



Luftsport *Touch the sky* in Bayern

Ausgabe 4-2017

VERBAND

Fliegertag mit MV
am 24.2. in
Fürstenfeldbruck

SPORT

Bayerische
Motorkunstflieger
räumen bei
VAWC ab

CLUB

50 Jahre
Donauwörth-
Genderkingen
und EDNV



CAMO(+)

DE.MG.0503

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

**Prüforganisation und
Wirtschaftsdienst GmbH des LVB**

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

Inhalt

Das Jahr 2017	4	Arbeitskreissitzung AUL Nürnberg und München	35
EDITORIAL	5	BLSV-Nachwuchssportlerehrung für Modellflug- sportler Jan Christoph Weihe	35
VERBAND		Französisches Gasballonteam gewinnt Gordon Bennett Cup 2017	36
Alte Garde im LVB in Freilassing	6	LIMA-Lehrgang 2017 in Schwandorf	36
LVB-Fliegetag 2018	7	Bayern-DoSi – Segelkunstflugwettbewerb für Doppelsitzer	37 - 38
LVB-Mitgliederversammlung am 24. Februar 2018	7	DAeC-Buko Modellflug Infos	39
Trauer um Gerhard Allerdissen	8	LVB-Modellflugtage 2017	40
DAeC bei FAI-Generalkonferenz	8	Feuerfeste Kennzeichnungsschilder	40
LVB-Workshop "Recht, Steuern, Versicherungen"	8	Horizon Airmeet 2017	41
Deutscher Wetterdienst – Flugwetterseminare	9	Oberfränkisches Modellflug-Jahresabschlusstreffen	41
Bezirk Oberpfalz unter neuer, alter Leitung	9	Abschluss der Jahresrunde Bavarian Open F5J	42
Geldwäschegesetz – Transparenzregister	9	F3B-A Wettbewerb AC Coburg	42
Schweinfurt-Süd ist neuer LRSt-Stützpunkt	10 - 11	F5J Wettbewerb beim AC Coburg	42
Auch 2018 wieder LVB-Auffrischungsseminare für Fluglehrer	11		
Transponderpflicht – BAUL interveniert beim BMVI	11	CLUB-NEWS	
LRSt beim Bürgerfest des Bundespräsidenten vertreten	12	50 Jahre Flugplatz Vogtareuth EDNV	43
Vorstands- und Sportbeiratssitzung in Ohlstadt	12	Festwochenende am Flugplatz Donauwörth- Genderkingen: 50 Jahre MDG	44 - 45
LRSt-Ehrenpräsident Vorholz feiert 80. Geburtstag	12	Rudi Baucke – "Rückblick" zur Wasserkuppe	45
2. LVB-Besprechungsrunde mit Luftämtern	13	Ein Bayer zu Gast in Sachsen	46 - 47
Für Wettbewerbspiloten – FAI-Sportlizenzen 2018 jetzt bestellen	13	Würzburger fliegen für und mit Menschen mit Behinderungen	47
FAI-Drohnenkonferenz – Chancen und Risiken	14	Mü 31 – erster Flug mit neuartigem Flügel-Rumpf- Übergang	48 - 49
Modellflieger Eric Weber mit Silbernem Lorbeerblatt ausgezeichnet	14	Flugplatzfest des Flugsportvereins Erlangen-Nürnberg	50
		Cuatro Vientos: Besuch bei einem dreifachen Erdumrunder	51 - 52
TECHNIK		LSC Schliesee freut sich über neuen "Alleinflieger"	52
Erhöhung des Abfluggewichtes für ULs	15	Autoschlepp: Nostalgie trifft Moderne	53
13 neue Prüfer Klasse 5	15	SFV Erbdorf freut sich mit 15-jährigem Prüfling	53
60 Jahre Phönix – ein Rückblick	16 - 19	Bildersuchflug in Gunzenhausen	54
		"BavarianBlanik"-Meeting – Ergänzung	54
JUGEND		Kindergarten Zaubernest besucht Modellflieger in Uengershausen	55
BAYAIRN 2017	20 - 22	Flugtag beim AC Teuschnitz	55
Bundesjugendvergleichsfliegen 2017 – Kampf der Giganten	22	FC Moosburg siegt beim Isar Segelflug-Cup	56
Neue Besetzung im LSJ-Team	23	Wolfgang Binder – 50jähriges Fliegerjubiläum	56
Fränkisches Jugendvergleichsfliegen 2017	23 - 24	400 km Bayern "wie im Fluge"	57
Bayerisches Jugendvergleichsfliegen	24	LSC Schliersee trauert um Uli Plarre	58
Jugendleiter-Lehrgang der Luftsportjugend in Pottenstein	25	LSC Karlstadt trauert um Ehrenvorsitzenden Otto Försch	58
Wenn alle an einem Strang ziehen ...	26	AC Ansbach trauert um Ehrenmitglied Ludwig Feuchtenberger	58
SPORT		LSC Amberg trauert um Prof. Dr. H. Lausch	59
Bayerische Kunstflugpiloten räumen bei VAWC 2017 in Dänemark ab	28 - 29	FSV Kelheim trauert um zwei Gründungsmitglieder und Vorbilder	59
Sicherheitstraining beim FC Mühldorf	29		
Auffrischungsseminar für Fluglehrer in Oberhaching	30	IMPRESSUM	57
Hubschrauber-DM und Helicopter World Cup 2017	31		
Gute Leistungen bei DM im Streckenflug	32	TITELBILD	
UL-Sicherheitstraining "Werde eins mit dem Gyro"	32	Alternative Skiabfahrt.	
Oktoberfest-RMZ: Intensivtraining beim LVB-Flug- lehrerlehrgang FI (S)-TMG	33	Foto: Pixabay	1
DAeC-Segelflug: Mitgliederversammlung 2017	34		
Herbsttagung der LVB-Gruppenfluglehrer	34		

Das Jahr 2017

Was bedeutet die rasante Entwicklung der Multicopter-Branche für den Luftsport? Die umgangssprachlich "Drohnen" genannten Flugmodelle waren das Top-Thema des Jahres. Wie müssen wir uns gegen Luftraumbeschränkungen durch die neuen Luftraumnutzer wehren? Verdrängen Multicopter die traditionellen Luftsportarten? Aber auch: welche Chancen bieten sich? Können wir unsere Palette erweitern und eine attraktive, moderne Luftsportart dazugewinnen? Die DAeC-Mitgliederversammlung wird dazu auch über die Einrichtung einer neuen Bundeskommission beraten.

Der DAeC arbeitet zu diesem Thema eng mit den Partnern im Sport, in der Politik und in den Behörden auch auf internationaler Ebene zusammen. Die geplante Drohnenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) enthielt im Entwurf etliche Regelungen, die den Modellflug massiv eingeschränkt hätten. In sachlich konstruktiver Diskussion konnten wichtige Änderungen erreicht werden. Dazu gehört auch der Kenntnissnachweis für Modellflieger des DAeC.

Weiteres Thema ist die Energiewende. Immer mehr und immer höher werden die Windenergieanlagen gebaut. Die geplanten Trassen für Stromleitungen führen manchmal gefährlich nah an Flugplätzen

vorbei. Wir haben uns mit den Partnerverbänden aus der Allgemeinen Luftfahrt zusammengeschlossen und werden die gemeinsame Arbeit fortsetzen. Mit den Wahlprüfsteinen, die wir zur Bundestagswahl veröffentlicht haben, ist eine gute Basis geschaffen worden.

Das dritte große Thema ist die Umrüstung der Funkgeräte. Ab dem 1. Januar 2018 dürfen nur noch Geräte mit dem 8,33kHz-Raster betrieben werden. Dem DAeC ist es gemeinsam mit der Bundesnetzagentur und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gelungen, eine Lösung für den Einsatz von Handfunkgeräten zu erhalten, auch wenn diese nicht nach den komplexen Musterzulassungsvorschriften zugelassen sind. Außerdem dürfen an unkontrollierten Flugplätzen Geräte eingesetzt werden, die über eine Zulassung durch die EASA als Flugfunkstation verfügen.

Bei all den Sorgen dürfen wir die schönen Seiten unseres Sports nicht vergessen. Unsere Spitzensportler waren in diesem Jahr wieder sehr erfolgreich und haben viele Medaillen bei internationalen Meisterschaften erkämpft. Ein nationales Highlight war der Deutschlandflug, der die Motor- und Ultraleichtflieger vom Start am Flughafen Lübeck bis nach Dresden geführt hat. Gute Nachricht auch für die Segelflieger: Der DAeC und die Bundeskommission Segelflug haben den Zuschlag für die Aus-



Wolfgang Mütter, DAeC-Präsident

Foto: DAeC-PR

richtung der Weltmeisterschaften 2020 in Stendal erhalten. Bei den vielen Wettbewerben bei unseren Vereinen, Flugplatzfesten, Tagen der offenen Tür, Vereinsfeiern und anderen Veranstaltungen haben wir den Gästen unseren faszinierenden großartigen Sport zeigen können.

Allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern, ihren Familien und Freunden wünsche ich eine schöne Weihnachtszeit, eine erfolgreiche Saison 2018 und immer eine gute Landung.

Wolfgang Mütter

JUNIORPILOTENSCHHEIN
des Luftsport-Verband Bayern e.V.

ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.

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

Gegenwart war gestern – Zukunft ist heute

Wer hat sich vor 20 Jahren vorstellen können, dass man heutzutage mal wieder Geldbeutel oder Schlüssel daheim vergessen könnte, aber nicht ohne Smartphone/Handy das Haus verlässt? Wer hätte vor zehn Jahren geglaubt, dass schon heute auf deutschen Autobahnen Autos z. B. alleine Überholmanöver ausführen können?

Einiges auf der Welt steckt in der Sackgasse, in vielen Bereichen hat uns die Realität quasi schon überholt. Ein flächendeckender Einsatz unbemannter Luftfahrtgeräte ist vielleicht am Horizont noch nicht sichtbar, aber kurz dahinter laufen die Ideen und Planungen schon auf Hochtouren und es ist zu vermuten, dass in nicht allzu ferner Zukunft der Autofahrer oder Pilot "nur noch" eine überwachende Funktion haben wird.

Prof. Florian Holzapfel von der Technischen Universität München hat dem Luftsport-Verband Bayern (LVB) zugesagt, beim LVB-Fliegetag am 24. Februar im Veranstaltungsforum Fürstenfeld in Fürs-

tenfeldbruck mit den Teilnehmern einen sicherlich sehr interessanten Ausflug in die Zukunft der Luftfahrt zu wagen. Vortragsbeginn ist 10.00 Uhr. Das gesamte Fliegetagsprogramm wird Anfang 2018 auf der LVB-Homepage veröffentlicht werden.

Mit der Jugend die Zukunft gestalten

Was wäre die Zukunft ohne unsere Luftsportjugend (LSJ)? Denn die LSJ heute ist die Pilotin/der Pilot und der Funktionär von morgen. Auch in dieser letzten Ausgabe des Jahres sind einige Veranstaltungsberichte, die das LSJ-Motivations- und Aktionspotential verdeutlichen.

Neue Werkstudenten unterstützen LVB-Geschäftsstellenteam

Einige Mitglieder haben bei Anrufen oder E-Mailkontakt mit der LVB-Geschäftsstelle schon Kontakt gehabt mit Sylvia Seitz oder Kay Kunzet. Seit Ende Oktober sind sie als neue Werkstudenten beim LVB tätig und unterstützen für einige Stunden in der Woche das Mitarbeiterteam. Sie

betreuen insbesondere den Bereich Information und Kommunikation und kümmern sich u.a. um die Aktualisierung der Homepage, des Facebookauftritts und unterstützen die Redaktion von "Luftsport in Bayern" bei der Vorbereitung und Umsetzung der vier LiB-Ausgaben pro Jahr. Ab April 2018 vervollständigt dann Vivian Gerscht das Team wieder, die wegen eines studienbedingten, sechsmonatigen Praktikums im Allgäu ihre Werkstudententätigkeit beim LVB unterbrechen musste.

Die weiteren Artikel und Berichte dieser Ausgabe sind vielfältig, auch beinhalten sie viele Hinweise auf LVB-Angebote, Aus- und Weiterbildung, Wettbewerbe, Vereinsaktivitäten und die Verbandsarbeit, denn sie sind und bleiben die Eckpfeiler für die Zukunft.

In diesem Sinne wünschen wir uns auch weiterhin aktive, kreative und auch kritische Mitglieder, denn die Zukunft hat schon begonnen.

LVB-Vorstand und -Geschäftsführung

Eine frohe Weihnachtszeit, ein glückliches neues Jahr

und eine erfolgreiche Saison 2018

wünschen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

der LVB-Geschäftsstelle



und der LVB-Vorstand.



AKTION

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

Alte Garde im LVB in Freilassing

Erlebniswochenende zwischen Natur und Technik

Zum alljährlichen Treffen der "Alten Garde" hatten Maria und Karl Herrmann nach Freilassing eingeladen.

Die Hotelanlage "Oedhof" der Familie Zeif war für zwei Tage Heimat der 40 Teilnehmer aus allen Teilen Bayerns. Während der Freitagabend in lockerer Runde zum munteren Miteinander und Erlebnis-austausch genutzt wurde, wartete auf die "Alte Garde" ein umfangreiches Programm für den Samstag. Nach einem hervorragenden, gesunden Frühstück ging es mit dem Bus der Firma Hogger nach Österreich. Der Besuch von Schloss Hellbrunn stand auf dem Programm.

Als erste Gruppe im Schloss, neben einigen japanischen Gästen, waren die Wasserspiele im Schlossgarten ein Highlight. Während es vom Himmel trocken blieb, bekam fast jeder "seinen Spritzer" ab. Beim anschließenden Schlossbesuch konnte sich jeder nach seinem Geschmack mit Hilfe des Video-Guides über die Exponate der laufenden Ausstellung "Schaulust – Die unerwartete Welt des Markus Sittikus" informieren. Als nächster Höhepunkt stand die Fahrt zur "Scharitzkehlalm" auf dem Programm.

Da es in der Nacht bis auf 1.200 m geschneit hatte, begrüßten uns die Berge mit "weißen" Kappen und ließen ein erstes Winterfeeling aufkommen. Leider konnte der Panoramaweg (1.600 m) auf Grund des Schneefalls nicht mit dem Bus befahren werden. Voller Erwartung führte das Programm die Teilnehmer nunmehr in

den Hangar 7 am Salzburger Flughafen. Bereits der äußere Anblick der Hangars 7 und 8 ließen Interessantes im Innern erwarten und die Erwartungen wurden nicht enttäuscht. Von RB Pilot Uwe Starkmut Höntzsch wurden uns die besonderen Exponate (Flugzeuge und Formel 1 Renner) präsentiert und eine Fülle von Insiderwissen vermittelt. Viel zu schnell verging die Zeit, und ich bin sicher, dass sich viele vorgenommen haben, einen weiteren Besuch im Hangar 7 zu planen. Pünktlich um 19 Uhr konnte der Sprecher der "Alten Garde" den Festabend eröffnen. Bei angenehmer Hintergrundmusik, ausgesucht und aufgelegt von Hans Knobloch, durften wir ein exzellentes Vier-Gang-Menü, vom Küchenchef Zeif schmackhaft zubereitet, genießen. Ein fliegerisches "Schmankerl",

serviert von Manfred Hartmann, wartete auf uns: Mit dem Arkus-M von Augsburg zum Maloya-Pass und zurück. Herrliche Aufnahmen der Berggipfel und fachmännische Kommentierungen durch den Piloten ließen die Faszination des Fliegens deutlich werden.

Insgesamt ein gelungener Tag, der erst gegen Mitternacht zu Ende ging. Leider war das Wetter am Sonntag dann so (sau-)mäßig, dass die Lust der Teilnehmer, noch einen privaten Abstecher nach Salzburg zu unternehmen, äußerst gering war. Was bleibt, ist die Vorfreude auf das kommende Jahr. Vorgesehen ist das Treffen der "Alten Garde" dann in Donauwörth.

Karl Herrmann



Hangar 7 am Salzburger Flughafen.



Die "Alte Garde" beim Besuch des Schlosses Hellbrunn.

Fotos: Manfred Hartmann

LVB-Fliegetag 2018

Am 24. Februar 2018 findet der LVB-Fliegetag wieder im Veranstaltungsforum Fürstenfeld in Fürstenfeldbruck statt, Beginn ist um 10:00 Uhr.



Auch das Team von "Vereinsflieger" wird als Aussteller beim Fliegetag für Fragen und Informationen wieder zur Verfügung stehen.

Integriert werden u.a. wieder Vorträge, eine Ausstellung, die LVB-Mitgliederversammlung und die Versammlungen der Sparten Segelflug, Motorflug, Ultraleichtflug, Fallschirmsprung und Freiballon. Zum Redaktionsschluss standen noch nicht alle Vortragsangebote fest. Den Auftakt nach der Begrüßung und Eröffnung macht aber auf jeden Fall Prof. Dr. Ing. Florian Holzapfel von der Technischen Universität München, der einen sicherlich sehr spannenden Vortrag über "Neue Teilnehmer am Luftverkehr – Chancen und Risiken" halten wird. Im Anschluss daran folgt im Stadtsaal die Mitgliederversammlung (MV) des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB). Die Einladung mit einer vorläufigen Tagesordnung ist nebenstehend veröffentlicht. Zum Tagesordnungspunkt 8, "Deutscher Aero Club (DAeC): Aufgaben und Tätigkeiten des DAeC-Vorstandes und der Geschäftsstelle" haben DAeC-Präsident Wolfgang Mütter und der seit April in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle tätige Generalsekretär Hubertus von Samson ihr Kommen zugesagt, und sie werden sicherlich auch zu aktuellen Themen auf Bundesebene Informieren und Fragen der Delegierten beantworten. Zuvor steht aber unter Tagesordnungspunkt zwei "Ehrungen" die Verleihung von Ehrungen an erfolgreiche Sportler und verdiente Funktionäre auf dem Programm. Bestandteil wird erfreulicherweise auch wieder die Verleihung des Peschke-Jugendförderpreises sein.

Text/Foto: HM

LVB-Mitgliederversammlung 2018 am 24. Februar



Im Rahmen des LVB-Fliegetags 2018 im Veranstaltungsforum Fürstenfeld in Fürstenfeldbruck findet ab 11.00 Uhr die Mitgliederversammlung des Luftsport-Verbandes Bayern statt.

Vorläufige Tagesordnung:

- TOP 1) Eröffnung
- TOP 2) Ehrungen
- TOP 3) Regularien/Genehmigung Protokoll MV 2017
- TOP 4) Jahresberichte
- TOP 5) Haushalt und Finanzen
 - a) Haushaltsabschluss 2017
 - b) Revisionsbericht 2017
 - c) Entlastung von LVB-Vorstand/Geschäftsführung
 - d) Haushaltsvoranschlag 2018
- TOP 6) Anträge
- TOP 7) Wahlen
 - a) Wahl des Vorstandes
 - b) Wahl der Revisoren

TOP 8) Deutscher Aero Club (DAeC): Aufgaben und Tätigkeiten des DAeC-Vorstandes und der Geschäftsstelle

TOP 9) Jahreshauptversammlung 2019
TOP 10) Sonstige

Die ordentlichen Mitglieder sowie die weiteren zur Teilnahme an der Versammlung berechtigten Personen (s. § 14 LVB-Satzung) können Anträge zur Tagesordnung der Mitgliederversammlung stellen, diese müssen bei der Geschäftsstelle des LVB spätestens einen Monat vor der Versammlung, also am 24. Januar 2018, eingegangen sein.

HM



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



SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

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

Trauer um Gerhard Allerdissen

Luftsport tut Deutschland gut – unter diesem Motto präsentierte Gerhard Allerdissen den Deutschen Aero Club in der Politik, in den Behörden, in der Öffentlichkeit, in der Wirtschaft und den Organisationen.

Mit seinem Engagement und seiner Hartnäckigkeit überzeugte er auch schwierige Partner. Als Präsident des DAeC wurde er nicht müde, die Anerkennung für die wertvolle Arbeit, die Luftsportvereine leisten, einzufordern. Er kämpfte für gute politische Rahmenbedingungen für die Ver-

eine und Piloten, für materielle Unterstützung und für das gute Image des Luftsports als sinnvolle Freizeitgestaltung. Im September ist Gerhard Allerdissen im Alter von 76 Jahren gestorben. Die Gemeinschaft der Luftsportler verliert mit ihm einen äußerst kompetenten, sehr geschätzten Mitarbeiter und einen liebevollen Menschen. Der DAeC wird ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Hagen Eichler

Der frühere DAeC-Präsident Gerhard Allerdissen.
Foto: DAeC



DAeC bei FAI-Generalkonferenz

Mitte Oktober haben sich die mehr als 100 Vertreter der nationalen Aeroclubs und Kommissionen bei der 111. FAI-Generalkonferenz getroffen.

Während der Veranstaltung des Weltluftsportverbandes in Lausanne stand unter anderem das Thema "Multicopter-Boom mit Chancen und Risiken für den Luftsport" auf dem Programm. Für den DAeC waren der Präsident Wolfgang Müther, Vizepräsidentin Sigrid Berner und der Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna vor Ort. Sigrid Berner wurde in die Statutes Working Group 2 gewählt. Prominenter Gast war Dr. Thomas Bach, der Präsident des Internationalen Olympischen Komitees (IOC). Er betonte in seinem Grußwort die Bedeutung der FAI als Vertreter des Luftsports im IOC. Zuvor hatten die DAeC-Vertreter bereits bei der

CASI (General Air Sport Commission) mitgewirkt, die traditionell im Vorfeld der Generalkonferenz stattfindet. DAeC-Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna wurde in den Ausschuss gewählt.

DAeC-PR



FAI-Präsident Frits Brink (li.) und FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel (4. von li.) begrüßen die Präsidenten des Internationalen Olympischen Komitees, Dr. Thomas Bach (3. von li.) und die deutsche Delegation mit Vizepräsidentin Sigrid Berner, Präsident Wolfgang Müther (2. von re.) und Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna beim Festakt zur FAI-Generalkonferenz.
Foto: Marcus King

LVB-Workshop "Recht, Steuern, Versicherungen" 24. März am Fliegerhorst Ingolstadt-Manching

Viele Einzelanfragen in der LVB-Geschäftsstelle zeigen uns, dass die Themenkombination weiterhin eine große Bedeutung hat. Deshalb findet dieses LVB-Angebot auch in 2017 seine Fortsetzung. Die inzwischen 15. Ausgabe findet am 24. März am Fliegerhorst Ingolstadt-Manching statt.

Beginn ist um 10:00 Uhr, Mittagspause gegen 12:30 Uhr und das Ende des Workshops ist gegen 16:30 Uhr vorgesehen. Eine verbindliche Anmeldung ist

zwecks entsprechender Vorplanung unbedingt erforderlich. Die Mindestteilnehmerzahl beträgt zwölf Personen, maximal 25 Teilnehmer. Beim Workshop ist für sämtliche Themen die grundsätzliche Unterscheidung und damit auch die inhaltliche Auseinandersetzung in a) Leistungen des Vereins für Mitglieder und b) Leistungen für Externe von besonderer Bedeutung. Auch sind die Themenblöcke miteinander vernetzt und werden innerhalb des Workshops entsprechend behandelt. Als Referenten stehen zur Verfügung Heike Peschke, Martin Peschke

und Klaus Zeh von Peschke-Versicherungen, Peter Hoffart von der Allianz Global Corporate & Specialty AG, Rechtsanwalt und LVB-Justiziar Frank Dörner sowie Steuerberater und LVB-Vorstand-Finanzen Peter Rzytki. Der Workshop ist ein Leistungsangebot des LVB, die Teilnahme ist für Mitglieder kostenlos. Anmeldungen mit Angabe der Adressdaten, Email und Verein bitte an info@lvbayern.de oder per Fax an die 0 89-45 50 32-11 senden.

HM

Deutscher Wetterdienst – Flugwetterseminare

Der Deutsche Wetterdienst bietet im Winterhalbjahr wieder Flugwetterseminare an verschiedenen Standorten an.

Alle Seminare verfolgen das Ziel, die meteorologische Flugvorbereitung mithilfe des pc_met-Internetservice zu optimieren. Neben dem formalen Umgang mit den Produkten und Anwendungen innerhalb

des pc_met-Internetservice stehen die Interpretation und Bewertung der meteorologischen Inhalte bezüglich des gewählten Flugvorhabens im Vordergrund. Einige Seminare sind als Fluglehrerfortbildungsveranstaltung im Sinne des § 96 Abs. 4 Nr. 2 LuftPersV bzw. JAR-FCL 1.355 (a) (2) anerkannt. Anhand von verschiedenen Beispielwetterlagen werden

konkrete Flugvorhaben geplant und ausgewertet, sodass der Teilnehmer am Ende des Seminars in der Lage sein sollte, ohne fremde Hilfe die meteorologische Flugvorbereitung mithilfe von Self-briefingverfahren durchzuführen.

Mehr auf der DWD-Webseite www.dwd.de.

D AeC-PR

Bezirk Oberpfalz unter neuer, alter Leitung

LVB-Segelflug-Bezirksreferent Michael Köllner hatte für den 18. November die Luftsportvereine der Oberpfalz zur diesjährigen Bezirkstagung ins Vereinsheim des Aero Club Weiden eingeladen.

In seinem Einladungsschreiben hatte er bereits darauf hingewiesen, dass er aus beruflichen und familiären Gründen für eine weitere Amtszeit nicht mehr zur Verfügung stehen würde. Die Kandidatensuche war nicht einfach, aber am Ende der Versammlung stellte sich das frühere und

bewährte Team mit Egolf Biscan (Bezirksreferent) und Gerhard Döhrling (Stellvertreter) für maximal drei Jahre nochmals zur Verfügung. Den Auftakt der Tagung bildete eine Vereinsausbildungsleiterbesprechung, zu der LVB-Gruppenfluglehrer Franz Klimt eingeladen hatte und in deren Verlauf ein intensiver Austausch zu ausbildungsspezifischen Themen stattfand. Aktuelle Informationen aus ihren jeweiligen Tätigkeitsbereichen vermittelten BLSV-Bezirksvorsitzender Hermann Müller, Klaus Zeh von der Firma Peschke Versicherun-

gen und LVB-Geschäftsführer Herwart Meyer. Die Vereinsvertreter konnten in ihren Jahresberichten über eine jeweils zufriedenstellende und vor allen Dingen unfallfreie Flugsaison zurückblicken. Ein ebenso sehr positives Saisonfazit für die Luftsportjugend im LVB (LSJ) konnten Bezirksjugendleiterin Lisa Wagemann und ihr Stellvertreter Jonas Blahnik ziehen, die einen kurzweiligen, gebilderten Abriss gaben zu den diversen Angeboten der LSJ.

HM



Stellten sich nach der Tagung gerne zum Abschlussfoto (v.l.): Michael Köllner, Klaus Zeh; Hermann Müller, Egolf Biscan, Gerhard Döhrling, Jonas Blahnik und Lisa Wagemann.

Geldwäschegesetz – Transparenzregister

Bedeutung/Auswirkungen auf Vereine

Einige Mitgliedsvereine haben sich an den Luftsport-Verband Bayern gewandt und nachgefragt, ob das Geldwäschegesetz bzw. Transparenzregister auch Auswirkungen für Luftsportvereine hat. Der LVB hat sich mit dem Partner des Bayerischen Landes-

Sportverbandes für Steuerfragen, der Kanzlei "Lienig & Lienig-Haller, Kanzlei für Steuern und Recht" in Verbindung gesetzt und angefragt, ob für Luftsportvereine Handlungsbedarf besteht. Die Stellungnahme ist eindeutig. "Das Geldwäschegesetz bzw. das Transparenzregister ist in

erster Linie für Stiftungen. Für Vereine, die bereits im Vereinsregister eingetragen sind, muss nichts weiter unternommen werden."

Timo Lienig/HM

Schweinfurt-Süd neuer LRSt-Stützpunkt

Durch das Ausscheiden des Luftbeobachtungsstützpunktes Bad Kissingen musste sich die Führung der Flugbereitschaft Unterfranken nach einem neuen Stützpunktverein umsehen.

Die Bemühungen der Flugbereitschaftsleiters Bernd Große waren von Erfolg gekrönt: Der Aero-Club Schweinfurt, der schon vor einiger Zeit sein Interesse an einem LRSt-Beitritt erklärt hatte, beantragte seine Aufnahme in die Luftrettungsstaffel. Einstimmig wurde vom Präsidium der Staffel der Aufnahmeantrag mit großer Freude angenommen. Damit ist die Flugbereitschaft Unterfranken wieder in voller Stärke für ihre Aufgaben gerüstet. Am neuen Stützpunkt 605, auf dem Sonderlandeplatz Schweinfurt-Süd, stehen somit aktuell zehn Einsatzpiloten mit drei Motormaschinen, die bereits alle für den digitalen BOS-Funk vorgerüstet sind, zur Verfügung.

Die folgende feierliche Indienststellung des neuen Luftbeobachtungsstützpunktes vollzog der Bayerische Staatssekretär des Innern, für Bau und Verkehr, Gerhard Eck. In seiner Festansprache führte er u.a. aus: "Hier in Unterfranken können wir auf eine starke Luftbeobachtung zählen. Dass dies kein Selbstläufer ist, haben wir beim Stützpunkt Bad Kissingen erleben müssen, wo veränderte Vereinsstrukturen einen weiteren Einsatz für die Luftrettungsstaffel nicht mehr zuließen. Doch es ist glücklicherweise gelungen, mit dem Stützpunkt Schweinfurt einen vollwertigen Ersatz zu ermöglichen." Der Flugbereitschaft Unterfranken stehen damit in Mainbullau, Hettstadt, Haßfurt, dem "Schnellen Einsatzflugzeug SEF" in Giebelstadt und jetzt neu in Schweinfurt vier Stützpunkte mit insgesamt 15 Beobachtungsflugzeugen und 35 stets abrufbereiten Einsatzflugzeugführern, zur Verfügung.

Getreu dem Motto "Man schützt nur, was man schätzt, man schätzt nur, was man kennt" werden hier in Unterfranken die Einsatzpiloten und Luftbeobachter speziell geschult und gezielt trainiert. "Lieber Herr Bernd Große, Sie legen als Flugbereitschaftsleiter seit langen Jahren, zusammen mit ihrem Stellvertreter und Leiter des Referats "Einsatz", Charles Herrmann, bei der Weiterbildung darauf erfolgreich größten Wert. Davon konnte ich mich persönlich bei Ihrer letzten Großübung "Feuervogel" überzeugen. Zusam-

men mit der Bundespolizei, der Hubschrauberstaffel Bayern und der Bundeswehr übten Sie u.a. den koordinierten Einsatz von Hubschraubern unterschiedlicher Organisationen. Wenige Wochen später konnte bei den Hochwassereinsätzen auf die gewonnenen Erfahrungen erfolgreich zurückgegriffen werden. Ein herzliches Dankeschön dafür!"

In seiner Dankesrede stellte LRSt-Präsident Herrmann die diesjährige Leistung der Flugbereitschaft Unterfranken vor: Betreuung des LBO-Lehrgangs an der Staatlichen Feuerweherschule Würzburg, Unter-

stützung des LRSt-Lehrgangs für eigenes Personal auf dem VLP Giebelstadt, Schulung der unterfränkischen Luftbeobachter auf dem Stützpunkt Mainbullau und 31 Einsatzflüge mit einer Flugzeit von 52 Stunden. Dabei wurden ein Wald-, sechs Flächen-, drei Gebäude- und ein Kfz-Brand entdeckt, lokalisiert und gemeldet. In einigen Fällen wurden die Bodenkräfte zu den Brandstellen geführt. Daneben war die Staffel mit der Kontrolle von Feuerstellen, Waldschäden, Dokumentationsaufgaben und Verkehrsmeldungen gefordert. Vor dem Hintergrund dieser Zahlen,



Aus der Hand des Staatssekretärs Gerhard Eck (zweiter von links) erhielt Schweinfurts 1. Vorstand Udo Winterstein (rechts) das Stützpunktappen und der frisch gewählte Stützpunktleiter Dr. Wilhelm Reinke (links) seine Bestallungsurkunde (links neben ihm Karl Hermann).



Die Einsatzpiloten des Stützpunktes Schweinfurt. Stehend v.r.: Vorstand Udo Winterstein, Peter Wiggen und Stützpunktleiter Dr. Wilhelm Reinke, Wolfgang Lischka, Werner Förster, Günter Trapp Martin Hansen. Kniend v.r.: Dr. Bernhard Arndt, Rainer Hubert, Alexander Gimpl.

Fotos: LRSt: Charles Herrmann, Bernd Große

so Staatssekretär Eck, sei es wirklich beruhigend zu wissen, dass wir mit der Luftrettungsstaffel Bayern ein so wirksames Vorsorgeinstrument bei der vorbeugenden Luftbeobachtung von Waldbränden oder von Naturgefährdungen zur Verfü-

gung hätten. "Je nach Wetterlage und Naturereignissen wendet der Freistaat Bayern dafür im Jahr zwischen 50.000 und 200.000 Euro auf. In diesem Jahr waren es bisher rund 70.000 Euro. Das ist in meinen Augen gut angelegtes Geld! Ich wün-

sche den Piloten daher auch für die Zukunft "Hals- und Beinbruch" Kommen Sie immer wieder gesund von Ihren Einsätzen zurück."

Charles Herrmann

Auch 2018 wieder LVB-Auffrischungsseminare für Fluglehrer

Die Sparten Motorflug und Segelflug bieten auch im kommenden Jahr Fluglehrer-Auffrischungsseminare an.

Motorflug

16.03. und 17.03.2018

Elfershausen (Michael Eschenbacher)

26.10. und 27.10.2018

Sportschule Oberhaching (Bernhard

Drummer)

Segelflug

02.03. und 03.03.2018

Ingolstadt (GFL Alexander Allen und Karl Kölle)

21.09. und 22.09.2018

Kitzingen (GFL Günter Goller und Martin Hansen)

12.10. und 13.10.2018

Raum München (Franz Schütz und Matthias Weinzierl)

Alle Auffrischungsseminare werden sowohl für die Verlängerung der Lehrberechtigung Motorflug als auch Segelflug anerkannt.

Anmeldungen: Ausbildung@lvm-bayern.de.

Birgit Ostertag

Transponderpflicht – BAUL des DAeC interveniert beim BMVI

Eine generelle Transponderpflicht für Segelflugzeuge, die oberhalb von 5.000 Fuß AMSL bzw. 3.500 Fuß GND fliegen – das hatte die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) im Frühjahr gefordert und dies aus seiner "Studie über Annäherungen und Kollisionen von Luftfahrzeugen im deutschen Luftraum" abgeleitet.

Der DAeC – der allen sinnvollen Maßnahmen zustimmt, die zur Erhöhung der Flugsicherheit beitragen – kritisierte bei der BFU und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

(BMVI) die Sicherheitsempfehlung sowie die Tatsache, vorab nicht in die Planungen einbezogen worden zu sein. Jetzt hat das BMVI Vertreter des DAeC-Bundesausschusses Unterer Luftraum (BAUL) zu einem Kick-off-Meeting in das Ministerium nach Bonn eingeladen.

Im BMVI soll neben der Transponderpflicht für Segelflugzeuge eine weitere Sicherheitsempfehlung der BFU diskutiert werden, die der BAUL für nicht nachvollziehbar erachtet. Konkret fordert die BFU, den gewerblichen IFR-Luftverkehr über 5,7 Tonnen bzw. mit mehr als 19 Sitzplätzen nur in Lufträumen fliegen zu lassen,

in denen die Flugverkehrskontrolle jederzeit in der Lage ist, Verkehrsinformationen und Ausweichempfehlungen zu erteilen. Der BAUL erklärt indes, für beide Sicherheitsempfehlungen ließen sich aus der BFU-Studie keine konkreten Anlässe herleiten, eine Umsetzung würde unverhältnismäßig hohe und unangemessene Eingriffe für alle Luftsportarten nach sich ziehen.

Die Stellungnahme des DAeC-BAUL ist auf www.daec.de veröffentlicht.

DAeC-PR

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

FLUG OHNE MOTOR

airpack

Luftfahrkarten – Avionik – Pilger – Rettungsallzweck
Bordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf – Geschenkartikel

irlshop Luftfahrtzubehör 85874 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 +496268-9044804 kontakt@irl-shop.de

Vorstands- und Sportbeirats-sitzung in Ohlstadt

Anlässlich des "BAYAIRN" hatten sowohl der Vorstand als auch der Sportbeirat des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) ihre Herbsttagungen nach Ohlstadt verlegt, um bei der offiziellen Eröffnung des "BAYAIRN" dabei sein zu können.

Angesichts einer großen Themenschnittmenge hatten sich beide Gremien bereits im Vorfeld auf eine gemeinsame Sitzung verständigt. Mit u.a. der Drohnenverordnung und dem Modellflugkenntnisnachweis hat man sich bereits intensiv auseinandergesetzt, die weitere Integration von unbemanntem Luftfahrtgerät in den insbesondere europäischen Luftraum wird aber eine bedeutsame und große Herausforderung der Zukunft bleiben. Auch die Planungen und Diskussionen zur DTO (Declared Training Organisation) als Ersatz oder weitere Ausbildungsoption zur bestehenden ATO werden für derzeit für Verbände, Vereine und Luftfahrtbehörden ein

Dauerthema bleiben. Eine klare, nachvollziehbare Linie der EASA wird gewünscht, war aber zum Zeitpunkt der Sitzung noch nicht erkennbar.

Weitere Tagesordnungspunkte waren u.a. die seit Januar geltenden, neuen Sportförderrichtlinien des Freistaats und die damit verbundenen Fördermöglichkeiten für Vereine und Verbände, da hierzu beim

BLSV und im Innenministerium noch Informations- und Interpretationsbedarf in der Umsetzung/Praxis für Luftsportvereine besteht und der LVB-Versicherungsrahmenvertrag, zu dem in 2018 die Erstellung einfacher Übersichten zum Versicherungsumfang je Sparte geplant sind.

Text/Foto: HM



LVB-Vorstand und –Sportbeirat führten ihre Tagungen anlässlich des "BAYAIRN" ebenfalls in Ohlstadt durch.

Luftrettungsstaffel Bayern beim Bürgerfest des Bundespräsidenten vertreten

Überrascht, aber höchst erfreut, erhielt der Präsident der Luftrettungsstaffel Bayern (LRSt) Karl Herrmann mit seiner Ehefrau vom Bundespräsidenten die Einladung zur Teilnahme am Bürgerfest

2017 im Park des Schlosses Bellevue.

Für den LRSt-Präsidenten, aber auch für die gesamte Team der Luftrettungsstaffel

Bayern war dies Ausdruck einer hohen Wertschätzung der ehrenamtlichen Arbeit in der und für die LRSt.

Charles Herrmann

LRSt-Ehrenpräsident Vorholz feiert 80. Geburtstag

Die Luftrettungsstaffel Bayern gratuliert ihrem Ehrenpräsidenten Dipl. Ing. Reiner Vorholz zum 80. Geburtstag.

Bereits 1989 war er als Einsatzpilot auf dem Stützpunkt Neubiberg in die Staffel eingetreten und sah es als seine besondere Aufgabe an, die Verbindungen der Luftrettungsstaffel zum Technischen Hilfswerk Bayern zu pflegen, stellte doch das THW sehr früh sein Personal für die Luftbeobachtung in Bayern zur Verfügung. In seiner Eigenschaft als Landesbeauftragter des Technischen Hilfswerks für Bayern war es dem engagierten Flieger ein großes Anliegen, sein Wissen und Können in den Führungsstab der Staffel einzubringen. Am 20. April 1996 wurde Reiner Vorholz, zum LRSt-Präsidenten gewählt. In

seiner Amtszeit erhielt die Luftrettungsstaffel neue Arbeitsgrundlagen: eine bereinigte Satzung, eine Dienst- und Ehrengangsordnung und das Handbuch für Stützpunktleiter. Unter seiner Führung wurde der Auftritt der Staffel im Internet ermöglicht. Im Juli 2001 überreichte ihm Staatsminister Dr. Beckstein, auf Antrag des Bayerischen Ministerpräsidenten, in Nürnberg das Bundesverdienstkreuz Erster Klasse. Als er 2002 aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr zur Wahl antrat, wurde Reiner Vorholz das Amt des Ehrenpräsidenten der Luftrettungsstaffel Bayern angetragen. In dieser Funktion nimmt er heute noch, soweit es seine Kräfte zulassen, Anteil an der Arbeit und den Leistungen der Luftrettungsstaffel Bayern, die ihm zu seinem 80. Geburtstag alles Gute



LRSt-Ehrenpräsident Reiner Vorholz feierte kürzlich seinen 80. Geburtstag.

und noch viele erfüllte Jahre im Kreise seiner Familie wünscht.

Text/Foto: Karl Herrmann

2. LVB-Besprechungsrunde mit Luftämtern

Nach dem Auftakt zu einer gemeinsamen Besprechung im Sommer und der Verabredung, das zu einem "jour fixe" zu machen, trafen sich Anfang November Vertreter der beiden Luftämter und des LVB zur zweiten Gemeinschaftssitzung im Luftamt Nordbayern.

Erstes Thema war der Informationsaustausch zum aktuellen Stand der EASA-Planungen hinsichtlich der Einführung der DTO (Declared Training Organisation). Hierzu sollen über EASA-Arbeitsgruppen demnächst konkrete Festlegungen erarbeitet werden. Zweites Thema waren die seit Monaten beim LAS zur Genehmigung eingereichten, vollständig überarbeiteten ATO-Handbücher des LVB. Eine zeitnahe Bearbeitung und Prüfung wurde zugesagt.

Nachdem sich einige Verordnungen und Gesetze geändert hatten, war auch eine Überarbeitung der LVB-ATO-Genehmigung erforderlich, die nach Diskussionen

zwischen LVB und LAS zu einigen Inhalten inzwischen angepasst worden ist und die aktuelle Grundlage der ATO-Ausbildung im LVB bildet. Im weiteren Verlauf der Sitzung ging es dann u.a. um Dienst- und Ruhezeiten der Fluglehrer und Schüler, um die inzwischen von beiden Luftämtern durchgeführten Inspektionen sowie die vom LVB durchgeführten Auditierungen seiner Vereine bzw. ATO-Außenstel-

len, die gemäß ATO-Genehmigung komplett in zwei Jahren zu erledigen waren. Diverse weitere Einzelthemen folgten. Zur nächsten Besprechungsrunde hat man sich für das Frühjahr im Luftamt Südbayern, dann möglicherweise schon in dessen neuem Domizil in der Lazarettstraße in München, verabredet.

Text/Foto: HM



Der LVB war zur Besprechungsrunde im Luftamt Nord mit LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis Bernhard Drummer und dem gesamten ATO-Leitungsteam vertreten.

Für Wettbewerbspiloten – FAI-Sportlizenzen 2018 jetzt bestellen

Luftsportler, die an internationalen Meisterschaften teilnehmen möchten oder Rekordversuche planen, brauchen eine FAI-Sportlizenz.

Dieser Nachweis kann auf der DAeC-Website online oder mit dem aktuellen

Formular per Post beantragt werden. Die neuen Lizenzen sind ab Antragstellung bis zum 31. Dezember 2018 gültig. Die Nachweise werden an Luftsportler in DAeC-Verbänden abgegeben. Die Gebühr beträgt 18 Euro. Wer online bestellt und bezahlt sowie auf den Ausdruck ver-

zichtet, wird für zehn Euro in die FAI-Datenbank eingetragen. Die FAI-Sportlizenzen ersetzen nicht die gesetzlich verlangten Berechtigungen. Informationen auf:

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

DAeC-PR

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

Erlernen Sie unter Anleitung das Besspannen Ihres Flugzeuges mit **ORATEX®** Gewebe!

INHALTE DES WORKSHOPS:

- Gewebe anbringen und entformen auf Metall-, Holz- & GFK C/N-Seiten
- Nähte und Überlappungen richtig ausführen
- Anbringen von Verstärkungsbändern und Zackenbändern
- Besspannen mit Heißluftgebläse und Filznägel
- Bearbeiten von Rundungen sowie Schrägflächen / Strichen
- Schmutzabklärung und Straffung mit dem ORATEX®-Bügeleisen
- Richtiges Reinigen von Untergründen
- Waschen und Polieren von Oberflächen
- Besspannen über Nieten
- Richtige Verarbeitung des Dispersionsechsigelklebers
- Mini-Repair (ORATEX® DRY & WET) entsprechend EASA Approved Procedure

TERMINE UND BUCHUNG:

www.Lanitz-Aviation.com/Workshops.html



ORATEX® Gewebe:

- ✓ kein Lackieren
- ✓ kein schlechtes Dämpfen
- ✓ kein Schleifen
- ✓ keine Ritzbildung
- ✓ kein Spannlack
- ✓ leichteste Besspannung

FAI-Drohnenkonferenz – Chancen und Risiken

Das Geschäft mit Multicoptern brummt. Die umgangssprachlich "Drohnen" genannten Flugmodelle erfahren im privaten wie kommerziellen Bereich einen enormen Boom. Bei aller Begeisterung für diese neuen Luftverkehrsteilnehmer müssen aber auch die Sorgen der bisherigen Luftraumnutzer berücksichtigt werden.

Wie geht es weiter? Die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) hatte vom 1. bis 3. September 2017 zur "1st FAI International Drones Conference and Expo" nach Lausanne eingeladen. Die drei Kernthemen der Konferenz waren Innovation, Sicherheit und Sport. Für den DAeC nahmen Vizepräsident Gunter Schmidt und Martin Kader, Bundeskommission Segelflug, teil.

Dass die neue Technik schnell ihren Weg in die kommerzielle Nutzung findet, steht außer Frage. Der Einsatz von Unbemannten Luffahrtssystemen (UAS) zur Beobachtung und Kontrolle von Infrastruktur, Einsatz bei Rettungsmaßnahmen und vor allem im Transportwesen verspricht erhebliches Potenzial. Es ist damit zu rechnen, dass bereits in wenigen Jahren viele logistische Aufgaben völlig neu bewertet und gelöst werden. Sicherheit und Schutz der Bevölkerung und andere Luftraumnutzer müssen aber gewährleistet sein. Kollisionsschutz ist die große Herausforderung. Dass dafür die bestehenden Regeln der

Luftraumnutzung den neuen Bedingungen angepasst werden müssen, ist selbstverständlich. Dabei dürfen aber die angestammten Luftraumnutzer nicht unverhältnismäßig benachteiligt werden. "Klare Vorschriften und Regeln für die Zulassung und den Betrieb der unbemannten Systeme sind zwingend notwendig – und zwar in ganz Europa!", fordert Gunter Schmidt. Bei der Einführung sei keine Zeit mehr zu verschwenden. "Wir müssen möglichst noch in diesem Jahr auf europäischer Ebene auch bei und mit der EASA aktiv werden." Multicopter-Fliegen macht Spaß. Dabei reizt auch der sportliche Vergleich. Bislang werden hauptsächlich Geschwindigkeitsrennen ausgetragen. Um eine neue,

anspruchsvolle Luftsportart zu entwickeln, müssen aber neue Formate entwickelt werden, die nicht nur die technischen Aspekte in den Vordergrund stellen. "Geschicklichkeit, Teamgeist, Ausdauer und Disziplin müssen die Kriterien für erfolgreiche Luftsportler sein", fordert Gunter Schmidt. Darüber hinaus sollten die Regeln verständlich und das Rennen attraktiv für Zuschauer sein. "Beispielsweise könnte man die Regeln des Verfolgungsspiels "Gotcha" auf Multicopter übertragen", meint Schmidt. "Die Drohnen nutzen dann statt Farbbeutel einen Laserpointer, um Treffer zu markieren."

Text/Foto: DAeC-PR



DAeC-Vizepräsident Gunter Schmidt, FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel, Martin Kader, stellvertretender Vorsitzender der DAeC-Bundeskommission Segelflug und FAI-Präsident Frits Brink.

Modellflieger Eric Weber mit Silbernem Lorbeerblatt ausgezeichnet

Am 03. November 2017 erhielt Eric Weber, Mitglied im (MFC) Grundig Fürth-Langenzenn, aus den Händen vom Bundesminister des Innern Dr. Thomas de Maizière das Silberne Lorbeerblatt, die höchste deutsche Sportauszeichnung, überreicht.

Eric Weber wurde neben 44 weiteren, herausragenden Sportlern für seine Erfolge, Mannschaftsweltmeister und Einzelweltmeister im F3N (Modellhubschrauber-Kunstflug) in einer Feierstunde mit anschließendem Empfang geehrt. Jeder Sportlerin und jedem Sportler wurde persönlich das "Silberne Lorbeerblatt" überreicht und es wurde die Möglichkeit gebo-



Eric Weber mit Bundesinnenminister Dr. Thomas de Maizière. Foto: BMI

ten, den eigenen Sport noch mal vorzustellen.

Eric Weber nutzte die Gelegenheit, den Ablauf der Wettbewerbe und "seinen" Hubschraubermodellflug noch mal detailliert dem Minister und den interessierten Zuhörern näher zu bringen.

Der Luftsport-Verband Bayern gratuliert Eric Weber, der auch weiterhin Mitglied der Nationalmannschaft ist, herzlich zu dieser besonderen und hohen Auszeichnung für seine persönlichen Leistungen und auch für den Modellflugsport im Allgemeinen.

Ralf Bäumener

Erhöhung des Abfluggewichtes für ULs

Meine Tätigkeit im Deutschen Aero Club (DAeC) bringt es mit sich, dass Mitglieder und Kunden des Luftsportgerätebüros (LSG-B) mich mit Fragen zu "600 kg – ULs" konfrontieren.

Ich bin hier jedoch nicht an der Front, kenne aber die aktiv Beteiligten sehr gut. Und da das LSG-B bei einer eventuellen Umsetzung der Erhöhung der Abfluggewichte befasst sein würde, sind wir im Informationsfluss mit DAeC-Vorstand, -UL-Bundeskommission, DULV, Europe Air Sports und Ministerien. Eine Europäische Verordnung, die sogenannte Basic Regulation, regelt u.a., mit welchen Luftfahrzeugen sich die EASA nicht beschäftigt und von den Mitgliedsstaaten selbst behandelt werden dürfen oder müssen. Diese Festlegung findet man im Annex II der entsprechenden Verordnung. Unter den Buchstaben e) und f) sind eben die Luftfahrzeuge enthalten, die man in Deutschland als UL in Zuständigkeit der beauftragten Luftsportverbände DAeC und DULV kennt. Die in diesen Absätzen enthaltenen zahlenmäßigen Festlegungen sind wohl historisch gewachsen und wurden 2008 von der EASA in diesem Annex II zusammengefasst. Die Zahlen lassen sich nur zum Teil erklären, was einen jedoch ernsthaft kirre macht. Meiner Einschätzung nach sollte die Verordnung mindestens alle zehn Jahre wieder angefasst und auf den

Prüfstand der Aktualität und des Sinnvollen kommen. Der Wunsch auf eine einheitliche Zahl von beispielsweise MTOM 600 kg und für eine moderate und höhere Zuladung war nur folgerichtig. Zur AERO 2016 hat sich die UL-Bundeskommission des DAeC den Vorstößen zur Gewichtserhöhung bei gleichzeitiger Festlegung des Leergewichtes auf 350 kg angeschlossen. Der Wunsch der Änderung und Vereinheitlichung des Annex II hat jedoch keine Mehrheit bei den europäischen Gremien und Mitgliedern gefunden. Es wurden dabei auch andere, nicht unbedingt zielführende Vorschläge und Angebote diskutiert. Ich denke an Beiträge zur Erhöhung auf 475 oder 500 kg. Verschiedene Fachzeitschriften berichteten darüber, so dass ich hier darauf weitergehend verzichte. Der bestehende Annex bleibt damit wohl weitgehend unverändert. Durch Beharrlichkeit der beteiligten Funktionäre und Abgeordneten soll jedoch ein neuer Paragraph in das Gesamtwerk der europäischen Basic Regulation, also der zu ändernden EU-Verordnung, eingefügt werden. Dieser würde die Mitgliedsstaaten ermächtigen, für sich selbst die Möglichkeit der Erhöhung des Abfluggewichtes auf 600 kg per Antrag oder Information zur EASA zu nutzen. Das Bundesverkehrsministerium hat dem LSG-B die Bereitschaft dazu signalisiert. Wann diese Möglichkeit kommt, hängt aber leider vom Gesamt-



Der Leiter des LSG-B Frank Einführer.

Foto: DAeC-PR

werk ab. Hier gibt es europäische, offene Punkte und Fragen, die vom kommerziellen Luftverkehr bis hin zur Modellfliegerei und zum Betrieb von Drohnen reichen. Das kann also noch dauern. Unser Punkt scheint aber nunmehr endgültig verhandelt. Wir schnappen uns daher schon mal die Bauvorschriften etc. und beginnen mit den Vorbereitungen. Besonderes Augenmerk muss dabei auf die bereits fliegenden und zugelassenen ULs gelegt werden und nicht zuletzt darauf, dass eine Erhöhung des Abfluggewichtes unbedingt der Zuladungsmöglichkeit zu Gute kommt. Das werden Herausforderungen, denen wir uns gern gemeinsam stellen.

Frank Einführer

13 neue Prüfer Klasse 5

262 Prüfer haben im vergangenen Jahr im Auftrag des Deutschen Aero Clubs (DAeC) unzählige Ultraleichtflugzeuge unter die Lupe genommen.

Nach einem zweiwöchigen Lehrgang in Braunschweig stehen seit Ende Oktober jetzt 13 weitere Fachleute bereit, um ULs auf Herz und Nieren zu checken. Auf dem Seminarplan des Lehrgangs standen unter anderem Themen wie die verschiedenen UL-Bauweisen, Triebwerke, Rettungsgert, "Masse und Schwerpunkt" oder "Avionik und Transponder".

Den Abschluss des Lehrgangs bildete eine praktische Prüfung an einem Ultraleichtflugzeug, bei der die Teilnehmer den Schwerpunkt des Luftsportgeräts ermitteln mussten – was allen 13 Teilnehmern gelang.



Künftig checken sie ULs: die neuen Prüfer Klasse 5.

Wie auch im vergangenen Jahr zeichnete sich das Seminar durch kompetente Dozenten und eine gute Arbeitsatmosphäre aus. In der Gesamtwertung kam der Lehrgang auf 4,3 von 5 Punkten. Ein Teilneh-

mer schreibt in seinem Fazit: "Ein guter Lehrgang mit äußerst engagierten Dozenten und Mitarbeitern. Top!"

Text/Foto: DAeC-PR

60 Jahre Phönix – ein Rückblick

Interview mit Prof. Dr. rer. nat Richard Eppler

Mit der Konstruktion des FS 24 Phönix begann ein neues Zeitalter im Segelflugzeugbau: Erstmals kam hierbei Glasfaserverstärkter Kunststoff (GfK) zum Einsatz. Dies revolutionierte den Luftsport und eröffnete völlig neue Perspektiven.

Am 27. November 1957 fand der Erstflug des Phönix statt. Professor Dr. rer. nat. Richard Eppler war zusammen mit Hermann Nägele und Rudi Lindner seinerzeit maßgeblich an der Entstehung des Phönix beteiligt. Im Gespräch mit der adler-Redaktion hält der bekannte Wissenschaftler zum 60-Jahr-Jubiläum des Phö-

nix-Erstflugs Rückschau auf eine bewegte Zeit, welche die Fliegerei nachhaltig verändert hat.

Herr Professor Eppler, die Leidenschaft für die Fliegerei zieht sich durch Ihr ganzes Leben – sie war letztlich auch Grundlage für Ihren Beitrag zum Phönix. Wie ist diese Leidenschaft überhaupt entstanden?

Mit fünf Jahren stand ich in Ulm Stunden auf der Straße, wenn eine Gruppe älterer Buben Papierschwaben fliegen ließ. Ob das nun ein Schlüsselerlebnis war oder die Folge eines früheren, weiß ich nicht.

Wie hat sich Ihre Liebe zur Fliegerei in Theorie und Praxis weiterentwickelt?

Ich baute Flugmodelle, erst nach Plan, bald nach eigenen Ideen. Ich besorgte mir Fachbücher für Strömungslehre und merkte rasch, dass da viel Mathematik vorkommt, was mir wenig Probleme bereitete. Den entscheidenden Impuls gab dann der Lilienthal-Preis, den ich mit 17 Jahren gewann.

Wie kam es dazu, dass Sie diesen Preis gewannen?

Ich hatte wohl Glück, bekam aufgrund meiner Bewerbung eine Einladung zu einer persönlichen Vorstellung nach Berlin. Ich hatte theoretisch nachgewiesen, wie man bei Saalflugmodellen die Flugzeiten verbessern kann und das am Tag vor der Vorstellung realisiert. Zudem konnte ich die nicht ganz einfachen Fragen über Strömungslehre beantworten. Aber man hat mir nie gesagt, warum ich den Preis bekam. Er war mit 5.000 Mark dotiert.

Warum war der Lilienthal-Preis so wichtig für Ihren weiteren Lebensweg?

Das Preisgeld sollte dem Preisträger ein wissenschaftliches Studium ermöglichen, auf einem Gebiet, das in der Luftfahrt angewandt wird. Ich hatte mich als Pilot bei der Luftwaffe beworben. Ich war noch nicht in der Ausbildung, als der Befehl kam, dass alle Lilienthal-Preisträger (vier oder fünf, Reimar Horten war einer von ihnen) an die Universitäten oder Technischen Hochschulen zu senden sind. So konnte ich im Krieg schon drei Semester Luftfahrttechnik studieren, ein ungeheures Privileg. Von meinen Schulkameraden hatten sich einige als Piloten beworben. Kaum einer davon überlebte den Krieg.

Nach dem Krieg war der Studiengang Luftfahrttechnik nicht mehr zugelassen. Wie haben Sie es trotzdem geschafft, sich weiterhin auf diesem Gebiet wissenschaftlich zu betätigen?

Ich sattelte um auf Mathematik, mit dem Anwendungsgebiet Strömungsmechanik. Ich hatte auch von einem NACA-Bericht 824 gehört, in dem es um Laminarprofile ging. Ich bestellte ihn ohne Aussicht, ihn zu bekommen. Vier Wochen später war er da, zum Preis von 1,50 Dollar. Er enthielt Beschreibungen, wie in den USA mit



Hermann Nägele, der spätere Konstrukteur des Phönix, als junger Mann mit seinem illegal konstruierten Flugzeug "Götz von Berlichingen".



Weil die Erbauer Hermann Nägele und Robert Mayer berechnete Angst vor einer Strafe hatten, zündeten sie die Überreste der abgestürzten "Götz von Berlichingen" an. Hieraus entstand die Idee für die Namensgebung für ein späteres Flugzeug: Dies sollte quasi wie ein Phönix aus der Asche steigen.

unglaublichem Aufwand Laminarprofile berechnet und in einem speziellen Windkanal getestet wurden. Der Begriff Laminarprofil war mir aus deutscher Forschung schon bekannt, aber von klaren Ergebnissen wusste ich nichts. Die amerikanischen Arbeiten waren ein wichtiger Durchbruch, die Methoden waren für mich aber absolut nicht brauchbar. Der erforderliche Rechenaufwand war um Zehnerpotenzen außerhalb meiner Möglichkeiten. So suchte ich lange intensiv, ob es da noch andere Methoden geben könnte. Anfang 1955 hatte ich eine mathematische Idee, wie man vorgehen könnte. Fünf Monate später hatte ich eine feste Rechenmethode und eine Reihe Beispiele. Ein Profil konnte nach dieser Methode von einem Fachmann leicht in drei Tagen berechnet werden. Und die Methode war genauer und viel flexibler. So war es verständlich, dass meine Methode in den USA besonders beachtet wurde und ich zweimal je sechs Wochen lang mit der NASA-Profilabteilung zusammenarbeiten konnte.

Wie entstand die Idee, den Phönix zu bauen?

Als 1951 der Segelflug in Deutschland wieder zugelassen wurde, war ich ein junger Assistent an der TH Stuttgart. Mein Flugmodell-Freund Hermann Nägele, inzwischen Diplom-Bauingenieur, beschloss, ein Segelflugzeug zu bauen. Er fragte mich, ob ich die Theorie, Aerodynamik und Festigkeit übernehmen könnte. Ich sagte nur: "Dumme Frage, klar!". Das Flugzeug sollte aus Balsaholz bestehen, mit einer Deckschicht aus Papier und Leim. Dieses Flugzeug hatte keine Chance. Wir hatten einfach den Aufwand unterschätzt. Als wir langsam eingesehen hatten, was passiert war, wollten wir es besser machen und versuchten, über unsere Akaflieg eine finanzielle Förderung vom Land für den alten Entwurf zu bekommen. Diesen Antrag reichten wir im Sommer 1954 ein. Das Projekt hatte schon die Nummer FS 24 und den Namen Phönix.

Wie kam es, dass der Phönix dann doch kein Balsaholz-Flugzeug, sondern eben das Kunststoffflugzeug wurde, das die Segelfliegerei revolutionierte?

Kurz nachdem wir den Förderantrag eingereicht hatten, besuchte ich eine Tagung zum Thema Kunststofftechnik in Stuttgart. Da lernte ich einen neuen Werkstoff ken-



Vorbereitungen zum Erstflug des fs24 Phönix am 27. November 1957 auf dem Segelfluggelände Schwaighofen bei Neu-Ulm.

nen: GfK, Kunstharze mit einer Verstärkung aus Glasgewebe. Ich war interessiert und wollte mehr Informationen haben. Die Herstellerfirma Reichhold Chemie musste ihr Material bekannt machen, sie schickte uns einen promovierten Chemiker, der uns alles erklärte. Außerdem ließ er Polyester-Harz und Gewebepollen da. Hermann fing sofort an, Teststücke zu bauen. Ich durfte beim Materialprüfungs-Institut der TH alle Prüfmaschinen benutzen. So testeten wir Balsaholz, verstärkt mit GfK, auf Festigkeit und Steifigkeit. Hermann erkannte sofort, welches Potenzial diese Mischung barg. Damit war es möglich, eine exzellent glatte Oberfläche in beliebiger Form herzustellen. Als alle Prüfergebnisse vorlagen, war die Begeisterung noch größer. Wenn wir nur die Papierschicht durch GfK ersetzten, konnte der Flügel schon fast alle Lasten tragen. Also beschlossen wir einen kühnen Schritt: Wir änderten unseren Flugzeugentwurf komplett. Das Flugzeug wurde eine typische Schalenkonstruktion. Als der Förderantrag dann bewilligt wurde, mussten wir zeigen, dass die teurere Außenhaut durch den entfallenen Holm ausgeglichen wird. Das hat man uns gerne abgenommen. Kurz darauf lagen die Ergebnisse meiner Profilberechnungsmethode vor. Der Phönix bekam ein neuartiges Laminarprofil, das speziell an den Überlandflug angepasst war.

Trotzdem war es noch ein weiter Weg bis zur Fertigstellung des Phönix – bis zum Erstflug sollte es noch drei Jahre dauern. Wie ging es dann weiter?

Zum Bau des Flugzeugs mieteten wir sehr günstig eine schöne Werkstatt von Wolf Hirth. Er lieh uns auch zwei prima

Facharbeiter, die wir bezahlen konnten. Wolf Hirth war sehr am Fortgang des Projekts interessiert. Er wollte den Phönix möglicherweise nachher produzieren. Hermann beschloss, Formen für die Ober- und Unterseite aller großen Bauteile herzustellen. Diese Formmulden mussten wie ein Abdruck der entsprechenden Seite, zum Beispiel eines Flügels, gestaltet sein, und sehr genau die Seite des Profils wiedergeben. Das war natürlich eine riesige Arbeit, die Hermann aber zusammen mit den beiden Facharbeitern einwandfrei erledigte. Dann wurden in den Formen beider Seiten die beiden Seiten des Teils gebaut, mit allen eventuell noch nötigen Einbauten für Ruder oder Bremsklappe. Erst dann wurden die beiden Seiten noch in ihren Mulden miteinander verleimt und die Mulden abgezogen. Der Bau dieser Teile war weniger Arbeit als mit der damals üblichen Bauweise. Und wenn die Teile einmal sehr genau herauskamen, dann war das bei weiteren Exemplaren ebenso. So einfach es klingt, wir mussten trotzdem Dutzende von Problemen lösen.

Welche Probleme waren das?

Wie bei allen Schalenkonstruktionen werden großräumig die Kräfte bestens übertragen. Da, wo aber einzelne Kräfte ein- oder ausgeleitet werden müssen, zum Beispiel über Bolzen oder Bolzen-Aufnahmen, sind besondere Lösungen nötig. Die GfK-Technik kommt diesen Problemen entgegen. Man muss dort, wo die Kräfte konzentriert werden, auch das GfK konzentrieren. So haben die Phönix-Flügel an ihrer Wurzel einen kräftigen Stummel, und an dessen Ende einen dicken Bolzen. An der Wurzelrippe sind zwei Auf-

nahmen für Bolzen an einer kräftigen Flügelbrücke im Rumpf. Ähnliche, kleinere Lösungen waren an vielen Stellen nötig. Auch die Haube machte Probleme. Wir wollten sie der Form des Rumpfes anpassen, aber die Technik dazu gab es noch nicht. Auch die Ruderantriebe machten Probleme. Die Anwendung von Torsionsrohren lösten manche Probleme. Schließlich ermöglichten sie sogar die automatischen Anschlüsse bei der Montage, was viel später erst ein Fortschritt wurde.

Wie gestaltete sich die Endphase des Projekts?

Meine Assistentenzeit an der TH lief Ende 1955 aus. Ich wechselte am 1. Januar 1956 zur Industriefirma Bölkow Entwicklungen KG, die auch Flugzeuge im Programm hatte. Mein neuer Chef, Ludwig Bölkow, war am Projekt Phönix sehr interessiert. Unsere Werkstatt war nicht weit entfernt vom Standort einer seiner Tochterfirmen. Ende 1956 hatten wir eine kritische Phase. Hermann Nägele ging es irgendwie schlecht, das Phönix-Projekt stockte fast. Ludwig Bölkow stellte kurzerhand Hermann Nägele ein und ordnete an, dass Rudolf Lindner, der drei Monate zuvor zu Bölkow gekommen war, in das

Projekt mit einsteigt. Rudi Lindner, zweifacher Modellflugweltmeister in der wichtigen Klasse A2 und Feinmechanikermeister, merkte rasch, dass noch viele Metallteile konstruiert und gebaut werden mussten. Er stieg toll ein, so dass Hermann auch wieder aktiver wurde und der Phönix schon im Juli 1957 fertig war. Ludwig Bölkow hatte richtig gesehen, dass nicht mehr viel gefehlt hatte.

Wie kam es eigentlich zu der Namensgebung des Phönix?

Dazu gibt es eine besondere Vorgeschichte. In der Zeit unmittelbar nach dem Krieg war es ja von den Alliierten streng verboten, Flugzeuge zu bauen und zu fliegen. Hermann Nägele aber hatte mit seinem Freund Robert Mayer ein einsitziges Motorflugzeug konstruiert. Diese "Götz von Berlichingen" hatte einen VW-Motor und einen selbst gebauten Propeller aus Holz. Eines Morgens gingen die beiden auf einen Feldweg bei Malsheim und bauten das Flugzeug auf. Und siehe da – es flog! Hermann drehte die ersten Runden und landete sicher. Sein Freund Robert schaffte es zwar auch in die Luft, zerschmiss das Flugzeug aber bei der Landung. In Panik nahmen sie den Motor und den Propeller heraus und zündeten den Rest der Kiste an. Zum Glück hielten alle dicht, die etwas davon wussten. Das hat ihnen wohl einige Jahre Gefängnis erspart. Für Hermann aber war immer klar: Wenn er später wieder ein Flugzeug bauen würde, würde es wie der Phönix aus der Asche steigen – so bekam unser Flugzeug seinen Namen.

Wie ging dann der Erstflug vonstatten?

Zunächst brauchten wir eine vorläufige Zulassung von der Prüfstelle für Luftfahrzeuge. Das war gar nicht so einfach, wir mussten in einem Belastungs-Versuch die größte Belastung eines Flügels aufbringen. Es durfte keine bleibende Verformung auftreten. Es war also nicht nötig, den Flügel bis zum Bruch zu belasten. Die Bedingungen wurden einwandfrei erfüllt. Trotzdem hat der Leiter der Prüfstelle noch gezögert, letztlich haben wir aber die Zulassung bekommen. Der Erstflug war dann am 27. November 1957 in Schwaighofen bei Neu-Ulm. Auch Herbert Plasa, der erfahrenste Fluglehrer der Akaflieg Stuttgart und spätere Testpilot, war dabei. Der Platz war groß und störungsfrei, das Wetter ideal – windstill, mit einer geschlossenen Wolkendecke in 300 Me-



Richard Epler (stehend) und Rudi Lindner (im Cockpit) beim Start.



Einige Exemplare des Phönix sind bis heute im Einsatz und werden dank liebevoller Pflege und Wartung noch immer geflogen.



Am 5. November 2007 erhielten Richard Eppler (links) und Rudi Lindner den Pioneer Award der Fachmesse Composites Europe für den Bau des Phönix und damit des weltweit ersten komplett in Kunststoff-Faserverbund-Schalbauweise hergestellten Flugzeugs.

Fotos: Peter F. Selinger, Richard Eppler, Willy Hofmann, Archiv

tern Höhe. Zuerst kamen fünf Starts und Hüpfer in etwa fünf Metern Höhe, bei denen wir die Steuerung etc. prüften. Dann wurde Hermann mit der Winde auf 220 Meter über Grund gezogen. Nach sieben Minuten landete er, was ungefähr der von uns vorhergesagten Sinkgeschwindigkeit von 0,49 m/s entsprach. Herbert Plasa machte auch noch einen Hochstart und bestätigte die Daten von Hermann. Spätere Flüge zeigten, dass wir einen sanften Strömungsabriss hatten. Wir waren alle sehr zufrieden. 1958 machte Hermann dann seinen ersten 300-Kilometer-Flug, und Rudi Lindner, unser bester Pilot, gewann später mit dem Phönix die Deutschen Meisterschaften und holte den Langstrecken-Weltrekord. Es war also bald klar, dass das Projekt funktioniert hatte.

Wie lange dauerte es, bis der Phönix in der Segelflug-Fachwelt bekannt wurde? Das ging dann schnell. Wir bekamen viele Anfragen, und in allen Fachmagazinen wurde berichtet. Selbst der bedeutende Aerodynamik-Professor August Rasper von der Mississippi State University in den USA hörte vom Phönix, kam 1958 nach Deutschland und flog ihn auf der Hahnweide. Er war hellauf begeistert: So eine glatte Oberfläche hatte er vorher noch nie gesehen. Dass es beim Fliegen im Cockpit so leise war, beeindruckte ihn besonders. Er bat dringend, in der Winterzeit, in

der in Europa kein Segelflug möglich war, den Phönix samt Hermann Nägele per Lufttransport nach Mississippi zu holen zu dürfen, um ihn zu vermessen. Das hat stattgefunden.

Die beste gemessene Gleitzahl war 40, und zum Saisonbeginn 1959 war der Phönix samt Hermann wieder unversehrt da.

Wie wurde der Phönix dann vermarktet? Letztlich war es nicht Wolf Hirth, sondern Ludwig Bölkow, der die Produktion begann. Er erhielt noch einmal Fördermittel des Landes, baute in seiner Tochterfirma "Apparatebau Nabern GmbH" noch zwei weitere Prototypen, die einige Verbesserungen wie ein Einziehfahrwerk und ein T-Leitwerk hatten. Insgesamt entstanden acht Exemplare. Dann wurde die Fertigungshalle leider anderweitig benötigt.

Wie viele Phönixe gibt es heute noch? Und sind sie noch in Gebrauch?

Mindestens drei sind voll flugfähig in Museen (Deutsches Museum, Wasserkuppe, Oberwiesefeld), einer wurde nachweislich entsorgt. Einer wird in den USA überholt. Mehr ist mir nicht bekannt. Der Nachfolger Phöbus ging dann in Serie, von dem wurden rund 250 Stück gebaut – unter anderem hatte ich auch ein 17-Meter-Exemplar, das ich lange flog. Das war für mich das ideale Flugzeug.

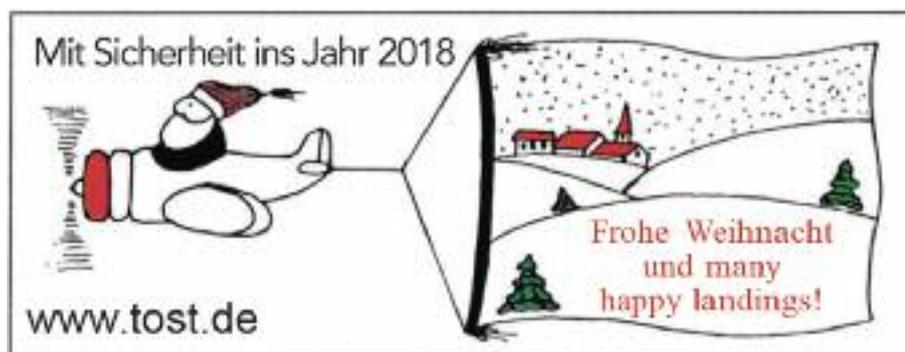
Was bedeutet Ihnen der Phönix ganz persönlich? Inwieweit hat er Sie auch emotional geprägt?

Er war natürlich der Durchbruch in der Glasfasertechnik. Wir alle drei bis zu unserer Leistungsgrenze daran gearbeitet. Der Phönix ist also etwas ganz Besonderes für mich. Eines möchte ich aber klarstellen: Weil Hermann Nägele wenig gesprächig war und ich deshalb oft die Erklärungen übernehmen musste, kam irgendwann auf, ich sei der "Vater des Phönix". Dagegen wehre ich mich. Es war Hermanns Flugzeug, von Anfang an. Er hat es erschaffen, ich habe nur mitgemacht. Also gebührt ihm auch der Ruhm. Ich möchte auch nochmal betonen, dass ich ihn stets geschätzt habe, obwohl er manchmal keine einfache Persönlichkeit war. Aber wir waren zeitlebens gute Freunde, und ich habe ihn regelmäßig besucht, als er krank wurde und 1996 starb. Auch Rudi Lindner war für den Phönix unersetzlich. Letztlich haben wir das alles nur als Team geschafft.

Lieber Herr Eppler, lieber Richard, wir danken sehr herzlich für dieses Gespräch.

Peter Selinger

Abdruck mit freundlicher Genehmigung des BWLV, Quelle: adler 11/2017



BAYAIRN 2017

Nach dem grandiosen ersten BAYAIRN im vergangenen Jahr waren die Erwartungen natürlich hoch. Hätte mir angesichts des unglaublich schlechten Wetters am Freitagmorgen jemand gesagt, dass alle Teilnehmer mit einem dicken Grinsen am Sonntag nach Hause fahren – ich hätte nicht so recht daran geglaubt.

Aber von Anfang an. Wie heißt es so schön – nach der Veranstaltung ist vor der Veranstaltung. Das gilt natürlich auch fürs Landesjugendtreffen. So wurde von der Luftsportjugend ein Jahr geplant, ein Highlight nach dem nächsten klargestellt und alles dafür getan, eine tolle Veranstaltung auf die Beine zu stellen. Mit dem Flugplatz in Ohlstadt-Pömetried gab es nicht nur eine super Location, sondern mit der SFG Werdenfels auch einen Verein, der zu 100 % hinter dem Konzept stand. Also beste Bedingungen – wäre da nicht eins, auf dass man keinen Einfluss hat: das Wetter.

Ich habe ja schon oft schlechte Wetterberichte gesehen, aber drei Tage Dauerregen bei niedrigen einstelligen Temperaturen sind Anfang September doch eher eine Seltenheit. Also, was tun? Natürlich hat man einen Plan B oder einen Plan C, aber drei Tage Dauerregen? Freitagmorgen wurden die Teilnehmer dann informiert: Das BAYAIRN findet statt, aber nach Flugwetter sieht es nicht aus – es gibt ein Alternativprogramm. Dennoch: bis auf wenige Ausnahmen wollen alle kommen und freuen sich auf ein tolles Wochenende. Nach dem Check-In am Freitagnachmittag klang der Abend in der Fliegerhalle mit Chillout-Lounge aus. Passend zum Wetter gab es kurzerhand den ersten Glühwein des Jahres. Nächsten durften wir – mit Ausnahme einiger Hardcore-Camper – in der nahe gelegenen Turnhalle in Ohlstadt. Die Lage stellte sich als ideal heraus, war vor lauter Wasser an ein Durchkommen nach Murnau nicht mehr zu denken.

Der Samstag startete wie gewohnt mit Workshops und Olympiade. So bekamen wir ein Hängerrfahrttraining unter erschwerten Bedingungen. Rückwärtsfahren ist ja schon normal nicht leicht, aber rückwärts durch Pylonen? Anschließend begann der Erste-Hilfe Workshop, bei dem es um die Behandlung allerlei Verletzungen ging, die auf dem Flugplatz so



LSJ-Völkerballturnier in der Turnhalle Ohlstadt.



Beginn des Workshops "Erste Hilfe".



Gruppenfoto nach einem erfolgreichen BAYAIRN.



Alle hatten bei der Olympiade großen Spaß – trotz Regen.



Auch der Raketenbau-Workshop fand großes Interesse.

Fotos: Philip Repscher



Rockten den Hangar: Die Band "Blue Eagles".

passieren können. Doch das Highlight des Vormittags war mit Sicherheit eins: Modellraketen – mit richtigem Treibsatz! Unter fachmännischer Ausbildung wurden kleine Raketen aus Pappe gebaut, aerodynamisch optimiert und mit kleinem Fallschirm ausgestattet. Dann ging es nach draußen, denn schließlich mussten die Fluggeräte ja getestet werden. Von einer Startrampe – wie gewohnt gegen den Wind – wurde gezündet. So kamen immerhin Flugzeiten von fast einer Minute zustande! Weiter ging es mit der altbekannten Olympiade. Limokasten-Stapeln, Papierflieger-Weitwurf und vieles mehr stand auf dem Programm. Am Nachmittag ging es dann zurück in die Turnhalle

safe the date!

BAYAIRN 2018

24.-26. August - Zell-Haidberg

BAYAIRN

facebook.com/lisjbayern #airgasmus www.luftsportjugend.bayern

– zum LSJ Völkerballturnier. Unter leicht veränderten LSJ-Regeln lebte der Klassiker wieder auf. Am Abend heizte uns nach dem Abendessen die Allianz-Band "Blue Eagles" in der Fliegerhalle ordentlich ein, bevor es mit dem Shuttlebus zurück zur Turnhalle ging.

Am Sonntag durften wir noch ein Weißwurstfrühstück genießen, anschließend fanden die Siegerehrung der Olympiade sowie die Jugendleiterversammlung statt. Danach ging's auch schon zur Verabschiedung. Viele neue Freundschaften sind an diesem Wochenende entstanden und irgendwie hat das Wetter auch alle etwas

zusammengeschweißt. So gab es durch die Bank nur glückliche Gesichter. Nun hoffen wir alle darauf, dass es im nächsten

Jahr wieder besseres Wetter geben wird, wenn es heißt: BAYAIRN 2018!

Jonas Blahnik

Mit freundlicher Unterstützung von:



Bundesjugendvergleichsfliegen 2017 – Kampf der Giganten

Sonnenschein, ein hochmotivierter Windenfahrer und ein perfekt organisiertes Wochenende – optimale Bedingungen boten sich an dem diesjährigen Event auf Bundesebene, das am 23. September am Flugplatz Oppenheim stattfand.

In den Genuss dieser Veranstaltung durften die drei bayerischen Piloten Gregor Lettowsky (Aero Club Segelflug Nürnberg), Christian Lampert (FSV Grabfeld) und Nico Ziegler (Luftsportgemeinschaft Hersbruck) kommen. Sie hatten im Vorjahr das JVF auf Landesebene gewonnen und sich somit für den Bundesentscheid qualifiziert. So brachen sie am Donnerstag mit einem großen Team aus Helfern

und Unterstützern in das 300 km entfernte Dorf südwestlich von Frankfurt auf. Der Abend klang nach einem leckeren Abendessen im Hangar bei einem Bier und einer Soundanlage, die die Hallenwände erzittern ließ, aus. Der nächste Tag ermöglichte einen Flugbetrieb, bei dem man nichts aussetzen konnte. Bis Sunset wurden die Flugzeuge in den Himmel katapultiert, sodass man am Ende des Tages fast 150 Starts allein an der Winde zählen konnte, alle von nur einem Windenfahrer geschleppt. Der eigentliche Wettkampftag aber war der Samstag. 144 Starts standen auf dem Programm, die auf drei Wertungsrunden aufgeteilt waren. Dass die besten Jungpiloten Deutschlands gegeneinander antraten,

merkte man sofort. Kaum ein unsauberer Start war zu sehen und das Ziellandefeld wurde auch sehr häufig getroffen. Dass selbst die kleinsten Fehler die Platzierung entscheidend beeinflussen konnten, erkannte man am Sonntag bei der Siegerehrung. Letztendlich erreichte Nico Ziegler den 16. von 44 Plätzen. Christian Lampert zeigte mit dem 6. Platz eine gute Leistung und Gregor Lettowsky konnte sich einen sehr guten 4. Platz sichern. In der Länderwertung ging es sehr knapp zu. Bayern landete auf dem 3. Platz und lag damit nur hauchdünn 0,3 Punkte hinter dem Sieger Hessen. Platz zwei errang der Ausrichter Rheinland-Pfalz.

Svenja Herbs



Gruppenfoto des "Team Bayern".

Foto: Tanja Ziegler

Neue Besetzung im LSJ-Team

Andreas Heil kommissarisch stellvertretender Landesjugendleiter

An der Herbsttagung der Luftsportjugend Bayern (LSJ) erklärte Lisa Wagemann, dass sie aus beruflichen Gründen zukünftig nicht mehr als stellvertretende Landesjugendleiterin zur Verfügung stehen kann.

Nachdem sie beruflich nun seit einem halben Jahr nicht mehr in Bayern ist, fehlt die Zeit, die für die Arbeit des stellvertretenden Landesjugendleiters nötig ist. Dennoch will sie sich weiterhin für die Luftsportjugend einbringen, soweit es ihr möglich ist. So wird sich Lisa weiterhin in der Öffentlichkeitsarbeit sowie ihrem Bezirk, der Oberpfalz, engagieren.

In ihre Fußstapfen tritt der 22-jährige Andreas Heil, der bisher als stellvertretender Bezirksjugendleiter in Unterfranken aktiv ist. Er ist im Bereich Segel-/Motorflug in Bad Brückenau und Hammelburg aktiv und in der Luftsportjugend kein Unbekannter. Be-

reits bei vielen vergangenen Veranstaltungen war er bei der Organisation vorne mit dabei. Andi freut sich auf seine zukünftigen Aufgaben, die er gemeinsam mit Landes-

jugendleiter Philip Repscher bis zur Wahl im kommenden Jahr bewältigen wird.

Jonas Blahnik



Lisa Wagemann ließ sich gerne von Landesjugendleiter Philip Repscher (rechts) und ihrem Nachfolger als Stellvertreter Andreas Heil in die Mitte nehmen.

Foto: Michael Fasel

Fränkisches Jugendvergleichsfliegen 2017

In diesem Jahr fand das Fränkische Jugendvergleichsfliegen vom 08. - 10. September zum ersten Mal bei der Luftsportgemeinschaft Hersbruck (LSG) statt.

Teilnehmende Vereine waren: Aero Club Bamberg, Aero Club Schweinfurt, Aero Club Segelflug Nürnberg, Fliegervereinigung Schwabach, Flugsportverein Grabfeld, Luftsport-Vereinigung Albatros und natürlich die Gastgeber aus Hersbruck. Am Freitag standen neben der Anreise nur Einweisungsstarts auf dem Programm. Diese konnten bei gutem Wetter erfolgreich durchgeführt werden. Am Abend gab es dann neben einem Abend-

essen eine kurze PowerPoint Präsentation mit allen wichtigen Details zum Wochenende. Danach ging es ans Lagerfeuer vor der Halle, wo man den Abend gemütlich ausklingen ließ.

Am Samstag hieß es dann frühstücken, kurzes Briefing, und fliegen, solange wie möglich. Die Wetteraussichten waren nämlich leider alles andere als gut. Der erste Wertungsdurchgang verlief noch gut und ging ohne Probleme über die Bühne. Danach setzte leider das schlechte Wetter ein und es wurde erst einmal eine etwas größere Pause eingelegt. Dank eines Pavillons am Flugplatz fanden alle einen trockenen Unterschlupf. Nach einer stärkenden Mahlzeit erwartete

die Teilnehmer hoher Besuch. So kamen der Hersbrucker Bürgermeister, der Landrat und ein paar Sponsoren vorbei, um sich ein Bild von der Veranstaltung zu machen. Von jedem gab es ein paar nette Grußworte und auch ein Gruppenfoto während einer kurzen Regenpause.

Da das Wetter leider keine Art von Besserung zeigte, wurde die Theorieprüfung vorgezogen. Dies sollte leider nicht die einzige Prüfung bleiben. Am Nachmittag mussten die Teilnehmer nochmals ran, da leider kein 2. Wertungsflug möglich war. Davor und danach stellte die Jugend der LSG Hersbruck innerhalb von kurzer Zeit ein Alternativprogramm auf die Reihe. Den Abend durften wir im Sportheim ne-



Gruppenfoto mit Scheckübergabe durch die Raiffeisenbank Hersbruck.

benan bei Gemeinschaftsspielen ausklingen lassen.

Am Sonntag standen dann nur noch Frühstück und Siegerehrung auf der Agenda. Der 3. Platz ging an Lampert Christian vom FSV Grabfeld, den 2. Platz

belegte Hörmann Johannes von der LSV Albatros und den Sieg errang Böhm Benjamin vom AC Segelflug Nürnberg.

In der Vereinswertung belegte die FSV Schwabach den 3. Platz, der 2. Platz ging an den FSV Grabfeld und des 1. Platz si-

cherte sich der AC Segelflug Nürnberg. Damit freuen wir uns auf ein fränkisches JVF 2018 beim ACSN auf dem schönen Flugplatz Ottenberg!

Text/Foto: Tanja Ziegler

Bayerisches Jugendvergleichsfliegen 2017

Das bayerische Jugendvergleichsfliegen begann ruhig. Die Bamberger zogen als erstes auf, kurz danach kamen die Regenwolken.

Als dann die Piloten zu den ersten Einweisungsstarts aufstiegen dachte man kurzzeitig mal an IFR-Segelflug. Jedoch bedachte der Regen nur die einzige weibliche Teilnehmerin, so dass die Herren unter wesentlich einfacheren Bedingungen die Einweisungsstarts durchführen konnten. Die beiden Fluglehrer bewiesen große Ausdauer und führten bis in die bürgerliche Dämmerung die Starts durch. Am nächsten Morgen war wider Erwarten das Wetter doch frühzeitig fliegar. Die letzten Einweisungsstarts wurden vollzogen, anschließend folgte das Briefing für den ersten Wertungsdurchgang. Die Jury wollte zehn Rollübungen sehen, ein sauberer Start und Slip im Endanflug waren quasi selbstverständlich. Bereits bei besagtem sauberem Start zeigten die Piloten größere Variationen von selbigem: Vom flachen Rausschleichen bis hin zum wilden Raketenstart war alles dabei. Die meisten Slips sahen gut aus, jedoch wurde so manches Landefeld überschwebt.

Im zweiten Durchgang verlangte die Jury eine hochgezogene Fahrkurve nach

links und im letzten Durchgang waren ein Rechts- sowie Linkskreis mit dementsprechendem Kreiswechsel gefordert. Alle Piloten stellten sich den Herausforderungen und zeigten der Jury ihre Interpretationen von 45 Grad Querneigung und einer betonten Horizontalen vor dem Hochziehen. Die Jury arbeitete unter erschwerten Bedingungen, da ein doch starker Wind den Wertungsrichtern um die Ohren und Beine pfiff. Neben Decken half da nur Kinderpunsch.

Hatte es zu Beginn des Tages doch noch Zweifel an der Durchführbarkeit gegeben, waren diese gegen 17.30 Uhr komplett verfliegen. Alle Wertungsflüge waren geflogen. Die Flieger, von denen eine enorme Bandbreite abgedeckt wurde (von ASK 13 über Astir bis hin zur DG100) befanden sich teilweise schon wieder in den Hängern und die Teilnehmer konnten sich in einer wunderbar beheizten Halle aufwärmen und auf den Theorietest vorbereiten. Nachdem mit dem Stück Papier und seinen Fragen gerungen worden war, gab es das verdiente Abendessen, welches einen entspannten letzten Abend einleitete.

Am nächsten Morgen ging es zügig zur Siegerehrung, begleitet vom Bürgermeister von Saal sowie dem stellvertretenden Landrat. Das Teilnehmerfeld war schluss-

endlich in zwei Gruppen unterteilt. Die Plätze 17 bis 4 sowie 3 bis 1. In den Gruppen entschieden teilweise nur halbe Punkte über die Platzierung. Der Preis für die beste weibliche Teilnehmerin ging nach Bamberg an die einzige weibliche Teilnehmerin auf Rang zehn, die lang angereisten Agathazeller nahmen Platz vier und die Rote Laterne mit nach Hause, das Berichtschreiben fiel an einen der beiden Schwabacher am beliebten 13. Rang und alle bekamen eine Tasche voller nützlicher Dinge. Wer die Idee hatte, Abklebeband mit hineinzutun verdient eine eigene Medaille. Die Gastgeber aus Saal zeigten sich als streberhaft und sicherten sich die vordersten Plätze auf dem Podium und da sie bereits viel Erfahrung beim Ausrichten des bayerischen Vergleichsfliegens haben, werden sie es sich auch nächstes Jahr nicht nehmen lassen wieder Gastgeber zu sein.

An dieser Stelle noch einen herzlichen Dank an alle Fluglehrer, Helfer, Winden- und Lepofahrer. Ein ganz großes Dankeschön geht an das Orgateam aus Saal mit all seinen fleißigen Helfern, die eine hervorragende Versorgungsleistung gebracht haben und sogar die Mahlzeiten komplett selber gekocht haben.

Milo Drozynski



Gruppenbild aller Teilnehmer und Helfer nach der Siegerehrung.

Foto: FSV Grabfeld

Die Grundlage für erfolgreiche Vereinsarbeit Jugendleiter-Lehrgang der Luftsportjugend in Pottenstein



Volle Konzentration bei der Auswertung der Arbeitsgruppenergebnisse. Fotos: Michael Fasel

Im idyllisch gelegenen Pottenstein in der schönen fränkischen Schweiz fand von 27.-29.10.17 der diesjährige Jugendleiter-Grundlehrgang Part 2 statt.

Im Mittelpunkt des Aufbaulehrgangs stand ein Leadership-Training, welches die Teilnehmer zu qualifizierten Jugendleitern mit Führungsqualitäten ausbildet. Nach dem Grundlehrgang im vergangenen Jahr fand heuer der zweite Teil des Jugendleiter-Lehrgangs statt. Als Coach konnten wir wieder Janik Eggler gewinnen, der schon seit einigen Jahren fester Bestandteil unserer Jugendleiterlehrgänge ist. So durften die Teilnehmer auch in diesem Jahr zwei Tage mit ihm verbringen. Neben Themen wie Erreichung eines Ziels und Umgang mit Konflikten wurden viele weitere Soft Skills vermittelt und direkt umgesetzt.

Ein paar Räume weiter tagte die Luftsportjugend. Neben einem Rückblick auf die vergangene Saison und besonders

das BAYAIRN 2017 wurden Arbeitskreise zu Themen wie Öffentlichkeitsarbeit, Jugendvergleichsfliegen, Events und Projekte gebildet. Bis spät in den Abend hinein wurde gearbeitet und diskutiert. Nach so viel Produktivität konnte der Feierabend gemeinsam mit den Teilnehmern gemütlich vor dem offenen Kamin und bei Gemeinschaftsspielen verbracht werden. Wir dürfen auf ein tolles und produktives Wochenende zurückblicken und bedanken uns bei allen Teilnehmern für die äußerst motivierte Runde, die auch die Landesjugendleitung sehr inspiriert und motiviert hat. Dank geht auch an die Jugendherberge Pottenstein und Janik Eggler für ein sehr erfolgreiches Wochenende. Die Luftsportjugend freut sich schon auf das nächste Jahr, wenn wieder ein Grundlehrgang stattfinden wird – hoffentlich mit vielen neuen, motivierten Jugendlichen aus ganz Bayern.

Uschi Grziwa



Luftsportjugend und Jugendleiter freuen sich über das erfolgreiche Wochenende.

frei & ungebunden

Die FMT jetzt im FLEX-ABO

Für alle, die Unabhängigkeit lieben

- ✓ flexible Kündigungsfrist
- ✓ keine Jahresbindung
- ✓ kostenfreie Lieferung
- ✓ monatlich zahlen
ohne Aufschlag

Kündigung ist 30 Tage vor Auslauf des Monatsendes zahlbar
mündlich per Leserschlitzbrief zum aktuellen Coverpreis



**JETZT
anfordern:**

Tel.: 07221 5087-71
E-Mail: abo@vth.de



Wenn alle an einem Strang ziehen ... Flugwoche und Jugendvergleichsfliegen Ostbayern voller Erfolg

Tolle Stimmung, ein tolles Team und jeden Tag fliegen. So kann man die Flugwoche sowie das Jugendvergleichsfliegen Ostbayern beschreiben, das heuer am schönen Flugplatz Regensburg-Oberhinkofen stattfand.

Wie auch schon in den letzten Jahren lag unser Augenmerk darauf, allen Teilnehmern etwas zu bieten. So wurde geschult, eingewiesen, Strecke und Motorsegler geflogen. Für Mitte August waren wir heuer wieder mit ganz brauchbarem Wetter gesegnet. Auch wenn es nicht ganz so extrem gut ging wie in den letzten zwei Jahren, so konnten wir zumindest täglich fliegen und auch mehrere gute Streckenflüge mit über 500 km Distanz durchführen. Dabei kam es natürlich zu der ein oder anderen Rückholtour, die je nach Flugzeugtyp mal länger und mal sehr viel kürzer ausfiel. Ein Highlight war – wie auch schon im letzten Jahr – die

Einweisung auf den LVB-Arcus T, den wir dankenswerterweise wieder zur Verfügung hatten. Ein weiteres Highlight der ganz anderen Art war für viele der Flug in einem offenen Scheibe Specht sowie diverse Kunstflugeinlagen. Natürlich durfte auch ein Sunrise-Fliegen nicht fehlen.

Jugendvergleichsfliegen Ostbayern

Gleich im Anschluss an die Flugwoche fand in Oberhinkofen das Jugendvergleichsfliegen (JVF) Ostbayern statt. Bei Übungen wie Rollübungen, Slip oder Kurvenwechsel und anschließender Ziellandung konnten die Ostbayerischen Flugschüler und Jungscheinpiloten ihr Können zeigen. Am Ende konnten Julia Rößner und Janis Mauch (LSV Regensburg) ihren Heimvorteil nutzen. Knapp dahinter landete Manuel Meixensperger (SSV Cham). Damit setzte sich der LSV Regensburg in der Vereinswertung vor dem SSV Cham und dem SFC Stiftland durch.

Der Abend klang gemütlich bei einem wunderbaren Sonnenuntergang und einem saftigen, selbst aufgespießten und gegrillten Spanferkel aus. Alle freuen sich schon auf das nächste Jahr, wenn die dann 5. Flugwoche mit JVF beim Segelflugclub Stiftland in Tirschenreuth stattfindet – hoffentlich wieder mit so toller Gemeinschaft und bei bestem Wetter.

Jonas Blahnik



Offener "Scheibe Specht" in Action.



Siegerehrung des JVF Ostbayern.

Fotos: Karola Klimt

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



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 Unternehmensrisiken, 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.



*Formationsflug der
Fliegerstaffel.*

Bayerische Kunstflugpiloten räumen bei VAWC 2017 in Dänemark ab

Früh am Morgen ist es soweit. Der Himmel ist strahlend blau, die Temperatur noch angenehm mild. Ein leises Surren durchbricht die Stille. Die Bückler Fliegerstaffel wirft in Landshut die Motoren an. Die Oldtimerflugzeuge haben eine weite Reise vor sich: Sie wollen nach Stauning in Dänemark.

Hier findet die Vintage Aerobic World Championship statt, die Weltmeisterschaft in der Klasse der historischen Flugzeuge. Vier bayerische Piloten nehmen teil und kämpfen vor den Augen der Punktrichter um Bestnoten.

Rainer Berndt, Hansi Harlander, Oliver Heupel (alle Landshut) und Bernhard Drummer (LSV Regensburg) sind in der Kunstflugszene nicht unbekannt. Ihr Kön-

nen stellten sie in der Vergangenheit bei einer Vielzahl von nationalen und internationalen Wettbewerben mit Hochleistungskunstflugzeugen unter Beweis. Mehrere deutsche Meistertitel und Vize-Meistertitel gehen auf ihr Konto. In Dänemark trat das Quartett auf zwei äußerst seltenen Bückler 133 "Jungmeister" (Baujahr 1937 und 1940) gegen die Internationale Konkurrenz an.

Schon vor dem Wettbewerb gab es einige Dinge zu planen. Die Transportkapazität der einsitzigen Doppeldecker ist beschränkt so wurde die Staffel kurzerhand um eine Bückler 131 "Jungmann" und einen Hubschrauber erweitert um Piloten und Gepäck ans Ziel zu bringen. Die Anreise selbst war ebenfalls eine große Herausforderung. Die Reichweite der histo-

rischen Flugzeuge ist gering, weshalb die Strecke nach Dänemark nur in Etappen durchgeführt werden konnte. Vier Tankstopps (Landshut – Hof Plauen – Oehna – Stendal – Kiel – Stauning) waren nötig, bei denen immer längere Pausen für die mittlerweile 80 Jahre alten Siemens SH14 Sternmotoren eingelegt werden mussten. Die Triebwerke können nur durch drehen der Propeller von Hand gestartet werden und springen in heißem Zustand nur sehr schlecht an. Technische Probleme müssen ebenfalls eingeplant werden. Nach unvergesslichen Eindrücken in enger Flugformation wurden die bayerischen Piloten schon von den Veranstaltern in Stauning erwartet.

Nach der offiziellen Begrüßung und dem Eröffnungsbriefing ging es los. Es wurde deutlich, dass sich ein internationales Konglomerat bekannter Kunstflugpiloten zusammengefunden hatte. Ein Platz auf dem Treppchen schien unter den 38 teilnehmenden Piloten nicht so einfach erreichbar zu sein. Piloten aus Schweden, Belgien, Neuseeland, Großbritannien, Dänemark, Polen, Tschechien, der Schweiz und Deutschland waren gemeldet. Die Zuschauer legten teilweise weite Wege zurück um die Flugzeuge in Aktion zu sehen. So viele Oldies (Stampe SV4, Tiger Moth, Saab Saphir, Kramme Zeuthen KZ8, FW44 Stieglitz, Klemm 35, Zlin 126, DH Chipmunk, Bückler 131 und 133) auf einen Schlag sind selbst bei Großflugtagen nicht zu finden.

Gestartet wurde in drei Kategorien, die jeweils ein eigenes Kunstflugprogramm zu fliegen hatten welches den Leistungen



Die Sieger mit Urkunden und Preisen.

der Flugzeuge gerecht wurde. In jeder Gruppe wurden zwei Wertungsflüge durchgeführt. Olli Heupel eröffnete den Event mit einem hervorragenden Flug in der Kategorie "Dancing the Cloverleaf", welcher sich später als Grundlage für seinen Erfolg herausstellen sollte. Bewertet wurden Kunstflüge durch eine Jury aus international bekannten und anerkannten Richtern.

Rainer Berndt, Hansi Harlander und Bernhard Drummer mussten in der Kategorie "Rolling the Circle" ihr Können unter Beweis stellen, auch sie stellten schon beim ersten Flug die Weichen für ein gutes Endergebnis. Da die Wettervorhersage für den kommenden Tag nur ein sehr kleines fliegbares Fenster von vier Stunden prophezeite, entschloss sich die Wettbewerbsleitung den zweiten Wettbewerbsflug noch am späten Abend durchzuführen statt und die Piloten aus Bayern konnten allesamt ihren erfolgreichen Kurs beibehalten.

Einzigartig für den Kunstflugwettbewerb von historischen Flugzeugen schloss sich am Folgetag ein Freestyle Programm an. Diese Kategorie ermöglichte den Kunstflugpiloten, ein selbst gewähltes Pro-

gramm zu fliegen, das die fliegerischen und baulichen Grenzen der Oldtimer ausreizt. Geflogen wurde das Programm zu einer von den Piloten selbst gewählten Musikuntermalung die von den "Tollkühnen Männern in Ihren fliegenden Kisten" über "Rock 'n Roll is King" bis zu "Highway to Hell" reichte.

Dass sich 80 Jahre alte Flugzeuge und spektakulärer Kunstflug nicht ausschließen, konnte durch die Darbietungen eindeutig gezeigt werden. Es wurden Außenloopings, gerissene Rollen, Rollenkreise, Messerflüge, Trudelfiguren und andere Elemente des klassischen Kunstfluges vorgeflogen. Bewertet wurde die "Performance" neben den Richtern auch durch alle teilnehmenden Piloten. Das Maßband wurde an die Qualität der Luftakrobatik und an die Choreographie gelegt.

In der Endwertung erreichte Oliver Heupel den ersten Platz in der Kategorie "Dance the Cloverleaf", Bernhard Drummer den 2. und Rainer Berndt den 3. Rang in der Kategorie "Rolling the Circle". Johann Harlander musste sich im Freestyle nur einem Belgier geschlagen geben.

Text/Fotos: TZ Landshut



Nahaufnahme vom Nachbarflugzeug.

Sicherheitstraining beim FC Mühldorf

Wie fühlt es sich an, ins Trudeln zu kommen und kann ich es auch beenden? Diese Frage stellten viele Piloten des Flieger Club Mühldorf (FCM) nach Übungsflügen und Einweisungen, bei denen das Überziehen zum Übungsumfang gehörte.

Der Ausbildungsleiter des FCM Dr. Erwin Hammerl stellte daraufhin den Kontakt zum LVB-Vorstand Sport und Spartenvorsitzenden Motorflug, Bernhard Drummer her. Im Jahr 2016 wurden daraufhin zwei Kurse am Flugplatz Mühldorf angeboten. Aufgrund des großen Interesses konnten heuer zwei weitere Kurse unter der Leitung von Bernhard Drummer und Thomas Sachse mit der LVB-eigenen BO209 Monsun abgehalten werden. In diesem Jahr nahmen insgesamt 14 Piloten das Angebot wahr.

Nach 45 Minuten theoretischer Unterweisung ging es ans Fliegen. Jeder Teilnehmer absolvierte einen Flug von ca. 20 Minuten Dauer. Hierbei wurden verschiedene Flugzustände herbeigeführt, die einen Strömungsabriss zur Folge hatten. Unter

der Anleitung der kunstflugerfahrenen Trainer konnten bewusst herbeigeführte Trudelzustände sicher wieder ausgeleitet werden.

Die Teilnehmer des Kurses waren auch 2017 total begeistert und sind der Meinung, das Erlernte in ihrem fliegerischen

Alltag gut gebrauchen zu können. Interessierte Vereine können über LVB-Vorstand Bernhard Drummer Termine und Kosten erfragen:

bernhard.drummer@lvbayern.de.

Herbert Wambach, Heinz Hecht



Die Teilnehmer des Sicherheitstrainings mit der BO209 im Hintergrund.

Foto: Heinz Hecht

Auffrischungsseminar für Fluglehrer in Oberhaching

Exakt 100 Teilnehmer konnte Bernhard Drummer, LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis sowie Spartenvorsitzender Motorflug im LVB zusammen mit Michael Reile, Oberregierungsrat vom Luftamt Südbayern, am letzten Oktoberwochenende in der Sportschule des BLSV in Oberhaching begrüßen.

Interessante Vorträge von neun Referenten standen auf dem Programm der zweitägigen Veranstaltung. Das inhaltlich breitgefächerte Spektrum reichte von

Ausbildungsvorschriften innerhalb der ATO über Flugunfalluntersuchungen, Trudeln, Lehren und Lernen bis hin zu versicherungstechnischen Fragen und das richtige Verhalten in einer Kontrollzone. Nach jedem Vortrag wurden ausgiebig Fragen zu den Fachthemen beantwortet und besprochen.

Am Freitagabend konnten im Anschluss an ein gemeinsames Abendessen in gemütlicher Runde weitere Diskussionen mit den Referenten und mit den Verantwortlichen der LVB-ATO geführt werden.

Das Auffrischungsseminar bot für viele Fluglehrer und Vereinsausbildungsleiter auch die Gelegenheit, den ATO-Betriebsleiter der LVB-Flugschule Michael Morr und den Landesausbildungsleiter für die Sparte Motorflug Michael Eschenbacher persönlich kennenzulernen und Detailfragen mit ihnen zu besprechen. Die gelungene Veranstaltung endete am Samstagnachmittag mit Ausgabe der Teilnehmerbescheinigungen.

Bernhard Drummer



So wie früher – brav die Schulbank drücken.



Gruppenbild der Teilnehmer des Auffrischungsseminars.

Fotos: HM, Bernhard Drummer

Hubschrauber-DM und Helicopter World Cup 2017

Für den Deutschen Aero Club als Veranstalter hatten der Deutsche Hubschrauber Club (DHC) gemeinsam mit dem Royal Belgian Aeroclub auf dem Flugplatz Arnstadt-Alkersleben die Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft und darin integriert eine von sieben Stationen des Helicopter World Cup 2017 (HWC) organisiert.

Bei der deutschen Station des Helicopter World Cup 2017 siegten sowohl im Fender als auch im Slalom Andrey Orekhov mit Vadim Sazonov. Andreas Ruebner mit Holger Wolff kamen in der Gesamtwertung auf Rang vier und waren damit das beste deutsche Team vor Marcel Stegmüller mit Jens Scholpp und der Crew Martin Eigner mit Michael Schauff.

In das Wettbewerbswochenende musste neben den üblichen vier Events Navigation, Präzision, Fender und Slalom zwei weitere Events, nämlich Parallel Fender und Parallel Slalom des HWC, integriert werden. Beim Helicopter World Cup werden nur zwei Disziplinen geflogen: Fender und Slalom. Das Besondere ist, dass die letzten acht nach einer Qualifikation für dieses Finale im K.-O.-System gegeneinander fliegen, bis nur noch ein Team als Gewinner übrig bleibt. Über alle Veranstaltungen des Jahres werden die Punkte der je drei besten Ergebnisse addiert und führen bei der letzten Veranstaltung zum Sieger des Helicopter World Cup 2017. Ergebnisse unter www.deutscher-hubschrauberclub.de

Axel Wingerath



Parallel Slalom ist neben Parallel Fender eine der beiden Disziplinen beim Helicopter World Cup.



Die Gewinner der Offenen Deutschen Hubschraubermeisterschaft.

Fotos: Ullrich Schröder



AVIATION

Winter Promotion vom 4.12.2017 bis 7.1.2018!



**KRISTALLKLARER SOUND –
IM COCKPIT UND UNTERWEGS!**

Beim Kauf eines Bose® A20® Aviation Headset erhalten Sie einen Bose® SoundLink® Revolve Bluetooth® speaker gratis. (Wert: 229,95 €)

Einlösbar bis 18.02.2018 auf www.boseaviation.eu.





EISENSCHMIDT
AERO GROUP

+49 6108 20096 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
 customer-support@eisenschmidt.aero



Gute Leistungen bei DM im Streckenflug

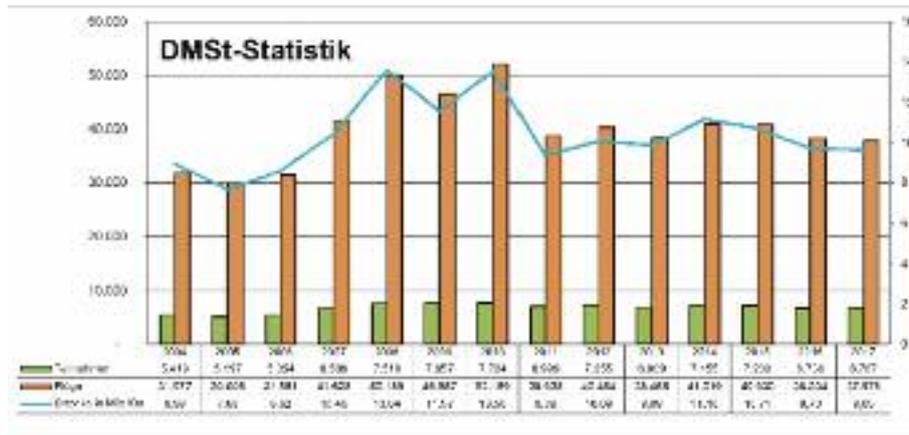
Die Wetterbedingungen in der Saison 2017 waren nicht gut. Trotzdem erreichten die Segelflieger bei ihrer Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) 2017 beachtliche Leistungen.

6.767 Piloten beteiligten sich an dem zentralen Breitensportereignis. Sie reich-

ten 37.975 Flüge zur Wertung ein und legten dabei fast zehn Millionen Kilometer zurück. Mit dem Ergebnis erreichten sie knapp das Vorjahrsniveau.

Die Gesamtwertung der DMSt ist unter "Gliding" auf www.onlinecontest.org veröffentlicht.

DAeC-PR



Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug

Vereinswertung 2017

Verein	Punkte
SFZ Königsdorf (BY)	210.859,13
AFZ Unterwössen (BY)	155.788,56
HAC Boberg (HH)	152.176,04
SFZ Aachen (NW)	142.574,00
LSR Aalen (BW)	131.923,79
SFG Donauwörth-Monheim (BY)	130.316,73
LSV Burgdorf (NI)	127.426,18
AC Pirmasens (RP)	121.719,93
LSC Bad Homburg (HE)	119.485,15
AC Esslingen(BW)	108.748,19

UL-Sicherheitstraining "Werde eins mit dem Gyro"

Unter der Leitung der Tragschrauber-Flugschule Aeronauten aus Rothenburg ob der Tauber fand Ende Oktober mit den beiden Fluglehrern Sandra Bieberstein und Stefan Hirsch ein Sicherheitstraining für bereits lizenzierte Piloten unter dem Titel "Werde eins mit deinem Gyro" statt.

Vier Piloten belebten den Luftraum rund um den schön gelegenen, bayerischen Flugplatz Rothenburg o.d. Tauber (EDFR). Als Trainer hatte die veranstaltende Flugschule Dr. Michael Ullrich verpflichtet. Der Tragschrauber-Testpilot und Flugprüfer

verstand es, sowohl in der Luft als auch im Schulungsraum die komplexen Zusammenhänge anschaulich zu erklären. Bei den praktischen Übungen war die gesamte Palette des fliegerischen Programms gefragt: Der eine wollte Kurzstarts üben, ein anderer sicherer werden bei Seitenwindlandungen und ein Dritter übte Landungen aus ungewohnter Position. Dank der kleinen Gruppengröße hatte jeder Pilot sein eigenes, auf ihn zugeschnittenes Programm. Dank des guten Flugwetters war das dreitägige Training sehr übungsintensiv. Am Ende flog jeder Pilot mit neuen fliegerischen Fertig-

keiten, jeder Menge Anregungen für weiteres Üben und natürlich mit neu geschlossenen Freundschaften zu Gleichgesinnten nach Hause.

Auch die Ultraleichtflugkommission (ULK) des Luftsport-Verbandes Bayern betreut und fördert die Tragschrauber Pilotenausbildung und -fortbildung.

Text/Foto: Sandra Bieberstein/HM

Morgendliches Ritual: gemeinschaftlicher Vorflug-Check auf dem Vorfeld.



Oktoberfest-RMZ: Intensivtraining beim LVB-Fluglehrerlehrgang FI (S)-TMG

Mit Ende der Saison ging es für sechs Segelfluglehrer nochmal zurück auf die Schulbank. MoSe-Lehrer zu werden ist in EASA-Zeiten doch etwas aufwendiger geworden.

In den Theoriefächern "Propeller und Motor", "Luftrecht" und "Flugplanung" ging es am ersten Oktoberwochenende heiß her. Am Flugplatz Dachau-Gröbenried wurde es ernst. Drei fremde Motorsegler gesellten sich zum Dachauer Schulungsfalken – eine Dimona aus Manching, eine G109 aus Schwabmünchen und ein Falke aus Tirschenreuth. Um die knappe Zeit mit gutem Wetter an den vier Tagen maximal zu nutzen, ging es gleich für die erste Hälfte der Lehreranwärter auf Strecke quer durch Bayern - Navigationseinweisung bei Flügen durch Kontrollzonen hin zu fernen Plätzen. In Nürnberg, Manching und Augsburg mussten die Towerlotsen der Invasion der Motorsegler Herr werden, während im Trainingscamp in Dachau weiter Flugdurchführungspläne und Flugpläne ausgefüllt wurden.

Nach drei Tagen mit ähnlichem Programm hatten nun alle MoSe-Lehreranwärter ihr Pensum von mindestens sechs Stunden und zwölf Starts und Landungen erfüllt. Das Funken war auch auf höchstem Niveau, schließlich fand der Lehrgang unter der Überwachung durch POLICE INFO in der RMZ des Oktoberfests statt. Auch das Theoriewissen wurde ausgiebig und praxisnah am Fluggerät durchgesprochen. Hier gab es mit einem Motorproblem in der G109 und einer fixen Werkstatttruppe viel am und im Motor zu sehen. An dieser Stelle ein großes Dankeschön an Alexander Allen und seine beiden Unterstützer Franz Schütz und Franz Klimt, die wirklich Ausdauer bewiesen haben. Der Gastfreundschaft mit einer erstklassigen Verpflegung durch den Aeroclub Dachau gebührt großer Dank. Das Finale gab es dann am 03. Oktober mit Prüfungsflügen durch das LVB-Prüferteam Peter und Michael Hofmann. So stehen ab Scheinausstellung dem LVB die nachfolgend genannten, neuen TMG-Lehrer zur Verfügung: Sebastian Frei, Florian Huber, Michael Köllner, Sebastian Leib und Dieter Strembski.

Florian Huber



Die Teilnehmer des FI-TMG Lehrgangs in Dachau.

Foto: Uschi Grziwa

Wir machen alles, um Sie ins Cockpit zu bringen!



AERO-BETA **FLIGHT TRAINING**

Erfahren • Zuverlässig • Kompetent

Stuttgart • Mannheim • Nürnberg • Herzogenaurach • Erfurt • Sömmerda

www.aero-beta.de

DAeC-Segelflug: Mitgliederversammlung 2017

Das Sportjahr war erfolgreich, der Haushalt ist ausgeglichen – und es gibt einen neuen Beauftragten für den Segelkunstflug: Was für den deutschen Segelflugsport wichtig war, ist und wird, kam bei der Mitgliederversammlung der Bundeskommission Segelflug Anfang November in Hagen zur Sprache.

Walter Eisele, Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug, stellte zu Beginn die großen sportlichen Leistungen des Jahres heraus: Julian Klemm siegte bei den Junioren-Weltmeisterschaften in der Clubklasse, in der Teamwertung holte Deutschland den ersten Platz. Sabrina Vogt verteidigte bei den Weltmeisterschaften der Frauen in der Clubklasse erfolgreich ihren Titel, Katrin Senne flog in der 18-Meter-Klasse auf den ersten Platz, Eugen Schaal sicherte sich bei den World Games Bronze im Segelkunstflug, und bei den Segelflug-Europameisterschaften in der 15- und 18-Meter-Klasse sowie der Offenen Klasse holten Michael Sommer, Freddy Hein und das Team den Titel. Die Segelkunstflug-Weltmeisterschaften beendete Deutschland als Vizeweltmeister, womit nur einige Beispiele genannt sind. Insgesamt siebenmal Gold, sechsmal Silber und viermal Bronze brachten die deutschen Sportler in den Einzel- und Mannschaftswertungen nach Hause. Dass es gelungen ist, die WM für 2020 nach Stendal zu holen, sei ein weiteres Highlight, so Eisele. "Die Fußstapfen sind sehr, sehr groß. Die deutschen Organisatoren haben bereits bewiesen, dass sie in der Lage sind, solche Großereignisse zu stemmen." Eisele erklärte zudem, die Bundeskommission wolle künftig ihr Augenmerk vermehrt auf den Breitensport

legen, ohne den Spitzensport zu vernachlässigen. Für die Luftsportjugend gab es ein großes Lob: "Ihr macht eine enorm wichtige Arbeit und habt in diesem Jahr viel geleistet", so Eisele.

Der Buko-Vorsitzende betonte immer wieder, wie wichtig es sei, den Luftraum zugänglich zu halten. Hierfür müssten die Vereine, Landesverbände und der Dachverband geschlossen handeln – unabhängig von der Luftsportart. "Wir müssen als DAeC auftreten, der die Interessen aller Luftsportarten vertritt. Nur gemeinsam sind wir stark!" Ein wichtiges Thema in diesem Zusammenhang: adäquate Lösungen, die den Drohnenboom abfangen. Bald werde es in jedem zweiten Haushalt eine Hobbydrohne geben, erklärte Eisele. Es sei wichtig, darauf angemessen zu reagieren, um den Luftraum auch künftig frei nutzen zu können. Martin Kader, stellvertretender Buko-Vorsitzender, ergänzte, bei der FAI-Drohnenkonferenz in Lausanne habe es Konsens darüber gegeben, dass Drohnen künftig dem bemannten Luftverkehr ausweichen müssen und nicht andersherum. Die große Nachfrage aus dem Hobbybereich könne auch als

Chance für den Segelflug verstanden werden. "Wir haben hier eine Möglichkeit, junge Menschen an den Luftsport heranzuführen."

Dr. Thomas Kuhn, stellvertretender Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug und LVB-Segelflug-Spartenvorsitzender stellte die Veränderungen in der Segelflugsport-Wettbewerbs-Ordnung (SWO) vor. Diese wurde unter anderem gekürzt, vereinfacht und IGC-konform umgestaltet. Im weiteren Verlauf der Tagung bedankte sich Walter Eisele bei Hermann Kleber für dessen Tätigkeit als Segelkunstflug-Beauftragter, sein Nachfolger ist Philipp Hilker. Zu Klebers Aufgaben gehörten in den vergangenen sechs Jahren unter anderem die Gestaltung und Weiterentwicklung des internationalen Regelwerks für den Segelkunstflug und die Abstimmung zu Fragen des Segelkunstfluges in der CIVA. Mit dem Segelflug-Jugendförderpreis der Traditionsgemeinschaft Alte Adler wurden Stefan Langer und Enrique Levin ausgezeichnet. Der Streckenflug-Förderpreis für Nachwuchs-Segelfliegerinnen ging an Elena Mascus.

Text/Foto: DAeC-PR



Julian Klemm, Weltmeister in der Clubklasse (Junioren-WM).

Herbsttagung der LVB-Gruppenfluglehrer

Am 21.10.2017 fand die Herbsttagung des Segelflug-Ausbildungsteams (Gruppenfluglehrer) in Beilngries statt.

Neben dem Ausbildungsteam waren diesmal auch Harald Görres (LVB-Vorstand Technik, Umwelt und Flugsicherheit), der Segelflug-Spartenvorsitzende Dr. Thomas Kuhn und der Betriebsleiter

der LVB-ATO Michael Morr dabei. Themen waren u.a. die Tagung des DAeC-Referats für Ausbildung und Lizenzen in Fulda, die beiden LVB-Fluglehrerlehrgänge Segelflug in Gundelfingen und TMG in Dachau, die beiden Lehrerlehrgänge SPL und TMG 2018, Ausbildungsunfälle, der aktuelle Sachstand zu DTO-Planungen auf europäischer Ebene, durchgeführte ATO-Auditierungen, Erfahrungen bei

Kompetenzbeurteilungen und Befähigungsüberprüfungen, Termine für Auffrischungsschulungen im nächsten Jahr sowie das Überarbeiten der ATO-Handbücher. Zu letzterem wurde eigens eine Arbeitsgruppe für die Handbücher Segelflug gebildet. Die nächste Tagung findet turnusmäßig wieder im Frühjahr statt.

Peter Hofmann

Arbeitskreissitzungen AUL Nürnberg und München

Auf Einladung des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) trafen sich auch heuer wieder die Arbeitskreise Ausschuss Unterer Luftraum München (ALM) und Nürnberg (ALN) zu ihren Saisonabschlussbesprechungen.

Unter der jeweiligen fachlichen Leitung des LVB-Referenten und -Vertreters im DAeC-Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) Michael Morr fand Ende Oktober die ALM-Sitzung im Haus des

Sports in München und am 10. November die ALN-Besprechungsrunde im Vereinsheim des Aero Club Fürth statt. Die anwesenden Vereine berichteten dabei über unterschiedliche Erfahrungen aus dem vereinspezifischen Flugbetrieb in der Saison.

In beiden Arbeitskreisen waren die Vereinsvertreter im Fazit der Auffassung, dass durch die langjährige Zusammenarbeit die Kommunikation zwischen den

Vereinen und der DFS von beiden Seiten als "gewachsen" und gut bezeichnet werden kann, wenngleich die Vereine Aero Club Dachau und Ikarus Luftsportclub Schleißheim mit den neu eingeführten Luftraumveränderungen bzgl. Luftraum C München Probleme haben. Die ALN-Vereine hingegen sind bis auf wenige temporäre Anlässe mit dem derzeitigen Status sehr zufrieden.

Text/Foto: HM



Die Vereinsvertreter des ALN und Steffen Reiter von der DFS zogen jeweils ein sehr positives Fazit zur Zusammenarbeit. Foto: Bernd Tauber

BLSV-Nachwuchssportlerehrung für Modellflugsportler Jan Christoph Weihe

Der Buxheimer Jan Christoph Weihe wurde von BLSV-Vizepräsident Harald Stempfer und dem BLSV-Bezirksvorsitzendem für Oberbayern Otto Marchner in München für seine Erfolge geehrt.

Der 17-Jährige feierte bereits mehrere internationale Erfolge im Modellsegelflug. Der Bezirk Oberbayern des Bayerischen Landes-Sportverbandes (BLSV) hatte

den Ehrungsabend in der BMW-Welt in München veranstaltet. "Wir wollen den Nachwuchs würdigen, um auch Aufmerksamkeit für die jungen Leistungssportler zu erreichen", sagte Bezirksvorsitzender Otto Marchner am Rande der Veranstaltung. In den Jahren 2014 bis 2016 war Weihe Bayerischer Jugendmeister in der Wettbewerbsklasse F3J im Modellfliegen. 2015 holte er sich auch den nationalen

Titel. 2016 feierte der heute 17-Jährige vom Modellclub Buxheim seinen größten Erfolg: Die F3J-Junioren-Weltmeisterschaft mit der deutschen Mannschaft. Und im Juli dieses Jahres ließ er den Europameister-Titel in der Slowakei folgen. Dabei hat Weihe erst vor gut zwei Jahren zusammen mit seinem Vater Stefan mit dem Modell-Segelfliegen begonnen. Seine "Coolness" sei seine große Stärke in dieser Präzisions-Sportart, diese habe ihn bei vielen Wettkämpfen ausgezeichnet, sagte sein Trainer Dominik Prestele. Jeder Nachwuchssportler wurde in einem ca. dreiminütigen Videoclip vorgestellt: <https://www.youtube.com/watch?v=m7EjpkisUlg>.

Am Ehrungsabend kam Jan Christoph Weihe mit dem Wohnwagen angereist, denn nur Stunden später ging es mit den Eltern weiter nach Slowenien – zum nächsten Wettkampf.



Jan Christoph Weihe wurde von BLSV-Vizepräsident Harald Stempfer (links) und dem BLSV-Bezirksvorsitzendem Otto Marchner für seine Erfolge geehrt.

Text/Foto: alpenPR

Französisches Gasballonteam gewinnt Gordon Bennett Cup 2017

Die neuen Weltmeister im Langdistanz-Gasballonfahren kommen aus Frankreich und heißen Vincent Leys und Christophe Houver.

Das Siegerteam hatte es dank einer gewagten Strategie geschafft, die litauische Grenze auf direktem Weg zu überqueren. Nachdem sie auf 6.000 m aufgestiegen waren und dabei einen Großteil ihres Sandes verbraucht hatten, glitten sie in einem langen Sinkflug in Richtung Li-

tauen und gewannen so das Rennen. Ihr Ballon FRA-1 ist in Estland gelandet, 1.834,72 Kilometer vom Startort Gruyères entfernt. Die Schweizer Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger (Platz 2) sowie die spanischen Piloten Anulfo Gonzales Redondo und Angel Aguirre Rial (Platz 3) komplettierten das Siegertreppchen mit den neuen Weltmeistern.

Text/Foto: René Wolber

Die Gasballone vor dem Start.



LIMA-Lehrgang 2017 in Schwandorf

Die Segelflugsparte des Luftsportverbands Bayern veranstaltet alljährlich die sogenannten LIMA-Lehrgänge für LVB Nachwuchspiloten unter 25 Jahren und unterstützt diese Angebote an den Nachwuchs auch finanziell.

Auch in diesem Jahr wurden aufgrund der großen Nachfrage wieder zwei LIMA-Lehrgänge durchgeführt. LIMA I fand vom 03.06. - 09.06. in Beilngries statt und LIMA II vom 19.08. - 25.08. in Schwandorf. Hierbei handelt es sich um einen Lehrgang, dessen Ziel es ist, interessierte Junioren bereits kurz nach Erhalt ihrer Lizenz unter anderem an den Strecken-, Leistungs- und Wettbewerbsflug heranzuführen. Trainiert wird beispielsweise auch die Überwindung der Hemmschwelle aus der erweiterten Platzrunde zu fliegen, das Finden zum gemeinsamen optimalen Steigen, die sichere Außenlandung in Theorie und Praxis, die Einführung und die Verfeinerung des Teamflugs, Taktik im Wettbewerbsflug, aber auch die Ernährung und sonstige Vor- und Nachbereitung von Überlandflügen wird thematisiert. Hierfür werden die Teilnehmer in kleinere Gruppen eingeteilt, die von erfahrenen Streckenflugtrainern geführt werden. Zudem wurden täglich die Teams von den Trainern nach ihrem aktuellen Leistungsstand neu zusammengestellt, um jeweils die besten Trainingserfolge zu erzielen. Dank des guten Wetters, unseren 6 Top-Trainern und den drei Leistungs-Doppelsitzern, konnte die ganze Woche über gezielt trainiert und so auch optimal auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Teilnehmer eingegangen werden.

Doch das Lernen ist nach dem Flug noch lange nicht vorbei. Abends beim Debriefing wird auf Einzelheiten im Flug eingegangen, werden mögliche Fehler angesprochen und durch konstruktives Feedback der Trainer verbessert und im nächsten Flug angewandt. Nach dem Flugbetrieb stand außerdem noch viel gute Laune bei gemeinsamen Lagerfeuer auf dem Programm, wo Erfahrungen und Erlebnisse untereinander ausgetauscht und neue Freundschaften und Kontakte aus ganz Bayern geknüpft werden konnten. Am Ende des Trainingslagers wurde gemeinsam in der Gruppe reflektiert, was in dieser Woche jeweils gelernt und erreicht wurde. Die Ergebnisse waren große Fortschritte für jeden einzel-

nen der jungen Teilnehmer. Diese steckten sich nun auch ihre neuen Ziele für die nächsten fünf Jahre und es ist fest davon auszugehen, dass man einige Gesichter auf der nächsten Junioren-Quali wiedersehen wird. Zusammenfassend waren sich alle Lima's einig, dass die gesamte Woche ein mehr als gelungenes Ereignis war. Besonders großes Lob gilt dabei der guten Organisation vor Ort am Flugplatz Schwandorf, der Professionalität der Trainer und außerdem auch der ununterbrochenen Unterstützung der Mannschaft am Boden, die keinesfalls vergessen werden darf und dank der alles so reibungslos verlief.

Text/Fotos: Julia Steinle



Nächtliche Langzeitbelichtung mit Schriftzug "Lima 17".



Die Teilnehmer des Lima Lehrganges 2017 in Schwandorf.

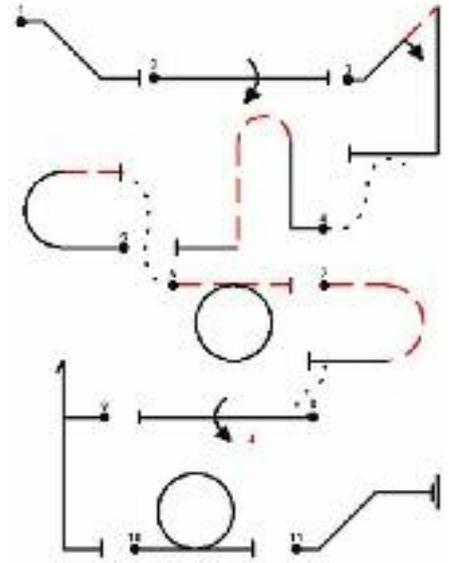
Bayern DoSi – Segelkunstflugwettbewerb für Doppelsitzer

Am 07. und 08. Oktober trafen sich insgesamt zwölf Teams am Flugplatz in Ansbach-Petersdorf, um den ersten bayerischen Segelkunstflugwettbewerb für Doppelsitzer auszutragen.

Geboren wurde die Idee nämlich, analog zu den schon seit Jahren etablierten Doppelsitzer-Wettbewerben in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen auch in Bayern einen Wettbewerb für den Segelkunstflughochwuchs ins Leben zu rufen, vom Ansbacher Segelkunstflieger Klaus Leinert. Dieser stieß beim Förderverein Segelkunstflug Bayern auf offene Ohren und zusammen mit Michael Zistler von der Fränkischen Fliegerschule Feuerstein begann man umgehend mit der Planung und den Vorbereitungsarbeiten.

Die Grundidee eines Doppelsitzerwettbewerbs ist die Heranführung an den Wettbewerbskunstflug in sportlich lockerer Atmosphäre, mit ganz normalen Segelflugdoppelsitzern, die dabei nicht wie z.B. ein

Fox kompromisslos für Kunstflug ausgelegt sind und somit in vielen Vereinen zur Verfügung stehen. Für Teilnehmer, die selbst über kein passendes Flugzeug verfügten, gab es die Möglichkeit, günstig eine SZD-54 "Perkoz" der Fränkischen Fliegerschule Feuerstein oder eine ASK-21 des Fördervereins Segelkunstflug im BWLV zu chartern. Für den überwiegenden Teil der Teilnehmer war der Bayern-DoSi in Ansbach-Petersdorf der erste Wettbewerb nach Erwerb der Kunstflugberechtigung. Damit sich niemand überfordert fühlte, gab es zum einen ausführliche Briefings und Erklärungen der zu fliegenden Programme und zum anderen wird bei einem Doppelsitzer-Wettbewerb grundsätzlich doppelsitzig geflogen, auf dem hinteren Sitz mit erfahrenen Kunstflugpiloten, die bei Bedarf eingreifen hätten können, im Normalfall aber nur ganz passiv als Ballast mit an Bord sind. In Ansbach stand dazu qualifizierter Ballast in Form von national und international



Die Bekannte Pflicht wurde von allen Teilnehmern gleichermaßen geflogen und konnte vor dem Wettbewerb geübt werden. Das Ergebnis wurde als Grundlage für die Aufteilung in 2 Klassen hergenommen.

L I V E S
S A V E D

2 6 0

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



JUNKERS
Profly

www.junkers-profily.de

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



Beim Bayern-DoSi im Segelkunstflug kommen herkömmliche, kunstflugtaugliche Schuldoppelsitzer wie ASK21, SZD54-2 Perkoz oder DG500/DG1000 zum Einsatz.

Foto: Peter Schmitt

renommierten Kunstfliegern bereit. Mit Robin Kemter, Michael Zistler und Markus Feyerabend waren einige Jahre Erfahrung und viele errungene Titel versammelt. Aber nicht nur auf der fliegerischen Seite, auch die Schiedsrichterstühle waren mit erfahrener Personal besetzt. Neben Chefschiedsrichter Reiner Scheler vergaben Schorsch Dörder, Barbara Gerckhard und Suna Brunner die begehrten Punkte.

Leider spielte das Wetter in Ansbach nicht ganz so mit und bereits am Freitag, als es die Möglichkeit gab, vor Ort noch ein paar Trainingsflüge zu absolvieren, kämpften die Teilnehmer mit Regen, tiefer Basis und sehr starkem Wind. Auch während des Wettbewerbs hatte Petrus kein einsehen, aber die Kunstflieger trotzten dem kalten Wind und den tiefen Wolken und so konnte am Samstag am frühen Nachmittag der erste Teilnehmer starten. Während im ersten Durchgang die sogenannte Bekannte Pflicht geflogen werden musste, ein Programm, das schon im Vorfeld bekannt ist und entsprechend trainiert werden konnte, wurde das Teilnehmerfeld nach dem ersten Durchgang entsprechend der Platzierung in zwei Klassen

Ergebnisse des 1. Bayern-DOSI

Advanced

1. Stefan Zistler	77,79 %
2. Sebastian Scholz	72,44 %
3. Merlin Westermann	70,07 %
4. Franz Hager	63,75 %
5. Karsten Leucker	62,97 %
6. Andreas Hochenauer	62,21 %

Sportsmen

1. Markus Hofmann	70,68 %
2. Thorsten Schneider	62,82 %
3. Tobias Maisel	62,07 %
4. Frank Hofmann	60,61 %
5. Dirk Rüdinger	57,18 %
6. Oliver Frank	48,60 %

aufgeteilt. In der Klasse Sportsman flogen die Piloten noch etwas einfachere, weniger komplexe Programme, in der Klasse Advanced dagegen wurden den Piloten höhere Fertigkeiten in der Beherrschung ihrer Flugzeuge abverlangt. Trotz der zum Teil sehr widrigen Witterungsverhältnisse mit eisigem Wind von bis zu 50 km/h in der Höhe und einer niedrigen Basis, konnten am Samstagnachmittag zumindest zwei komplette Durchgänge geflogen werden. Der für Sonntag geplante dritte Durchgang musste wetterbedingt jedoch leider ausfallen. So wurden dann am Sonntag die Gewinner des 1. Bayerischen Doppelsitzerwettbewerbs geehrt.

Zu den Pokalen für die Plätze eins bis drei je Klasse wurde außerdem noch ein Wanderpokal für den besten Flug des Wettbewerbs vergeben, dazu auch das "Vorrecht", den nächsten Bayern-DoSi ausrichten zu dürfen.

Dem ausrichtenden Verein Aeroclub Ansbach rund um Klaus Leinert, mit tatkräfti-

ger Unterstützung durch den Förderverein Segelkunstflug Bayern vertreten durch Reiner Scheler als Chefschiedsrichter und Uli Schwarz als Mitorganisator und Auswerter ist damit ein fulminanter Wettbewerb gelungen, der es den teilnehmenden Piloten ermöglicht hat, mit einem überschaubaren finanziellen Budget und einem geringen zeitlichen Aufwand einen ersten Einblick in den Wettbewerbssegelkunstflug zu geben. Für die Zukunft ist geplant, den Bayern-DoSi an jährlich wechselnden bayerischen Standorten durchzuführen.

Im kommenden Jahr findet der 2. Bayern-DoSi vom 14.-16. September 2018 beim LSC Forchheim am Flugplatz Dobenreuth statt.

Interessenten melden sich gerne schon jetzt bei info@lvb-segelkunstflug.de.

Markus Feyerabend/Ulrich Schwarz



Teilnehmer, Helfer und Organisatoren des 1. Bayern Dosi im Segelkunstflug in Ansbach-Petersdorf.

Foto: Björn Leykauf

DAeC-Buko Modellflug Infos

Vom 21.-22. Oktober 2017 traf sich der erweiterte Vorstand der Bundeskommission (BUKO) Modellflug in Stadtlendorf zu seiner jährlichen Herbst-Tagung. Vorstand, Fach- und Sportausschussvorsitzende berichteten über das erfolgreiche Sportjahr 2017. Internationale und nationale Regelanträge sowie die Planung für das nächste Jahr wurden besprochen und verabschiedet.

Neben einigen Personaländerungen im Ehrenamt wurde der neue hauptamtliche Referent für den Modellflug im DAeC vorgestellt. Sebastian Brandes übernimmt diese umfangreiche und wichtige Aufgabe. Sebastian Brandes ist Anfang 30 und hat sein Lehramtsstudium mit dem Mastertitel abgeschlossen. Nach über 26 Jahren engagierten Einsatz in dieser Position geht Michael Thoma in seinen verdienten Ruhestand.

DAeC auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen

Vom 03.-05.11.2017 war der DAeC zusammen mit dem MFSD auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen vertreten. Der Messestand war direkt neben dem Modellflug-Forum. Neben interessanten Informationen und Beratungen zum Thema neue Luftverkehrsordnung hatte Ralf Bäumener, Vizepräsident des MFSD, am Samstag und am Sonntag im Modellflug-Forum einen Vortrag über die Luftraumstruktur in Deutschland gehalten. Und der Kenntnisnachweis für Modellflieger konnte am Messestand direkt erworben werden. Man bekam sein Zertifikat auf DIN A4 und im Scheckkartenformat direkt ausgedruckt. Am Messestand waren auch Vertreter der EMFU (European Model Flying Union) vertreten, darunter Frank Tofahrn, Generalsekretär der EMFU und Ralf Bäumener, Board Member.

Spitzensport in Friedrichshafen

Bei der FMT-Airshow "Stars des Jahres" wurde dem Publikum auch Spitzensport geboten, gleich drei Nationalmannschaften präsentierten ihre FAI-Sportklasse. Neben Mitgliedern der Team-Weltmeister in der Hubschrauberklasse F3N und der Segelflugklasse F3B waren auch Teilnehmer der Europameisterschaft der Seglerklasse F3J mit den Siegern der Juniorenwertung dabei. Wie wichtig Spitzensport

für den Modellflug allgemein und wie wichtig die Mitgliedschaft des DAeC im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) ist, hat sich im vergangenen Jahr gezeigt. Das vom DOSB auf Nachfrage an das Bundesinnenministerium verschickte Unterstützungsschreiben hat entscheidend zur Abwehr des 100-Meter-Deckels beigetragen.

Hangflug am Kap Arkona

Der FAI World Cup German Open F3F 2017 fand Ende September am nördlichsten Punkt Deutschlands, am Kap Arkona (Insel Rügen) statt. 57 Piloten nahmen an dem Wettbewerb teil. Internationaler Deutscher Meister im Hangflug 2017 wurde Andreas Herrig. Dieser World Cup-Wettbewerb gab einen ersten Vorschmack auf die 2018 an gleicher Stelle stattfindende Weltmeisterschaft.



Sebastian Brandes, neuer DAeC-Modellflugreferent.

Text/Fotos: DAeC-PR



Spitzensportpräsentation in Friedrichshafen.



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

ab € 995,-

Fordern Sie unseren
kostenlosen Katalog an

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF
City Airport · 68183 Mannheim
Tel. 0621 - 7001800 · Fax 0621 - 70018020
www.friebe.aero · info@friebe.aero

LVB-Modellflugtage 2017

Jährlich zum Herbstanfang finden in der Flugwerft des Deutschen Museums in Oberschleißheim die inzwischen weit über die Region Münchens hinaus bekannten Modellflugtage des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) statt.

Viele Piloten aus den LVB-Modellflugvereinen unterstützen die Veranstaltung durch ihren aktiven Einsatz mit Modellflugvorführungen. Fliegende Modellflugzeuge, der Klang von Turbinen und Motoren, das Treffen mit vielen Luftfahrtbegeisterten und die Fachgespräche mit den Teams und den Piloten sind für sie Anlass und Motivation, ein gemeinsames Wochenende in Oberschleißheim zu verbringen. Nicht nur am Fluggelände, sondern auch in den Ausstellungshallen waren weitere luftfahrttechnische Darbie-

tungen zu sehen. Raketebauer waren tatkräftig damit beschäftigt, nicht nur den Interessenten ihre Raketenmodelle vorzustellen, sondern auch in Kurzanleitung Raketen zu bauen und diese im Freigelande hochsteigen zu lassen.

Auch die "Aischtalstörche" des Gymnasiums Höchststadt unter der Leitung von Klaus Strienz sind inzwischen fast fester Bestandteil der Modellflugtage. Zwanzig technisch interessierte Schüler demonstrierten anhand von kindgerechten Versuchen physikalische Erkenntnisse rund ums Fliegen. Neben den Exponaten des Museums gab es am Samstag erneut einen Flohmarkt, der ebenfalls fester Bestandteil der Flugtage ist. Viele gebrauchte sowie neuwertige Modelle und Zubehör wechselten den Besitzer. Zum ersten Mal wurde die Möglichkeit gebo-

ten, noch verwendbare Gegenstände kostenlos oder durch eine kleine Spende zu erwerben.

Wie üblich war auch der Info-Pavillon wieder vor Ort. Anwesende Fachreferenten konnten den Besuchern u.a. über den neu erforderlichen Kenntnissnachweis, LVB-Ausweis, LVB-Einzelmitgliedschaft, Versicherungs-, Rechts- und Wettbewerbsfragen Infos. Umrahmt wurde die Veranstaltung durch eine kleine Tombola. Anwesende Sponsoren hatten dankenswerterweise Sachpreise zur Verfügung gestellt, deren Erlös wieder für die Unterstützung der Jugendarbeit verwendet wird. Zu den Modellflugtagen gibt es auch ein Video: <https://www.youtube.com/watch?v=ixu512ddqfQ&feature=youtu.be>

Text/Foto: Günter Hanna



LVB-Modellflugtage heißt vor allen Dingen auch Modellflugvielfalt.

Feuerfeste Kennzeichnungsschilder – Sonderangebot für LVB-Mitglieder

Die LVB-Modellflugkommission hat mit der Firma Zimmermann Schalldämpfer eine Kooperation vereinbart, die LVB-Mitgliedern eine vergünstigte Anschaffung von Kennzeichnungsschildern ermöglicht.

Dabei handelt es sich um super leichte, lasergravierte, feuerfeste Kennzeichnungsschilder aus Edelstahl in der Größe von 20 mm x 10 mm, die zu einem besonders günstigen Preis angeboten werden. Seit dem 15. April ist eine Kennzeichnung

von Fluggeräten über 250 g Gewicht gesetzlich vorgeschrieben, bis zum 10. Ok-



Feuerfeste Kennzeichnungsschilder sind seit April 2017 Pflicht für Fluggeräte über 250 g.
Foto: Zimmermann Schalldämpfer

tober 2017 bestand eine Übergangsfrist. Die Modellflugschilder können z. B. geklebt, geschraubt, genietet oder auch umbauteile herumgebogen werden.

Bei einer Abnahme von mindestens zehn Schildern kostet ein Schild nur 2,- €. Für den Bestellvorgang ist die LVB-Mitgliedsnummer erforderlich, ausführliche Infos unter:

<http://zimmermannschalldaempfer.de/lvbmodellflugschilder>

HM

Horizon Airmeet 2017

Das Horizon Airmeet am Flugplatz Donauwörth-Genderkingen ist inzwischen fester Bestandteil nicht nur des Terminkalenders der LVB-Modellflugkommission.

Tausende Besucher sahen Modellflugsport vom Allerbesten. Neben den zahlreichen Ausstellerfirmen konnte auch das LVB-Team ein überaus positives Fazit ziehen. Den LVB-Modellflugstand betreuten heuer Peter Lessner, Michael Fröhling, Stefan Kraft und seine Tochter, Herbert Gründler mit Familie, LVB-Geschäftsführer Herwart Meyer, der den LVB-PR-Anhänger mit dem Modellflugpavillon und Materialien nach Donauwörth angeliefert und auch wieder abgeholt hatte. Der LVB-Stand hatte reichlich Bewunderung durch

die ausgestellten Modelle. Dazu gehörten ein Hubschrauber und ein Multicopter von Michael Fröhling sowie ein Modell von Jan Hirschmann, der sein Rennmodell mit Sternmotor nach seiner erfolgreichen Vorführung zusammen mit Harald Jezek zur Verfügung stellte. Von den mitgebrachten LVB-Informationsmaterialien war am Ende der Veranstaltung fast nichts mehr übrig. Die zahlreichen Fragen zu insbesondere aktuellen Themen konnten fast ausnahmslos beantwortet werden. Bei so viel positivem Interesse sind die Anstrengungen, die so ein Event mit sich bringt, schnell vergessen. Alle, die dabei waren, freuen sich auf 2018, wenn es wieder heißt: "AIRMEET".

Text/Foto: Franz Brandl



Wie schon in den vergangenen Jahren herrschte großes Zuschauerinteresse beim Airmeet.

Oberfränkisches Modellflug-Jahresabschlussstreffen

Mitte November fand beim Aero Club Teuschnitz das alljährliche Jahresabschlussstreffen in Haßlach bei Teuschnitz statt.

Bezirkssportleiter (BSL) Helmut Bauer und Schriftführer Heinrich Spiegelhauer hatten fristgerecht eingeladen und freuten sich über 33 Teilnehmer. Nach der Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden des AeC Teuschnitz Thomas Jungkunz und BSL Helmut Bauer folgte die Siegerehrung zum Jahresabschluss.

Der Luftsport-Verband Bayern (LVB) hatte insgesamt 32 Pokale zur Verfügung gestellt, die durch Thomas Jungkunz und Frank Fander überreicht wurden.

Im nachfolgenden Programm präsentierte Thomas Jungkunz einen Jahresquer-

schnitt der Aktivitäten des AeC Teuschnitz an seinem Flugplatzgelände. Es folgten Diskussionen zu diversen Themen rund um den Modellflug. BSL Bauer informierte anschließend über bereits feststehende Termine für 2018, u.a. wies er auf das Angebot der Bayreuther Modellflugkollegen hin, die am 6. Januar einen Reanimationskurs mit praktischen Übungen am Defibrillator in ihrem Vereinsheim durchführen. Die Teilnahme ist kostenlos, jedoch auf 15 Personen begrenzt. Voranmeldungen können unter kontakt@modellflugvereinigung.de erfolgen. Den Veranstaltungsabschluss bildete die Terminabstimmung für Wettbewerbe und Veranstaltungen der einzelnen Vereine für 2018.

Günter Hanna

vth.Shop

Faszination Luftsport



Luftfahrt-Literatur



Baukästen & Lernpakete



Baupläne und Teilesätze

**JETZT
bestellen**

Tel.: 07221 5087-22
www.vth.de/shop

Abschluss der Jahresrunde Bavarian Open F5J

Der letzte Wettbewerb zum Abschluss der Jahresrunde F5J-BO (Bavarian Open) fand Ende Oktober bei der Luftsportgruppe Rhönflug in Oberleichtersbach statt.

Die vorhergesagten Wetterbedingungen waren allerdings alles andere als gut. Trotzdem kamen 21 Piloten, die fünf Vorrunden und zwei Flyoff ausfliegen konnten. Der Süd-Westwind um die 20 km/h mit auffrischenden Böen und Temperaturen um 10°C stellten sowohl kleidungstechnisch wie auch fliegerisch hohe Ansprüche. Das hohe Leistungsniveau der anwesenden Piloten war jedoch ausschlaggebend dafür, dass die Aufgaben ohne größere Probleme bewältigt werden

konnten. In allen Gruppen wurden überwiegend volle Zeiten geflogen. Das letzte Flyoff konnte gegen 14 Uhr bei beginnendem Nieselregen noch komplett beendet werden. Stefan Eder gewann den letzten Teilwettbewerb vor Klaus Bungeroth und Kurt Genking. Die Reihenfolge bei der Jugend lautete: Johannes Stöhr, Anna Schuetz und David Schütz. In der Gesamtwertung der F5J-BO für 2017 siegte Stefan Eder vor Bernhard Klar und Karl Hinsch. In der Jugendwertung lag am Ende Friedrich Tharandt vor Anna Schuetz und Johannes Stöhr. Alle Ergebnisse wie immer unter http://www.christian-karbacher.de/f5j_2017.html.

Ausblick 2018: Es wird voraussichtlich wieder fünf Teilwettbewerbe zur BO F5J



Die Sieger der Bavarian Open F5J.

Foto: Thomas Schütz

2018 geben. Die entsprechenden Termine werden nach dem LVB-Modellfliegertag, der im Januar in Mönning stattfindet, veröffentlicht.

Helmut Bauer

F3B-A Wettbewerb AC Coburg

Am letzten Septemberwochenende trafen sich 22 Piloten am Coburger Modellflugplatz in Meeder zum Abschlusswettbewerb in der Bavarian Open Klasse F3B-A.

Beginn des Wettbewerbs war kurz nach neun Uhr, wobei die Piloten in der ersten Runde mit schwierigen Flugbedingungen und wenig Thermik zu kämpfen hatten. Im weiteren Verlauf des Wettbewerbs verbesserten sich die Bedingungen aber zunehmend und so konnten am Ende fünf Vorrunden und eine Runde Fly-Off geflogen werden. Bei den Erwachsenen belegte nach einem spannenden Finale Lokalmatador Michael Schmidkunz den 1. Platz, Jan Christoph Weihe Rang 2 und Matthias Althammer den 3. Platz. Bei den Jugendlichen siegte Michael Kreß, Jan Christoph Weihe errang Platz zwei und

Janek Strobel vom AC Coburg kam auf drei. Sieger der Gesamtwertung und damit Bayerischer Meister 2017 ist Michael Schmidkunz. Klaus Bungeroth vom Flugsportverein Nürnberg-Erlangen belegte den 2. Platz und Kurt Genking

Rang drei. Bei den Jugendlichen gewann Jan Christoph Weihe vor Michael Kreß und Luis Tack den bayerischen Meistertitel.

Fabian Weber



Die Sieger der Bavarian Open F3B-A.

Foto: Sascha Strobel

F5J Wettbewerb beim AC Coburg

Der vorletzte Wettbewerb in der Klasse F5J der Bavarian Open fand am ersten Oktober am Modellfluggelände Meeder des Aero Club Coburg statt.

36 Piloten hatten in verschiedenen Durchgängen mit schwierigen Bedingungen zu kämpfen. Im weiteren Verlauf des Wettbewerbs wurde das Wetter zunehmend besser und so konnten am Ende fünf Vorrunden und zwei Runden Fly-Off geflogen

werden. Bei den Erwachsenen belegte nach einem spannenden Finale Hans-Joachim Bosch den 1. Platz, Michael Kreß folgte ihm auf Rang zwei und Bernhard Klar wurde Dritter. Bei den Jugendlichen siegte Friedrich Tharandt vor Michael Kreß Johannes Stöhr.

Fabian Weber

Rechts: Die Sieger der Jugendwertung.

Foto: Volker Manzer



50 Jahre Flugplatz Vogtareuth EDNV



Am Nachmittag des 30. September 1967 landete das erste Mal ein Flugzeug auf dem Flugplatz Vogtareuth. Der Pilot war der heutige Platzhalter Hermann Selbertinger.

Im Vorfeld zu dieser Geburtsstunde des Flugplatzes war einiges an bürokratischer Arbeit zu leisten. So waren unter anderem acht Behörden an dem Genehmigungsverfahren für den Flugplatz beteiligt und das Fluggelände in Vogtareuth hatte sich gegen fünf weitere Gelände im Genehmigungsverfahren durchgesetzt.

Zunächst war der "Flugplatz" nicht viel

mehr als eine sehr feuchte Wiese, fast ein Sumpf, auf der manches Mal zur Landung ein Wasserflugzeug nützlicher gewesen wäre als ein normales Flugzeug mit Rädern. Erst ab 1969 begann die Befestigung und der weitere Ausbau des Flugplatzes. So wurde im Zeitraum bis 1971 die Landebahn befestigt und geteert sowie zwei Hallen zur Unterbringung der inzwischen immer zahlreicher vorhandenen Flugzeuge gebaut.

Im Jahr 1974 wurde die Hagelabwehr im Landkreis mit tatkräftiger Hilfe durch Hermann Selbertinger ins Leben gerufen und fand eine Heimat am Flugplatz Vogtareuth, an dem sie bis heute stationiert ist. Bis zum Jahre 1980 konnte ein lebhafter Flugbetrieb mit bis 10.000 Flugbewegungen (Starts- und Landungen) pro Jahr verzeichnet werden. Inzwischen ist aus vielerlei Gründen die Anzahl an Flugbewegungen stark zurückgegangen. Unter anderem ist die mangelnde Unterstützung für die Allgemeine Luftfahrt seitens der Politik und der daraus resultierenden

immer stärkeren Reglementierung ein Grund für den Rückgang. Auch der Mangel an Nachwuchspiloten spielt sicherlich eine Rolle. Der Flugbetrieb kann nur durch die tatkräftige Mithilfe der Mitglieder der ansässigen Vereine sowie dem unermüdlichen Einsatz von Hermann Selbertinger aufrechterhalten werden.

Neben den beiden Hagelfliegern GITY und GOGO sind heute noch ein paar Motor- und Segelflugzeuge am Flugplatz stationiert. Die Flugzeuge sind teilweise in Privatbesitz oder im Besitz der am Flugplatz Vogtareuth ansässigen Vereine, welche der Motorfliegerclub Rosenheim und die Flugsportgruppe Bölkow sind. Insgesamt gibt es etwa 60 aktive Piloten am Flugplatz Vogtareuth. Beide Vereine bieten eine Ausbildung zum Piloten an. Der Motorfliegerclub mit dem Schwerpunkt Motorflug und die Flugsportgruppe mit dem Schwerpunkt Segelflug (www.alpenflug-vogtareuth.de).

Niclas Albrecht

Oben: Logo der 50-Jahr Feier. Foto: Kurt Hermann

Unten: Herman Selbertinger mit Freunden des Flugplatzes und den Vorsitzenden der ansässigen Vereine: Franz Maier, Lorenz Eberherr, Leonhard Hofmann, Hermann Selbertinger, Matthias Maier, Michael Russ, Rolf Haase (v.l.)

Fotos: Michael Russ



Am Festtag herrschte reger Flugbetrieb.

Foto: Franziska Zimmer





Machten dem Veranstaltungsmotto
"Bölkow & Friends" alle Ehre.

Festwochenende am Flugplatz Donauwörth-Genderkingen 50 Jahre MDG

Vor 50 Jahren wurden der Flugplatz Donauwörth-Genderkingen eröffnet und die "Motorflugsportgruppe WMD-SIAT" gegründet – heute Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen (MDG).

Ebenfalls vor 50 Jahren hatten wichtige Luftfahrzeuge aus dem Haus Bölkow/MBB/SIAT ihren Erstflug: der weltweit erste Hubschrauber mit einem gelenklosen Rotor – die zweimotorige BO105 – hob erstmals ab, genauso wie die einmotorigen Flugzeuge BO209 Monsun und das Trainings- und Kunstflugzeug SIAT 223 MBB Flamingo. Deshalb beschlossen die MDG-Verantwortlichen, das Flugplatzfest in Genderkingen – traditionell am letzten Septembersonntag – mit dem Fly-In "Bölkow & Friends" vom 22. bis 24.09.2017 und dem 50-jährigen Flugplatz- und Vereinsjubiläum am 23.09.2017 zu verbinden.

Am ersten Veranstaltungstag landeten rund 50 Besucher aus Deutschland, Österreich, Belgien, Großbritannien und der Schweiz mit rund 30 Flugzeugen der Typen BO207, BO208, BO209 und SIAT 223 Flamingo am Flugplatz Genderkingen. Am Nachmittag konnten interessierte Besucher das Airbus-Hubschrauberwerk in Donauwörth besichtigen. Den Abend verbrachte man in Halle 1 am Flugplatz Genderkingen bei bayerischen Schmanckerln und ebenso köstlichen Geschichten aus 60 Jahren Fliegerei, die Michael Kimmmerle aus seinem neuen Buch "Fliege ich, so lebe ich; lebe ich, so fliege ich" vortrug. Am nächsten Tag flogen die Bölkow & Friends nach Manching zur Besichtigung des Messerschmitt-Museums. Rechtzeitig vor dem Start von drei Heißluftballonen und dem Beginn der Jubiläumsfeier landeten alle Maschinen wieder am Flugplatz Genderkingen.

In der neuen "Halle 8" war der westliche Drehteller mit rund 300 Sitzgelegenheiten für die Festgäste möbliert worden. Nach der Begrüßung durch den MDG-Vorsitzenden Matthias Obermayer und dem feierlichen Segen der neuen Halle durch Pfarrer Paul Großmann gratulierten Landrat Stefan Rößle, der Genderkinger Bürgermeister Roland Dietz, das MDG-Ehrenmitglied Rudolf Grenzebach und der Airbus-Standortleiter Andreas Stöckle dem Verein zum 50. Geburtstag. LVB-Vorstandsmitglied und Motorflug-Spartenvorsitzender Bernhard Drummer richtete Grüße des LVB-Präsidenten Ulrich Braune aus und überreichte dem Verein eine Jubiläums-Ehrenurkunde. Nachdem Matthias Obermayer noch einige Meilensteine aus der 50-jährigen Vereins- und Flugplatzgeschichte präsentiert hatte, wurden dem Publikum die BO105 in der Jubiläumsbemalung gezeigt



Stimmungsvolles Ballonglühen mit Feuerwerk.



LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis Bernhard Drummer (links) übergab an MDG-Vorstand Matthias Obermayer die LVB-Jubiläumsurkunde.
Fotos: Marc Ulm

und die fünf Flugzeuge der MDG – vom UL Remos G3 bis zur zweimotorigen DA42 "Donauwörth" – nach Sonnenuntergang im Licht der Landebahnbeleuchtung vorgeführt. Danach kamen die MDG-Maschinen zurück auf ihre Stellplätze auf dem zweiten Drehteller gegenüber dem Publikum.

Nach dem Abendessen-Buffer konnten die mittlerweile zurückgekehrten Heißluft-

ballone beim Ballonglücken zusammen mit dem Jubiläumsfeuerwerk bewundert werden. Der Abend klang aus mit heißen Songs der Rockband "Die Kolbenfresser" mit MDG-Mitglied Richard Freimuth und seinen Kollegen sowie der Genderkinger Flugleiterin Sandra Fischer als Sängerin. Das Flugplatzfest am Sonntag (24.09.) begann traditionsgemäß mit einem Hangar-Gottesdienst mit Pfarrer Großmann. Danach konnten zahlreiche Zuschauer

bei herrlichem Wetter ein abwechslungsreiches Programm mit Rundflügen, Modellflug, Fallschirmspringen und Segelkunstflug genießen mit einer Vielzahl unterschiedlichster historischer und moderner Luftfahrzeuge. Den Abschluss des Festwochenendes in Genderkingen bildeten die Starts der "Bölkow & Friends" und der Heißluftballone.

Matthias Obermayer

Rudi Baucke – "Rückblick" zur Wasserkuppe

Kaum ein Ereignis prägt eine Segelfliegerin bzw. einen Segelflieger mehr als der erste Alleinflug. Wenn sich das Windeseil strafft oder beim Flugzeugschlepp das Motorflugzeug anrollt, schlägt das Herz schon etwas schneller. Kein Fluglehrer kann am Doppelsteuer mehr mithelfen.

Ab Startbeginn lautet für den Flugschüler/in die Devise: "Allein mit Wind und Wolken", wie es der Britische Segelflugweltmeister der 50er Jahre Philipp Wills in seinem Buch beschreibt. Inzwischen 77 Lenze alt, blickt Rudi Baucke auf ein spannendes Fliegerleben zurück. Genau am 23. August 1962 hob er auf der Wasserkuppe zum ersten Alleinflug ab. "Noch dazu an meinem 22. Geburtstag" erinnert sich das Mitglied vom Aeroclub Schweinfurt. Damals gab Schulleiter Karl Kess aus Bad Kissingen auf Hessens höchstem Berg sein OK zum ersten Alleinflug. Dieser währte genau fünf Minuten. Das Erlebnis bestimmte ein sehr abwechslungsreiches Fliegerleben, das inzwischen 55 Jahre andauert. 4.200 Flugstunden später wiederholte der in Bad Kissingen wohnhafte Baucke am 23. August nach 55 Jahren auf der Wasserkuppe seinen ersten Alleinflug, diesmal dauerte er eine Stunde.

Symbolisch gab dazu Schulleiter Harald Jörges von der Fliegerschule Wasserkuppe sein OK, als Baucke mit dem Schulflugzeug ASK-21 auf der Wasserkuppe abhob.

Im Jahr 2015 wurde Baucke beim Deutschen Segelfliegertag in Freudenstadt zum stellvertretenden Vorsitzenden der DAeC-Segelflugkommission (Deutscher Aeroclub) gewählt. Zum Jubiläumsflug gratulierte ihm auch der DAeC Vizepräsident Michael Röttland, der an diesem Tag als Fluglehrer auf der Wasserkuppe tätig

war. 55 Jahre betrieb Baucke beim Aeroclub Schweinfurt sehr intensiv den Segelflug. 40 Jahre nutzte er sein eigenes Flugzeug. Zuletzt eine ASH-25 der Firma Schleicher aus Poppenhausen. 51 Flüge über 1.000 Km hat der Bad Kissinger mittlerweile in seinem Flugbuch eingetragen. Davon kann der überwiegende Teil der derzeit ca. 30.000 beim DAeC registrierten Segelflieger nur träumen. Denn 1.000 Flüge erfordern immer noch ein großes Pilotenkönnen. Seit vier Jahren lässt es

Baucke etwas gemütlicher angehen. "Jetzt fliege ich mehr erlebnisorientiert und genieße das stille Dahingleiten noch mehr". Immer wieder ist die Wasserkuppe sein Ziel. Erst kürzlich hat Baucke auf der Wasserkuppe einen 92-jährigen Förderer des Flugsports geehrt. Dabei entstand im Gespräch mit Schulleiter Harald Jörges der Wunsch, den ersten Alleinflug nochmals symbolisch zu wiederholen.

Text/Foto: Lothar Schwark



Nach 55 Jahren wiederholte Rudi Baucke am 23. August und an seinem Geburtstag nochmals symbolisch seinen ersten Alleinflug. Schulleiter Harald Jörges war der erste Gratulant.



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

Ein Bayer zu Gast in Sachsen

Besuch im Zentrum für Luft- und Raumfahrtmedizin der Luftwaffe in Königsbrück

“Der Mensch ist auf Dauer nicht in der Lage, Geschwindigkeiten von mehr als 30 km/h ohne gesundheitliche Schäden zu überstehen”. Dies war zum Ende des

19. Jahrhunderts noch die teilweise vorherrschende Meinung bei einigen Medizinern sowie auch bei manch einem Automobilbau- und Eisenbahningenieur.

Wie wir heute wissen, ist dieser Ansatz aus der frühen Zeit der Industrialisierung mehr als überholt. In Reiseflugzeugen bewegen wir uns heute mit mehreren hundert Stundenkilometern nahe der Schallgeschwindigkeit durch die Luft. Am flugphysiologischen Trainingszentrum des Zentrums für Luft- und Raumfahrtmedizin der Luftwaffe in Königsbrück/Dresden hatte ich die Gelegenheit, die Einwirkungen auf den menschlichen Körper, wie sie beim Kunstflug oder bei militärischen Flugmanövern auftreten, am eigenen Leibe zu erproben. Nach einem ausführlichen Theorielehrgang zu den Themen “Desorientierung” und “G-Belastung” kletterte ich vormittags zunächst in den Desorientierungstrainer, einer Art Flugsimulator mit Hydraulikstützen und diversen Rotationsmöglichkeiten. Hier werden im Cockpit (bei komplett fehlender Außen-sicht) die möglichen Sinnestäuschungen durch unsere Gleichgewichtsorgane demonstriert. Die Fehleinschätzungen resultieren letztendlich aus der Tatsache, dass unsere Organe am Innenohr ausschließlich Beschleunigungsänderungen nach dem Massenträgheitsgesetz registrieren. Fehlt zusätzlich noch der wichtigste Sinnesindruck, das Sehen, kommt es nicht selten zu Fehlinterpretationen bezüglich der eigenen Lage im Raum.

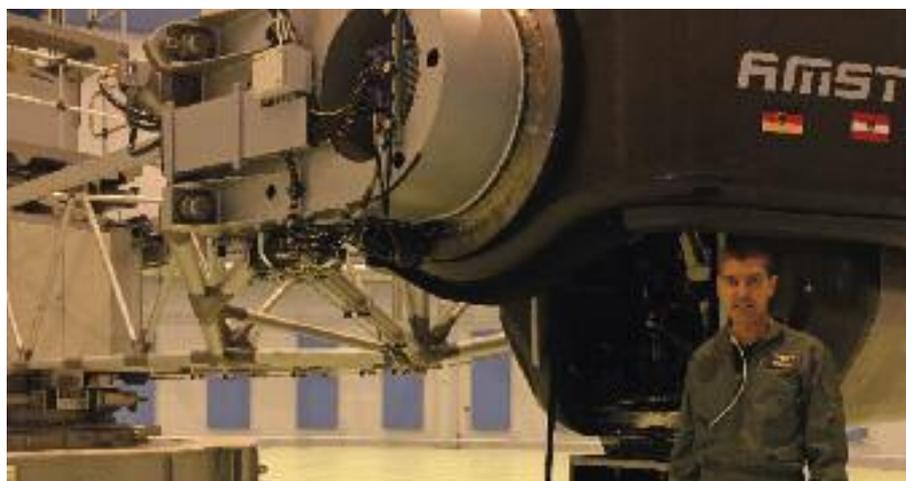
Im Anschluss konnte ich im Simulator mit F-16-Parametern Schlechtwetterflüge sowie auch Tiefflüge durch Täler und Schluchten mit einer Geschwindigkeit von rund 400 Knoten unternehmen. Eine darauffolgende Nachtlandung unter VFR-Bedingungen ging dann bei rund 180 Knoten Endanfluggeschwindigkeit etwas in die Hose. Ich setzte den Vogel leider schon vor der Bahn auf. Wieder in der Luft, folgte ein nicht angekündigter Instrumentenausfall unter IFR-Bedingungen. Nach dem Ausfall des künstlichen Horizonts dauerte es weniger als eine Minute, bis ich unkontrolliert mit der Maschine aus den Wolken fiel. Mein Supervisor versuchte mich zu trösten – das passiert auch manchmal den Profis. Hier werden einem klar die eigenen Grenzen aufgezeigt. Nach dem Mittagessen ging es zur Zentrifuge. Nach einer kurzen Einweisung sowie einem abschließenden Gesundheitscheck wurde ich verkabelt und auf dem Pilotensitz angeschnallt. In einem



Theoretische Ausbildung zum Thema “Desorientierung” und “G-Belastung”



Einweisung auf dem Desorientierungstrainer.



Zweiter Lauf in der Humanzentrifuge mit Schutz-ausrüstung (Anti-G-Hose).

ersten Zentrifugenlauf ohne Schutzausrüstung erfuhr ich die stufenweise Zunahme der G-Belastung, bis schließlich 5,0 G erreicht waren. Nach diesem erfolgreichen ersten Testlauf gab mir der betreuende Fliegerarzt das go für eine weitere Fahrt. Dieses Mal mit einer Anti-G-Hose. Die körperlichen Gegenmaßnahmen wie Pressatmung und Muskelanspannung hatte ich zuvor mit der Anti-G-Hose in einem speziellen Simulator geübt.

Bei der zweiten Fahrt konnte ich die G-Belastung durch aktives Ziehen am Knüppel selbst beeinflussen. Zusätzlich wurden jetzt auch ein realistisches Außenbild sowie spezielle Markierungen zum Erkennen des Tunnelblicks bzw. des grey-outs (Verlust des Farbsehens) im Cockpit eingeblendet. Die 5,0G hielt ich über 21s, danach wechselte ich im Lastbereich mehrmals zwischen 3G und 5G hin und her. Es folgte eine nochmalige Erhöhung

der Onsetrate auf 3,0 G/s erhöht. D.h. die 5,0G lagen bei vollem Durchziehen des Knüppels bereits nach etwa 1,5 s an. Das Herz raste. Nach einigen weiteren Runden stieg ich dann schließlich schweißgebadet aus der Gondel. Mein persönliches Fazit: Dank der Bundeswehr und insbesondere der Luftwaffe eine tolle und sehr lehrreiche Erfahrung.

Text/Fotos: Dr. Oliver Mergl

Würzburger fliegen für und mit Menschen mit Behinderung

Kinder und Jugendliche mit Handicap hoben am Flugplatz Schenkenturm ab. Sie empfinden Freude, Glück und Zufriedenheit. Und trotzdem sind sie anders als die meisten Menschen unter uns.

Seit 1990 engagiert sich der Flugsport-Club Würzburg (FSCW) für Menschen mit Behinderung. In Kooperation mit dem VdK-Kreisverband Würzburg und unterstützt durch die Bereitschaft Rottendorf des Bayerischen Roten Kreuzes (BRK) sorgt der Verein im Zweijahresrhythmus dafür, dass Menschen mit Behinderung am Flugplatz Schenkenturm einmal abheben können. Verständlich war die Enttäuschung, als das Fliegerfest im letzten Jahr wegen der schlechten Witterung ausfallen musste. Deshalb lud Christiane Straub, Geschäftsführerin des VdK Kreisverbandes Würzburg, alle damals angemeldeten

Kinder und Jugendlichen zum Nachholtermin ein.

Weil sich das Starten der Flieger wegen des Nebels verzögerte, gestalteten die Helfer vom BRK die Wartezeit kurzweilig. Sie erläuterten ihr mitgebrachtes Einsatzfahrzeug und führten den jungen Gästen vor Augen, wie ein Einsatz ablaufen würde. Von Leopold Buschmann-Gräf erfuhren die Helfer und ihre Schützlinge, warum ein Flugzeug fliegt und wie sie sich später, hoch oben in der Luft, verhalten sollten. Ganz leise wurde es in den Flugzeugen, als eine Maschine nach der anderen, die mit jeweils dem Piloten, einem Helfer und zwei Jugendlichen bzw. Kindern besetzt waren, abhoben. Der Nebel hatte sich inzwischen verzogen, so waren das Zentrum für Körperbehinderte und das Gebäude der Arche GmbH, wo die Passa-

giere mit Handicap betreut werden, schon von weitem auszumachen. Christiane Straub ist seit 2016 die Kreisgeschäftsführerin des VdK Kreisverbandes Würzburg. Das Fliegen sei für die Menschen mit Behinderung immer ein Highlight. Und Rolf Müßig vom BRK sowie Geschäftsführer der Arche eGmbH, der bereits seit 1990 beim Fliegen mit dabei ist, pflichtet ihr bei. "Neben dem Nikolausfliegen und weiterer sozialer Projekte engagieren wir uns im FSCW gerne auch für Benachteiligte, getreu dem Motto Fliegen verbindet Alt und Jung – und Menschen mit Behinderung", sagte Leopold Buschmann-Gräf vom FSCW. "Dadurch leben wir die Integration von Menschen mit Behinderung und pflegen den Dialog zwischen den Generationen", so Buschmann-Gräf weiter.

Text/Foto: Elmar Tell



Piloten und Helfer des VdK-Fliegens beim Flugsport-Club Würzburg mit v.l. Heinz Gräf (Ehrenvorsitzender FSCW), Leopold Buschmann-Gräf (2. Vorsitzender FSCW) und rechts im Bild Christiane Straub (Geschäftsführerin des VdK Kreisverbandes Würzburg).

Mü 31 – erster Flug mit neuartigem Flügel-Rumpf-Übergang

Die Akaflieg München, genauer die Flugtechnische Forschungsgruppe an der Technischen Universität München, hat am 15. September 2017 in Königsdorf ihr jüngstes Projekt, die Mü 31, erfolgreich in die Luft gebracht.

Der Weg dahin war lang, denn bereits 1998 reiften erste Ideen für die Aerodynamik und Auslegung dieses Flugzeuges mit seinem neuartigen Flügel-Rumpf-Übergang. Das Ziel hatten die Akaflieger von Anfang an klar formuliert: Minimierung des Interferenzwiderstandes zwischen Flügel und Rumpf. Im Windkanal der TU Delft entschieden sich die Akaflieger für die Schulterdeckeranordnung, denn bei der Auslegung als Mitteldecker gibt es immer vier Verschneidungen, an der Mü 31 aber nur noch zwei. Sie erlauben den Bau einer durchgehenden Flügeloberseite mit einer Aufschränkung im Bereich des Mittelflügels. Zusätzlich wurden



Erfolgreicher Erstflug der Mü 31 am 15. September 2017 am Segelfluggelände Königsdorf.

neue Profile im Verschneidungsbereich zwischen Flügel und Rumpf entwickelt. Das Ergebnis ist eine annähernd elliptische Auftriebsverteilung. Allerdings verlangt die neue Struktur des Mittelflügels mit seinem verwundenen Holm im Innenflügelbereich eine anspruchsvolle, ingenieurtechnische Konstruktionsarbeit. Um die Innovation an der Mü 31 mit einem Referenzflugzeug vergleichen zu können und darüber hinaus den Aufwand für den Bau durch Übernahme von Serienbauteilen zu verringern, entschied sich die Akaflieg, auf Baugruppen eines Serienmusters zurückzugreifen. Die Wahl fiel auf den Mitteldecker ASW 27B. Die beiden Flugzeuge besitzen dasselbe aerodynamische Basisdesign, so dass die Flugleistungen direkt miteinander verglichen werden können. Es wird sich zeigen, mit welchen Vorzügen das neue Design in der Praxis aufwarten kann.

Der weitere Konstruktionsaufwand war dennoch immens. Bevor mit dem Bauen begonnen werden konnte, musste die Steuerung entworfen werden, eine neue strukturelle Nachweisführung erfolgen und kleinere Herausforderungen, wie das Konzept für die Integration des Wasserballastsystems, gemeistert werden. In den Jahren 2008 bis 2013 entstand mit großer Unterstützung der Firma Schleicher die Mü 31 in ihren wesentlichen Baugruppen.

Der Erstflug

Am 15. September 2017 herrschte Kaiserwetter, wie es die Einheimischen gern

nennen. Tags zuvor und tags danach hatte es ständig geregnet. Aber am vorgesehenen Erstflugtag schien fast immer die Sonne – was will man mehr. Johannes Achleitner, inzwischen "alter Herr" der Akaflieg München, war von den Studenten aufgrund seiner fliegerischen Erfahrung und seinem großen Einsatz beim Bau der Mü 31 als Pilot für den Erstflug auserkoren worden. Zu den Vorbereitungen in den Wochen vor dem Jungfernflug gehörte der Test des NOAHs, der Notausstiegshilfe. Das Kissen torpediert den Piloten im Falle eines Notausstieges sofort bis auf die Höhe des Cockpitrandes und der Pilot muss sich nur noch seitlich abrollen. Auch Rollversuche auf der Start- und Landebahn des Fliegerhorstes Kaufbeuren gehörten zur Vorbereitung - zunächst übungshalber mit einer ASW 27B hinter einer DR-400 "Remo" im F-Schlepp, dann mit der Mü 31. Das Erstflugprogramm übte Johannes Achleitner nur auf der ASW 27B und die Mü 31 blieb bis zum offiziellen Erstflugdatum ungefliegen.

Der Tag des Erstfluges begann am frühen Morgen mit einer letzten Generalprobe auf dem Schleicher-Einsitzer. Um 11.04 Uhr UTC hob dann die DR-400 zum ersten Mal im Schlepp mit der Mü 31 ab und stieg auf Flugfläche 95, also ca. 2.900 m über dem Meeresspiegel. Während des Schleppts gab der Schlepp-Pilot per Funk seine Höhen- und Fahrtmesseranzeigen durch und der Mü 31-Pilot verglich die Werte mit seinen Instrumenten - es passte alles. Nach dem Ausklinken begann Johannes mit dem Erprobungspro-



Die Akaflieger nahmen das erste Abheben ihrer Mü 31 selbst in die Hand.

Technische Daten der Mü 31 im Vergleich zum Referenzflugzeug ASW 27B

	Schleicher ASW 27B	Akaflieg Mü 31
Erstflug	03.04.1995	15.09.2017
Spannweite in m	15,0	15,0
Flügelfläche in m ²	9,0	9,0
Flügelstreckung	25	25
Rumpflänge in m	6,5	6,5
Höhe am Leitwerk in m	1,3	1,3
Winglethöhe in m	0,45	0,45
Leermasse in kg	235	275
Max. Wasserballast in l	190	150
Max. Abflugmasse in kg	500	500
Max. Flächenbelastung in kg/m ²	55,56	55,56
Max. zul. Geschwindigkeit in km/h	285	285

gramm und machte sich unter anderem mit den fliegerischen Eigenschaften des neuen Flugzeuges bei Geradeaus- und Kurvenflügen bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten vertraut. Außerdem simulierte er genauestens das vorgesehene Landeverfahren in großer Höhe, um Aufschluss über das Flugverhalten im Anflug zu erhalten. In 800 m Höhe über dem Platz war das Erstflugprogramm erfolgreich beendet. Jetzt begann der Spaß, wie Johannes Achleitner allen per Funk kundtat, und er testete dann, begeistert von der neuen Konstruktion, tatsächlich noch eine Weile die Thermik. Nach dem Erstflug steht nun die Flugerprobung der Mü 31 für die Akaflieger bevor. Das bedeutet nicht nur spannende Erprobungsflüge, sondern auch einen Standschwingversuch beim DLR Göttingen. Hier wird das Flatterverhalten der Mü 31 genau untersucht, damit der gesamte Flugbereich freigegeben werden kann. Die Studenten können derart aufwendige

Nachweise oftmals mit den im Rahmen ihres Studiums anfallenden wissenschaftlichen Arbeiten verbinden. Dennoch wird die Flugerprobung der Mü 31 voraussichtlich länger dauern als bei einem Serienflugzeug, denn die Akaflieger sind "hauptberuflich" Studenten und durch die Studienbedingungen wird, zu Ungunsten des studentischen Engagements, die Studienzeit bis zum Abschluss immer straffer und kürzer. Aber die Arbeitszeit, die jeder einzelne in das Projekt gesteckt hat, war es ihm wert. Die Akaflieg München ging mit dem Projekt Mü 31 durch eine Schule, die jeden im Handwerklichen ebenso forderte wie als Team. Aus allen beteiligten Studentengenerationen gingen Persönlichkeiten hervor, die an diesem Projekt wuchsen, Kontakte für ihren Berufsbeginn knüpften und in ihren Kameraden in der Akaflieg eine feste und freundschaftlich verbundene Gemeinschaft fanden.

Frank-Dieter Lemke



Besonderer Service für Tessa Weigelt. Fotos: Frank-Dieter Lemke, Oliver Betz

Specials für Modellflieger

Maximilian Mustermann
Hauptstr. 2
01234 Musterstadt
Tel. 0815/4711

Max Mustermann
Telefonnr. 0815
4711 Anrufnummer

Kennzeichnungsschilder für Flugmodelle

Aluminium, Format: 50x30x0,5 mm
5 Schilder: ArtNr: 6211724, Preis: 24,90 €
10 Schilder: ArtNr: 621172, Preis: 34,90 €
15 Schilder: ArtNr: 6211726, Preis: 39,90 €

Aluminium flexibel, Format: 30x12x0,1 mm
5 Schilder: ArtNr: 6211734, Preis: 24,90 €
10 Schilder: ArtNr: 6211735, Preis: 34,90 €
15 Schilder: ArtNr: 6211736, Preis: 39,90 €

Geschenktipps



FMT Jahreskalender 2018

Format: DIN A2
ArtNr: 6211746, Preis: 19,90 €

VTH Geschenk-Gutscheine ab 20,- €



JETZT bestellen

Tel.: 07221 5087-22
www.vth.de/shop

Flugplatzfest des Flugsportvereins Erlangen-Nürnberg

Überraschend gutes Wetter, über 2.000 Besucher, 300 Starts, beste Stimmung und dazu noch ein "Meilenstein der elektrischen Luftfahrt": Das Flugplatzfest des Flugsportvereins Erlangen-Nürnberg (FEN) am 23./24. September war ein voller Erfolg.

Der Meilenstein war die batteriebetriebene "Magnus eFusion", entwickelt von Siemens und der (ungarischen) Magnus Aircraft. Auf dem Flugplatz Hetzleser Berg nordöstlich von Erlangen wurde sie erstmals einer breiten Öffentlichkeit gezeigt, weil FEN-Mitglied und Siemens-Mitarbeiter Frank Anton die Entwicklung maßgeblich vorangetrieben hatte. Er will zeigen, dass elektrische Antriebe nicht nur im Auto, sondern auch im Flugzeugbau ein großes Thema sind. 30 Minuten kann die eFusion schon in der Luft bleiben. Anton sieht ihre Zukunft in der Nutzung als Schulflugzeug oder für längere Strecken nicht im reinen Batterie-, sondern im hybrid-elektrischen Antrieb.

Das E-Flugzeug war einer der Publikums-Magneten auf dem Hetzleser Berg. Der FEN hatte aber auch vor und in den Hallen einen Teil seines Flugzeugparks ausgestellt, es gab Führungen durch die Hallen und auch auf den Turm. Die Modellfluggruppe des Vereins begeisterte die Besucher mit einer eigenen Ausstellung inklusive einer Demonstration des modellfliegerischen Könnens. Außerdem bereicherte sie das Kinderprogramm mit dem Angebot, Balsagleiter zu basteln. Ein Heißluftballon wurde zwar startbereit gemacht, konnte aber wegen des "bockigen Wetters", wie es der Pilot ausdrückte, nicht aufsteigen.

Für die Bewirtung sorgten Angehörige des Vereins. Samstagabend gab es Musik in Halle 1 und draußen auf dem Flugfeld ein atemberaubendes Feuerwerk. Was viele Besucher anlockte, war auch die Möglichkeit, mitzufliegen: In vereinseigenen Segel- oder Motorflugzeugen, im Motorsegler oder in einem Hubschrauber (der aus dem nahen Herzogenaurach kam). Für Mutige gab es einen Kunstflug im Segelflugzeug oder im "Sir Toby", einer Zlin, mit Miteigentümer Kalle Ideler als Pilot.

Die Erlanger Bürgermeisterin Susanne Lender-Cassens war der Einladung des

FEN gefolgt, zeigte viel Interesse und vor allem Mut - zum Segelflieger-Kunstflug in einer ASK 21. "Das war nicht das letzte Mal" sagte sie nach der Landung. Der Forchheimer Landrat Dr. Hermann Ulm (der Hetzleser Berg liegt in seinem Landkreis) wollte ebenfalls in die Luft gehen, um sein "Hoheitsgebiet" von oben betrachten zu können - in aller Ruhe an Bord eines Motorflugzeugs.

Das Fest fand nicht nur in Zeitungen große Resonanz, sondern lockte auch den Bayerischen Rundfunk für Vorbereiche auf den Flugplatz: Einmal um die eFusion vorzustellen, zum anderen aufgrund einer Kuriosität: Ursprünglich war eine Feier zum 90-jährigen Bestehen des Vereins geplant und auch das Fernsehen dazu eingeladen. Im Zug der Vorbereitungen stellte sich aber heraus, dass das

Gründungsjahr nicht wie bisher immer angegeben 1927, sondern schon 1919 war - der Verein also in zwei Jahren stolze 100 wird. Aber weil schon so viel vorbereitet worden war, wollte man das Fest nicht mehr abblasen - gefeiert wurde stattdessen die 2015 vollzogene Fusion der Flugsportvereinigung Erlangen und dem Fliegerclub Nürnberg, die den Flugplatz schon über 50 Jahre gemeinsam betrieben hatten und nun als FEN auch organisatorisch vereint sind. Die Umwidmung des Festes teilte man auch dem BR mit - und der nahm die Irritationen ums Gründungsdatum als Aufhänger für einen Beitrag in der Frankenschau. Das war zur besten Sendezeit die beste Werbung für den Verein und den Flugplatz.

Text/Fotos: Herbert Fuehr



Die Erlanger Bürgermeisterin Susanne Lender-Cassens informierte sich bei FEN-Mitglied und Mitentwickler Frank Anton über das E-Flugzeug Magnus eFusion.



BR-Journalistin Kerstin Haunstetter nutze im Rahmen der BR-Vorbereichterstattung für die Frankenschau die Chance zum Mitflug mit Nachwuchspilot Felix Schwab.

Cuatro Vientos Besuch bei einem dreifachen Erdumrunder

Mitten in Madrid kann man mit dem eigenen Flugzeug nur auf Cuatro Vientos ("vier Winde") landen. Dort beheimatet sind u.a. Militär, Polizei, der Königlich Spanische Aeroclub und die Organisation "Fundación Infante de Orleans", die historische Flugzeuge flugfähig erhält.

Man muss einen Parkplatz nachweisen, um dort zu landen. Was treibt mich nach Madrid? Mit meinem Eigenbauflugzeug Kiffox Vixen, das nach 22 Jahren mittlerweile 1.200 Flugstunden aufweist, war ich dort schon einmal vor sieben Jahren, um meinen Freund Michel Gordillo zu besuchen. Der baute sich damals gerade eine RV8, die er mit unglaublichen Fähigkeiten auszurüsten gedachte, um Nord- und Südpol zu bezwingen (https://en.wikipedia.org/wiki/Michel_Gordillo), was ihm gelang. Wochenlanges Warten auf ein Wetterfenster für die eigentlich nur 910 Meilen lange Strecke über Perpignan war erforderlich. Der etwas kürzere Rückweg über Carcassonne sollte sich nach drei Tagen Aufenthalt nahtlos daran anschließen. Das Fenster tat sich in der 27. Woche auf. Bei anfänglichen Delta 4-Sichtflug-Bedingungen im GAFOR-Gebiet 54 besserte es sich im Rheingraben. Nachtanken in Freiburg verschaffte mir dann die Reichweite bis Valence in Südfrankreich. Mit Gegenwind, der mich zeitweise auf unter 70 Knoten bremste, erreichte ich den Tankstop Valence. Ein netter Fliegerkollege kam vorbei und erkannte meine Situation – keine passende Karte. Sehr zukommend half er mir, die Zapfsäule im Office für mich freischalten zu lassen. Wieder in der Luft, kam mit 20 Knoten ein günstiger Mistral auf und ich erreichte

Perpignan zeitig. Einen Parkplatz muss man 24 Stunden vorher reservieren. Gelegentlich herrschen da 40-Knoten Bodenwind! In die Stadt kommt man per Taxi, wobei der Preis wohl windabhängig ist: hin 29 Euronen, zurück nur 20. Ein nettes Hotel gleich am Stadttor, sardische Fleischplatte, ein paar Biere, sardische Musik mit ausgelassenem Tanz einheimischer Leute rundeten den Tag ab, an dem die "Galley" meiner Kiffox eher knauserig war.

Beim Bezahlen der Landegebühr und der Spritrechnung gab ich telefonisch den Flugplan nach Villanueva de Gallego (LE0048) auf, 20 km nordöstlich Zaragoza. Antonio, ein Freund von Michel, kümmerte sich dort um meinen Spritzustand. Es öffnete sich ein Hangar und ein Anhänger mit Sprittank kam zum Vor-

Flug über die Pyrenäen zum Meldepunkt OKABI.

schein. Vollgetankt und nach einer Flasche Wasser ging es mit herzlichem Dank wieder in die Lüfte, durch die Kontrollzone von Zaragoza, direkt über die Pampa nach Robledillo. Dort überflog ich das VOR und viele Hangars neben der Piste, in einem steht die RV8 von Michel. Von seinem Haus in Campo Real sind es 100 km bis dort hin.

Anflug und Landung auf Cuatro Vientos

Durch einen schmalen Sichtflug-Korridor zwischen Alpha-Lufträumen, die rechts und links davon bis GND für Piloten wie mich gesperrt waren, darf man in 500-1.000 Fuß über Grund nach Madrid fliegen. Der Tiefflug machte richtig Spaß, denn bei 35 Grad Celsius sah man immer wieder Windhexen und ich wurde in der heißen Turbulenz arg herumgebeutel.



Die 22 Jahre alte Kiffox im Hangar des Aeroclub Real.



Blick auf Mandelbaumplantagen beim Anflug auf Madrid.

Mein G-Messer zeigte 1,7 in den Böen. Darüber hinaus wurde ich vor Vultures (Geiern) gewarnt und beraten, wie denen auszuweichen ist: sie stoßen nur von oben herab. Zwischen Sperrgebieten ging es zum Meldepunkt November nordwestlich von Cuatro Vientos. Die Towerfrau meinte, ich solle eine lange Landung machen. Das tat ich und rollte auf dem Taxiway Bravo ab, direkt auf einen riesigen geöffneten Hangar zu: den des Königlich Spanischen Aeroclubs. Er stammt mit seiner Stahlfachwerkkonstruktion aus dem 2. Weltkrieg. Dort hat mir Michel einen Platz zum reinquetschen organisiert, sonst wäre eine Landung auf LECU nicht genehmigt worden. Nach zwölf Stunden Flugzeit schloss sich das Hallentor und

wir begrüßten uns herzlich. Wir sahen uns voriges Jahr in Würzburg, als er vom Nordpol kommend bei mir eine Pause zur Erholung einlegte. Das Rückflugwetter nach zwei Tagen Aufenthalt in Gewitterstürmen wurde spannend. Eine kurzfristige Lücke zurück in Richtung Pyrenäen tat sich auf. Es galt früh aufzustehen, Flugplan und Bürokratie erledigte Michel, während ich den Flieger randvoll tankte. Ab Mittag waren schwere Gewitter mit Hagel vorhergesagt. Abschied, Zündschlüssel umdrehen und besorgte Blicke nach Süden und Westen, wo sich Grauschwarzes mit angesagtem Hagel zusammenbraute. Der Rückflug nach Villanueva zum Nachbunkern von Sprit war sportlich. Ich wurde wieder arg

gebeutel und sah auf dem EFIS einmal 50 Knoten Seitenwind. Kein Flugplatz weit und breit, unwirtliches Gelände. Ein Geschwader Geier bewegte sich tatsächlich in meiner Höhe links neben mir, einer davon in ein Uhr knapp über mir. Diesem – gefährlichen – musste ich tunlichst ausweichen.

Nach dem Auftanken ging es mitten über die Pyrenäen zum Meldepunkt OKABI, den ich, La Seu de Urgell passierend (Andorra), in 10.500 Fuß überflog. Das war die vierte Pyrenäenüberquerung in meiner Kitfox. In Carcassonne fand ich 200 Meter vom Bahnhof das schöne alte Hotel "Terminus" (vier Sterne). Der Hotelier musterte mich in meiner verschwitzten Airforce-Kombi, hielt mich wohl für einen Militär und gewährte mir einen Sonderpreis. Der Fußmarsch zur "La Cité" wurde mit einem guten Essen und Postflight-Bieren belohnt. Vollgetankt mit einer Endurance von fünfeinhalb Stunden flog ich über das Zentralmassiv und den Ausläufern des Jura zwischen bösen CB's, die mich mit Blitzen verfolgten und einquetschen wollten, nach Habsheim. Mit Flugplan ging es nach Freiburg zum Auftanken, dann vorbei an der Hornisgrinde in einer Stunde vierzig Minuten zurück nach Würzburg. Die Strecke hin betrug 910 nm, zurück 870 nm, Gesamt-Flugdauer 23 Stunden, Durchschnittsgeschwindigkeit 77,4 Knoten bei einer TAS von durchschnittlich 85 Knoten.

Text/Fotos: Peter Schneider

LSC Schliersee freut sich über neuen "Alleinflieger"

Beim Luftsportclub Schliersee schaffte mit Vitus Rettermeier (16) aus Kreuth wieder ein junger Pilot den ersten Alleinflug mit einem Segelflugzeug.

Nach intensiver Ausbildung waren sich die Fluglehrer sicher, dass Vitus fliegerisch so fit war, um seinen ersten Alleinflug zu machen. Er hat sich somit freigezogen, wie es im Fliegerjargon heißt. Die Mitglieder des Vereins gratulierten in traditioneller Art mit einem Klaps aufs Hinterteil. Obendrein gab es noch einen Strauß Brennnessel als Anerkennung für den Freiflug. Ab sofort darf Vitus Rettermeier in Geitau alleine fliegen. Nur noch die Theorieprüfung in den Wintermonaten trennt ihn von seiner Fluglizenz als Segelflugzeugführer.



Herbert Schöll

Freuten sich mit ihrem Schüler: Ausbildungsleiter und Fluglehrer Sebastian Kienzle, Vitus Rettermeier, die Fluglehrer Alex Friedl und Martin Dinges (v.l.). Foto: Dr. Martina Messelhäuser

Autoschlepp: Nostalgie trifft Moderne

Da Segelflugzeuge über keinen eigenen Antrieb verfügen, benötigen sie aufgrund ihrer motorlosen Bauweise eine Starthilfe, meist per Winde oder Flugzeugschlepp.

In den Anfangsjahren des Segelfluges gab es noch weitere Startarten, die heute nur noch selten durchgeführt werden. Der Schwerpunkt der Ausbildung lag dabei in erster Linie auf dem effektiven und kostengünstigen Erlernen und Üben von Start und Landung. Eine dieser kaum noch

praktizierten Startarten ist der Start mithilfe eines Kraftfahrzeuges, kurz Autoschlepp genannt. Dabei wird das Flugzeug über ein ca. 100 m langes Schleppseil mit einer speziellen Vorrichtung mit dem Schleppfahrzeug verbunden. Beim Schlepp mit einem Verbrennerauto entstand durch den Ruck beim Hochschalten des Getriebes besonders in der Anfangsphase manchmal ein schwer zu beherrschender Zustand. Als stolzer E-Auto Nutzer kamen Reinhard Stiefel (Eppingen) mit seinem Partner Mario Selss (Fürsten-

feldbruck) auf die Idee, den Autoschlepp mit einem Kia Soul EV zu wagen. Bei den insgesamt fünf Schlepps kamen die Vorteile des Elektroantriebes voll zur Geltung. Die starke und konstante Beschleunigung bis zum Abheben des Flugzeuges ergab für den Piloten ein äußerst angenehmes Gefühl. Mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h konnten Höhen von ca. 50 m problemlos erreicht werden. Kurz vor Ende der Asphaltpiste hat dann der Pilot die Schlepp-Verbindung über die am Flugzeug vorhandene Kupplung gelöst. Bei diesen fünf Starts verringerte sich die am E-Auto angezeigte Restreichweite um rund 30 km. Abzüglich der fünf km für das Zurückfahren an die Startstelle konnten wir einen rechnerischen Energieverbrauch von netto 4 kWh ermitteln. Unter den neugierigen Blicken etlicher Zuschauer konnte ein weiterer Beweis zur Effektivität und der daraus resultierenden Alltags-tauglichkeit von E-Autos erbracht werden.



Nostalgiestart per Autoschlepp.

Foto: Peter Dresen

Reinhard Stiefel

SFV Erbendorf freut sich mit 15-jährigem Prüfling

Die Flugsportgemeinschaft Steinwald gratuliert ihrem jugendlichen Mitglied **Christian Schröfl aus Erbendorf zu der souverän bestandenen praktischen Prüfung für die Segelfluglizenz.**

Der 15-jährige Gymnasiast flog die geforderten Prüfungsflüge mit dem Schulungs-Doppelsitzer "ASK 21" und dem Prüfer Werner Schwanitz vom Luftamt Nordbayern aus Nürnberg. Damit hat er in diesem

Herbst seine Schulung erfolgreich abgeschlossen. Er wird das Segelfliegen ab der nächsten Flugsaison 2018 in Erbendorf ausüben. Der sehr motivierte Flugschüler Christian Schröfl ist der erste Flugschüler in der Vereinsgeschichte, der die Segelflugausbildung vor dem 16. Lebensjahr – und der Aushändigung der Lizenz durch die Behörde – abschließen konnte. Im Sommer 2015, also mit 13 Jahren, hatte Christian die Segelflugaus-

bildung auf dem Segelflugplatz in Erbendorf begonnen. Der Dank der Verantwortlichen bei der Flugsportgemeinschaft Erbendorf-Grafenwöhr geht an dessen Eltern, die ihren Sohn den ehrenamtlichen Fluglehrern für zwei Jahre bis zu der erfolgreichen Abschlussprüfung anvertraut haben. Infos zur Flugsportgemeinschaft Steinwald unter www.fsg-steinwald.de.

Text/Foto: Gerhard Döhrling



Fluglehrer Aleksander Umov, Christian Schröfl, Prüfer Werner Schwanitz und Ausbildungsleiter Segelflug Gerhard Döhrling freuten sich mit dem Flugschüler (v.l.).

8. Franken-Flug-Rallye Bildersuchflug in Gunzenhausen



Die Teilnehmer aus fünf mittelfränkischen Vereinen trafen sich am ersten Septemberwochenende auf dem Gunzenhäuser Reutberg zur mittlerweile fest etablierten Franken-Flug-Rallye.

Dieser Bildersuchflug wird bewusst als fliegerischer "Jedermann"-Wettbewerb ausgetragen. Ziel ist es, die guten nachbarschaftlichen Beziehungen der mittelfränkischen Vereine zu pflegen und weiter zu stärken. Insofern bilden auch nicht die FAI-Regeln die Bewertungsgrundlage. Acht aus 16 Bildern müssen auf der vorher ausgearbeiteten Strecke gefunden werden. Nach dem Zeitüberflug hatten sich die Macher der Rallye um den Ansbacher Helmut Wirth noch eine besondere Aufgabe einfallen lassen. Jede Crew bekam über Funk eine spontane Aufgabe übermittelt, die zu einem weiteren Zielpunkt führte. Dort angekommen, musste sich die Crew das Landschaftsbild sehr gut einprägen, um später zusammen mit etlichen Theoriefragen auch den Nachweis erbringen zu können, den Zielpunkt gefunden zu haben.

Wetter nicht ideal

Trotz spätsommerlicher Jahreszeit hatte diesmal das Wetter nicht so recht mitgespielt und einige Crews mussten von der vorgegebenen Route abweichen. Die Wettbewerbsleitung entschied daher, die

Zeitwertung und drei entsprechende Suchbilder aus der Wertung zu nehmen. Auf diese Weise konnte der Wettbewerb trotz wetterbedingter Einschränkungen noch erfolgreich ausgetragen werden. Unter den fünf Erstplatzierten fanden sich Crews aller teilnehmenden Vereine. Den ersten Platz konnte die Crew Dieter Zrenner und Karl-Heinz Raab der Flugsportvereinigung Gunzenhausen für sich ver-

buchen. Mit dem Vereinsflugzeug Robin DR 400 erreichten Sie 112 von 122 möglichen Punkten.

Abwechselnd mit den Ansbacher Luftsportlern richtete die Flugsportvereinigung Gunzenhausen diesen Wettbewerb nun schon zum 8. Mal aus.

Text/Fotos: Rainer Stark



Helmut Wirth präsentierte die Aufgaben.



Die siegeiche Crew Dieter Zrenner und Karl-Heinz Raab.

“BavarianBlanik“-Meeting – Ergänzung zum Artikel der LiB-Ausgabe 3-2017

Auf Seite 45 der Ausgabe 3-2017 von "Luftsport in Bayern" war im Artikel "BavarianBlanik"-Meeting veröffentlicht, dass es sich beim Treffen in Pfarrkirchen um den gesamten bayerischen

Bestand gehandelt habe. Es scheinen in Bayern jedoch mindestens vier Blaniks zu existieren, denn über eine Zuschrift des Segelflugvereins Grafenwöhr haben wir erfahren, dass es dort und auch bei der

Luftsportgruppe Sulzbach-Rosenberg je einen weiteren Blanik gibt.

HM

Kindergarten Zaubernest besucht Modellflieger in Uengershausen

Der Traum vom Fliegen lockte 30 Kinder aus dem Nachbarort Geroldshausen mit ihren Eltern nach Uengershausen an den Modellflugplatz des Flugsport-Clubs Würzburg (FSCW).

Auf diesem Wandertag erlebten die Kleinen aus dem Kindergarten Zaubernest viele Flugmodelle aus nächster Nähe, denn die Jugendlichen des Vereins hatten ihre schönsten Flieger mitgebracht und führten sie den interessierten Kindern vor.

Schon bald lohnte sich der Blick nach oben. Denn ein Flugzeug beförderte unermüdlich kleine Süßigkeiten in den Himmel und warf diese vor der wartenden Kinderschar ab.

So hatten die engagierten Mitarbeiterinnen des Kindergartens, allen voran Heidi Schmitt, die als Mutter eines jugendlichen Modellfliegers den Wandertag organisiert hatte, alle Hände voll zu tun, die Rasselbande im Zaum zu halten. "Der Kindergarten am Modellflugplatz ist nur ein

Element unserer Nachwuchsoffensive", so der Jugendbetreuer Christian Hebert. "In weiteren Aktionen, wie z.B. dem Lehrer-Schüler-Fliegen für die Einsteiger über den technischen Support bis hin zu Bastelstunden für die geübteren Jugendlichen führt der FSCW Kinder ab etwa der 3. Schulklasse an das Modellfliegen heran", so Hebert weiter. Infos auch unter www.fscw.de.

Text/Foto: Elmar Tell



Kinder und Eltern des Kindergartens Zaubernest aus Geroldshausen genossen den Tag auf dem Modellflugplatz Uengershausen des Flugsport-Club Würzburg.

Flugtag beim AC Teuschnitz

Anfang September fand beim Aero Club Teuschnitz der traditionelle Flugtag statt, obwohl die Vorbereitungen für das Bayern3-Dorffest bereits in vollem Gange waren.

Bei strahlend blauem Himmel konnte der 1. Vorstand Thomas Jungkuntz die Piloten aus den benachbarten Vereinen aus Sachsen und Thüringen begrüßen. Unter den wachsamen Augen des Flugleiters reihten sich die Piloten mit ihren Modellen im Vorbereitungsraum auf, um rechtzeitig den Start vornehmen zu können. Ohne Zeitverzögerungen konnte so ein Modell nach dem anderen starten und den Zuschauern von 13:00 bis 18:00 Uhr ein attraktives Vorführprogramm bieten. Präsentiert wurden einfache Modelle mit Elektroantrieb, vorbildgetreue Großmodelle bis hin zu schnellen Jets, Modellhubschraubern und 3D-Modellen. Zwei Sprecher informierten und kommentierten mit Witz und Sachverstand und sorgten für einen kurzweiligen Nachmittag.

Günter Hanna



Die Teuschnitzer Modellflieger und ihre Kollegen aus Sachsen und Thüringen sorgten für eine große Vielfalt an Modellflugzeugen.

Foto: Dieter Fehn

FC Moosburg siegt beim Isar Segelflug-Cup

Wie Segelfliegen verbinden kann, zeigt der von drei Vereinen ins Leben gerufene "Isar Segelflug-Cup".

2009 beschlossen der Fliegerclub Moosburg, die LSV Albatros aus Gammelsdorf und die Luftsportvereinigung Landshut einen internen Streckensegelflug-Wettbewerb auszurichten. Die drei im Raum Freising und Landshut ansässigen Vereine messen sich seitdem jährlich in einer Club- und einer Juniorenklasse, wobei jeder Flug per Logger getrackt wird. Es gibt keine bestimmte Zeitspanne, der Wettbewerb umfasst die gesamte Saison, da die Vereine aber sehr nah zusammenliegen, fliegt jeder zu den gleichen Bedingungen. Das spornt natürlich die Jugend an, sich an den Streckenflug heranzuwagen und auch mal den gewohnten Gleitbereich zu verlassen. Auch dieses Jahr beteiligten sich die jungen Piloten wieder rege am ISC und erlogen beachtliche Strecken und Zeiten. Mit 570 Punkten und einer Strecke von knapp 420,5 km flog sich Bernhard Schönauer vom FC Moosburg auf den ersten Platz, gefolgt von Johannes Hörmann (LSV Albatros) mit 417 Punkten und knapp 210 km und

Dominik Süß (FC Moosburg) mit 261 Punkten, 136 km. In der Clubklasse durfte sich Bruno Bayerköhler (FC Moosburg) über seinen Sieg mit 689 Punkten und 361 km freuen, während seine Vereinskameraden Michael Schönauer (611 Punkte und 305 km) und Bernhard Schönauer (528 Punkte und 420 km) die Plätze zwei und drei belegten. Bernhard Landkammer war mit 152 Punkten und 78 km der erfolgreichste Landshuter. In Gammelsdorf

wurden am 23.09 dann die Sieger gekürt und der diesjährige Cup mit einem großen Steckerlischessen beendet. Herzlichen Glückwunsch an alle Teilnehmer, die diesen ISC wieder zu einem Musterbeispiel dafür gemacht haben, wie der Luftsport Menschen verbindet und die Zusammenarbeit zwischen Vereinen fördern kann.

Marvin Pilzweger



Siegerehrung des Isar Segelflug-Cups im Vereinsheim in Gammelsdorf. Foto: Christian Lang

Wolfgang Binder – 50jähriges Fliegerjubiläum

Anlässlich der Feier zum 50-jährigen Bestehen der Sportfluggruppe Lechfeld e.V. konnte auch Wolfgang Binder sein 50-jähriges Fliegerjubiläum feiern.

Vielen Piloten ist Wolfgang Binder aufgrund seiner Tätigkeit als Prüfungsrat im Bereich des Luftamtes Südbayern bekannt. Sein Fliegerleben begann 1967 auf dem Flugplatz Heppenheim an der Bergstraße in Hessen, noch auf dem Doppelraab. Während der anschließenden Militärzeit erfolgte die militärische Flugausbildung bei der BwSFG am Fliegerhorst Penzing auf der Pützer Elster, Piper L 18 und Do 27 noch nach militärischen Richtlinien. Seine eindrucksvollsten fliegerischen Erlebnisse sammelte er nach der Bundeswehrzeit in Afrika. Von 1978 bis 1984 war er über die Firma Dornier als Fluglehrer für die Ausbildung von Militärpiloten auf Scottish Aviation Bulldog, Do 27 und Do 28 in Nigeria tätig, zusätzlich auch noch als Fluglehrer für die dortige Segelflugausbildung von jungen Militärkadetten. Nach di-

versen Tätigkeiten als Fluglehrer bei Dornier erfolgte 1989 der Wechsel zum Luftamt Südbayern als Prüfungsrat. Bis zu seinem Rentenbeginn Ende 2009 hatten viele Piloten im südbayerischen Raum die Gelegenheit, ihr theoretisches und praktisches Wissen bei Prüfungen zu offenbaren, und sie erinnern sich sicher auch noch an den einen oder anderen Schweißtropfen auf der Stirn, egal ob eine Prüfung für Segelflug, Motorsegler, Motorflug, Ballonfahrt oder sonstige weiterführende Berechtigungen anstand. Nachdem ihm der Ruhestand doch noch nicht gelegen kam, war er weiter als externer Prüfungsrat bis zum 31.05.2017 tätig. Seine letzte Prüfung erfolgte am 18.05.2017 nach 27 Jahren Prüfertätigkeit. Seit dem 01.06.2017 ist Wolfgang Binder nun ein "vollwertiger Rentner" mit allen Attributen. Wir wünschen ihm für die Zukunft alles Gute und noch viele schöne fliegerische Erlebnisse.



Wolfgang Binder feierte sein 50-jähriges Fliegerjubiläum.

Text/Foto: Elmar Wagner

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), Sylvia Seitz (SS), Kay Kunzet (KK)

Gestaltung und Satz:

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe 1-2018 ist der 5. Februar 2018.

400 km Bayern "wie im Fluge"

An einem Freitagnachmittag starteten Christoph und ich einen Rundflug über Bayerns schöne Landschaften. Beginnend von der heimatischen Hallertau, die wir Nähe Freising verließen, ging es über das Erdinger Moos.

Vorher holten wir vom Tower in München die Einfluggenehmigung in die Kontrollzone, welche südlich der Amper beginnt. Dort kamen wir nördlich der Landebahn an, wo uns der Tower anwies, in den Gegenanflug der Rwy 08L zu gehen, um einer landenden Maschine ausreichend Platz zu gewähren. Anschließend kreuzten wir westlich des Flughafens den Einflugbereich. Dann ab über den Pflichtmeldepunkt Hotel 2, wo uns jedoch der Tower freundlich darauf hinwies, diesen westlich um anderthalb Meilen verfehlt zu haben. Doch kein Drama, über Hotel 1, kurz vor dem Speichersee, verließen wir die Kontrollzone wieder und machten uns auf nach München.

Weiter ging es nach Fröttmaning über die Allianz Arena, vorbei zwischen Olympia Park und Englischem Garten. Schließlich führte unser Kurs, um es treffend mit den Worten Fredl Fesls zu sagen, "über Großlapp'n naus" in Richtung Starnberger See. Der weitere Kurs brachte uns zum Kochelsee, Herzogstand und Walchensee, und auch hier durfte eine Umrundung nicht fehlen.

Wir setzten unseren Flug südlich der Benediktenwand an der Hinteren Krottenalm vorbei fort und überquerten Lenggries

weiter in Richtung Tegernsee mit dem ehemaligen Kloster Tegernsee, welches jetzt aus einem Gymnasium, dem Bräustüberl und der Schloßbrennerei besteht. Da soll noch einer sagen, Schule sei doof. Ich vermute: Hier eher nicht.

Über der Schlierseeeregion war von weitem schon die Wetterstation auf dem Wendelstein zu sehen, danach folgten Großer Riesenkopf sowie Großer und Kleiner Madron mit der Peterskirche. Auf dem weiteren Weg in Richtung Kampenwand passierten wir das Kranzhorn, von der Kampenwand aus bot sich ein bezaubernder Blick über den Chiemsee. Diesen flogen wir über Bernau an, direkt in Richtung Herrenchiemsee mit seinem schönen Schloss. Nach der Fraueninsel mit ihrem bekannten Kloster beendeten wir die Überquerung des Chiemsees mit dem Vorbeiflug an Seebruck. Als weitere Blickstationen folgten Stein an der Traun, Altenmarkt mit der Stiftskirche, Waldkraiburg, Neumarkt-St.Veit, Vilsbiburg und Geisenhausen, wo wir bereits den Kühlturm des Kernkraftwerk Ohu ausmachen konnten. Die immer weiter nach unten wandernde Tankanzeige gab dann den Anlass, den Flugplatz in Landshut anzufliegen, um Gerät und Besatzung eine kurze Betankung zukommen zu lassen. Nach knapp über drei Stunden Flugzeit hatten wir rund 400 km in der Luft zurückgelegt und eine Vielzahl beeindruckender Motive und Bilder genießen und mitnehmen können.

Text/Foto: Andreas Sammereier



Der Blick auf die Kampenwand durfte beim "Bayerrundflug" nicht fehlen.

Nachrufe

LSC Schliersee trauert um Uli Plarre

Die Mitglieder des Luftsportclubs Schliersee trauern um ihr langjähriges Mitglied Ulrich Plarre, der Mitte September im Alter von 80 Jahren verstorben ist. Uli Plarre war ein echter "Geitauer", obwohl er aus Bielefeld stammte und auch dort das Segelfliegen erlernte. Er war Mitglied der Nationalmannschaft und flog auf vielen Meisterschaften mit. Im Verein kümmerte sich Uli Plarre um alle technischen Dinge, angefangen von der Winde bis zu den Vereinsflugzeugen. Er war der "Technikfreak" schlechthin. Sein Können und Wissen vermittelte er den jungen Streckenpiloten. Als Fluglehrer kümmerte er sich intensiv um den

fliegerischen Nachwuchs beim LSC Schliersee. Vielen Generationen von Segelfliegern hat er das Fliegen beigebracht. Auf den diversen LIMA-Lehrgängen begleitete er die jungen Flieger. Er hat einen Außenlandekatalog für die Streckenflieger im Verein zusammengestellt und die Außenlandeplätze alle selbst besichtigt und überprüft. Eine heimtückische Krankheit zwang ihn vor einigen Jahren, seine geliebte Fliegerei aufzugeben. Sein großer Einsatz in vielen Belangen für den LSC Schliersee muss hervorgehoben werden, ohne ihn wäre vieles nicht so geworden, wie es heute an unserem Flugplatz ist. Unser Uli Plarre hinterlässt eine



Ulrich Plarre.

Lücke im Verein. Wir, die Mitglieder des LSC Schliersee, werden ihm immer ein ehrendes Gedenken bewahren.

Text/Foto: Herbert Scholl

LSC Karlstadt trauert um Ehrenvorsitzenden Otto Försch

Der Luftsport-Club Karlstadt trauert um sein langjähriges Vereinsmitglied und Ehrenvorsitzenden Otto Försch, der Anfang Oktober im Alter von 93 Jahren verstorben ist. Mit ihm verliert der Verein eines seiner wertvollsten Mitglieder, der das Fliegen und den Flugplatz geliebt hat. Otto ist 1956 in den Luftsport-Club Karlstadt eingetreten und hat am 11. August 1956 seinen ersten Segelflug absolviert. Er wollte auch gleich in der Vereinsführung mitwirken und wurde bereits im November des gleichen Jahres als Beisitzer in die Vorstandschaft gewählt. Nach einem Jahr als Schriftführer übernahm er das Amt des 2. Vorstandes. In den nachfolgenden 34 Jahren hatte er im

Wechsel die Funktion des 1. oder 2. Vorsitzenden inne. Danach blieb er in der erweiterten Vorstandschaft tätig. Nach dem Erwerb seines Segelflugscheines der Klasse 1 im Jahr 1957 ist er bis ins hohe Alter geflogen und war 2010 mit 86 Jahren noch zwölf Flugstunden mit dem Segelflieger in der Luft und hat so einigen jungen Piloten gezeigt, wo die "Bärte" stehen. Seine vorbildliche Art, ohne großes Aufsehen die notwendigen Arbeiten am Flugplatz zu erledigen, war allen bekannt. Sein Leitspruch: "Nicht vorbeten, vorleben" ist heute noch bei allen bekannt. Er war ein guter Freund, Gönner und Vereinskamerad, der jeden unterstützte, der Interesse am Fliegen hatte. Im August 2016 konnte



Otto Försch als PIC im hohen Alter.

der Verein ihn für eine 60-jährige Mitgliedschaft ehren. Die große Anzahl von befreundeten Nachbarvereinen hat gezeigt, wie beliebt er war.

Text/Foto: Burkhard Vogel

AC Ansbach trauert um Ehrenmitglied Ludwig Feuchtenberger

Die Mitglieder des Aero-Club Ansbach trauern um ihr Ehrenmitglied und Platzvater des Modellflugplatzes Herrieden-Stadel. Im Jahre 1968 war es unter anderem "unser" Ludwig, der nach langem Suchen und per Zufall das Gelände des jetzigen Modellflugplatzes im Ortsteil Stadel der Stadt Herrieden entdeckte. Ludwig Feuchtenberger engagierte sich in unermüdlichem Einsatz beim Bau des

Modellfluggeländes in Herrieden-Stadel, insbesondere auch durch die Gewinnung von Förderern. Nach dem Bau sorgte er als langjähriger Platzwart für die Pflege der Anlage. Daneben kümmerte er sich in vorbildlicher Weise um den Nachwuchs, indem er sein Wissen und Können an die jungen Flugschüler weitergab. Seine Kameraden danken dafür von Herzen.



Ludwig Feuchtenberger Anfang 2017 anlässlich der LVB-Modellflugversammlung in Mönning. Foto: AC Ansbach

Günther Wisgickl

LSG Amberg trauert um Prof. Dr. Herbert Lausch

Die Mitglieder der Luftsportgruppe Amberg, der Luftsportgruppe Sulzbach-Rosenberg und des Segelflugvereins Grafenwöhr trauern um ihr langjähriges Mitglied Herbert Lausch.

Herbert Lausch absolvierte seine Segelflugausbildung in Aigen in der Steiermark, wo er sich beruflich aufhielt. 1968 wurde er Mitglied der Luftsportgruppe Sulzbach-Rosenberg. Auf dem Segelfluggelände Fichtelbrunn engagierte er sich vor allem für den Streckensegelflug. Bemerkenswert zur damaligen Zeit war ein freier Streckenflug mit der vereinseigenen SF27 über 318 km von Fichtelbrunn nach Bexbach im Saarland. Mit seinem Phoebus A nahm er auch an mehreren Oberpfälzer Meisterschaften in Weiden und beim Amberger Vergleichsfliegen teil. Im Hitzesommer 1976 gelang ihm von der Fichtelbrunner Winde aus eine Startüberhöhung von 3.100 m mit einer erreichten Höhe von 3.900 m MSL in der Oberpfälzer Thermik. Als 1980 der Fichtelbrunner Platz

nicht mehr genehmigungsfähig und befliegbar war (nur zwei Startstreifen von gut 300 m an beiden Enden, ansonsten nur ein Weg zum Seil ausziehen), schlossen sich die Sulzbacher Piloten den Grafenwöhrer Fliegern an, die zu dieser Zeit auf dem Army Airfield in Vilseck flogen, am Rande des Truppenübungsplatzes Grafenwöhr. Damals trat er auch dem SFV Grafenwöhr als Fördermitglied bei, was er 20 Jahre lang blieb. Als erster Vorstand (1977 - 1989) versuchte Herbert Lausch zusammen mit Felix Panzirsch im Zuge der Flurbereinigung den Fichtelbrunner Platz durchgehend zu pachten und voll nutzbar zu machen.

Als Mitte der achtziger Jahre auch in Vilseck nicht mehr geflogen werden konnte, schloss sich Herbert der LSG Amberg an. Als Professor für Materialkunde an der FH Nürnberg brachte er die besten Voraussetzungen für seine Tätigkeit als Bauprüfer mit, die er sehr gewissenhaft und humorvoll ausübte. Eine der schönsten Anekdoten über ihn berichtet, dass er während seiner Zeit als Direktor des



Prof. Dr. Herbert Lausch.

Foto: LSG Amberg

Stahlwerks der Maxhütte in Sulzbach-Rosenberg mit seinem Phoebus aus der Luft kontrollierte, ob der Stahl rechtzeitig angestochen wurde. Wir werden ihn vermissen und ihm stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Dr. Katrin Rogenhofer

FSV Kelheim trauert um zwei Gründungsmitglieder und Vorbilder

Der Flugsportverein Kelheim trauert um seine beiden Gründungsmitglieder Rudolf Goldberger und Hermann Leichtl. Beide waren seit der Vereinsgründung vor 67 Jahren Mitglied und haben den Verein auf vielfältigste Weise unterstützt. Sie konnten zu Lebzeiten zahlreiche Auszeichnungen entgegennehmen, bis hin zur Daidalos Medaille, dem Otto-Lilienthal-Diplom oder der Goldenen Fokkernadel.

In der Gründerzeit waren Rudolf und Hermann am Bau des ersten eigenen Segelflugzeugs in über 6.000 Arbeitsstunden, der Startwinde, den Flugzeughallen in Kelheim und auch später in Hienheim engagiert – mehr als man von einem Vereinsmitglied erwarten konnte. Während Rudolf Goldberger die aktive Fliegerei in den 80er Jahren aus gesundheitlichen Gründen beenden musste, war Hermann Leichtl bis ins hohe Alter von 80 Jahren noch aktiver Pilot. Auch nach der aktiven Fliegerei standen beide mit ihrem Fachwissen



Hermann Leichtl.

und ihren langjährigen Erfahrungen dem Verein stets zur Seite. Neben verschiedenen Ämtern im Verein konnte Hermann auf eine 50-jährige Fluglehrertätigkeit zurückblicken – er hat in dieser Zeit jedes aktive Mitglied mit ausgebildet.

Durch ihren unermüdlichen Einsatz haben sie ein Fundament geschaffen, auf



Rudolf Goldberger. Fotos: FSV Kelheim

dem noch heute die Säulen des Flugsportvereins Kelheim stehen.

Wir werden Rudolf und Hermann als Kameraden und Vorbilder in bester Erinnerung behalten!

Luitpold Kaspar

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