



Luftsport *Touch the sky* in Bayern

Ausgabe 3-2019

VERBAND

DSGVO – Entlastung
für das Ehrenamt

VERBAND

DAeC-Lobbyarbeit
für den Luftsport

SPORT

DM im Motorkunstflug
– drei Titel für Bayern

CAMO(+)

DE.MG.0503

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

**Prüforganisation und
Wirtschaftsdienst GmbH des LVB**

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

Inhalt

Kommentar:	
Politische Lobbyarbeit für den Luftsport	4

EDITORIAL 5

VERBAND

Fliegerärztetagung 2019 im Gröbenzeller "Stockwerk"	6
DSGVO – Entlastung für das Ehrenamt in Sportvereinen	7
FAI baut auf starken DAeC als Partner	7
Ist der Bayerische Wald zu retten?	8
Neuwagenkauf über CarFleet24 – LVB-Kooperation verlängert	8
Ehemaliger Fallschirm-Spartenvorsitzender Franz Huber verstorben	9
EU-Kommission regelt Betrieb und technische Anforderungen für UAS	9
Neues Video – "Mit der Kraft der Natur"	
LRSt-Einsatzpiloten erproben Rescuetrack	10
DAeC-Präsident zu Gesprächen bei Partnern für den Luftsport	11 - 12
DAeC zu Gast beim LBA – konstruktives und vertrauensvolles Gespräch	12
Kleines 1x1 für den Betrieb von Sportanhängern	14 - 16
BNetzA verschickt neue TKG- und EMVG-Bescheide	17
DAeC-Newsletter abonnieren	17
Whitepaper "Trennfläche FL 125"	18
Ülis Segelflugbedarf übernimmt Vertrieb für LX Navigation	18

TECHNIK

Prüfertagung für DAeC-UL-Flugprüfer	20
EASA SIB 2019-07 – Sicherheitsmitteilung übersetzt	20

LUFTSPORT-JUGEND

Jugendflugwoche und JVF Ostbayern	21 - 22
-----------------------------------	---------

SPORT

Deutsche UL-Meisterschaft in Mühldorf	23
UL-Bundeskommission senkt DAeC-Spartenbeitrag	24
LSG-B lässt erstes UL für 600 kg-UL zu	24
Weltmeisterschaft im Präzisionsflug	24
DM Motorkunstflug – drei von vier Titelträgern aus Bayern	25
Deutschlandflug 2019 – von Niedersachsen bis ins Alpenland	26
Helicopter World Cup – DHC-Team in England siegreich	26
Segelkunstflug-WM – Mathias Mühlbacher und Wolfgang Schieck in den Top Ten	27 - 28
Offene Hubschrauber-DM – die alten sind die neuen Meister	28

Maximilian Dorsch – 1.008 km mit LS4 neo!	29
Segelkunstflugehrgang in Karlstadt	30
Michael Sommer und Felipe Levin gewinnen punktgleich Segelflug-DM	31
Salzmann-Cup 2019 – Bayern gewinnt Teamwertung	32
Premiere in Kitzingen – LIMA 2019	32 - 33
DM Segelflug 2020 bei der LSG Bayreuth	33
Modellfluggeschichte von 1945-1959	33
Horizon Airmeet Donauwörth 2019	34
F5J-Wettbewerbe in Bayern	34 - 35
LVB-Modellflugtage 2019 in der Flugwerft Schleißheim	36
Modellflug-Segelflugmesse in Schwabmünchen	36
Funk-News für den Modellflug	37
LVB-Thermikpokal für Großseglermodelle 2019	37 - 38
Freiflug-Junioren erringen zwei EM-Silbermedaillen	38
Saalflyg-Europameisterschaft – Team Germany auf Rang drei	39
Deutsche Meisterschaft im Saalflyg 2019	39

CLUB-NEWS

90 Jahre Flugsport in Erbdorff	40 - 42
Vier fränkische Vereine erobern Blaubeuren	43
Trip der Ansbacher Motorfluggruppe nach Dänemark	44
Flugzeugtaufe beim LSC Ikarus Schleißheim	45
Streckenfluglager der LSG Bayreuth	45
Oberpfälzer Flieger besuchen militärische Anlage am Großen Arber	46
Wasserkuppe-Museum: Entdeckertour für Kinder und Jugendliche	46
Egried Trautenberg feiert 60-jähriges Fliegerjubiläum	47
Elf Jahre Kultevent "Rock im Hangar" beim SFC Lauf	47 - 48
Segelflieger wachen über "Rock im Park"	48
Zwei neue Fluglehrer beim LSC Schliersee	49
Ehrungen beim LSC Schliersee	49
Buchvorstellung: Windenstart und Startwinden	49
Aktion des FSC Würzburg – "Pilot für einen Tag"	50 - 51
Toller Flugtag bei Mallertshofener Modellfliegern	51
FC Eichstätt freut sich über zwei Alleinflüge an einem Wochenende	52
FSC Altfeld – mit vierzehn im Cockpit	52 - 53
Sunset-Flying beim LSV Beilingries	53
LRSt trauert um Richard Müller	54
AC Dachau trauert um Ehrenvorsitzenden Erich Haufe	54
MFG Kermess trauert um Karl Klassen	54
SFG Lechfeld und BwSFG FFB trauern um Wolfgang Binder	55
LSV Irsingen/Hesselberg trauert um Heinz Engruber	55

IMPRESSUM 55

TITELBILD

Bunter Horizont.	
Foto: Ian Dooley	1

Politische Lobbyarbeit für den Luftsport

Vor gut fünf Monaten haben mich die Delegierten auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung des Deutschen Aero Clubs zum Präsidenten gewählt. Ich nehme das Amt sehr ernst und verstehe vor allem die politische Lobbyarbeit als wesentlichen Schwerpunkt meiner Arbeit. Die vergangenen Wochen habe ich genutzt, um unsere Partner in der Politik und den Organisationen kennenzulernen. Ich freue mich sehr, dass ich bei den Terminen ausführlich Gelegenheit hatte, den DAeC und unsere berechtigten Anliegen zur Zukunftssicherung des Luftsports vorzustellen. Alle meine Gesprächspartner waren sehr interessiert und offen, die Atmosphäre war durchweg freundlich. Wie geht es jetzt weiter? Aus allen Gesprächen habe ich Themen und Aufgaben mitgenommen, die wir weiter gemeinsam bearbeiten müssen. Wir haben nun die

Chancen, unsere Anliegen jeweils mit Unterstützung der Führung auf der Spezialistenebene in den Behörden und Organisationen anzubringen.

Unsere Themen sind so komplex, dass nicht einer allein, auch nicht ein kleines Team diese bewältigen können. Glücklicherweise hat der DAeC sehr viele ehren- und hauptamtliche Mitarbeiter, die sich sehr kompetent und engagiert den vielfältigen Aufgaben widmen.

In einer so großen Gruppe bleibt es nicht aus, dass es zu bestimmten Themen unterschiedliche Auffassungen gibt. Damit können und müssen wir leben. Wenn wir aber erfolgreich sein wollen, ist es zwingend notwendig, dass wir nach außen gemeinsam auftreten und mit einer Stimme sprechen. Meinungsverschiedenheiten sollten intern, fair und möglichst schnell geklärt werden. Entscheidend dafür ist,



Stefan Klett

dass wir weiter miteinander reden und lösungsorientiert arbeiten.

Für Fragen, Anregungen und konstruktive Kritik bin ich jederzeit gerne da. Ich bin optimistisch, dass wir für die Zukunft gut aufgestellt sind.

Stefan Klett

JUNIORPILOTENSCHHEIN des Luftsport-Verband Bayern e.V.

ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.

Reserviere Dir jetzt den Juniorpilotschein-Koffer für dein FLUGPLATZFEST. Weitere Infos im Heft.

Mit Ausdauer und intensivem Einsatz zum Erfolg

Gerade in den Sommermonaten finden viele Wettbewerbe, Meisterschaften, aber u. a. auch Lehrgänge, Seminare und Trainingsmaßnahmen statt. Die Erwartungen und Ergebnisse sind dabei unterschiedlich, zudem kommt es auf die persönliche Einschätzung und Bewertung an.

Für alle Teilnehmer gilt jedoch das einfache Sprichwort "ohne Fleiß kein Preis". In dieser Ausgabe von "Luftsport in Bayern" gibt es die unterschiedlichsten, sportlichen Erfolgsmeldungen aus den Sparten Segelflug, Modellflug, Segel- und Motor-kunstflug, dem Ultraleichtflug sowie dem Hubschrauberfliegen. Egal auf welcher Ebene, ob im Verein, bei regionalen Wettbewerben oder Deutschen Meisterschaften oder internationalen Konkurrenzen wie insbesondere Europa- oder Weltmeisterschaften, wir gratulieren allen Siegern und Platzierten zu ihren Erfolgen und dabei beziehen wir ausdrücklich alle Luftsportler mit ein, denn auch Ferienpassaktionen o.ä. bringen „Gewinner“ hervor.

Sollte bei dem ein oder anderen die eigenen Vorstellungen nicht erreicht worden sein, so möchten wir dazu motivieren, sich für die nächste Saison neue Ziele zu setzen und völlig unabhängig von der Sparte den Spaß am Luftsport nicht zu verlieren. Zudem sollte unserer Meinung nach allein schon eine unfallfreie Saison Zufriedenheit auslösen und dazu passt auch die kurz vor Drucklegung veröffentlichte Information des Deutschen Aero Clubs, dass dieser nunmehr mit Jona Keimer einen neuen, jungen, aber sehr erfahrenen und qualifizierten Piloten hat gewinnen können, der den längere Zeit vakanten Vorsitz des Bundesausschusses Flugsicherheit übernommen hat und Vereinen und Mitgliedern mit seinem Know-how zur Verfügung steht.

Neue Benennungsobergrenze für Datenschutzbeauftragte

Der Deutsche Bundestag hat sich nach intensivem Austausch mit u.a. zahlreichen Sportorganisationen für eine neue Benennungsobergrenze für Datenschutzbeauftragte ausgesprochen. Zukünftig muss erst dann ein Datenschutzbeauftragter eingesetzt werden, wenn sich in Vereinen mindestens 20 Personen mit der automatisierten Verarbeitung von personenbezogenen Daten beschäftigen. Auch der Bayerische Landes-Sportver-



band (BLSV) hatte in den letzten Wochen und Monaten in vielen Gesprächen mit dem Bayerischen Innenministerium, dem Landesamt für Datenschutz und mit dem DOSB darauf hingewirkt, die Personengrenze nach oben anzupassen, entsprechend erfreut ist man beim BLSV über diese "Erfolgsmeldung".

DAeC intensiviert politische Lobbyarbeit für den Luftsport

Seit der außerordentlichen Mitgliederversammlung im April hat der Deutsche Aero Club (DAeC) mit Stefan Klett einen neuen Präsidenten, der sich u.a. zum Ziel gesetzt hat, die politische Lobbyarbeit auf

Bundesebene zu intensivieren. In den vergangenen Wochen hat er u.a. bereits Gespräche mit dem Präsidenten der internationalen Luftsportorganisation FAI (Fédération Aéronautique Internationale) sowie mit dem Direktor der EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) geführt.

Ende Juli war der DAeC-Präsident zu einem Informationsaustausch beim Koordinator der Bundesregierung für Luft- und Raumfahrt in dessen Wahlkreisbüro in Düsseldorf, und bei seinem Besuch im Bundesverkehrsministerium (BMVI) legte er dem Bundesminister Andreas Scheuer ein Themenpapier aus dem Blickwinkel des Luftsports vor.

Neue TKG- und EMVG-Bescheide

Weniger erfreulich war hingegen der Auftakt für eine neue "Beitragsrunde" der Bundesnetzagentur (BNetzA), die damit begonnen hatte, neue Beitragsbescheide nach TKG und EMVG für die Nutzung des Flugfunks am Boden und in der Luft zu versenden. Aber auch hierzu ist und bleibt der DAeC aktiv und nach wie vor läuft das Verfahren des DAeC gegen die Bescheide.

Während der Flugsaison veranstalten die Luftsportvereine neben dem normalen Trainings- und Flugbetrieb die unterschiedlichsten Aktionen, die Herbstausgabe des LVB-Magazins ist daher in der Regel immer etwas umfangreicher. Gerne veröffentlichen wir aber die uns zugesandten Artikel, bilden sie doch immer wieder einen interessanten, breit gefächerten Querschnitt der intensiven Vereinsarbeit – und darauf können die Vereine stolz sein.

LVB-Vorstand und -Geschäftsführung

**PARTNER
FÜR DEINEN
SPORT**

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

PARTNER DES LVB

Vor, während und nach dem Flug.

Fliegerärztetagung 2019 im Gröbenzeller “Stockwerk”

Das moderne Bürozentrum “Stockwerk” in Gröbenzell bei München war erstmals Veranstaltungsort für die inzwischen 36. Bayerische Fliegerärztetagung.

110 Teilnehmer waren der Einladung von LVB-Verbandsarzt Dr. Peter W. Frank gefolgt, der mit insgesamt zehn Fachvorträgen ein interessantes Programm zusammengestellt hatte. Das Luftfahrt-Bundes-

amt (LBA) hatte die Tagung mit acht Fortbildungsstunden anerkannt, von der Bayerischen Landesärztekammer gab es die Anerkennung für zehn CME-Punkte. Bei seiner Begrüßung dankte Dr. Peter Frank den Referenten, den Ausstellerfirmen und auch dem “Stockwerk“-Inhaber Christian Stock, der – auch weil er wie Frank meinte selbst begeisterter Flieger ist – den gesamten Bereich im Erdgeschoss freundlicherweise zur Verfügung gestellt hatte.

Zum veröffentlichten Programm gab es zum Auftakt eine kleine Umstellung, weil Dr. med. Jörg Siedenburg aus Berlin einen Anschlusstermin wahrnehmen musste, sein Vortragstitel lautete “Reisen mit Kindern”. Weitere Vortragstitel waren

u.a. “Vorhofflimmern”, “Multifokal-Linsen und Fliegertauglichkeit”, ein “Kardiologie-Update”, ferner “Neuerungen in der psychiatrischen Tauglichkeit” und interessante Beispiele/Fälle aus dem Fliegerärztlichen Ausschuss. Zum Ende der Tagung informierte LBA-Mitarbeiter Dr. med. Andreas Kirklies über “Aktuelles für die fliegerärztliche Praxis” und stand anschließend den Teilnehmern für Fragen zur Verfügung, bevor diesen abschließend die Teilnahmebestätigungen ausgehändigt werden konnten. Partnerfirmen der kleinen Ausstellung waren Ascensia, Bayer, Chiesi, Grünenthal, GSK, MSD, Oculus, Pfizer, Recordati, Vifor und Vistec.

Text/Fotos: HM



LVB-Verbandsarzt Dr. Peter W. Frank bei der Begrüßung und Eröffnung der Fliegerärztetagung.



Bei 110 Teilnehmern war der Anmeldeandrang kurz vor Tagungsbeginn am größten.



Blick in einen Teil des Vortragsraums mit einigen der Referenten im Vordergrund.

DSGVO – Entlastung für das Ehrenamt in Sportvereinen



Der Deutsche Bundestag hat sich für eine neue Benennungsobergrenze für Datenschutzbeauftragte ausgesprochen.

Gute Nachricht für die bayerischen Sportvereine: Die Benennungsobergrenze für Datenschutzbeauftragte wurde vom Deutschen Bundestag angepasst. Zukünftig muss erst dann ein Datenschutzbeauftragter eingesetzt werden, wenn sich in Vereinen mindestens 20 Personen mit der automatisierten Verarbeitung von personenbezogenen Daten beschäftigen. Insbesondere für einen großen Verband wie den BLSV mit über 4,6 Millionen Mitgliedschaften und rund 12.000 Vereinen ist das Thema Datenschutz von herausragender Bedeutung: Im Sportverein werden vielfach Daten mit Bezug zu Personen verarbeitet – sei es bei der Aufnahme in den Verein, bei Ergebnissen von Wettkämpfen, bei Teilnehmer- oder Telefonlisten bis hin zu Redebeiträgen in Protokollen oder Ehrungen auf einer Mitgliederversammlung. In allen Fällen handelt es sich um personenbezogene Daten, die in besonderem

Maß vor Missbrauch geschützt werden müssen.

Änderung der Benennungsgrenze für Datenschutzbeauftragte

Um den Datenschutz im Sportverein zu gewährleisten, wurde im letzten Jahr im Zuge der neuen Datenschutz-Grundverordnung der Europäischen Union (DSGVO) ergänzend durch den Bundesgesetzgeber festgelegt, dass Vereine dann einen Datenschutzbeauftragten benennen müssen, wenn sich in der Regel mindestens zehn Personen ständig mit der automatisierten Verarbeitung von personenbezogenen Daten beschäftigen. Dies hat in vielen Sportvereinen für Verunsicherung gesorgt. In seiner Sitzung am 27. Juni 2019 hat der Deutsche Bundestag nun einem neuen Gesetzesentwurf zugestimmt. Danach müssen von Verantwortlichen oder Auftraggebern eine Datenschutzbeauftragte bzw. ein Datenschutzbeauftragter benannt werden, soweit sie in der Regel mindestens 20 Personen ständig mit der automatisierten Verarbeitung personenbezogener Daten beschäftigen. Nun muss noch die Zustimmung des Bundesrates erfolgen, dann kann das Gesetz in Kraft treten.

BLSV-Präsident Jörg Ammon: Große Entlastung für das Ehrenamt.

Ziel der Gesetzesänderung war vor allem eine Entlastung der kleinen und mittleren Unternehmen sowie ehrenamtlich tätigen Vereine. Der BLSV unterstützt diese Entwicklung und hat in den letzten Wochen und Monaten in vielen Gesprächen mit dem Bayerischen Innenministerium, dem Landesamt für Datenschutz und mit dem DOSB darauf hingewirkt, die Personengrenze nach oben anzupassen. BLSV-Präsident Jörg Ammon: "Das Thema Datenschutz ist uns immens wichtig. Umso mehr freut es uns, dass unsere Gespräche erfolgreich waren und jetzt eine gute Lösung für die bayerischen Sportvereine gefunden wurde. Die neue Regelung ist eine große Entlastung für die ehrenamtliche Arbeit in unseren Sportvereinen und sie gibt Sicherheit, da nun wesentlich weniger Vereine einen eigenen Datenschutzbeauftragten bestimmen müssen. Auch zukünftig wollen wir mit dem Thema Datenschutz verantwortungsbewusst umgehen und uns auf diesem Gebiet modern und zukunftsorientiert aufstellen

BLSV-PR

FAI baut auf starken DAeC als Partner

DAeC-Präsident Stefan Klett hat anlässlich seines Amtsantritts Anfang Juli in Lausanne den Präsidenten der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) Bob Henderson besucht. Dieser erläuterte seine Ziele auf internationaler Ebene und bat den DAeC um aktive Mitgestaltung.

"Der DAeC wird seine aktive Rolle in der Weltgemeinschaft angemessen umsetzen", versprach Stefan Klett dem FAI-Präsidenten. Das Gespräch fand in angenehmer Atmosphäre und im Beisein von FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel und Finance Director Jean-Claude Weber statt. Unter anderem Thema: die Vision für eine mögliche Strategie, um den Luftsport Teil der olympischen Wettkämpfe werden zu lassen. Zudem diskutierten die Gesprächspartner die Optimierung der weltweiten Sportwettbewerbe und tauschten sich über mögliche Chancen im Hin-

blick auf unbemannte Flugsysteme aus. "Wir, die FAI, bauen auf unseren starken Partner Deutschland", sagte Henderson. Klett und Henderson waren sich einig, dass die Braunschweiger Charta erhalten bleiben soll und ein Termin mit dem Braunschweiger Oberbürgermeister zuträglich wäre, um den Erhalt historischer Flugzeuge auch weiterhin sichern zu können. Die Charta ist das Grundlagendokument zum Betrieb und Erhalt historischer

Luftfahrzeuge. Diese Charta ist kein Gesetz, vielmehr hilft sie, bei Restaurierungen Fehler zu vermeiden, und sie gibt Anregungen, wie die Arbeit dokumentiert werden kann. Sie steht für eine freiwillige Selbstverpflichtung. Abschließend lud Klett Henderson herzlich zur DAeC-Gala ein, die am 22. November in Schleißheim bei München stattfinden wird.

Text/ Foto: DAeC-PR



Antrittsbesuch des DAeC-Präsidenten Stefan Klett (2.v.re.) bei FAI-Präsident Bob Henderson (re.), FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel und Finance Director Jean-Claude Weber.

Ist der Bayerische Wald zu retten?

Auch wenn US-Präsident Trump es anders sieht: Der Klimawandel ist im vollen Gange! Hitze, Schädlinge und Pilzbefall lassen unsere Wälder leiden. Sind die bayerischen Wälder noch zu retten?

Olaf Schmidt, der Präsident der Bayerischen Landesanstalt für Wald- und Forstwirtschaft, glaubt nicht an ein großes Waldsterben, aber an vielfältige Auswirkungen und umfangreiche Veränderungen des Waldbildes in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. Aber die Folgen des Klimawandels sind bereits dramatisch. In Unterfranken hat sich z.B. die Erde seit Beginn zuverlässiger, flächendeckender Messungen im Jahr 1881 um 0,9 Grad erwärmt. Im gleichen Zeitraum stieg die Temperatur in Unterfranken um zwei Grad! Dazu kommt die rasche Folge besonders heißer und trockener Sommer, wie z.B. 2015 und 2018. Außerdem liegen wir seit etwa 25 Jahren immer über dem Jahresmittel der Temperatur des Referenzzeitraumes 1960 bis 1990. Daher ist es nicht verwunderlich, dass sich die Situation in Bayerns Wäldern unvermindert zuspitzt. Nach Auskunft des Bayerischen Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten beträgt das Ausmaß des Schadens bereits im 1. Halbjahr 2019 durch Insekten, Trockenheit, Sturm und Schneebruch rund vier Millionen Festmeter Holz, wobei die Fichte wie in den Vorjahren die am meisten betroffene Baumart ist: Bereits im ersten Halbjahr dieses Jahres mussten drei Millionen Festmeter Fichtenholz geschlagen werden. Hauptsächlich der Borkenkäfer, aber auch Sturm- und Schneebruch in den Alpen waren die Gründe.



Bei den LRSt-Erkundungsflügen zu Waldschäden bieten sich teils erschreckende Anblicke.

Noch dramatischer ist die Situation in Unter- und Mittelfranken geworden. Große Eichenflächen wurden durch die Raupen des Schwammspinners kahlgefressen. Großflächiges Absterben der Kiefern in Mittelfranken (340.000 Festmeter Holz) und Unterfranken (100.000 Festmeter Holz). Mehr als die Hälfte der gemeldeten Schäden sind allein in diesen beiden Regierungsbezirken aufgetreten. Dazu kommen die trockenheitsbedingten Ausfälle an der Buche. Rund 84.000 Festmeter der in Bayern insgesamt betroffenen Buchen entfallen auf Unterfranken. Um diese Schäden möglichst umfassend und schnell zu dokumentieren, bedienten sich die Forstbehörden der Luftrettungsstaffel Bayern (LRSt). In mehreren Flügen wurde der Zustand der befallenen Bäume aus der Luft beurteilt. Die Flüge führten u.a. über die Regierungsbezirke Unter-, Mittel- und Oberfranken, teils mit erschreckenden Ergebnissen. Hat der Wald wirklich noch eine Chance?

Wenn der Wald auch zukünftig seine Aufgaben als Trinkwasserschutz, als Biotop für Tiere, als Erosionsschutz, als Erholungsgebiet der Menschen und als CO₂-Wandler weiter erfüllen soll, muss sofort

gehandelt werden. Für Präsident Olaf Schmidt steht fest, dass nur die in Bayern heimischen Baumarten mit größerer Trockenheits- und Wärmetoleranz zu halten sein werden. Dazu gehören Feldahorn, Hainbuche, Speierling, Französischer Ahorn, Elsbeere, Mehlbeere oder Spitzahorn. Dazu kommen Salweide, Sandbirke, Zitterpappel und Vogelbeere. Sie können wichtig werden, wenn Gebiete rasch wieder bewaldet werden sollen. Wir setzen unsere Hoffnung aber auch auf südosteuropäische Arten wie Silberlinde, Balkaneiche, Zerreiche, Flaumeiche, Hopfenbuche oder Mannesche.

Für diesen "Wald der Zukunft" kommt Unterfranken eine wichtige Vorreiterrolle zu. Als wärmste Region Bayerns werden die Folgen des Klimawandels hier zuerst sichtbar und erfordern entsprechende Maßnahmen und Veränderungen, die für andere Regionen Vorbild sein können. Die Luftrettungsstaffel Bayern wird als verlässlicher Partner der Forstbehörden für den Großüberblick zur Verfügung stehen, denn wer oben ist, sieht mehr.

Text/Foto: Karl Herrmann

Neuwagenkauf über CarFleet24 – LVB-Kooperation verlängert



Die Kooperation des LVB mit CarFleet24 läuft unverändert weiter.

CarFleet24 bietet LVB-Mitgliedern über sein Webportal ein deutliches Plus an Transparenz bei einem Neuwagenkauf, komfortabel ist auch ein markenübergrei-

fender Konfigurator sowie erweiterte Funktionalitäten.

Zum Angebot gehört natürlich auch der Zugriff auf attraktive Konditionen von über 120 autorisierten Vertragshändlern und Leasinggesellschaften. LVB-Mitglieder können ihr Wunschfahrzeug ganz nach individuellen Vorstellungen konfigurieren und erhalten im Anschluss daran eine Übersicht zu attraktiven Barkaufangebo-

ten direkt von den größten und leistungsfähigsten Vertragshändlern aus ganz Deutschland. Ergänzt wird der Service um z. B. Leasing- und Finanzierungsangebote.

Die Startseite von CarFleet24 lautet www.carfleet24.de, Passwort: luftsport.

HM

Ehemaliger Fallschirm-Spartenvorsitzender Franz Huber verstorben

Vorstand, Sportbeirat und die Fallschirmsportkommission des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) trauern um ihren früheren Fallschirmsprungreferenten Franz Huber.

Der gebürtige Regensburger Franz Huber war über 15 Jahre lang (2000 – 2015) Vorsitzender der Fallschirmsprungsparte im LVB. Er war kein Mensch, der sich

selbst in den Vordergrund gestellt hat, sondern immer im Hintergrund für den Fallschirmsport und den Verband tätig war. Franz Huber lebte im Zentrum von Regensburg mit seiner Lebensgefährtin und ist im Juli im Alter von nur 55 Jahren gestorben. Wir werden ihm stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Monika Noll/HM



Franz Huber nach einem seiner letzten Fallschirmsprünge. Foto: Monika Noll

EU-Kommission regelt Betrieb und technische Anforderungen für UAS

Die EU-Kommission formuliert in der Durchführungsverordnung 2019/947 Regeln für den Betrieb unbemannter Luftfahrtsysteme (UAS). In der Delegierten Verordnung 2019/945 hält die Behörde technische Anforderungen für UAS fest. Beide Verordnungen traten zum 1. Juli 2019 in Kraft.

„Im einheitlichen europäischen Luftraum können unbemannte Luftfahrzeuge – unabhängig von ihrer Masse – und bemannte Luftfahrzeuge, seien es Flugzeuge oder Hubschrauber, nebeneinander betrieben werden“, heißt es im ersten Absatz der Durchführungsverordnung, die am 11. Juni von der EU-Kommission veröffentlicht worden ist.

Die Einführung des U-Space, eines Luftraums für den Betrieb von UAS, führt das Dokument in Absatz 26 wie folgt aus: „Das „U-Space-System“ einschließlich seiner Infrastruktur, Dienste und Verfahren für den sicheren UAS-Betrieb, das deren Einbeziehung in das Luftfahrtsystem unterstützt, ist zwar noch im Aufbau, doch mit

dieser Verordnung sollten bereits jetzt Anforderungen an die Umsetzung der drei Grundpfeiler des U-Space-Systems festgelegt werden – Registrierung, Geo-Sensibilisierung und Fernidentifikation –, die es weiter zu vervollständigen gilt.“

Europe Air Sports und DAeC haben inzwischen ihre Position zum U-Space bereits unmissverständlich klargemacht (mehr dazu auf www.daec.de). Die Durchführungsverordnung legt zudem fest, dass auf Basis der Delegierten Verordnung 2019/945 UAS künftig in drei Kategorien eingeteilt werden: offen, speziell und zulassungspflichtig. Außerdem führt sie



künftige Anforderungen an Betreiber und Hersteller aus.

Auch der Modellflug wird in Absatz 27 thematisiert: „Nachdem Flugmodelle als UAS gelten und dem Flugmodellbetrieb in Vereinen und Vereinigungen ein gutes Sicherheitsniveau bescheinigt wird, sollte es auch unter Berücksichtigung der in den Mitgliedstaaten vorhandenen bewährten Verfahren einen nahtlosen Übergang von den verschiedenen nationalen Systemen zum neuen Rechtsrahmen der Union geben, damit Flugmodell-Vereine und -Vereinigungen ihren Betrieb unverändert fortführen können.“

„Wir setzen alles daran, künftig noch mehr in Entscheidungen miteinbezogen zu werden, um den Luftsport, so wie wir ihn kennen und schätzen, auf europäischer und nationaler Ebene zu erhalten“, sind sich DAeC-Präsident Stefan Klett und DAeC-Generalsekretär Hubertus von Samson im Hinblick auf die beiden Verordnungen einig.

Text/ Foto: DAeC-PR

Neues Video – “Mit der Kraft der Natur”

Er hat es wieder getan:

Der Rapper und Segelflieger Martin Balzer, auch bekannt als “das große M”, hat zusammen mit der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd ein zweites, richtig gutes Video übers Segelfliegen gemacht: “Mit der Kraft der Natur” (<https://www.youtube.com/watch?v=eamcHQ66YXQ&feature=share>). Aufgenommen, produziert, gemischt und gemastert wurde das Video



Martin Balzer “in action”.

im Randomworks Homestudio vom “großen M”.

Mehr über die Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd auf <http://www.FIG-GD.de> und über “Das große M” auf www.das-grosse-m.de. Unbedingt anschauen!

DAeC-PR

LRSt-Einsatzpiloten erproben Rescuetrack

Bestes Flugwetter ermöglichte beim 22. Lehrgang für das Führungspersonal der Luftrettungsstaffel Bayern (LRSt) den problemlosen Anflug zum Verkehrslandeplatz Giebelstadt.

Hier und an der Staatlichen Feuerweherschule in Würzburg konnten die 24 Teilnehmer ein arbeitsreiches Wochenende erfolgreich abschließen. Präsident Karl Herrmann überreichte allen Teilnehmern zum Lehrgangsende die Bestätigung der erfolgreichen Teilnahme an diesem Intensivlehrgang. Damit erfüllen alle Teilnehmer die Voraussetzung, Führungsfunktionen in der Staffel wie z.B. das Amt eines Stützpunktleiters zu übernehmen.

Hinter den Teilnehmern lagen zwei anstrengende, arbeitsintensive Tage, aber auch Zeit um persönliche Kontakte mit den Kameraden aus den anderen Flugbereitschaften zu knüpfen. Doch ohne die Unterstützung der Staatlichen Feuerweherschule Würzburg wäre der Wochenendkurs nicht durchführbar gewesen: Qualifiziertes Lehrpersonal, Transport zum Flugplatz, Übernachtungen und Küchenbenutzung waren selbstverständliche Dienste, die der LRSt bereitgestellt wurden. Im weiteren Verlauf des Lehrgangs nahm die Einführung der Piloten in den BOS-Digitalfunk breiten Raum ein, und alle waren sich einig, dass es Stephan Brust gelungen war, die komplexe Thematik mit den Funkgeräten praxisnah zu vermitteln. Damit bekamen die Piloten das Wissen

vermittelt, um ihren Luftbeobachtern notfalls hilfreich zur Seite zustehen.

Rescuetrack

Ein weiterer Schwerpunkt war die Einführung in die Funktionen des Rescuetrack-Systems der Firma Convexis zum Zwecke der Flugverfolgung, Positionsdaten- und Einsatzübermittlung an Luftbeobachter und ILS. Nach der theoretischen Einführung wurde das System dann von den Piloten in der Praxis erprobt. Fazit: Wenn das System seine "Kinderkrankheiten" überwunden hat und eine Konzeption zur bayernweiten Ausstattung der Luftbeobachter erarbeitet und durch das Innenministerium abgesegnet ist, würde Rescuetrack die Arbeit der LBO und der ILS er-

heblich erleichtern. Ein Verzicht auf die Kartenschulung der LBO kann trotzdem nicht erfolgen, da Karten auch weiterhin als Rückfallebene Verwendung finden müssen. Die Staatliche Feuerweherschule Würzburg wird die Erprobung fortsetzen und plant, bis spätestens Sommer 2020 ein abschließendes Konzept vorzulegen.

LBO-Schulung

Auch in der Praxis waren die Staffelpiloten gefordert, die als Luftbeobachter (LBO) fungierten. So lauteten ihre Aufträge z.B. wie folgt:

- Waldbrandüberwachung auf vorgegebener Route (Kurs- und Zeitberechnungen)
- Einbau des BOS-Gerätes ins Flugzeug und Probetrieb
- Anfertigen von Detailaufnahmen einer Mainbrücke aus unterschiedlichen Richtungen (mit Auswertung der Aufnahmen nach dem Flug)
- Abgeben von Verkehrsmeldungen beim Überfliegen der Autobahn
- Meldung der erreichten Wendepunkte an die Einsatzleitung und Dokumentation der Qualität des Funkverkehrs
- Unterstützung des Piloten bei der Überwachung des Luftraums.



Für die Erprobung von Rescuetrack war erstmals der neue, feuerrote "Schnelle Einsatzhubschrauber (SEH)" aus der Oberpfalz im Einsatz. Der R 66 mit Turbinenantrieb wird von Jörg Herrmannsdörfer der Staffel und dem Innenministerium mit Sonderbedingungen zur Verfügung gestellt.

Foto: Jörg Herrmannsdörfer

Vertieft wurden die praktischen LBO-Erfahrungen der Piloten durch die Ausführungen von Hermann Stieber, langjähriger Lehrgangleiter bei der LBO Ausbildung. Nach der Präsentation der Lehrinhalte bei den LBO-Ausbildungsstufen I (Grundlehrgang) und III (Fortbildungslehrgang), zeigte er die Folgerungen für die Inhalte der Lehrgänge Stufe II (Ebene der Flugbereitschaften) auf. Hier stehen im fliegerischen Teil die Stützpunkt- und Flugbereitschaftsleiter in der Pflicht.

Abschließender Themenbereich war die Luftrettungsstaffel als Organisation. Aufbau und Struktur, Meldewesen, Dienstordnungen und Satzung waren ebenso zu besprechen wie das Abrechnungswesen und die Versicherung der LRSt-Mitglieder. Nachdem keine Fragen mehr offen, die Teilnehmer zufrieden, aber etwas erschöpft waren, wurden sie mit dem Dank des Präsidenten für ihre Teilnahme verabschiedet.



In enger Kooperation: der VLP Giebelstadt und die Staatliche Feuerweherschule Würzburg, die Gastgeber des Lehrgangs.

Foto: Karl Herrmann jun.

Karl Herrmann jun.

DAeC-Präsident zu Gesprächen bei Partnern für den Luftsport

Im Juli stellte sich der Präsident des Deutschen Aero Clubs (DAeC) Stefan Klett bei wichtigen Partnern für den Luftsport vor. Er präsentierte die dringenden Themen der Luftsportler und bat um Unterstützung.

Noch näher dran an den Entscheidern

Bei seinem Gespräch im Bundesverkehrsministerium (BMVI) legte er dem Bundesminister Andreas Scheuer ein Themenpapier vor. Besonders wichtig ist dem DAeC nach wie vor der Erhalt beziehungsweise die Erweiterung des frei zugänglichen Luftraums.

Bei dem Treffen in der Bundeshauptstadt zeigte sich deutlich: Erfolgreiche Verbandsarbeit ist Teamsport. Denn bereits einige Wochen zuvor hatten sich Eberhard Laur, Präsident des BWLV sowie Hans-Joachim Pross, BWLV-Vizepräsident, mit BMVI-Staatssekretär Steffen Bilger ausgetauscht und wichtige regionale Themen platziert. Bilgers Wahlkreis liegt in Ludwigsburg.

Um die aktuellen Themen zu vertiefen, reiste Klett gemeinsam mit DAeC-Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna nach Berlin und dort trafen sie ebenfalls Staatssekretär Steffen Bilger. Sie wiesen im Gespräch auch auf das Gefahrenpotenzial, das durch die wachsende Anzahl von Windkraftanlagen in Flugplatznähe und deren anwachsende Höhe ausgeht, hin.

Ebenfalls auf der Agenda: die geplante Revision der Landeplatzlärmschutzverordnung (LLVO), die bisher nicht berücksichtigte Luftsportgeräte mit einbeziehen soll.

“Das würde für viele Plätze des Luftsports dazu führen, dass diese mit dem Überschreiten von 15.000 Flugbewegungen pro Jahr unter die Regelungen der LLVO fallen. Die Konsequenz wären Start- und Landeverbote in den wichtigen Kernzeiten für den Sport- und Ausbildungsbetrieb, insbesondere am Wochenende”, erklärt von Samson-Himmelstjerna.

Auch die Klärung der Zuständigkeit für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen gem. Art. 16 der neuen DVO (EU) 2019/947 für den Modellflug ist im Themenpapier verankert. Des Weiteren bat der DAeC darum, Erleichterungen für die Ausbildung des PPL(A)-Lehrers (FI) zu ermöglichen.

Wir in Europa – EASA

In der zweiten Julihälfte besuchte DAeC-Präsident Stefan Klett gemeinsam mit Vertretern des DAeC den Direktor der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) Patrick Ky. Auf der Agenda standen der U-Space und weitere wichtige Themen. Im Hinblick auf den U-Space bezog der DAeC klar Stellung: Unbemannte Luffahrtssysteme müssen sich in die bestehenden Luftraumstrukturen integrieren, sodass Allgemeine Luffahrt und Luftsport nicht benachteiligt werden. Aus Sicht des Verbandes sei der Zeitdruck durch die EU-Kommission sehr hoch, und auch die Deutsche Flugsicherung übe in diesem Thema massiven Druck aus. An dieser Stelle forderte der DAeC erneut deutlich ein, als wichtiger Stakeholder in die Gestaltung des U-Space aktiv miteinbezogen zu werden. “Das viel geschol-

tene angebliche Bürokratiemonster EASA zeigte sich als kommunikativer Teamplayer in Sachen Beteiligung und Neuordnung im Sinne der Flugsicherheit im Luftraum. “Wir werden Europe Air Sports und



Auf eine gute Zusammenarbeit: DAeC-Präsident Stefan Klett und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (l.).



Thomas Jarzombek sicherte dem Luftsport seine Unterstützung zu.



EASA- und DAeC-Vertreter trafen sich in der Kölner EASA-Zentrale.

den DAeC informativ eng einbinden und freuen uns über die Mitwirkung“, kommentierte Ky. Auch in der Vereinfachung für PPL(A)-Lehrer ist die EASA aktiv. Ky stellte dem DAeC in Aussicht, dass die Forderung nach CPL Theorie in die Kompetenzüberprüfung verschoben werden soll und nicht mehr separat geprüft werden muss.

Das Gespräch fand im Beisein von DAeC-Generalsekretär Hubertus von Samson und Mike Morr, der für den Bundesausschuss Unterer Luftraum tätig ist, sowie den Vertretern der EASA Dominique Roland, Eleonora Italia, Maria Algar-Ruiz, Boudewijn Deuss und Bernard Bourdon statt. Weitere zentrale Punkte des Dialogs waren die verstärkte Beteiligung des DAeC in Workgroups, realisiert durch Europe Air Sports, und eine noch stärkere Information des Verbandes durch direkte Ansprechpartner in Reihen der EASA.

Wirtschaftsfaktor Luftfahrt – BMWI

In der zweiten Juliwoche führte der DAeC-Präsident mit dem Koordinator der Bundesregierung für Luft- und Raumfahrt Thomas Jarzombek in dessen Wahlkreisbüro in Düsseldorf ein Gespräch. Jarzombek wurde im April 2018 vom Bundeskabinett zum Koordinator ernannt. Diese Position ist im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie angesiedelt.



DAeC-Präsident Stefan Klett (l.) und DAeC-Generalsekretär Hubertus von Samson (r.) im Gespräch mit Staatssekretär Steffen Bilger.

Seine Aufgabe ist es, Maßnahmen zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luft- und Raumfahrt in den Bereichen Forschung und Entwicklung zu bündeln. „Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt spielen bei den Innovationen in der Luftfahrt durchaus eine wichtige Rolle“, betonte Stefan Klett. „Fliegen mit Elektroantrieb ist beispielsweise eins der aktuellen Themen.“ Nicht zu unterschätzen sei die Nachwuchsarbeit, denn oft werde das Interesse für berufliche Karrieren in der Luftfahrt auf dem Flugplatz geweckt. Kurzfristige wirtschaftliche Interessen dürften den Luftsport nicht gefährden. Bestrebungen der Industrie, für kommerziell genutzte Drohnen besondere Lufträume

einzurichten, seien langfristig nicht zielführend. Außerdem interessierte sich der Koordinator für die DAeC-Positionen zum Bau von Windenergieanlagen in Flugplatznähe. Der DAeC hatte mehrfach auf verschiedenen politischen Ebenen auf die ernste Gefahr durch die Anlagen hingewiesen. Grundsätzlich waren sich die Gesprächspartner einig, dass die Zuständigkeitsbereiche der Luftfahrtbehörden respektiert werden müssen. Nicht akzeptabel sei es, wenn beispielsweise Untere Landschafts-schutzbehörden ihre Forderungen, die nicht in ihrer Kompetenz liegen und die Luftfahrt betreffen, durchsetzen wollen.

Text/Fotos: DAeC-PR

DAeC zu Gast beim LBA – konstruktives und vertrauensvolles Gespräch

Ein konstruktiver Austausch zwischen dem DAeC und dem Luftfahrt-Bundesamt für das Wohl des Luftsports wird auch in Zukunft großgeschrieben.

DAeC-Präsident Stefan Klett besuchte am 26. Juni zum ersten Mal in seiner neuen Funktion den Präsidenten des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA), Jörg Mendel. DAeC-Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna und LBA-Abteilungsleiter Technik und Umweltschutz Thomas Burlage waren ebenfalls mit von der Partie.

“Es war ein ausgesprochen konstruktives und vertrauensvolles Gespräch in lockerer Atmosphäre“, freute sich Klett. Mendel sehe LBA und DAeC in einer Partnerschaft zum Wohle des Luftsports und habe sich auch bei kritischen EASA-

Themen für einen offenen Austausch ausgesprochen. “Wir haben unsere Gesprächspartner natürlich zum Gegenbe-

such und zum gemeinsamen Segelflug eingeladen“, so Klett weiter.

Text/ Foto: DAeC-PR



DAeC-Präsident Stefan Klett (2.v.r.) gemeinsam mit Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna (2.v.l.) zu Gast beim LBA-Präsidenten Jörg Mendel (r.) und LBA-Abteilungsleiter Thomas Burlage.

MEHR FOCUS GEHT NICHT



ab **299€***

FORD FOCUS TURNIER
1.0 | EcoBoost, 125 PS (92 kW)

ICH
DEIN
AUTO

***DEINE MTL. ASS-KOMPLETTRATE:**

- »inkl. Ganzjahresreifen »Kfz-Versicherung »Kfz-Steuer
- »Überführungs- und Zulassungskosten »keine Anzahlung /Schlussrate
- »12-Monatsverträge »19% MwSt. »Inspektion

20.000 km oder 30.000 km Jahresfreilaufleistung (5.000 Mehrkilometer gegen Aufpreis möglich). Angebot gilt vorbehaltlich etwaiger Änderungen und Irrtümer. Gelieferte Fahrzeuge können von der Abbildung abweichen. Stand: 05.08.2019.

Kleines 1x1 für den Betrieb von Sportanhängern

Segelflieger, Ballonfahrer und auch andere Luftsportler nutzen zum Transport und zur Verwahrung der wertvollen Sportgeräte Kfz-Anhänger. Dabei gibt es ein paar rechtliche Vorgaben zu beachten.

Höchstgeschwindigkeit

In Deutschland dürfen Gespanne üblicherweise auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen lediglich 80 km/h fahren. Eine Ausnahme davon ist die sogenannte 100er-Regelung. Bei Vorliegen der Voraussetzungen erhält der Anhänger die 100er-Plakette und eine Eintragung in den Fahrzeugpapieren. Diese Ausnahmegenehmigung gilt seit 2005 nicht mehr nur für das jeweils genehmigte Gespann, sondern für einen Anhänger mit jedem geeigneten Zugfahrzeug.

Die gesiegelte Plakette muss auf der Rückseite des Anhängers angebracht werden, auf dem Zugfahrzeug ist dies nicht mehr erforderlich.

Um mit dem Gespann dann auch 100 km/h fahren zu dürfen, müssen aber alle Voraussetzungen erfüllt sein:

- Das Zugfahrzeug muss mehrspurig sein, über ein Antiblockiersystem verfügen und darf nicht mehr als 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse haben.
- Die zulässige Gesamtmasse des Anhängers darf die Leermasse des Zugfahrzeugs nicht überschreiten.
- Die Reifen des Anhängers dürfen nicht älter als sechs Jahre sein und die Geschwindigkeitsklasse der Reifen muss mindestens L (120 km/h) sein.
- Der Anhänger muss für Tempo 100 km/h geeignet sein.
- Die Stützlast des Zugfahrzeugs muss annähernd erreicht werden, darf aber nicht überschritten sein.

Es sollte unbedingt vor jeder Fahrt überprüft werden, ob noch immer alle Voraussetzungen (wie u.a. das Alter der Reifen) erfüllt sind.

Bei einer Nachrüstung oder nachträglichen Beantragung der 100er-Zulassung, muss der Anhänger von einer technischen Prüforganisation, wie TÜV oder DEKRA, überprüft werden. Diese erteilt eine Bestätigung in Form eines Prüfberichts. Mit diesem und den Fahrzeugpapieren des Anhängers erhält man bei der Zulassungsstelle die Tempo-100-Plakette. Die Ausnahmegenehmigung erlischt, sobald der Anhänger den oben genannten

Anforderungen nicht mehr entspricht. Im Ausland gelten die jeweiligen nationalen Vorschriften. Vor einer Reise sollte man sich unbedingt hierüber informieren, teils gelten empfindliche Bußgelder / Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen.

In Dänemark, Schweden, Norwegen, der Schweiz und Italien dürfen Gespanne generell maximal 80 km/h schnell fahren. In den Niederlanden, Luxemburg, Litauen und Kroatien gilt Tempo 90 km/h auf Autobahnen, in Portugal 100 km/h und in Frankreich (unter 3,5 t) sogar 130 km/h.

Da das Fahrzeuggespann in Deutschland aber nur bis 100 km/h zugelassen und damit als verkehrssicher geprüft wurde, sollte aus Sicherheitsgründen nur 100 km/h schnell gefahren werden. Im Falle eines Unfalles könnte es sonst auch Schwierigkeiten mit der eigenen Versicherung bei der Regulierung geben.

Bremssicherung

Bei der "Holland-Öse" handelt sich um eine Öse, an der das Abreißseil befestigt

werden muss oder sollte. Ein Abreißseil ist ein Metallkabel, das an der Zugdeichsel befestigt ist und als Sicherheitsvorrichtung dient, falls die Anhängerkupplung sich während der Fahrt vom Kugelkopf lösen sollte. Es ist mit der Bremse des Anhängers verbunden und betätigt diese im Falle des Lösens vom Zugfahrzeug. Vollerorts wird das Seil einfach über die Anhängerkupplung des Zugfahrzeugs gelegt. In anderen Ländern ist dies teils nicht zulässig und kann mit bis zu mehreren hundert Euro Bußgeld bei Verstößen geahndet werden.

In Österreich ist ebenfalls lediglich das Vorhandensein einer "Sicherungsverbindung" Pflicht, das Gesetz sagt aber nichts darüber aus, ob diese fest mit dem Zugfahrzeug verbunden sein muss.

Auch in der Schweiz gibt es keine gesetzliche Regelung, wie und wo das Abreißseil am Zugfahrzeug angebracht werden muss. In der Praxis wird es aber so gehandhabt, dass das Abreißseil auf jeden Fall durch eine feste Öse mit dem Zugfahrzeug verbunden werden muss.



Für die Nutzung der 100er-Plakette sind einige Kriterien zu beachten.

Foto: HM

In den Niederlanden ist eine Losrißeinrichtung Pflicht. Das Seil muss z.B. mittels einer Öse fest mit dem Zugfahrzeug verbunden sein. Diese Einrichtungen werden umgangssprachlich als "Holland-Öse" bezeichnet.

Selbstverständlich müssen sich nach dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr auch Führer von in Deutschland zugelassenen Gespannen an die Vorschriften der anderen Länder halten. Allgemein bekannt ist, dass die Bußgelder für Verkehrsübertretungen im Ausland sehr häufig wesentlich höher sind als in Deutschland.

Zulassung

Sportanhänger können mit drei unterschiedlichen Kennzeichen im Straßenverkehr bewegt werden. Besonders interessant ist die zweckgebundene Zulassung mit grünem Kennzeichen.

Spezialanhänger nach § 3 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. e FZV zur Beförderung von Segelflugzeugen für Sportzwecke sind Anhänger, die spezielle, bauliche Einrichtungen oder Ausstattungen aufweisen, so dass damit Segelflugzeuge für Sportzwecke transportiert werden können.

Besonders wichtig: Der Anhänger darf nur zweckgebunden zum Transport des jeweiligen Sportgeräts eingesetzt werden, ansonsten drohen Strafen wegen Steuerhinterziehung bzw. Verstoß gegen das Pflichtversicherungsgesetz, da sowohl die Steuerbefreiung wie auch die Befreiung von der Versicherungspflicht erlöschen, wenn der Anhänger zu anderen Zwecken verwendet wird, beispielsweise für einen Umzug.

Der Anhänger ist zulassungsfrei, wenn er ein mit speziellen baulichen Merkmalen ausgestatteter Anhänger ist und für solche Beförderungen verwendet wird. Er benötigt ein amtliches Kennzeichen nach § 8 FZV, dieses hat die Farbe "grün", es wird eine Zulassungsbescheinigung Teil 1 ausgestellt. Zulassungsfreie Anhänger sind nach § 3 Nr. 1 KraftStG von der Steuer befreit.

Zur Hauptuntersuchung muss der Anhänger natürlich trotzdem vorgestellt werden.

Versicherung

Ein solcher Sportanhänger unterliegt nicht der Versicherungspflicht. Der Anhänger ist, wenn angekoppelt, über das Zugfahrzeug mitversichert. Trotzdem ist es empfehlenswert, eine Versicherung abzuschließen, da Schäden durch einen abge-



#VFR ins Ausland



Cross Border Information

Ideales Handbuch mit länderspezifischen Besonderheiten für Reisen quer durch Europa!

Europäische Luftfahrtkarten

... der Serie Visual/VFR 500: Austria, Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, France, Hungary, Italy, Netherlands, Poland, Portugal, Switzerland, Spain



EISENSCHMIDT
DPS GROUP

koppelten Anhänger nicht versichert sind. So kann z.B. die Feststellbremse versagen oder sie wurde nicht angezogen und der Anhänger kommt unkontrolliert ins Rollen.

Auch eine Vollkaskoversicherung für den Anhänger kann durchaus Sinn machen. Ein moderner Anhänger kann an die 20.000 € kosten. Dabei sollte angefragt werden, den Anhänger mit in die Versicherung des Flugzeuges zu integrieren, da eine eigenständige Versicherung meist teurer ist.

Bußgelder

Bei Gespannen gelten höhere Bußgelder. Der Bußgeldkatalog 2019 sieht folgende Bußgelder vor:

Geschwindigkeitsüberschreitung mit Anhänger außerorts			
	Bußgeld (EUR)	Punkte	Fahrverbot (Monate)
Bis 10 km/h	15		
11 bis 15 km/h	25		
16 bis 20 km/h	70	1	
21 bis 25 km/h	80	1	
26 bis 30 km/h	95	1	
31 bis 40 km/h	160	2	1
41 bis 50 km/h	240	2	1
51 bis 60 km/h	440	2	2
über 60 km/h	600	2	3

Geschwindigkeitsüberschreitung mit Anhänger innerorts			
	Bußgeld (EUR)	Punkte	Fahrverbot (Monate)
bis 10 km/h	20		
11 bis 15 km/h	30		
16 bis 20 km/h	80	1	
21 bis 25 km/h	95	1	
26 bis 30 km/h	140	2	1
31 bis 40 km/h	200	2	1
41 bis 50 km/h	280	2	2
51 bis 60 km/h	480	2	3
über 60 km/h	680	2	3

Ein Fahrverbot kann immer nur "am Stück" verbüßt werden, eine Aufteilung ist nicht möglich. Wurde in den letzten zwei Jahren vor der Rechtskraft der Bußgeldentscheidung schon einmal ein Fahrverbot verhängt, so wird das Fahrverbot mit der Rechtskraft der Entscheidung wirksam, ansonsten kann der Verkehrssünder das Fahrverbot innerhalb von vier Monaten ab Rechtskraft antreten.

Führerschein

Gespann fahren – welche Fahrerlaubnis wird benötigt?

Klasse B Zugfahrzeug bis 3.500 kg zulässige Gesamtmasse und Anhänger mit einer zulässigen

Gesamtmasse von bis zu 750 kg; Hat der Anhänger eine höhere zulässige Gesamtmasse als 750 kg, darf die zulässige Gesamtmasse des Gespanns 3.500 kg nicht überschreiten

Klasse B 96 Zugfahrzeug der Klasse B und ein Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, sofern die zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 4.250 kg nicht übersteigt

Klasse BE Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger, wenn die zulässige Gesamtmasse des Anhängers 3,5 t nicht übersteigt



oben ziehen, kann das Gespann so stark ins Schlingern kommen, dass der Fahrer das Gespann nicht mehr unter Kontrolle bringen kann. Schwere Unfälle können die Folge sein.

Es ist auch darauf zu achten, dass die Anhängelast des Zugfahrzeuges nicht überschritten wird.

Achtung: Die Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse ist eine Straftat des Fahrens ohne Fahrerlaubnis gem. § 21 StVG! Der Halter muss auch darauf achten, dass ein Fahrer, dem er beispielsweise das Gespann leihweise überlässt, über die nötige Fahrerlaubnis verfügt. Ansonsten kann er sich selbst strafbar machen wegen des Gestattens des Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Also lieber nachfragen und sich im Zweifel den Führerschein zeigen lassen!

Sicherung

Die Ladung eines Anhängers muss – wie auch die des Zugfahrzeuges – gut gesichert werden. Verstöße gegen die Ladungssicherungspflicht werden beispielsweise mit folgenden Bußgeldern geahndet:

Tatbestand	Bußgeld	Punkte
Nicht vorschriftsmäßige Ladung – die Verkehrssicherheit litt erheblich	80	1
mit Unfall	120	1

Pkw-Anhänger, die nicht mit dem Zugfahrzeug verbunden sind, dürfen maximal zwei Wochen im öffentlichen Verkehrsraum geparkt werden. Das Umparken ist nicht erlaubt, da die Zwei-Wochen-Frist für einen ganzen Parkbereich gilt, nicht nur für einen bestimmten Parkplatz.

RA Frank Dörner, Ass.jur. Werner Hupfauer

BNetzA verschickt neue TKG- und EMVG-Bescheide

Wie befürchtet, hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die nächste Beitragsrunde eingeläutet und den Versand von Beitragsbescheiden nach TKG und EMVG für die Nutzung des Flugfunks am Boden und in der Luft gestartet.

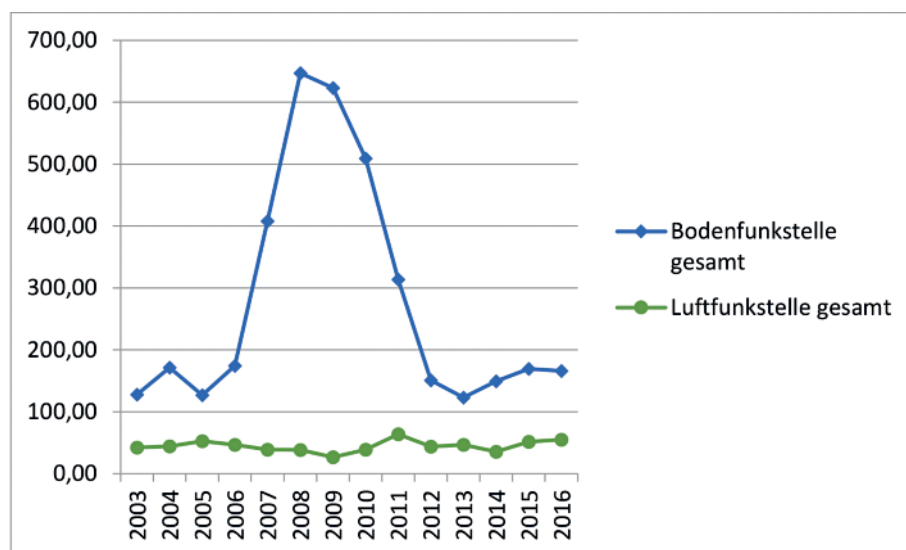
Betroffen sind alle Inhaber von Flugfunkstationen, die in den Jahren 2015 und 2016 eine Frequenzzuteilung für ein Flugfunkgerät hatten.

Die Anlage der "Frequenzschutzbeitragsverordnung" (FSBeitrV) wurde bereits im Vorjahr um die Beiträge für die Jahre 2015 und 2016 ergänzt. Aus Gründen der Vermeidung einer Verjährung muss die BNetzA jetzt die Bescheide versenden, obwohl es das noch immer laufende Verfahren des DAeC gegen eben diese Bescheide gibt. Den früher üblichen Prozeduren folgend, hat der DAeC sofort Kontakt mit seiner Rechtsvertretung aufgenommen, die - hoffentlich zeitnah - eine Ruhendvereinbarung mit der BNetzA abschließen kann und wird. Diese Vereinbarung wäre dann Grundlage dafür, dass die Widersprüche nicht "von Amts wegen" bearbeitet und kostenpflichtig beantwortet werden. Es gilt jedoch wie immer bzw.

bisher schon: Ein Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung. d.h., um Mahnkosten und weiteren Ärger zu vermeiden, sollten Sie im Fälligkeitszeitraum zahlen. Nur wenn die Zahlung fristgerecht erfolgt, ist auch der Widerspruch wirksam! Den Widerspruch unbedingt im unter "Rechtsbehelfsbelehrung" angegebenen Zeitraum einlegen. Den Widerspruch so ein-

legen, dass Sie einen Nachweis haben (Fax mit Sendeprotokoll, Einschreiben oder elektronisch mit "qualifizierter elektronischer Signatur" (nach dem Signaturgesetz). Informationen und Muster für den Widerspruch sind auf der DAeC-Website veröffentlicht.

Text/Grafik: Ralf Keil



Die Grafik zeigt die Entwicklung des Gesamtbeitrages (TKG+EMVG) jeweils für eine Boden- und Luftfunkstelle für die Jahre 2003 bis 2016.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bodenfunkstelle	127,66	171,46	126,80	174,36	408,04	647,10	623,39	509,08	313,61	150,93	122,96	149,47	169,34	165,84
Luftfunkstelle	42,08	44,22	52,37	46,83	39,01	38,51	26,52	38,67	63,73	43,88	46,86	35,38	51,51	54,82

DAeC-Newsletter abonnieren

Aktuelle News aus Luftsport und Allgemeiner Luftfahrt frei Haus: Mehr als 3.800 Leser erhalten regelmäßig den DAeC-Newsletter, Tendenz steigend.

Bitte einfach unter www.daec.de/service/newsletter/ mit einer aktuellen E-Mail-

Adresse anmelden.

Text/ Foto: DAeC-PR

Vom Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Deutschen Aero Clubs (DAeC) wird der DAeC-Newsletter herausgegeben. Das in Verbandfarben gehaltene Design ist nun mobiloptimiert und passt sich so der Bildschirmgröße des Smartphones oder Tablets automatisch an. Zudem bietet der Newsletter stets mit einem Klick wichtige Downloads rund um Luftsport und Allgemeine Luftfahrt. Auch Sie können ganz einfach Teil der stetig wachsenden Leserschaft werden.

FRIEBE FLUGBEDARF

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

ab € 995,-

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an

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

Whitepaper "Trennfläche FL 125"

Der Erhalt und die Erweiterung des frei zugänglichen Luftraums sind für die Allgemeine Luftfahrt und den Luftsport elementar.

Deshalb hat der Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) in den vergangenen Monaten das Whitepaper "Trennfläche FL 125" als Beitrag zur Diskussion um die Änderung der Trennfläche FL 100 erarbeitet.

In Deutschland stellt die Trennfläche eine grundsätzliche Grenze zwischen Luftraum E und C dar. Die Etablierung dieser Membran in Flugfläche 100 ist ein Designfehler, der eine Annäherung von VFR- und IFR-Verkehr in dieser Flughöhe begünstigt.

Eine Harmonisierung der Trennfläche auf FL 125 vereint folgende Vorteile:

- Annäherung nationaler Regelungen an die vorgegebenen Luftverkehrsregeln der ICAO und EU
- Ausübung des Luftsports und Entfaltung der Allgemeinen Luftfahrt ohne übermäßige Einschränkungen
- Harmonisierung zur bisherigen Sonderregelung im Alpenvorland (bislang FL 130)
- Das Prinzip der bisherigen Luftraumstruktur um die Verkehrsflughäfen kann nahtlos nach oben fortgesetzt werden.

• Die Freiheit und Sicherheit im Luftraum werden gleichermaßen gefördert.

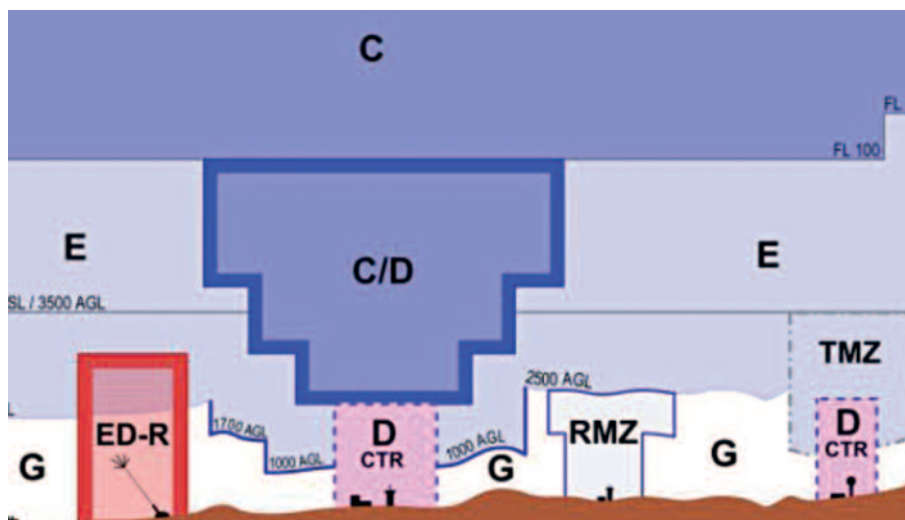
• Schutz des IFR-Verkehrs durch die Flugsicherungsorganisation ohne Sicherheitseinbußen weiterhin unverändert möglich.

In ihrem VFR-Newsletter 01-2019 und in den neuen ICAO-Karten 2019 publizierte die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) eine "Dringende Empfehlung", die allen VFR-Piloten suggeriert, den Luftraum E künftig nur noch bis FL 95 zu nutzen, um

eine strukturelle Verkehrstrennung zu IFR-Flügen in FL 100 abseits bestehender Regelungen zu erreichen. Zusätzlich bestehen grundlegende Überlegungen, den Luftraum C über dem Bundesgebiet flächendeckend von FL 100 auf FL 95 abzusenken.

Das Whitepaper "Trennfläche FL 125" liegt als PDF zum Download auf www.daec.de.

Bundesausschuss Unterer Luftraum



Schematische Darstellung der Luftraumstruktur in Deutschland.

Grafik: Philipp Fischer, CC BY-SA 3.0

Ülis Segelflugbedarf übernimmt Vertrieb für LX Navigation

Mit Wirkung ab 01.07.2019 hat die Ülis Segelflugbedarf GmbH aus Gedern den alleinigen Vertrieb für Deutschland für alle Produkte des in Segelflugkreisen bekannten und beliebten Instrumentenherstellers LX Navigation aus Slowenien übernommen.

Die beiden Geschäftsführer Sylvia "Üli" Böhnisch und Nik Salej hatten im Juni die entsprechenden Verträge unterzeichnet. Durch die Zusammenarbeit wird das Produktportfolio von Ülis Segelflugbedarf strategisch erweitert. Beide Seiten erwarten positive Effekte durch die gute Erreichbarkeit und den bekannt guten Service. Kurze Lieferzeiten ab Lager Gedern für gängige Produkte sind sichergestellt, der Webshop ist inzwischen mit Rechnersystemen und Variometern etc. gefüllt.

Text/Foto: Marcus Böhnisch



Sylvia Böhnisch und Nik Salej nach der Vertragsunterzeichnung.



9:41

100%



Allianz Kontakt

Luftfahrt Schaden App



Schaden
melden

Mit der neuen Allianz
Luftfahrt-Schaden-App
können Sie jederzeit schnell
und einfach einen Schadenfall über
Ihr Smartphone melden. Sie bietet darüber
hinaus eine integrierte 24-h-Service- und Notruf-Hotline.
Jetzt kostenlos in den App Stores von Apple und Google
Play oder direkt hier per QR Code downloaden:



INSURE BEFORE FLIGHT

Allianz Global Corporate & Specialty SE
agcs.allianz.com

Allianz

Prüfertagung für DAeC-UL-Flugprüfer

Wie auch im vergangenen Jahr hatte das Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Clubs (DAeC-LSG-B) die Mitglieder seines Prüfungsrates für UL-Lizenzen zur diesjährigen Prüfertagung eingeladen.

Nach Braunschweig in 2018 war heuer im Mai der idyllisch gelegene mittelfränkische Flugplatz Ansbach-Petersdorf der Veranstaltungsort. Die Auswahl erfolgte in Abstimmung mit dem UL-Landesausbildungsleiter des Luftsport-Verbandes Bayern Robert Artmann, da das LSG-B seinen süddeutschen Prüfungsräten den Anreiseaufwand verringern wollte.

Eine Prüferin und 23 Prüfer waren der Einladung gefolgt, wovon der große Teil bei morgendlich blauem Himmel die Anreise per Luftweg vorzog. Pünktlich um 10:00 Uhr begann die Schulung mit der Begrüßung durch den Vertreter des LSG-B Jürgen Pechmann und dem Ansbacher Vereinsvorsitzenden Dr. Thomas Kuhn. Anschließend präsentierte Torsten Gutzeit von der Bundeskommission UL (BUKO) seinen Vortrag zum Thema Flugsicherheit, in dem er sich auf ausgewählte Untersuchungsberichte der BFU stützte. Das LSG-B sensibilisierte im weiteren Verlauf des Tages die Prüfer in Auswer-

teilung eines Untersuchungsberichtes der BFU zu einem schweren Flugunfall während eines Prüfungsfluges.

Im Anschluss daran informierte Jürgen Pechmann über die Statistik des letzten Jahres, die insbesondere Zahlen zu Lizenzen, Berechtigungen, Flugschulen und den Gesamt-Prüfungsrat des DAeC beinhaltete. Vereinnahmte in den Anfangsjahren der Statistik-Teil noch mehr als eine Stunde für sich, weil auch viele Verständnisfragen zur Arbeit und den Aufgaben des LSG-B geklärt werden mussten, konnte nach gut 20 Minuten zum eigentlichen Haupt-Schwerpunkt der Tagung, dem Prüferhandbuch, übergeleitet werden.

Unter den Teilnehmern waren auch drei neu zu benennende Prüfungsräte, die somit ihre Prüfeinweisung erhielten. Seit 2010 ist eine umfangreiche und persönliche Einweisung ausnahmslos Pflicht für neu hinzukommende Prüfer.

Das Prüferhandbuch in seiner jetzigen Form wird seit 2016, aktuelle Version ist 2018, an alle neuen Flugprüfer ausgegeben. Zuvor standen den Prüfern detaillierte Verfahrensanweisungen zur Verfügung und seit 2010 wurden ihnen im Einweisungsgespräch die Aufgaben, Verhaltensweisen und Sicherheitshinweise durch PowerPoint-Vortrag mündlich ver-

mittelt. Dazu gehören u.a. die Prüfungsanmeldung, Mindestwetterbedingungen, Bewertungstoleranzen und Sicherheitsvorgaben bei Außenlandeübungen als Schwerpunkte. Insbesondere bei Außenlandeübungen sollte immer darauf geachtet werden, dass alle Auflagen bekannt sind und die notwendigen Genehmigungen vorliegen.

Im Anschluss daran wurden an konkreten Beispielen Fehler bei der Nachweiserstellung besprochen. Auch wurde den Prüfungsräten dargelegt, dass sie eine wichtige Schlüsselstellung bei der professionellen Abwicklung von Prüfungen und Lizenzausstellungen einnehmen und in bestimmten Fällen Prüfungen auch bereits vorher abgelehnt werden müssen, wenn z.B. Fehler bei der Dokumentation der Ausbildung bestehen oder kein gültiges Tauglichkeitszeugnis existiert.

Dank der disziplinierten Beteiligung aller Teilnehmer konnte die Veranstaltung offiziell um 15:40 beendet werden, anschließend nutzten natürlich einige der Anwesenden auch die Gelegenheit, um noch individuelle Fragen abseits der Tagesordnung zu klären. Dem Aero Club Ansbach sei herzlich für die freundliche Aufnahme gedankt.

Text/Foto: Frank Einführer, Jürgen Pechmann



Die Teilnehmer der LSG-B-Prüfertagung am Flugplatz Ansbach-Petersdorf.

EASA SIB 2019-07 – Sicherheitsmitteilung übersetzt

Die EASA hat mit dem SIB 2019-07 eine Sicherheitsmitteilung (Safety Information Bulletin, SIB) zum Thema „Aufrüsten von Segelflugzeugen – Verfahren, Kontrollen und Training“ veröffentlicht.

Der Bundesausschuss Technik hat diese in die deutsche Sprache übersetzt und auf der DAeC-Homepage www.daec.de

unter Fachbereiche, Luftraumtechnik und -betrieb, dann „Übersetzungen AD“ eingestellt. Das SIB befasst sich aufgrund mehrerer Unfälle im Zusammenhang mit dem Aufrüsten von Segelflugzeugen, der notwendigen Sorgfalt und den Kontrollen sowie mit typischen menschlichen und technischen Problemen, welche zu Fehlern führen und schwere Unfälle hervorru-

fen können. Dem SIB liegt eine Sicherheitsempfehlung zugrunde, welche die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) im Ergebnis der Untersuchung eines schweren Unfalls an die EASA übermittelt hat. Näheres dazu verrät die Flugsicherheitsmitteilung V 181 der BFU.

Christian Mannsbart

Jugendflugwoche und JVF Ostbayern



Die Teilnehmer und Helfer der ostbayerischen Jugendwoche.

Fotos: Jonas Blahnik

Die Jugend der ostbayerischen Vereine traf sich vom 11. bis 18. August am Segelfluggelände Erbendorf-Schweißblohe bei der Flugsportgemeinschaft Stein-

wald zur mittlerweile sechsten Jugendflugwoche Ostbayern. Es wurde gemeinsam gecamp't, gegessen und natürlich geflogen.

Die Stimmung war durchweg gut, das Wetter meinte es heuer leider nicht ganz so gut mit uns. Dennoch konnten viele Schulungsstarts und auch ein paar Stre-



Letzte Sicherheitschecks vor dem Start.



Vorbereitungen für den nächsten Windenstart.



LSG-Büro

Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28 38108 Braunschweig	Tel. +49 5 31. 2 35 40 60 www.daec.de
---	--

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



Die ostbayerische Jugendflugwoche endete mit der Siegerehrung des Jugendvergleichsfliegens.

Foto: Egolf Biscan

cken geflogen werden. Viele Teilnehmer nutzten zum Beispiel die Chance auf einen Flug mit dem mittlerweile recht seltenen L-13 Blanik oder im top modernen Ultraleichtflugzeug Shark. Lediglich die Erben-dorfer Winde war die so regelmäßige Nutzung nicht gewohnt und quitierte leider ab und an vorübergehend ihren Dienst. Mit unermüdlichem Einsatz des technischen Personals vor Ort konnte sie aber immerhin für einen Durchgang beim Jugendver-gleichsfliegen am Samstag wieder in Gang gesetzt werden.

Dank der drei am Platz stationierten Schleppmaschinen war das In-die-Luft-Kommen trotzdem jederzeit gesichert. Auch die leibliche Versorgung war bei-spielsweise mit Fisch, Lasagne und Dotsch bestens gewährleistet und wurde vom LVB-Bezirksreferenten der Oberpfalz, Egolf Biscan, besonders gelobt.

Ostbayerisches Jugendvergleichsfliegen

Am Wochenende ging die Flugwoche dann nahtlos in das Ostbayerische Jugendvergleichsfliegen über, bei dem sieben Teilnehmer an den Start gingen. Die Teilnehmer vom SSV Cham, dem LSV Regensburg und dem Gastgeberverein FSG Steinwald mussten sich aus organi-satorischen Gründen lediglich in zwei Durchgängen beweisen, wobei sowohl ein Windenstart als auch ein F-Schlepp durchgeführt wurden. Neben einem prä-

zise geflogenen Start wurden auch Roll-übungen und eine hochgezogene Fahrtkurve sowie eine saubere Landung von der Jury bewertet. Bei den Ziellandungen konnten die beiden Lokalmatadoren ihren Heimvorteil gekonnt ausspielen. So konnte der Vorjahressieger Christian Schröfl den 1. Platz verteidigen, Jana Schraml erlog sich den 2. Platz. Den 3. Platz erreichte der erst 14-jährige Jannis Gütthuber vom SSV Cham. In der Ver-einswertung landete so die FSG Stein-

wald vor dem Zweitplatzierten SSV Cham und dem LSV Regensburg. Wir bedanken uns ganz herzlich bei den beiden Vereinen Aeroclub Erbdorff und Segelflugverein 1930 Grafenwöhr für die Gastfreundschaft und die tolle Woche in der Schweißlohe! Die ostbayerische Luftsportjugend freut sich schon auf die nächste Flugwoche mit Jugendvergleichsfliegen Ostbayern, die 2020 in Cham stattfinden wird.

Alina Rücker, Jonas Blahnik



Gastgeber der Jugendwoche war heuer der AC Erbdorff in Gemeinschaft mit dem SFV Gra-fenwöhr.

Fotos: Gerhard Döhrling

Deutsche UL-Meisterschaft in Mühldorf

Bewährtes Team, bewährtes Konzept, bewährter Austragungsort. Die 30. Deutsche Meisterschaft der Ultraleichtflieger auf dem Flugplatz Mühldorf war wieder ein voller Erfolg.

Organisatoren und nicht nur die Medaillengewinner waren am Ende zufrieden. Insgesamt 25 Teams hatten sich am Himmelfahrtswochenende den Navigations- und Präzisionsaufgaben gestellt. Also lautete die erste Aufgabe in Mühldorf auch: Startpunkt eines 180 km langen Kurses anfliegen und dann so genau wie möglich mit der individuell vorher festgelegten Geschwindigkeit über Grund unter genauer Beachtung aller Regeln – möglichst genau zu absolvieren. Keine leichte Aufgabe für Neueinsteiger, aber schließlich ging es ja auch um den Titel eines Deutschen Meisters. Kleinteilige Navigation war auch bei der Suchaufgabe gefragt. Wieder ging es auf einen anderthalbstündigen Kurs über das bayerische Land mit seinen vielen Kirchen und kleinen Dörfern. Diesmal mussten auch noch Bodenmerkmale identifiziert werden, die Wettbewerbsleiter Michael Kania und Aufgabengestalter Ernst Graf am Tag zuvor aufgenommen hatten. Drei Bäume an einer Landstraße oder eine auffällige Straßenkreuzung – so etwas zeigten die acht verschiedenen Suchbilder.

Was passiert, wenn im Flug plötzlich der Motor stehen bleibt? Jeder Flugschüler sollte die fällige Außenlandung schon mal bei seiner Ausbildung simuliert haben. Bei der Meisterschaft wurde der Motor über dem Platz abgestellt und das Hauptfahrwerk sollte möglichst am Anfang eines 100 Meter langen Feldes auf der Landebahn den Boden berühren. Für Zuschauer und Teilnehmer ist dieser Teil der Meisterschaft immer eine große Gaudi, weil volle Punktzahl und Null-Wertung hier immer dicht beieinander liegen. Attraktiv für Zuschauer ist auch die Kurzstart-Aufgabe. Hier entscheidet die richtige Startlaufstrecke, die man braucht, um ein ein Meter hohes Flatterband zu überwinden. Am Ende der dreitägigen Meisterschaft gab es nur zufriedene Gesichter: bei den Erstplatzierten, die neben einem Pokal auch mit einem Sachpreis nach Hause reisen konnten, beim Fliegerclub Mühldorf, der zum zweiten Mal nach 2012 ein freundlicher Gastgeber der Meisterschaft war und schließlich bei den Organisatoren

Platz	Team	Typ	Punkte
Dreiachser/2-sitzig			
1	Reinhold Rieger / Ruth Hahn-Rieger	C 42 a	2.901
2	Felix Schlenker / Ilia Tkatschenko	C 42 A	2.683
3	Ingo Mierswa / Andreas Rappensperger	C 42	2.675
Trike/2-sitzig			
1	Victor Wyklicky / Sven Harsch	Eagle V 3565	
2	Dietmar Haas / Kirstin Jaeger	Enduro XP 15	3.106
3	Ulrich Hahn / Tobias Deinhardt	Skypper 912	2.156
Dreiachser/1-sitzig			
1	Michael Amann	Rans S 6	3.011
2	Willi Schröder	C 22 CS	2.737
3	Axel Dwyer	FK 9	2.351
Tragschrauber			
1	Johannes Lemburg / Hans-Wilhelm Friedrich	MTO Sport	3.533
2	Herbert Lehner / Anna Lehner	Magni M 16	3.070
3	Georg Obermeier / Lorenz Gimpl	Magni M 16	1.349
Gesamtwertung			
1	Wyklicky/Harsch	Eagle V	3.554
2	Haas/Jäger	Enuro XP 15	3.093
3	Lemburg/Friedrich	MTO Sport	2.943

von DAeC und DULV, die wieder einen attraktiven Wettbewerb ausgerichtet haben. Die jeweils drei Erstplatzierten in den verschiedenen Klassen haben nun die Mög-

lichkeit, zu den 15. FAI-Europameisterschaften nach Ignalia/Litauen zu reisen.

Text/Fotos: Wolfgang Lintl



Insgesamt 25 Mannschaften waren mit ihren ULs nach Mühldorf gekommen. Die weiteste Anreise hatte ein Team aus dem schleswig-holsteinischen Ahrensburg.



Die Sieger in der Tragschrauberklasse: Obermeier/Gimpl, Lemburg/Friedrich, Lehner/Lehner.

UL-Bundeskommission senkt DAeC-Spartenbeitrag

Die Mitgliederversammlung der Bundeskommission Ultraleichtflug hat am 18. Mai in Schmallenberg auf Antrag des Vorstandes beschlossen, den Sportbeitrag von gegenwärtig 9,50 Euro jährlich pro Mitglied auf 7 Euro zu reduzieren. Jugendliche zahlen künftig 3 Euro statt bisher 4,50 Euro.

Der Sportbeitrag konnte gesenkt werden, weil die Mitgliederzahl und damit die Einnahmen der Bundeskommission kontinuierlich steigen und sparsam gewirtschaftet wurde. Außerdem sind ausreichend Rücklagen vorhanden. Deshalb wird die Bundeskommission künftig vermehrt in das Thema Sicherheit investieren und das Luftsportgeräte-Büro bei besonderen Projekten unterstützen.

Außerdem entschieden die Delegierten einstimmig, den Deutschen Verband zur Förderung des Sports mit leichten Luftsportgeräten (DVLL) in die Bundeskommission aufzunehmen. Der Deutsche Ultraleicht-Segelflugverband und der Verband zur Förderung motorisierter leichter Luftsportgeräte (120-kg-Klasse) hatten sich im vergangenen Jahr zum DVLL zusammengeschlossen.

Die Organisation mit rund 190 Mitgliedern gehört dem DAeC an. Sie musste nun entsprechend der Satzung einer Bundeskommission zugeordnet werden.

Wolfgang Lintl

LSG-B lässt erstes UL für 600 kg-UL zu

Das Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Clubs hat die AVEKO VL-3 als erstes Ultraleichtflugzeug für 600 kg zugelassen.

Der tschechische Tiefdecker (GFK/CFK) hat je nach Ausstattung ein Leergewicht bis maximal 380 kg. Die zulässige maximale Abflugmasse beträgt 600 Kilogramm. Musterbetreuer ist die JMB Aircraft Germany GmbH in Bautzen.

„Wir sind dankbar und stolz, dass die VL3 Evolution die erste in Deutschland beim DAeC veröffentlichte Musterzulassung erhalten hat“, sagt Lisa Zosel, Kommunikationschefin von JMB Aircraft. „Es liegen viele Monate Arbeit hinter uns, dem Hersteller sowie allen, die hierbei mitgewirkt haben – jede einzelne Minute hat sich gelohnt!“

Die gute Nachricht für die Kunden: Alle VL3 ab Baunummer 100, die unter JMB



Die AVEKO VL-3 ist das erste für 600 kg zugelassene UL

Aircraft produziert worden sind, können auf 600 kg aufgelastet werden. Der Weg zur 600 kg Klasse war lang und mühsam. Die deutschen Luftsportverbände und Europe Air Sports hatten sich seit Jahren für Anhebung des maximalen Abfluggewichts auf 600-Kilogramm beharrlich engagiert. Im September 2018 hatten dann das Europäische Parlament und der Rat

den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit eröffnet, die Konstruktion, Produktion, Wartung und den Betrieb bestimmter Luftfahrzeugkategorien von den Bestimmungen der europäischen Verordnung auszunehmen. Die Bundesrepublik Deutschland hatte daraufhin der EU-Kommission und der EASA mitgeteilt, dass sie von dieser OPT-Out-Regelung für Ultraleichtflugzeuge und Ultraleicht-Hubschrauber Gebrauch machen werde.

Am 15. Januar dieses Jahres veröffentlichte das Luftfahrt-Bundesamt die neuen Bauvorschriften für 600 kg-Ultraleichtflieger und Ultraleicht-Tragschrauber in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL), die für Ultraleichte Hubschrauber am 28. Februar. Die Vorschriften zur Lärmmessung erschienen am 13. Juni 2019 in den NfL

Text/Foto: DAeC-PR

Weltmeisterschaft im Präzisionsflug

Die Präzisionsflieger sind von ihrer Weltmeisterschaft aus Spanien zurück und haben gute Ergebnisse erzielt.

Marcus Ciesielski landete auf Platz 6, Thomas Kirchner auf Platz 25. Die Podestplätze gingen an die polnischen Piloten Michal Wieczorek, Krzysztof Wieczorek und Marcin Skalik. Insgesamt kämpften 52 Piloten vom 11. bis 15. Juni in Castellón.

Anders als beim Rallyefliegen müssen die Wettbewerbspiloten beim Präzisionsflug die Aufgaben alleine meistern. Die Aufgaben sind ähnlich: zeitgenaue Überflüge auf einer definierten Strecke, das Erkennen von Bildern und Ziellandungen. Technische Hilfsmittel wie GPS sind bei den Navigationswettbewerben aber tabu.

Mehr auf www.wpfc2019castellon.com.

Text/Foto: DAeC-PR



Das deutsche Team der Präzisionsflug-WM.

DM im Motorkunstflug – drei von vier Titelträgern aus Bayern

Bei der Deutschen Meisterschaft im Motorkunstflug in Ballenstedt konnten gleich drei Bayern Deutsche Meistertitel mit nach Hause nehmen: Florian Bergér aus Eichstätt in der Unlimited, Franz Eckerle aus Kipfenberg in der Intermediate und Martin Brühl aus Bayreuth in der Sportsman-Klasse.

Martin Brühl "profitierte" dabei von einer äußerst fairen Fehlerbeichte einer Konkurrentin.

Brühl war eigentlich mit der Einstellung "toll dabei zu sein" nach Sachsen-Anhalt gereist. Die erste Wertung mit einer freien bekannten Aufgabe konnte er mit einem siebten Rang (von 13) im Mittelfeld bereits deutlich über seinen Erwartungen abschließen.

Die zweite Wertung, eine unbekannte Aufgabe, brachte ihm einen zweiten Tagesplatz und damit auch einen zweiten Platz in der Gesamtwertung ein - hinter der Niederländerin Narine Melkumjan, so dass Brühl in dieser Konstellation zwar nur zweiter des Wettbewerbs geworden wäre, aber dennoch Deutscher Meister.

Am Samstag wurde jedoch noch eine zweite unbekannte Aufgabe geflogen. Zunächst lag Melkumjan in der Wertung erneut vor Brühl. Doch in einer Geste großer Fairness hat sie nach dem Flug einen punktrelevanten Fehler gebeichtet, den die Wertungsrichter nicht wahrgenommen hatten. Sie rutschte damit auf Tagesplatz neun zurück, Brühl auf Tagesplatz sechs vor und

die Punktdifferenz war groß genug, dass Martin Brühl tatsächlich auch in der Gesamtwertung auf Rang eins vorrutschte. Brühl ist damit der erste Deutsche Meister in einer Einzeldisziplin aus den Reihen der Luftsportgemeinschaft Bayreuth. Für ihn ist es dennoch der insgesamt vierte Deutsche Meistertitel, da er auch an den drei Mannschaftssiegen der LSG in der Segelflug-Bundesliga beteiligt war.

Die Deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug wurde in vier Klassen ausgetragen. Die Sportsman-Klasse ist dabei die Einsteiger-Klasse mit einer geringeren Auswahl an zu fliegenden Figuren. Die nächst höhere Klasse Intermediate hatte ebenfalls drei Aufgaben zu fliegen. Franz Eckerle genügten dabei zwei dritte und

ein fünfter Tagesplatz um am Ende ganz oben zu stehen, da die an den einzelnen Tagen vor ihm Platzierten jeweils stärkere Ausrutscher hatten.

In der Advanced-Klasse lieferten sich Oliver Bax vom LSV Rinteln und Dietke Clauss aus Chemnitz ein enges Rennen, bei dem Clauss am Ende die Nase vorn behielt.

In der Unlimited ließ Titelverteidiger Florian Bergér vom Fliegerclub Eichstätt dagegen nichts anbrennen, mit zwei Tagesiegen und einem zweiten Platz hat er den Wettbewerb konsequent für sich entschieden. Damit gehen drei der vier Meistertitel nach Bayern.

Daniel Große Verspohl



Siegerehrung der Sportsman-Klasse mit Gewinner Martin Brühl, der zweitplatzierten Narine Melkumjan und Manuel Lange auf Rang drei.

Foto: Kathi Suthau




ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG




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

www.OratexBespannwerk.com

SIE BRINGEN ES -
WIR BESPANNEN ES!

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

Deutschlandflug 2019 – von Niedersachsen bis ins Alpenland

Vom 19. bis 23. Juni 2019 flogen beim diesjährigen Deutschlandflug mehr als 60 Teams von Braunschweig nach Bad Wörishofen.

Für ambitionierte Wettbewerbsflieger ging es über Arnstadt und Burg Feuerstein. Die Touringgruppe flog nach Kulmbach und Aschaffenburg. Entgegen der anfänglich schlechten Wetterprognose konnten die Piloten der Wettbewerbsgruppe mit zeitlicher Verzögerung doch starten und flogen in einem großen Bogen um den Ostharz nach Arnstadt. Am zweiten Tag ging es am späten Nachmittag bei bestem Wetter westlich um den Thüringer Wald zum Se-



Startklar für die nächste Deutschlandfluetappe.

gelfluggelände Burg Feuerstein. Die zunächst schlechten Wetteraussichten für die letzte Strecke erwiesen sich glücklicherweise als falsch, und der geplante Flug zum Ziel konnte fortgesetzt werden.

Der 1. Platz in der Einsteigerwertung ging an die österreichische Mannschaft Wolfgang Schneckenreiter und Cornelia Marsch. Den damit verbundenen Cookie-Koch-Gedächtnispreis in Höhe von 500 Euro stiftete das Team für die Jugendarbeit des DAeC.

Die Touringgruppe trat am ersten Tag den Flug nach Kulmbach an. Von dort ging es weiter nach Aschaffenburg. Die Schlechtwetter-Front mit böigen Winden und großen Gewitterzellen verhinderten den Weiterflug nach Bad Wörishofen. Die Reise wurde per Bus zum Ziel fortgesetzt.

Text/Foto: Christian Mannsbart

Helicopter World Cup – DHC-Team in England siegreich

Im englischen Wycombe Airpark fand vom 14. bis 16. Juni der Helicopter World Cup (HWC) statt, bei dem Martin Eigner und Michael Schauff auf einer Robinson R44 wieder mal außerordentlich erfolgreich waren und sich den Gesamtsieg holten.

Trotz des Erfolgs gab es auch in einer britisch-unterkühlten Atmosphäre einiges zu kritisieren: Vielleicht lag es an der allgemeinen Brexit-Stimmung auf der Insel? Vielleicht waren es aber doch nur grauenhaftes Wetter und der sehr gewöhnungsbedürftige Service vor Ort? Was auch immer der Grund war, die Stimmung im deutschen Team wurde zusätzlich beeinflusst, weil die beiden DHC-Piloten Hartmut Hopf und Martin Eigner wegen starker Gewitter über dem Ärmelkanal nicht mit ihren eigenen Helikoptern auf die Insel fliegen konnten. Beide mussten vor Ort eine R44 anchartern, und das erwies sich leider als Fallstrick. Der Besitzer des Helikopters forderte Checkflüge mit einem Prüfer, was Standard und natürlich völlig okay ist. Aber dieser Prüfer hatte offenbar ein "anderes" Handbuch als unsere Piloten und sehr streitbare Ansichten. Seinen "speziellen" Ansprüchen wurde bedauerlicherweise nur einer der beiden deutschen Piloten gerecht. Der HWC, gleichzeitig auch als Wertung für den Heli Expo Challenge Cup ausge-

tragen, wurde vom Helicopter Club of Great Britain (unter Wettkampfleiter David Monks und Chief Judge Alan Norris) veranstaltet. Wie bereits im Vorjahr war das Event eingebettet in die Ausstellung Heli Expo UK, fand jedoch weitgehend ohne Publikum statt. Der zweiteilige Wettbewerb bestand aus Slalom und Fender Rigging und wurde wegen starken Windes und der bereits erwähnten schlechten Gesamtwetterlage über Südeuropa an nur einem einzigen Tag ausgetragen.

Beim HWC lag der Fokus auf einem schnellen, parallel durchgeführten Durchflug des Parcours, jeweils im K.o.-System. Die Judges bewerteten Fehler mit dem Heben von Fähnchen, die Auswertung er-

folgte direkt auf dem Feld. An den Start gingen hier sieben Teams. Sie kamen aus Tschechien (1), Polen (1) und Großbritannien (4). Aus Deutschland waren nur Eigner/Schauff dabei. Im Slalom siegten Stuart und Chris Rimmer (GB/Vater und Sohn) vor Eigner/Schauff. Beim Fender war es umgekehrt. Daraus ergab sich die erfreuliche Endwertung für den Heli Expo Challenge Cup. Neben den Crews fungierten die DHC-Mitglieder Anne Meusel, Gaby Bühler-Seidel, Mario Fuß, Jens Neumann, Lothar Oehler, Bruno Imholz und Beat Galliker als ehrenamtliche Judges.

Text/Foto: Renate Strecker



Das siegreiche Team Germany (rote Shirts) mit dem Team aus Tschechien.

Segelkunstflug-WM – Mathias Mühlbacher und Wolfgang Schieck in den Top Ten

Das Bayreuther Nationalmannschaftsmitglied Mathias Mühlbacher ist bei der Weltmeisterschaft im Segelkunstflug im rumänischen Deva auf dem neunten Platz der Advanced-Klasse gelandet. Das ist bei seiner dritten WM-Teilnahme die erste Top-Ten-Platzierung.

Die deutsche Nationalmannschaft landete in der Teamwertung auf Rang drei. Ebenso erfolgte auch Wolfgang Schieck vom SFZ Königsdorf in der Klasse Unlimited den neunten Platz, die deutsche Nationalmannschaft wurde hier sogar Mannschaftssieger.

Bereits beim Lösen der Startreihenfolge für den ersten Tag traf es Mühlbacher mit der Nummer 1: Der 35-jährige durfte die WM eröffnen. Dabei war er leicht grippegeschwächt nach Rumänien gereist und wusste bei der Anreise noch nicht, ob er überhaupt würde starten können. Fliehkräfte von bis zu neunfacher Erdbeschleunigung erfordern einen topfiten Piloten. Per WhatsApp hielt Mühlbacher die Kameraden daheim auf dem laufenden und berichtete, dass er bei den Figuren mit den größten Fliehkräften bewusst das Maximum nicht ganz ausgereizt hat. Ein dreizehnter Tagesplatz war schließlich das Ergebnis der freien bekannten Aufgabe, während sein Teamkollege Stefan Zistler (FAG Esslingen) mit einem deutschen Tagessieg auftrumpfen konnte.

Am zweiten Tag lief es wesentlich besser: Der dritte Tagesplatz für Mühlbacher bei der ersten unbekannteren Aufgabe spülte ihn in Gesamtklassement bereits in die Top Ten.

Bei der freien unbekannteren Aufgabe am dritten Wertungstag bestätigten sich die

hohen Erwartungen, die Mühlbacher mit dem Erfolg vom Vortag gesetzt hatte: Mit einem fünften Tagesplatz blieb er an der Spitzengruppe dran, wenngleich sich die Polin Patrycja Pacak mit drei Podestplätzen bereits ein Stückchen abgesetzt hatte. Ein erneuter dreizehnter Rundenplatz im vierten Programm, der zweiten unbekannteren Aufgabe, machte allerdings klar, dass es für einen Platz im ganz vorderen Bereich nicht reichen würde.

„Die erste Figur überlebt, aber leider 5-10 Grad Richtungsfehler eingebaut. Dies schaut zwar am Papier ganz nett aus, aber man muss sich vorstellen, dass man erst 45 Grad nach unten fliegt und dann seinen Richtungsvektor durch ziehen um 180 Grad drehen muss, so dass man 45 Grad nach oben im Rücken noch eine Linie zeigen, halbe Rolle fliegen und wieder Linie zeigen kann. Das heißt, man geht 45 Grad runter und geht dann unten bei ca. 270 km/h mit 6-7 g gezogen in den Rücken (-flug) 45 Grad nach oben.“ beschrieb Mühlbacher anschließend seinen Flug in der WhatsApp-Gruppe. Das fünfte

Programm brachte ihm ein paar Strafpunkte wegen Verlassens des vorgegebenen Wettbewerbsfeldes ein, so dass er diesen Tag nur als sechzehnter verbuchen konnte.

Leider lief es am letzten Tag auch nicht besser, wieder stand für Mühlbacher nur ein sechzehnter Tagesplatz auf der Ergebnisliste, was in der Gesamtwertung Rang neun bedeutete. Schwierig war der Tag aber vor allem für seinen Teamkameraden Stefan Zistler: Mit den vorherigen fünf Wertungen war er auf Silberkurs gelegen, doch ein elfter Tagesplatz ließ ihn mit Gesamtrang vier aus den Medaillenträngen fallen. Weltmeisterin wurde schließlich Patrycja Pacak aus Polen.

Umso erfreulicher war für die Deutschen Advanced-Piloten die Team-Bronzemedaille hinter Gastgeber Rumänien und Frankreich. Als zweitbesten Deutschen konnte Mathias Mühlbacher hierzu erheblich beitragen und doch noch Edelmetall mit heimnehmen. In der parallel ausgetragenen Wertungsklasse Unlimited kamen



Bronze für Deutschland: Mathias Mühlbacher (zweiter von rechts auf dem Treppchen) hatte als zweitbesten Deutschen in der Advanced-Klasse einen großen Anteil daran. Foto: Steffen Engel

TOST

Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

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



Wir sind EASA Maintenance-Betrieb

Wartung und Reparatur

- ◆ Kupplungen
- ◆ Schleppseileinziehwinden
- ◆ Räder und Bremsen

Ersatzteile ab Lager erhältlich

- ◆ Steuerseile und Seilverbindungen
- ◆ Werkzeuge zur Seilbearbeitung
- ◆ Reifen und Schläuche
- ◆ Räder, Achsgarnituren
- ◆ Mechanische/hydraulische Bremssysteme

mit Eugen Schaal Paderborn als Vizeweltmeister und Michael Spitzer als Dritter gleich zwei Deutsche aufs Treppchen hinter dem Ungarn Ferenc Tóth. Mit den Einzelplätzen zwei und drei sowie Tobias Ha-

ckel auf Rang sechs konnte sich die deutsche Nationalmannschaft hier den Teamweltmeistertitel vor Polen und Österreich holen. Wolfgang Schieck als neunter und Eberhard Holl (FSC Mühlacker) als zeh-

ter komplettierten das Ergebnis der Deutschen.

Daniel Große Verspohl

Offene Hubschrauber-DM – die alten sind die neuen Meister

Der schöne und hubschrauberfreundliche Regio Airport Mengen bildete die Kulisse für die Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft 2019.

An den Start gingen zwölf Crews aus Tschechien (1), der Schweiz (4) und aus Deutschland (7). Siegreich waren letztlich die Titelverteidiger Andreas Rübner und Holger Wolff.

Nach einer anspruchsvollen Navigation am Freitagvormittag setzten sich zunächst Martin Eigner/Michael Schauff (auf Robinson R44) mit 295 von 300 möglichen Punkten an die Spitze. Rübner/Wolff (R44) folgten mit 289 Punkten vor den Schweizern Ruedi Boser/Stefan Meier (R44). Mit 250 Punkten sicherten sich Fritz und Friedrich Renner (Vater und Sohn aus München auf Schweizer 300) vorerst den vierten Rang. Die späteren Juniorensieger Frank und Maurice Rudolf (ebenfalls Vater und Sohn/S 300) verschafften sich eine sehr gute Ausgangsposition für den parallel ausgetragenen Fender. Die Disziplin fand am Nachmittag bei leicht auffrischendem Wind statt.

In ausgeloster Reihenfolge müssen hierbei Fender (Bojen) auf Zeit in drei Tonnen versenkt werden. Im Anschluss fliegt der Helikopter durch ein Ausflugtor zu einem Doghouse. Der Copilot muss dabei einen Kegel in einer 30 x 30 cm kleinen Luke (ohne Berührung des eigentlichen Dog-

houses) versenken. Der Pilot hat dabei wenig Referenzen, und muss exakt auf die Kommandos seines Copiloten reagieren. Bei aller Präzision, die hierbei gefragt ist, darf aber die knappe Zeitvorgabe von nur 1:35 min. für den Fender nicht außer Acht gelassen werden. Hier holten Boser/Meier auf, denn sie gewannen die Fender-Disziplin mit hervorragenden 299,7 von möglichen 300 Punkten. Rübner/Wolff folgten ganz dicht dahinter mit 299 Punkten. Da Eigner/Schauff am Vormittag gut vorgelegt hatten, blieben sie auch nach der zweiten Disziplin (297,6 Punkte) auf dem Spitzenplatz.

Entscheidung im Slalom

Der Slalom sollte am Samstag also die Entscheidung bringen. Im Verlauf des Slalom-Parcours muss ein mit Wasser gefüllter Eimer durch einen Stangenwald manövriert werden. Die jeweilige Durchflugrichtung wird zuvor ausgelost. Am Ende verlängert der Copilot das Seil und der Eimer wird vorsichtig auf einem Tisch abgesetzt. Auch hier hat der Pilot keinerlei Referenz zum unter ihm befindlichen Areal, und muss sich auf seinen Co nahezu "blind" verlassen. Gemessen werden dann die Ablage und der Wasserverlust, natürlich auch die Flugzeit durch die Tore sowie die korrekte "Flugrichtung" des Eimers. Dass das richtig bewertet wird, dafür sorgen zahlreiche ehrenamtliche

Schiedsrichter, die an jeder Messstelle aufmerksam werten. Nach Verlassen des Parcours landet der Pilot/die Pilotin seinen/ihren Helikopter auf einer markierten Linie (eine besondere Art von Ziellandung). Dabei müssen eine Kufenmarkierung und ein nur fünf cm breiter Balken auf dem Boden deckungsgleich sein.

Eigner/Schauff blieben weit unter ihren Möglichkeiten mit nur 250,7 Punkten. Auch Boser/Meier versemelten ihren Slalom und erreichten 245,8 Punkte. Nicht ganz optimal verlief der Parcours auch für Rübner/Wolff, denn 285,8 Punkte sind für das eingespielte Duo eigentlich zu wenig. Dennoch reichte es wie im Vorjahr für den Gesamtsieg. Vizemeister wurden Martin Eigner/Michael Schauff vor Ruedi Boser/Stefan Meier. Die einzige Pilotin im Wettbewerb, Lena Meier (München), kam gemeinsam mit ihrem Co Gabriel Rieser auf den 10. Rang (R22). Frank Rudolf, der zum ersten Mal mit seinem Sohn Maurice als Co flog, belegte Rang acht und in der Juniorenwertung Rang eins vor Maier/Rieser.

Den Rahmen des festlichen Ausklangs der ODHM 2019 bildete die prunkvolle "Portugiesische Galerie" des Hohenzollernschlosses zu Sigmaringen. Die Überreichung des Siegerpokals nahm Karl Friedrich Fürst von Hohenzollern persönlich vor.

Renate Strecker



Crews, Judges und Helfer nach der gelungenen und unfallfreien ODHM am Siegerhelikopter.

Fotos: Constantin Chryssanthis

Maximilian Dorsch – 1.008 km mit LS4 neo

Am 10.07.2019 gelang Maximilian Dorsch mit einer LS4 neo von Bamberg aus ein beeindruckender Flug von über 1.000 km.

Der amtierende deutsche Juniorenmeister der Clubklasse und Mitglied der Nationalmannschaft bei den Junioren-Weltmeisterschaften 2019 in Szeged hat einige Eindrücke von seinem Flug und dem Flugzeug in einer kurzen Schilderung zusammengefasst:

“... verrückt, hat es also doch geklappt!

Sehr früh, um 08:10 Uhr, schon erste Entwicklungen bei der Ankunft am Flugplatz in Bamberg. Natürlich war ich noch nicht fertig. Das war aber auch ohnehin nicht weiter schlimm, da ich sowieso nur einen Trainingsflug für die bald anstehende WM machen wollte. Nach dem frühen Start um 09:30 Uhr ging der erste Schenkel Richtung Cham mit verlässlichem Steigen und geringen Wolkenabständen außergewöhnlich gut, sodass ich im Team mit Frank schon um 11:00 Uhr in Cham die erste Wende machen konnte – ca. eine Stunde früher als üblich. Natürlich spielt man immer gerne mit dem Gedanken großer Flüge, aber es war auch klar, dass es in der zweiten Tageshälfte abtrocknen sollte und abends

Ausläufer einer Warmfront von Nordwesten in das Fluggebiet ziehen sollten. Der zweite Schenkel lief weiterhin problemlos und ich konnte die Schnittgeschwindigkeit von über 100 km/h halten. Wende in Blaubeuren um 13:20 Uhr. Wieder außergewöhnlich früh für normale Verhältnisse.

Da es von Westen her abtrocknen sollte, stimmte die Meinung von Frank und mir am Morgen überein, dass es wohl am sinnvollsten sei, den dritten Schenkel wieder in den Osten und nicht in den Norden zu legen. Auf dem dritten Schenkel trocknete es dann tatsächlich auch langsam ab und so ging es von Donauwörth bis Regensburg nur noch mit einzelnen Flusen, die jedoch ziemlich zuverlässig gingen. Ab Regensburg in den Bayerischen Wald ging es fantastisch gut mit hoher Basis, 4/8 Cumuli und guten Steigwerten. Nach knapp sieben Stunden Flugzeit um kurz nach 16:00 Uhr hatte ich nördlich



Die LS4 neo.



Auf Augenhöhe mit dem Sonnenuntergang.

von Cham auf dem vierten Schenkel 700 km und ein Blick in das Satellitenbild versprach eine gute Linie entlang des Oberpfälzer Waldes bis hin in den Thüringer Wald. Der Gedanke von möglichen 1.000 km könnte also doch realisierbar sein. Südlich des Fichtelgebirges wurde ich durch eine kleine Konvergenz noch einmal deutlich schneller.

Schwierig wurde es nördlich des Fichtelgebirges. Dort machten sich die Ausläufer der Warmfront durch hohe Ci- und Ac-Bewölkung bemerkbar. Evtl. hatte ich mich dort zugunsten des Dreiecks ein wenig zu lange aufgehalten, sodass ich in Lichtenfels erst wieder tief Anschluss an das noch sehr gut entwickelte Gebiet rund um die Hassberge gefunden hatte. Nun war es eine Frage der Zeit. Bis dahin hatte ich um 18:30 Uhr 880 km. Für die Tageszeit noch gute Steigwerte gab es bis Hassfurt, von dort an galt es den fünften Schenkel so weit zu strecken, wie nur irgendwie sinnvoll möglich, aber dennoch anschließend wieder Anschluss an die restliche Thermik im Steigerwald zu bekommen. Das gelang mir auch und so konnte ich um 19:45 Uhr bei einer der letzten Wolken noch schwaches Steigen finden. Bis Bamberg waren es 970 km, mit Abgleiten der Höhe und Zurückfliegen nach Bamberg wären es 995 km geworden.

Dank Sean, mit dem ich noch während des Fluges in Kontakt stand, konnte ich den letzten Schenkel geradeaus abgleiten und so die 1.000 km voll machen. Wahnsinns Sache, damit hätte ich am Morgen nicht gerechnet.

Ich hatte im Winter das große Vergnügen, die neuen neo Winglets an die LS4 zu bauen. Klar, es wäre jetzt gelogen, wenn ich sagen würde, man merkt sofort einen Leistungsunterschied, sobald man fliegt, aber auf längere Zeit im Flug, gerade bei großen Flügen, kann man die Unterschiede deutlich spüren. Besonders mit größerer Flächenbelastung und geringer Fluggeschwindigkeit finde ich es sehr angenehm damit zu fliegen, wie z.B. beim Kurbeln. Ich finde, der Flieger liegt mit Winglets nicht mehr so unruhig in der Luft, sondern einfach etwas "satter". Alles in allem eine gute Aufwertung für die LS4."

Text/Fotos: Maximilian Dorsch

Segelkunstfluglehrgang in Karlstadt

Insgesamt 20 Mitglieder aus bayerischen Vereinen haben sich vom 06. bis zum 10. Mai für eine Woche zu einem intensiven Segelkunstfluglehrgang unter Leitung von Felix Fleischhauer auf dem Segelfluggelände des Luftsportclub Karlstadt getroffen.

Mit einem großen Angebot an Kunstflugzeugen, von der ASK 21 über die SZD 59 bis hin zum MDM-1 Fox war für alle Trainingsstufen etwas geboten. Unter den Teilnehmern waren sechs Grundschüler, die die Segelkunstflugberechtigung neu erworben haben. Neben der praktischen Ausbildung wurden auch theoretische Details besprochen. Die Praxis selbst erfolgte dann mit erfahrenen Fluglehrern, bevor man zum Abschluss der Ausbildung ein Prüfungsprogramm bestehend aus Rolle, Looping, Turn und Rückenflug vorfliegen musste. Dabei achteten die Trainer und Lehrer besonders auf eine genaue und präzise Ausführung der einzelnen Figuren.

Neben den Grundschulern gab es auch eine Vielzahl an Weiterbildern. Sie absolvierten Einweisungen in neue Kunstflugzeuge, wie zum Beispiel auf den MDM 1 Fox, erwarben Leistungsabzeichen oder absolvierten Trainingsflüge für Wettbewerbe.

Aufgrund des eher mäßigen Wetters war es umso wichtiger, die fliegbaren Wetterfenster zu nutzen und viele Starts zügig in die Luft zu bringen. Die Hohe Startzahl konnte daher nur mit mehreren Schleppmaschinen bewältigt werden.

Mit dem alljährlich stattfindenden Segelkunstfluglehrgang werden Segelflieger aller Altersklassen an den Segelkunstflug herangeführt. Ziel ist es, den Kunstflug präsent zu machen und Talente zu fördern, die in Zukunft bei Meisterschaften und Wettbewerben antreten können.

Besonderer Dank geht sowohl an das Organisationsteam des Luftsport Club Karlstadt als auch an den Luftsport-Verband Bayern für die Bereitstellung der Lehrer und Flugzeuge, die damit einen Beitrag zur sportlichen Attraktivität leisteten.

Phillip Breidenbach

Rechts: Die Teilnehmer des Segelkunstfluglehrganges, im Hintergrund das Vereinsgebäude des LSC Karlstadt. Foto: Julius Weber



Kunstflug über dem Flugplatz Saupurzel.

Foto: Felix Fleischhauer



Genaue Beobachtung eines Fluges für das Silberne Leistungsabzeichen.

Foto: Jannik Lamprecht



Perfekter Teamflug

Michael Sommer und Felipe Levin gewinnen punktgleich Segelflug-DM

Punktgleich haben Michael Sommer und Felipe Levin den Deutschen Meistertitel der Offenen Klasse gemeinsam errungen. Der perfekte Teamflug der beiden endete nach sieben Wertungstagen mit einem Happy End für beide Piloten.

Nachdem am ersten Tag wetterbedingt nur die 18-Meter-Klasse fliegen konnte, ging es am zweiten Tag für beide gut los: Von einer flexiblen Aufgabe in den Bereich nördlich von Berlin kehrten Fünffach-Weltmeister Michael Sommer (LSV Regensburg) und Vize-Weltmeister Felipe Levin (LSV Homberg/Ohm) mit einem ersten gemeinsamen Tagessieg heim. Beim zweiten Wertungsflug mit einer 220 km langen Dreiecksaufgabe mit den Wendten Leitz und Zahna mussten die beiden Nationalmannschaftsmitglieder den schwedischen Gast Jim Acketoft an sich vorbeiziehen lassen. Der dritte Wertungsflug ging nach Mecklenburg-Vorpommern: Eine 244 km lange Aufgabe mit den Wendten Neustrelitz, Fürstenberg (Havel) und Rathenow endete wiederum mit Levin und Sommer an der Spitze, die sagenhafte 146 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit erreichen konnten – sie schafften

die Strecke in einer Stunde und 40 Minuten.

Die vier Punkte, die Levin Sommer hierbei voraus war, konnte der Weltmeister am nächsten Tag gleich wieder egalisieren: Bei der variablen Aufgabe Richtung Polen war Sommer Levin vier Punkte voraus, so dass die beiden in der Gesamtwertung wieder gleichauf lagen.

Es folgten drei Tage schlechtes Wetter, bis am zehnten Wettbewerbstag (17.7.) wieder geflogen werden konnte. Mit 427,6 km stand endlich eine größere Aufgabe auf dem Plan (Wenden Leitz, Mühlberg, Vetschau, A9-Rasthof Fläming Ost). Sommer und Levin konnten im Teamflug einen weiteren gemeinsamen ersten Platz erreichen.

Am Folgetag standen 605 km über Gozdnica (Polen) und Angermünde auf dem Plan. Auch dieses Mal gab es einen doppelten Tagessieg. Aber es waren nicht die beiden Gesamtführenden, sondern mit Horst Singer (AC Bamberg) und Uwe Förster (LSG Bayreuth) gleich zwei Nordbayern. Ohne einen Strafpunkt für ein zu hohes Überfliegen der Abfluglinie hätte Förster den Sieg auch für sich haben können. Sommer und Levin als gemeinsame Drittplatzierte ließen trotzdem nichts an-

brennen und mussten gerade mal auf zwei Punkte verzichten.

Es blieb der letzte Wettbewerbstag mit einer 304,9 km langen Strecke über Höpen und Celle. Levin und Sommer ließen wieder kein Blatt Papier zwischen sich und erreichten im engen Teamflug erneut ein punktgleiches Ergebnis. Damit haben die beiden Nationalmannschaftskameraden das Kunststück geschafft, gemeinsam Deutscher Meister zu werden und machen Hoffnung auf die nächstjährige Heim-WM, ebenfalls in Stendal.

Während Sommer den Deutschen Meistertitel zuletzt quasi abonniert hatte, ist das vor allem ein wichtiger Erfolg für Felipe Levin. Seit seinem überragenden Sieg beim Bayreuth-Wettbewerb 2008 gilt der heute 33-jährige als das Talent des deutschen Segelflugs. Auch Alexander Müller (LSG Bayreuth) bestätigt dies: "So, wie Michael Sommer die Offene Klasse in den letzten beiden Jahrzehnten beherrscht hat, wird Felipe es in den nächsten drei Jahrzehnten tun."

Für die beiden Bayreuther endet der letzte Flug auf den Plätzen sieben (Förster) und neun (Müller), womit Förster in der Gesamtwertung Rang acht belegte, Müller verpasste auf Rang elf knapp die Top Ten. Bayern ist außerdem mit Oliver Binder (SFG Ostheim) auf Platz 5, dem Bayerischen Meister-Duo Peter Pollack und Ralph Bürklin (LSV Beilingries / SFZ Königsdorf) auf Rang sechs, Horst Singer auf neun, Kornelius Volosciuk (AC Frankenwald) auf Platz 20 und Andrea Abt (SFZ Königsdorf) auf Rang 27 von 30 vertreten.

Neben der Offenen Klasse wurde in Stendal auch die DM der Doppelsitzer-Klasse ausgetragen. Deutscher Meister wurde das Team Markus Geisen / Michael Pfenning (LSV Mönchsheide / LfV Greven). Aus Bayern waren Hans-Jürgen Schmach (AC Bamberg) mit Co Martin Heide auf Rang zehnte, Claus Triebel (SFZ Ottengrüner Heide) und Christian Riedl auf elf und Hartmut Lodes (FC Mühlendorf) mit Holger Karow (AC Landshut) auf Gesamtplatz zwölf von 37 vertreten.



Segelflug-DM in Stendal: Es kann losgehen.

Foto: Christian Mannsbart

Daniel Große Verspohl

Salzmann-Cup 2019 – Bayern gewinnt Teamwertung

Der beliebte Salzmann-Cup bei den Segelkunstfliegern bietet den idealen Einstieg in die Wettbewerbs-Kunstfliegerei.

Die Wertungen beim Salzmann-Cup gliedern sich in drei Klassen: Sportsman, Advanced und Unlimited. Der Wettbewerb ist auch ideal für Anfänger, die gerade erst ihre Kunstfluglizenz erworben haben. Jedes Jahr wird der Cup von einem an-

deren Verein in Deutschland ausgerichtet – dieses Mal vom Flugsportclub Mülmingtal im Odenwald.

In der Klasse Advanced war der Förderverein Segelkunstflug im Luftsport-Verband Bayern mit den fünf Piloten Mathias Mühlbacher, Franz Hager, Oliver Frank, Werner Kraus und Felix Fleischhauer an den Start gegangen. Mathias Mühlbacher konnte in der Klasse Advanced mit Abstand den 1. Platz für sich verbuchen. Mit

den drei besten Wertungsflügen (Mathias Mühlbacher, Felix Fleischhauer, Franz Hager) konnte das bayerische Team sogar den 1. Platz (mit 73,4 %) in der Mannschaftswertung über alle Klassen hinweg belegen. Alle Ergebnisse und die Einzelergebnisse zum Anschauen unter: http://pilot-media.de/SC2019/multi_R006s03s06s10.htm.

Felix Fleischhauer



Flug in der Box über Viebrunn.

Foto: Felix Fleischhauer



Das Bayern-Team mit v.l.: Lars Reinhold, Oliver Frank, Felix Fleischhauer, Franz Hager, Mathias Mühlbacher.

Foto: Hendrick Fröhlich

Premiere in Kitzingen – LIMA 2019

Genau 40 Jahre nachdem Arno Fischer den LIMA als "Leistungsflug zur psychomotorischen Optimierung junger Menschen" aus der Wiege hob, gab es vom 15. Bis 22. Juni eine Premiere in Kitzingen.

Unter der Schirmherrschaft von LVB-Landestrainer Dr. Claus Triebel, ehemals Teilnehmer der ersten Stunde, stand ein hochkarätiges Trainerteam elf Trainees zur Verfügung. Die organisatorische Seele des Lehrgangs war Markus Full, ehemaliger Sportsoldat (Sposo) und engagierter Fluglehrer. Serena Triebel, die

Anfang Januar 2020 zur Weltmeisterschaft nach Australien geht, begleitete die Schüler mit ihrer LS8 neo, damit stürzte sie sich schon mal mit gezogenen Klappen in die Tiefe, um den Trainees zu zeigen, wie man sich wieder ausgräbt. Den freundlicherweise zur Verfügung gestellten LVB-Arcus flog Sposo Michael Wisbacher. Als Newcomer unter den Trainern kam der erst 17jährige Eric Schneider mit seiner Libelle, kurz vorher ist er damit schon die deutsche Meisterschaft in Zwickau geflogen. Mit dem kleinsten Flieger war er am meisten "auf Augenhöhe" zu den Schülern.

Die elf Trainees kamen mit reichlich Helfern aus ganz Bayern angereist. Vom Niveau her gab es die ganze Bandbreite von: "ich möchte mich mehr vom Platz weg fliegen trauen" bis zu "ich möchte beim Wettbewerb meinen Endanflug perfektionieren" war alles dabei. Das Trainerteam war extrem motiviert, die ganze Veranstaltung wurde professionell wie "Wettbewerb ohne Wettbewerb" durchgeführt. Vom Briefing morgens mit genauen Wetterdetails, zum Teil direkt vom Deutschen Wetterdienst eingeholt, bis zur optimalen Streckenplanung war alles sehr gut vorbereitet. Wetterglück kam dann auch noch dazu, so wurden an vier Flugtagen RT und AAT bis zu 500 km geflogen. Es gab sichere Außenlandungen ohne Schäden genauso wie präzise Endanflüge. An den Regentagen wurden die bereits vorher gut recherchierten Referate mit den bekannten Themen wie: "Grundsätze der Streckenplanung", "Außenlandung", "Navigation während des Fluges" oder "Planung des Endanfluges" gehalten. Immer begleitet von einer PowerPoint-Präsentation. Vor Ort gab das Team noch Ratschläge zur Pflege und zum Tuning



Der Fuhrpark des LIMA-Lehrganges 2019.

der Flieger und geizte nicht mit seinem Know-How. An einem Abend gab es noch einen hochrangigen Vortrag von Maximilian Dorsch, dem amtierenden deutschen Juniorenmeister der Clubklasse. Er referierte über die Flugplanung anhand der Wetterkarten, weit über die üblichen Segelflug-Vorhersageportale hinaus.

Ein weiterer hochkarätiger Gast war Holger Back, er kam für zwei Tage mit der nagelneuen LS8-e neo im Gepäck. Jeder der Teilnehmer durfte, sofern er das wollte, mal probefliegen.

Ganz besonders sollte man noch das Team des LSC Kitzingen erwähnen. Nachdem der Flugplatz für Industrieansiedlungen "platt gemacht" werden sollte und nun seit eineinhalb Jahren wieder wegen "Flora Fauna Habitat" im Betrieb ist, haben endmotivierte Mitglieder die "Limas" ungewöhnlich verwöhnt. Mit "Verwöhn-Halbpension" und Catering vom Frühstück bis zum Nachtisch am Abend musste keiner



Die Teilnehmer des LVB-LIM in Kitzingen.

der Teilnehmer kochen, putzen oder einkaufen. So war diese Woche in Kitzingen für alle Beteiligten eine "Win-Win-Situation", am letzten Samstag traten die Teil-

nehmer wehmütig, aber um viele Erfahrungen reicher, den Heimweg an.

Text/Fotos: Doris Benoist

DM Segelflug 2020 bei der LSG Bayreuth

In den Pfingstferien 2020 findet in Bayreuth zum ersten Mal seit der WM 1999 wieder eine höherrangige Segelflug-Meisterschaft statt.

Der Flugplatz Bayreuth-Bindlacher Berg wird Austragungsort der Deutschen Segelflug-Meisterschaften der Offenen, 18-Meter- und der Doppelsitzerklasse sein. Die Deutschen Segelflug-Meisterschaften im kommenden Jahr finden außerturnusmäßig statt. Hintergrund ist die Verschiebung des WM-Turnus für die "großen" Wertungsklassen, die nach der WM 2020 in Stendal bereits 2021 wieder ausgetra-

gen wird. Entsprechend will auch der DAeC DM- und Qualifikationsturnus zwischen großen und kleinen Klassen trennen.

Damit wird es im kommenden Jahr allerdings nicht die gewohnte Qualifikationsmeisterschaft in Bayreuth geben. Wie die Qualifikation zur DM in Zukunft erfolgen wird, ist vom DAeC noch im Detail festzulegen, für Bayreuth 2020 wird voraussichtlich die Deutsche Rangliste Segelflug herangezogen.

Text/Foto: Daniel Große Verspohl



Blick auf die DM-Austragungsstätte 2020 "Bindlacher Berg".

Modellfluggeschichte von 1945-1959

Das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug hat die erste von drei Broschüren zur Geschichte des Modellfluges publiziert.

Für 3,- € ist sie im Museum auf der Wasserkuppe käuflich zu erwerben, sie kann aber auch beim Museum bestellt werden. Der Preis inklusive Porto und Verpackung beträgt dann 5,- € Für die Bestellung einfach eine E-Mail senden an kontakt@segelflugmuseum.de.



Text/Foto: Ulrich Braune

Die neue Broschüre zur Modellfluggeschichte von 1945-1959.

Horizon Airmeet Donauwörth 2019

Wenn zum größten Modellflug-Event Europas eingeladen wird, ist die Sparte Modellflug im Luftsport Verband Bayern gerne dabei. Viele fleißige Helfer waren gemeinsam mit der Familie Wurm mit den letzten Vorbereitungsarbeiten befasst, als die Standbesetzung zum Aufbau des blauen LVB-Pavillons anrückte.

Wie immer ist eine gute Vorbereitung und eine motivierte Standbesetzung Grundvoraussetzung für ein gutes Gelingen. Ein Dank geht an die LVB-Geschäftsstelle für die Bereitstellung aller Materialien. Zum Standteam gehörten heuer Peter und Rita Lessner, Ernst Huber, Michael Fröhling, Vevi und Franz Brandl, die drei Tage lang in Donauwörth-Genderkingen vor Ort den zahlreichen Besuchern Rede und Antwort standen. Neben den über 100 besten Piloten, die allesamt mit hervorragenden Flugvorführungen glänzten, wurden weit über 10.000 Besucher gezählt. Die Attraktivität des Horizon Airmeet ließ auch in diesem Jahr kaum Wünsche offen. Man kann gar nicht glauben, dass es zu allem schon Gesehenen immer wieder eine Steigerung gibt. Im Bereich Jetflug und

Antrieb mit Elektromotoren scheint es kaum Grenzen zu geben. Unfallfrei wurde die gesamte Veranstaltung, die mit dem Abspielen der Hymnen und dem Flaggenhissen ihren Auftakt hatte, und bei der erstmals Jet-Überflüge und eine Pits mit einer Pilotin am Knüppel zu sehen waren, über die Bühne gebracht

Neben den Einladungen zu den LVB-Modellflugtagen am 21. und 22. September in Oberschleißheim bei der Außenstelle des Deutschen Museums konnten Informationszettel über den Modellflug und alle Fragen über den vielfältigen und klassenreichen Sport weitergegeben werden. Ein dekorativer Doppeldecker und einige mitgebrachte Modelle im Pavillon waren oft Anlass zu immer freundlichen Fachgesprächen unter Gleichgesinnten. Schallpegelmessgeräte konnten kalibriert werden und so manch junger Besucher freute sich sehr über die LVB-Broschüre "Lina und Max gehen in die Luft" (warum ein Flugzeug fliegt). Großer Dank geht an das Team vom Horizon Airmeet und an die Familie Wurm, das der LVB wiederum teilnehmen konnte.

Text/Fotos: Franz Brandl



Die LVB-Standbesetzung mit Peter Lessner, Ernst Huber und Michael Fröhling (v.l.).



Beim Modellgleiterbau herrschte stets reger Betrieb.

F5J-Wettbewerbe 2019 in Bayern

Die Wettbewerbsklasse F5J, also das Thermiksegeln mit einem Elektrosegler, gehört zu den attraktivsten Modellflugklassen. Das zeigt sich auch an den recht hohen Teilnehmerzahlen bei Wettbewerben, und das nicht nur in Bayern.

Die Wettbewerbssaison begann am 18. Mai mit der Deutschen Meisterschaft in Kulmbach. Bei strahlendem Sonnenschein, der nur am ersten Tag durch einen kleinen Regenschauer unterbrochen wurde, haben an zwei Tagen 76 Pilotinnen und Piloten, davon 13 Jugendliche, um den Titel des Deutschen Meisters gekämpft.

Nach 532 Starts in den sieben Vorrunden und 30 Starts in den FlyOffs wurde Timo Drust ganz knapp vor Benedikt Feigl und Jörg Syska Deutscher Meister. Wie knapp das ganze wirklich vor erkennt man daran, dass Timo mit einem Score von 2996,7 Punkten aus dem FlyOff gerade mal 8,2 Punkte vor Benedikt lag. Bei den

Jugendlichen gewann Cyrill Römer vor Friedrich Tharandt und Anna Schütz. Eines der Highlights dieser DM war ein Flug von Sebastian Feigl. Mit einem Höllein-Holz-Modell und einer Starthöhe von nur 16 m hat er in der 7. Runde einen 1000er erflogen.

1. International Open in Burgau

Das nächste Highlight der noch jungen Wettbewerbssaison waren dann die ersten F5J International Open am 29. und 30. Juni in Burgau. Bei sonnigem Wetter konnte sich im FlyOff Dominik Prestele durchsetzen und gewann vor Josef Giegerich und Sebastian Feigl den (inoffiziellen) Titel des Schwäbischen Meisters. Bei den Jugendlichen gewann Julian Benz vor Josef Giegerich und Anna Schütz. Mit 56 Pilotinnen und Piloten war dieser Wettbewerb auch sehr gut besucht!

Obwohl wirklich sommerliche Temperaturen herrschten, war es ein toller Wettbewerb. Die Spitzenpiloten haben teilweise mit verblüffend niedrigen Ausgangshöhen

(die haben wohl alle schlechte Akkus) die zehn Minuten reihenweise "voll gemacht". Es gab aber auch den einen oder anderen, der Opfer des teilweise recht heimtückischen Windes wurde und eine Außenlandung hinnehmen musste. In den drei



Den Titel Deutscher Meister holte sich in Kulmbach Timo Drust.



Siegerehrung bei der Deutschen Meisterschaft F5J.

FlyOffs mussten die Piloten dann noch einmal zeigen, was in ihnen steckt. Einige haben den Motor bei rund 20 m ausgemacht und sind dann in der Thermik kreisend "ab nach oben".

Bavarian Open

Der erste Teilwettbewerb der Bavarian Open fand am 13. Juli in Oberleichtersbach statt. Trotz des für diesen Sommer eher untypischen Wetters, es war windig, kalt und regnerisch, waren 25 tapfere Pilotinnen und Piloten am Platz und haben den Witterungsbedingungen getrotzt. Den Wettbewerb hat Georg Körner dann verdient vor Friedrich Hiltner und Kurt Genginger gewonnen.

Auf deutlich besseres Wetter trafen zwei Wochen später die Teilnehmer des zweiten Teilwettbewerbs der Bavarian Open beim Spessartpokal in Karbach. Am Tag zuvor fand auf demselben Platz ein F5J-HFS Wettbewerb statt, einige der Piloten dieses Einsteigerwettbewerbs haben das F5J Starterfeld ergänzt, so dass 33 Pilotinnen und Piloten, darunter drei Jugendliche, den Sonntag für fünf Runden und zwei Fly-Offs genutzt haben. Im Fly-Off hatte dann Bernhard Prade, vor Stefan Schwartz und Hans Joachim Bosch, die Nase vorne. Bei den Jugendlichen siegte Friedrich Tharandt vor Leo Bednarz und Anne Janzer. In den beiden FlyOffs konnten die Piloten dann mit höherem Risiko

fliegen und man sah deutlich geringere F5J-Höhen. Im ersten Fly-Off blieben alle Piloten beim Start unter der 100 m Marke, Hans Joachim Bosch hatte sogar nur 38 m. In der zweiten Fly-Off-Runde taktierten die Piloten etwas vorsichtiger, die F5J-Höhen lagen bei rund 100 m. Nur Hans Joachim Bosch ging den Flug mit etwas mehr Risiko an, mit einer F5J-Höhe von 55 m und einer Flugzeit von 14:58 holte er sich hier den 1.000er.

Abschließend ein großer Dank an alle ausrichtenden Vereine sowie deren zahlreiche Helferinnen und Helfer, ohne die es die Wettbewerbe wohl nicht geben würde.

Text/Fotos: Peter Stöhr



IHR ANSPRECHPARTNER SEIT 3 GENERATIONEN.



LVB-Modellflugtage 2019 in der Flugwerft Schleißheim

Deutsches Museum
FLUGWERFT SCHLEISSHEIM



Am 21. und 22. September veranstaltet der Luftsport-Verband Bayern wieder seine Modellflugtage ab 10:00 Uhr auf dem Gelände der Flugwerft Schleißheim.

Mit einem abwechslungsreichen Programm zeigen die Piloten an beiden

Tagen die ganze Bandbreite des Modellflugsports mit ihren eindrucksvollen Flugmodellen. Kinder und Jugendliche erleben bei "luftigen Experimenten", warum Flieger fliegen. Erfahrene Modellbauer begleiten sie dabei. Interessenten und Einsteiger in den Modellflug erhalten darüber hinaus alle wichtigen Informationen zum Modellflug, zur Technik von Flugmodellen und zu den Regeln im Modellflug. Gleichzeitig ist der Museumsbesuch für die Besucher im Eintritt enthalten. Dort er-

leben Sie historische Flugzeuge und die gesamte Technik der Fliegerei von ihren Anfängen bis zur Gegenwart. Zusätzlich findet in den Räumen der Flugwerft am Samstag 21. September ab 9:00 Uhr noch ein Modellbauflorhmarkt statt. Weitere Informationen zu den Modellflugtagen und zur Anmeldung als Teilnehmer an der Flugshow bzw. dem Modellbauflorhmarkt erhalten Sie unter www.modellflugtage.bayern.

Tilman Hartenfels



Luftbildaufnahme von den LVB-Modellflugtagen 2018 in Schleißheim. Foto: Wolfgang Mülke



LVB-Sparte Modellflug bei Schwabmünchner Segelflugmesse

Mit Kaiserwetter begann die Segelflugmesse in Schwabmünchen. Das Team der LVB-Modellflugkommission (MFK) war natürlich wieder mit dem blauen Pavillon mit von der Partie.

Den Modellfliegern nahe zu sein, um Ihnen bei allerlei Fragen Rede und Antwort zu geben, davon wurde rege Gebrauch gemacht. Viele gute Gespräche konnten über den facettenreichen Modellflugsport geführt werden. Für unsere Jüngsten war ein Modellflugsimulator aufgebaut, der gerne und oft benutzt wurde. Zahlreiche Infos konnten in Wort und Paper weitergegeben werden. Tausende Besucher drängten sich vor allem am Samstag, um die neuesten Segelflugmodelle und F-Schleppmaschinen zu bestaunen und sie auch bei Vorführungen durch die Herstellerfirmen im Flug zu bewundern. Als absoluten Blickfang hatte Landessportleiter Franz Brandl seinen Oldi Segler FS18a aufgebaut und auch er durfte diesen im Flug vorführen.

Ein rundum gelungenes Event und der LVB war live dabei. Danke an die anwesenden MFK Mitglieder, die Ihre Freizeit für den Verband zur Verfügung gestellt haben. Der Stand war gemeinsam mit dem Stand von DAeC/MFSD und dem DMFV neben-

einander aufgebaut, ein harmonisches Miteinander des Standpersonals trug dazu bei, allen Besuchern jede Frage zu beantworten.

Helmut Bauer



Stand und Standpersonal der LVB-Modellflugkommission in Schwabmünchen.

Foto: Franz Brandl

Funk-News für den Modellflug

In Anbetracht des wachsenden Marktvolumens und der zunehmenden Anwendungsbereiche unbemannter Luftfahrzeuge, zu denen auch der Modellflug gehört, sind im Bereich der europäischen Fernmelderegulierung Aktivitäten angelaufen, um für diesen Bereich zusätzliches Funk-Spektrum zur Verfügung zu stellen.

So ist z.B. innerhalb der CEPT (europäische Fernmelderegulierung) eigens zu diesem Zweck eine Arbeitsgruppe gegründet worden, um neues Spektrum für den Bereich Command & Control (C2) und Payload Communication zu finden. C2 ist dabei der Bereich der Steuerung und Telemetrie und die Payload Communication im Bereich des Modellflugs pri-

mär Kameras. Im ersten Schritt wird der Bereich C2 behandelt. Dabei werden Frequenzbereiche bei 1900 und 5000 MHz hinsichtlich der Verwendbarkeit für UAV untersucht werden. Im nächsten Schritt wird eine Untersuchung der Freigabe von Frequenzbereichen terrestrischer Funkkameras für UAV folgen.

Ferner ist innerhalb der ETSI (europäische Funknormierung) eine Untersuchung zur Erweiterung der technischen Möglichkeiten für neue Systeme im 2.4 GHz-Band angelaufen. Denkbar wäre hier z.B. eine Erhöhung der Sendeleistung, um die Sicherheit der Funkverbindung zu erhöhen, die auch schon innerhalb der CEPT diskutiert worden ist.

Um solche Änderungen der aktuellen Regeln für die betroffenen Funksysteme

durchzuführen, bedarf es Änderungen in der europäischen Funkregulierung und einer Anpassung der Funkstandards, die jetzt aber angestoßen werden. Das sind alles langfristig angelegte Aktionen, aber es besteht die Chance, dass der Modellflug ein Stück von dem dann neu zu verteilenden Kuchen abbekommt. Um die Teilhabe des Modellflugs an diesem Prozess zu gewährleisten, beteiligen sich sowohl die Bundeskommission Modellflug im DAeC als auch die EMFU direkt an den Arbeiten bei der CEPT und der ETSI.

Der Modellflug hat also auch hier den Fuß in der Tür. Hoffen wir mal, dass dabei etwas für uns rauspringt.

Frank Tofahrn

LVB-Thermikpokal für Großseglermodelle 2019

“Siehst du irgendeinen Vogel oder etwas, das aufsteigt? Es geht nur noch abwärts, ich habe nur noch 80 m Höhe.”

In solchen Momenten ist es wichtig, einen erfahrenen Copiloten zu haben, der den Himmel und die Mitflieger beobachtet, ob irgendwo sichtbar warme Luft nach oben steigt, oder andere Modelle anzeigen, wo im Kreisflug Höhe gewonnen werden könnte.

Vier LVB Modellflug Vereine haben ja gesagt, um Teilwettbewerbe zur Bayerischen Meisterschaft im Thermik-Segelflug für Modelle ab vier Meter Spannweite abzuhalten. Weißenburg/Kattenhochstatt war Ende Mai 2019 der erste Austragungsort. Alles war bestens organisiert und hergerichtet. Leider war die Zahl der angereisten Piloten nicht befriedigend. Großer Dank gebührt den Schleppiloten, insbesondere Helmut Gummler, er stellte sich bei drei Teilwettbewerben in den Dienst der Seglerpiloten. Friedrich Altmanshofer konnte den ersten Teilwettbewerb für sich entscheiden. Zweiter wurde Franz Brandl vor Andreas Bosch und Josef Wagner.

Der Jura Modellflugclub Nennslingen stellte für den 2. Teilwettbewerb sein Gelände mit Hütte und Unterstellmöglichkeit zur Verfügung. Dies war auch dringend nötig, denn Dauerregen war erst mal angesagt. Blicke auf die Wetter App versprochen erst für den Nachmittag eine Besse-

rung. Und so kam es auch, ab 13 Uhr begann der Wettbewerb mit Thermikfliegen. Für die drei Durchgänge wurde jeweils

eine Stunde das Zeitfenster geöffnet, in dem jeder Teilnehmer seinen Start vollziehen konnte. Dank Schleppilot Helmut



Start des Jugendlichen Tom Ebert.



Willi Schneid (mit dem gelben Modell), auf der Bank Harald Jezek, im Hintergrund Philip Kolb.



Sieger und sportliche Leitung mit v. l.: Martha Lukas (Sportleiterin MFC Freystadt), Franz Brandl, Ralph Mittelbach, Tom Ebert, dahinter Thomas Gerstner, Philip Kolb, Friedrich Altmanshofer und Josef Wagner.

Gummler, der alle Piloten zügig auf 200 m Starthöhe brachte, konnte der Wettbewerb gegen 17 Uhr abgeschlossen werden. Bei teilweise sehr guter Thermik unter dunklen Wolken konnte sich Josef Wagner vor Harald Jezek und Ralph Mittelbach als Sieger feiern lassen. Neben Urkunden und Pokalen gab es ein Los für jeden Piloten, mit dem es wertvolle Preise - gestiftet von Power Box System und anderen Modellbaufirmen - zu gewinnen gab. Die Siegerehrung und Preisverteilung durch 1. Vorstand Günther Hölzlwimmer rundete den 2. Teilwettbewerb ab. Der 3. Teilwettbewerb fand im hohen Norden Bayerns in Coburg statt. Leider blieb die Teilnehmerzahl auch hier wie bei den vorausgegangenen Wettbewerben unter

15 Piloten. Bei guter Thermik ist das Landen in Coburg für nicht Ortskundige anspruchsvoll, so ist es nicht verwunderlich das nur Josef Wagner alle drei Landungen ohne Drehung unter 90 Grad schaffte. Den 2. Platz belegte Robert Grams vor Friedrich Altmannshofer und Franz Brandl.

In Freystadt-Sondersfeld fand die Jahresrunde 2019 statt. Bei gutem Wetter war mit 20 Teilnehmern auch die Anzahl der Seglerpiloten befriedigend und so konnte das Finale beginnen. Mit Thomas Brandl und Helmut Gummler waren zwei versierte Schlepppiloten mit Ihren Maschinen intensiv im Einsatz. Fünf Piloten schafften nicht nur die Stunde Flugzeit, sondern auch drei gültige Landungen im Feld von

5 x 25 m und so kam es zum Stechen um die besten Plätze. Ralph Mittelbach siegte knapp vor Thomas Gerstner, Philip Kolb, Andreas Beck und Fritz Altmannshofer folgten auf den Plätzen drei bis fünf.

LVB-Landessportleiter Franz Brandl bedankte sich abschließend bei den vier austragenden Vereinen und besonders bei allen Schlepppiloten.

Der neue Bayerische Meister im Modell-Großseglerfliegen heißt Friedrich Altmannshofer, der mit einem hauchdünnen Vorsprung vor Ralph Mittelbach gewann. Platz drei ging an Josef Wagner, die weiteren Plätze belegten Andreas Bosch, Franz Brandl und Harald Jezek.

Text/Fotos: Franz Brandl

Freiflug-Junioren erringen zwei EM-Silbermedaillen

Es ist fast schon Tradition, dass die F1B-Junioren von einer Europameisterschaft im Team die Silbermedaille gewinnen: 2015, 2017 und jetzt 2019 in Mazedonien.

Sebastian Jäckel (SN) konnte bei seiner letzten Juniorenmeisterschaft seinen Erfolg von 2017 wiederholen und wurde Vizeeuropameister. 95 jugendliche Freiflieger aus 16 Nationen waren in Prilep vom 30. Juli. bis 03. August in drei Klassen am Start: F1A – Segelflugmodelle, F1B – Gummimotormodelle, F1P – Verbrenner. Erst im zweiten Stechen musste sich Sebastian Jäckel dem Sieger Vitek Rössler (CZE) geschlagen geben. Tabea Wiesiolek (BW) erreichte Platz 1zehn, Jonas Wiesiolek (BW) Platz 13. Die F1B-Team-

wertung ging an Polen. Die F1A-Flieger waren nicht ganz so erfolgreich, Stefan Richter (SN) verpasste knapp das Stechen und kam auf den 7. Rang, Lars Rink (HE) wurde 29., Nils Finke (BW) 38. Dies ergab Platz sieben für das deutsche Team. Neuer F1A-Europameister wurde Sagi Brundi (ISR), bestes Team war Israel. Die Verbrennungsmotorklasse war schwach besetzt, es gewann Stefan Racasanu (ROU), das beste Team kam aus Russland. In der Summe über alle Wertungen kamen die besten Nachwuchspiloten aus Russland.

Im deutschen Team waren vier erfahrene Piloten am Start, dazu die Neulinge Jonas Wiesiolek und Lars Rink, Teammanager war Michael Jäckel. Weitere Infos unter: www.thermikense.de/2019-f1abp-em-ma



Vize-Europameister Sebastian Jäckel beim Start seines F1B-Freiflugmodells.

zedonien, die kompletten Ergebnisse gibt es hier: www.eujchamp2019.prilepcup.info.

Bernhard Schwendemann



Das deutsche Freiflug-Team mit Betreuern und Helfern.

Fotos: Thomas Wiesiolek

Saalflug-Europameisterschaft – Team Germany auf Rang drei

Ivan Treger (SVK) konnte bei der F1D-Europameisterschaft in Tachov-Svetce (CZE) seinen Titel verteidigen.

Mit 23:38 min gelang ihm auch der längste Flug des Wettbewerbs in der 17 m hohen, historischen Reithalle. Vizeeuropameister im Saalflug wurde Lutz Schramm (GER). In der Teamwertung erreichte die deutsche Mannschaft den dritten Platz.

Mit drei Siegen dominierte die Ukraine: Vladyslav Dziubak (Junioren-Einzelwertung) sowie Senioren- und Juniorenmannschaft. Insgesamt waren 34 Senioren aus 13 Nationen und zwölf Junioren aus vier Nationen am Start. Thomas Merkt (GER) erreichte den 6., Uwe Bundesen den 15. Rang. Aus Deutschland waren keine Ju-

nieren am Start. An den drei Wettbewerbstagen konnte jeder Teilnehmer sechs Flüge machen, die beiden besten gingen in die Wertung ein. Da die Grundfläche der Halle relativ klein war, gab es ungewöhnlich viele Zusammenstöße – obwohl die Teilnehmer mit Teleskopstangen versuchten, die Modelle notfalls vorsichtig zu dirigieren. Die Modelle haben eine Spannweite von 55 cm, wiegen 1,4 g und werden von 0,4 g Gummi angetrieben.

Uwe Bundesen berichtete in einem Blog über den Verlauf der Meisterschaft, hier gibt es auch die vollständigen Ergebnisliste und Fotos: www.thermiksense.de/2019-f1d-em-tschechien.

Bernhard Schwendemann



Vize-Europameister Lutz Schramm bei der Startvorbereitung. Der Gummi wird außerhalb des Modells aufgezogen, damit es bei einem Strangriss nicht beschädigt wird.

Foto: Thomas Merkt

Deutsche Meisterschaft im Saalflug 2019

In vier Meisterschaftsklassen und einer Sonderklasse (Lillflygarn) fand vom 19. bis 21. Juli in Frankenheim (Rhön) die Deutsche Saalflugmeisterschaft statt, organisiert vom Hessischen Luftsportbund.

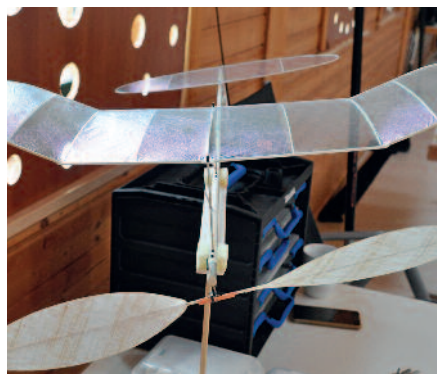
Am erfolgreichsten waren Uwe Bundesen (BW) mit drei Siegen und Werner Nimptsch (NI) mit zwei. Der Jugendliche Lukas Jörges (HE) war in zwei Klassen der Beste. Die Halle hatte nach den Regeln eine Höhe von acht Metern, durch die Dachform war sie in der Mitte aber deutlich höher – eine Herausforderung beim Steuern der Modelle mit Teleskopstangen, das immer wieder erforderlich war, um ein Abdriften der Freiflugmodelle zu verhindern.

Die meisten Teilnehmer gingen in mehreren Klassen an den Start, einige wenige sogar in allen fünf. So gab es insgesamt 55 Teilnahmen, darunter 25 Jugendliche. Allein die Gruppe von Uwe Bundesen war mit sechs Jugendlichen angereist. In der Königsklasse F1M (45 cm Spannweite, 3 g Mindestgewicht, maximal 1,5 g Gummi) ist der Einsatz von Kohle- und Borfäden sowie Verstellpropellern erlaubt, hier erreichte der Sieger Werner Nimptsch Flugzeiten von 13 min. Die mit 19 Startern am stärksten besetzte Klasse F1M-Limited (ohne die technischen Tricks von F1M)

gewann Uwe Bundesen mit Flügen von zehn min. Hier platzierte sich Lukas Jörges knapp dahinter auf Rang drei der Gesamtwertung. In der Einsteigerklasse TH30 wurden Flugzeiten um fünf Minuten erreicht, bester Jugendlicher war hier Elias Karpinski (BW) mit Zeiten um vier Minuten.

Die komplette Ergebnisliste und Fotos gibt es unter www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2019.

Text/Fotos: Bernhard Schwendemann



Saalflugmodelle erfordern viel Filigranarbeit.



Daniel Brandstetter beim Start seines F1M-L Modells.

90 Jahre Flugsport in Erbendorf

Der Aero-Club Erbendorf und die kleine Stadt Erbendorf in der Nordoberpfalz können auf 90 Jahre Luftfahrtgeschichte zurückblicken.

In Erbendorf beschlossen zwei flugbegeisterte Bürger im Jahre 1929 ein Flugzeug zu bauen: Lois Bauer und Hans Edelmann. Zur Finanzierung ihres Vorhabens entwarfen sie eine Ansichtskarte mit der Rohbauansicht des Flugzeugs und ihrem Bild. Diese Karte ist die "Geburtsurkunde" des Aero-Clubs Erbendorf. Die Karten wurden in einer Auflage von 1.000 Stück in Dresden gedruckt. Die Erbauer haben sie dann verkauft. Alle Karten konnten abgesetzt werden.

Den Erbauern schlossen sich schnell weitere Personen aus Erbendorf und der näheren Umgebung an. Schon am letzten Juli-Wochenende 1929 veranstalteten sie zusammen mit dem Erbendorfer Turnverein einen Flugtag. Attraktion waren die Flugvorführungen der Kunstfliegerin Christl Mariele Schultes aus München. Diese verdrehte nicht nur mit ihren Loops der männlichen Bevölkerung den Kopf.

1929 war der Aero-Club natürlich noch kein formeller Verein, sondern nur eine Interessengemeinschaft von Flugbegeisterten. Erst am 07.03.1934 wurde der Verein unter dem Namen "Fliegerortsguppe Er-

bendorf" gegründet und am 10.09.1936 ins Vereinsregister eingetragen. Im gleichen Jahr wurde ein Grunau Baby gebaut. Stolz präsentierte man den Rohbau auf dem Marktplatz der Bevölkerung. Aufgrund eines politischen Erlasses wurden aber die einzelnen Flugsportvereine bald wieder aufgelöst und in das Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK) überführt. Ein betroffener Fliegerkamerad aus dieser Zeit sagte hierzu einmal: "Wir wurden einfach politisch missbraucht".

Nach Ende des schlimmen 2. Weltkrieges war von den Besatzungsmächten jede fliegerische Tätigkeit verboten. Unseren Vätern und Großvätern konnte aber keine Macht der Welt die Begeisterung für das Fliegen verbieten. So wurden in ganz Deutschland im Verborgenen Vereine gegründet, Modellflugzeuge und sogar richtige Flugzeuge gebaut.

Das Erbendorfer Baby mit dem Kennzeichen D-13-224 hatte in einem Heuschäber den Krieg überstanden. Es war jedoch nicht mehr zulassungs- und flugfähig. Es wurde daher hauptsächlich für Werbeveranstaltungen für den Flugsport eingesetzt. Gleich nach der Wiederzulassung des Segelfluges im April 1951 wurde am 15. Mai 1951 der 1937 zwangsaufgelöste



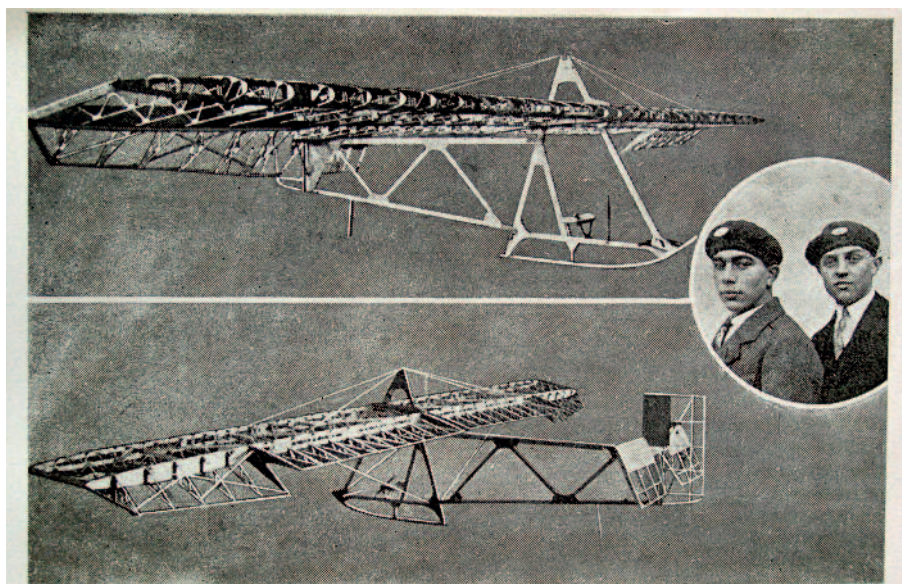
Egolf Biscan, seinerzeit Präsidiaratsrat für die Oberpfalz im Luftsport-Verband Bayern, zeichnete damals Josef Rittinger mit der Goldenen Ehrennadel des Verbandes aus.

Verein erneut gegründet. Zur Gründungsversammlung kamen 17 Flugsportler. Man wählte den Namen Aero-Club Erbendorf.

Am 05.05.1955 erhielt Deutschland seine Souveränität zurück. Damit lagen auch



Bei den erforderlichen Erdbewegungen half die "Dickhäutereinheit" der US-Armee aus Grafenwöhr kräftig mit.



1929 Segelflugzeug Erbendorf I und seine Erbauer Luis Bauer und Hans Edelmann

die Geländezulassungen in deutscher Hand. Das heutige Segelfluggelände Erbendorf-Schweißlohe wurde am 21.10.1955 zugelassen. Unmittelbar darauf wurde gemeinsam mit dem Segelflugverein Grafenwöhr ein Schulflugzeug vom Typ "Specht" gekauft. Nun konnten wieder selbst neue Segelflugzeugführer ausgebildet werden. Der Ausbildungsbetrieb fand fast nur am Fluggelände Netzaberg bei Grafenwöhr statt. Wegen landwirtschaftlicher Nutzung konnte auf dem Gelände Erbendorf-Schweißlohe nur wenig geflogen werden. In der Flugsaison

1959 wurde an 23 Tagen gemeinsam geflogen.

In der Generalversammlung am 14.05.1965 wurde über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung und Erweiterung des Geländes Schweißlohe beraten. Schriftführer Josef Rittinger stellte dabei die Möglichkeiten heraus, welche sich durch die anstehende Flurbereinigung ergeben könnten.

Am 07.10.1968 erteilte die Regierung der Oberpfalz für das Fluggelände Schweißlohe eine neue Zulassung. Jetzt gültig bis 1.11.1975. In einem Beschluss vom 11.

Oktober 1971 stimmte der Stadtrat dem Ausbau des Fluggeländes zu und sagte entsprechende Unterstützung zu.

Durch Grunderwerb, Teilnahme an der Flurbereinigung und neue Pachtverträge konnte im Jahre 1974 ein Ausbau der Start- und Landebahn erfolgen. Für die erforderlichen Erdbewegungen stellte die "Dickhäutereinheit" der US-Army aus Grafenwöhr das nötige Gerät zur Verfügung.

Im Frühjahr 1976 begann der Aero-Club mit dem Bau einer eigenen Flughalle. Viele Arbeitsstunden mussten dazu aufgebracht werden.

Die folgenden Jahre standen im Zeichen des Flugbetriebs mit dem neu erworbenen Motorsegler SF 25. Die Mitglieder erwarben die Berechtigung zum Führen dieses Flugzeuges. Leider behinderte die damalige militärische Flugüberwachungszone (ADIZ) den Flugbetrieb von und nach Erbendorf enorm.

Für den Segelflugverein Grafenwöhr wurde der Flugbetrieb auf den militärischen Geländen Netzaberg und Vilseck immer schwieriger. Der Verein zog daher nach Erbendorf um. Die Fluggemeinschaft mit dem Erbendorfer Verein hat sich bis heute bewährt. Die beiden Vereine ergänzen sich hervorragend im gemeinsamen Vereins- und Flugbetrieb.

Der Verein erlebte viele Höhen und Tiefen in seiner Vereinsgeschichte. Einer der



Stolz präsentierte der Verein der Bevölkerung den Rohbau eines Grunau Baby auf dem Erbendorfer Marktplatz.



Blick auf die neue Halle, hier noch ohne Flugleitungsturm.

Fotos: Vereinsarchiv Aero-Club Erbendorf

Höhepunkte war die feierliche Einweihung der befestigten Start- und Landebahn am 30.06.1990. Viele Gäste waren hierzu in die Schweißlohe gekommen. Unter anderem Staatsminister August Lang.

Mit dem Wegfall der militärischen Flugbeschränkungen waren nun problemlose Flüge auch in den ehemaligen Ostblock möglich. Einer der ersten Flüge in die CSFR war im August 1991 der Flug von Hans Mautner mit Hans Banrucker nach Sazena bei Prag. Damals noch ein wirk-

lich abenteuerliches Unterfangen. Keine richtigen Karten und den Luftraum musste man sich noch mit russischem Militär teilen. Aber die tschechischen Fliegerkameraden halfen damals mit, damit es nicht nur ein Abenteuer, sondern auch ein tolles Erlebnis werden konnte.

Zukunft für Segelfluggelände Erbendorf gesichert

Die Pachtverträge mit der Katholischen Pfarrpfundestiftung für den Flugplatz und das Hallengrundstück sind zum

31.10.2018 ausgelaufen. Schon rechtzeitig bemühte sich der Verein um eine Vertragsverlängerung. Durch einen Grundstückstausch erhielt der Verein das bisherige Erbbaugrundstück mit Halle und Clubheim als Eigentum. Ein weiteres Hallengrundstück befindet sich schon längere Zeit im Eigentum des Vereins. Für die Start- und Landebahn mit Sicherheitsstreifen wurde ein Erbbaurecht auf 99 Jahre bestellt. Derzeit ist das Gelände für den Segelflugbetrieb mit Winden- und Flugzeugschleppstart zugelassen. Außerdem besteht eine Zulassung für Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge und Schleppflugzeuge. Idealismus und viel Arbeit mussten die Erbendorfer Flieger aufbringen, um dies alles zu erreichen und auch in Zukunft kommen viele Aufgaben auf den Vereinsvorstand und die Vereinsmitglieder zu.

Josef Rittinger – selbst nie Pilot, seit 1951 Mitglied im Aero-Club Erbendorf und von 1962 bis 2003 Schriftführer des Vereins – war die treibende Kraft bei der Anlage des Segelfluggeländes Erbendorf-Schweißlohe. In jahrelanger Kleinarbeit führte er unzählige Verhandlungen, und seinem Weitblick ist es zu verdanken, dass der Verein schon vor rund 40 Jahren eigene Grundstücke erwarb. Insbesondere für diese großartigen Verdienste verlieh ihm der Verein die Ehrenmitgliedschaft, der Luftsport-Verband Bayern zeichnete ihn mit der Goldenen Ehrennadel des Verbandes aus.

Egolf Biscan

**Ausschreibung „3. Bayern-DOSI 21./22.09.2019“
Segelkunstflugwettbewerb mit doppelsitzigen Schulflugzeugen**




<https://t1p.de/BYDOSI19>

Heranführung an den Wettbewerbskunstflug in sportlich-lockerer Atmosphäre. Förderung des Segelkunstfluges in Bayern & Verbesserung des Leistungsstandes. Ausrichtung jährlich bei unterschiedlichen bayerischen Ausrichtervereinen.

EINE GEMEINSCHAFTSVERANSTALTUNG VON





Vier fränkische Vereine erobern Blaubeuren

Das diesjährige Sommerfluglager der vier benachbarten Vereine SFC Lauf, FSV Erlangen-Nürnberg, LSV Friesener Warte und LSC Forchheim fand heuer vom 10. bis 18. August erstmals als Gemeinschaftsfahrt statt.

Mit über 50 Teilnehmer*innen und ca. 20 Flugzeugen ging's von der fränkischen auf die schwäbische Alb und dort verwandelte sich der idyllische Flugplatz Sonderbuch für eine Woche in eine fränkische Zelt-

stadt. Die Kameraden aus Blaubeuren boten eine klasse Infrastruktur: Winde, Schleppflugzeug, einige Hallenplätze und auch die zur Benutzung möglichen Fahrzeuge am Platz ließen vom ersten Tag an regen Flugbetrieb aufkommen. Das gemütliche Vereinsheim mit Duschen, Küche und Grillplatz wurde schnell erobert und gerne genutzt.

Doch wie können vier Vereine gleichzeitig in einem Fluglager miteinander funktionieren? Im Großen und Ganzen nach der ob-

ligatorischen und fast unvermeidlich sowie manchmal holprigen Eingewöhnungszeit - ganz hervorragend! Von der gegenseitigen Unterstützung und der Organisation beim Schul- und Flugbetrieb bis hin zu einigen gemeinsamen Abendprogrammen wuchsen die Gruppen mehr und mehr zusammen. Beim gemeinsamen Frühstück und so manchem abendlichen Bier wurde gefachsimpelt, geplant und Erfahrungen ausgetauscht, mitunter – vor allem unter der Jugend – auch einfach gefeiert. Die Flugschüler aller Vereine konnten sich auf neuem Terrain ausprobieren und die schöne Umgebung des Flugplatzes erkunden. Und natürlich kamen auch die Streckenflieger auf der Alb auf Ihre Kosten. Diverse Flüge mit über 500 km und viele weitere Genussflüge wurden absolviert und verbucht. Einige Tage mit schlechtem Wetter mussten überbrückt werden, doch auch das konnte die insgesamt recht gute Stimmung nicht trüben: Friedrichshafen lockte mit dem Dornier- und dem Zeppelinmuseum sowie dem Bodensee, Ulm mit Kultur und Shopping und Blaubeuren mit Natur und Geschichte. Und der ein oder andere hatte auch eine Müttze Schlaf nach dem ausgedehnten abendlichen Beisammensein nötig.

Fazit: Man sollte viel öfter etwas mit den befreundeten Nachbarvereinen planen und unternehmen. Der Austausch und auch die Achtsamkeit zu einem schönen Miteinander sind absolut bereichernd. Ein großer Dank geht an die LSG Blaubeuren für die völlig entspannte und unkomplizierte Gastfreundschaft und natürlich an die Organisatoren der Vereine für die Vorarbeit und das Engagement.



Regel Flugbetrieb herrschte auf dem Flugplatz Sonderbuch während des Sommerfluglagers.



Briefing im Blaubeurer Vereinsheim nach dem gemeinsamen Frühstück.

Fotos: SFC Lauf

Luna Mittig

irlshop

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








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

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

Trip der Ansbacher Motorfluggruppe nach Dänemark

Wie schon so oft versperrten Unwetter und Gewitter in den Alpen das ursprüngliche Ziel Kroatien. Deshalb war nach ausführlichem Wetterbriefing klar, im Norden können wir bei sonnigem Wetter die Insellandschaft Dänemarks von oben erkunden.

Und los ging's zur ersten Etappe über die Wartburg bei Eisenach nach Hildesheim. Als Zwischenstopp ist dieser Flugplatz mit seiner angenehmen Atmosphäre und seinem Restaurant zu empfehlen. Nach insgesamt drei Stunden Flugzeit hatten wir unseren Ausgangspunkt Flensburg erreicht. Es ist wirklich erstaunlich, um wie viel die Tage aufgrund der 700 km weiter nordwärts länger sind. Die sehr spät eintretende Dämmerung verhinderte jedes Zeitgefühl und wir waren recht erstaunt, als wir nach einem gemütlichen Abendessen auf die Uhr schauten und um 22:30 Uhr noch bei Tageslicht zu unserem Hotel marschieren konnten.

Am nächsten Tag klarte das Wetter auf, so dass wir unseren Inseltrip starten konnten. Im Rahmen des kleinen Grenzübertritts wählten wir den Flugplatz auf der Insel Ærø. Es stellte sich schon als eine kleine Herausforderung dar, eine Graspiste ohne Schwellenmarkierung zu finden, auch die Bebauung mit kleinem Hangar und Häuschen war nicht weiter hilfreich. Ein perfekter Ort, um Ruhe zu finden. Die Idylle wurde nur etwas durch schnell herannahende Bremsen gestört. So verabschiedeten wir uns auch rasch nach einem Gespräch mit der netten Flugplatzleiterin. Trotz der dünnen Besiedelung wird die Insel achtmal am Tag von Fähren angefahren.

Bei unserem Überflug nach Samsø, unserem zweiten Landeplatz, sah man einen wirklich emsigen Schiffsverkehr, mit unzähligen Frachtern, Fähren und kleineren Schiffen. Samsø, wieder mit einer unmarkierten Graspiste, war gänzlich unbesetzt und die Landegebühr wird einfach in den Briefkasten beim Flugplatzgebäude "Samsøe Intl Terminal 1" eingeworfen.

Auch noch von oben beeindruckend riesig präsentierte sich die Brücke Storebæltsbroen mit einer Gesamtlänge von ca. dreizehn Kilometern, die die Inseln Fünen und Seeland verbindet, auf unserem Überflug zu unserem letzten Lande-

platz Sønderborg. Die Konstruktion enthält eine mautpflichtige Autobahn sowie eine Eisenbahnverbindung.

Am nächsten Tag Richtung Süden legten wir noch einen Übernachtungsstopp in Lübeck ein. Neben dem berühmten Holstentor, leckerem Marzipan und einem grandiosen Ausblick von der Marienkirche, eine der beeindruckendsten Kathed-

ralen der Welt, genossen wir noch eine informative Bootsfahrt, die uns an berühmten Häusern und lauschigen Schrebergärten vorbeiführte. Der Ausflug der Motorfluggruppe 2019 war in netter kameradschaftlicher Atmosphäre wieder einmal "wie im Fluge" vergangen.

Reinhild Etter



Startvorbereitung für die nächste Etappe.

Fotos: Thomas Apfel



Auf Dänemarks "Flughäfen" sind die Beschilderungen einfach und die Wege kurz.



Fazit der Ansbacher Motorfluggruppe: Dänemark war ein beeindruckendes Ausflugsziel.

Flugzeugtaufe beim LSC Ikarus Schleißheim

Bei herrlichem Sommerwetter fand beim Ikarus Luftsportclub Schleißheim die Taufe des neuen eigenstartfähigen Doppelsitzers DG 1001 M statt.

Nach kurzen Ansprachen des Vereinsvorsitzenden Alexander Will und des Ober-schleißheimer Bürgermeisters Christian Kuchlbauer konnte in einer ökumenischen

Taufe durch Pfarrerin Martina Buck und Pfarrer Uli Kampe das Segelflugzeug auf den Namen Heinrich getauft werden. Die beiden Töchter von Heinrich Schröder, dem Namensgeber der neuen DG 1001 M, Gudrun Schröder und Dagmar Schröder-Ostheimer, standen als Taufpatinnen bereit. Heinrich Schröder war langjähriger Fliegerkamerad und großzügiger Förderer

des LSC Ikarus. Nach seinem Tod waren sich die Vereinsverantwortlichen einig, die DG 1001 M auf seinen Namen zu taufen. Nach der Taufzeremonie ließ es sich Pfarrer Kampe nicht nehmen, im engen Cockpit auch selbst Platz zu nehmen, und er war überrascht, wie bequem man darin doch sitzen kann.

Text/Fotos: Severin Lohberger



Gudrun Schröder bei der Taufe der neuen DG 1001 M auf den Namen ihres Vaters.



Pfarrer Uli Kampe im Cockpit des neuen Doppelsitzers, rechts Vereinsausbildungsleiter Bernd Freese.

Streckenfluglager der LSG Bayreuth

Basti, dem seit Jahren jüngsten Mitglied des Bundesliga-Teams der Luftsportgemeinschaft Bayreuth (LSGB) war irgendwann aufgefallen, dass er als jüngster inzwischen auch schon über 30 Jahre alt geworden ist. So war ihm die Notwendigkeit bewusst, auch die anderen jüngeren Scheinpiloten an den Streckenflug heranzuführen.

Da in diesem Jahr an Pfingsten kein Wettbewerb anstand, boten sich die Pfingstferien für ein kleines, vereinsinternes Streckenfluglager an. Mit seinem Vater Schorsch Baier und Klaus Gruber vom LSV Beilngries konnte er neben sich zwei weitere Trainer begeistern, die Pfingstferien hierfür zu nutzen. LVB-Landestrainer Dr. Claus Triebel hatte dankenswerterweise seinen Arcus zur Verfügung gestellt, so dass die Teilnehmer auch in Sachen Fluggerät mit dem vereinseigenen Duo-Discus, den beiden LS8en sowie einer LS4 gut ausgerüstet waren. Neun mehr oder weniger junge Scheinpiloten ergaben schließlich eine gute Gruppengröße, so dass immer ein Teil im Doppelsitzer, ein Teil im Einsitzer und ein Teil als Bodenmannschaft beschäftigt war.



Neun Jungpiloten der LSG Bayreuth haben sich in einem internen Streckenfluglager mit den Grundlagen und der Praxis des Streckensegelfluges befasst, hier Frederik Köhne im Duo-Discus. Foto: Sebastian Baier

Das Wetter war zwar nicht ganz so wie erhofft, aber es hat für mehrere Flüge aller Teilnehmer gereicht und die Unterschiedlichkeit der Wetterlagen hatte auch ihre Lerneffekte.

Klaus erklärte täglich anhand verschiedener Wettermodelle die tagesaktuellen Gegebenheiten, aus denen es das beste zu

machen galt. Aber auch die Teilnehmer waren mit Theoriebeiträgen in Form von Referaten gefragt: Teamflug, Außenlandung und vieles mehr – jeder musste einen Themenkomplex vorbereiten. Auch der Bundesliga-Teamkapitän Heiko Hertrich hielt ein Referat zu Regeln und Taktik der Bundesliga und des OLC.

Dabei hatten wir das Bundesliga-Team schon vor dem eigentlichen Lehrgang "geentert": Am Wochenende vor Lehrgangsbeginn war ich mit Basti zu einer Art Generalprobe Richtung Erzgebirge gestartet – und prompt in der Bundesliga-Wertung gelandet. So wie ich sind im Laufe der Woche schließlich viele unserer bisherigen "Platzgeier" erstmals weiter weg vom Platz gekommen und haben die Erfahrung schöner Streckenflüge wieder mit heimgebracht. Mit Frederik Köhne kam in Liga-Runde 13 sogar noch ein weiterer neuer Bundesliga-Pilot aus unseren Reihen.

Wir alle bedanken uns nochmals ganz herzlich bei Basti, Schorsch und Klaus für die tolle Woche und bei Claus Triebel für die Zurverfügungstellung des Arcus.

Manisha Große Verspohl

Oberpfälzer Flieger besuchen militärische Anlage am Großen Arber

Unmittelbar an der tschechischen Grenze ist der Arber gelegen mit 1.456 Metern der höchste Berg im Bayerischen Wald. Die Segelflieger schätzen dieses Gebiet wegen der hervorragenden Thermik sehr.

Bestimmt haben viele von uns den Arber schon überflogen und sich dabei gefragt, wofür die beiden großen Radarkuppeln am Gipfel des Berges genutzt werden. Sie sind längst ein Wahrzeichen des Arbers und sind Teil einer Einrichtung der Bundeswehr zur Überwachung des Luftraumes.

Der LVB-Segelflug-Bezirksvertreter der Oberpfalz Egolf Biscan hatte bei der Bundeswehr angefragt, ob eine Besichtigung möglich wäre. Das war überhaupt kein Problem. Die vorgegebene maximale Anzahl von Besuchern war schnell erreicht, und so trafen sich Mitglieder der LVB-Vereine aus Cham, Grafenwöhr, Erbdorf und Amberg, begleitet von einigen Reservisten der Bundeswehr, an der Talstation der Arberseilbahn, mit der die Auffahrt zur Bergstation erfolgte. Angeführt von einem Bundeswehrvertreter, der die Gruppe am Berg in Empfang genommen hatte, ging es weiter zum unscheinbaren Eingang des Objekts, von dort dann mit einem unterirdischen Schrägaufzug in das Herz

der Anlage. Vor dem Betreten des Sicherheitsbereiches mussten natürlich die Handys und Fotoapparate abgegeben werden. Zuerst erhielt die Gruppe in einem interessanten Vortrag Informationen über den Auftrag und die Technik der Anlage, welche 1983 in Betrieb genommen wurde.

Jede der beiden Antennen hat ein Gewicht von etwa 15 Tonnen. Die Radaranlage ist eine von insgesamt 18 militärischen Stationen mit gleichen Aufgaben. Sie erfassen alle einen Radius von ca.



Eine interessante Besichtigung erlebten die Mitglieder von LVB-Vereinen der Oberpfalz bei ihrem Ausflug zum Großen Arber.

500 Kilometern, die Anlage am Arber ungefähr den von Berlin bis Venedig. Die Daten werden vom Radargerät an ein Command-and-Control-Center (CRC) übertragen. Dies ist für die militärische Luftraumüberwachung zuständig. Die tschechischen Nato-Partner unterhalten ähnliche Anlagen und tauschen die Daten auch mit der Bundeswehr aus.

Die gesamte Anlage besteht aus sechs Stockwerken. Interessant waren bei den Gruppenführungen vor allen Dingen die Einrichtungen für die Energieversorgung. Am Besuchstag war ein Radargerät zur Wartung abgeschaltet, weshalb auch das Innere des Radoms besichtigt werden konnte.

Die wichtigste Aufgabe der Luftwaffeneinheit am Arber ist die Sicherstellung der technischen Einsatzbereitschaft der Radargeräte an 365 Tagen im Jahr, rund um die Uhr. Bei den schwierigen Wetterverhältnissen am Arber ist dies nicht immer ganz einfach.

Für den Bezirk Oberpfalz ist schon eine weitere, ähnliche Veranstaltung geplant: die Besichtigung des Messerschmitt-Museums am Flugplatz Manching mit Besuch der Wehrtechnischen Dienststelle 61.

Text/Foto: Egolf Biscan

Wasserkuppe-Museum: Entdeckertour für Kinder und Jugendliche

Das Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe bei Gersfeld bietet für Kinder und Jugendliche schon seit vielen Jahren eine Entdeckertour an.

Dafür bekommen Kinder und Jugendliche ein Klemmbrett mit Stift und einen zweiseitigen Fragebogen in die Hand, und schon kann die Entdeckertour beginnen. Manchmal ist auch die ganze Familie aktiv, laufen Eltern oder Großeltern mit Kindern bzw. Enkeln auf der Suche nach den Antworten gemeinsam durch das Museum. Damit lernen alle etwas über 100 Jahre spannende Fluggeschichte.

Für die jungen Entdecker gibt es nun nach Beendigung der Tour als Geschenk

die Broschüre "Lina und Max gehen in die Luft", in der zwei Geschwister den Luftsport und das Fliegen entdecken. So können die Kinder daheim die Entdeckertour fortsetzen und in der Heftung enthaltene,

kleine aerodynamische Experimente durchführen oder nach Plan einen Drachen sowie ein Flugmodell bauen.

Text/Foto: Ulrich Braune



Kinder und Jugendliche erhalten nach dem Ausfüllen des Fragebogens als Geschenk ein Exemplar der Broschüre "Lina und Max gehen in die Luft".

Egfried Trautenberg feiert 60-jähriges Fliegerjubiläum

Ein ganz besonderes Jubiläum konnte Fluglehrer Egfried Trautenberg von der Luftsportgruppe Amberg im Juli begehen: Seine Fliegerkarriere und damit seine "Liebe für's Leben" begann vor 60 Jahren.

Das Fliegen gelernt hat er als 16-jähriger 1959 ganz in der Nähe, in Hersbruck. Nach der Fluglehrer-Ausbildung war er zunächst an der Fränkischen Fliegerschule Feuerstein tätig, bevor er 1984 zur Luftsportgruppe Amberg wechselte. In seinen 45 Jahren Fluglehrer-Tätigkeit (Segel- und Motorflug) hat er allein im Amberger Verein um die hundert Flugschüler betreut. Ein Großteil der heute aktiven Mitglieder hat bei ihm das Fliegen gelernt.

Neben der Ausbildung des Nachwuchses war er immer auch Streckenflieger. Die weiteste Strecke mit seinem Cirrus betrug 650 Kilometer.

Sein reiches Wissen gab er nicht nur in der Schulung an die Jungpiloten weiter,

er war auch 14 Jahre als Trainer auf den LIMA-Lehrgängen dabei. Der pensionierte Mathematik- und Physiklehrer hat bisher circa 16.000 Starts durchgeführt, etwa 100 verschiedene Flugzeugmuster geflogen (je zur Hälfte Segel- und Motorflugzeuge), ungefähr 100 verschiedene

Flugplätze kennengelernt und 30 Außenlandungen gut überstanden. Die Liebe zum Fliegen hat er auch seinem Sohn Dr. Hans Trautenberg vererbt, der ebenfalls als Fluglehrer tätig ist.

Text/Foto: Dr. Katrin Herrmann-Rogenhofer



60 Jahre Erfahrung: Fluglehrer Egfried Trautenberg im Schulungsdoppelsitzer mit der Flugschülerin Sana Jumah.

Elf Jahre Kultevent "Rock im Hangar" beim SFC Lauf

Im Juni veranstaltete der SFC Lauf nun bereits zum elften Mal sein ganz besonderes Festival: "Rock im Hangar", ein Classic Rock Event, welches traditionell am Pfingstsonntag am Flugplatz EDQI stattfindet.

Mit den Jahren wuchs "Rock im Hangar" immer weiter und entwickelte sich vom kleinen Insider-Konzert zu einem festen Termin im regionalen Veranstaltungskalender. Gastgeber und Initiator sind "die Schleppschlampen", die flugplatzeigene Piloten-Band, die selbst unter dem Motto "Musik fliegt in der Luft" mit knackigem Classic Rock begeisterten. Die "Schleppschlampen" bestritten den Abend jedoch musikalisch nicht alleine, sondern sie laden dazu immer wieder andere Bands und Musiker ein, so dass sich ein echter Festival-Charakter entwickelt hat und auch dieses Jahr die Tanzfläche bis weit in die Nacht hinein gut gefüllt war. Zudem war das Wetter perfekt, sommerlich warm, aber nicht zu heiß, und das



Die "Schleppschlampen" und die Gastbands sorgen für den musikalischen Rahmen.

Team des SFC Lauf e.V. sorgte mit viel guter Laune und Professionalität für einen rundum gelungenen Veranstaltungverlauf. Überwältigend war der Besucheransturm: deutlich mehr Gäste als in den Jahren zuvor fanden den Weg zum Lil-

linghof und zeigten sich begeistert von der Schönheit der Landschaft. Etliche Gäste waren per Flugzeug angereist: vom Motor-Drachen über Ultraleicht-Flugzeuge bis hin zu Motor- und Segelflugzeugen war die Bandbreite

groß. Die meisten Piloten blieben über Nacht am Lillinghof, einige sogar zeltend unter ihrer Tragfläche.

Der Eintritt zum Festival ist traditionell frei, und auch dieses Jahr sorgten regionale Caterer für ein leckeres kulinarisches Angebot: vom urfränkischen Bier über gegrillte und geräucherte Forellen, von zünftigem Grillgut bis hin zu italienischem Manufaktur-Eis.

Auch aus benachbarten Luftsportvereinen wie u.a. vom Hetzles, aus Hersbruck, der Friesener Warte und aus Dobenreuth



Viele der Teilnehmer bei "Rock im Hangar" waren mit dem Flugzeug angereist.

Fotos: Torsten de Souza Santos

waren viele aktive Luftsportler gekommen, und so glich das Festival an vielen Stellen auch fast schon einem Klassentreffen der seit vielen Jahren kameradschaftlich verbundenen Piloten und Ver-

einsmitglieder. Viele der Besucher freuen sich schon jetzt auf das nächste "Rock im Hangar" in 2020, es findet am 30. Mai statt.

Luna Mittig

Segelflieger wachen über "Rock im Park"

Während die Besucher wie in jedem Jahr in Massen auf die Zeltplätze rund um den großen Dutzendteich strömen, liefen im Hintergrund dieses Großereignisses die letzten Vorbereitungen auf Hochtouren.

Seit 1997 ist das Rockfestival ein fester Programmpunkt im Veranstaltungskalender der Stadt Nürnberg und für den Würzburger Konzertveranstalter ARGO und die Behörden der Stadt Nürnberg. Auch für die Segelflieger im Postsportverein ist es stets eine spannende Zeit. Seit über zehn Jahren werfen die Segelflieger ein "wachsaames Auge" auf das Musikfestival und fliegen an allen Tagen wiederholt mit ihrem Motorsegler über das Areal um die Arena. Wolfgang Heit, ehemaliger Beamter der Abfallwirtschaft der Stadt Nürnberg, und seit über 25 Jahren Hobbypilot bei den Altdorfer Segelfliegern, hat es sich seit nunmehr zehn Jahren zur Aufgabe gemacht, das Festival aus der Luft zu überwachen. Als "größter Rock-im-Park-, aber auch Heavy-Metal-Fan", wie er sich gern selbst bezeichnet, ist es ihm ein großes Anliegen, zum Gelingen dieses Live-Events mitzuhelfen und da kam ihm die Idee mit der Fotoaktion "on Air".

Regelmäßig überfliegt der rüstige Frührentner mit einem seiner Kameraden das Festivalgelände und erstellt hunderte Fotos für Veranstalter, Polizei und städtische Behörden. Aus den hieraus gewonnenen Informationen lassen sich wertvolle Schlüsse über die Belegung der Campingplätze und die Parksituation rund um das Gelände ziehen. So kann man beispielsweise mit Hilfe der Luftaufnahmen erkennen, wo "wild" geparkt oder gecamp't wird.

Die Fotos sind nicht nur wichtiger Be-

standteil für das abschließende Nachbriefing und Vorbereitung für das nächste Event, sondern helfen auch den Behörden der Stadt Nürnberg und der Polizei bei deren Lehrgängen zum Thema Großveranstaltungen.

Im Fokus der Segelflieger steht – wie sollte es anders sein – natürlich das Wetter. Als versierter Meteorologe unterstützt Heit den Segelfluglehrer und Wetterexperten Lucas Boumans vom Flieger-Club Roth e.V., der sich mit ihm und dem Veranstalter permanent um das Wetterge-

schehen austauscht und auch Vereinsvorstand Dan Mollenhauer steht seit Jahren für das Organisationsteam "Gewehr bei Fuß", um bei Bedarf bzw. im Falle eines aufziehenden Gewitters per Flug mit einem Motorsegler das aktuelle Wettergeschehen rund um den Nürnberger Raum analysieren zu können, damit die Verantwortlichen frühzeitig gewarnt werden und entsprechende Maßnahmen einleiten können.

Rosi Blasen



Wolfgang Heit signalisiert wieder einmal: "Alles im grünen Bereich".



Überblick über das Festivalgelände "Rock im Park".

Fotos: Bernhard Blasen/Wolfgang Heit

Zwei neue Fluglehrer beim LSC Schliersee

Mit dem Ehepaar Wolfgang Huber und Janika Huber-Scheglmann verfügt der Luftsportclub Schliersee über zwei neue Fluglehrer im Verein.

Beide sind über viele Jahre hinweg erfahrene Segelflieger. Der LSC Schliersee verfügt damit in seinen Reihen nun über sechs Fluglehrer und kann somit seine Flugschüler entsprechend ausbilden. Nach bestandener Prüfung und bei schönem Wetter sowie guter Thermik werden sie sich nun mit den etablierten Fluglehrern im Verein um die Vereinsflugschüler des kümmern und sie zu verantwortungsvollen Segelflugzeugführern ausbilden.



Wolfgang Huber und seine Frau Janika Huber-Scheglmann vor dem Schulflugzeug "Bergfalke III" des Luftsportclubs Schliersee auf dem Flugplatz Mieseben/Geitau.

Beiden Fluglehrern wünscht der gesamte Verein eine immer glückliche Hand bei der

Schulung des Segelfliegernachwuchses.

Text/Foto: Herbert Scholl

Ehrungen beim LSC Schliersee

Im Rahmen der jährlichen Johannifeier ehrte der 1. Vorstand des Luftsportclubs Schliersee Sebastian Kienzle zwei langjährige, verdiente Fluglehrer und Mitglieder des Vereins.

Günther Thiele erhielt aus der Hand des 1. Vorstandes die Silberne Ehrennadel des Luftsport-Verbandes Bayern für seine langjährige Tätigkeit als Fluglehrer im Verein. Martin Dinges konnte gleich zwei Auszeichnungen entgegennehmen, Sebastian Kienzle zeichnete ihn für 56 Jahre Fluglehrertätigkeit im Luftsportclub Schliersee mit der DAeC Fluglehrer-Ehrennadel in Gold und zusätzlich für sein hohes En-

gagement über viele Jahre für den fliegerischen Nachwuchs und auch sonstige Belange des Vereins mit der DAeC-Ehrennadel in Silber aus. Er hat in den letzten 56 Jahren mehr als 100 jungen Leu-

ten das Segelfliegen beigebracht, und Martin Dinges stand dem Luftsportclub Schliersee auch für zwei Dekaden als Vorstand vor.

Text/Foto: Herbert Scholl



Günther Thiele in seiner LS-3a auf dem Flugplatz in Geitau.

Buchvorstellung

Windenstart und Startwinden

Dipl. Ing. Karl Höck hat unter dem Titel "Windenstart und Startwinden" ein neues Buch veröffentlicht.

In dieser Neuveröffentlichung mit dem Untertitel "Alles über den effektiven und faszinierenden Prozess" geht es um alle Einzelheiten der komplexen Materie. Erstmals konnte über Simulationen die entscheidende Wirkung der Momente beim Abheben des Flugzeugs sowie im folgenden Steigflug aufgezeigt werden. Gleichfalls ist es gelungen, den signifikanten Einfluss der Elastizität und der Masse der Schleppseile numerisch darzustellen. Die physikalischen Gesetzmäßigkeiten

und Zusammenhänge beim Windenstart, bei denen die Aerodynamik des Flugzeugs, die Antriebstechnik der Winde, Masse und Steifigkeit des Seils, der Windeinfluss und schließlich die Steuereingaben von Pilot und Windenfahrer zusammenwirken, wurden bisher wenig erforscht. Der Autor hat dies erstmals in aller Breite mit einer Vielzahl von Simulationen bewerkstelligt. Die Schaubilder der Simulationen mit deren Beschreibung füllen im Buch etwa 100 Seiten. Auf weiteren 50 Sei-

ten gibt es einen Abriss über Komponenten und Technik der Winden, sowie die Historie der technischen Entwicklung.

Das Buch ist im Format A4 gehalten und gebunden. Es hat 156 Seiten und 73 farbige Diagramme, dazu eine Vielzahl von Fotos und Berichten zur Historie. Es kann direkt beim Verfasser zum Preis von 29 € zzgl. Versandkosten bestellt werden: carlo_hoock@yahoo.de



Karl Höck

Aktion des FSC Würzburg – “Pilot für einen Tag”

“Schon als Kind wollte ich immer selbst fliegen und ich klebe bis heute an der Scheibe im Zug, wenn ich in Frankfurt am Main ankomme und die Flugzeuge im Landeanflug sehe. Fliegen, der Traum meiner Kindheit!”, sagte Daniella, eine der Teilnehmerinnen der Aktion “Pilot für einen Tag” des Flugsportclubs Würzburg (FSCW).

Alexander Keller, der Jugendleiter des FSCW, konnte die Segelfluglehrer schnell von der Idee überzeugen, interessierte Jugendliche bei einem Aktionstag vom Segelfliegen zu begeistern. Nach einer kurzen Begrüßung und der Vorstellung des Vereins wurden die Teilnehmer auch gleich in die Sicherheitsregeln eingewiesen, die am Flugplatz zu beachten sind. Danach folgte schon der erste Theorieunterricht, bei dem sich die künftigen Pilotin-

nen und Piloten mit den Basics des Segelfliegens vertraut machten. Warum fliegt ein Segelflugzeug? Was erwartet mich nach dem Start am Haken des Schleppflugzeugs? Wie kann ich das Segelflugzeug nach dem Ausklinken steuern? Welche Auswirkungen haben die verschiedenen Ruder auf die Fluglage? Auf alle Fragen wusste Ausbildungsleiter Tobias Dieckhoff eine Antwort. Dabei lernten die Teilnehmer auch, dass 24 Stunden vor den Starts absolutes Alkoholverbot herrscht. Besondere Beachtung fand der Hinweis, dass die Segelflugausbildung bereits im Alter von 14 Jahren begonnen werden kann. Der Segelflugschein wird dann nach bestandener Prüfung mit 16 Jahren ausgehändigt. Danach ist der Jugendliche selbst für das Fliegen und ggf. für seinen Passagier verantwortlich. Weiterqualifikationen im Verein, wie

die Berechtigung zum Führen eines Motorseglers oder eines Ultraleichtflugzeugs, machen die Flüge unabhängig von einem Schleppflugzeug und von der Thermik. Die Kosten sind dabei auch von Geringverdienern gut tragbar, denn der Verein unterstützt Schüler, Studenten und Auszubildende.

Mit dem nötigen Rüstzeug versehen teilten sich die künftigen Jungpiloten noch am Vormittag in drei Gruppen ein, wobei jede Gruppe ihren eigenen Segelfluglehrer sowie ein separates zweiseitiges Segelflugzeug bekam. Richtig spannend wurde es nach einer ausgiebigen Flugvorbereitung und dem wichtigen Vorflugcheck des Segelfliegers. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer erlebten zur Eingewöhnung ihren ersten Segelflug. Dank des guten Wetters konnten sie sogar schon die ersten Erfahrungen mit der aufkommenden Thermik machen.

In der Mittagspause, die die Mitglieder des FSCW an Samstagen, Sonn- und Feiertagen aus Lärmschutzgründen seit Jahren freiwillig einhalten, überraschte der Leiter der Sparte Segelflug, Christian Frizlen, mit einem leckeren Eintopf. Die beiden Stunden nutzten die Teilnehmer auch für erste Fachgespräche und zum gegenseitigen Kennenlernen. Schließlich blieb noch genügend Zeit für eine ausgiebige Flugplatzführung und für einen Besuch des Towers. Dort erläuterte Rainer Lingg die Aufgaben des Flugleiters sowie die Öffnungszeiten des Flugplatzes Schenkenturm, der als Verkehrslandeplatz von April bis Oktober zwischen 9:00 Uhr morgens und 18:30 Uhr abends für die allgemeine Luftfahrt besetzt sein muss.

Gestärkt ging es nach der langen Mittagspause in den Nachmittag. Es warteten nun längere Flüge von mindestens 30 Minuten, bei dem die Jungpilotinnen und Jungpiloten unter Anleitung ihres Fluglehrers den Segelflieger weitgehend selbst steuern durften. Mit der Meldung des Fluglehrers an den Flugleiter im Tower “Schleppzug startet, Piste eins eins” brachte das Schleppflugzeug die jungen Leute nach oben. Wer wollte, bekam am Ende des Fluges sogar eine kleine Kunstflugeinlage.

In der abschließenden Feedbackrunde, die Ausbildungsleiter Tobias Dieckhoff moderierte, war die Begeisterung der jungen Leute deutlich zu hören. Sehr positiv



Segelfliegen ist Teamsport! Das hat den jungen Anwärtern besonders gut gefallen.

Foto: Elmar Tell



Von links nach rechts: Janek Wollert (Fluglehrer), Gerd Walz (FSCW), Tobias Wahl (FSCW), Daniella Domokos, Stefan Kuhn (Fluglehrer), Klaus Gabriel (FSCW), Elias Karl (FSCW), Alexander Keller (Jugendleiter), Franz Schwarz, Nicolas Bömmel, Björn Andre, Malina Klebon, Leonard Schenk, Laura Röder, Volker Lademann (Schlepppilot), Christian Frizlen (Spartenleiter Segelflug), Michael Hoffmann (1. Vorsitzender), Tobias Dieckhoff (Ausbildungsleiter Segelflug).

wurde die Mischung aus der Vermittlung von Theorie und Praxis aufgenommen. Und dass sie das Segelflugzeug selbst steuern durften. "Schon immer hatte ich diesen Traum zu Fliegen. Aber das wirkt im ersten Moment so unrealistisch, weshalb ich dieses Ziel nie ernsthaft verfolgt habe. Bis ich dann von eurer Aktion gelesen habe, die mir den Weg zu diesem perfekten Hobby ebnet wird", fasste der Teilnehmer Franz den Tag für sich zusammen. Und Nicolas fand: "Toll, dass das Segelfliegen ein absoluter Team sport ist, weil jeder jedem hilft, sich auf einen Flug vorzubereiten und um den Segler in die Luft zu bringen". "Ich fühlte mich gleich wie zu Hause. Die Mitglieder waren alle super offen, nett und lustig. Ob ich wiederkomme? Na klar! Ich glaube, dass ich eine neue Passion gefunden habe", gab Daniella zum Besten. Und einige Tage später postete Sie in den sozialen Medien. "Es ist erst Dienstag, aber ich könnte schon wieder fliegen. Wer braucht schon Alkohol und Zigaretten? Fliegen ist ein-

fach der Wahnsinn!". Dem haben die Organisatoren dieses Aktionstages nichts mehr hinzuzufügen.

Nach der Veranstaltung freute sich der FSCW über eine ganze Reihe neuer jugendlicher Segelflugschüler. "Der Tag war eine runde Sache, mit vertretbarem Aufwand, der für uns ein toller Erfolg war", re-

sümierte der Jugendleiter Alex Keller nach der Veranstaltung. Infos und Kontakt über www.fscw.de, www.facebook.com/fscwue oder www.instagram.com/fscwuerzburg. Ansprechpartner ist Jugendleiter Alexander Keller (keller@fscw.de).

Elmar Tell



Segelflugehrer Janek Wollert erläutert dem Flugschüler Nicolas, wie er sich bei seinem ersten Segelflug verhalten soll und auf was besonders zu achten ist. Foto: Erich Götz

Toller Flugtag bei Mallertshofener Modellfliegern

Ein Flugzeug zu fliegen ist nicht so schwer, wie man meinen möchte. Dies haben einige Kinder und Väter Ende Juli zum Beginn der Sommerferien bei den Mallertshofenern Modellfliegern selber erfahren.

Die jährliche Veranstaltung "schöner Ferientag" der Stadt Unterschleißheim wird bereichert durch die Mitwirkung des ansässigen Modellflugvereins. Die jungen Copiloten steuern dabei phasenweise eigenständig die Modellflugzeuge mit Hilfe der Chef-Piloten, also der Mitglieder des

Vereins. Start ist immer Chefsache, aber der Flug bis hin zur Landung ist ansonsten durchaus vom Schüler zu bewältigen, wenn er nach ein paar erfolgreichen Flügen seine Geschicklichkeit etc. dafür unter Beweis gestellt hat.

Für den 1. Vorsitzenden der Modellfluggruppe Mallertshofen Oliver Köhler ist die Veranstaltung immer wieder eine willkommene Gelegenheit, mit den verfügbaren Einsteiger-Modellen die jungen Leute an die Freiheit und handwerkliche Praxis des Modellflugsports heranzuführen und ihnen das Fliegen zu vermitteln. So kann

man zwar recht schnell die Basics für das Fliegen erlernen; eine Führung seitens eines erfahrenen Modellflugpiloten ist dennoch unverzichtbar.

Wie jedes Jahr sorgten die fleißigen Helferinnen für alle Mitwirkenden für Brotzeit und diverse Kuchen. Am Ende erhielt jedes Kind einen Wurfgleiter, der bemalt und sogleich am Platz geflogen werden konnte.

Weitere Infos auch unter www.mallertshofener-mfg.de.

Robert Wondra



Start frei für die jungen Nachwuchsmodellflugportler.

Fotos: Max Köhler



Modellfliegen lernen "auf Augenhöhe".

FC Eichstätt freut sich über zwei Alleinflüge an einem Wochenende

An Sommertagen, an denen andere Jugendliche gleichen Alters lieber ins Freibad gehen, dachten die Flugschüler des Fliegerclubs Eichstätt Emma Kühnl (14) und Marco Becker (15) nicht daran, vom Fünfmeterurm zu springen, sondern träumten davon, endlich ihren lang ersehnten, ersten Segelflugstart alleine zu absolvieren.

“Kuller weg? Richtig und fest angeschnallt? Bremsklappen eingefahren und verriegelt? Ausklinkraum frei?“, so bereiteten sie sich routiniert und dennoch etwas nervös auf ihren ersten Alleinflug vor. Anders als bei all den Starts zuvor saß aber kein Fluglehrer mehr hinter ihnen. Der Eichstätter Fluglehrer Sven Baldauf ließ jeden der beiden Schüler das erste Mal alleine fliegen. Nach insgesamt etwas mehr als fünfzig Starts absolvierten die beiden Flugschüler bei besten Wetterbedingungen souverän ihre ersten Flüge ohne jemanden, der “in den Pedalen steht” und Anweisungen gibt. Marco Becker überließ dabei “gentlemanlike” der 14-jährigen Emma Kühnl den Vortritt. Dabei hatte die Schülerin aus Ingolstadt

erst am Ende der Flugsaison 2018 mit ihrer Segelflugausbildung in Eichstätt begonnen und darf von nun an alleine die Freiheit in der Luft genießen. Eifrig und stets motiviert haben es beide Schüler binnen kürzester Zeit zum Alleinflug geschafft.

Allerdings stehen die beiden weiterhin unter Beobachtung der zahlreichen ehrenamtlichen Fluglehrer des Fliegerclubs, denn erst mit dem 16. Lebensjahr können sie ihren Luftfahrerschein erwerben. Bis

dahin müssen beide weitere Prüfungen bestehen. Eine davon ist unter anderem der 50 Kilometer Überlandflug, bei dem sie ihre Streckenflugerfahrungen beweisen müssen. Nicht nur die Flugschüler, sondern auch die Fluglehrer und Vereinsmitglieder des Eichstätter Fliegerclubs sowie ihre jeweiligen Familien gratulierten den beiden und waren am Ende des Tages sehr stolz auf die zwei Nachwuchspiloten.

Text/Foto: Franziska Berlinghof



Stolz sitzen die beiden Flugschüler Emma Kühnl und Marco Becker – natürlich nur für das Foto – hintereinander in dem Eichstätter Schulungssegelflieger, nachdem sie drei Starts und Landungen alleine mit diesem absolviert hatten.

FSC Altfeld – mit vierzehn im Cockpit

Über dem Wiesengeviert am Rande des Eichholz-Waldes duftet es nach frisch gemähtem Gras. Am Himmel über dem Vorspessart “stehen” dicke Cumulus-Wolken – Wolken, die Segelflugzeuge mit thermischen Aufwinden himmelwärts ziehen.

Im Funkgerät am Flugleitertisch ist es relativ ruhig an diesem Schönwetter-Tag. Der Flugleiter musste bislang nur wenige Starts und Landungen beaufsichtigen.

“Bei Esselbach liegt ein Segelflugzeug auf dem Acker!“, meldet sich plötzlich eine Piloten-Stimme aus dem Äther. Fluglehrer Jürgen Denk wird hellhörig, als er die Nachricht von der Außenlandung hört und hofft im gleichen Atemzug: “Das wird doch nicht unsere Marie sein?” Er hat die 14-jährige Flugschülerin vor gut zwanzig Minuten in den Himmel geschickt. Ihr Auftrag: Sie soll in Flugplatznähe nach thermischen Aufwinden suchen. “Delta dreifünf von Altfeld, bitte kommen!“, ruft Denk

die junge Pilotin über Funk und erkundigt sich nach der aktuellen Position. Als ihm Marie mitteilt, dass sie achthundert Meter über Esselbach kreist, ist der Fluglehrer erleichtert. Der Segler am Boden hat nichts mit der Altfelder Flugschülerin zu tun.

Minuten später sieht das kleine Pilotenteam am Flugleiter-Tisch im Westen des Flugplatzes einen Segler unter einer dicken Wolke im Aufwind kreisen. “Da ist ja unsere Marie!“, kommentiert Jürgen Denk zufrieden die Entdeckung. Im Stillen weiß er freilich, dass sein fliegender Schützling im Segler-Cockpit einen guten Job macht. Marie Ostrowski wurde quasi Fliegerblut in die Wiege gelegt. Sie durfte von klein auf mit Vater Horst und Mutter Katja an vielen, vielen Sommer-Wochenenden die Welt des Segelflugs hautnah miterleben. Dass eine erst 14-jährige Schülerin einmal zu den modernen Erben Lilienthals gehören möchte, gehört am bundesdeutschen Fliegerhimmel eher zu den “Rari-

täten”. Was bei ihr anders als bei ihren männlichen Flugschüler-Kollegen ist, ist der Umstand, dass bei ihr quasi der Apfel nicht weit vom Stamm gefallen ist. Vater Horst und Mutter Katja haben schon vor 21 Jahren beim Aeroclub Tauberbischofsheim gemeinsam die (Flug-) Schulbank gedrückt und den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer erworben. Die Ausbildung von Tochter Marie befindet sich bei Horst Ostrowski gemeinsam mit seinem Altfelder Fluglehrer-Kollegen Nils Eilbacher in guten Händen.

Marie Ostrowskis Segelflug-Vita begann bereits im Alter von elf Jahren – in dem Jahr, in dem sie selbst richtig Fliegerluft schnuppern durfte. Vater Horst erinnert sich noch heute an diesen Sommertag, als er ein doppelsitziges Segelflugzeug vom Typ ASK 21 von Tauberbischofsheim nach Altfeld überführte – mit der Tochter im Cockpit. “Nach dem Windenstart hatten wir einen guten Aufwind, der uns auf eine gute Höhe brachte, ab da hat Marie

das Flugzeug ganz allein nach Altfeld geflogen.“ Das habe mächtig Spaß gemacht, erinnert sich Marie an dieses himmlische Erlebnis vor drei Jahren. Der erste Alleinflug ist für jeden Flugschüler ein besonderes Erlebnis. Und dass die Flugschülerin, die das Deutschhaus-Gymnasium in Würzburg besucht und als Lieblingsfächer Mathematik, Informatik und Physik angibt, neben dem Theorieunter-



Fühlt sich im Cockpit pudelwohl: die 14jährige Marie Ostrowski vom FSC Altfeld.

richt vom gut geschnürten Wissenspaket des Vaters profitieren kann, liegt auf der Hand. Mit dem Umstand, dass sie in Altfeld oft "alleine unter Männern" ist, hat Marie kein Problem. Sie versteht sich prächtig mit der zehnköpfigen Flugschüler-Gruppe..

Text/Foto: Günter Reinwarth

Sunset-Flying beim LSV Beilngries

Auch in diesem Jahr läuteten die Segelflieger des Luftsportvereins Beilngries den längsten Tag des Jahres mit einem Sunset-Fliegen zur Sommersonnenwende ein.

Am "Brücken"-Freitag während des Pfingstfluglagers (21. Juni) legte man mit einem kleinen Grillfest am Flugplatz zunächst eine Pause ein. Im Anschluss daran erfolgten auf der Grasbahn des Flugplatzes in einen der spätesten Sonnenuntergänge des Jahres hinein zahlreiche Starts. Gestartet wurde mit Segelflugzeugen an der Winde und im F-Schlepp ab 19 bis kurz vor 22 Uhr und der Ausblick bescherte allen Teilnehmern eine wunderbare Abendröte über Beilngries.

Dieses Naturschauspiel genossen rund fünfzehn Segelflugpiloten gemeinsam mit ihren Freunden und Familien. Aber auch interessierte Beilngrieser hatten sich eingefunden und konnten mit einem Schnup-



Zum Abschluss des Sunset-Flyings gab's noch ein Lagerfeuer am Beilngrieser Flugplatz.

perflug ebenfalls diese einzigartige Stimmung aufnehmen. Die sehr ruhige Luft in der abendlichen Atmosphäre machte es zu einem ganz besonderen Erlebnis. Mit Genehmigung des Flugplatzes durfte bis 22 Uhr gestartet und gelandet werden. Immer wieder wurden die beiden Vereinsmaschinen mit neuer Besetzung in die Luft gezogen. Das besondere Lichtschauspiel an diesem Abend machte die jeweils fünf bis sieben Minuten dauernden Flüge für alle zu einem unvergesslichen Erlebnis. Zum Abschluss flogen noch drei Motormaschinen von Beilngrieser Piloten in Formation über den Platz und sorgten für den fliegerischen Abschluss.

Text/Fotos: Claus Blattner

Ferienprogramm beim AC Erbdorf

Elf Kinder aus Erbdorf und Umgebung waren bei der Flugsportgemeinschaft Steinwald -dem Zusammenschluss der Vereine Aero Club Erbdorf sowie Segelflugverein Grafenwöhr- auf dem Segelflugplatz in Erbdorf-Schweißblohe zu Gast.

Der diesjährige Beitrag zum Ferienprogramm der Stadt Erbdorf wurde vom 1. Vorsitzenden des Aero Club Harald Morgenstern und seinem Team perfekt vorbereitet. Die Kinder verbrachten zwei kurzweilige Wochenendtage mit einem abwechslungsreichen Programm auf dem Segelflugplatz. Am Samstag wurde zuerst geflogen, diverse Spiele gespielt, gegrillt, ein Lagerfeuer geschürt, mit Fackeln nachts gewandert und zum krönenden Abschluss noch gut schmeckendes Stockbrot am Lagerfeuer gebacken. Nach einer kurzen Nacht im Zelt wurde dann am sehr frühen Sonntagmorgen noch bei Dunkelheit der Sunrise-Winden-

betrieb vorbereitet. Pünktlich zum Sonnenaufgang ging dann auch der erste Windenstart raus. Die Teilnehmer starteten in den Schulungsdoppelsitzern "Blanik L13" und "ASK21" mit erfahrenen Vereinspiloten zu einem besonderen Erlebnis. Die schnelle Beschleunigung und der extrem steile Flugverlauf bis zum Ausklinken in ca. 300 Meter Höhe hat den jungen Copiloten ohne Ausnahme schon sehr gefallen. Die Teilnehmer starteten dann

noch im Motorsegler zu einem Rundflug über ihre oberpfälzische Heimat. Für den Verein war es ein gelungenes Wochenende mit begeisterten Teilnehmern, wobei mehrere Kinder schon ihr Interesse an einer Fortsetzung im nächsten Jahr bekundet haben. Ein Dreizehnjähriger wird noch in diesem Jahr mit der Segelflugausbildung beim Segelflugverein Grafenwöhr beginnen.

Text/Foto: Gerhard Döhrling



Erinnerungsfoto der Ferienprogrammteilnehmer 2019 bei der FSG Steinwald.

LRSt trauert um Richard Müller

Die Luftrettungsstaffel Bayern (LRSt) trauert um Richard Müller, der für die LRSt als Stützpunktleiter in Regensburg-Oberhub tätig war und im Juli verstorben ist. Richard Müller war Fliegerkamerad seit über 50 Jahren. Als Vorstand und als Fluglehrer konnte die LRSt viele Jahrzehnte von seinem Wissen und Können profitieren. In der Luftrettungsstaffel Bayern war er nicht nur Einsatzflugzeugführer und Stützpunktleiter, sondern auch stellvertretender Flugbereitschaftsleiter

der Oberpfalz. Seine immer korrekte Art, sein Einsatz im Dienst der Öffentlichkeit, seine absolute Zuverlässigkeit und seine fliegerischen Qualitäten verdienen höchste Anerkennung.

Das Präsidium der Luftrettungsstaffel ist seinem Kameraden Richard Müller zu großem Dank verpflichtet und sie wird ihm stets ein ehrendes Gedenken bewahren.



Dieter Naber

Foto: Charles Herrmann

AC Dachau trauert um Ehrenvorsitzenden Erich Haufe

Ende Mai ist der Ehrenvorsitzende des Aero-Club Dachau Erich Haufe im Alter von 92 Jahren verstorben. Die Fliegerei und der Luftsport stellten in seinem Leben einen bedeutsamen Mittelpunkt dar. Mit Eintrittsdatum 01.01.1951 war Erich Haufe 68 Jahre Mitglied im ACD und damit das langjährigste Mitglied. Neben seiner beruflichen Tätigkeit bei der Lufthansa Cargo in München-Riem am Boden, flog Erich Haufe in seiner Freizeit selbst. Kurz nachdem die private Luftfahrt nach dem Krieg wieder gestattet war, trat er dem Aero-Club Dachau bei, blieb diesem über all die Jahre treu verbunden und engagierte sich außerordentlich. So bekleidete Erich Haufe über 16 Jahre – von 1976 bis 1992 – das Amt des 1. Vorsitzenden. In seine Amtszeit fiel die Verlagerung der fliegerischen Heimat des ACD. 1978 musste das bis dahin genutzte Fluggelände in der Rothschwaige aufgrund des Neubaus der B471 aufgegeben werden. Nach einem

vierjährigen Gastspiel auf dem Flugplatz Ober-schleißheim konnte sich der ACD jedoch wieder Richtung Dachau bewegen.

Wie es die Legende erzählt, befand sich Erich Haufe 1979 mit seiner Familie auf einem Spaziergang in der Nähe des Werksflugplatzes der Firma Scheibe, als er an einer alten Weide vorbeikam und dort seine Vision fasste: an dieser Stelle sollte der ACD seine neue Heimat finden. Nach mehrjährigen Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern, Behörden, misstrauischen Anliegern sowie der Firma Scheibe Flugzeugbau war die Vision in mühevoller Kärnerarbeit zu einem beschlussfähigen, umsetzbaren Konzept geworden. In einer Hauptver-



Erich Haufe.

Foto: Vereinsarchiv AC Dachau

sammlung beschlossen die Mitglieder den Kauf des Grundstücks. Der Bau der Clubanlagen zog sich in mehreren Abschnitten noch weitere Jahre unter seinem Vereinsvorsitz hin. Mehrmals stand der Fortbestand des ACD in Frage, aber dank einer einmaligen Mannschaftsleistung unter seinem Vorsitz konnte die Vision der Oase für den Segelflug in Dachau-Gröbenried realisiert werden.

Der AC Dachau trauert um eines seiner verdientesten Mitglieder, das den Verein über viele Jahrzehnte sehr geprägt hat. Wir werden Erich Haufe stets ein ehrendes Andenken bewahren und ihn in dankbarer Erinnerung halten.

Valentin Faust

MFG Kermess trauert um Karl Klassen

Die Modellfluggruppe Helmut Kermess trauert um ihr jahrzehntelanges Mitglied Karl Klassen, der im Juli im Alter von 98 Jahren verstorben ist.

Karl Klassen, der in Althabendorf im damaligen Sudetenland geboren ist, war begeisterter und langjähriger Modellflugsportler und er machte sich auch durch zahlreiche Erfolge deutschlandweit bei zahlreichen Modellflug-Wettbewerben

einen Namen und war darüber hinaus als freier Journalist z.B. mit Bau- und Testberichten von Flugmodellen und Flugmodelltechnik bekannt.

Die Flugmodell-Szene verliert damit einen überall geschätzten und beliebten Modellflugsportler und Fliegerkameraden.



Text/Foto: Harald Klassen

Karl Klassen.

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 Weigert (MW), Frank Dörner (FD), Sylvia Seitz (SS), Birgit Ostertag (BO)

Gestaltung und Satz:

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe 4-2019 ist der 08. November 2019.

SFG Lechfeld und BwSFG FFB trauern um Wolfgang Binder

Die Mitglieder der Sportfluggruppe Lechfeld und der Bundeswehr-Sportfliegergemeinschaft Fürstenfeldbruck trauern um ihren Fliegerkameraden Wolfgang Binder, der im Mai im Alter von 74 Jahren verstorben ist. Wolfgang Binder war vielen Luftsportlern in Bayern auch durch seine langjährige Tätigkeit als Prüfungsrat beim Luftamt Südbayern (LAS) bekannt. Sein Fliegerleben begann 1967 auf dem Flugplatz Heppenheim an der Bergstraße in Hessen noch auf dem Doppelraab. Anschließend, während seiner 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



Wolfgang Binder.

jungen Militärschüler. Nach diversen Tätigkeiten als Fluglehrer bei Dornier, erfolgte 1989 der Wechsel zum Luftamt Südbayern als Prüfungsrat. Nachdem ihm der Ruhestand ab 01. Januar 2010 doch noch nicht "gelegen" kam, war er weiter als externer Prüfungsrat des LAS bis zum 31.05.2017 tätig. Im September 2017 feierte er im Kreise der Vereinskameraden sein 50-jähriges Fliegerjubiläum. Wir werden ihn stets in ehrendem Gedenken bewahren.

Text/Foto: Elmar Wagner

LSV Irsingen/Hesselberg trauert um Heinz Engruber

Der Luftsportverein Irsingen/Hesselberg trauert um sein aktives Mitglied Heinz Engruber, der im Mai im Alter von 72 Jahren verstorben ist. Heinz Engruber gehörte dem Verein seit 1978 an. Zunächst erwarb er die Segelflugglizenz und die Motorseglerberechtigung. Einige Jahre später kam die Lizenz für Ultraleichtflugzeuge hinzu. Das Silberne Segelflieger-Leistungsabzeichen erhielt er 1985 verliehen. In einer Haltergemeinschaft betrieb er für etliche Jahre einen Mistral C, mit dem er besonders im deutsch-österreichischen Alpenraum viele schöne Streckenflüge durchführte. 2002 erwarb er ein Ultraleichtflugzeug Tecnam P 96, mit dem er immer wieder Flüge in die Alpenregionen unternahm. Auf Grund seiner beruflichen Qualifikation war er für den Verein eine wichtige Stütze, wenn es um Arbeiten im Bereich der Elektro- und Solartechnik ging. Er war ein sehr engagiertes Mitglied und ein fleißiger Arbeiter. In die Vereinsgemeinschaft brachte er sich als Winden-



Heinz Engruber.

Foto: Günter Pomp

fahrer und Flugleiter ein, er war sechs Jahre Jugendleiter und lenkte die Vereinsgeschicke als 3. Vorsitzender zehn Jahre lang mit. Für sein Engagement für unseren Verein wurde er wiederholt geehrt. Im Jahr 2011 zeichnete ihn der Luftsport-Verband Bayern mit der Goldenen Ehrennadel aus. Wir vergessen die Leistungen unseres verstorbenen Kameraden nicht und werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Vorstand Luftsportvereins Irsingen/Hesselberg

Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt aus einer Hand

Unsere Ziele 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, Luftfahrtsachverständiger



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

air-law.de