



Luftsport in Bayern

Touch the sky

Ausgabe 2-2020



VERBAND

Nachlese zum
LVB-Fliegertag 2020

VERBAND

Luftsicherheitsgesetz
weiter verschärft

SPORT

EU-Drohnenverordnung
verschoben

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:			
Sport tut gut – endlich wieder in der Luft	4		
EDITORIAL	5		
VERBAND			
DAeC-Präsident bei LVB-Mitgliederversammlung	6 - 7		
LVB-Fliegertag 2020 in Fürstenfeldbruck	8 - 9		
DAeC-Präsident Stefan Klett zum FAI-Vizepräsidenten berufen	9		
Gesetzliche Unfallversicherung (VBG) über BLSV-Mitgliedschaft, freiwillige Ehrenamts- versicherung (VBG) im LVB-Paket enthalten	9		
Verleihung des Peschke-Jugendförderpreises	10		
Pragmatische Lösung für Gültigkeitsverlängerungen von Lizenzen	10		
Neustart gelungen – Flugbetrieb mit Einschränkungen wieder möglich	11 - 12		
PPL-Fragenkatalog wird überarbeitet	12		
Leitfaden zur Desinfektion von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt unter dem Blickwinkel der Corona-Pandemie	13 - 14		
TMZ-Flyer neu aufgelegt	14		
ZÜP und kein Ende – Luftsicherheitsgesetz weiter verschärft	15 - 16		
Luftrettungsstaffel Bayern im Zeichen der Corona-Krise	18 - 19		
EU-Drohnenverordnung tritt erst zum 31.12.2020 in Kraft	19		
MV der "anderen Art" – virtuelle Versammlung der MFSG Donauwörth-Genderkingen	20		
LVB-MFK trauert um Walter Hildel	21		
LPC und Werftverein trauern um Peter Pletschacher	21		
Luftraum 2020 – DAeC-BAUL informiert	22		
Balance zwischen Modellflug und Naturschutz rückt etwas näher	23		
DFS hat regionale Flugfunkfrequenzen veröffentlicht	24		
AIP VFR Deutschland jetzt online	24		
SAR-Rettungsdienst – "Dass wir ein Flugzeug nicht finden, passiert in den seltensten Fällen"	26		
LUFTSPORTJUGEND			
LSJ-Info: Fast alle Veranstaltungen müssen entfallen	27		
TECHNIK und UMWELT			
Wegweiser für erfolgreiche Zulassung von Großmodellen	28		
Outdoor-Sport – Verantwortung für Natur, Umwelt und Gesellschaft	29 - 30		
DAeC-Prüfertreffen für Großmodelle 2020	30		
SPORT			
Segelflug-DM 2020 in Bayreuth abgesagt	31 - 32		
Segelflug-WM Stendal erst 2021	32		
LVB-Spartenversammlung Segelflug 2020	33		
Sailplane Rule Book komplett	34		
Sportkarriere als Sportsoldat – Bewerbungsfrist endet am 20. August	34		
JHV der bayerischen Segelkunstflieger	35		
77. DAeC-Modellfliegertag in Bad Mündel	36		
Neue europäische Regeln für den Modellflug	37 - 38		
Wohnzimmer-Flugwettbewerb contra Corona-Krise	38		
Modellflugtage abgesagt	38		
Spartenversammlung Motorflug 2020 in Fürstenfeldbruck	38 - 39		
LVB-Spartenversammlung Fallschirmspringen	40		
ULKO Spartenversammlung 2020 in Fürstenfeldbruck	40 - 41		
Balloon Rulebook: Ergänzung des Teils BFCL	41 - 43		
Hinweis zur Transponder-Mitführung	43		
BLSV-Servicekatalog – BLSV digital	43		
Ergänzung der Schleppberechtigungen für UL-Segelflugzeuge	43		
CLUB-NEWS			
Ehrung für Karl Lippert bei BLSV-Aktion "Stille Stars"	44		
Feuer kennen keinen Virus – FV Schwabach für Luftbeobachtung im Einsatz	44 - 45		
6. Oldtimer-Segelflugzeugtreffen Ende September in Ohlstadt	46		
In 2022 wird der Kranich III 70 Jahre alt	46		
Buchbesprechung: Alpenflug – in VFR sicher in den Alpen unterwegs	47		
FSV Rosenheim trauert um Josef Kronast			
IMPRESSUM	47		
TITELBILD			
Fahrt über gelbe Rapsfelder. Foto: Josef Stöhr	1		

Sport tut gut – endlich wieder in der Luft

Die positiven Auswirkungen von Sport auf die Gesundheit und das Wohlbefinden sind unbestritten. Wie sehr wir die Bewegung, aber ebenso die sozialen Kontakte vermissen, ist uns während der Corona-Pandemie schmerzlich bewusst geworden. Noch immer sind nicht alle Beschränkungen zum Schutz vor der Verbreitung des Virus aufgehoben – aber weitgehend kommen wir wieder in die Luft. Wir alle sehnen uns nach dem normalen Flug- und Vereinsbetrieb.

Für diese Pandemie gab es keine Entscheidungs- und Verhaltensmuster. Es gab noch keine Erfahrungen, wie eine solche Krise bestmöglich zu lösen ist. Aber mit den anerkannten Hygienekonzepten durften wir schon – je nach Bundesland – ab Mitte Mai wieder starten. Die Einschränkungen, die in den Konzepten noch vorgesehen sind, werden hoffentlich bald weiter und deutlich erleichtert.

Der Luftsport ist in den vergangenen Wochen bei Sportorganisationen, den Behör-

den und in der Politik positiv aufgefallen. Die Vereine, die Mitgliedsverbände und der Dachverband haben sehr konstruktiv mit den zuständigen politischen Gremien auf allen Ebenen gearbeitet. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur lobte in seinem Brief an den DAeC den Luftsport für seine "umsichtige, verantwortungsvolle Mitgliederkommunikation".

Während der Breitensport nun in die Saison 2020 gestartet ist, müssen die Spitzensportler geduldig sein. In diesem Jahr finden so gut wie keine Wettbewerbe statt.

Die Bundeskommissionen arbeiten am Kalender 2021 und vertrauen darauf, dass die Ausrichtervereine im kommenden Jahr wieder mit Begeisterung und großem Engagement die anspruchsvollen Aufgaben in Angriff nehmen.

Ohne die vielen Organisatoren und hunderte Helfer sind unsere Meisterschaften nicht zu leisten. Die Bereitschaft, sich eh-



Stefan Klett

renamtlich einzusetzen, ist großartig. Ich danke allen, die mitmachen und wünsche trotz der schwierigen Bedingungen viel Freude und Erfolg.

Euer
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.

DAeC-Präsident Stefan Klett bei LVB-Mitgliederversammlung 2020

In der Vorplanung des Fliegetags und damit u.a. auch der integrierten Mitgliederversammlung 2020 Anfang März hatten sich die Verantwortlichen in einem Abwägungsprozess dafür entschieden, die Veranstaltung durchzuführen, eine Woche später wäre die Entscheidung wohl anders ausgefallen.

Als Versammlungsleiter fungierte wie in den vergangenen Jahren wiederum LVB-Vorstand Finanzen Peter Rzytki. Nach der Eröffnung und der Begrüßung der Delegierten und Ehrengäste informierte er, dass sich die Teilnahme von DAeC-Präsident Stefan Klett an der MV wegen seiner Anreise aus NRW etwas verzögern würde.

Ehrungen

Zum Auftakt der Ehrungen erfolgreicher Sportler überreichte LVB-Segelflug-Landestrainer Dr. Claus Triebel für sportliche Leistungen den Lilienthalpreis in Gold an Simon Schröder vom Segelflugverein Bad Wörishofen. Eine weitere Ehrung mit dem Lilienthalpreis in Bronze war für Maximilian Dorsch vom Aero Club Bamberg vor-

gesehen, die er abwesenheitsbedingt jedoch nicht persönlich entgegennehmen konnte.

Motorflug-Spartenvorsitzender Bernhard Drummer, gleichzeitig auch LVB-Vorstand

Sportbetrieb und Sporterlebnis, verlieh insgesamt drei Mal den Lilienthalpreis in Bronze, wobei nur Franz Eckerle die Ehrung persönlich entgegennehmen konnte, da Florian Bergér (Fliegerclub Eichstätt)



LVB-Vorstand-Finanzen Peter Rzytki, -Präsident Ulrich Braune und -Vorstand Technik, Umwelt und Flugsicherheit Harald Görres (v.l.) kurz vor Beginn der Mitgliederversammlung.



Blick in den großen Saal während der LVB-Mitgliederversammlung.



LVB-Präsident Ulrich Braune erläuterte den MV-Teilnehmern die Eckpunkte eines neuen DAeC-Organisationsmodells.



LVB-Segelflug-Landestrainer Dr. Claus Triebel nahm die Ehrungen für die Segelflugsparte vor freute sich, Simon Schröder mit dem Lilli-enthalpreis in Gold auszeichnen zu können.



Eigens zur LVB-MV angereist war DAeC-Präsident Stefan Klett (links), in der Mitte Versammlungsleiter Peter Rzytki und Präsident Ulrich Braune.

und Martin Brühl (Luftsportgemeinschaft Bayreuth) verhindert waren.

Im Anschluss an die Ehrungen erläuterten Peter Rzytki und LVB-Geschäftsführer Herwart Meyer den LVB-Dringlichkeitsantrag, den der Vorstand auf Basis der Anregung der LVB-Revisoren aus deren Revisionsbericht 2019 unter Pkt. 11. auf Seite 4 erstellt hatte, um die LVB-Finanzordnung um einen neuen Punkt 5 im § 6 mit dem vorgeschlagenen und beantragten Textbaustein zu ergänzen. Die Annahme des Dringlichkeitsantrags erfolgte einstimmig. Ebenso einstimmig verabschiedeten die Delegierten anschließend das MV-Protokoll 2019, den Haushaltsabschluss 2019 mit entsprechender Entlastung sowie den Haushaltsvoranschlag 2020. Nachdem der Dringlichkeitsantrag schon einstimmig in die Tagesordnung aufgenommen worden war, sprachen die Delegierten erneut einstimmig auch für die inhaltliche Umsetzung aus.

DAeC steht vor weitreichenden Veränderungen

Ausführlich informierte danach LVB-Präsident Ulrich Braune darüber, dass die Entwicklungen der letzten Jahre und auch die Ereignisse im Vorfeld sowie die Beschlüsse der DAeC-Mitgliederversammlung im November 2019 im bayerischen Hohenkammer deutlich gemacht haben, dass beim DAeC Strukturanpassungen dringend erforderlich sind. Er ergänzt,

dass eine in Hohenkammer vereinbarte "Expertengruppe" nicht installiert werden konnte, weil offenbar zu viele verschiedene Interessenlagen und auch interne Meinungsverschiedenheiten bestanden.

LVB-Antrag zur DAeC-MV

Angesichts der Notwendigkeit zeitnaher Veränderungen habe sich eine kleine "Initiativgruppe" gebildet, in der auch er selbst mitgearbeitet habe und die ein Modell erarbeitet hat mit einem fest installierten, erweiterten Vorstand, was der LVB inzwischen als Antrag zur noch nicht konkret terminierten a.o. DAeC-MV eingereicht hat. Das Modell beinhaltet u.a. eine eigene Finanzhoheit sowie ein eigenes Konto für die DAeC-Bundeskommissionen, die als eigenständige, eingetragene Vereine firmieren sollten. Das derzeit dreigeteilte DAeC-Beitragssystem mit Basis-, Sport- und Fachbeitrag – wobei laut Ulrich Braune letzterer teilweise "fehlverwendet" worden ist –, soll dann nur noch aus Basis- und Sportbeitrag bestehen, der Sportbeitrag soll dabei den jetzigen Sport- und den Fachbeitrag zusammenfassen.

Weiter führte er aus, dass der Entwurf auch Anpassungen in der Stimmrechtsverteilung beinhaltet.

Im Anschluss an die Kurzpräsentation übermittelt der inzwischen eingetroffene DAeC-Präsident Stefan Klett, der seit Jahresbeginn auch Präsident des Lan-

des-Sportbundes Nordrhein-Westfalens (LSB-NRW) ist, sein Grußwort an die Delegierten. Stefan Klett bedankte sich für die Einladung und auch erstmalige Teilnahme seinerseits zur bzw. an einer LVB-Mitgliederversammlung. Er skizzierte kurz seinen Funktionärswerdegang, bei dem er u.a. auch 1991 in der DAeC-Bundesjugendleitung bereits Kontakt zu Ulrich Braune hatte. Auch als NRW-Landesverbandspräsident sei Ulrich Braune stets ein verlässlicher Gesprächspartner gewesen. Gefreut habe er sich über das von allen LVB-Vorstandsmitgliedern unterzeichnete LVB-Glückwunschsreiben zu seiner Wahl zum Präsidenten des LSB-NRW gewesen. Ein gutes Netzwerk in u.a. möglichst viele Sportverbandesebenen sei wichtig, LVB-Vorstand Finanzen Peter Rzytki, der gleichzeitig auch Finanzvorstand des BLSV ist, sei ein weiteres gutes Beispiel dafür.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen unterstützte er die Einschätzung von Ulrich Braune, dass der DAeC sich zügig, schnell und spürbar umstellen und als Spitzenverband präsentieren muss, der DAeC habe in der Vergangenheit nicht immer glücklich agiert. Für den LVB-Antrag sei er dankbar.

Die nächste LVB-Mitgliederversammlung findet am 27. Februar 2021 im Kongresszentrum Bad Windsheim statt.

Text/Fotos: HM

LVB-Fliegertag 2020 in Fürstenfeld

Am 07. März fand der diesjährige LVB-Fliegertag wieder im Süden im Veranstaltungsforum Fürstenfeld in Fürstenfeldbruck statt.

Zu dem Zeitpunkt hatten wahrscheinlich nur wenige damit gerechnet, dass es eine Woche später ein generelles Veranstaltungsverbot geben würde. Neben interessanten Vorträgen, Mitgliederversammlung, Spartenversammlungen und einer Ausstellung war auch die Verleihung des Peschke-Jugendförderpreises wieder Bestandteil des Tagesprogramms.

Ausstellung

Im Stadtsaal waren das LVB-Förderflugzeug LS8 sowie von der DG Flugzeugbau GmbH die LS8e neo ausgestellt. Im Eingangsbereich und im Neuen Foyer hatten insgesamt zehn Firmen ihre Ausstellerstände aufgebaut. Für die Teilnahme und Unterstützung bedanken wir uns bei: Accu24, Air Nuggets, DreamWings Charter, Fränkische Fliegerschule Feuerstein, Junkers Profly GmbH, LX Avionik, Irishop, Michael Garbers, Ülis Segelflugbedarf und Volker Meyer /Augenoptik GmbH.

Vortragsprogramm

Nach dem Weißwurstfrühstück auf Einladung des LVB und der Eröffnung des Fliegertags startete Habbo Brune, Vorsitzender des DAeC-Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL), im Großen Saal seinen Vortrag "Safe Skies - Fliegen im Luftraum 2020". Nach ihm folgte die LVB-Mitgliederversammlung (Bericht siehe an anderer Stelle dieser Ausgabe). Michael Garbers hatte zwar seinen Flugsimulator mitgebracht und im Neuen Foyer ausgestellt,



LVB-Vorstand Sport Bernhard Drummer dankte Habbo Brune, Vorsitzender des DAeC-BAUL, für dessen Vortrag "Safe Skies – Fliegen im Luftraum 2020".



Mit "Transponder Radarsignatur" war der technisch ausgerichtete Vortrag von Peter Mühlbauer überschrieben.

wo er ganztägig und fast dauerhaft den Interessenten praktische Einweisungen gab. Für seinen halbstündigen Vortrag "Flugsimulation mal anders" wechselte er jedoch in den Großen Saal ans Mikrofon. Parallel zu diesem zweiten Vortrag referierte im Säulensaal Peter Mühlbauer

über Transponder Radarsignaturen. Zeitgleich nach der Mittagspause begannen die Spartenversammlungen Segelflug, Motorflug, Ultraleicht und Fallschirmspringen (siehe dazu Rubrik Sport), bevor dann der nächste Vortrag folgte. Stefan Göldner hatte nicht nur die DG LS8e Neo



Kurzweilig und anschaulich war der Vortrag von Mathias Schunk über das erste 1.500 km-Diplom in Europa.



Stefan Göldner von DG Flugzeugbau stellte die Kernmerkmale der LS(e neo sowie der DG 1001e neo vor.



Die Neuerungen in der Instandhaltung durch den Teil-ML waren das Thema des Vortrags von LVB-Vorstand Technik Harald Görres.



Einige Mitglieder des LVB-Segelflug D-Kaders nahmen die LS8e neo etwas näher in Augenschein.

mitgebracht und ausgestellt, sondern er informierte auch ausführlich über Merkmale und besondere Bestandteile dieses Segelflugzeugs.

Den Abschluss der Vorträge bildeten Mathias Schunk im Großen Saal mit ausführ-

lichen Erläuterungen und Bildern zum ersten 1.500 km Diplom in Europa sowie parallel im Säulensaal LVB-Vorstand Technik, Umwelt, Flugsicherheit Harald Görres zu Neuerungen in der Instandhaltung durch den Teil-ML. Der nächste Fliegetag

ist für den 27. Februar 2021 geplant, dann erstmals im Kongresszentrum Bad Windsheim.

Text/Fotos: HM

DAeC-Präsident Stefan Klett zum FAI-Vizepräsidenten berufen

Als amtierender DAeC-Präsident hat Stefan Klett auch internationale Aufgaben. Er wurde zum Vizepräsidenten der FAI berufen.

Er wird im Weltluftsportverband die deutschen Luftsportler vertreten. Traditionell

im Herbst treffen sich die Präsidenten der nationalen Aeroclubs zur FAI-Generalkonferenz, 2020 sollte sie in Wuhan, China, stattfinden. Der Ort wurde abgesagt, ein neuer ist noch nicht festgelegt.

Text/Foto: DAeC-PR



Gesetzliche Unfallversicherung (VBG) über BLSV-Mitgliedschaft, freiwillige Ehrenamtsversicherung (VBG) im LVB-Paket enthalten

Die Verwaltungsberufsgenossenschaft (VBG) ist Träger der gesetzlichen Unfallversicherung. Über die Mitgliedschaften im Bayerischen Landes-Sportverband (BLSV) werden für dessen Sportvereine die Versicherungsbeiträge, die im BLSV-Beitrag enthalten sind, dafür abgeführt.

Die VBG hat zur gesetzlichen Unfallversicherung eine 52-seitige Bro-

schüre herausgegeben, diese ist auch auf der LVB-Homepage veröffentlicht, siehe Mitgliederservice, Rechtliches und Versicherungen, Versicherungen, dort dann VBG-Unfallversicherung.

Freiwillige Ehrenamtsversicherung

Seit inzwischen vielen Jahren gilt das Gesetz zur Verbesserung des Unfallversicherungsschutzes für ehrenamtlich Tätige. Seit diesem Zeitpunkt hat der Luft-

sport-Verband Bayern (LVB) diese Versicherung nicht nur für den entsprechend möglichen Personenkreis seiner Mitgliedsvereine abgeschlossen, sondern er trägt auch die Versicherungsprämien dafür. Den Vereinen entstehen keine Kosten! Ausführlichere Infos dazu findet man ebenfalls über den oben beschriebenen Link auf der LVB-Homepage.

HM

Verleihung des Peschke-Jugendförderpreises

Seit vielen Jahren unterstützt die **Versicherungsvermittlung Siegfried Peschke KG** den fliegerischen Nachwuchs in den bayerischen Luftsportvereinen mit der Verleihung des Peschke-Jugendförderpreises.

Zu Beginn der Verleihung des Jugendförderpreises informierte LVB-Geschäftsführer Herwart Meyer, dass Heinke Peschke, Martin Peschke und auch Klaus Zeh kurzfristig ihre Teilnahme am Fliegetag absagen mussten. Für den LVB-Vorstand gab es aber überhaupt kein Zögern, der freundlichen Bitte der Firma Peschke nachzukommen, die Verleihung in ihrem Auftrag vorzunehmen. In diesem Jahr gehörten insgesamt sieben Vereine zu den

glücklichen Gewinnern, die jeweils in Abhängigkeit von der Anzahl der im Vorjahr neu hinzugewonnenen Jugendlichen ein Budget für Fluggebühren in Form eines Gutscheins mit nach Hause nehmen konnten.

Die Gewinnervereine 2020 sind:

- Akaflied München e.V.
- Flugsportgruppe im DLR Oberpfaffenhofen e.V.
- Flugsportverein Erlangen - Nürnberg e.V.
- Luftsportverein Aichach e.V.
- Segelflug Sportverein Cham e.V.
- Sportfliegergruppe Werdenfels e.V.
- Sportflugzentrum Königsdorf



LVB-Sportvorstand Bernhard Drummer beim Überreichen der Urkunde an die Vertreter des SSV Cham.

Text/Fotos: HM



Gerne stellten sich die Jugendlichen und Betreuer der Siegerevereine für ein Abschlussfoto an das Förderflugzeug LS8 des LVB.

Pragmatische Lösung für Gültigkeitsverlängerungen von Lizenzen

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und die Landesluftfahrtbehörden haben angesichts der Corona-Krise über Allgemeinverfügungen dafür gesorgt, dass Luftsportler wegen der Zeit des Lockdowns nicht um ihre Lizenzen bangen müssen.

Die Landesluftfahrtbehörden haben Allgemeinverfügungen zur Verlängerung der Gültigkeit von Rechten, Berechtigungen, Zertifikaten, Zeugnissen, Ein-

tragungen und (Gültigkeits-) Zeiträumen gemäß Art. 71 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 veröffentlicht – bis Ende Oktober – und folgten damit dem Luftfahrt-Bundesamt, das bereits Mitte März für die dort geführten Lizenzen seine Bestimmungen vorgelegt hatte. Die getroffenen Regelungen gelten allerdings ausschließlich innerhalb des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland und nur sofern kein Transport von Fluggästen bzw. Fahrgästen erfolgt. Einen weiteren

Punkt stellt die Verlängerung ablaufender Medicals dar. Diese fällt in den Bereich des LBA. Zunächst galt der viermonatige Fristaufschub nur für Medicals, die zwischen dem 31. März und dem 31. Juli ablaufen /abgelaufen sind. Nachträglich wurden auch noch Medicals, die zwischen dem 17. und 30. März abgelaufen waren, in die Regelung aufgenommen.

Christian Mannsbart

Neustart gelungen – Flugbetrieb mit Einschränkungen wieder möglich

Eine unwirkliche, intensive, oft beängstigende und mit vielen Ein- und Beschränkungen versehene Zeit hat uns alle in den letzten Monaten in unserem täglichen Leben sehr gefordert.

Gesundheitliche, berufliche oder auch andere, persönliche Schicksale haben vielen von uns eine Betroffenheit offenbart, die wir uns vor noch gar nicht langer Zeit nicht haben vorstellen können.

Ganz bewusst soll aber an dieser Stelle kein Rückblick erfolgen, keine Zusammenfassung von Maßnahmen und deren Wirkungen, keine Bewertung politischer Entscheidungen. Vielmehr sind wir froh, dass wir wieder einige Schritte nach vorn haben machen können, wenngleich noch ein langer Weg vor uns liegt.

Diesen Weg wird der LVB auch weiterhin insbesondere im Verbund mit dem Bayerischen Landes-Sportverband (BLSV) gehen, denn nur über diese Gemeinschaft war und ist eine ergebnisorientierte Sach- und Kontaktarbeit mit der Bayerischen Staatsregierung und mit den maßgebenden Ministerien des Innern, für Sport und Integration sowie für Gesundheit und Pflege möglich.

Keinesfalls vergessen möchten wir aber, uns an dieser Stelle ausdrücklich und sehr herzlich bei Ihnen allen zu bedanken für die große Geduld, für das Mittragen der Maßnahmen, für die zahlreichen positiven Zuschriften und Anrufe, aber auch für die konstruktive Kritik, die uns erreicht hat.

Bayerische Infektionsschutzmaßnahmenverordnung

Eine der wesentlichen Grundlagen für die vergangene Zeit war die Infektionsschutzmaßnahmenverordnung, die bei Drucklegung dieser Ausgabe in der 6. Version vorlag. Sie war auch Grundlage für die dritte Fassung des LVB-Leitfadens mit Hygienehinweisen zur Durchführung des Flugbetriebs seit dem 11. Mai.

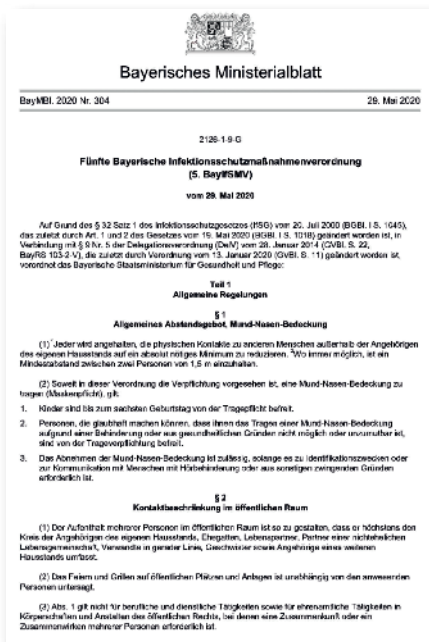
Inzwischen haben die Ministerien des Innern, Sport und Integration sowie für Gesundheit und Pflege gemeinsam eine "Rahmenhygienekonzeption Sport" veröffentlicht und von den Ministerien für Gesundheit und Pflege und dem für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie gibt es die gemeinsame Bekanntmachung

"Corona-Pandemie: Hygienekonzept Gastronomie", in denen das Betreiben gastronomischer Bereiche (somit auch Vereinsgaststätten) geregelt ist bzw. wird. Hinweisen möchten wir nach wie vor auch auf die Homepage des BLSV, denn dieser aktualisiert weiterhin und fortlaufend u.a. seine BLSV-FAQs auf seiner "Corona-Info-Seite".

Stufenplan des Innenministeriums für weitere Lockerungen im Sport

Sportminister Joachim Herrmann hat dem Ministerrat Anfang Juni einen Stufenplan vorgelegt, wie – vorbehaltlich der weiteren pandemischen Entwicklung – die Schritte zu einer weiteren Öffnung des Sports aussehen könnten:

So käme in einem nächsten Schritt nach den Lockerungen im Juni



www.eisenschmidt.aero



Bose ProFlight Series 2



Bose A20

#Bose-Promotion

Seasonal Promotion vom
29.06. bis 09.08.2020!



Erhalte beim Kauf eines oder mehrerer Bose Aviation Headsets einen Gutschein in Höhe von 199,95 € für den Bose Onlineshop auf alle Nicht-Luftfahrt-Produkte.

Weitere Informationen unter: www.eisenschmidt.aero/aktionen

AUFGEPASST: Sichere dir zusätzlich 10% Rabatt ab dem 2. Headset!



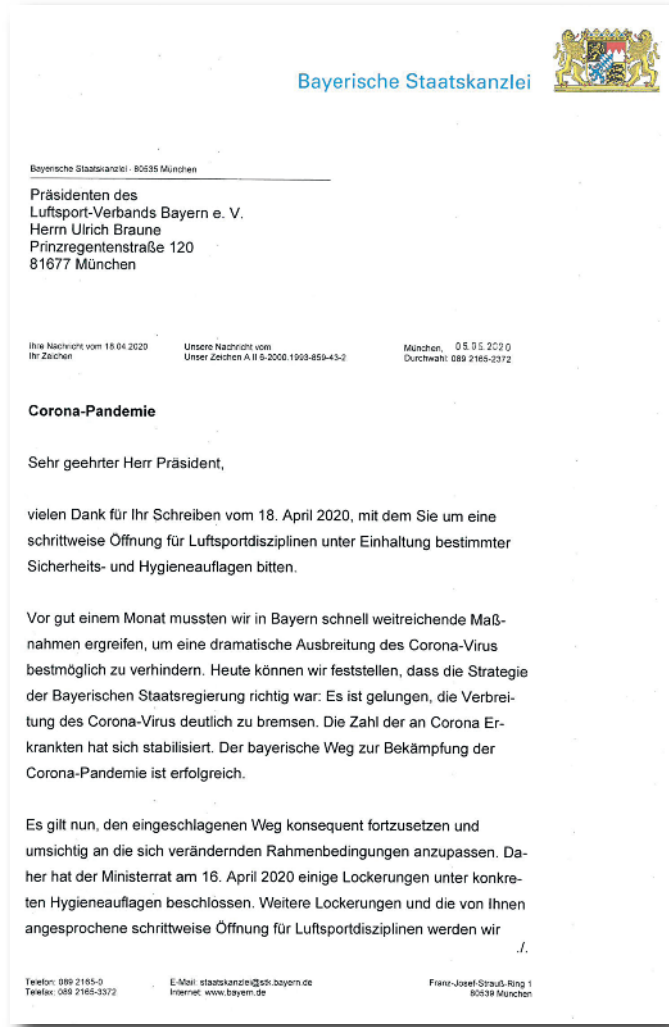
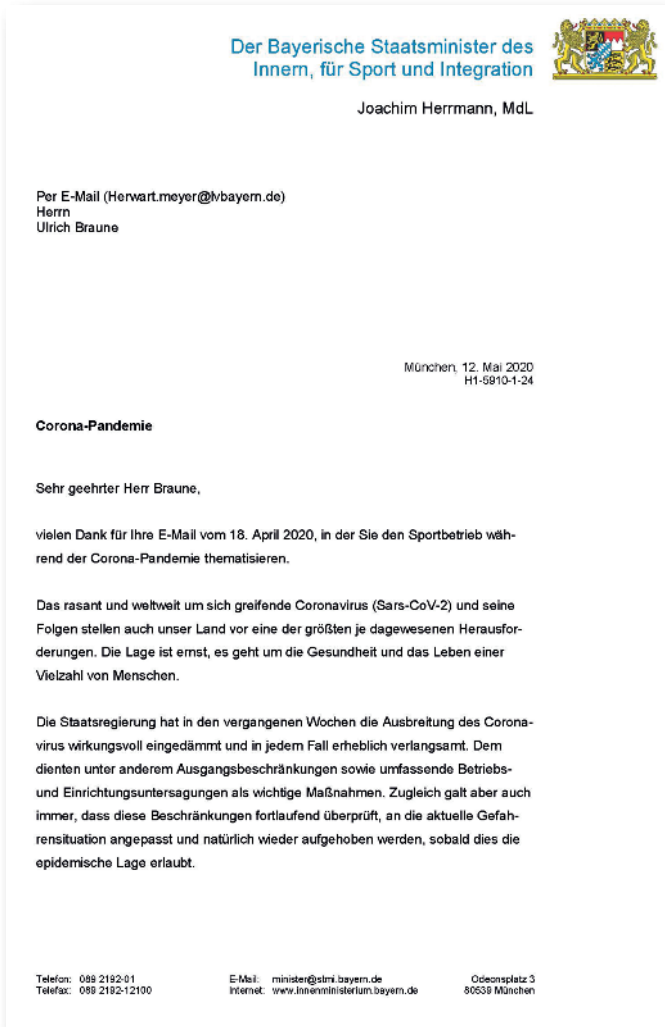
EISENSCHMIDT
DPS GROUP

140

YEARS



R. Eisenschmidt GmbH · Flugplatz 1 · 63329 Egelsbach
info@eisenschmidt.aero · +49 6103/20 596-0



- die Wiederaufnahme des Lehrgangsbetriebs wie etwa die Aus- und Fortbildungen für Trainer und Übungsleiter sowie die Öffnung von Hallenbädern in Betracht.
- Als dritten Schritt sieht der Plan eine Zulassung des Wettkampfbetriebs für kontaktlos betriebene Sportarten im Indoorbereich vor.
- Der vierte Baustein des Plans beinhaltet schließlich die Zulassung des Sportbetriebs für Sportarten mit Kontakt, die Durchführung von Sportveranstaltungen

im Freien bzw. in Hallen/Räumen mit Zuschauern. Die beschlossenen Lockerungen werden hoffentlich dazu beitragen, Schritt für Schritt zur Normalität zurückzukehren. Es liegt nun an uns Luftsportlern, die bestehenden Vorgaben weiterhin mit einem Höchstmaß an Eigenverantwortung umzusetzen. Denn nach wie vor steht bei allen Überlegungen die Gesundheit im Mittelpunkt.

HM



PPL-Fragenkatalog wird überarbeitet

Da sich rechtliche Vorschriften immer wieder ändern, neue dazukommen oder entfallen, muss auch der PPL-Fragenkatalog kontinuierlich aktualisiert werden.

Außerdem finden sich in der Praxis immer wieder Details, die überarbeitet werden sollten. Ein kleines Team im DAeC hat sich bereit erklärt, diese Aufgabe zu übernehmen. Als Partner aus der Firma Eisenschmidt wurde Peter Boneto gewonnen. Ziel ist es, einen aktualisierten und umfassenden Fragenkatalog zu erstellen, der die wichtigen Inhalte in Bezug auf die tägliche Praxis des Fliegens auf dem neuesten Stand widerspiegelt. Dafür sind wir auf Informationen angewiesen. Anregungen, Infos zu Fragen, Verbesserungen und gern auch aktive Mitarbeit im Team sind herzlich willkommen. Kontakt: m.morr@daec.de.

DAeC-PR

Leitfaden zur Desinfektion von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt unter dem Blickwinkel der Corona-Pandemie

Der folgende Leitfaden richtet sich speziell an Betreiber von Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt (GA), die von mehr als einer Person betrieben werden.

Wenn Sie ein eigenes Flugzeug besitzen und betreiben, Sie die einzige Person sind, die es fliegt und immer allein fliegen, sind Sie nur Ihrer eigenen Kontamination innerhalb des Flugzeugs ausgesetzt. Andererseits werden Luftfahrzeuge, die von Flugschulen oder einem Flugverein betrieben werden, normalerweise von mehreren Personen und Besatzungsmitgliedern geflogen.

Es scheint bekannt und anerkannt zu sein, dass sich das Coronavirus insbesondere durch Körperflüssigkeiten überträgt. Dies impliziert, dass durch Husten und Niesen verbreitete Tröpfchen das Virus direkt von Person zu Person übertragen können. Das Virus selbst kann eine beträchtliche Zeitspanne auf ver-

schiedenen Arten von Oberflächen überleben. Wenn Sie also eine Oberfläche berühren, die von einer infizierten Person berührt oder angefasst wurde, sind Sie möglicherweise dem Virus ausgesetzt.

Reinigung und Desinfektion:

Desinfizieren Sie das Flugzeug zwischen jedem Flug.

Reinigen Sie alle Oberflächen, welche möglicherweise mit anderen Personen in Kontakt gekommen sind.

Verwenden Sie keine Druckluft, Dampfgerät oder Hochdruckreiniger. Viren, die auf einer Oberfläche sind, können zurück in die Luft geraten und eingeatmet werden.

Nutzen Sie nicht den Staubsauger für den Reinigungsvorgang. Viren können durch den Filter und zurück in die Luft geblasen und eingeatmet werden (wenige Staubsaugerfilter stoppen das Virus). Ein Staubsauger sollte nur auf Oberflächen verwendet werden, die bereits desinfiziert wurden. Wenn möglich, halten Sie den Geräteteil des Staubsaugers außerhalb des

Luftfahrzeuges, um sicherzustellen, dass die Abluft ins Freie geblasen werden kann. Verwenden Sie keinen Ionisator. Obwohl es organische Stoffe effektiv angreift, greift es auch Teile aus organischem Material wie Gummi, Kunststoff und Leder an. Beachten Sie die Wirkung von Ozon auf Gummischläuche.

Verwenden Sie kein Wasserstoffperoxid. Obwohl es wirksam ist, greift es beim Verdampfen Leder, Acrylbeschläge und Polycarbonatfenster an.

Verwenden Sie ein Desinfektionsmittel, das nachweislich Wirkung auf das Coronavirus hat.

Eine Liste der empfohlenen Substanzen finden Sie u.a. hier:

- https://www.rki.de/DE/Content/Infekt/Krankenhaushygiene/Desinfektionsmittel/Desinfektionsmittellist/Desinfektionsmittelliste_node.html, Robert-Koch-Institut
- European Centre for Disease Prevention and Control



IHR ANSPRECHPARTNER SEIT 3 GENERATIONEN.



60 JAHRE
PESCHKE

ZÜP und kein Ende – Luftsicherheitsgesetz weiter verschärft

Anfang März beriet der Innenausschuss des Bundestages über einen Gesetzentwurf zur Verschärfung der Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP), außerdem über den Antrag der FDP-Fraktion über die Abschaffung der ZÜP für Privatpiloten und Luftsportler.

In der öffentlichen Sitzung des Innenausschusses am 10. Februar kamen fünf vom Innenausschuss berufene Sachverständige bzw. Experten zu Wort, die den Abgeordneten ihre Einschätzung des Sachverhalts darlegen sollen. Darunter auch der Autor dieses Beitrags – Rechtsanwalt Frank Dörner. Weiter wurden als Experten gehört: Prof. Dr. Wolfgang Däubler (Universität Bremen), Ltd. MinR Uwe Büchner (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, München – der frühere Leiter des Luftamtes Südbayern), Arnd Krummen (Gewerkschaft der Polizei – Bundespolizei, Hilden), Dr. Christoph Schaefer (Director Aviation Security, Deutsche Lufthansa AG) und Dr. Berthold Stoppelkamp (Leiter Hauptstadtbüro des Bundesverband der Sicherheitswirtschaft, Berlin).

Im Sinne des Luftsports hatte der Autor versucht, gegen Verschärfungen des Luftsicherheitsrechts zu argumentieren und, ebenso wie die FDP, mit Verweis auf die grundsätzlich unterstützenswerte Intention des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG), nämlich der Terrorprävention und Abwehr von Gefährdungen des Luftverkehrs, die Verhältnismäßigkeit der Mittel und die erreichten Erfolge zu hinterfragen. Um es vorweg zu nehmen. Der Antrag der FDP ging nicht durch, die Argumente des Luftsports schienen nicht wirklich ernst genommen worden zu werden und Ende April wurde das Gesetz, mit dem Verschärfungen des LuftSiG und Änderungen weiterer Gesetze und Verordnungen beschlossen wurden, im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Darunter auch die Änderung der Verordnung für Luftfahrtpersonal (LuftPersV). Letzteres spüren derzeit vor allem Motorsegler- und Motorflugschüler.

Mit der Neufassung bzw. Ergänzung des § 7 LuftSiG wird nun geregelt, dass neben den bisherigen Auskünften von Behörden, wie beispielsweise Polizei- und Verfassungsschutzbehörden der Länder, Bun-

deszentralregister, Flugplatzbetreiber und Luftfahrtunternehmen sowie die Arbeitgeber der letzten fünf Jahre, künftig auch Auskünfte der Bundespolizei und des Zollkriminalamtes, aus dem Erziehungsregister und dem Zentralen Staatsanwaltschaftlichen Verfahrensregister zur Beurteilung der Zuverlässigkeit herangezogen werden.

Damit werden weitere, teils sehr sensible, Erkenntnisquellen für die Gesamtwürdigung des Einzelfalles nach § 7 Abs. 1 a LuftSiG geöffnet. Die "Zweifel" über die Zuverlässigkeit der betroffenen Person werden damit auch ggf. durch Umstände hervorgerufen, die letztlich zu keiner Verurteilung o.ä. führen. Vor allem laufende Verfahren können damit zum Stolperstein

in der Luftfahrt werden. Außerdem kommen nun, früher als bisher, Straftaten im Zusammenhang mit Zoll- und Steuervergehen ans Licht der Zuverlässigkeitsprüfung.

Keine aufschiebende Wirkung bei Rechtsmitteln

Neu in den § 7 wird Absatz 12 eingefügt: "Widerspruch und Anfechtungsklage gegen einen Widerruf oder eine Rücknahme einer Zuverlässigkeitsfeststellung haben keine aufschiebende Wirkung." Häufig wurde von Luftsicherheitsbehörden der Sofortvollzug angeordnet. Aber nicht immer. In diesen Fällen konnte bislang während der gerichtlichen Überprüfung ggf. weiterhin von dem ursprünglich



MdB Manuel Höferlin (FDP) im Gespräch mit Rechtsanwalt Frank Dörner.



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



Zur Sitzung des Innenausschusses des Bundestags waren als Sachverständige /Experten eingeladen u.a. LVB-Justiziar Frank Dörner, Prof. Dr. Wolfgang Däubler von der Universität Bremen und der Ld. MinR Uwe Büchner vom Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, vormals Leiter des Luftamtes Südbayern (v.l.). Fotos: Lars Reinhold

erteilten Zuverlässigkeitstestat ausgegangen werden und z.B. die Fluglizenz weiter genutzt werden. Mit dem Entfall der aufschiebenden Wirkung sind die Betroffenen zwingend auf Verfahren im einstweiligen Rechtsschutz angewiesen oder sie müssen bei den Verfahrensdauern von häufig mehr als zwei Jahren auf die Fliegerei verzichten.

Im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes wird allerdings lediglich eine summarische Prüfung mit der Frage, ob das Interesse des Antragstellers an der Aussetzung der sofortigen Vollziehung das Vollzugsinteresse überwiegt, durchgeführt. In Themen der Sicherheit ein relativ aussichtsloses Unterfangen.

Eine nachvollziehbare Neuregelung ist die Einführung eines zentralen Luftsicherheitsregisters auf das alle Luftsicherheitsbehörden zugreifen können. Personen, die z.B. aufgrund des Sitzes Ihres Arbeitgebers und der geographischen Lage Ihres Heimatflugplatzes zwei unterschiedliche, zuständige Luftsicherheitsbehörden haben, können nun zumindest mit einer gewissen Beschleunigung rechnen, wenn einmal die Zuverlässigkeit bestätigt ist.

ZÜP-Nachweis vor Ausbildungsbeginn
Zudem wurde die LuftPersV dahingehend geändert, dass die Zuverlässigkeit künftig vor der Aufnahme einer Flugausbildung nachzuweisen ist (ausser für Segelflug,

Ballon und Ultraleicht). Aktuell gilt, dass die Zuverlässigkeitsüberprüfung mit Aufnahme der Ausbildung erfolgt und Voraussetzung für die Erteilung einer Lizenz ist. Diese Änderung wurde u.a. auch kürzlich in einem Rundschreiben ausführlich dargestellt.

§ 16 LuftPersV wurde wie folgt geändert:
Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

- “a) die sich erstmals um eine Erlaubnis für das Führen eines Luftfahrzeugs nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3 und 5 des Luftverkehrsgesetzes bewerben,
- aa) eine Bescheinigung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde über die Feststellung der Zuverlässigkeit nach § 7 Absatz 1 des Luftsicherheitsgesetzes oder
- bb) eine Bescheinigung über eine gleichwertige Überprüfung nach § 7 Absatz 2 des Luftsicherheitsgesetzes, oder”.
- b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

(3) Inhaber einer Pilotenlizenz für Segelflugzeuge mit dem Ziel der Erweiterung der Lizenz auf Reisemotorsegler nach der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 haben vor Beginn der entsprechenden Ausbildung durch Vorlage einer Mitteilung der zuständigen Luftsicherheitsbehörde nachzuweisen, dass keine Zweifel an ihrer Zu-

verlässigkeit nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes bestehen.

Das bedeutet, dass die Feststellung der Zuverlässigkeit nach § 7 LuftSiG ab sofort vor Beginn der Ausbildung vorliegen muss und dem Luftamt spätestens mit Empfehlung zur theoretischen Prüfung vorzulegen ist .

Diese Änderung gilt für Bewerbermeldungen seit 01.05.2020. Die Bewerbermeldung kann erst eingereicht werden, wenn die Bescheinigung zur ZÜP-Feststellung bei Ihrer Ausbildungsorganisation vorliegt. Auch für die Erweiterung auf TMG-Rechte in der SPL-Lizenz gem. SFCL.150 b VO (EU) Nr. 2018/1976 ist zu beachten, dass vor Beginn eine positive Bescheinigung zur ZÜP-Feststellung vorzulegen ist.

Schon seit 2017 gilt bei der ZÜP eine Regelvermutung zur Unzuverlässigkeit, wenn eine Vorsatzstraftat mit mindestens 60 Tagessätzen geahndet wurde oder zwei Verurteilungen mit weniger Tagessätzen vorliegen. Dabei muss keinerlei Bezug zum Luftverkehr vorliegen. Also insbesondere auch Steuervergehen, Insolvenzverschleppung oder auch Sozialabgabenverfehlungen z.B. wegen Scheinselbstständigkeits-Verfahren führen hier schnell zum luftsicherheitsrechtlichen “Aus”.

Der Gesetzgeber geht nach dem Wortlaut des § 7 Abs. 1 a LuftSiG aber selbst davon aus, dass auch bei Verurteilungen mit dem Strafmaß über 60 Tagessätzen, Abweichungen im Einzelfall möglich und notwendig sind. Alles andere würde das Regel-Ausnahme-Prinzip aushebeln. Eine hierzu erfreuliche Entscheidung hat hierzu immerhin das Verwaltungsgericht Karlsruhe getroffen. In dem Urteil vom 20.3.2020 (Az. 14 K 1487/19) hat eine hervorragend vorbereitete Kammer mit drei Berufsrichterinnen beschlossen, die Unzuverlässigkeitseinstufung der Baden-Württembergischen Luftsicherheitsbehörde als rechtswidrig zu qualifizieren. Die Behörde hatte die positiven Argumente, die für den Betroffenen sprachen, überhaupt nicht gewürdigt, sondern sich rein auf die Regelvermutung gestützt.

Diese erfreuliche Entscheidung zeigt, dass es sich doch ab und zu lohnt, gegen Entscheidungen der Behörden anzugehen.

Frank Dörner

DEIN KUGA! DAS BESTE ANGEBOT

ICH BIN
DEIN
AUTO

IM 12-MONATS-NEUWAGEN-ABO

- » KEINE ANZAHLUNG & SCHLUSSRATE
- » ÜBERFÜHRUNGS- & ZULASSUNGSKOSTEN
- » KFZ-VERSICHERUNG & STEUER
- » GANZJAHRESREIFEN
- » 19% MwSt.



ab mtl. **279€**

FORD KUGA TITANIUM Benziner | „4x2“ (Modell 2019)
1.5 | EcoBoost, 150 PS (110 kW)

ICH BIN DEIN AUTO - ASS Athletic Sport Sponsoring | www.ichbindeinauto.de | 0234 95128-40

20.000 km Jahresfreilaufleistung (5.000 Mehrkilometer gegen Aufpreis möglich). Angebot gilt vorbehaltlich etwaiger Änderungen und Irrtümer. Gelieferte Fahrzeuge können von der Abbildung abweichen. Übernahme muss bis spätestens Ende Mai 2020 erfolgen! Auslieferung erfolgt über Stuttgart. Stand: 04.05.2020.



Luftrettungsstaffel Bayern im Zeichen der Corona-Krise

Die angeordneten Ausgangsbeschränkungen der Bayerischen Staatsregierung und des Bundes wurden selbstverständlich auch im Flugsport beachtet. Viele Vereine und Flugplätze hatten dabei bereits deutlich vor den behördlich angeordneten Maßnahmen ihre Aktivitäten freiwillig eingestellt.

In Einzelfällen gab es dennoch Flugbetrieb. Vor allem durch Flugzeuge und Piloten der Luftrettungsstaffel Bayern, als Organisation des Bayerischen Katastrophenschutzes. Üblicherweise fliegen diese Piloten und Maschinen in der wärmeren Jahreszeit ehrenamtlich und führen von den Behörden angeforderte Flüge zur Waldbrandüberwachung durch. Diese sind wichtig, um Waldbrände größeren Ausmaßes zu verhindern, wie man sie aus Ländern wie Portugal, Griechenland oder Spanien kennt: Waldbrände, die dort auch mit Löschflugzeugen oft wochenlang nicht unter Kontrolle zu bekommen sind. Ein ganz wesentlicher Grund, weshalb solche Brände sich in Bayern nicht ausbreiten, sind nicht klimatische Unterschiede – es ist tatsächlich nur die um ein Vielfaches höhere Präsenz der Feuerwehren vor Ort bei uns. Die Ortsfeuerwehren können Waldbrände nach ihrer Entstehung vom Boden aus jedoch nur schnell genug löschen, wenn diese zeitnah erkannt werden, und wenn die Feuerwehren schnell vor Ort sind. Und sie benötigen bei diesen manchmal gefährlichen Einsätzen im Gelände – auch zum Schutz der beteiligten Feuerwehren – oft Unterstützung aus der Luft für die optimale Koordination.

Waldbrandgefahr besteht nicht nur im Sommer

Während viele Menschen vermuten, dass eine hohe Waldbrandgefahr erst in den Sommermonaten besteht, stellt das Frühjahr in unseren Breiten oft den kritischeren Zustand dar. Nach der kalten Jahreszeit fehlt das Grün der Waldböden: die Böden sind extrem trocken, der neue Bewuchs fehlt, die bestehende Feuchtigkeit verdunstet schnell und die Regenfälle reichen nicht aus, um die Bodenfeuchtigkeit ausreichend anzuheben. Deshalb ordnet das Innenministerium über die Landratsämter – in Absprachen mit den Forstäm-



Auf die Einhaltung der Handlungsanweisung des Innenministeriums wurde besonders geachtet.

tern der betroffenen Regionen – häufig bereits ab März regelmäßige Waldbrandüberwachung aus der Luft an. Gerade in Zeiten der Corona-Krise wäre es eine schlimme, weitere Katastrophe, wenn zu den bestehenden Anforderungen an die Einsatzkräfte von Feuerwehren und Rettungsdiensten noch ein großer Waldbrand hinzukommen würde.

Weitere Tätigkeiten der Luftrettungsstaffel

Die Aufgabe der Waldbrandüberwachung gehört seit über 50 Jahren zu den zahlreichen Aufgabengebieten der Luftrettungsstaffel. Daneben kann die Luftrettungsstaffel aber auch andere Tätigkeiten im

Katastrophen- oder Umweltschutz übernehmen. So bestand auch die Anfrage des Bayerischen Innenministeriums an die Luftrettungsstaffel, sich im Einzelfall auch für den Transport von medizinischem Material, Gerät und/oder Personal bereit zu halten. Diese Bereitschaft seitens der Staffel konnte in kürzester Zeit in allen Flugbereitschaften hergestellt werden. Zusätzlich wurden die hygienischen Anforderungen an Fluggeräte, Pilot und Luftbeobachter (LBO) postuliert.

Sicherheit im Flugbetrieb

In den letzten 51 Jahren gab es bei Einsatzflügen der Luftrettungsstaffel keinen einzigen Unfall. Das ist kein Zufall: Die



Waldbrand im April: Das Schnelle Einsatzflugzeug (SEF) im Einsatz bei einem Waldbrand in Unterfranken.

Luftrettungsstaffel Bayern verlangt für seine Einsatzflüge sehr hohe Sicherheitsstandards, wofür die gesetzlichen Vorgaben für private Flüge deutlich überschritten werden. Aus diesem Grund führten die Piloten auch immer wieder Flüge zur Herstellung der Einsatzbereitschaft durch, bei denen Vereinsvorgaben erfüllt, fliegerische Routine hergestellt und Notverfahren aufgefrischt wurden. Aber auch Flüge zur Wartung oder Rückholung von Maschinen aus den Werftbetrieben mussten durchgeführt werden. Die Luftrettungsstaffel Bayern bat die Bevölkerung in mehreren Presse- und Medienberichten um Verständnis für notwendige fliegerische Aktivitäten, die im Auftrag des Freistaates Bayern, zum Wohle aller durchgeführt wurden. Dabei stieß man auf großes Verständnis, manchmal sogar auf Dank und Anerkennung.

Waldbrandüberwachung trotz Corona-Krise

Da der Waldbrandindex für Bayern schon von Ostern bis zum 1. Mai bereits hohe und höchste Waldbrandgefahr signalisierte, war der Einsatz der Staffel drin-

gend notwendig. Bereits über die Ostertage waren die Flugzeuge der Staffel in vielen bayerischen Regierungsbezirken erfolgreich unterwegs. Insgesamt konnten sie dabei 49 Rauchentwicklungen entdecken und deren Ursachen abklären. Dabei wurden vier Waldbrände und je zwei Flächen- und Gebäudebrände festgestellt. Also alles wie immer? Nein, vieles ist anders. Um die Gefährdung von Pilot und LBO durch Ansteckung möglichst gering zu halten, hat das Innenministerium eine Handlungsanweisung für Beobachtungsflüge an die Bezirksregierungen versandt und diese mit der Umsetzung beauftragt.

Wegen der beengten Situation in den Beobachtungsflugzeugen ist zu gewährleisten, dass

- Luftbeobachter und Pilot mit Gesichtsmasken ausgerüstet sind und entsprechende Desinfektionsmittel zur Verfügung stehen,
- nach Möglichkeit nur 4-sitzige Flugzeuge verwendet werden, wobei der Luftbeobachter auf der Rückbank Platz nehmen muss,
- der Mitflug weiterer Personen im Ein-

- satzflugzeug grundsätzlich untersagt ist, nach Möglichkeit stets die gleichen Crews (Pilot und LBO) zum Einsatz kommen,
- nach dem Einsatz auf Desinfektion der benutzten Gerätschaften zu achten ist.

So wurden Piloten und Luftbeobachter zum Testfall für die gewünschte Wiederzulassung des Luftsports in Bayern. Die Staffel konnte dem Ministerium berichten, dass sich alle Vorsichtsmaßnahmen bewährt haben. Nach dem Wetterwechsel Anfang Mai konnte die Luftrettungsstaffel nachfolgende Einsatzstatistik vorweisen: 151 Einsatzflüge mit einer Flugzeit von 231:13 Stunden. Bei diesen Beobachtungsflügen konnten nachfolgende Schadenslagen gemeldet, bzw. Aufträge erfüllt werden: 147 Kontrollen von Feuerstellen, sechs Wald-, fünf Flächen-, fünf Gebäudebrände, ein Unfallbericht, neun Verkehrsmeldungen, ein Schiffsunfall, drei Luftbilddokumentationen und sieben Fälle großflächiger Waldschäden durch Baumschädlinge.

Text/Fotos: LRSt-Presse, Georg Lehmacher

EU-Drohnenverordnung tritt erst Ende Dezember 2020 in Kraft

Aufgrund der Covid-19-Pandemie hat die EU-Kommission den Zeitpunkt der Gültigkeit der EU-Drohnenverordnung (das ist die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947) um sechs Monate verschoben. Damit tritt die neue EU-VO nicht mehr zum 01. Juli, sondern erst zum 31. Dezember 2020 in Kraft.



Ab dem 31. Dezember 2020 müssen sich dann alle UAV-Betreiber, also auch Modellflieger, die in der Gewichtsklasse über 250 g fliegen wollen, registrieren. Für Modellflieger, die einem Verband (z.B. DAeC) angehören, ist mit dem BMVI abgestimmt, dass sie durch ihren jeweiligen Verband in einer sog. en-Bloc-Meldung registriert werden können. Insoweit muss der Modellflieger nichts selbst machen. Allerdings ist jedem Modellflieger zu empfehlen, dass er kontrolliert, ob sein Verband alle notwendigen Registrierungsdaten vorliegen hat, was zwar regelmäßig der Fall sein sollte, vereinzelt fehlen aber noch notwendige Mitgliederdaten.

rig sind (oder deren Mitgliederdaten beim Verband unvollständig sind), müssen sich selbst im staatlichen Registrierungssystem anmelden. Das Registrierungssystem wird derzeit vom Luftfahrtbundesamt (LBA) aufgebaut. Ein konkretes Startdatum ist allerdings bisher noch nicht bekannt.

Was ändert sich für Modellflieger?

Verbandsmäßig organisierten Modellfliegern wird nunmehr bis zum 1. Januar 2023 (bisher 1. Juli 2022) eingeräumt, nach den bisherigen nationalen Regeln weiter fliegen zu können. Ab dem 1. Januar 2023 gilt dann auch für sie ausnahmslos die neue EU-Drohnenverord-

nung, was jedoch aufgrund der vom BMVI in Aussicht gestellten Betriebserlaubnisse für die Verbände zu keinen wesentlichen Änderungen im Modellflugbetrieb führen wird. Faktisch wird sich daher so gut wie nichts für verbandszugehörige Modellflieger ändern.

Nicht-verbandszugehörige Modellflieger, die etwa die Open Category nutzen wollen, haben ab dem 31. Dezember 2020 (bisher 01. Juli 2020) die neue EU-Drohnenverordnung verbindlich zu beachten. Ihnen erteilte Genehmigungen, Zeugnisse oder Nachweise bleiben noch bis 01. Januar 2022 (bisher 01. Juli 2021) in Kraft, wenn und soweit diese Dokumente nicht durch den erteilenden Mitgliedstaat in das neue EU-Recht überführt werden. Hierzu müssen sich diese Modellflieger selbst informieren.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass alle Fristen zur Anwendung der neuen EU-Drohnenverordnung um sechs Monate verlängert worden sind.

DAeC-MFK

MV der "anderen Art" – virtuelle Versammlung der MFSG Donauwörth-Genderkingen

Nicht im gewohnten italienischen Ambiente der Flugplatzgaststätte, sondern in einem virtuellen Meetingraum im Internet sollten Mitglieder der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen (MDG) ihre diesjährige Mitgliederversammlung erleben.

Nach Versand der Wahlunterlagen an die 171 stimmberechtigten Mitglieder konnte die geheime Online-Wahl des Vorstands und der jeweils zweite Kassenprüfer und Ausbildungsleiter begonnen und pünktlich während der virtuellen Hauptversammlung mit 42 Teilnehmern abgeschlossen werden. "Corona" hatte die MDG zu dieser außergewöhnlichen Vorgehensweise gezwungen, die das "Gesetz zur Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie" vom 27.03.2020 ermöglicht.

Der 1. Vorsitzende Matthias Obermayer gab in seiner Präsentation zunächst einen ausführlichen Rückblick auf ein abwechslungsreiches und erfolgreiches Jahr 2019. Dazu gehört u.a. auch die Attraktivitätserweiterung, dass am Flugplatz in Genderkingen an- und abfliegende Gäste sich nun ein Courtesy Car oder Fahrräder für einen Ausflug ausleihen können. Das Angebot der Tankstelle wurde durch den Bau eines Diesel-Tankplatzes ergänzt. Ebenso können Fahrräder und Automobile mit Strom "betankt" werden; der "Sprit" dazu kommt aus der hauseigenen

Solarproduktion. Viele Besucher fanden 2019 ihren Weg in die am Platz vorhandene Gastronomie oder zu einer der überregional bekannten Modellflugveranstaltungen.

Mit vereinten Kräften wurde an der Gestaltung der Außenanlagen im Sinne des Umweltschutzes gearbeitet. Nach dem Pflanzen von 24 Bäumen soll als Nächstes die Zufahrt zum Flugplatz verbessert werden. Dass der Flugplatz von Piloten gerne angefliegen wird, zeigt die Anzahl von knapp 11.000 Landungen im Jahr 2019.

Wirtschaftlich kann die MDG mit dem Jahr 2019 zufrieden sein und könnte sehr zuversichtlich in die Zukunft blicken, wenn da nicht unvorhergesehene Corona-Pandemie gewesen bzw. gekommen wäre. Der erste Kassenprüfer Oliver Klausner erläuterte ausführlich die Kosten- und Ertragssituation der MDG, die sich nach einem verlustreichen Jahr 2017 nun wieder in einer guten Ergebnissituation befindet. Die MDG bleibt zuversichtlich.

Vor dem Hintergrund dieser Darstellung stimmten 47 % der stimmberechtigten Mitglieder erstmals in geheimer Online-Wahl der Entlastung des bisherigen Vorstands und allen vorgeschlagenen Kandidaten zu - und zwar mit hervorragenden Zustimmungswerten von 85 bis 95 %.

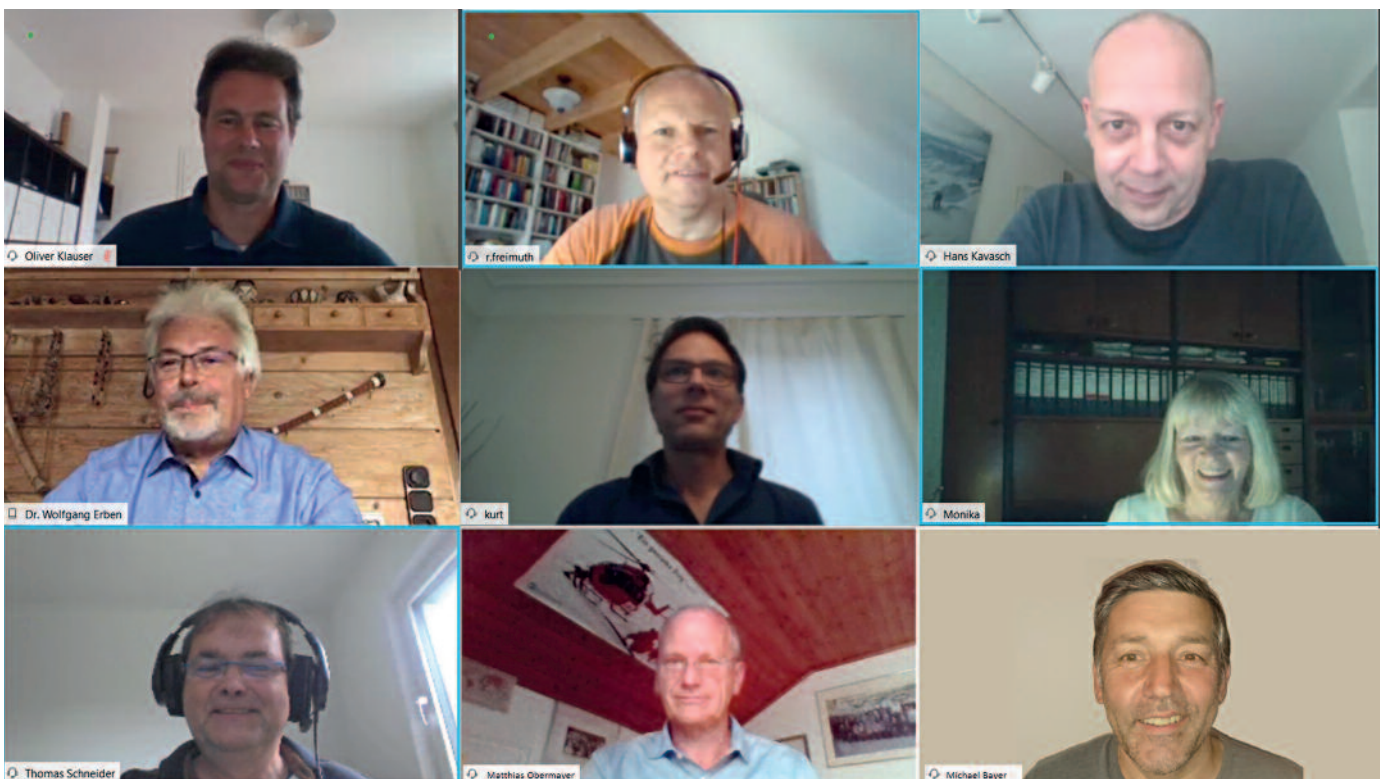
Auf diese Weise wurde Matthias Obermayer als erster Vorstand bestätigt, der sich auf vielfachen Wunsch der Vereins-

mitglieder für eine weitere Amtszeit zur Verfügung gestellt hatte. Er wird vertreten durch den neuen zweiten Vorstand Thomas Schneider, der das Amt von Martin Schneider weiterführt. Schriftführer ist Michael Bayer, das Amt des technischen Leiters bleibt bei Richard Freimuth. Kassenwart ist Kurt Glock, erster und zweiter Kassenprüfer sind wie zuvor Oliver Klausner und Hans Kavasch. Als Hauptflugleiter folgt Michael Kock auf Ralf Hieke. Die Leitungs-Aufgaben für die Ausbildung bei der MDG teilen sich weiterhin Jürgen Steiner (PPL-LAPL) und Dr. Wolfgang Erben (SPL-IR-MEP).

Die Mitglieder dankten den neu gewählten Funktionsträgern und auch den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern Martin Schneider, Renate Lehmacher und Ralf Hieke für ihr großes Engagement. Der Dank gilt aber auch den vielen fleißigen Helfern und ganz besonders Monika Löffler, die seit vielen Jahren in professioneller Weise die Verwaltung und Buchhaltung der MDG leitet, der sich durchaus mit einem mittelständischen Unternehmen vergleichen kann. Dem neuen Vorstand wünschten die MDG-Mitglieder für die kommenden Jahre viel Erfolg, Glück und Freude bei der Weitergestaltung dieses weit über die Region hinaus bekannten Vereins am Flugplatz in Genderkingen.

Text/Foto: Michael Bayer

Auch für die Vereinsverantwortlichen stellte die virtuelle Mitgliederversammlung spannendes Neuland dar.



LVB-MFK trauert um Walter Hidel

Nach längerer Krankheit ist Walter Hidel kurz vor seinem achtzigsten Geburtstag am 30. April 2020 verstorben. Walter Hidel war seit mehr als vierzig Jahren in der Modellflugkommission (MFK) des LVB und auch DAeC in verschiedenen Ämtern tätig. Trotz starker beruflicher Anforderungen hat er sich in dieser langen Zeit unermüdlich für die Belange des Modellfluges auf Landes- und Bundesebene eingesetzt.

Ende der sechziger Jahre begann Walter bei dem damaligen Luftsportverein in Herzogenaurach mit dem Bauen und Fliegen ferngesteuerter Flugmodelle und eignete sich umfassend die hierfür notwendigen, gesetzlichen und sportlichen Regeln an. Schnell wurden seine fundierten Kenntnisse der BeMod bekannt und es dauerte nicht lange, bis er von der LVB-MFK mit der Aus- und Weiterbildung von Sportzeugen aller Modellflugklassen betraut worden ist. Bald danach wurde er in die LVB-MFK als Sportleiter gewählt. Bei zahlreichen LVB- und DAeC-Wettbewerben war er als gern gesehener Wettbewerbsleiter, Sportleiter oder Punktwertler aktiv. Geschätzt waren seine sichere Beurteilung der jeweiligen Situation und vor allem sein scharfes Auge als Punktwertler. Die begleitende Betreuung und Aktualisierung der BeMod sowie deren Verteilung, damals noch in Papierform an alle LVB-Modellflugvereine, waren ihm ein besonders Anliegen. Daneben war er auch in die DAeC-MFK gewählt worden. Angelegen-

heiten des Leistungssports und zuletzt die Zuständigkeit für die Sportkontakte zum DOSB waren dort seine Aufgaben.

Anfang der achtziger Jahre habe ich Walter bei einem Sportzeugenseminar kennengelernt. Nach meiner Wahl 1990 in die LVB-MFK und seiner Wahl zum LMR-Stellvertreter haben sich unsere Wege immer öfter gekreuzt und nach meiner Berufung zum LMR im Januar 1993 kam es mit ihm und der Geschäftsstelle des LVB zu einer zwölfjährigen, vertrauensvollen Zusammenarbeit. Mit dem damaligen Sportleiter Wilhelm Pohl gründeten wir eine Fahrgemeinschaft zu den MFK-Sitzungen und Spartenversammlungen. Dabei wurde auf der Hinfahrt bereits die Tagesordnung und auf der Rückfahrt das Ergebnis der Versammlung ausführlich besprochen. Die Gründung der "Boarischen Adler" geht auf eine solche Fahrt zurück. Wir besuchten viele Vereine bei Wettbewerben, Vereinsjubiläen, wichtigen Geburtstagen und anderen Anlässen. Bei den Reisen zu den Hauptversammlungen des LVB und DAeC war er mir ein erfahrener, willkommener Begleiter. Bis zu seinem Tod ist er als Beirat in der LVB-MFK verblieben.

Für seine großen Verdienste um den Modellflugsport wurde Walter Hidel vom LVB und DAeC mit hohen Auszeichnungen geehrt.

Als Ausgleich zu seinen vielfältigen Aufgaben im Modellflug war er Mitglied in einer Gruppe von Modelleisenbahnern



Walter Hidel.

Foto: privat

geworden. In dieser Gruppe fand er die Erfüllung seines Berufswunsches, nämlich Eisenbahner zu werden, was aber aus gesundheitlichen Gründen nicht in Erfüllung gehen konnte. Seine Vorliebe zu Autos aller Art war sein weiteres Hobby.

Walter Hidel war ein Mensch, der nach dem Motto leben und leben lassen gelebt hat. Er hat sich um den Modellflugsport im LVB und DAeC verdient gemacht. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Ehefrau, seinen Kindern und Enkeln.

Manfred Zagal

LPC und Werftverein trauern um Peter Pletschacher

Ende April ist der weit über Bayern hinaus bekannte Luftfahrthistoriker Peter Pletschacher im Alter von 78 Jahren in seiner bayerischen Heimat verstorben.

Von 1982 bis 2017 war Peter Pletschacher Präsident und seit 2017 auch Ehrenpräsident des Luftfahrt-Presse-Clubs (LPC). "Mit ihm verliert die deutsche Luftfahrtpublizistik ihre über Jahrzehnte dominierende, prägende Persönlichkeit. Einen Luftfahrthistoriker von Rang, einen begnadeten Autor, den engagierten Verleger, den visionären Ideengeber für Industrie und Politik – ausgestattet mit einer bei-

spielloser, bis zuletzt ideensprühenden Kreativität", so der aktuelle Präsident des LPC Clemens Bollinger.

Peter Pletschacher war zudem langjähriger Vorstand und Mitglied des Verein zur Erhaltung der Historischen Flugwerft e.V. Schleißheim ("Der Werftverein"), daneben Geschäftsführer der Aviatik Verlag GmbH. Für seine Verdienste um die deutsche Luft- und Raumfahrt wurde Peter Pletschacher am 05. April 2016 das Bundesverdienstkreuz verliehen.



Reinhard Mücke

Peter Pletschacher.

Foto: Der Wertverein

Luftraum 2020 – DAeC-BAUL informiert

Zahlreiche Lufträume haben sich in diesem Jahr geändert. Welche Änderungen umgesetzt wurden, hat der Bundesausschuss Unterer Luftraum in der Ausgabe des Newsletters "Meldepunkt" zusammengestellt.

Weitere Themen daraus sind: Neue HX-Lösungen im Luftraum, TMZ-Hörbereitschaft bald verpflichtend, U-Space – Drohnenluftraum überall? Der Newsletter liegt als PDF auf www.daec.de/fachbereiche/luftraum-flugbetrieb. Nachfolgend zwei Auszüge.

Dresden

Der Dresdener Luftraum ist in diesem Jahr von einer etwas größeren Änderung betroffen. Der bisherige Delta- (nicht CTR-)Luftraum wird in seiner Obergrenze von FL 60 auf FL 75 angehoben. Damit liegen die IFR-Abflugverfahren vom Flughafen Dresden durchgehend in besonders geschütztem Luftraum. Ganz neu wird eine TMZ um Dresden etabliert. Diese TMZ beginnt an der Oberkante des Delta- (nicht CTR-)Luftraums in FL 75 und umgibt das Delta in einem Radius von ca. 10 NM, bis FL 100. Der Außenbereich der TMZ deckt damit auch die IFR-Anflüge nach Dresden ab, womit ein Flugsicherheitsproblem bei Anflügen auf die Piste 04 entschärft wird. Eine ursprünglich geplante kleinere Luftraumänderung wurde leider nicht umgesetzt. Der neue Luftraum hat bei einigen Vereinen, trotz Absprachen, zu etwas Unmut geführt. Das ist leider auch ein Ergebnis der momentan verworrenen Situation im Luftsport, besonders im Bereich Segelflug. Der DAeC unterstützt alle Vereine und Flugplätze gerne dabei, die schon geplanten Wettbewerbsvorhaben und eine flexible Luftraumnutzung in Dresden für 2020 möglich zu machen.

München

Das neue Luftraumdesign rund um München wirkt auf den ersten Blick etwas futuristisch, hat aber durchaus seinen Sinn. Die neue Gestaltung des Luftraums deckt die IFR-Verfahren vom Flughafen München optimal ab und gibt dem Luftsport an wichtigen Punkten gleichzeitig etwas mehr Bewegungsfreiheit. Beispielsweise wurde als Ergebnis aus den Gesprächen mit den lokalen Vereinen eine neue Höhenstufe im Luftraum Charlie eingeführt,

die das Unterfliegen des Luftraums etwas erleichtern soll. Wie diffizil hier geplant wurde, zeigt sich auch daran, dass die unterschiedlichen Anflughöhen für die Nord- und Südbahn in München berücksichtigt wurden. Damit wird ein Maximum an flexibler Luftraumnutzung an einem sehr hoch frequentierten Flughafen erreicht. Das macht sich auch am Außenbereich des neuen C-Luftraums bemerkbar. Die mittlerweile fast schon obligatorischen Navigationslösungen über Smartphone, Tablet etc. machen es möglich, auch im Bereich von Kreisbögen einfach zu navi-

gieren. Wie bei allen anderen Luftraumänderungen auch, wird nach der Flugsaison 2020 Bilanz über den Nutzen des geänderten Luftraums gezogen. Auch dabei werden wieder alle Beteiligten über den DAeC und den regionalen Multi-Luftsportverband Bayern einbezogen. Wenn es vorher schon Fragen oder Unklarheiten gibt, steht das Luftraumbüro des DAeC in der Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig natürlich gerne zur Verfügung.

DAeC-PR



DFS hat regionale Flugfunkfrequenzen veröffentlicht

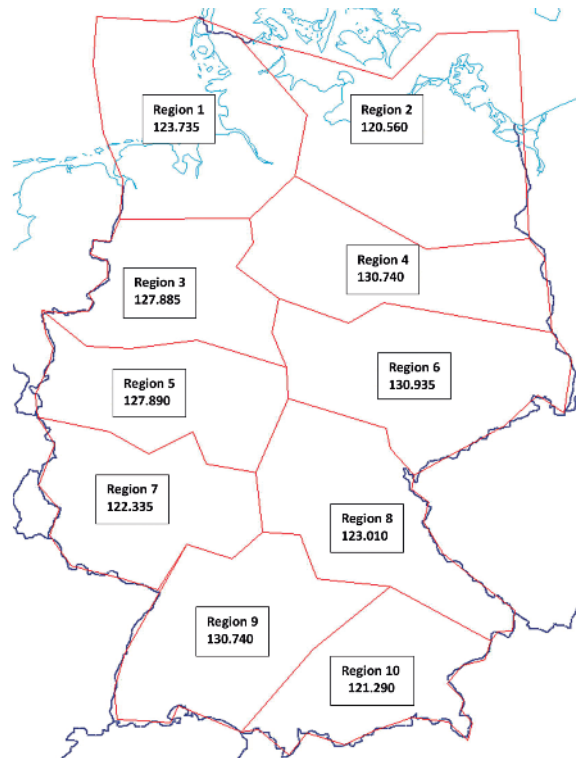
Mit der NfL 1-1935-20 hat die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) die Festlegung regionaler Flugfunkfrequenzen bekanntgegeben, die für die betriebliche Luft-Luft-Kommunikation (bspw. Segelflug-, Drachenflug-, Gleitschirmflug-, Motorflug-, Ultraleichtflug- sowie Ballonfahrbetrieb) bis zu einer Höhe von FL 100 zur Verfügung stehen.

Diese Frequenzen sollen dem kurzzeitigen Austausch betrieblicher Meldungen dienen, welche die Piloten bei der Beurteilung der aktuellen Luftraumsituation unterstützen.

Insgesamt stehen der Allgemeinen Luftfahrt damit zwölf zusätzliche Frequenzen zur Verfügung. Die Frequenzen 122.540 und 122.555 gelten bundesweit und können auch im Rahmen des Ausbildungs- und Übungsbetriebes genutzt werden.

Die weiteren zehn Frequenzen werden folgenden Regionen zugeteilt:

- Küstengebiet deutsche Nordsee
- Küstengebiet deutsche Ostsee
- Münsterland – Teutoburger Wald – Weser-Leine-Bergland
- Heide – Hannover – Nördliches Harzvorland – Fläming – Spree
- Niederrheinische Bucht – Bergisches Land – Sauerland – Vogelsberg
- Harz – Leipzig – Thüringer Becken - Lausitz – Erzgebirge



Übersichtskarte der regionalen Zuordnung der Sprechfunkkanäle zum Zwecke der betrieblichen Luft-Luft-Kommunikation

- Eifel – Hunsrück – Rheinpfalz und Saarland – Rhein-Main – Spessart
 - Oberer Main – Franken – Rhön – Bayerischer Wald
 - Schwarzwald – Oberrhein – Schwäbische Alb – Obere Donau
 - Allgäu – Bayerisches Hügelland – Alpen
- Eine grafische Übersicht findet sich in der

o.g. NfL. Mit der Festlegung der allgemeinen Frequenzen folgt die DFS einem Vorschlag des DAeC, auf den der Verband mit seinen Kommissionen seit Beginn der Einführung des 8,33-kHz-Frequenzrasters hingearbeitet hatte.

DAeC-PR

AIP VFR Deutschland jetzt online

Die zeitaufwendige Einsortierung von neuen Amendments gehört der Vergangenheit an!

Die AIP VFR Online bietet schnellen Zugriff auf alle Inhalte des Luftfahrthandbuchs AIP VFR Deutschland der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und ist online immer auf dem aktuellen Stand verfügbar. Alle vier Wochen erscheinen Berichtigungen für die AIP VFR Online, bei denen automatisch nicht mehr gültige Seiten ersetzt werden. In einem separaten Verzeichnis sind die Amendments der letzten zwölf Monate einzeln aufrufbar, um Änderungen nachzuvollziehen.

Der Inhalt umfasst folgende Kapitel:

- GEN Allgemeine Informationen
 - ENR Streckeninformationen
 - AD Flugplätze
 - HEL AD Hubschrauberlandeplätze
 - AIC Aeronautical Information Circulars
 - SUP Ergänzungen
- Die Onlineversion der AIP ist als gleichwertig gegenüber der Papierversion vom BMVI anerkannt. Das heißt Flugplatzhalter, Flugschulen, Luftfahrtunternehmen oder Luftsportvereine können alle relevanten Informationen und Regelungen zum Sichtflug mit der Online-Version offiziell abrufen und vorhalten.
- Alle Produktmerkmale auf einen Blick:
- Moderne Benutzeroberfläche

- Jederzeit online auf dem aktuellen Stand
- Automatische Aktualisierung alle 28 Tage
- Schlagwortsuche (Volltext- und Stichwortsuche)
- Druck oder PDF-Speicherung einzelner Seiten, kompletter Kapitel oder von Amendments
- Markierung mehrerer Seiten für Druck oder Speicherung
- Lesezeichen-Funktion
- Nachvollziehbare Darstellung der geänderten Seiten
- Sprachauswahl (Deutsch/Englisch)
- Webanwendung.

HM



INSURE BEFORE FLIGHT

ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY SE

Ob geschäftlich, privat oder im Luftsportverein – wer fliegt, braucht Sicherheit für sich und andere.

Die Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) bietet professionellen Flugzeug-Haltern und Flugbegeisterten einen kompletten Luftfahrt-Versicherungsschutz von der Drohne bis zum Business-Jet.

Wir beraten Sie gerne:

+49 (0)89 3800 19301
luftfahrt@allianz.com

[agcs.allianz.com](https://www.agcs.allianz.com)

Copyright © 2019 Allianz Global Corporate & Specialty SE. Alle Rechte vorbehalten. Bild: Adobe Stock
Die in dieser Publikation veröffentlichten Inhalte dienen ausschließlich der allgemeinen Information. Weder können daraus Ansprüche erhoben werden noch garantiert Allianz Global Corporate & Specialty SE – trotz aller Bemühungen um Korrektheit – die Vollständigkeit und die Richtigkeit der Inhalte. Maßgeblich für den Versicherungsschutz sind ausschließlich die im Einzelfall vereinbarten Versicherungsbedingungen.
Allianz Global Corporate & Specialty SE, Fritz-Schäffer-Straße 9, 81737 München, Germany; Handelsregister München HRB 208312; Oktober 2019

Allianz 

SAR-Rettungsdienst – “Dass wir ein Flugzeug nicht finden, passiert in den seltensten Fällen”



Der Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr (Search And Rescue, SAR) erfüllt nicht nur militärische Aufgaben, sondern ist auch für die Suche und Rettung von zivilen Luftfahrzeugen und Piloten zuständig.

DAeC-Vizepräsident René Heise, im DAeC-Vorstand zuständig für die Bundeswehr, und Christian Mannsbart sprachen mit Oberstleutnant Achim Rösen, der die SAR-Leitstelle in Münster leitet, unter anderem über den Mythos von Rechnungen an Privatpiloten, den Einsatz von PLB in der Luftfahrt und darüber, wie Privatpiloten die Rettungsteams unterstützen können (das vollständige Interview ist auf der DAeC-Website veröffentlicht).

Die SAR-Leitstelle Land in Münster ist eine von zwei militärischen Leitstellen, die von der Bundeswehr 365/ 24 betrieben werden. Die SAR-Leitstelle See in Glücksburg mit den SAR-Hubschraubern auf Helgoland und in Warnemünde ist im Schwerpunkt für die Unterstützung auf See und Schleswig-Holstein zuständig. DAeC und Bundeswehr koordinieren ihre Zusammenarbeit durch einen Verbindungsoffizier.

In welchen Fällen rettet SAR Privatpiloten?

“Obwohl SAR einen vorrangig militärischen Auftrag hat, macht die Suche und die Rettung von zivilen Luftfahrzeugen und Piloten rund 40 Prozent aller unserer Einsätze aus. Immer dann, wenn ein Flugzeug verschwindet oder die zivile Luftrettung etwa nachts, bei widrigen Wetterbedingungen oder besonders schwierigem Gelände an ihre Grenzen stößt, starten unsere SAR-Hubschrauber an den drei SAR-Kommandos. 2019 haben

unsere Rettungsteams 320 Flugstunden in 200 Flügen absolviert.”

Angenommen, ein Privatpilot aktiviert versehentlich ein ELT und der Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr rückt aus. Muss der Verursacher dann die Kosten für den Einsatz tragen?

(lacht) “Wir haben der zivilen Luftfahrt noch keinen einzigen Such- oder Rettungseinsatz in Rechnung gestellt. Auch bei einer Fehlauflösung – die leider sehr häufig vorkommt –, die beispielsweise beim Abrüsten oder Transport des Flugzeugs entstehen, wird der Pilot von uns nicht zur Kasse gebeten. Und ganz nebenbei: Bei einem Unfall mit anschließender Rettung bezahlt die Krankenkasse den Transport.”

Wie sollte der Pilot mit einem ELT umgehen, wenn er sein Flugzeug verkauft, transportiert oder endgültig stilllegt?

“Bei Kauf oder Verkauf eines Flugzeugs sollte er das ELT bei den zuständigen Behörden zeitnah an-, ab- oder ummelden. In Deutschland sind derzeit etwas mehr als 11.000 ELTs registriert, und diese einfachen Maßnahmen helfen, den Überblick zu behalten, was in unserem Fall konkret Leben retten kann. Auf jeden Fall sollte der Luftfahrzeughalter bei Stilllegung oder Transport die Batterie des Notfallsenders ausbauen. Die Gefahr einer Fehlauflösung ist einfach zu hoch. Wir hatten schon

den Fall, dass das COSPAS-SARSAT-System uns über ein Notfallsignal informiert hat und wir anhand der mobilen Positionsmeldungen ausmachen konnten, dass die vermeintliche Flugroute immer entlang der A7 führt. Eine gefährliche Situation also. Der SAR-Hubschrauber rückte aus und musste feststellen, dass es sich um ein Flugzeug auf einem Autoanhänger handelte. Der Halter hatte die Batterie des ELTs nicht abgeklemmt. Durch die Vibrationen beim Transport hatte der G-Switch das ELT versehentlich ausgelöst.”

Wie kann der Privatpilot SAR unterstützen?

“Jeder Alarm bindet in der Leitstelle Ressourcen, da geprüft werden muss, ob es sich um einen wirklichen Notfall handelt. Die Anzahl der Fehlalarme ist im Vergleich zu den tatsächlichen Notfällen sehr hoch. 2019 waren von den über 800 COSPAS-SARSAT-Alarmen nur 4,5 Prozent aktuelle Notsituationen. 2018 waren es noch fünf Prozent. Uns wäre schon sehr geholfen, wenn sich Piloten, die das ELT versehentlich ausgelöst haben, telefonisch bei uns melden würden. Die Nummer finden Sie entweder leicht über Google oder auf dem ELT-Registrierungsformular des Luftfahrt-Bundesamtes.”

Text/Foto: Christian Mannsbart



Oberstleutnant Achim Rösen (li.) und DAeC-Vizepräsident René Heise in der SAR-Leitstelle in Münster.

LSJ-Info: Fast alle Veranstaltungen müssen entfallen

BAYAIRN und regionale Jugendvergleichsfliegen finden aufgrund der momentanen Lage nicht statt. Über das bayerische Jugendvergleichsfliegen wird im August entschieden.

Wegen der Corona-Krise wird der Sommer 2020 überall ruhiger ausfallen als sonst. So auch in der Luftsportjugend (LSJ). Eigentlich wäre der LSJ-Terminkalender schon gut gefüllt gewesen: BAYAIRN 2020, die Regionalentscheide der Jugendvergleichsfliegen in Ostbayern, Südwestbayern und Franken wie auch das bayerische Jugendvergleichsfliegen waren schon fest in Planung.

Aufgrund der Unsicherheiten der aktuellen Lage sieht sich die Luftsportjugend Bayern gezwungen, fast alle dieser Veranstaltungen bereits jetzt abzusagen. Das Landesjugendtreffen BAYAIRN lebt ja vom regen Austausch, gemeinsamen Aktionen, Workshops und Fliegen. Dies ist mit den derzeit gültigen Abstandsregeln leider undenkbar.

Etwas schwieriger ist der LSJ die Entscheidung bei den Jugendvergleichsfliegen gefallen. Nachdem der Flugbetrieb bei wohl allen bayerischen Vereinen mittlerweile wieder angelaufen ist, sollten sich bis zu den geplanten Terminen im Spätsommer alle an die Abstandsregeln beim Flugbetrieb gewöhnt haben. Dennoch könnten die Veranstaltungen wohl nicht so ablaufen wie sonst. Da die LSJ wegen der unsicheren Lage außerdem mit deutlich geringeren Teilnehmerzahlen rechnen würde, wurde beschlossen, die Regionalentscheide in Ostbayern, Franken und Südwestbayern bereits jetzt abzusagen. Stattdessen hoffen wir, ein bayerisches Jugendvergleichsfliegen ohne Vorqualifikation am ersten Oktoberwochenende durchführen zu können. Die Entscheidung darüber soll Mitte August fallen. Die LSJ hofft, dass auch seitens der Politik bis dahin Klarheit herrscht, ob und wenn ja, in welcher Form Veranstaltungen dieser Größe im Herbst stattfinden können.

Alina Rücker und Jonas Blahnik



Das Landesjugendtreffen BAYAIRN kann heuer leider nicht stattfinden.

Fotos: Patrick Ladewig



Die Einweisung für Vergleichsfliegen müsste im Vergleich zu früher mit viel Abstand durchgeführt werden.

Foto: Matthias Lösch



Für die Durchführung des bayerischen Jugendvergleichsfliegens fällt die Entscheidung im August (Archivbild aus 2019).

Foto: Basti Koch

Wegweiser für erfolgreiche Zulassung von Großmodellen

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) des DAeC ist unter anderem für die Zulassung von Flugmodellen über 25 bis 150 Kilogramm zuständig. Reinhard Schott, Prüfer für Großmodelle im LSG-B und Fachreferent Großmodelle der BuKo Modellflug im DAeC, schildert hier einen Wegweiser für die erfolgreiche Zulassung.

Den ersten Schritt markiert der Antrag beim Luftsportgeräte-Büro auf Muster-/Einzelstückzulassung eines Flugmodells. Das Formular ist auf der Website unter www.daec.de > Luftsportgeräte-Büro > Großmodelle zu finden. Vollständig ausgefüllt wird das Dokument per Post, Fax oder E-Mail eingereicht.

Der Absender erhält anschließend die Antragsunterlagen mit der Registriernummer des Modells. Diesen gilt es wiederum auszufüllen und per Post an das Luftsportgeräte-Büro zu senden. Sollten Fragen oder andere Hürden auftauchen, stehen die Prüfer jederzeit gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Der Prüfer kontrolliert die Antragsunterlagen, bearbeitet und vervollständigt sie gegebenenfalls und klärt offene Fragen. Dann stimmt er mit dem Antragsteller Termin und Ort für die Abnahme ab. Das sollte entweder ein Flugplatz mit einer entsprechenden Aufstiegserlaubnis sein, oder der Prüfer beantragt gemeinsam mit dem Kunden eine Einzel-Aufstiegserlaubnis für einen speziellen Platz.

Die Abnahme beinhaltet neben diversen Sichtkontrollen den Belastungstest bei Flächenmodellen, die Lärmmessung und zwei Abnahmeflüge. Eine komplexe Software errechnet dabei die Belastungswerte und Rudermomente. Nach erfolgreicher Abnahme stellt der Prüfer die erforderlichen Unterlagen fertig und schickt diese zum LSG-B zur Bestätigung, Registrierung und Archivierung.

Vom LSG-B erhält der Antragsteller die Betriebserlaubnis für Großmodelle und die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit, inklusive Lebenslaufakte und Rechnung. Diese L-Akte begleitet das Modell sein hoffentlich langes Leben.

Damit ist das Modell zugelassen und darf betrieben werden.

Der in der L-Akte befindliche Geräteschein gilt für ein Jahr ab dem Monat der

Erstzulassung bis Ende dieses Monats im folgenden Jahr.

Dann wird das Flugmodell einer Jahresnachprüfung unterzogen. Das ist im Normalfall eine Nachkontrolle, bei der das Modell nicht vorgefliegen werden muss. Im Falle größerer Veränderungen oder Reparaturen kann jedoch auch ein Nachbelastungstest oder ein erneutes Vorfliegen erforderlich werden.

Zum Steuern eines musterzugelassenen Flugmodells über 25 Kilogramm und bis 150 Kilogramm benötigt der Pilot einen "Ausweis für Steuerer von Flugmodellen über 25 Kilogramm". Dieser kann im Zusammenhang mit der Abnahme des jeweiligen Modells oder auch separat erworben werden. Die dazu erforderliche Prüfung besteht aus einem theoretischen Teil (schriftliche Beantwortung von Fragen) und zwei Prüfungsflügen mit zuvor festgelegtem Programm.

Die Lizenz wird in den Kategorien "Flächenmodell" oder "Helikoptermodell" erteilt und ist unbefristet. Damit darf der Pilot alle Modelle der angegebenen Kategorie fliegen.

Um das nun zugelassene Modell mit der gültigen Steuererlaubnis auch zu fliegen, sind eine entsprechende Aufstiegserlaubnis sowie eine gültige Versicherung erforderlich. Im besten Fall liegt für das betreffende Fluggelände bereits eine allgemeine Aufstiegserlaubnis für Modelle über 25 Kilogramm vor. Wenn nicht, hilft der Prüfer des LSG-B gerne dabei, eine



Reinhard Schott, Prüfer des LSG-B.

bestehende Aufstiegserlaubnis bei der zuständigen Behörde mit einer Einzelerlaubnis für das betreffende Modell zu erweitern.

Bei Fragen unterstützen die Prüfer des Luftsportgeräte-Büros gerne, Kontakt:

- Reinhard Schott; 08228 Rodewisch; Mobil-Nr.: 0162 - 4 94 29 42; E-Mail: mdm1fox@web.de
- Luftsportgeräte-Büro im DAeC, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, Tel.: 0531 - 235 40 60; www.lsgb.daec.de, E-Mail: lsgb@daec.de

Weitere nützliche Infos unter: www.daec.de/luftsportgeraete-buero/grossmodelle/downloads/

Text/Fotos: DAeC-PR



Das Luftsportgeräte-Büro ist u.a. auch zuständig für Großmodelle zwischen 25 und 100 kg.

Outdoor-Sport – Verantwortung für Natur, Umwelt und Gesellschaft

Die Auftaktveranstaltung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zum Thema "Sport. Outdoor – Verantwortung für Natur, Umwelt und Gesellschaft" sollte eigentlich Anfang März 2020 in Berlin starten. Im Zusammenhang mit COVID-19 steht aber zunächst eine zeitliche Verschiebung an.

Als Dachverband deutscher Luftsportverbände verfolgt der DAeC aufmerksam die dort anvisierten neuen Ansätze und Diskussionen zu den Themen nachhaltige Sportentwicklung im Vereinsbetrieb, Förderung eines verantwortungsbewussten Erlebens in Naturräumen bzw. klimafreundliche Umgestaltung von Sportveranstaltungen. Als Projektträger konnte im April das BMU über den erfolgreichen Relaunch des Online-Informationsportals www.NaturSport.info berichten. Dieses Webportal bündelt anschaulich Fachinformationen zu verschiedenen Natursportarten und deren Auswirkungen auf Flora und Fauna bzw. deren Lebensräume. Der DAeC bzw. die Bundeskommissionen hatten sich hier in gemeinsamer Abstimmung bei der Portalerstellung "Entdecke Natursport in der Luft" fachlich eingebracht und neben Wissenswertem zu Drachen- und Gleitschirmfliegen, Ballonfahren, Modell-, Segel- und Ultraleichtflug auch Anforderungen und Auswirkungen auf den Naturraum beschrieben.

Schwere Konflikte zwischen Luftsportlern und Umweltschützern sind glücklicherweise selten geworden, nicht weil es weniger Diskussionspunkte gäbe, sondern weil sich beide Seiten auf das Motto "Kooperation statt Konfrontation" geeinigt haben.

Auf lokaler Ebene leben Luftsportvereine und Flugplatzbetreiber täglich den Naturschutz. Flugplätze bieten einen nahezu unveränderten stabilen Lebensraum für eine Vielzahl von Pflanzen und Tieren, darunter viele bedrohte Arten. Grünflächen werden nicht gedüngt oder mit Pflanzenschutzmitteln besprüht. Kiebitz, Bekassine, Wiesenpieper, Braunkehlchen und Neuntöter danken dafür.

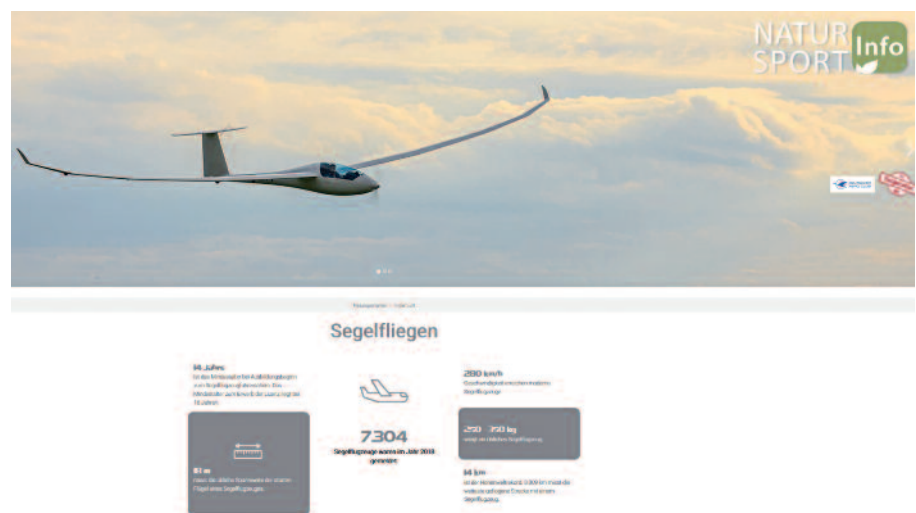
Der DAeC-Vorstand begleitet Studien und Projekte zu den Themen Umwelt und Klimaanpassung im Sport aktiv. Vizepräsident René Heise, der gemeinsam mit den

beteiligten Bundeskommissionen die Entstehung des "NaturSportInfo"-Portals mit begleitet hat, ist laut Geschäftsverteilungsplan für Umweltthemen des DAeC im Vorstand zuständig. Bekannt sind den Mitgliedern seine Aktivitäten bei der Leitung der Arbeitsgruppe Windkraftanlagen mit den Auswirkungen auf die Luftfahrt sowie dem vom DOSB geförderten DAeC-Projekt "Klimaneutral. Energieeffizient. Nachhaltig – Innovationen im Luftsport".

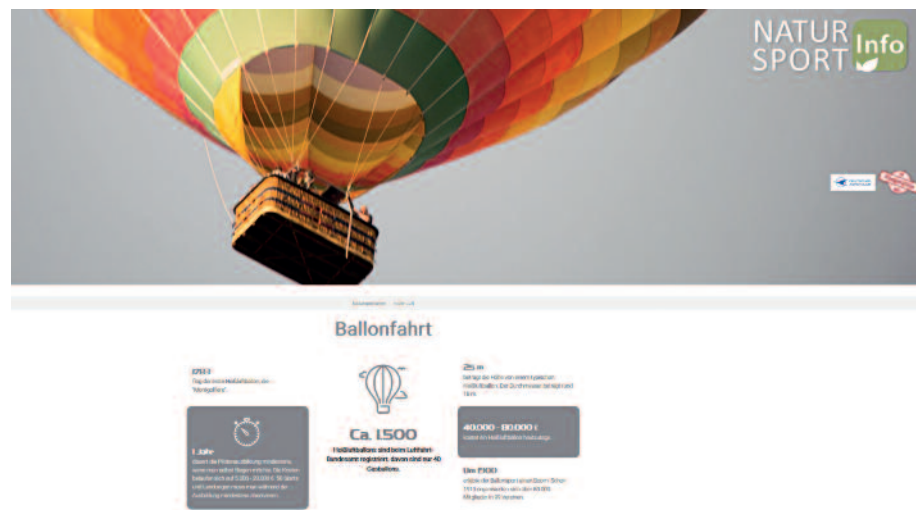
Auf den letzten Mitgliederhauptversammlungen hatte er das Konzept einer DAeC-Informationsplattform in Form eines Geoportals vorgestellt, ein geografisches Informationssystem (GIS), das neben räumlichen Vereins- und Luftsportinformationen (Thermikkarten, Rekordflüge, Online-

Flüge/-Wettbewerbe), Webdienste der Behörden auch umweltrelevante Daten (Vogelschutzgebiete, Windkraftaueignungsgebiete, Umweltprojekte der Flugplätze) mit einfließen lässt.

Erste Erhebungen zu den Auswirkungen des Klimawandels auf Sportvereine werden anhand des neuen BMU-Projekts "KlimASport" untersucht. Heise hatte hier versucht, erste Antworten u. a. auf Fragen der Betroffenheitstendenzen durch bereits eingetretene Folgen des Klimawandels auf Flugplätzen bzw. den Unterschied zur Relevanz des Klimawandels im Spitzen- und Breitensport zu geben. Besonders in den östlichen Bundesländern scheint sich der Klimawandel auszuwirken, und die Flugplätze sind direkt oder indirekt zunehmend betroffen. Be-



Optisch äußerst anschaulich präsentiert NaturSportInfo den Segelflug.



Auch den Ballonsport und seine Auswirkungen auf Flora und Fauna erklärt das Infoportal detailliert. Fotos: DAeC

ruflich ist Heise ohnehin in Brüssel zu dem Thema "Klimaveränderungen mit den Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft" unterwegs, so dass ihm die "Climate Change"-Thematik fachlich vertraut ist.

Flankiert werden alle diese Punkte durch die Anstrengungen und neuen (Förder-)

Programme der Bundesministerien und Landesbehörden. René Heise informiert hier kontinuierlich die Gremien des DAeC und hofft, dass bei zukünftigen sportpolitischen Strukturanpassungen im Verband diese Themen zentral in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle mit wahrgenommen werden. "Der DAeC als nationaler Ver-

band sollte jedoch in Umweltfragen nicht nur koordinierend wirken, sondern auch als Impulsgeber für nachhaltige Entwicklungen in der Luftfahrt allgemein tätig sein."

Christian Mannsbart

DAeC-Prüfertreffen für Großmodelle 2020

Am Ende des Winters treffen sich im zwei Jahresturnus die DAeC-Prüfer für Flugmodelle über 25 kg.

In diesem Jahr fand die Tagung auf dem Flugplatz Auerbach (EDOA) im schönen Vogtland statt und da der Winter keiner war, empfing uns ein schon frühlingshafter Sonnenschein.

Der Fliegerklub Auerbach hatte seinen Schulungsraum mit entsprechender Technik zur Verfügung gestellt, und die von außerhalb angereisten Teilnehmer konnten die gemütlichen Zimmer im Flugplatzgebäude zur Übernachtung nutzen.

Da alle Teilnehmer schon am Freitagmittag angereist waren, wurde der Abend bereits zum zwanglosen Gedankenaustausch genutzt. Im vergangenen Jahr sind zwei neue Prüferkollegen zum Team dazugekommen und auch hier bot der Abend gute Gelegenheiten, sich kennenzulernen. Die beiden neuen Kollegen haben in 2019 ihre Ausbildung abgeschlossen und auch schon Abnahmen in eigener Verantwortung durchgeführt.

Das eigentliche Treffen begann pünktlich am Samstag um 9:30 Uhr mit der Begrü-

ßung der. Die Teilnehmer durch den ersten Vorsitzenden des Fliegerklubs Auerbach Frank Hackl. Der Leiter des Luftsportgerätebüros (LSG-B) des DAeC, Frank Einführer, informierte über den Stand der Zulassungen und bedankte sich für die engagierte, verbandsübergreifende Arbeit der Prüfer in den letzten beiden Jahren.

Ein wichtiges Thema des Treffens war die rechtliche Situation der Modelle über 25 kg und bis 150 kg maximale Abflugmasse unter den nunmehr geltenden EASA-Regelungen. Da es derzeit noch keine klaren Aussagen gibt, können sowohl die zulassenden Stellen als auch die Piloten und Halter der Großmodelle davon ausgehen, dass das derzeit praktizierte Verfahren auch weiterhin seine Gültigkeit beibehält. Sobald sich Änderungen ergeben und Informationsbedarf besteht, wird das LSG-B des DAeC sich an dieser Stelle mit den erforderlichen Informationen melden. Ein weiterer wichtiger Punkt auf der Tagesordnung war die immer komplexer werdende Technik, welche in den Modellen zum Einsatz kommt. Hier sind einerseits die Prüfer gefordert, stets auf dem Stand der Technik zu sein und sich weiterzubilden.

Bei der rasanten Entwicklung in den Bereichen Elektronik/Elektrik, Antriebstechnik und Struktur der Fluggeräte-Zelle sowie der Vielfalt der Anbieter ist das keine leichte Aufgabe. Der Sektor Fernsteuertechnik/Telemetrie mit seinem enormen Entwicklungspotential sei hier beispielhaft benannt.

Andererseits muss diese Entwicklung sich ebenfalls in den einschlägigen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) widerspiegeln. Hier werden derzeit von den DAeC-Prüfern entsprechende Änderungen und Erweiterungen erarbeitet, welche dann Eingang in die LTF finden.

Im Ergebnis des alle zwei Jahre stattfindenden Treffens konnte festgestellt werden, dass die Großmodell-Prüfer des DAeC sehr gut auf die kommenden Aufgaben vorbereitet sind. Sie sind jederzeit in der Lage, nicht nur Abnahmen zur Zulassung von Großmodellen durchzuführen, sondern auch die Halter und Piloten dieser Modelle fachlich qualifiziert und vertrauensvoll vor, während und nach der Abnahme zu begleiten.

Reinhard Schott



Die Teilnehmer des DAeC-Prüfertreffens (v.l.): Volker Heine, Frank Einführer, Josef Neff, Reinhard Schott, Wolfgang Bücher, René Grunwald.

Foto: DAeC-PR

Segelflug-DM 2020 in Bayreuth abgesagt

In die Reihe der aufgrund des Corona-Virus abgesagten Sportveranstaltungen fügen sich nun auch die Deutschen Segelflug-Meisterschaften ein.

Sie hätten in den Pfingstferien am Flugplatz Bayreuther Flugplatz Bindlacher Berg stattfinden sollen. Der Deutsche Aero-Club (DAeC) und das Organisationsteam der Luftsportgemeinschaft Bayreuth (LSG) haben gemeinsam entschieden, den Wettbewerb abzusagen. Zwar besteht beim Segelfliegen, zumindest in den Einsitzern, kein direkter körperlicher Kontakt mit anderen Sportlern. Doch zum Vorbereiten der Flugzeuge, zur Besprechung der Tagesaufgaben, während der Startphase und beim abendlichen Verstauen der Flugzeuge ist auch Segelfliegen ein Teamsport. Insgesamt wären zur DM etwa 300 Menschen am Flugplatz Bayreuth gewesen. Daher war in der konkreten, finalen Planungsphase in der Telefonkonferenz zwischen Verband und Organisatoren klar, dass die Ausrichtung der DM in den Pfingstferien nicht zu verantworten gewesen wäre.

Neben der DM in Bayreuth ist vom DAeC das ganze Sportjahr ausgesetzt worden. Das betrifft vor allem auch die diesjährige Segelflug-Weltmeisterschaft, die im Juli in Stendal (Sachsen-Anhalt) hätte stattfinden sollen. Sie ist auf 2021 verschoben worden. Außerdem sind auch in den anderen Luftsport-Disziplinen Wettbewerbe abgesagt, ausgesetzt oder verschoben worden. Vorerst noch aufrecht erhalten wird die Planung für die Deutsche Junioren-Meisterschaft im Segelfliegen am Flugplatz Burg Feuerstein bei Ebermannstadt, da diese für August terminiert und aktuell noch keine endgültige Ent-



Archivbild vom Qualifikationswettbewerb in Bayreuth aus 2019.

scheidung erforderlich ist. Für die LSG Bayreuth enden damit abrupt die Vorbereitungen auf das größte sportliche Ereignis der letzten zwanzig Jahre. Dreißig Jahre nach der letzten DM am Bindlacher Berg und 21 Jahre nach Ausrichtung der Segelflug-Weltmeisterschaften in Bayreuth hätte die DM 2020 wieder ein Highlight werden sollen.

Seit 2002 fanden zwar im Zwei-Jahres-Rhythmus Qualifikationswettbewerbe zur DM in Bayreuth statt und dadurch war die LSG faktisch auch Stammausrichter der darin integrierten Bayerischen Meisterschaften. Doch die DM selbst ausrichten zu dürfen, war für das Organisationsteam nochmal ein besonderer Reiz. Ob 2021 die geplante DM nachgeholt wird oder in

Bayreuth ein anderer Wettbewerb stattfindet, hängt aktuell auch davon ab, wie der Weltverband FAI den Kalender der Welt- und Europameisterschaften fortschreiben wird, da dieser eigentlich nach der WM in Stendal einige Turnusänderungen hätte erfahren sollen. Die DM 2020 war im Vorgriff auf diese Änderungen zusätzlich vorgesehen gewesen.

Zunächst nur verschoben war der Start der diesjährigen Segelflug-Ligen. Diese werden vom Streckenflug-Wertungsportal www.onlinecontest.org ausgerichtet. Seit Juni ist der Wettbewerbsbetrieb nun wieder aktiviert.

Die Segelflieger der Luftsportgemeinschaft Bayreuth fliegen in der 1. Segelflug-Bundesliga und international in der

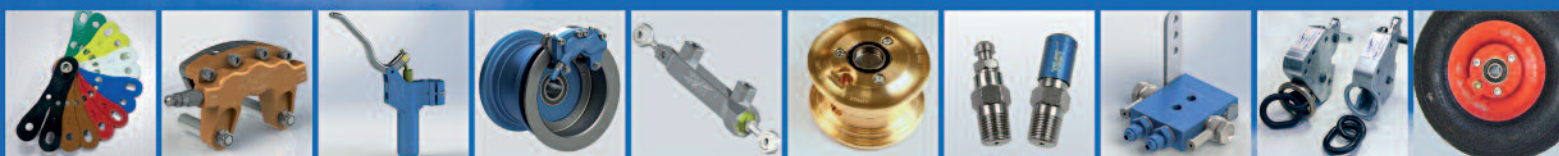
TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit
im Flugsport

Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

**Flugzeugräder
Bremshydraulik
Flugzeugreifen/-schläuche
Sicherheitskupplungen
Schleppseileinziehwinden
Start-/Schleppausrüstung**

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





Ein derartiges Starterfeld wird es heuer in Bayreuth wohl nicht mehr geben.

Fotos: LSG Bayreuth



Konkrete Planungen der FAI für eine Segelflug-DM 2021 in Bayreuth gibt es derzeit noch nicht.



Die Verantwortlichen der LSG Bayreuth sind zuversichtlich, dass es im kommenden Jahr wieder einen attraktiven Wettbewerb am Bindlacher Berg geben wird.

World League. Dabei werden die im Portal mit ihren GPS-Aufzeichnungen gemeldeten Streckenflüge an den Sommer-Wochenenden nach der Geschwindigkeit in den schnellsten 2,5 Stunden ausgewertet und miteinander verglichen.

Die Mannschaft der LSG Bayreuth war 2002, 2015 und 2018 Bundesliga-Meister, 2015 und 2018 auch Weltliga-Meister. Neben der LSG Bayreuth waren in Nordbayern von der Verschiebung auch die Erstligisten aus Bamberg, Lichtenfels, Schwandorf von der SFG Steinwald (Erbendorf), sowie die Aufsteiger aus Ansbach und Schweinfurt betroffen. Die Bundesliga-Saison 2020 findet damit mit so vielen nordbayerischen Erstligisten statt, wie noch nie.

Daniel Große Verspohl

Segelflug-WM Stendal erst 2021

Aufgrund der Corona-Pandemie können auch die Weltmeisterschaften der Segelflieger auf dem Flugplatz Stendal-Borstel erst 2021 stattfinden.

Im vergangenen Jahr war die Generalprobe mit der Deutschen Meisterschaft und dem gleichzeitig stattfindenden International Stendal Glide gelungen.

Die für den Zeitraum vom 19. bis 31. Juli 2020 geplanten Weltmeisterschaften werden voraussichtlich vom 18. bis 31. Juli 2021 in Stendal stattfinden. Die Verschie-



bung erfolgte nach Abstimmung des Ausrichterteams, bestehend aus Aero-Club Stendal, der Flugplatzgesellschaft Stendal-Borstel GmbH sowie dem Landesluftsportverband Sachsen-Anhalt mit dem DAeC und der Internationalen Segelflugkommission (IGC).

Zum neuen Termin der Weltmeisterschaft in der 18-m-, der Offenen- und der Doppelsitzerklasse werden bis zu 120 Teams aus aller Welt erwartet.

Achim Fischer

LVB-Spartenversammlung Segelflug 2020

Zum Auftakt der Segelflug-Spartenversammlung begrüßte der Vorsitzende Dr. Thomas Kuhn die Anwesenden und sprach den Mitarbeitern der LVB-Geschäftsstelle seinen Dank für die Organisation des Bayerischen Fliebertages und für die hervorragende Unterstützung der Arbeit der Segelflugkommission aus.

Nach der Feststellung der frist- und formgerechten Ladung und der Beschlussfähigkeit informierte Thomas Kuhn für die anstehenden Abstimmungen, dass von insgesamt 452 möglichen 141 Stimmen ausgegeben worden waren. Dr. Frank Pitter erklärte sich bereit, das Protokoll zur Versammlung zu erstellen, anschließend genehmigten die Delegierten einstimmig das Protokoll der letztjährigen Tagung.

Da den Teilnehmern der ausführliche Seko-Jahresbericht in Heftform vorlag, beschränkten sich die Seko-Mitglieder auf ausschließlich Kurzberichte. Thomas Kuhn berichtete zur allgemeinen Lage der Positionierung des Segelfluges im DAeC, dazu aber auch über die großartigen sportlichen Erfolge insbesondere der bayerischen Junioren in 2019. Es folgten Informationen zur DMSt und Bundesliga sowie eine kurze Zusammenfassung der Schwerpunkte zu den LIMA-Lehrgängen und zu den Treffen und Maßnahmen des D-Kaders durch Landestrainer Dr. Claus Triebel.

Gute Auslastung beim LVB-Arcus

Dr. Frank Pitter resümierte für das Jahr 2019 für den LVB-Arcus eine sehr gute Anzahl von Vercharterungen sowie ein unfallfreies Jahr ohne nennenswerte Probleme und gemäß der Beschlüsse der vorherigen Segelfliebertage sei die Folgeanschaffung für einen neuen Arcus in 2021 bereits initiiert. Im Nachgang zur Spartenversammlung und aufgrund der Situation um das Corona-Virus zeichnet sich jedoch ab, dass – wie auch bei vielen Wettbewerben – es eine Verschiebung um ein Jahr geben wird.

Dr. Thomas Liebernicket, Sachreferent für den Spartenhaushalt, zog ebenfalls ein positives Fazit und bilanzierte das Jahr mit einem positiven Ergebnis von 33.170 €. Die beiden Haushaltsrevisoren Robert Lammel und Werner Turban bestätigten der Seko eine überaus transparente und solide Kassenführung, gaben aber die



Segelflug Landestrainer Dr. Claus Triebel (links) nach der Gemeinsamen Ehrung mit dem Spartenvorsitzenden Dr. Thomas Kuhn (rechts) nach den Ehrungen von Simon Schröder (2.v.l.) und Maximilian Dorsch.

Empfehlung an die Seko, den möglichen Kostenrahmen bei Lehrgängen klarer zu definieren und einzugrenzen, da es 2019 zu erhöhten Kosten bei LIMA Lehrgängen gekommen war. Die Anmerkung hatte aber keinen Einfluss auf die Entlastung, die abschließend uneingeschränkt und einstimmig erfolgte. Auch den ausgeglichen gestalteten Haushaltsvoranschlag 2020 nahmen die Delegierten einstimmig an. Zu der von der Seko vorgelegten Anpassung der Wahl- und Geschäftsordnung (WuG) gab es keine Wortmeldungen, dafür aber ein einstimmiges Annahmeverotum. Auch die Wahlen der Sachreferenten für den Haushalt und den Luftraum sowie die Wahl des Sportreferenten Kunstflug waren schnell und einstimmig umgesetzt.

Dr. Thomas Liebernicket zeichnet weiterhin für die Finanzen verantwortlich, Reiner Scheler bleibt dem Kunstflug treu und neu in der Seko ist Bertram Stubert, der sich für das neu in der WuG verankerte Amt des Sachreferenten Luftraum für den Segelflug in Bayern zur Verfügung gestellt hatte, womit dieses wichtige Zukunftsthema auch mit einem festen Platz in der Seko verankert ist.

Gemeinsam nahmen zum Abschluss der Spartenversammlung Thomas Kuhn, Claus Triebel, unterstützt durch die Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle, die zahlreichen Ehrungen der Sieger und Platzierten der DMSt vor.

Text/Fotos: HM



Den Abschluss der Segelflug-Spartenversammlung bildete wie gewohnt die DMSt-Siegererhebung.

Sailplane Rule Book komplett

Am 04. März hat die EU mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/358 das Sailplane Rule Book mit neuen Segelflugvorschriften zur Ausbildung und Lizenzierung (Part-SFCL) vervollständigt.

Die Verordnung ist auf Deutsch auf der DAeC-Website unter der Meldung vom 04. März veröffentlicht. Die konsolidierte Version wird dann, laut Aussage der EASA, "in einigen Wochen" zur Verfügung stehen. Neben den bereits gültigen Segelflug-Betriebsvorschriften (OPS) im Part-SAO der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 gelten die neuen Ausbildungs- und Lizenzvorschriften im Part-SFCL in Deutschland bereits seit dem 08. April 2020. Damit gehen die Arbeiten der Rulemaking Task RMT.0701 zu Ende, einer Arbeitsgruppe, in welcher neben der EASA u. a. auch die DAeC-Vertreter in der European Gliding Union (EGU) wesentliche Vorteile für den Se-

gelflug in Europa erreichen konnten.

Zusammenfassung der Vorteile nach Part-SFCL (gültig ab 8.4.2020)

- Alle bisherigen Lizenzen bleiben gültig.
- Bisherige Ausbildung wird anerkannt.
- Künftig wird nur noch die vollwertige SPL ausgestellt.
- Bisherige LAPL-Vorteile können über das LAPL-Medical weiter genutzt werden.
- erleichterte Basis-Kunstflugausbildung
- Großteil der persönlichen Dokumente können am Startplatz bleiben.
- Berechtigungen können ins Flugbuch eingetragen werden (keine Lizenz-Neuausstellungen mehr erforderlich).
- Schulung vom Fußgänger zum SPL-TMG-Piloten möglich
- erleichterte Bedingungen zur In-Übung-Haltung für Eigenstarter und TMG-Piloten
- Wegfall der Kompetenzbeurteilung durch Prüfer, Demonstrierung der Fähigkeiten gegenüber von ATO/DTO bestimmten Fluglehrern

• Mehraufwand: Nicht-Fluglehrer müssen Gast-Trainingsflug mit FI absolvieren.

Zusammenfassung der Vorteile nach Part-SAO (bereits gültig ab 9.7.2019)

- Trudeln zu Ausbildungszwecken ≠ Kunstflug
- Motorsegler und Reisemotorsegler = Segelflugzeuge
- F-Schlepp u. Kunstflug für Segelflieger ≠ spezialisierter Flugbetrieb
- Beweislastumkehr: elektronische Geräte bei erkennbarer Gefahr abschalten
- Borddokumente auch in Kopie/elektronischer Kopie
- Borddokumente können größtenteils am Startplatz verbleiben.
- Wägung nur noch bei Anlässen dazu erforderlich (IHP!)
- Uhren, Überlebensausrüstung, Signalmittel etc. zulassungsfrei
- gewerblicher Segelflug per Eigenerklärung möglich

Martin Kader

Sportkarriere als Sportsoldat – Bewerbungsfrist endet am 20. August

Sportsoldaten sind Männer und Frauen, die als Angehörige der Bundeswehr besoldet und bei der Ausübung ihres Sports staatlich unterstützt werden.

Damit ermöglicht die Bundeswehr den Nachwuchssportlern für einen bestimmten Zeitraum ein sehr intensives, professionelles Training und so einen erfolgversprechenden Karriereaufbau. Auch Segelfliegerinnen und Segelflieger können sich um die Plätze bewerben.

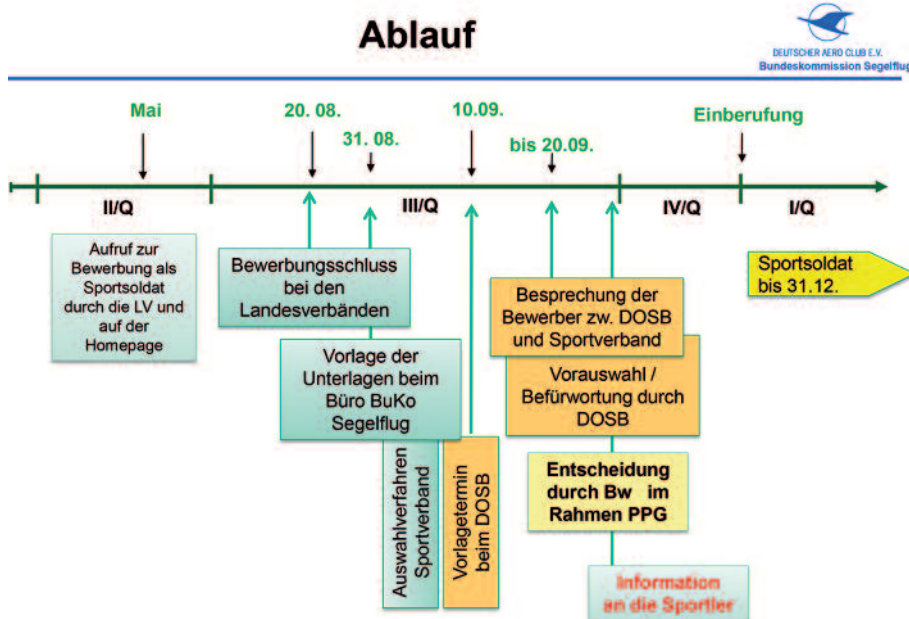
Voraussetzungen für die Karriere als Sportsoldat sind die Teilnahme an einem Qualifikationswettbewerb, Zugehörigkeit zum D-Kader, besser noch C-Kader, Spaß am Wettbewerbsfliegen und Ehrgeiz für eine Spitzensport-Laufbahn.

Der Beginn der Bundeswehrezugehörigkeit für "Spitzensportler Segelflug" ist der 02. Januar eines jeden Jahres. Dann beginnt die Grundausbildung, deren Standort variieren kann. Die Dienstzeit dauert elf Mo-

nate und endet am 30. November des Jahres. Eine Verlängerung um einen Monat ist möglich. Informationen und eine

Musterbewerbungsmappe auf www.sportsoldaten-segelflug.de.

DAeC-PR



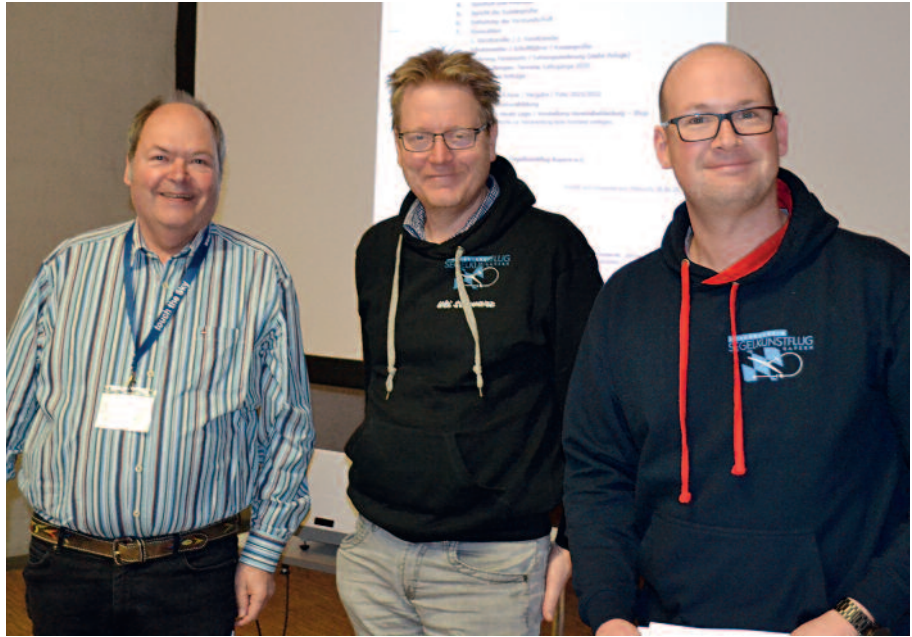
JHV der bayerischen Segelkunstflieger

Rechtzeitig vor dem Corona Lockdown führten die bayerischen Segelkunstflieger, die im Förderverein Segelkunstflug Bayern e.V. organisiert sind, ihre Jahreshauptversammlung durch.

Nach der Gründung in 2012 etablieren sich so nunmehr einige Fixpunkte im Jahr. So wird seit einigen Jahren die Hauptversammlung gemeinsam mit dem bayerischen Fliegetag durchgeführt, heuer am 07. März in Fürstenfeldbruck. Die Mitgliederversammlung – bei ordentlicher Beteiligung – beinhaltet neben der Information über langsam aber stetig steigende Mitgliederzahlen die Berichte der Vorstände über das Aus-/Weiterbildungsgeschehen des vergangenen Jahres und die Pläne für das laufende Jahr.

An Mariä Himmelfahrt ist in Ohlstadt ein Lehrgang vorgesehen, der 4. Bayern-Dosi, ein Einsteigerkunstflugwettbewerb auf Schuldoppelsitzern, findet am dritten Septemberwochenende in Agathazell statt. Der ursprünglich an Christi Himmelfahrt geplante Lehrgang ist wegen der Corona-Beschränkungen in die 03. Septemberwoche verlegt worden, Austragungsort bleibt Beilngries.

Die Vorstandswahlen, welche nach der Entlastung und dem Dank an die bisherigen Vorstände vom Gründungspräsidenten Reiner Scheler geleitet wurden, ergaben für die nächsten beiden Jahre folgende Konstellation: 1. Vorsitzender: Felix Fleischhauer, 2. Vorsitzender: Tobias Loskarn, Kassier: Oliver Frank, Schriftführer:



Das „Kunstflugteam Bayern“ nach der MV des Fördervereins Segelkunstflug Bayern mit (v.l.): Reiner Scheler, Ulrich Schwarz, Felix Fleischhauer.

Ulrich Schwarz. Die Kassenführung wird in den kommenden zwei Jahren von Rene Groiss und Matthias Mühlbacher geprüft. Das neue Förderflugzeug, die SZD-59 Acro, ist nach Zwischenfinanzierung mittlerweile vollständig im Eigentum des Fördervereins. Sie wird mit einer neuen Scheibenbremse, Rauchhaltern und einer opto-akustischen Beschleunigungsmessung ausgerüstet und steht den Mitgliedern zur Charterung zur Verfügung. Im Jahr 2020 bleibt das Förderflugzeug in der Betreuung der Paten vom LSV Weilheim am Flugplatz Paterzell. Für die folgenden zwei Jahre können sich Interes-

senten für die Übernahme des „Kümmerpostens“ beim Vorstand melden.

Ebenso sollten Interessenten um die Ausrichtung von Lehrgängen in 2021 bereits jetzt schriftlich ihr Interesse bekunden. Um den Verein optisch einheitlich zu repräsentieren ist seit kurzem Vereinskleidung (<https://shop.spreadshirt.de/kufly>) online bestellbar. In dem Zusammenhang ist auch das Vereinslogo modifiziert worden. Info an bzw. unter: info@lvb-segelkunstflug.de, www.lvb-segelkunstflug.de.

Ulrich Schwarz

ORATEX® DAS BESPANNGEWEBE FÜR IHR FLUGZEUG



✓ KEIN SPANNLACK

✓ KEIN LACKIEREN

✓ KEIN SCHLEIFEN

✓ KEINE GESUNDHEITSGEFÄHRDENDEN DÄMPFE

77. DAeC-Modellfliegertag in Bad Münde

Auf Einladung des Modellflugreferenten Klaus Preen vom Landesverband Niedersachsen trafen sich die Mitglieder der Bundesmodellflug des Deutschen Aero Clubs (Buko-Mod) zu ihrer inzwischen 77. Tagung zu einer zwei-stündigen Führung durch das Luftfahrt Museum Hannover-Laatzten.

Anschließend ging es zum Tagungsort in der Nähe von Bad Münde, dort wurden fast zwei Tage die wichtigen Themen für den Modellflugsport in Deutschland besprochen und entschieden. Dabei berichteten die Referenten der Landesverbände ebenso wie die Vertreter der Sport- und Fachausschüsse sowie jene, die den Modellflug international bei der FAI vertreten. Den größten Teil der Zeit nahmen Neuerungen ein, die durch das EU-Recht, teilweise schon ab dem 01.07.2020 kommen werden. Eine Anpassung in der Struktur des DAeC wurde ebenfalls vorgestellt und es wurde einstimmig beschlossen,

diesen Vorschlag zu unterstützen. Meike Müller, die Präsidentin des Landesverbandes Niedersachsen begrüßte die Delegierten gleich zu Beginn, terminbedingt kamen DAeC-Präsident Stefan Klett und Vizepräsident Gunter Schmidt etwas später. Alle beteiligten sich nach ihren Grußworten rege an den Diskussionen des Modellfliegertages.

Bei den turnusgemäßen Wahlen wurde Uwe Schönlebe als Vorsitzender der Bundeskommission wiedergewählt. Sein Stellvertreter ist nun der Vorsitzende des Fachausschusses Presse und Öffentlichkeitsarbeit Ulrich Braune. Der bisherige Stellvertreter Michael Jäckel bleibt als Vertreter der Jugend im Vorstand, ebenso wie Christian Walther für den Fachausschuss Recht, Peter Uhlig vom Fachausschuss Internationale Zusammenarbeit, Ralf Okon als Anti-Doping Beauftragter, Stephan Rättsch als Gesamtaktivensprecher und Ralf Bäumener, Präsident des Modellflugsportverbandes Deutschland

(MFSD). Bei den Wahlen der Vorsitzenden der Sport- und Fachausschüsse gab es keine Veränderungen.

Robin Trumpp, einer der besten Kunstflieger in Deutschland, hatte im vergangenen Jahr vom Weltverband FAI das Alphonse Penaud Diplom zugesprochen bekommen. Leider konnte er nicht nach Bad Münde kommen, die Urkunde soll ihm durch Peter Uhlig auf der DM F3A überreicht werden. Peter Uhlig erhielt ebenfalls eine FAI-Auszeichnung, er bekam die Aeromodelling Gold Medal, eine der höchsten Auszeichnungen, die es nur einmal jährlich gibt.

Ein arbeitsreiches, harmonisches, dazu perfekt organisiertes und schönes Wochenende kennzeichnen den 77. Deutschen Modellfliegertag. In 2021 treffen sich die Delegierten zur dann 78. Tagung in der Bierstadt Kulmbach in Oberfranken.

Text/Fotos: Bundeskommission Modellflug



Die Delegierten des DAeC-Modellfliegertags wählten LVB-Präsident Ulrich Braune (vorne links) zum stellvertretenden Vorsitzenden ihrer Bundeskommission.



Peter Uhlig mit der Aeromodelling Gold Medal.



Die Mitglieder der DAeC-BUKOModellflug in Bad Münde.

Neue europäische Regeln für den Modellflug

Die Europäische Kommission hat für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (UAV) ein neues Regelwerk geschaffen, das auch den Modellflug vollumfänglich betrifft.

Für die ganze Bandbreite der UAVs bietet die neue Regulierung zahlreiche Möglichkeiten des Betriebs an. Davon sind prinzipiell drei Möglichkeiten für den Modellflug relevant. Die verbleibenden Optionen sind nicht anwendbar oder so aufwendig, dass eine Nutzung im Freizeit- und Sportbereich nicht darstellbar ist. Die ersten beiden Optionen für den Modellflug ergeben sich aus § 16 der Verordnung (EU) 2019/947. Dieser § 16 bietet zwei Alternativen für den Modellflug. Die Verbände können eine Betriebserlaubnis erhalten:

1. aufgrund der einschlägigen nationalen Vorschriften ("Option A") oder
2. aufgrund der bewährten Verfahren, Organisationsstrukturen und Managementsysteme der Flugmodell-Vereine oder -Vereinigungen ("Option B").

Die dritte Variante ist die Nutzung der Open Category, die aber nicht modellflug-spezifisch ist, sondern für alle Bereiche des UAV-Betriebs gilt. Innerhalb der Open Category wird keine Betriebserlaubnis benötigt. Sie ist daher allerdings auch von den Betriebsmöglichkeiten her stark eingeschränkt. Ob die Open Category für den Modellflugbetrieb in Deutschland überhaupt nutzbar sein wird, ist zurzeit nicht klar.

Diese drei Optionen bieten für den Modellflug verschiedene Möglichkeiten, den Betrieb im Rahmen des neuen europäischen Rechts zu gestalten.

	Open Category	§16 Option A Nationale Regeln *)	§16 Option B StRfF**)	Bemerkung
Flughöhenbegrenzung	120 m über Grund, Hangflug: 120 m über Pilot mit Segler < 10 kg	Luftraumstruktur	Luftraumstruktur	
Gewichtsklassen	250 gr / 900 gr / 4 kg / 25 kg	5 kg / 25 kg / 150 kg	10 kg / 25 kg / 150 kg	
Verbotzonen ***)	Ja / EU	Ja / staatlich, im Wesentlichen pauschal	Ja / grundsätzlich, einzelfallorientiert	insb. bzgl. Natur- schutzgebieten
Kompetenznachweis	Ja	Ja, aber unklar, ob auch auf Modellfluggeländen	Nur außerhalb von Modellflug- geländen	
Praktische Prüfung	Teilweise	Nein	Nein	
Pilotenregistrierung	>250 gr, durch Pilot	Durch Verband	Durch Verband	
Registrierung des Modells	nein	< 25 kg: Nein > 25 kg: Ja	< 25 kg: Nein > 25 kg: Ja	
Kennzeichnungspflicht	Ja	Ja	Ja	Ausnahme < 250 gr
Radioidentifikation	Teilweise	Unklar	Nein	
Geoawareness / Geofencing	Teilweise	Unklar	Nein	
FPV	Ja	Ja	Ja	In Sichtweite
Longrange FPV	Nein	Nein	StRfF entspr. erweiterbar	Außerhalb Sichtweite
Autonomer Flug ohne Pilotenkontrolle	Nein	Nein	Nein	Ausnahme: RTH
Aufstiegserlaubnis	Nicht anwendbar	> 5 kg / staatlich	> 10 kg / durch Verband in Beauftragung	
Lufttauglichkeitsprüfung > 25 kg	Nicht anwendbar	Ja	Ja	Durch Verbände in Beauftragung
Lärmbeschränkung	Durch EU-Verordnung	Sorgetabellen	Sorgetabellen	
CE-Prüfung / Spielzeugverordnung	Ja (außer Eigenbau)	Nein	Nein	
Bauvorschriften	Ja (außer Eigenbau)	Nein	Nein	
Vorgaben Flugbetrieb	EU-Verordnung	Staatlich	StRfF	
Anpassungsmöglichkeiten durch Verband	Nein	Schwierig	Gut	
Rechtsgrundlage in D vorhanden	Ja	Nein	Ja	
Gastfliegerregelung	Ja	Nein	Ja	
Geltungsbereich	Alle / EU-weit	Verband / D-weit	Verband / D-weit	

*) Basierend auf bisherigen „einschlägigen nationalen Vorschriften“

**) StRfF = Standardisierte Regeln für Flugmodelle

***) Ausgenommen temporäre Flugverbotszonen, die unabhängig gelten



Bildunterschrift

Im Folgenden sind in einer Matrix die wichtigsten Punkte der drei Optionen gegenübergestellt.

Die Punkte für den "§ 16 Option A" beziehen sich auf die Modalitäten, wie sie zuletzt im deutschen Luftrecht bzw. den "Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder" fixiert worden waren. Bezüglich "§ 16 Option B" sind die "Standardisierten Regeln für Flugmodelle" (StRfF) zugrunde gelegt, die von der Bundeskommission Modellflug im DAeC entwickelt worden sind.



Text/Fotos: DAeC-BUKO Modellflug

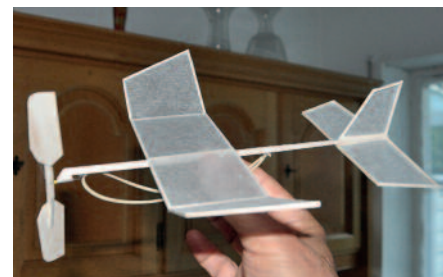
Bildunterschrift

Wohnzimmer-Flugwettbewerb contra Corona-Krise

Da in Corona-Zeiten alle Modellflug-Wettbewerbe abgesagt werden mussten, wurde aus der Not eine Tugend geboren.

Zusammen mit dem "THERMIKSENSE"-Team war kurzerhand ein europaweiter Online-Wohnzimmer-Saalflugwettbewerb ausgeschrieben. Das schwedische Saalflugmodell "Lillflygarn" mit 26 cm Spannweite sollte möglichst lang unter der Decke kreisen, wobei die aktuelle Deckenhöhe mit einer Formel zur Korrektur der Flugzeit berücksichtigt wurde. Die Regeln: Das Modell musste mindestens 1,0 Gramm wiegen, der zugehörige Gummi-

motor höchstens 0,3 Gramm. Das anfängliche Interesse war überwältigend. Manche Wohnzimmer stellten sich dann offenbar aber doch als etwas zu klein heraus, so dass zum Schluss zehn Teilnehmer ihre Ergebnisse online mitgeteilt haben. Mit sechs möglichen Versuchen wurden sensationelle Flugzeiten bis nahezu 2 ½ Minuten bei Raumhöhen von durchschnittlich 2,6 m erreicht. Mit dabei waren auch zwei Jugendliche – ehemals Teilnehmer aus Saalflug-Workshops in der Flugwerft Schleißheim – sowie ein Modellflieger aus Spanien. Auch ein WM-Teilnehmer im Saalflug war unter den Wohnzimmer-Piloten. Wer hätte gedacht,



"Lillflygarn" kreiste bis zu zweieinhalb Minuten unter der Wohnzimmer-Decke.

dass eine Krise zu solchen Leistungen anspricht?

Text/Foto: Dr. Heinrich Eder

Keine LVB-Modellflugtage in 2020

Das Verbot zur Durchführung von Großveranstaltungen bis mindestens Ende Oktober macht auch vor den Modellflugtagen nicht halt.

Obleich es über die Kooperation mit der Flugwerft Schleißheim als Außen-

stelle des Deutschen Museums ausschließlich einen Museumszugang gegeben hätte, hat die Modellflugkommission des Luftsport-Verbandes Bayern entschieden, die turnusmäßig im September stattfindenden „LVB-Modellflugtage“ in Oberschleißheim abzusagen. 2021 steht

aber schon fest im Kalender, die entsprechenden Vorankündigungen werden wir dann rechtzeitig veröffentlichen.

Helmut Bauer

Spartenversammlung Motorflug 2020 in Fürstenfeldbruck

Auch die jährliche Versammlung der LVB-Sparte Motorflug gehört inzwischen standardmäßig als Teilveranstaltung zum Bayerischen Fliegertag dazu.

Nach der Begrüßung durch den Spartenvorsitzenden Bernhard Drummer genehmigten die Delegierten zum Auftakt der Tagesordnungspunkt einstimmig das Protokoll der letzten Spartenversammlung

2019 in Hirschaid. Es folgte der Bericht des Spartenvorsitzenden. Hinsichtlich der Handbücher der LVB-ATO informierte er, dass diese sich derzeit in der Überarbeitung befinden, da es nach einer langen

und sehr ausführlichen Besprechung im für die LVB-ATO zuständigen Luftamt Südbayern (LAS) noch an einigen Stellen um unterschiedliche, inhaltliche Auffassungen zwischen LVB und LAS geht. Landesausbildungsleiter Michael Eschenbacher und Bernhard Drummer nahmen abschließend zum Thema ATO die Anregung der Versammlung mit, die Aufnahme von Multi-Engine- und Instrumentenflug-Schulung in die ATO zu prüfen.

Zum DAeC führte Bernhard Drummer aus, dass dort Umstrukturierungen geplant seien. Eine Arbeitsgruppe, in der auch LVB-Präsident Ulrich Braune federführend beteiligt ist, hat bereits einen komplexen Vorschlag für eine DAeC-Satzungsänderung erarbeitet, der dem DAeC als Antrag des LVB zur geplanten, aber noch nicht terminierten außerordentlichen Mitgliederversammlung vorliegt. Zudem hat der Deutsche Hängegleiterverband (DHV) seinen Austritt zum Jahresende 2020 erklärt.

Die LVB-Monsun werde erfreulicherweise wieder verstärkt für Sicherheitstrainings eingesetzt. Der Preis für das Sicherheitstraining beträgt 125 € pro Flug und Teilnehmer.

Anschließend gab Landesausbildungsleiter Michael Eschenbacher einen Rückblick auf die Arbeit in der ATO im abgelaufenen Jahr. 109 Ausbildungen konnten durchgeführt werden, 48 LVB-Vereine

sind im Bereich Motorflug der LVB-ATO angeschlossenen, derzeit sind 310 Flugschüler registriert, die von 236 Fluglehrer betreut werden.

Die bayerischen Motorkunstflieger können auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Eine bayerische Kunstflugmeisterschaft wird es 2020 allerdings nicht geben. Hubschrauberreferent Pit Schöffler ließ das Jahr 2019 Revue passieren mit einer erfolgreichen Teilnahme am Weltcup in Großbritannien sowie einer ebenso erfolgreichen Deutschen Meisterschaft mit Andreas Rübner und Holger Wolff als Deutsche Meister. Der Spartenhaushalt 2019 hat mit einem Ergebnis von 80.749,35 € abgeschlossen. Der Kassenprüfbericht bescheinigte eine einwandfreie Kassenführung, woraufhin die Versammlung die Spartenleitung einstimmig entlastet hat.

Bei den Wahlen zur Führung der Sparte gab es an der Spitze keine Veränderung, da sich Bernhard Drummer erneut für eine Kandidatur bereit erklärt hatte. Einstimmig wählten ihn die Delegierten für die kommenden drei Jahre zum Vorsitzenden. Neuer Stellvertreter ist Johann Britsch. Florian Huber bleibt Kassenprüfer der Sparte Motorflug. Der abschließend einstimmig angenommene Haushaltsvoranschlag 2020 sieht derzeit (inkl. Rücklagen) Einnahmen von 145.249 € und Ausgaben von 86.600 € vor.

Pit Schöffler



Spartenvorsitzender Bernhard Drummer zeichnete Franz Eckerle für seine Leistungen mit dem DAeC-Lilienthalpreis in Bronze aus.



Motorflug-Landesausbildungsleiter Michael Eschenbacher (hinten rechts) während seines Jahresberichts, links neben ihm Spartenvorsitzender Bernhard Drummer.

Fotos: HM

LVB-Spartenversammlung Fallschirmspringen

Zeitgleich mit den anderen Spartenversammlungen anlässlich des Fliegetags 2020 in Fürstenfeldbruck begannen ab 14.00 Uhr auch die Fallschirmspringer ihre Tagung.

Im Seminarraum S3 begrüßte die Vorsitzende Monika Noll die Teilnehmer und leitete sogleich über zu ihrem Jahresbericht zu u.a. den in 2019 durchgeführten Aus- und Weiterbildungen. Im Anschluss daran ging es um die Maßnahmen in 2020, wobei die Sprunglehrerweiterbildung beim Fallschirmspringerclub Oberhausen Ende Januar mit 35 Teilnehmern bereits der Vergangenheit angehört hatte. In der Woche nach dem Fliegetag ((09.03 - 16.03.2020) war ein Trainingslager in Sebastian/USA mit 17 Teilnehmern geplant, allerdings musste dieses ebenso abgesagt werden wie der im August vorgesehene CP-Kurs in Eggenfelden sowie auch die Süddeutsche Meisterschaft in Illertissen.

Der Haushalt der Sparte Fallschirmspringen ist derzeit sehr solide ausgestattet, der Abschluss 2019 wies am Ende 10.091,48 € aus. Entsprechend einstimmig genehmigte die Spartenversammlung den Abschluss. Auch die Entlastung der Spartenleitung mit Monika Noll und Franz

Scheuermann erfolgte einstimmig. Anschließend legte die Versammlung die jeweiligen Bezuschussungsbeträge fest für die jährlichen Maßnahmen der Sparte und LVB-Vereine an insbesondere den beiden Stützpunkten Oberhausen (Nord) und Eggenfelden (Süd).

Unter dem Tagesordnungspunkt Verschiedenes sprach Markus Scheuermann die Fördermaßnahmen des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) für nichtolympische Sportarten an, die bei den World Games als Disziplinen enthal-

ten sind, wie derzeit auch das Canopy Piloting. LVB-Geschäftsführer Herwart Meyer erläuterte dazu einige Rahmenbedingungen, die in dem jeweiligen Bundesland und damit auch im entsprechenden Landessportbund gegeben sein müssen. Abschließend sagte er zu, weitere, ausführlichere Informationen zu vermitteln um weitergehend klären zu können, ob und ggf. wie entsprechende Fördermaßnahmen in Bayern erreicht werden könnten.

Text/Foto: HM



Die Leitung der Sparte Fallschirmspringen mit Monika Noll (Vorsitzende), ihrem Stellvertreter Markus Scheuermann (2.v.r.) und Landesausbildungsleiter Franz Scheuermann (rechts).

ULKO Spartensitzung 2020 in Fürstenfeldbruck

Noch vor dem Versammlungsverbot in der Corona-Krise fand am Samstag, den 07. März 2020, eingebunden in den "Bayerischen Fliegetag" die Ultraleicht-Spartensitzung statt.

Man merkte schon in der Früh an der Teilnehmerzahl am Bayerischen Fliegetag, dass es in diesem Jahr etwas weniger Besucher und Mitglieder in den einzelnen Veranstaltungen geben würde. Trotzdem trafen sich 16 Teilnehmer zur UL Spartensitzung. In diesem standen wieder die Wahlen zum UL-Spartenleitung (Vorsitzender und dessen Stellvertreter) auf der Agenda. Nach drei Jahren stellten sich die beiden ULKO-Vertreter Robert Artmann und Thomas Selz zur Wiederwahl. Da es keine weiteren Kandidaten gab, konnte schnell und offen abgestimmt werden. Unter der Leitung von LVB-Präsident Ulrich Braune erfolgte eine einstimmige Wiederwahl beider Kandidaten.

ULKO-Revisor Egolf Biscan erklärte nach der Kassenprüfung bzw. seinem Bericht dazu, dass er nun endgültig sein Revisoramt abgeben wird. Einen neuen Revisor konnte die ULKO unter den Anwesen-

den nicht finden. Die ULKO konnte wieder auf einen ausgeglichenen Haushalt zurückblicken, zumal der Verkauf des Banjo Ultraleicht-Segelflugzeugs dem Haushalt 2019 gutgeschrieben wurde. Peter Mühl-



Spartenvorsitzender Robert Artmann (rechts) und sein Stellvertreter Thomas Selz (links) führten durch die Tagesordnung der UL-Spartenversammlung. Foto: HM

bauer hatte sich bereit erklärt, einen Vortrag zum Thema Transponder-Radarsignatur zu halten. Dieser Vortrag fand im großen Saal statt, war für alle Sparten gedacht und fand regen Zuspruch.

In seinem Tätigkeitsbericht hob Spartenvorsitzender Robert Artmann hervor, dass die Sparte derzeit 412 Mitglieder in der Hauptsparte UL zählt, was im Vergleich zu 2019 einen leichten Anstieg um fünf Mitglieder bedeutet. In der Nebensparte Ultraleicht sind derzeit 814 LVB-Mitglieder gemeldet, hier gab es einen Anstieg um 16 Personen. Die UL-Sparte ist damit die viertgrößte Sparte im LVB, im DAeC re-

präsentiert sie damit den drittgrößten Landesverband.

Für den Ausbildungsbereich fasste Robert Artmann, der neben dem Spartenvorsitz auch als UL-Landesausbildungsleiter fungiert, zusammen, dass die LVB-UL-Flugschule derzeit 47 "Außenstellen" (LVB-Mitgliedsvereine) betreibt. In diesen sind wiederum 151 ehrenamtliche Fluglehrer aktiv, bei einer fast identischen Anzahl von gemeldeten Flugschülern/Umschülern, was auch für diesen Bereich einen kleinen Anstieg bedeutet. Thomas Selz stellte eine Statistik zur Altersstruktur der Fluglehrer (FI) vor, die eine hohe

Überalterung ausweist. Der größte Teil mit 54 FI gehört zur Altersgruppe 61-70 Jahre, gefolgt von 50 FI in der Altersgruppe 51-60 Jahre, junge FI sind derzeit leider in der Minderzahl.

Zum Abschluss der UL Sparten-sitzung berichtete Robert Artmann noch über Neuerungen im UL-Bereich. Hier wurden u.a. die neuen Gebühren für die Befähigungsüberprüfungen und für die Passagierflugberechtigungen sowie aktuelle Themen aus dem DAeC-Luftsportgeräte-Büro angesprochen.

Robert Artmann

Neue EU-Verordnungen für Ballonfahrer seit dem 08. April 2020

Balloon Rulebook: Ergänzung des Teils BFCL

Nachdem der allgemeine Shutdown auch die Luftfahrt getroffen hat, gab es dieses Jahr wenig Echo und Fragen zu den luftrechtlichen Änderungen am 08. April.

Auch von unserer Seite mussten die bereits geplanten "BWLV-Refresher" leider auf Grund der Corona-Schutzmaßnahmen abgesagt werden. In der Hoffnung, dass zum Erscheinen dieser Ausgabe bereits viele Ballonfahrer wieder den nächsten Start ins Auge fassen können, geben wir an dieser Stelle einen kurzen Überblick zu den wichtigsten Änderungen.

Die erste Stufe der "simpler and lighter rules for general aviation" im Rahmen der GA-Roadmap kennen wir seit 2018 mit Einführung des Balloon Rulebooks auf Grundlage von VO(EU) 2018/395. Nachdem zuerst der Bereich Flugbetrieb mit BOP-BAS (basic operations) und BOP-ADD (commercial operations) umgesetzt war, geht es jetzt in der zweiten Runde um die Implementierung des Bereichs Lizenzierung, dem Teil BFCL.

Durch VO(EU) 2020/357 wurden am 08.04.2020 die neuen für die Ballonfahrer spezifischen Regelungen als Bestandteil des Balloon Rulebooks eingeführt.

Die bisherigen allgemeinen Regelungen auf Basis VO(EU) 1178/2011 sind durch VO(EU) 2020/357 aufgehoben.

Alle Verordnungen sind auf der EASA-Seite auch in deutscher Sprache abrufbar. Zudem stehen auch für den Bereich Lizenzierung die Acceptable Means of Compliance (AMC) und das Guidance Material (GM) zur Auslegung zur Verfü-

gung, allerdings nur in englischer Sprache. Auf der BWLV-Webseite (www.bwlv.de) werden wir zusätzlich noch Links und FAQs zum Thema bereitstellen. Diese Zusammenfassung bezieht sich grundsätzlich auf die Klasse Heißluftballone. Die Regelungen für Gasballone, Heißluft-Luftschiffe sowie zu speziellen Betriebsarten wie Fesselaufstieg, Nachtflug sind im Gesetzestext nachzulesen bzw. weiter in den Dokumenten auf der Homepage kommentiert.

Wegfall der LAPL-Lizenz

Der LAPL(B) wird abgeschafft und es gibt für alle Ballon-Piloten nur noch einheitlich den BPL. Umwandlung von LAPL(B) in BPL ist möglich, logischerweise bleiben Einschränkungen auf nichtgewerblichen Betrieb bestehen.

Medical

Für den gewerblichen Betrieb wird minimal ein Medical Klasse 2, für den nichtgewerblichen Betrieb wird minimal ein LAPL-Medical vorausgesetzt. Dabei ist aber zu

beachten, dass das LAPL-Medical kein ICAO-konformes Medical ist und damit nur innerhalb der EASA-Staaten gilt.

Fortlaufende Flugerfahrung

Für alle Lizenzen gilt (BFCL.160):

- min. sechs Flugstunden innerhalb 24 Monaten
- und Schulungsflug mit einem Lehrer alle 48 Monate
- alternativ eine Befähigungsüberprüfung innerhalb der letzten 24 Monate.

Hinzu kommt für den gewerblichen Betrieb (BFCL.215):

- mindestens drei Fahrten innerhalb 180 Tagen, davon mindestens eine Fahrt in der entsprechenden Ballonklasse oder eine Auffrischungsfahrt mit Lehrer
- alle 24 Monate eine Befähigungsüberprüfung (Fahrt mit Prüfer nach BOP.ADD.315) auf einem Ballon der größten Gruppe, für die man die Berechtigung hält oder ein Auffrischungslehrgang in ATO/DTO.

Mit der Befähigungsüberprüfung gilt auch der Schulungsflug mit Lehrer nach



LSG-Büro

Service und Leistung für alle Ultraleichten

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

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

BFCL.160 (erster Absatz) als erfüllt. Besondere Regelungen sind zu beachten, wenn Berechtigungen für verschiedene Ballonklassen (HL/Gas/Luftschiff) bestehen.

Flugbuchaufzeichnungen

Sofern noch Flugbücher mit altem Vordruck im Einsatz sind, ist zu beachten, dass alle ergänzenden Informationen nach AMC1 BFCL.050 enthalten sind: Klasse und Gruppe des Ballons, Funktion des Piloten, Zusatzinformationen je nach Betriebsart (non-commercial, commercial, specialized) sowie Kennzeichnung von Schulungs- und Überprüfungsflügen mit Bestätigungen durch Prüfer, Lehrer oder ATO.

Ausbildung

Eine Ausbildung kann zukünftig nur noch auf Ballonen der Gruppe A begonnen werden.

Flugschüler müssen ein Mindestalter von 14 Jahren haben, um Alleinflüge durchführen zu dürfen. Prüfungsbewerber müssen ein Mindestalter von 16 Jahren haben. Die Ausbildung erfolgt in einer ATO oder DTO. Dabei sind mindestens 16 Flugstunden auf der Gruppe A, davon mindestens zwölf Stunden mit Fluglehrer bei min. zehn Befüllungen und 20 Starts und Landungen sowie der beaufichtigte Alleinflug mit 30min Mindestflugzeit zu absolvieren. Zwischen bestandener Theorieprüfung und praktischer Prüfung dürfen maximal 24 Monate liegen.

Für Erweiterungen auf andere Ballongruppen sind zwei Einweisungsfahrten mit Lehrer sowie mindestens 100h als PIC für Gruppe B, 200 h für Gruppe C und 300 h für Gruppe D erforderlich.

Für die Erweiterung commercial operations (BFCL.215) sind ein Mindestalter von 18 Jahren sowie 50h als PIC mit 50 Starts und Landungen sowie eine Fahrt mit Prüfer zur Kompetenzbeurteilung erforderlich.

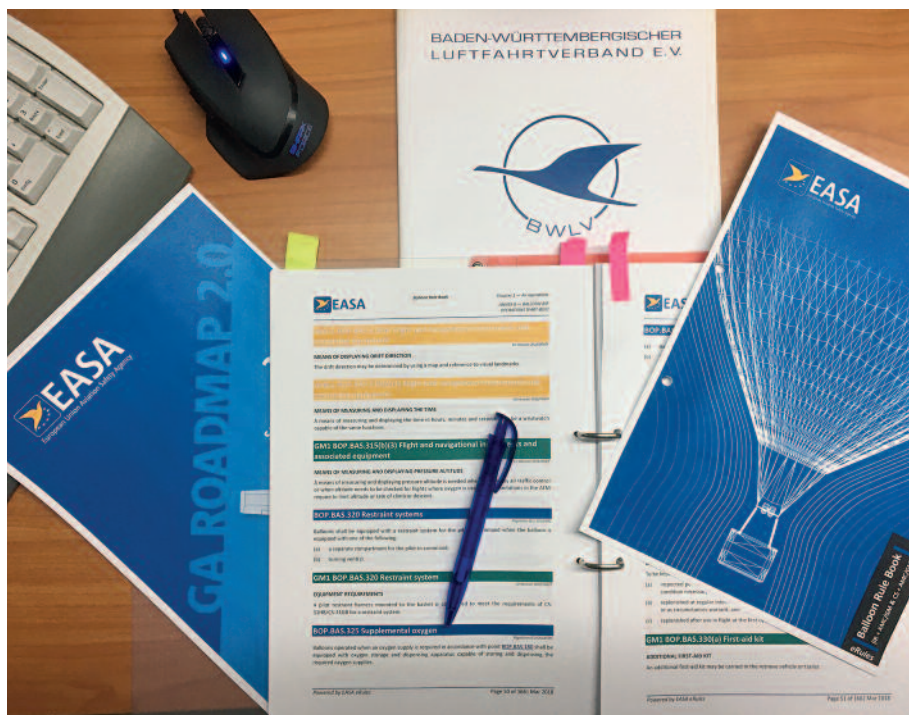
Bestehende Regelungen zum Betrieb

An dieser Stelle nochmals der Hinweis auf einige der bereits eingeführten Regelungen aus dem Part-BOP:

- Beachtung der Punkte bzgl. Fahrtvorbereitung, Wetterbriefing, Vorflugkontrolle, Passagiereinweisung, Schutzkleidung für Helfer, Rauchverbot (BOP.BAS.030 und Folgende).
- Rückhaltesystem-Pflicht für Piloten (BOP.BAS.320), Ausnahmen nur mög-

Vereinfachte Übersicht zu den Rahmenbedingungen bei Heißluftballonen

	non-commercial	commercial
Grundlage	VO(EU) 2018/395 mit VO(EU) 2020/357 Artikel 3 Absatz 2	VO(EU) 2018/395 mit VO(EU) 2020/357 Definition nach Artikel 2 (7a)
Lizenz	BPL	BPL
Ausübung	ohne Vergütung im nicht-gewerblichen Betrieb (BFCL.115)	im gewerblichen Flugbetrieb (BFCL.115 + BFCL.215)
Medical	mindestens LAPL bis 40 Jahre max. 60 Mon. ab 40 Jahre max. 24 Mon.	mindestens Klasse 2 bis 40 Jahre max. 60 Mon. bis 50 Jahre max. 24 Mon. ab 50 Jahre max. 12 Mon.
zusätzliche Voraussetzungen	–	Berechtigung com ops (Pilot) Declaration (Betreiber) Training Erste Hilfe und Umgang mit Feuerlöschern alle 36 Monate keine Beschränkung
Personenanzahl	max. 4 (1+3)	
Fortlaufende Flugerfahrung	min. 6 Flugstunden innerhalb 24 Monaten Schulungsflug mit Lehrer innerhalb 48 Monaten alternativ eine Befähigungsüberprüfung innerhalb der letzten 24 Mon.	min. 6 Flugstunden innerhalb 24 Monaten Befähigungsüberprüfung innerhalb der letzten 24 Monate mindestens 3 Fahrten innerhalb 180 Tagen oder Auffrischungsfahrt mit Lehrer
Alter	Mindestalter: 16 Jahre Höchster: unbegrenzt	Mindestalter: 18 Jahre Höchster: 70 Jahre



lich bei nicht abgeteilten Körben ohne Drehventil.

- Ballone müssen über einen Sekundärradartransponder verfügen (BOP.BAS. 360). Wenn fest eingebaut oder mitgeführt, besteht eine generelle Betriebspflicht ansonsten in den dafür ausgewiesenen Lufträumen.
- Kenntnis und Beachtung des Betriebs- handbuchs sowie einer entsprechenden Dokumentation im gewerblichen Betrieb. Zudem sind aktuell die jeweils gültigen Corona-Schutzverordnungen der Länder zu beachten.

Zusätzliche Hinweise Sprechfunk

Bereits im Dezember 2018 wurden drei neue, bundesweite Kanäle für die Luft-Luft-Kommunikation reserviert (NfL 1-1524-18), welche explizit auch im Rahmen des Ausbildungs- und Übungsbetriebes genutzt werden dürfen.

Seit 17. April 2020 kamen nun noch zusätzliche regionale Frequenzen hinzu (NfL 1-1935-20). Für den Austausch betrieblicher Meldungen zwischen verschiedenen Luftfahrzeugen bis FL100 stehen insgesamt zwölf Frequenzen zur Verfügung.

Übersicht für den Süden Deutschlands:

Deutschland, gesamtes Staatsgebiet	122.540
	122.555
Region 8, Oberer Main – Franken – Rhön – Bayerischer Wald	123.010
Region 9, Schwarzwald – Oberrhein – Schwäbische Alb – Obere Donau	130.740
Region 10, Allgäu – Bayerisches Hügelland – Alpen	121.290

Für die betriebliche Boden-Luft-Kommunikation außerhalb von Landeplätzen gelten weiterhin die im Dezember 2018 (NfL 1-1525-18) veröffentlichten Frequenzen:

Freiballonsport und Verfolgerbetrieb	122.255
Betrieb Luftschiffahrt	134.005
Flugplatzübergreifender Ausbildungs- und Übungsbetrieb	123.465

Link: EASA <https://www.easa.europa.eu/regulations#regulations-balloons>

Erschienen im Verbandsmagazin "der adler" 06/2020.

Text/Foto: Frank Kruspel, Freiballonreferent
BWLIV

Hinweis zur Transponder-Mitführung

Hinsichtlich der Mitführung eines Transponders schreiben die Durchführungsbestimmungen (SAO.IDE. 135 für Segelflugzeuge und BOP. BAS.360 für Ballone) nicht vor, dass alle Segelflugzeuge und Ballone mit einem Transponder ausgerüstet sein müssen. Gemäß SAO.IDE.135 und BOP.BAS. 360 ist die Mitführung und der Betrieb

eines Sekundärradar-Transponders (SSR) nur dann erforderlich, wenn der Betrieb in einem Teil des Luftraums erfolgt, der von der zuständigen Behörde als transponderpflichtige Zone gemäß Punkt SERA 6005 Buchstabe b des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 festgelegt wurde.

Josef Stöhr

BLSV-Service- katalog – BLSV digital



Der Bayerische Landes-Sportverband hat einen digitalen Service-Katalog erstellt.

Diesen kann man einfach unter www.blsv.de/service-katalog abrufen und damit das vielfältige BLSV Service- und Beratungsangebot kennenlernen.

BLSVdigital

Zudem hat der BLSV seit April 2020 einen weiteren Schritt in seinem Digitalisierungsprojekt gemacht. Alle BLSV-Vereine können seitdem in die neue digitale Welt BLSVdigital umziehen. Dabei wird das bisherige BLSV-Cockpit ersetzt. Über das Online-Portal BLSVdigital ist u.a. die Betreuung und Pflege der Vereins- und Mitgliederdaten einfach möglich, auch ist geplant, zukünftig das Verfahren der Beantragung und Auszahlung Vereinspauschale darüber abzuwickeln. Um den Wechsel so einfach wie möglich zu bewerkstelligen, hat der BLSV-Vereinservice die wichtigsten Schritte kurz und knapp als Anleitung zusammengestellt, siehe www.blsv.de, dann Vereinsservice, BLSVdigital.

HM

Ergänzung der Schleppberechtigungen für UL-Segelflugzeuge

UL-Segelflugzeuge, wie Banjo und Co, dürfen mit Ultraleichtflugzeugen geschleppt werden.

Früher nannte man sie Gleitflugzeuge, heute lautet der gesetzlich korrekte Begriff: nicht motorisierte aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte bis 120 kg Leermasse.

Bisher war das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) der Auffassung, dass mit dem Lizenz- eintrag der Berechtigung "Segelflugzeug-

schlepp mit aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen" der Schlepp von UL-Segelflugzeugen eingeschlossen ist. Eine kürzlich außerhalb des LSG-B geführte Diskussion führte zu einer rechtlichen Überprüfung durch die Aufsichtsbehörde. Im Ergebnis sind die beauftragten Verbände angewiesen, einen separaten Eintrag vorzunehmen. Alle UL-Schlepppiloten, die neben den bereits eingetragenen Segelflugzeugen auch UL-Segelflugzeuge schleppen möchten, benötigen in

ihrer Lizenz den folgenden zusätzlichen Eintrag:

"Schlepp von nicht motorisierten aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten bis 120 kg".

Die Beantragung beim LSG-B erfolgt formlos mit Zusendung der UL-Lizenz im Original und ist mit 35 Euro zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer gebührenpflichtig.

Frank Einführer

Ehrung für Wunsiedler Karl Lippert bei BLSV-Aktion "Stille Stars"

Kein Verein kann ohne sie leben: die "Stillen Stars". Sie stehen nicht in der ersten Reihe, aber sie halten den Laden am Laufen. Der Bayerische Landes-Sportverband würdigte das Engagement dieser Helfer im Rahmen seiner Aktion die "Stillen Stars".

Aus dem Landkreis Wunsiedel gehörte Karl Lippert von der Luftsport-Vereinigung Schönbrunn-Wunsiedel zu dem Kreis der Geehrten. Karl Lippert besitzt eine Privatpilotenlizenz für Ultraleichtflugzeuge, für Motorsegelflug und Segelflugzeuge, von Beruf ist er Landwirt und zudem ein handwerklich begabter Alleskönner. Bei Reparaturen, Grundstücks- und Gebäudearbeiten, Wartungen von Maschinen, immer bringt er seinen Rat und seine Arbeitskraft ein. Deshalb hatten ihn seine Fliegerkameraden für die Ehrung vorgeschlagen. Karl hat im reinen Ehrenamt schon eine Halle hauptverantwortlich, Rollkuller für

Flugzeuge, Schlepphalterungen für Windenseile und vieles mehr gebaut. Er verlangt nichts dafür, und selbst bei den Materialkosten zeigte er sich stets großzügig, lobte ihn der Wunsiedler BLSV-Kreisvorsitzende Heinz Fraas als Laudator. Die Flieger dürfen unentgeltlich seine Werkstatt nutzen. Die Aussage "keine Zeit" gebe es bei ihm nicht. "Das gilt auch für die Wochenenden oder gar für Feiertage", sagte Fraas. Regelmäßig sitze der begeisterte Luftsportler auch als verantwortlicher Flugleiter im Tower, "er ist ein stiller Star im besten Sinne des Wortes", fasste Fraas zusammen.

Sie stehen oft im Hintergrund, ihre ehrenamtliche Arbeit ist wertvoll, glänzt aber nicht im Rampenlicht. Der Bayerische Landes-Sportverband (BLSV) hat die "Stillen Stars" der Vereine gebührend gefeiert. Im Schützenhaus Kronach nahmen Karl Lippert und weitere langjährige Vereinsmitarbeiter aus den neun oberfränkischen

Sportkreisen aus den Händen der BLSV-Bezirksvorsitzenden Monika Engelhardt jeweils eine Glasstele sowie die entsprechende Urkunde als Zeichen des Dankes entgegen. Monika Engelhardt brachte es gleich zu Beginn der Feierstunde auf den Punkt: "Die stillen Stars sind unentbehrliche Stützen eines Vereins und unverzichtbar. Sie stellen sich nie in den Fokus, sondern überlassen das anderen." Als gute Seele des Vereins, als Mädchen für alles oder als Helfer im Hintergrund seien sie die Gesichter des Ehrenamts. Oft über Jahrzehnte seien die Ehrenamtlichen abseits von traditionellen Ehrungen tätig, jedoch mit Herzblut, Überzeugung, nie enden wollender Energie und unermüdlicher Tatkraft, sagte Monika Engelhardt. Kloty Schmöllner, BLSV Präsidiumsmitglied sagte, dass die "Stillen Stars" oft vergessen würden. "Doch diese machen die Gesellschaft liebenswerter. Wir sind Nutznießer Ihres Einsatzes", wandte sie sich an die Geehrten. "Hut ab für dieses großartige Engagement in den vielen Facetten des Sports. Ohne Sie gäbe es ein Vereinsleben in dieser Form nicht", sagte Kloty Schmöllner. Der stellvertretende Kronacher Landrat Gerhard Wunder forderte junge Menschen auf, den Preisträgern nachzueifern. "Wir brauchen Euch, damit die Idee des Helfens weiterlebt", sagte er. Aus Forderung müsse Aktivsein werden. Die Laudationes der einzelnen Kreisvorsitzenden machten die Verdienste der 16 Geehrten deutlich. Die Tätigkeiten reichten vom Platzwart, dem Vereinswirt, der Putzfrau und der Frau an der Theke bis hin zum Reparateur und der jahrelangen Wäscherin der Vereinstrikota. "Die stillen Stars sind sich für nichts zu schade, kennen kein Nehmen, dafür viel Geben".



BLSV Bezirksvorsitzende Oberfranken Monika Engelhardt, BLSV Kreisvorsitzender Wunsiedel Heinz Fraas, Karl Lippert, BLSV Präsidiumsmitglied Kloty Schmöllner (v.l.).

Foto: BLSV

Bernd Hilpert

Feuer kennen keinen Virus – FV Schwabach für Luftbeobachtung im Einsatz

Die Auswirkungen der Corona-Krise haben in einigen der vergangenen Wochen auch vor dem Luftsport nicht halt gemacht.

Der Flugbetrieb der Fliegervereinigung Schwabach am Flugplatz in Gauchsdorf musste aufgrund der Ausgangsbeschränkungen wegen der Corona-Pandemie für

einige Zeit eingestellt werden. Die Wälder hingegen waren im Vergleich zu früheren Wochenendtagen wesentlich umfangreicher mit Spaziergängern frequentiert. Die



Maskenflug – ungewöhnlich, aber wichtig. Im Flieger Axel Ramspeck (Einsatzpilot) und Erich Liefländer (Luftbeobachter Feuerwehr) sowie vor dem Flugzeug Werner Zemlicka (Einsatzpilot).
Foto: Jochen Heider

an einigen Tagen sehr ausgeprägt vorhandene Trockenheit erhöhte die Waldbrandgefahr enorm, weil sehr schnell z.B. Glas, Folien, Zigaretten u.a. einen Brand entfachen können. Für die am Flugplatz Schwabach stationierten Piloten der Luftrettungsstaffel Bayern kam daher -enn Feuer kennen keinen Virus und lassen sich von ihm auch nicht stoppen- der Anruf der Regierung von Mittelfranken nicht gänzlich überraschend, Überwachungsflüge durchzuführen. Diese Anordnung im Rahmen des Katastrophenschutzes führte nicht nur dazu, das Flugbetriebsverbot entsprechend temporär auszusetzen, sondern schnell war auch der Begriff von "Maskenflügen" gefunden. Denn in einem Cockpit lässt sich die Abstandsregel von 1,50 bis 2 Meter nicht einhalten, weshalb zum Schutz der Insassen das Tragen von Masken verpflichtend war.

So waren die Piloten mit ihren Begleitern auf jeden Fall in der Lage, Ausschau nach Brandherden zu halten. Entgegen der sonst üblichen Besatzung, bestehend aus zwei Luftbeobachtern, einem Förster und einem Feuerwehrmann sowie dem Piloten, fanden die Flüge wegen der Corona-Problematik nur mit zwei Personen an Bord statt.

Insgesamt wurden an acht Tagen je zwei Einsatzflüge für Mittelfranken angeordnet. Der Stützpunkt Schwabach-Büchenbach war an drei Tagen mit sechs Flügen beteiligt. Pro Flug umrundet die Besatzung dabei jeweils das gesamte Mittelfranken. Die Route geht grob vom Flugplatz Schwabach-Büchenbach, Altmühlsee über Ansbach, Emskirchen, Weißendorf

in Richtung Hetzleser Berg. Von dort geht es weiter Richtung Hersbruck und über den Rothsee wieder zurück zum Flugplatz Schwabach-Büchenbach. Dabei wird pro Route eine Strecke von ca. 250 km überflogen und kontrolliert. Insgesamt fliegt die Besatzung an einem Einsatztag somit rund 500 km. Durch die Streckenwahl kann ganz Mittelfranken auf Rauchentwicklungen abgesucht werden. Im Ergebnis konnten bei den Flügen zwei Waldbrände bzw. Rauchentwicklungen entdeckt werden, welche direkt aus dem Flieger noch an die Integrierte Leitstelle in Ansbach weitergemeldet werden konnten.

Zusatzinformation zur Luftrettungsstaffel: Die Luftrettungsstaffel Bayern ist Bestandteil des Katastrophenschutzes. Insgesamt stehen 159 Flugzeuge und 300 ehrenamtliche Piloten aus Flugsportvereinen dem Freistaat Bayern zur Verfügung, auf welche er im Katastrophenfall beziehungsweise zur Abwendung von Gefahr zugreifen kann. In anderen Bundesländern muss das entsprechende Bundesland hohe Kosten in die Hand nehmen, um Piloten und Flugzeuge für den Ernstfall vorhalten zu können.

Ralf Dänzer

JUNIORPILOTENSCHHEIN

des Luftsport-Verband Bayern e.V.

ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.

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

6. Oldtimer-Segelflugzeugtreffen Ende September in Ohlstadt

Gegen Ende der Flugsaison im September gehört das schon mehrfach von Mario Selss organisierte Oldtimer-Segelflugzeugtreffen zum festen Bestandteil der süddeutschen Oldtimer-Szene. Auch Piloten aus der Schweiz und Österreich sind regelmäßig unter den Teilnehmern.

Wenngleich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht von einer gesicherten Durchführung ausgegangen werden kann, vom 25. bis zum 30. September 2020 ist die sechste Ausgabe dieses Segelflugzeugtreffens geplant. Oldtimer-Enthusiasten aus Deutschland, Österreich und der Schweiz treffen sich dann mit ihren Flugzeugen auf dem Flugplatz Ohlstadt/Pömetried. Nachdem die bisherigen Treffen auf der Ostalb in Aalen-Elchingen stattfanden, soll diesmal das Blaue Land aus der Luft erkundet werden. Unterstützt wird das Treffen von der in Ohlstadt beheimateten Sportfliegergruppe Werdenfels.

Vom Anreisetag am 25.09 bis zur Abreise am 30.09.2020 dürften dort mehr als 20 seltene, historische Segelflugzeuge aus der Zeit von 1935 bis 1960 zu sehen sein, unter anderem Flugzeuge wie Spyr 5, Moswey 3, Schulgleiter SG 38, Knickflügler MG 19a Steinadler, Slingsby T 21 und viele mehr.

„Typenfliegen“ ist das vom Organisator und Oldtimersammler Mario Selss ausgegebene Motto der Veranstaltung. Neben viel Zeit zum persönlichen Gespräch und geselligen Abenden steht das gemeinsame Fliegen im Vordergrund. Nicht nur die erfahrenen „alten Hasen“, die sich teilweise seit Jahrzehnten kennen, werden mit den Oldtimern fliegen. Auch jungen Piloten wird die Möglichkeit geboten, mit Flugzeugen zu starten, die oft schon lange vor ihrer Geburt gebaut worden sind und bei denen es sich oft um die letzten flugfähigen Exemplare ihrer Art handelt. Die Begeisterung für die alten Flug-

zeuge soll so bewusst an die nächste Generation weitergegeben werden.

Ergänzt wird das Programm der Veranstaltung wiederum mit einigen interessanten Vorträgen und gemütlichen Abenden mit Zeit für den Erfahrungs- und Gedankenaustausch.

Diese Ankündigung steht unter dem Vorbehalt der Aufhebung der aktuellen Corona-Beschränkungen bis zum Termin des Treffens.

Weitere Infos über mario.selss@kabelmail.de

Peter Dresen



Ein „Steinadler“ beim Oldtimer-Treffen 2019.

Foto: Arte-Gelnhausen



Blick aus dem Cockpit auf Piste 22 in Ohlstadt.

Foto: Martin Woertler

In 2022 wird der Kranich III 70 Jahre alt

Seit 2017 ist das Segelflugzeug Kranich III als bewegliches, technisches Denkmal registriert, im übernächsten Jahr wird das Muster 70 Jahre alt.

Der Anblick eines Kranich macht Eindruck, denn seine Spannweite von 18,20 Meter wirkt durch die große Flügeltiefe viel

wuchtiger als bei anderen Segelflugzeugen. Ähnliches gilt für den Rumpf, dem man auch mehr zutraut als 9,12 Meter. Aber der Kranich ist nicht nur optisch interessant, auch technisch und luftfahrtshistorisch gebührt ihm besondere Anerkennung. Das 70-jährige Jubiläum soll gefeiert werden, noch gibt es allerdings keine

konkrete Planung für Ort und Termin, für Hinweise und Unterstützung dafür wären Alexander Willberg und Mario Selss sehr dankbar, jedenfalls würden sie ein Organisationsteam tatkräftig unterstützen, Infos/Anfragen u.ä. gerne über Mario.Selss@Kabelmail.de.

HM



Im Jahr 2022 wird der Kranich III 70.

Foto: Peter Dresen

Impressum

Luftsport in Bayern

Beiträge (Wort und Bild) sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt. Namentlich oder mit Buchstaben gekennzeichnete Artikel müssen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wiedergeben. Der Herausgeber behält sich vor, Beiträge redaktionell zu bearbeiten. Alle Rechte, auch die der Übersetzung, des Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe und der Verwendung in elektronischen Medien von Teilen der Zeitschrift oder im Ganzen, sind vorbehalten.

Luftsport in Bayern ist das offizielle Verbandsorgan des Luftsport-Verbandes Bayern e.V., Prinzregentenstraße 120, 81677 München, Tel.: 0 89/45 50 32-10, Fax: - 11 info@lvbayern.de, www.lvbayern.de.

Die Bezugsgebühr für **Luftsport in Bayern** ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Anzeigenverwaltung:

LVB-Prüforganisation und Wirtschaftsdienst GmbH, PO@lvbayern.de

Verantwortlicher Redakteur:

Herwart Meyer (HM)

Redaktion:

Harald Görres (HG), Stefan Senger (StS), Herwart Meyer (HM), Martin 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 3-2020 ist der 07. August 2020.

Buchbesprechung

Alpenflug – in VFR sicher in den Alpen unterwegs

Der Autor Robert Sentef hat mit seiner Neuerscheinung "Alpenflug – In VFR sicher in den Alpen unterwegs" ein Buch verfasst für Piloten, die sich dem Alpenflug nähern und sicher in den Bergen unterwegs sein wollen.

Sentef hat sich dabei an dem neuesten Stand der Technik orientiert und an dem modernen Fliegen, wie es heute betrieben wird. Alle Routen über und um die Alpen sind sowohl für UL als auch die Echo Klasse. Das Buch enthält viele Praxistipps und wurde zudem unter Mitwirkung von Austro Control und DWD verfasst.

Nach einem häufig stundenlangen Studium von Webseiten verschiedenster Wetteranbieter steht der Pilot oft ganz am Anfang und stellt sich immer wieder die Frage "Kann ich nun fliegen oder nicht"? Genau auf dieses Thema wird in diesem Buch eingegangen. Aber auch sonst ist an alles gedacht, um sicher in den Alpen unterwegs zu sein. Es ist nicht nur ein modernes Buch für einen mündigen Flieger, für den mehrfachen Weltrekordhalter Klaus Ohlmann hat es "ein unheimlich großes Potential Leben zu bewahren. Deswegen ist es wertvoll. Wenn auch nur

ein einziger vor schlimmen Schäden bewahrt wird, dann hat es seinen Zweck voll und ganz erfüllt", so Ohlmann in seinem Vorwort.

Die Neuerscheinung besteht aus 304 Seiten mit ca. 330 Abbildungen und Illustrationen, hat ein Format von 170 x 240 mm und ist zum Preis von 39,90 € u.a. bei Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH erhältlich, <http://www.friebe.aero>.

HM



FSV Rosenheim trauert um Josef Kronast

Die Mitglieder des Flugsportverein Rosenheim trauern um ihren Vereinskameraden Josef Kronast, der im Alter von 85 Jahren und nur drei Tage nach seiner Frau verstorben ist.

Josef hat in seinem Fliegerleben so manchen Flugzeugbruch wieder gerichtet, eine K 13 und dann eine Ka 8 für den Verein und schließlich eine SB 5 für sich selbst gebaut, dazu mehrere Segelflughänger. Josef Kronast war fast drei Jahrzehnte lang Werkstatteiter des FSV Rosenheim. Er gehörte zur alten Garde aus der Gründerzeit des Vereins. Den Segelflugschein hatte er 1959 erworben. Seine hervorragenden theoretischen und praktischen Kenntnisse im Flugzeugbau – von Haus aus war er Dipl. Ing. für Elektrotechnik – setzte er



immer wieder auch für die Nachbarvereine ein. In den letzten Jahren musste er aus gesundheitlichen Gründen auf die Fliegerei verzichten. Wir werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Text/Foto: Dr. Peter Negwer

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