



Luftsport in Bayern

Touch the sky

Ausgabe 1-2021



VERBAND

Bernhard Drummer
neuer LVB-Präsident

LUFTSPORTJUGEND

Landesjugendleitung
mit neuem Führungsteam

SPORT

WeGlide neues
Portal für DMSt

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:			
Gut für die Umwelt – gut für den Sport	4	Frank Strewinsky neuer Co-Bundestrainer der Sportsoldaten	30
EDITORIAL	5	Alpenflugeinweisung beim Multiplikatoren-Lehrgang	30
VERBAND		Ausrichter für Segelflugwettbewerbe 2022 gesucht	30
Luftraum-Regelungen 2021 – mehr flexible Luftraumnutzung	6	AERO 2021 vom 14.-17. Juli als “Sommer Edition” geplant	32
LVB-Mitgliederversammlung – Bernhard Drummer neuer LVB-Präsident	7	Registrierung Modellflug für Modellflugzeuge in Vereinshalterschaft	32
DAeC-Bundesausschuss Historie und Technik schafft Forum für “alte Schätzchen”	8	Freiflug Deutschland-Cup 2020	32
Neues Steuergesetz entlastet Ehrenamt – Übungsleiterfreibetrag auf 3.000 € erhöht	9	F5J Bavarian Open 2020	33 - 34
Transparenzregister – Gebührenbefreiung für Vereine	9	Deutsche Meisterschaft 2020 F3 RES	34 - 35
David Monks ist neuer FAI-Präsident	10	Registrierung Modellflug – LBA-Schnittstelle noch nicht freigegeben	36
DAeC-Gespräch mit BMU – konstruktive Zusammenarbeit vereinbart	10	Fortentwicklung zum Drohnenverordnungsentwurf	36
Revision LVB-Haushaltsabschluss 2021	11	Vorbericht zur UL-DM 2021 in Rheine	37
DAeC-Strategiepapier Kollisionsvermeidung	11	UL-Stunden für den PPL	37 - 38
Alte Garde gibt nicht auf – Treffen auf Herbst verschoben	11	UL-Buko bestätigt Wolfgang Lintl als Vorsitzenden	38
TECHNIK und UMWELT		FK9 Mark VI für 600 kg zugelassen	38
CAMO-Chaos oder Vereinfachung	12 - 17	Deutschlandflug 2021 verschoben	39
LUFTSPORTJUGEND		World Games verschoben auf Sommer 2022	39
Vernetzt bleiben im Corona-Winter	18	Hohe Helikopter-Kunst – die sportliche Komponente im Deutschen Hubschrauber Club	40 - 41
Luftsportjugend Bayern unter neuer Führung	19	Neue Struktur für PPL-Fragenkatalog	41
Erste digitale Jugendleiterversammlung der Luftsportjugend Bayern	19	CLUB-NEWS	
Segelfliegen wie Gott in Frankreich	20 - 23	Intensivtraining beim LVB-Fluglehrerlehrgang	
Lena Etzkorn neue DAeC-Bundesjugendleiterin	23	FI(S)-TMG in Kirchdorf am Inn	42
SPORT		Aero-Club Schweinfurt feiert sein 70-jähriges Vereinsbestehen	43 - 45
LVB-Förderflugzeug LS8 neo neu vergeben	24 - 25	LVB freut sich über zwei neue Mitgliedsvereine	45
DMSt 2021 – Fit for the Future mit WeGlide	26 - 28	Online-Theorieunterricht beim LSV Pfaffenhofen	46
DMSt-Start auf 01. April 2021 verschoben	28	LSV Illertissen trauert um Ehrenmitglied	
Takeoff – neue App zur Flugerfassung	28 - 29	Robert Deufel	47
Keine ATO-Umlage für 2020	29	LSV Dingolfing trauert um Christian Häckl	47
		IMPRESSUM	47
		TITELBILD	
		Der LVB Arcus im Einsatz beim FSC Würzburg über Puimoißon.	
		Foto: Jörn Leiber, © joernleiber.de, Würzburg	

Gut für die Umwelt – gut für den Sport

Umwelt- und Naturschutz und Luftsport sind keine Gegensätze – im Gegenteil. Luftsportler und ihre Vereine sind vielerorts enge, aktive Partner der Umwelt- und Naturschutzgremien und -initiativen. Dennoch gewinnt das Thema wieder an Brisanz.

Einige Bundesländer haben schon jetzt in ihren Gesetzen und Verordnungen Bestimmungen, die den Luftsport empfindlich treffen können. Um gemeinsam Lösungen zu finden, die praktikabel und angemessen sind, haben wir mit der Staatssekretärin Rita Schwarzlühr-Sutter aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit Kontakt aufgenommen. In einem Auftaktgespräch haben wir unsere Positionen vorgestellt. Die Staatssekretärin hat uns zugesichert, dass wir weiter in Kontakt bleiben und un-



DAeC-Präsident Stefan Klett.

sere Argumente berücksichtigt werden. Um erfolgreich zu sein, brauchen wir Spezialisten, die sich engagiert einbringen. Ich begrüße deshalb ausdrücklich die Initiative der Bundeskommission Modellflug, einen spartenübergreifenden Bundesausschuss Umwelt und Natur im DAeC einzurichten. Einen Antrag dafür hat die

Kommission bereits zur DAeC-Mitgliederversammlung eingereicht, die aber wegen der Coronabestimmungen noch nicht durchgeführt werden konnte.

Ich bin überzeugt, dass die Delegierten auf ihrer nächsten Versammlung dem Antrag zustimmen. Deshalb bitte ich die Verbände und Kommissionen bereits jetzt, in ihren Reihen Experten anzusprechen, die sich in diesem Thema engagieren möchten.

Interessierte können sich gerne auch in der Geschäftsstelle melden (info@daec.de).

Wir haben keine Zeit zu verlieren!

Stefan Klett

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'Stefan Klett'. The signature is written in a cursive style and is positioned to the right of the printed name.

JUNIORPILOTENSCHHEIN des Luftsport-Verband Bayern e.V.

ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.

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

Luftsport in 2021– leichte “Wetterbesserung” in Aussicht

Noch verhindern Nebel und dunkle Wolken eine klare Sicht in die zweite Jahreshälfte. Mit der 12. Bayerischen Infektionsschutzmaßnahmenverordnung (12. BayIfSMV) ab 08. März gab es dennoch einige Lichtblicke.

Die darin beinhaltete Wiederaufnahme des Sportbetriebs für den Outdoor- und Individualsport, dem der Luftsport unzweifelhaft zuzurechnen ist, vermittelte ein wenig Erleichterung. Für kurzzeitige Irritationen hingegen sorgten ein paar Tage zuvor Passagen aus einer E-Mail des Bayerischen Staatsministeriums für Gesundheit und Pflege (StMGP) in Beantwortung einer LVB-Anfrage. Die dort beinhaltete pauschale Bewertung und Einstufung von Fluggeländen als “andere Sportstätten” luftsportlicher Nutzung mit der Folge einer Betriebsuntersagung werden wir versuchen im direkten Austausch mit dem StMGP sowie dem für den Sport zuständigen Bayerischen Innenministerium aufzugreifen, um ein beiderseits tragfähiges und für alle Beteiligten nachvollziehbares Ergebnis erreichen zu können.

Wie sich die Gesamtsituation um das Coronavirus in den nächsten Wochen entwickeln wird bleibt abzuwarten. Die Zeit um und nach Ostern bis zu den Pfingstferien wird derzeit von vielen Seiten als kritisch eingestuft. Impfungen und Tests werden aber hoffentlich dazu beitragen, langsam eine klarere Sicht auf die zweite Jahreshälfte zu bekommen.

Nicht nur der organisierte Sport braucht dringend Perspektiven und konkrete Planungen mit Eckfeilern für eine Rückkehr

in einen als wieder normal empfundenen Lebensalltag.

Neues Steuergesetz entlastet Ehrenamt – Registrierung Modellflug vorerst noch gebührenfrei

Ein paar Sonnenstrahlen vermittelt das neue Steuergesetz. Darin wird u.a. der Übungsleiterfreibetrag von 2.400 € auf 3.000 € aufgestockt. Die Ehrenamtspauschale ist mit Wirkung ab 01.01.2021 von 720 € auf 840 € erhöht worden.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sieht für Modellflugpiloten die “Registrierung Modellflug” vor. Das Luftfahrt-Bundesamt hat die seit 1.1.2021 geltende Registrierungspflicht mit einer gesonderten Allgemeinverfügung bis 30. April 2021 ausgesetzt. Der LVB setzt bekanntermaßen im Austausch mit der DAeC-Bundeskommission Modellflug eine “en-bloc”-Registrierung um. Das LBA hat zwar seine Schnittstelle für die Datenübertragung noch nicht freigegeben, wird muss das aber ja bis 30.04.2021 bewerkstelligen. Da derzeit in der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kein Gebührentatbestand für die Registrierung vorhanden ist, bleibt die Registrierung bis zu einer etwaigen VO-Anpassung gebührenfrei.

Erforderliche Umsetzung der (EU) 2019/947 in nationales Recht

Eher etwas wolkenverhangen ist der bisher bekannte Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung nationaler Regelungen an die o.g. Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, über das mittel- und langfristig

auf Wunsch politischer Mandatsträger das volle Potenzial der unbemannten Luftfahrt für die Menschen und die Wirtschaft erschlossen und genutzt werden soll. Entsprechend sind dadurch Lufttraumänderungen nicht ausgeschlossen, weshalb sich DAeC, LVB und weitere Luftsportverbände bereits an Landtags- und Bundestagsabgeordnete gewandt haben, um bereits frühzeitig auf unserer Ansicht nach damit verbundene Defizite bei Zuständigkeits- und auch Flugsicherheitsaspekten aufmerksam zu machen.

Luftsportjugend Bayern unter neuer Führung

Für eine sonnige Zukunft gut gerüstet ist auch die Luftsportjugend Bayern. Am Ende der erstmals in digitaler Form durchgeführten Jugendleiterversammlung stand die Wahl der Landesjugendleitung. Tanja Ziegler von der LSG Hersbruck heißt die neue Landesjugendleiterin, Heimatverein ihres Stellvertreters Lukas Hiendlmeier ist der LSV Straubing.

Abschließend freuen wir uns, dass in dieser nicht einfachen Zeit zwei neue Vereine den Weg zum LVB gefunden haben. Gemeinsam mit dem Flugmodellsportclub Obermichelbach, dem Verein AkaModell München und Ihnen allen wagen wir einen optimistischen Blick auf den Sommer 2021 und wünschen eine unfallfreie und sportlich interessante Flugsaison.

LVB-Vorstand und -Geschäftsführung

FUSION
PowerFLARM

DIE NÄCHSTE GENERATION

FLARM
COMPETENCE CENTER

NEU

Jumbo putzi

OHNE ABLENKUNG
MÜCKENPUTZEN

ÜLLIS SEGELFLUGBEDARF

Üllis Segelflugbedarf GmbH · info@segelflugbedarf24.de · www.segelflugbedarf24.de

PARTNER DES LVB

Luftraum-Regelungen 2021 – mehr flexible Luftraumnutzung

Die Luftraumnutzung wird in diesem Jahr im Bereich um einige Regional- und Großflughäfen durch nur noch temporär aktivierte Lufträume deutlich flexibler und gibt der Allgemeinen Luftfahrt mehr Bewegungsfreiheit.

In den vergangenen Jahren wurde das Prinzip der Luftraumaktivierung in Abhängigkeit von der Anflugrichtung bereits bei der Sanierung der Hauptstartbahn in Köln/Bonn und im Regelbetrieb im letzten Jahr am Flughafen Leipzig erprobt. Dieses Prinzip bedeutet vereinfacht ausgedrückt, dass die entsprechenden TMZ oder C/D-Lufträume nur noch im Bereich der jeweils aktuellen Anflugrichtung und oberhalb des Flughafens aktiviert werden. Die jeweilige Abflugseite wird zu großen Teilen deaktiviert, da diese aufgrund der großen Steigraten und Abflugverfahren der abfliegenden Jets im Höhenband unter FL 100 nicht benötigt wird.

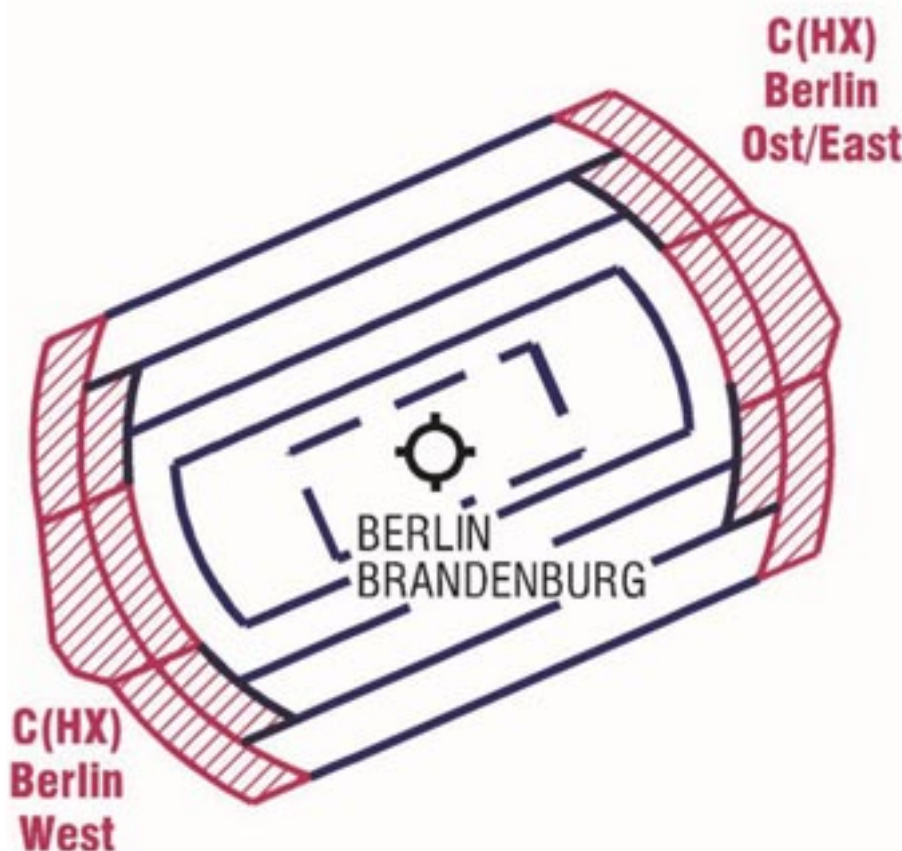
Diese Lufträume sind bzw. werden hinter der Luftraumklassifizierung auf der ICAO-Karte mit einem (HX) gekennzeichnet. Die Aktivierung bzw. Deaktivierung der Lufträume erfolgt automatisch durch die Flugsicherung in Abhängigkeit der Anflugrichtung und muss nicht beantragt werden. Der Aktivierungsstatus der jeweiligen Lufträume kann entweder über FIS oder den lokalen Tower erfragt werden und wird auch als Rundfunksendung per ATIS des Flughafens oder per eigener VFR-ATIS bekannt gegeben. Dabei gilt, wie bisher bei HX-Lufträumen auch: Ist der Status nicht bekannt oder kann nicht in Erfahrung gebracht werden, ist der Luftraum als aktiv zu betrachten. Innerhalb des HX-Luftraums ist Hörbereitschaft auf der entsprechenden Frequenz zu halten, um ggf. über eine Aktivierung und das nötige Verlassen des Luftraums informiert zu werden. Die Vorlaufzeiten für eine Luftraumaktivierung sind mit mindestens zehn Mi-

nuten bemessen, sodass in jedem Fall ausreichend Zeit bleibt, um den Luftraum zu verlassen oder alternativ eine Freigabe für den Verbleib einzuholen.

Diese Lösungen hat der DAeC gemeinsam mit der DFS und anderen Verbänden erarbeitet, um die Luftraumnutzung freier und sicherer zu gestalten. Neben dieser kurzen Übersicht sind die detaillierten Regelungen zu den einzelnen Lufträumen in der NFL 1-2156-21 zu finden.

Ab dem 25. März 2021 sind die neuen bzw. erweiterten HX-Regelungen an den Flughäfen Berlin, Hannover und Leipzig vorgesehen.

*Habbo Brune,
Bundesausschuss Unterer Luftraum*



In Berlin werden die zur BER-Eröffnung etablierten HX-Sektoren erweitert, der Aktivierungsstatus wird auf einer eigenen VFR-ATIS bekannt gegeben. Grundsätzlich ist hier aufgrund der momentan niedrigen Verkehrszahlen durch Corona auch eine Deaktivierung aller HX-Elemente gleichzeitig möglich.



Ein Sonderfall ist der Flughafen Erfurt. Hier wird künftig ein neuer TMZ-Luftraum nur bedarfsweise für einzelne IFR-An- und -Abflüge aktiviert.



In Leipzig wird zusätzlich zum bisherigen D(HX)-Luftraum auch die TMZ in das HX-Modell überführt.



In Hannover wird die umlaufende TMZ ebenfalls in das HX-Modell überführt.

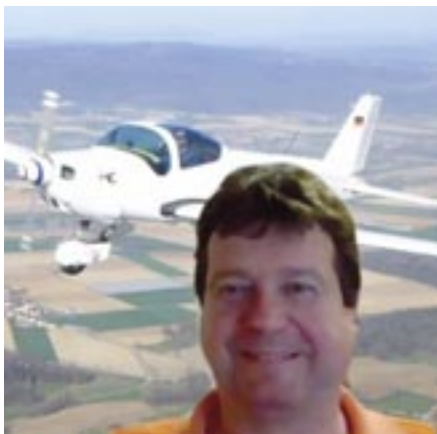
LVB-Mitgliederversammlung – Bernhard Drummer neuer LVB-Präsident

Bernhard Drummer heißt der neue Präsident des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB). Er tritt damit die Nachfolge von Ulrich Braune an.

Der 48-jährige Bernhard Drummer ist fliegerisch beheimatet beim Luftsportverein Regensburg. Er betreibt Segelflug, Motorflug und ist auch aktiver Wettbewerbspilot im Motorkunstflug. Er war bereits einige Jahre Vorstandsmitglied für den Bereich Sportbetrieb und Sporterlebnis, ist nach wie vor noch Motorflugreferent sowie Betriebsleiter der Ausbildungseinrichtung des Verbandes für Segelflug, Motorflug und Freiballon.

Nicht nur das Votum für Bernhard Drummer war einstimmig, auch die Wahlen der weiteren Vorstandsmitglieder, die sich alle für eine weitere Amtszeit von drei Jahren zur Verfügung gestellt hatten, verlief ohne Gegenstimme: Jessica Paul bleibt auf Vorschlag der Luftsportjugend Bayern, die dazu ein Vorschlagsrecht hat, Vorstand Jugend und Nachwuchsarbeit, Harald Görres betreut die Fachgebiete Technik, Umweltverträglichkeit und Flugsicherheit, Martin Weigert verantwortet den Bereich Information und Kommunikation und Peter Rzytki obliegt weiterhin das Amt des Vorstand Finanzen.

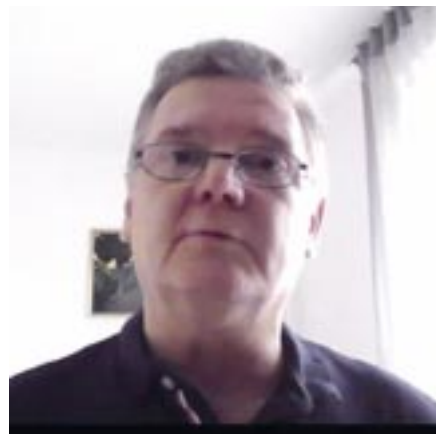
Die am letzten Februarwochenende durchgeführte Mitgliederversammlung fand erstmals in digitaler Form als Videokonferenz statt. Nach der offiziellen Eröffnung überbrachte der Präsident des Deutschen Aero Clubs Stefan Klett, zugleich auch Präsident des Landessportbundes Nordrhein-Westfalen, sein Grußwort. Neben



Einstimmig wählten die Delegierten Bernhard Drummer zum neuen LVB-Präsidenten.

Informationen zu aktuellen Themen, aber auch zur internen Situation im DAeC bedankte er sich ausführlich und ausdrücklich bei Ulrich Braune für dessen jahrzehntelanges, ehrenamtliches Engagement in unterschiedlichen Funktionen, sowohl auf Bundes- als auch auf Landesverbandsebene und seine immer konstruktive, verlässliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Wichtiges Thema war erwartungsgemäß die Diskussion zu den Corona-Beschränkungen und zu dem am Vortag der Versammlung beim LVB eingegangenen Antwortschreiben des Staatsministeriums für Gesundheit und Pflege (StMG). Nach teilweise kontroverser Diskussion war man sich einig, dass einige der enthaltenen Positionen u.a. zu undifferenziert sind und vom LVB-Vorstand aufgegriffen und hinterfragt werden müssen. LVB-Vorstand Finanzen Peter Rzytki, gleichzeitig auch



DAeC-Präsident Stefan Klett war zu seinem Grußwort aus Berlin zugeschaltet.

Vizepräsident Finanzen des BLSV, schilderte, dass Innenministerium, Gesundheitsministerium und BLSV derzeit in Arbeitsgruppen an Öffnungsstrategien für den Sport arbeiten würden. Das StMG sei in der Vorbereitung der 12. Bayerischen Infektionsschutzmaßnahmenverordnung, über die es ab dem 08. März erste Lockerungen für Outdoor- und Individualsportarten geben könnte, zu denen auch der Luftsport gehören dürfte. Die Abhandlung der weiteren Tagesordnungspunkte mit u.a. Haushaltsabschluss 2020, Revisionsbericht, Entlastung, Haushaltsvoranschlag 2021, dazu den Anträgen des Vorstandes auf Änderung der Verbandssatzung -Beitragsordnung erfolgte ohne großen Diskussionsbedarf und wie die Vorstandswahlen ebenso einstimmig.

HM



Ihm oblag wieder die Versammlungsleitung: Peter Rzytki, Vorstand Finanzen im LVB.



Ulrich Braune war 20 Jahre Mitglied des LVB-Vorstandes, davon 15 Jahre als Präsident.

Foto: Erwin Metz

DAeC-Bundesausschuss Historie und Technik schafft Forum für "alte Schätzchen"

Der Bundesausschuss Historie und Technik des Deutschen Aero Clubs (DAeC) hat ein eigenes Internetforum rund um die Restaurierung historischer Flieger geschaffen.

Halter und Piloten älterer Flugzeuge finden auf der Plattform fachgerechte Infos, diskutieren miteinander, stellen Fragen und geben unkompliziert ihre Anregungen an den Bundesausschuss weiter. "Mehrfach sind die Mitglieder im Bundesausschuss Historie und Technik in den letzten Jahren gebeten worden, Hilfestellungen bei der Suche nach Teilen und Fachfragen bei älteren Flugzeugen zu geben", berichtet Alexander Willberg, Vorsitzender des Ausschusses.

Die Fragen reichen von der Suche nach Spanschlössern bis zur Pflege von Plexiglashauben. "Vielen ist auch das leidige Thema Bespannung bekannt, und bisweilen gerät die Nachprüfung "alter Schätzchen" zu einem Glaubenskrieg. Wir ehrenamtlichen Mitglieder des Bundesausschusses helfen immer gerne, aber bei der Menge an Fragen dachten wir uns, dass die Unterstützung durch die Gemeinschaft der Halter und Piloten älterer Flugzeuge sicher nicht schaden kann", erklärt Willberg. Und so entstand die Idee, ein entsprechendes Internetforum zu schaffen, in dem jede*r Interessierte Wissen abrufen, aber auch selbst teilen kann. Unter der Internetadresse www.alteflieger.de ist nun dieses Forum intensiv im Aufbau.

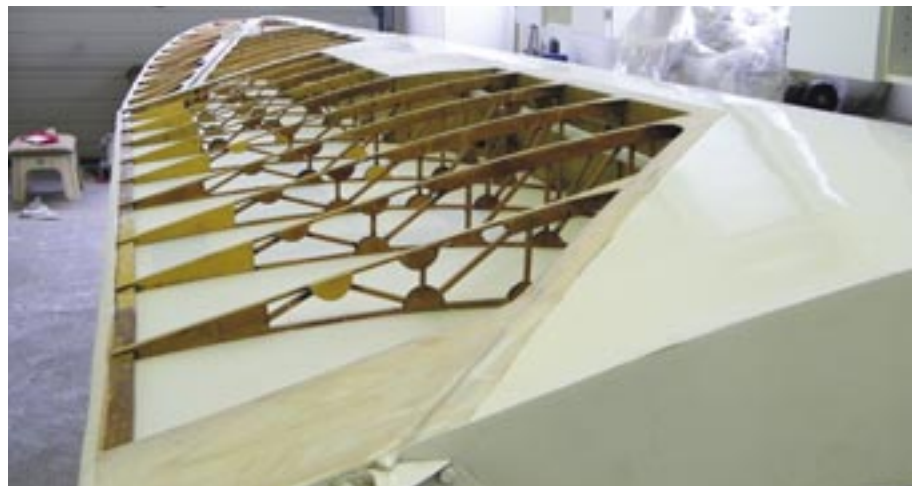
Allen, die hier auf Mausclick ein komplettes Informationsangebot erwarten, gibt Willberg Folgendes zu bedenken: "Das Forum lebt durch die Benutzer selbst, und so ist reger Input seitens aller Nutzer gefragt, um ein möglichst komplettes Angebot zu schaffen."

In einer weiteren Stufe will der Bundesausschuss hier auch Konstruktionspläne einstellen. Dafür sei natürlich das Urheberrecht zu beachten.

"Luftfahrttechnische Betriebe mit Erfahrung in der Wartung/Grundüberholung z.B. von Annex-1-Flugzeugen können hier gerne über ihren Leistungsumfang und ihre Erfahrung berichten. Wenn es letztlich noch gelingen würde, auch die Zulassungs- und Denkmalbehörden in das Forum einzubinden, würde für alle Seiten ein großer Mehrwert entstehen, aber das



Die Registrierung auf www.alteflieger.de ist Voraussetzung, um Kommentare verfassen und auf das gesamte Angebot zugreifen zu können.



Eines der erwarteten Themen wird das Bespannen der Flügel sein.

ist noch Zukunftsmusik", so der Vorsitzende des Bundesausschusses.

Ein besonderer Bereich des Forums soll sich mit Flugzeugen befassen, die entweder bereits bewegliche technische Kulturgüter sind oder bei denen die Halter überlegen, einen Schritt für eine Beantragung zu unternehmen. Ganz wichtig sei an dieser Stelle eine umfassende Inventarisierung aller zivilen historischen Segelflugzeuge, Motorsegler und Motorflugzeuge auf der Basis der Charta von Braunschweig. "Zum einen ist das Thema der beweglichen technischen Kulturgüter in der Denkmalpflege noch recht jung, zum anderen besteht die Sorge darüber, was denn noch kommt. Ein vollständiges Inventar könnte hier diese Sorge nehmen", weiß Willberg.

Wie kommt man nun in das Forum? Nachdem man die Internetadresse aufgerufen hat, muss man sich zunächst registrieren. Ohne Registrierung kann man keine Beiträge verfassen und erhält auch nur ein eingeschränktes Angebot. Die Plattform wird vom Bundesausschuss moderiert, der nur Beiträge zulässt, die inhaltlich zum Thema beitragen.

Die neue Internetplattform ist nicht festgefügt und soll und kann sich verändern oder erweitern. "Mit Sicherheit lauern gute und konstruktive Ideen unter den Liebhabern älterer Flugzeuge, es wäre schön, diese Schätze mit dem Forum heben zu können", wünscht sich Willberg.

Text/Fotos: BA Historie und Technik

Neues Steuergesetz entlastet Ehrenamt – Übungsleiterfreibetrag auf 3.000 € erhöht

In der aktuellen Situation der Corona-Pandemie gilt mehr denn je: Das Engagement von rund 300.000 ehrenamtlich tätigen Personen im bayerischen Sport ist die Grundvoraussetzung für den Sportbetrieb.

Das Jahressteuergesetz 2020 schafft nun zusätzliche Entlastung für das Ehrenamt. "Die Corona-Pandemie mit ihren Folgen für die Vereine und auch Sportfachverbände wird uns auch im laufenden Jahr weiter beschäftigen. Daher sind steuerli-

che Erleichterungen wie jetzt durch das neue Steuergesetz gerade wegen der aktuellen Situation eine wenn auch eher nur kleine, dafür aber dauerhafte, finanzielle Hilfestellung.

Bundestag und Bundesrat haben das Steuergesetz Ende 2020 verabschiedet. Es beinhaltet eine deutliche Stärkung des gemeinnützigen Sektors.

So wird im Rahmen des neuen Steuergesetzes unter anderem der Übungsleiterfreibetrag von 2.400 auf 3.000 Euro und die Ehrenamtpauschale von 720 auf 840

Euro erhöht. Ebenso wird die Grenze für den vereinfachten Nachweis von Zuwendungsbestätigungen (sog. "Spendenquittungen") von 200 auf 300 Euro erhöht. Dies beinhaltet, dass für die steuerliche Anerkennung der Kontoauszug beim Spender als Beleg ausreichend ist. Darüber hinaus wird die Besteuerungsfreigrenze für den wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb von 35.000 auf 45.000 Euro erhöht.

HM

Transparenzregister – Gebührenbefreiung für Vereine

Viele Vereine und Organisationen haben in den letzten Wochen Post von der Bundesanzeiger Verlag GmbH erhalten, die die Jahresgebühr für die Führung des Transparenzregisters feststellt.

Seit dem vergangenen Jahr können gemeinnützige Vereine mit steuerbegünstigtem Zweck nach §§ 52-54 der Abgabenordnung sich von den Gebühren per E-Mail unbürokratisch befreien lassen. Seit 2017 ist das Transparenzregister im Geldwäschegesetz §§ 18ff verankert. In dieses Register werden die wirtschaftlich Berechtigten von juristischen Personen des Privatrechts und eingetragenen Personengesellschaften eingetragen. Da die Daten der gemeinnützigen Vereine bereits im Vereinsregister hinterlegt sind, ist

eine Eintragung im Transparenzregister nicht zwingend erforderlich.

Um sich von der Gebühr befreien zu lassen, reicht es aus, wenn der Vorstand eines Vereins eine E-Mail an gebuehrenbefreiung@transparenzregister.de mit folgendem Inhalt schickt:

- formloses Antragsschreiben mit genauer Bezeichnung des antragstellenden Vereines
- Nachweis der Handlungsvollmacht des beantragenden Vorstandes, für den Verein handeln zu dürfen (Vereinsregisterauszug)
- Kopie des Personalausweises
- aktueller Freistellungsbescheid des Finanzamtes (der Antrag kann jeweils für die aufgeführten Jahre der Freistellung gestellt werden).

Die Befreiung der Gebühren erfolgt für den Zeitraum der Freistellung, muss also alle drei Jahre wiederholt werden. Der Antrag kann nicht für zurückliegende Jahre gestellt werden, wirkt sich aber auf das gesamte Jahr der Antragstellung und ggf. das folgende Jahr aus.

Da Fälschungen im Umlauf sind, bitte den Absender prüfen, denn einige Vereine haben gefälschte Rechnungen in Gestalt eines amtlichen Schreibens ähnlich dem echten "Bescheid über die Jahresgebühr für die Führung des Transparenzregisters" erhalten. Die echten Briefe erkennt man am Absender "Bundesanzeiger Verlag GmbH" mit Sitz in Köln.

DAeC-PR

NEU...NEU...NEU
irlshop
 LUFTFAHRTZUBEHÖR
 by Dieter Schwenk
www.irl-shop.de
 Dieter Schwenk e.K.
 Hauptstr.16 72525 Münsingen
 irlshop@dieterschwenk.de T:07381/938760



David Monks ist neuer FAI-Präsident

Der Brite David Monks ist der neue Präsident der Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

Bei der 114. Generalkonferenz der Internationalen Luftsport-Organisation (FAI) wurde der 53-Jährige zum Nachfolger des Neuseeländers Bob Henderson gewählt. Monks, der auch Mitglied im Deutschen Hubschrauber Club (DHC) ist, fliegt seit 1995 Helikopter und nahm erfolgreich an zahlreichen internationalen Meisterschaften teil (WM-Bronze 2008). Er war Präsi-

dent des Royal Aero Club of Great Britain, Organisator von britischen Meisterschaften und ist in seinem Heimatland auch Initiator neuer Wettbewerbsformate. Als Mitglied der FAI-Rotorflug-Kommission und langjähriges Mitglied der Luftsport-Kommission der FAI hat er die Entwicklung fliegerischer Regelwerke maßgeblich mitgeprägt.

Renate Strecker

Rechts: Der neugewählte Präsident der FAI David Monks. Foto: FAI



DAeC-Gespräch mit BMU – konstruktive Zusammenarbeit vereinbart

Mitte Januar fand auf Initiative des DAeC-Präsidenten Stefan Klett ein Spitzengespräch des DAeC mit der Staatssekretärin Rita Schwarzelühr-Sutter aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) statt.

Das Thema war, wie die Interessen des Luftsports und die des Umweltschutzes in Einklang gebracht werden können, vor allem wie Naturschutzbelange im Luftverkehrsrecht und in der Luftverkehrsverwaltung Niederschlag finden. "Effektiver Umweltschutz und aktiver Luftsport sind keinesfalls Gegensätze", betonte Stefan Klett. Entscheidend sei, geeignete Maßnahmen zu finden, die beiden Seiten gerecht wird. Staatssekretärin Rita Schwarzelühr-Sutter zeigte sich offen für enge Kooperationen. Im Gespräch dabei waren Ruth Odenbruch (Gebietsschutz, Schwerpunkt Natura2000-Gebiete), Stefanie Pfahl (Naturschutz und nachhaltige Sportausübung) und Katharina Gansera, sowie der Bundestagsabgeordnete Michael Thews. Von Seiten des Luftsports unterstützen Rechtsspezialist Christian Walther, Bundeskommission Modellflug, Alexander Krone, Umweltreferent des Luftsport-Verbandes Bayern, und DAeC-Luftraumreferent Mike Morr.

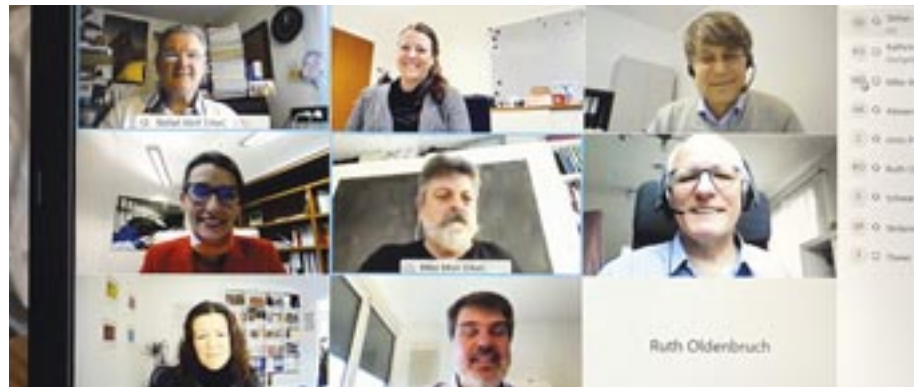
Ein Ziel des DAeC ist es, statt der problematischen Parallelität von Naturschutzrecht und Luftverkehrsrecht ein Verfahren einzuführen, nach welchem in standardisierter Weise festgestellte Naturschutzbelange von der jeweils zuständigen Naturschutzbehörde an die jeweils zuständige

Luftverkehrsbehörde transportiert wird. Der Behörde sollen dann praktikable Vorschläge unterbreitet werden.

Dieser konstruktive Vorschlag wurde von der Staatssekretärin sehr begrüßt. Bei diesem Auftaktgespräch war aus Zeitgründen noch kein naturschutzfachlicher Austausch möglich. Aber auf Arbeitsebene sollen nun weitere Gespräche ge-

führt werden. Dazu Stefan Klett: "Es kann nicht angehen, dass wir erfahren müssen, dass Untere Landschaftsbehörden und Kreisverwaltungen Luftraumbeschränkungen verfügen. Der Luftsport hat in den letzten Jahrzehnten bewiesen, dass er nachhaltig Naturschutz betreibt und da, wo nötig, maximal gesprächsbereit ist."

Text/Foto: DAeC PR



Die Teilnehmer der Besprechung mit dem BMU, bei der auch Christian Walther (oben rechts) und LVB-Umweltreferent Alexander Krone (rechts unterhalb von Ch. Walther) beteiligt waren.

DAeC
 Service und Leistung für alle Großmodelle
 Hermann-Blenk-Str. 28 Tel. +49 5 31. 2 35 40 60
 38108 Braunschweig www.daec.de
 LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

Revision LVB-Haushaltsabschluss 2021

Bevor der Jahresabschluss eines Jahres der Mitgliederversammlung zur Feststellung zugeleitet und ein Prüfungsbericht abgegeben wird, prüfen drei Revisoren die Geschäfts- und Kasselführung des Verbandes.

Während die Prüfer Matthias Balbierz und Martin Schifferer sowie LVB-Vorstand Finanzen Peter Rzytki per Videokonferenz von daheim aus an der Revision teilnahmen, war Florian Huber in die LVB-Geschäftsstelle gekommen.

Nach Einschätzung der Prüfer kann der LVB uneingeschränkt seinen finanziellen

Verpflichtungen nachkommen. Für Ereignisse und Tatsachen mit wesentlichen, wirtschaftlichen Auswirkungen habe es keinerlei Anzeichen gegeben.

In ihrer Schlussbemerkung bestätigten alle drei Revisoren die Ordnungsmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung, fügten aber auch an, dass eine Prüfung im Onlineformat kein dauerhafter Ersatz für eine detaillierte Vorortprüfung sein sollte.



Revisor Florian Huber nahm zwar auch online an der Haushaltsprüfung teil, war aber dazu in die LVB-Geschäftsstelle gekommen.

Text/Foto: HM

DAeC-Strategiepapier Kollisionsvermeidung

Der Deutsche Aero Club (DAeC), die Vereinigung Cockpit, die AOPA und die Gewerkschaft der Flugsicherung haben an Steffen Bilger, Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, ein gemeinsames Strategiepapier zur Kollisionsvermeidung im Rahmen des "German Plan for Aviation Safety" adressiert.

"Kollisionen von Luftfahrzeugen stellen insbesondere im Unteren Luftraum seit Jahren ein bisher nicht zufriedenstellend gelöstes Unfallrisiko dar", erklärt die Interessengemeinschaft ihre Motivation zu Anfang des Briefes. Zur Kollisionsvermeidung empfehlen die Autoren des Papiers aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit den "Einsatz zugelassener und erprobter Technik" und leiten daraus Folgerungen

für unbemannte und bemannte Luftfahrzeuge sowie für die Flugsicherung ab. Zusätzlich haben die Verbände den Staatssekretär und alle relevanten Stakeholder zu einem Austausch hinsichtlich der Realisierbarkeit der vorgestellten Strategie eingeladen. Das komplette Schreiben an den Staatssekretär ist auf www.daec.de veröffentlicht.

DAeC-PR

"Alte Garde" gibt nicht auf – Treffen auf Herbst verschoben

Leider müssen wir das geplante Treffen der "Alten Garde" im LVB im Frühjahr coronabedingt nochmals verschieben.

Trotzdem geben wir nicht auf und planen das Treffen nun für den 08. bis 10. Oktober 2021 (Ausweichtermin: 15. bis 17. Oktober). Einladungen werden wir dann

rechtzeitig versenden. Passt auf Euch auf und bleibt gesund!

Maria und Karl Herrmann

FRIEBE seit 1951

Luftfahrt-Ausstattung

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

BOSE AVIATION

LIGHTSPEED

Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH · City Airport · 68163 Mannheim · +49 621 - 700 189-0 · www.friebe.aero · info@friebe.aero

CAMO-Chaos oder Vereinfachung

Es hat etwas gedauert, aber nun haben sich die Allgemeine Luftfahrt und die Sportfliegerei langsam an das europäische System zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit/der "Continuing Airworthiness" gewöhnt: Also das Auseinanderfallen von "Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit" durch eine CAMO, welche die nahtlose technische Dokumentation und Überwachung von Fristen gewährleisten soll und die Instandhaltung durch einen Teil-145 oder einen M/F-Betrieb.

Allesamt geregelt ist dies in der europäischen Verordnung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, der VO (EU) Nr. 1321/2014 und ihren Anhängen. Dort vor allem die Anhänge I – der "Part" oder "Teil-M", der Anhang II – mit dem "Part 145" und für das "Freigabeberechtigte Personal" der Anhang III – mit dem "Part 66". Also Schreibbüro (CAMO) und Werkstatt (Instandhaltung) mit unterschiedlichen Genehmigungen und Prüfern deren fachliche Berechtigungen hochkompliziert über Kategorien, Unterkategorien, Systemberechtigungen, Gruppen und Luftfahrzeugmusterberechtigungen beschrieben ist. Seit Anfang des Jahres sind "neue" Anhänge der Verordnung hinzugekommen: Der "Part ML", der "Part-CAMO" und der "Part-CAO".

Die Vorgängerversion der VO (EU) Nr. 1321/2014 war die VO (EG) Nr. 2042/2003. Diese findet aufgrund einer mangelhaften Pflege der nationalen Vorschriften nach wie vor Erwähnung in der deutschen Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV). Die "Continuing Airworthiness" mancher nationalen Vorschriften leidet auch unter den häufigeren Änderungen des ohnehin schon recht komplexen EU-Luftrechts.

Genau dieser Umstand birgt aktuell auch Potenzial für Diskussionen mit dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als Genehmigungshörde für die CAMOs und CAOs beziehungsweise deren nationalen Betrieben. Denn für die national überwachten Luftfahrzeuge nach Annex I der Luftfahrt-Grundverordnung/Basic Regulation ist eine, der NfL II-50/13 entsprechende, Bekanntmachung noch nicht verfügbar. Zur Umsetzung der im Jahr 2013 geänderten LuftGerPV wurden die nationalen Anpassungen und Ergänzungen zur VO

(EG) Nr. 2042/2003 definiert und als NfL II-50/13 veröffentlicht. Ein aktuelles Pendant fehlt. Auch eine Aktualisierung der LuftGerPV steht derzeit noch aus. Diese Lücke wird hoffentlich zeitnah gefüllt werden, da ansonsten vor allem bei den im Luftsportbereich häufig anzutreffenden Annex-I-Luftfahrzeugen wie zum Beispiel historischen Flugzeugen, Nachbauten und Selbstbau-Luftfahrzeugen ein Eng-

pass droht. Aktuelle Genehmigungen gelten zwar noch, aber neue werden mangels Rechtsgrundlage wohl nicht erteilt. Doch zurück zu den "normalen" Luftfahrzeugen, also denjenigen, die den direkten EU- beziehungsweise EASA-Regulierungen zuzuordnen sind. Seit dem 24. März 2020 sind die geänderten Vorgaben der VO (EU) Nr. 1321/2014 zu beachten. Wie üblich gibt es eine Übergangszeit und



Seit März 2020 gilt die VO (EU) 1321/2014.

>> KEINE LUST ZU WARTEN?

FORD KUGA | 1.5 | ECOBOOST | 150 PS

KURZFRISTIG VERFÜGBAR!

FÜR MTL. 339€

**AB 2 WOCHEN
LIEFERZEIT**



DEIN NEUWAGEN-ABO

- // 12 Monate Vertragslaufzeit
- // 20.000 Freikilometer
- // inkl. KFZ-Versicherung & -Steuer
- // inkl. Überführungskosten & Zulassungskosten
- // Keine Anzahlung & Schlussrate
- // 24 h Schadenaufnahme

Limitiertes Angebot! Angebot gilt vorbehaltlich etwaiger Änderungen und Irrtümer. Gelieferte Fahrzeuge können von der Abbildung abweichen. 5.000 Mehrkilometer gegen Aufpreis möglich. Stand: 27.01.2021.

ICH BIN DEIN AUTO - ASS Athletic Sport Sponsoring | TEL: 0234-9512840 | WEB: www.ichbindelnauto.de



**ICH
BIN
DEIN
AUTO**

einen spätesten Zeitpunkt zum Abschluss der Änderungen. Zum Part M kommt nun der Part ML (Maintenance Light) hinzu. Mit diesem Teil soll in der technischen Überwachung die Intention der "General Aviation Roadmap" der EASA, nämlich die weitere Vereinfachung und Verschlan- kung der Regeln für die Allgemeine Luft- fahrt, umgesetzt werden. Dieser Teil gilt, soweit nicht in einem Luftfahrtunterneh- men nach VO (EG) Nr. 1008/2008 betrie- ben, für folgende Luftfahrzeuge:

- Flugzeuge mit maximaler Abflugmasse (MTOM) bis 2.730 Kilogramm
- Hubschrauber mit MTOM bis 1.200 Ki- logramm und max. vier Insassen
- sonstige ELA2-Luftfahrzeuge

Trotz der Neufassung der Regelungen gibt es keine wesentlichen Änderungen oder Erleichterungen. So dürfen auch auf Grundlage des Part ML zum Beispiel Ei- gentümer beziehungsweise Halter von ELA1- und ELA2-Luftfahrzeugen eine ein- geschränkte Instandhaltung selbst durch- führen, sofern die Luftfahrzeuge nicht ge- werblich eingesetzt werden. Diese Arbei- ten sind in der Anlage II zum Part ML be- schrieben. Bislang waren diese inhalts- gleich in Anlage 8 zum Part M (bzw. den AMC hierzu) zu finden. Ausgeschlossen davon sind weiter kritische Instandhal- tungsaufgaben, Arbeiten, die den Ausbau größerer Komponenten oder Baugruppen erfordern oder zum Beispiel nur mit Spe- zialwerkzeug oder kalibrierten Geräten durchgeführt werden können. Auch Son- deruntersuchungen, wie z.B. nach einer harten Landung, bleiben genehmigten Betrieben vorbehalten.

In Anlage III zum Part ML werden kom- plexe Instandhaltungsaufgaben beschrie- ben, die ausdrücklich nicht vom Halter in Eigenregie durchgeführt und freigegeben werden dürfen. Dies sind beispielsweise Änderungen, Reparaturen oder der Aus- tausch von Holmen aller Art, von Tragflä- chen-Hauptrippen, Motorträgern, Rum- pflängsträgern, Tragflächen- oder Leit- werksstützstreben, Sitzbefestigungen samt Schienen und Ähnliches durch Niet- en, Kleben, Laminieren oder Schweißen. Der Pilot/Eigentümer kann jedoch wie bis- her auch einfache Sichtprüfungen oder Maßnahmen durchführen, um den Allge- meinzustand, offensichtliche Schäden und den normalen Betrieb von Zelle, Mo- toren, Systemen und Komponenten zu prüfen. Eine Liste der Arbeiten, die vom (per Fluglizenz zugelassenen) Piloten/Ei-

ACHTUNG:

Mit Nfl 2-584-21 vom 27.01.21 hat das LBA eine Bekanntmachung zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014, eine Erinnerung an den Ablauftermin am 24.09.2021 und zur Implementierung der Teile-CAMO und -CAO herausgegeben. Dort ist auch die Vorgehensweise zur Überführung nationaler Betriebe in "Stand- alone"-Genehmigungen dargestellt.

gentümer durchgeführt werden können, ist den Acceptable Means of Compliance/ AMC1 zum Anhang II des Part ML zu ent- nehmen. Diese sind nach ATA-(Air Trans- port Association-)Kapitel gegliedert und EASA-seitig weiterhin leider nur in Eng- lisch verfügbar. Hier ein paar Beispiele aus der ATA-Liste: Schleppauslöseeinheit und Schleppseil-Einziehmechanismus – Reinigung, Schmierung und Schleppseil-

wechsel (ATA 09); Ausrüstung Sicher- heitsgurte – Ersatz von Sicherheitsgurten mit Ausnahme von Gurten mit Airbagsys- temen (ATA 25). In ATA 32 geht es ums Fahrwerk: Fahrwerk, Räder – Ausbau, Austausch und Wartung, einschließlich Austausch der Radlager und Schmierung. Die Liste für Flächenflugzeuge umfasst insgesamt 27 ATA-Kapitel und weit über 100 Einzelarbeiten. Um festzustellen, ob



CAMOs nach dem alten Part M wird es ab September 2021 nicht mehr geben.

etwas in Eigenverantwortung durchgeführt werden darf, hilft also nur der Blick in das AMC-Material. Für den Einsatz an kommerziellen Flugschulen (sowohl ATO als auch DTO), den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb und den gewerblichen Einsatz von Segelflugzeugen und Ballonen gibt es diese Möglichkeit nicht. Dort muss die Organisation entweder selbst über CAMO- oder CAO-Berechtigungen verfügen oder solche Betriebe unter Vertrag nehmen.

Keine CAMOs nach dem alten Part M mehr

Aber nicht nur der Halter kann oder muss sich mit neuen Regeln vertraut machen. Auch die Betriebe sind am Zug: Spätestens zum Ende der Übergangsphase ab dem 24. September 2021 wird es keine CAMOs und Instandhaltungsbetriebe nach dem alten Part M (Unterabschnitte G bzw. F) mehr geben. Alle bestehenden M/F- Instandhaltungsbetriebe und M/G-CAMOs müssen neue Genehmigungen erhalten, damit sie ihre Tätigkeit fortsetzen können. Bereits seit dem 24. September 2020 müssen Altanträge und Altverfahren zur Zulassung solcher Betriebe abgeschlossen sein. Der neue Part CAMO

und der neue Part CAO stellen eigene Anforderungen an eine CAMO und den "kombinierten Lufttüchtigkeitsbetrieb", der CAO. Ein solcher CAO-Betrieb kann, je nach Genehmigungsumfang, sowohl CAMO-Tätigkeiten, also die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, als auch Tätigkeiten eines Instandhaltungsbetriebs durchführen. Der Genehmigungsumfang kann Folgendes enthalten:

- Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- Genehmigung des Instandhaltungsprogramms
- Freigabe der Instandhaltung
- gegebenenfalls auch die Prüfung der Lufttüchtigkeit

Dies ist jedoch auf "nicht-komplexe" Luftfahrzeuge beschränkt, die nicht von einem Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden. Immerhin können dies sogar mehrmotorige Turboprop-Flugzeuge bis 5,7 Tonnen Abflugmasse sein. Das heißt, bis zum 24. September 2021 müssen alle CAMOs (sowohl für komplexe als auch für nicht-komplexe Luftfahrzeuge), die nach dem alten Part M/G genehmigt sind, mit den neuen Anforderungen nach Part CAMO übereinstimmen und damit vor



Eine CAO benötigt kein Safety Management System.



IHR ANSPRECHPARTNER SEIT 3 GENERATIONEN.



60 JAHRE
PESCHKE



Auch für Instandhaltungsbetriebe bringt die Continuing Airworthiness Veränderungen mit sich.

Fotos: Stefan Senger

allem auch ihr Handbuch (CAME) umgeschrieben haben. Dabei gelten teils erweiterte Vorgaben bezüglich Management System, Safety Management und Occurrence Reports.

Alternativ kann eine bestehende CAMO einen Antrag auf die Genehmigung nach Part CAO stellen. Und der Umfang kann, falls das Handbuch entsprechend erweitert wird und die betrieblichen und persönlichen Voraussetzungen erfüllt sind, sogar zusätzlich um die Instandhaltung, das heißt um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ergänzt werden – natürlich ebenfalls verbunden mit einem neuen, angepassten Handbuch (CAE). Gleiches gilt sinngemäß für M/F-Instandhaltungsbetriebe.

Was die CAO angeht, so sind die Anweisungen auf die General Aviation zugeschnitten. Das zu erstellende Handbuch ist zwar auch komplex und umfangreich, die CAO benötigt aber zum Beispiel kein Safety Management System, jedoch noch immer ein Qualitätssystem. Für kleine CAOs reicht dazu sogar eine sogenannte "innerbetriebliche Prüfung". Eine solche "kleine CAO" beschränkt sich dabei auf Part-ML-Luftfahrzeuge (also ELA1/ELA2), hat maximal zehn an der Instandhaltung beteiligte Mitarbeiter (bezogen auf eine Vollzeitbeschäftigung), und höchstens

fünf Personen sind an der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligt.

Auch der Genehmigungsumfang ist übersichtlicher: Für Luftfahrzeuge nach Part ML sind keine einzelnen Muster mehr im Abschnitt "Scope of Work" des Handbuchs notwendig. Stattdessen wird ein Gruppenrating in der Genehmigung vermerkt.

Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen

Seit dem 24. März 2020 gelten für die Regeln der VO(EU) Nr. 1321/2014 Part ML ebenfalls neue Anforderungen bei der Erstellung von Instandhaltungsprogrammen. Das Instandhaltungsprogramm heißt künftig auch in Deutschland AMP (Aircraft Maintenance Program). Die Abkürzung IHP (Instandhaltungsprogramm) bleibt den Annex-I-Luftfahrzeugen zumindest vorläufig erhalten. Das AMP und gegebenenfalls Änderungen müssen ab diesem Zeitpunkt

- vom Eigentümer oder Halter erklärt werden, wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges nicht von einer CAMO oder CAO geführt wird;
- oder von der für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlichen CAMO oder CAO genehmigt

werden, das heißt nicht mehr wie früher vom Luftfahrt-Bundesamt.

Eine Ausnahme von der Pflicht zur Erstellung eines AMP gibt es, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Alle vom Hersteller herausgegebenen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit werden ohne Abweichungen befolgt.
 - Alle durch Service-Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Service-Informationen abgegebenen Instandhaltungsempfehlungen, beispielsweise die Zeit zwischen Überholungen (TBO), werden ohne Abweichungen befolgt.
 - Es sind keine zusätzlichen Instandhaltungsaufgaben auszuführen, die sich aus eingebauten Geräten oder Änderungen am Luftfahrzeug ergeben oder aus am Luftfahrzeug vorgenommenen Reparaturen, Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung und flugsicherheitsrelevanten Komponenten, besonderen Betriebsgenehmigungen oder der Nutzung des Luftfahrzeugs und dem Betriebsumfeld. Das heißt also faktisch: nur zu Beginn eines Flugzeuglebenslaufes.
- Das AMP enthält unter anderem Angaben zum Eigentümer, Grundlagen des AMP (Vorgaben des Herstellers), Angaben zur Piloten-/Halter-Instandhaltung und Festlegung, ob das AMP vom Halter erklärt oder

von einer CAMO/CAO genehmigt wird. Es muss zudem entweder dezidiert die Aufgaben oder Inspektionen gemäß dem geltenden Mindestinspektionsprogramm (MIP) beschreiben oder uneingeschränkt auf die Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) verweisen, die vom "Inhaber der Entwurfsgenehmigung", also dem Entwicklungsbetrieb/Inhaber der Musterzulassung, herausgegeben werden.

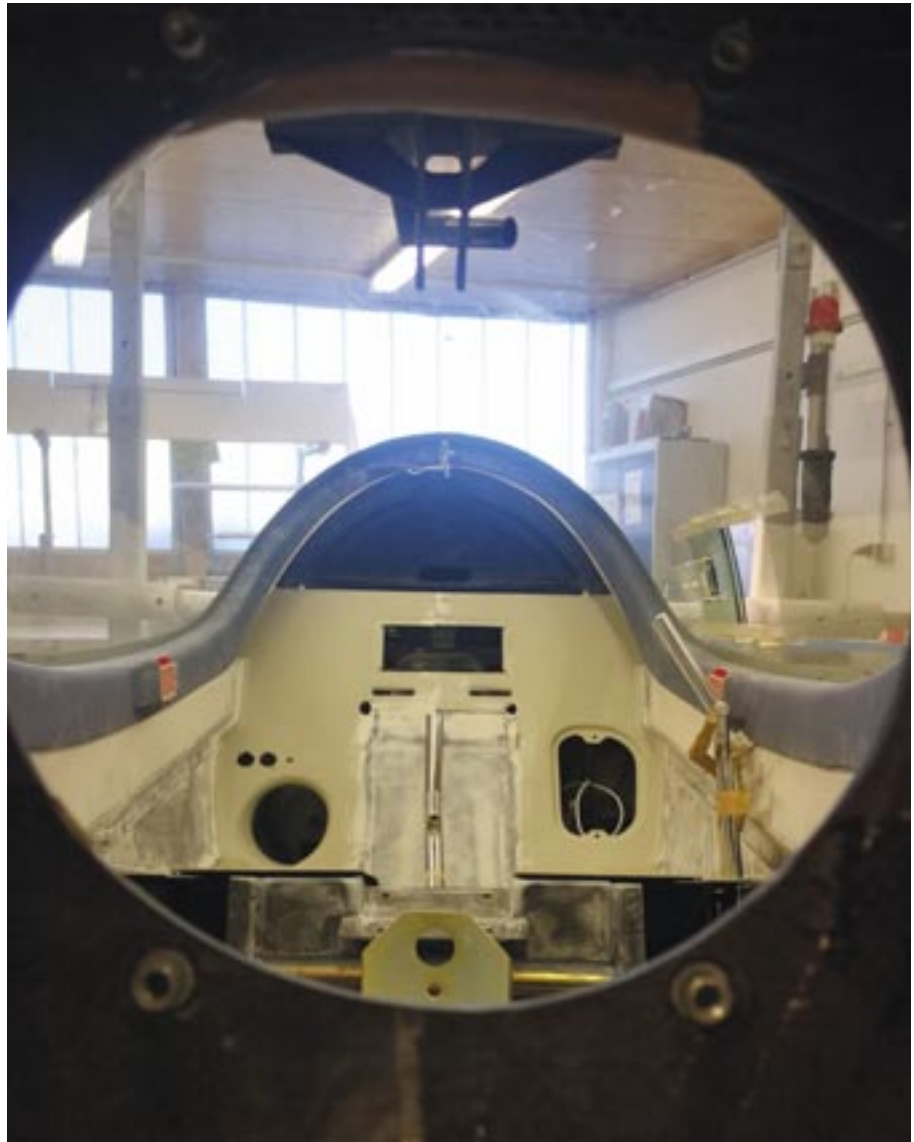
Bereits genehmigte AMPs behalten ihre Gültigkeit. Im Rahmen der jährlichen Überprüfung des AMP müssen eventuell Anpassungen vorgenommen werden. Muster-AMPs sind sowohl beim LBA als auch zum Beispiel beim DAeC auf der Homepage des Fachbereiches Technik zu finden.

Die Freigabe der Instandhaltung kann, wie bisher, von einem Instandhaltungsbetrieb nach Part 145 erteilt werden. Auch ein Betrieb nach Part CAO mit Privileg zur Instandhaltung sowie unabhängiges freigabeberechtigtes Personal mit erweitertem Berechtigungsumfang und der Pilot oder Eigentümer, soweit zulässig, können die Freigabe erklären.

Für die Prüfung der Lufttüchtigkeit gibt es künftig, je nach Einsatzbereich des Luftfahrzeuges, unterschiedliche Möglichkeiten. Für alle Luftfahrzeuge gilt: Die Prüfung der Lufttüchtigkeit kann wie bisher auch durch die Behörde oder eine CAMO erfolgen. Dazu kommt nun für die nicht-komplexen Luftfahrzeuge auch die CAO, wenn sie dieses Privileg hat. Dies kann zudem für Part-ML-Luftfahrzeuge auch durch einen reinen Instandhaltungsbetrieb bei Durchführung der 100-Stunden- oder Jahreskontrolle oder durch unabhängiges Lufttüchtigkeitsprüfpersonal (Prüfer für Jahresnachprüfung) bei Durchführung der 100-Stunden- oder Jahresinspektion erfolgen, sofern dieses über die Zusatzberechtigung zur Prüfung der Lufttüchtigkeit verfügt.

ARC-Ausstellung und Verlängerung

Bei der Ausstellung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC/Airworthiness Review Certificate) nach Part M gilt weiterhin, dass dies durch die Behörde aufgrund einer Empfehlung oder eigener Prüfung auf EASA-Form 15a erfolgt. Bei Prüfung durch eine CAMO oder CAO mit entsprechendem Privileg erfolgt dies auf Form 15b. Bei Luftfahrzeugen, die nach Part ML betreut werden, wird das ARC immer von demjenigen aus-



Eine komplexe Systematik der Regelungen bleibt bestehen, aber sie ist etwas einfacher geworden als früher.

gestellt, der die Prüfung durchgeführt hat. Eine Empfehlung an das Luftfahrt-Bundesamt entfällt. Diese Prüfung wird dann auf Form 15c bescheinigt. Die höchstens zweimalige Verlängerung eines ARC in der "überwachten Umgebung" kann nur durch die CAMO oder CAO mit dem Privileg zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfolgen, wenn unter anderem das Luftfahrzeug in den letzten zwölf Monaten fortlaufend von dieser CAMO oder CAO betreut wurde und durch einen genehmigten Instandhaltungsbetrieb instandgehalten wurde. Diese Möglichkeit entfällt im Rahmen der Pilot/Eigentümer-Instandhaltung. Auch bei der Veräußerung des Luftfahrzeuges und einem damit oft verbundenen Wechsel der CAMO oder CAO ist dies hinfällig. Reine Instandhaltungsbetriebe, also auch CAOs ohne Privileg zur Führung der Auf-

rechterhaltung der Lufttüchtigkeit, dürfen ARCs nach Part ML bei der 100-Stundenbeziehungsweise bei der Jahreskontrolle ausstellen, jedoch nicht verlängern.

Fazit: Alle diese Regelungen sind in ihrer Umsetzung trotz der immer noch komplexen Systematik einfacher als bisher. Hürden, Vorbehalte sowie hier und da auch Ungereimtheiten sind zwar programmiert, bis das Verfahren wieder selbstverständlicher wird. Das ist voraussichtlich aber ein Prozess von einigen Jahren. Die erkannte regulative Überfrachtung der Allgemeinen Luftfahrt zu ändern, ist aber ein lohnendes Ziel und erfordert eine weitere Auseinandersetzung mit den Regeln.

Frank Dörner

Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung der Redaktion des "Aerokurier".

Vernetzt bleiben im Corona-Winter

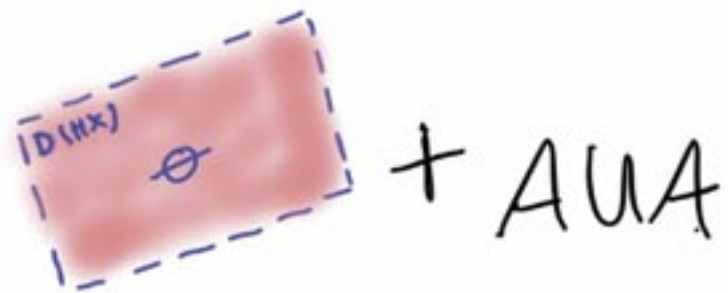
Da – wie überall – auch in der Luftsportjugend Bayern (LSJ) im Jahr 2020 keine Veranstaltungen stattfinden konnten, organisierte die LSJ im zweiten deutschlandweiten Lockdown zwei digitale Spieleabende.

Come-Together nach der Jugendleiterversammlung

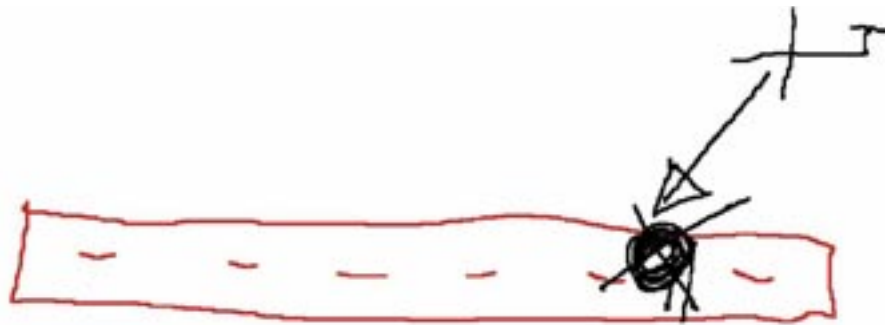
Die Luftsportjugend nahm die digitale Jugendleiterversammlung zum Anlass, den Jugendlichen noch eine persönlichere Möglichkeit zum Vernetzen zu geben. So wurde für nach der Versammlung am 27.12.2020 ein Come-Together organisiert, zu dem nicht nur die bayerischen Jugendleiter, sondern alle Jugendlichen der Vereine herzlich eingeladen waren. Die Teilnehmenden durften sich in kleinen Gruppen in Break-Out-Räumen zunächst selbst vorstellen und anhand einer Bayern-Karte erklären, woher sie kommen. Dann ging es auch schon mit den ersten Spielen los: Angeboten wurden ursprünglich Among Us (eine Art digitales "Werwolf"), Skribbl (entspricht etwa Montagsmaler), Stadt-Land-Fluss und Uno, wobei sich aber schnell Skribbl als beliebtestes Spiel herausstellte. Außerdem wurden spontan noch Räume für Hangman sowie für eine Schafkopf-Runde gegründet. Manche Teilnehmer freuten sich auch einfach, einige bekannte Gesichter wieder zu sehen und nutzten die Möglichkeit, sich zumindest digital mal wieder ungezwungen im Spezi-Raum auszutauschen. Die Veranstaltung war – trotz einiger technischer Probleme am Anfang – rundum gelungen. Nachdem bereits mehrere Anfragen über eine Wiederholung bei uns eingingen, beschloss die Luftsportjugend, im verlängerten Lockdown noch einen zweiten Spieleabend zu organisieren.

Spieleabend 2.0: Kampf der Bezirke

Dieser fand am 07.02.2021 mit einem neuen Konzept statt: Die Teilnehmenden sollten nun nicht mehr als "Einzelkämpfer", sondern gemeinsam mit ihrem Bezirk als Team auftreten, um "den besten Bezirk Bayerns" zu ermitteln. Dazu wurden die Teams vor vielfältige Aufgaben gestellt, so mussten sie nicht nur in Quizfragen ihr Wissen über fliegerische Begriffe und Zusammenhänge unter Beweis stellen, sondern auch Flugzeugtypen erraten. Die zweite Aufgabe war es, einen kurzen Videoclip aus dem Film "Höhenflüge" des



"Luftraumverletzung Skribble": Für den Begriff "Luftraumverletzung" war einer der Teilnehmer ziemlich kreativ.



"Ziellandung Skribble": Die bildliche Darstellung zum Begriff "Ziellandung". Fotos: Johanna Steil

DAeC möglichst passend und unterhaltsam neu zu vertonen.

Zu guter Letzt durften die Teams im Spiel Skribbl, das ja bereits beim Come-Together sehr beliebt war, ihr künstlerisches Können zeigen. Am Ende konnte das Team Oberpfalz vor – aufgrund der hohen Teilnehmerzahl aus Südwestbayern – zwei schwäbischen Teams den Sieg davontragen.

Auch wenn alle wieder ein persönliches Treffen herbeisehnen, haben sich solche digitale Spieleabende aufgrund der positiven Rückmeldungen der Teilnehmenden als gute Alternative in diesen ungewöhnlichen Zeiten herausgestellt. So hieß es also für die Jugendlichen: Hoffentlich bis zum nächsten Mal!

Alina Rücker



Luftsportjugend Bayern unter neuer Führung

Bei der digitalen Jugendleiterversammlung am 27. Dezember 2020 wählten die Delegierten Tanja Ziegler zur neuen Landesjugendleiterin. Ihr Stellvertreter ist Lukas Hiendlmeier.

Tanja Ziegler ist in der Luftsportjugend keine Unbekannte. Die 26-jährige ist in Hersbruck in Mittelfranken als Flugplatzkind aufgewachsen und begann mit 14 Jahren ihre Ausbildung zur Segelfliegerin. Seit 2015 ist sie als Bezirksjugendleiterin von Mittelfranken in der Luftsportjugend aktiv dabei. Im Jahr 2019 wurde Tanja zur stellvertretenden Landesjugendleiterin gewählt. Nach dem Rücktritt von Andreas Heil als Landesjugendleiter im Frühjahr 2020 führte sie die Luftsportjugend bereits kommissarisch bis zur Neuwahl. Zusammen mit ihrem Team möchte Tanja die Jugendarbeit im Verband voranbringen und Jugendliche begeistern, selbst in der Jugendarbeit aktiv zu werden.

Als neuer Stellvertreter steht ihr Lukas Hiendlmeier zur Seite. Er ist seit fünf Jahren Bezirksjugendleiter in Niederbayern und damit auch schon länger bei der Luftsportjugend dabei. Fliegerisch ist Lukas



Lukas Hiendlmeier ist der neue stellvertretende Landesjugendleiter.

in Straubing im schönen Niederbayern beheimatet. Mit dem Segelfliegen hat er ebenfalls mit 14 begonnen, mittlerweile fliegt er immer wieder bei Wettbewerben mit, bringt den Schülern als Fluglehrer aber auch gerne das Gespür für Thermik und das Fliegen bei. Lukas' Ziel als stell-



Leitet die Luftsportjugend Bayern: Tanja Ziegler. Fotos: privat

vertretender Landesjugendleiter ist es, den bayerischen Jugendlichen die Möglichkeit zu bieten, sich gegenseitig kennen zu lernen und alle Facetten des Luftsports zu entdecken.

Jonas Blahnik, Alina Rücker

Erste digitale Jugendleiterversammlung der Luftsportjugend Bayern

Viele Veranstaltungen mussten in diesem denkwürdigen Jahr 2020 in ein Online-Format umgewandelt werden. So auch die jährliche Jugendleiterversammlung der Luftsportjugend Bayern (LSJ).

Für den 27. Dezember 2020 waren die Jugendleiter der Vereine zur digitalen Jugendleiterversammlung eingeladen worden. Die Anreise dafür war denkbar kurz: Vom Sofa aufstehen, Computer oder Tablet anschalten und auf den Link klicken. Dass allerdings so viele Jugendleiter aus ganz Bayern dieser Einladung folgen würden, damit hatten die Organisatoren nicht gerechnet. Somit musste kurzerhand die Kapazität der Videokonferenz erweitert werden. Nach einigen technischen Schwierigkeiten konnte nach einer kleinen Verspätung mit der Versammlung begonnen werden. Für die Unannehmlichkeiten wollen wir uns an dieser Stelle

nochmals herzlich bei allen Teilnehmern entschuldigen.

Neuwahl der Landesjugendleitung

Die stellvertretende Landesjugendleiterin Tanja Ziegler, die nach dem Rücktritt des Landesjugendleiters Andreas Heil kommissarisch das Amt übernommen hatte, begrüßte die Anwesenden. Nach einer Vorstellungsrunde und der Feststellung der Beschlussfähigkeit folgte ein – situationsbedingt sehr kurzer – Bericht über Veranstaltungen des letzten Jahres. Nach der einstimmigen Entlastung der bisherigen Jugendleitung stand als nächstes die Neuwahl der Landesjugendleitung auf der Tagesordnung. Tanja Ziegler stellte sich als Landesjugendleiterin zur Wahl, Lukas Hiendlmeier kandidierte für die Stellvertreterfunktion.

Mit jeweils einstimmigem Votum hatte sodann die LSJ eine neue Landesjugendleitung.

Das LSJ-Jahr 2021

Im Anschluss verabschiedeten die Jugendleiter einstimmig die Haushaltsplanung für das Jahr 2021. Mit diesem geht auch die Planung des LSJ-Jahres einher. Pandemiebedingt wird es leider auch 2021 kein BAYAIRN geben können. Allerdings ist die Luftsportjugend optimistisch, gegen Saisonende die Jugendvergleichsfliegen abhalten zu können. Mehr Infos dazu folgen im Laufe des Sommers. Als letzter Tagesordnungspunkt war der Wahlvorschlag für den Vorstand Jugend- und Nachwuchsarbeit des LVB angesetzt. Aus dem Kreis der Teilnehmenden wurde erneut Jessica Paul einstimmig vorgeschlagen. Die Luftsportjugend hofft darauf, dass die LVB Jahreshauptversammlung diesem Wahlvorschlag folgt und freut sich auf ein erfolgreiches Jahr unter neuer Führung.

Alina Rücker, Jonas Blahnik

“Segelfliegen wie Gott in Frankreich”

DAeC-Multiplikatorenlehrgang 2020 in Saint Auban

Die französischen Seealpen sind seit Jahrzehnten ein Mekka für Segelflieger aus ganz Europa. Viele kennen die Gegend wie ihre Westentasche, andere – so wie wir – sind mit den Alpen bisher noch gar nicht in Berührung gekommen. Bisher.

Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, am Multiplikatoren-Lehrgang des DAeC in Saint Auban teilzunehmen. Der Lehrgang richtet sich an junge Fluglehrer mit keiner oder geringer Alpenflugerfahrung. Genau das Richtige also für uns. Wir, das sind Jonas und Simon. Normalerweise fliegen wir in Cham und Pfarrkirchen im schönen Ostbayern. Das höchste, was uns bisher so in die Quere gekommen ist, war der große Arber im Bayerischen Wald. Auch der kann mit seinen 1.456 Meter durchaus mal im Weg stehen, ist aber definitiv nicht vergleichbar mit den imposanten Erhebungen der Seealpen.

Saint Auban: Wir kommen

Mitte August ging es also los, mit zwei Segelfluganhängern und ordentlich Gepäck. Knapp 1.100 km wurden an zwei Tagen gefahren, bis wir schlussendlich bei strömendem Regen in Saint Auban ankamen. So hatten wir uns das eigentlich nicht vorgestellt. Aber nach einer guten Stunde war der Gewitterschauer durchgezogen

und wir konnten unsere Zelte aufstellen. Es sollte dann auch der einzige Regen in den knapp zwei Wochen in der Provence bleiben.

Kurz darauf wurden wir von unseren beiden Lehrgangslleitern begrüßt. Zum einen war das Gerd Weinelt, der sicherlich vielen Fliegern in Deutschland bekannt ist. Als ehemaliger Bundesjugendleiter und Ehrenpräsident des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes (BWLV) hat Gerd den Luftsport über viele Jahre geprägt. Der zweite Trainer war Janik Eggle. Auch er dürfte vielen ein Begriff sein, beispielsweise als Coach bei Jugendleiter- oder Fluglehrer-Lehrgängen.

Am Montagmorgen war erst einmal Briefing angesagt, pandemiebedingt mit Maske und täglichem Fiebermessen. “Wir werden jetzt Karten präparieren, ihr macht euch kurz mit dem Außenlandekatalog vertraut und dann treffen wir uns gleich bei den Flugzeugen zum Fliegen.” Nach einem kurzen Schockmoment wurden wir aber aufgeklärt, dass wir die ersten Tage natürlich nur doppelsitzig mit Trainer fliegen. Learning by doing stand also auf dem Programm – oder anders ausgedrückt: Rollentausch. Vom Fluglehrer zum Flugschüler. Irgendwie konnten wir wieder ein bisschen nachvollziehen, wie sich unsere eigenen Schüler im Cockpit manchmal fühlen: Zum Teil etwas

überfordert, andererseits aber auch total fasziniert.

So konnten wir am ersten Tag die nähere Umgebung kennenlernen und bekamen zu jedem Gipfel auch sofort einen Namen genannt. Wenn euch Namen wie “Lure”, “Blayeul”, “Dormillouse” oder “Auribeau” noch nichts sagen, dann seid ihr in guter Gesellschaft. Nach der Landung konnten wir die vielen, neuen Eindrücke gemütlich am wunderschönen Campingplatz ausklingen lassen.

Bereits am nächsten Tag kam für uns mehr und mehr Struktur in die schroffen Berge der Provence. Auch mit den Namen klappte es schon deutlich besser. Eine erste Erkenntnis als Flachlandflieger: Im Gebirge muss man wirklich haargenau wissen, wo man gerade ist. Und dazu gehören nun einmal teils schwer aussprechbare, französische Bergnamen.

Um die Flugtechnik in den Bergen zu vertiefen, kam es schon mal vor, dass sich der Bremsklappengriff neben uns plötzlich nach hinten bewegte, bis der Flieger wieder deutlich unter Grat war. So wurden wir von unseren Trainern “gezwungen” zu üben, auch von unten wieder aus dem Gelände hoch zu achtern. Eine Übung, die man alleine ganz sicher nicht machen würde – die aber dabei hilft, weniger in Stress zu verfallen, wenn man doch mal tief kommen sollte.



Zu Beginn des Lehrgangs galt es, die Umgebung kennenzulernen und sich einige Gipfelnamen zu merken.



Neben den oft schroffen Bergen der Provence boten sich den Piloten auch andere Anblicke.

Wechsel zum einsitzigen Fliegen

Ab dem dritten Tag erflogen wir uns jetzt auch einsitzig die "Spielwiese" der Provence. Und die ist ganz schön vielseitig: Wir flogen über Lavendelfelder auf dem Plateau de Valensole im Süden, neben schroffen Steilwänden des Parcours oder über die türkisblauen Seen Lac de Sainte-Croix und Lac de Serre-Ponçon. Aber wir wurden auch einsitzig nicht ganz allein gelassen: Über unsere zugeteilte Lehrgangs-Funkfrequenz wurden wir im Flug von unseren Trainern gecoacht. Auf was jedoch verzichtet wurde, war ge-

meinsamer Teamflug. Denn die Philosophie im Lehrgang lautete: Nur durch eigene Entscheidungen und basierend auf den vermittelten Kenntnissen lernt man, was es ausmacht, in den Alpen zu fliegen. Genauso gehörte zum sicheren, gecoachten Fliegen die regelmäßige Abfrage der aktuellen Position. Da wären wir wieder bei den Bergnamen, die wir mittlerweile größtenteils verinnerlicht hatten. Naja – zumindest fast – manchmal mussten wir doch noch in der Karte spicken. Auch in der täglichen Theorie-Session wurde jeden Morgen so einiges behan-

delt: Wie funktionieren die Windsysteme? Was sind Besonderheiten der Luftraumsituation in Frankreich? Aber nicht nur die angenehmen Themen wurden angesprochen. Die Analyse von Unfällen und deren Vermeidung stand ebenso auf der Tagesordnung. Dazu gesellten sich allgemeine Themen für uns Fluglehrer, wie die neue Lizenzgebung nach SFCL. Eines der Pflichtthemen, um auch die Voraussetzungen für eine FI(S)-Fortbildung zu erfüllen.

Nach fünf fordernden, aber auch wunderschönen Flugtagen beschloss der ge-



Die Teilnehmer des Multiplikatorenlehrgangs.



Täglich hatten die Piloten neue imposante Aussichten.

samte Lehrgang, bei schwächerem Wetter zwei Tage Auszeit zu nehmen. So ging es an einem Tag im Auto entlang der klassischen Flugrouten und wir konnten die Landfelder und die anderen Flugplätze auch mal vom Boden aus betrachten. Bislang kannten wir diese nur von oben und aus dem Außenlandekatalog. Eine Erfahrung, die im Falle einer Außenlandung definitiv hilft und die wir jedem Alpenflieger nur wärmstens empfehlen können. Vor allem, wenn man unterwegs noch an einem Eiscafé Halt machen kann.

Der zweite freie Tag wurde zur Erholung genutzt: Wandern, Verdun-Schlucht oder baden im Mittelmeer standen auf dem Programm.

Zweite Woche mit Wellenflug und Sauerstoff

Pünktlich zur zweiten Woche wurde der Wind etwas stärker, so dass wir sowohl in der Theorie als auch in der Praxis auf eine weitere Facette der Alpenfliegerei eingehen konnten: Wellenflug sowie der Flug mit Sauerstoff. Eine wahnsinnig schöne Erfahrung, die von Kontrasten geprägt ist. Zunächst der Kampf mit den turbulenten Rotoren, die hier in Südfrankreich aus der Thermik erfolgen werden können. Anschließend folgt dann die Belohnung durch das absolut ruhige, laminare Steigen. Etwas ganz Besonderes, genauso wie das Fliegen in diesen Höhen an sich. Bis weit über 4.000 Meter, teilweise sogar bis FL195 konnten wir einige

Wellen ausfliegen und so die schöne Provence von ganz weit oben anschauen. Auch das ist ein Kontrast zur felsnahen Fliegerei an den normalen Alpenflugtagen.

Die zweite Woche neigte sich langsam dem Ende zu, als uns leider eine schlechte Nachricht erreichte: Die Bundesregierung hat die gesamte Region Provence-Alpes-Côte d'Azur zum Corona-Risikogebiet erklärt. Obwohl sich das Infektionsgeschehen zu diesem Zeitpunkt fast ausschließlich an der Mittelmeerküste abspielte, hieß dies für uns: Pflichttest und anschließend häusliche Quarantäne bis zum negativen Testergebnis. Das eigens für Frankreich-Rückkehrer eingerichtete Testzentrum an der Autobahn bei Freiburg im Breisgau lag aber ohnehin fast bei allen Teilnehmern auf der Reiseroute und konnte sogar mit Segelflug-Anhänger bequem durchfahren werden.

Alle bekamen noch am Wochenende das negative Testergebnis. Dass sich am Flugplatz in Saint Auban nach unserem Kenntnisstand in der gesamten Saison kein Urlauber angesteckt hat, lag mit Sicherheit auch am strengen Hygienekonzept des CNVV.

Zum Abschluss kam der (Corona-) Test

Nach zwei ereignisreichen Wochen stand für alle Teilnehmer fest: Es war ganz sicher nicht der letzte Aufenthalt in den französischen Seealpen – möglicher-



Alle Lehrgangsteilnehmer konnten ihr digitales Fotoarchiv mit schönen Bildern erweitern.



Per zugeteilter Lehrgangs-Funkfrequenz erfolgte das Coaching der Trainer.

Fotos: Pascal Betz, Janik Egger

weise in ein paar Jahren auch auf der anderen Seite: als Trainer für den eigenen Verein oder eine Jugendgruppe. So, wie es das Ziel des Lehrgangs ist: Multiplikatoren ausbilden und ihnen das Rüstzeug mitgeben, um später einmal selbst die Schönheit der Alpenfliegerei vermitteln zu können. Allerdings mit einem großen Fokus auf die Sicherheit und ohne die Risiken bei der Fliegerei im Gebirge zu vergessen.

An dieser Stelle wollen wir uns ganz herzlich bei Gerd und Janik für den menschlich wie fachlich tollen Lehrgang bedanken. Auch dafür, dass die beiden seit vielen Jahren Fluglehrern ermöglichen, mal über den eigenen Tellerrand hinaus zu blicken und in einer landschaftlich wahnsinnig imposanten Umgebung sicher die Vielfalt der Alpenfliegerei kennenzulernen.

Ihr seid selbst junge, engagierte Fluglehrer und möchtet euch mal den Traum vom

Alpenfliegen erfüllen? Der Multiplikatorenlehrgang 2021 wird vom 15. bis 28. August 2021 stattfinden. Die Anmeldung erfolgt über die Geschäftsstelle der Luftsportjugend des DAeC in Braunschweig. Wir jedenfalls können den Lehrgang nur wärmstens ans Herz legen und freuen uns schon jetzt auf den nächsten Besuch in der Provence!

Jonas Blahnik, Simon Wachter

Lena Etzkorn neue DAeC-Bundesjugendleiterin

Aufgrund der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen fand die Herbsttagung der DAeC-Luftsportjugend in diesem Jahr digital statt.

In nur zwei Stunden bewältigten die Teilnehmer ein wahres Mammutprogramm, zu dem auch die Wahl der Bundesjugendleitung gehörte. Besonderer Gast in der Runde war DAeC-Präsident Stefan Klett. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde und einem Grußwort des DAeC-Präsidenten ging es prompt ans "Eingemachte". Lena Etzkorn ist neue und quasi alte Bundesjugendleiterin. Sie hatte das Amt seit einigen Monaten bereits kommissarisch ausgeübt.

Julia Jansen, die im Frühjahr 2021 wieder von ihrem mehrjährigen Aufenthalt in den USA nach Deutschland zurückkehrt, ist weiterhin als stellvertretendes Mitglied in

der Bundesjugendleitung tätig. Neu dazu stößt Niklas Ulrich. Neben seiner unterstützenden Aufgabe in der Öffentlichkeitsarbeit wird er nun als stellvertretender Bundesjugendleiter agieren. Fabian Finster vervollständigt das Team, das er bereits seit vielen Jahren als stellvertretender Bundesjugendleiter begleitet.

Max Heilmann, der das Amt des Bundesjugendleiters seit 2016 innehatte, hat zwar die Bundesjugendleitung verlassen, aber nicht den Jugendausschuss. Diesen wird er weiterhin im Team "Jugend fliegt" tatkräftig unterstützen. Außerdem bleibt Heilmann der Jugend als Referent Segelflug erhalten.

Weitere Themen der Konferenz bildeten der Rückblick auf das "Corona-Jahr 2020" und der Finanzbericht. Auch das Projekt in 2021 "Jugend fliegt" stand auf der Agenda. Die Luftsportjugend hofft, dass

die Veranstaltung trotz der Pandemie stattfinden kann.

Christian Mannsbart



Die neue DAeC-Bundesjugendleiterin Lena Etzkorn.

Foto: DAeC



Eindeutig erkennbar, was im Anhänger "steckt".

LVB-Förderflugzeug LS8 neo neu vergeben

Jakob Edmaier und Tom Wetzel waren 2020 die glücklichen Nutzer des Förderflugzeugs des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) vom Typ LS8 neo, kurz der "BY" oder M1.

Los ging das Jahr für Jakob Anfang März mit einem ersten Testflug, bevor dann erst mal die pandemiebedingte Zwangspause kam. Mitte Mai fand zunächst eine Streckenflugwoche in Hayingen statt, bei der

er Strecken bis über 700 km erfliegen konnte. Für Tom war es dann Anfang Juni endlich soweit und er konnte in Ohlstadt zu seinem ersten "BY"-Flug aufbrechen, bei dem er eine Distanz von knapp 700 km erreichte. Am Tag darauf war die Wetterlage sogar noch besser, und es ging bis in die Dolomiten und zurück mit 900 km auf der Uhr wieder nach Hause. Das persönliche Highlight von Jakob war Mitte Juli bei einem Flug über 925 km, gestartet

vom Stillberghof in Donauwörth. Tom's Saisonhöhepunkt war die Teilnahme am Frankensprint, bei dem er zwar nur einen mittleren zehnten Platz erreichen konnte, aber trotzdem unglaublich viel an Erfahrung mitgenommen hat. Danach ging es für ihn noch nach Puimoisson und er konnte die Saison noch bis weit in den September hinein entspannt ausklingen lassen. Die LVB-Segelflugkommission hat sich entschieden, für 2021 das Förder-



Nils Schlautmann ist beim FLC Schwandorf beheimatet. Foto: privat



Fliegt bei der SFG Manching: Mike Bauer. Foto: privat



Trotz coronabedingter Pause gelangen mit der LS8 in 2020 einige beeindruckende Flüge.



Das LVB-Förderflugzeug LS8.neo.

flugzeug an Mike Bauer und Nils Schlautmann zu vergeben.

Mike Bauer fliegt bei der SFG Manching. Der 24 Jahre alte Fluggerätemechaniker und Luft- und Raumfahrt Student wohnt in München. Durch seine Leistungen bei der Deutschen Meisterschaft der Junioren 2018 konnte sich Mike für den C-Kader qualifizieren und 2019 bei den Deutschen Meisterschaften in Zwickau den 5. Platz belegen. Hierdurch wurde ihm 2020 der Nimbus 4 des DAeC zugesprochen. Mit diesem konnte Mike neben zahlreichen großen Flügen unter anderem auch zwei angemeldete 1.000 km FAI Dreiecke absolvieren. Mit der "BY" möchte Mike aufbauend auf den Leistungen aus dem Vorjahr bei den C- und D-Kader Trainingslagern teilnehmen sowie auch dezentral in der DMSt gute Leistungen erbringen.

Nils Schlautmann ist 21 Jahre alt und studiert Aerospace im Master an der Techni-

schen Universität München. Ursprünglich aus Hessen ist er 2017 zum Studieren nach Bayern gezogen und seitdem in seinem neuen Verein, dem FLC Schwandorf, beheimatet. Hier nutzte er die guten Streckenflugbedingungen sowie die Förderung des Bayerischen D-Kaders, um neue persönliche Bestleistungen zu erzielen. Neben mehreren 900 km-Flügen in der dezentralen Wertung konnte er auch bei mehreren zentralen Wettbewerben vielversprechende Leistungen erzielen. In 2021 möchte Nils mit der "BY" an mehreren zentralen Wettbewerben – unter anderem an der Junioren DM – teilnehmen. Weiterhin stehen eine Vielzahl an dezentralen Trainingsflügen auf dem Programm.

Wir wünschen unseren Nachfolgern Mike und Nils ganz viel Spaß mit der frisch lackierten LS8 neo.

Text/Fotos: Jakob Edmaier, Tom Wetzel

LIMA- und AlpenLIMA Lehrgangsangebote 2021

Zweistufiges LIMA Konzept

<p style="text-align: center;">LIMA für Scheinneulinge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Heranführen an den Streckenflug • Finden des optimalen Steigens • Die Außenlandung (Praxis und Theorie) • Beachtung von meteorologischen, topographischen und geologischen Gegebenheiten • Einführung und Grundlagen des Team- und Streckenflugs 	<p style="text-align: center;">LIMA für Streckenflugambitionierte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Streckenflugerfahrung • Verfeinern des Teamflug • Einführung und Taktik im Wettbewerbsflug • größere Strecken im Teamflug • Ggf. erste Schritte Richtung D-Kader
--	--

Die Sportsparte Segelflug des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) bietet auch 2021 wieder LIMA-Lehrgänge für LVB-Mitglieder an.

reich Segelflug veröffentlicht. Die Anmeldungen können einfach über das Seminartool in "Vereinsflieger" vorgenommen werden.

Wir hoffen, dass aufgrund der Corona-Krise der LIMA I stattfinden kann.

BO

Ein LIMA I für Einsteiger ist vom 29. Mai bis 05. Juni beim LSC Kitzingen geplant. Fast genau zwei Monate später findet vom 07. bis 14. August der LIMA II für Fortgeschrittene in Schwabach statt. Komplettiert wird das Lehrgangsangebot auch in 2021 mit einem AlpenLIMA. Vom 10. bis 16. Juli ist der Veranstaltungsort hierfür der Flugplatz Ohlstadt-Pömetried bei der Sportfliegergemeinschaft Werdenfels. Die entsprechenden Ausschreibungen sind auf der LVB-Homepage im Be-



B4Takeoff.net
Dein elektronisches Flugbuch

GPS-Tracking von Flügen,
Lizenzüberwachung,
Instandhaltung
und vieles mehr...



DMSt 2021 – Fit for the Future mit WeGlide



Die DMSt wird ab 2021 von WeGlide ausgewertet. WeGlide ist ein neues Online-Portal für den Segelflug, das seit Januar 2021 online ist und mit modernsten Technologien eine interaktive und soziale Plattform darstellt, die

Pilot*innen ungeahnte Möglichkeiten bietet und den Segelflugsport in die Zukunft begleiten wird.

Mit der Einführung von WeGlide hat die Bundekommission Segelflug das Regelwerk aufgefrischt und einige Neuerungen eingeführt, um die DMSt für die nähere Zukunft attraktiver zu gestalten.

Streckenberechnung nach dem WGS84 Ellipsoid

Die Flüge werden mit dem System der WGS 84 Koordinaten-Bestimmung berechnet. Damit ist gewährleistet, dass zwischen den gängigen Streckenplanungstools und der Auswertung keine bzw. keine signifikanten Differenzen entstehen. Bislang wurde für die Ermittlung der Strecken ein einfacheres Kugelmodell ver-

wendet. Die schnelleren Berechnungszeiten gingen allerdings zu Lasten der Genauigkeit, da die Kugel nur eine etwas gröbere Näherung an das Ellipsoid der Erde ist. Je länger die Strecke desto größer die Abweichung. Bei einem 1.000 km-Flug können sich dadurch einige Kilometer Differenz ergeben.

Aufgabenplaner

Pilot*innen können in WeGlide-Aufgaben selber planen, bestehende Aufgaben hochladen oder Aufgaben anderer Pilot*innen auswählen. Mit einem Klick werden diese vor Flugbeginn deklariert. Dies lässt sich auch kurz vor dem Start mit dem Handy erledigen.

Streckenwertungen

Der bisherige Bonus für angemeldete Flüge von 30 % wird beibehalten. Ebenso gibt es weiterhin für ein Dreieck und Viereck wie bisher einen zusätzlichen Bonus von 40 %.

Viel debattiert wurde darüber, was 'flächiges Fliegen' bedeutet. Am Ende wurde sich darauf verständigt, auch wieder Ziel-Rückkehr-Flüge zur Wertung hinzuzufügen und diese mit einem Bonus von 30 % für freie bzw. 60 % für angemeldete Flüge zu versehen.

Wer sich also weit von seinem Flugplatz entfernt und unterschiedlichste Wetterräume durchquert, hat in Zukunft die Chance, sich vorne in den Ranglisten wiederzufinden.

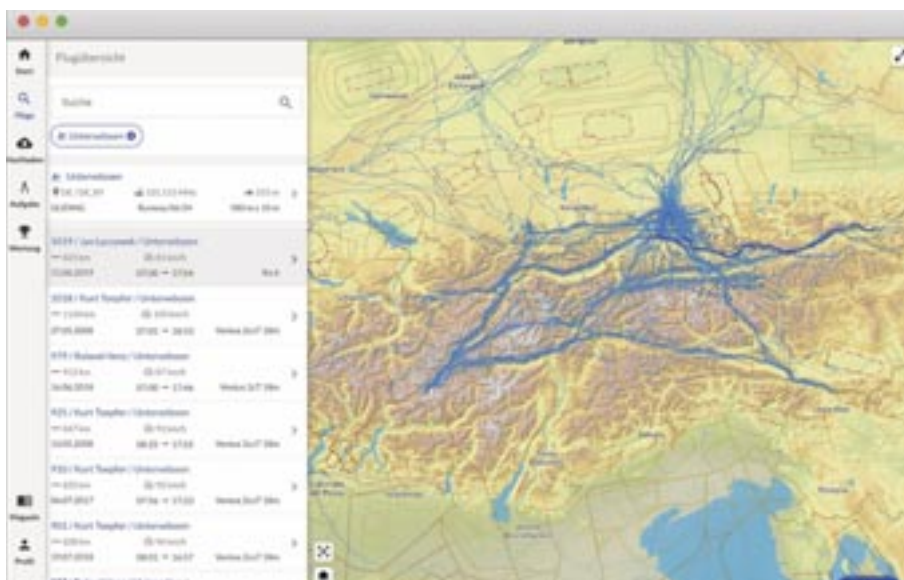
Auch angemeldete Mehrfach-Umrundungen von Drei- und Vierecken sind wieder möglich und werden zusätzlich zum Anmeldebonus von 30 % mit einem Bonus von 20 % bewertet.

Geschwindigkeitswertungen

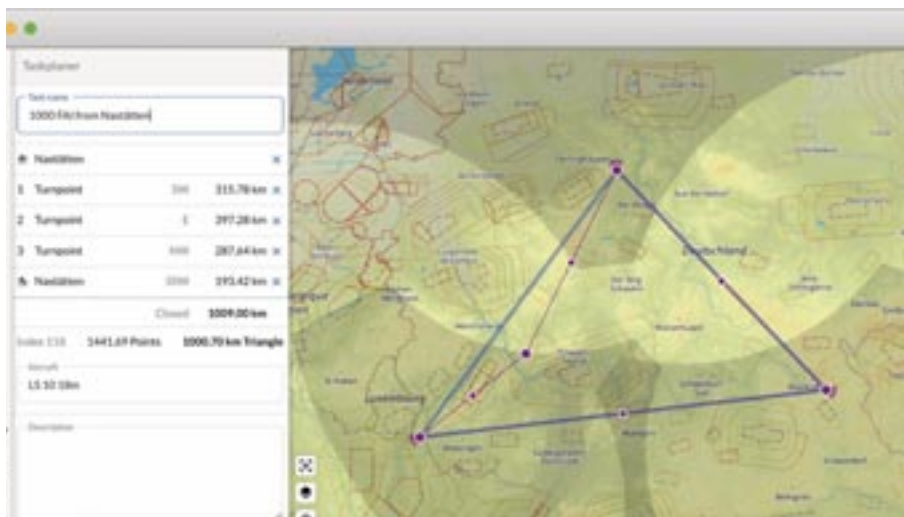
Die DMSt 2021 wird erstmals neben der Streckenwertung auch eine Geschwindigkeitswertung beinhalten. Über einen Zeitraum von zwei Stunden werden die schnellsten drei Schenkel gewertet. Dabei ist es unerheblich, ob die Landung auf dem Startplatz erfolgt oder nicht. Die Wendepunkte der Geschwindigkeitswertung müssen zudem nicht den Wendepunkten der Streckenwertung entsprechen, sondern werden eigens optimiert.

Frauen und Junior*innen

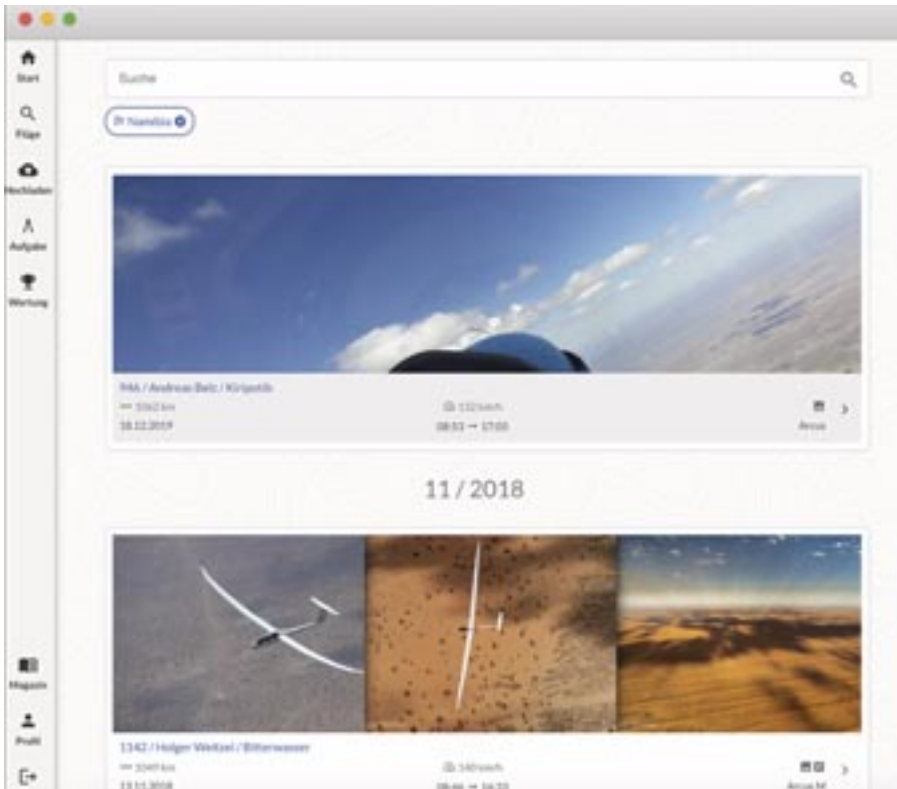
Sowohl in der Frauen- als auch in der Juniorenwertung gibt es ab dieser Saison



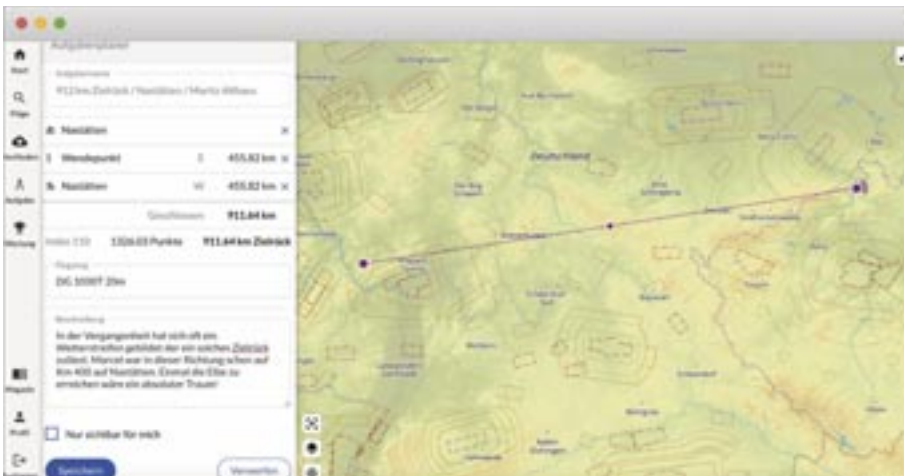
Populäre Routen in den Alpen kann man durch die Filtermöglichkeit angezeigt bekommen.



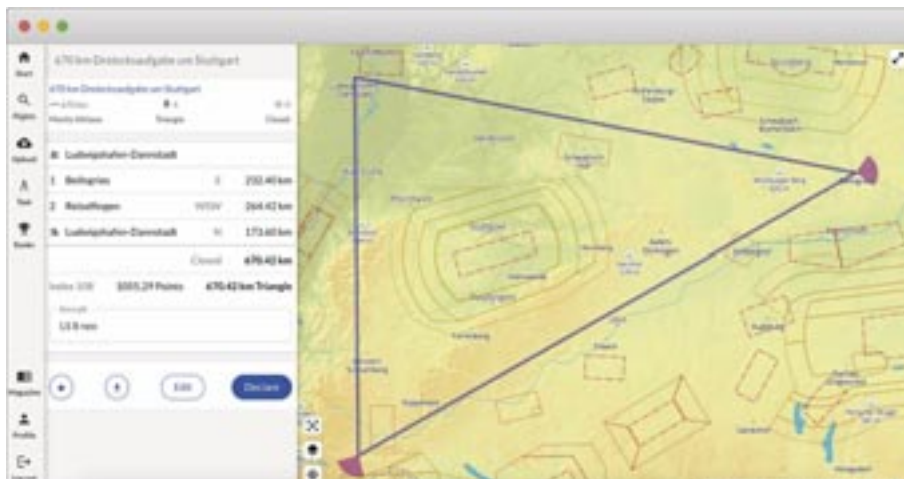
Aufgabenplaner mit Dreieckssektoren.



Geschichten lassen sich nach Pilot, Region und vielen weiteren Filtern durchsuchen.



Angemeldete Zielrückflüge werden mit Faktor 1.6 bewertet.



Aufgaben können deklariert und "geliked" werden.

Fotos: WeGlide

nur noch eine klassenübergreifende Rangliste. Die Zusammenlegung der verschiedenen Klassen soll eine bessere Vergleichbarkeit ermöglichen.

Gerade im Juniorenbereich zeigte sich in der Vergangenheit, dass oft mit verschiedenen Flugzeugtypen geflogen wurde, was es schwierig machte, drei Flüge in einer Klasse zusammenzubekommen. Zudem gehen Flüge im Doppelsitzer mit zwei Junior*innen bzw. zwei Frauen zukünftig auch in die Junioren- bzw. Frauenerwertung ein.

Teamwertungen

Neu in das Regelwerk aufgenommen wird auch die Teamwertung. Drei Teilnehmer eines Vereines bilden mit ihrem punkthöchsten Streckenflug ein Team. Mehrere Teams pro Verein sind möglich.

DMSt-Bundesliga

Mit der DMSt-Bundesliga, die die bisherige Vereinswertung ersetzt, wird vom DAeC eine Wochenend-Wertung für Vereine geschaffen, in die sowohl Strecken- als auch Geschwindigkeitspunkte eingehen. Ziel ist, die unterschiedlichen fliegerischen Schwerpunkte der Pilot*innen eines Vereines in einer Wertung zusammenzuführen.

Diese Wochenend-Wertung setzt sich zusammen aus den drei schnellsten Flügen eines Vereines und den drei punkthöchsten DMSt-Flügen des Vereines. Die DMSt-Punkte gehen mit einem Faktor von 10 % in die Wertung ein. Dabei können Flüge sowohl für die Geschwindigkeits- als auch für die Streckenwertung herangezogen werden. In den kommenden Wochen wird es dazu weitere Infos geben.

In 2021 startet die Vereinsliga am 01./02. Mai 2021 und wird am 17./18. August 2021 ausgetragen. Die Saison 2021 ist als Qualifikationsjahr gedacht. Ab der Saison 2022 ist ein grundsätzlich neues Liga-Konzept geplant, in dem Vereine in Gruppen "gegen-einander" antreten. Die konkrete Ausgestaltung ist noch in Diskussion. Die Bundeskommission Segelflug freut sich, nun eine attraktive Vereinswertung als Teil der Deutschen Meisterschaft zu bieten und ist davon überzeugt, dass dieses Konzept den Vereinen auch in der Öffentlichkeitsarbeit neue Möglichkeiten bietet.

Such- und Filtermöglichkeiten

Es ist schön zu sehen, wie sich die Plattform allmählich mit Leben füllt. Zahlreiche

Flüge wurden beispielsweise aus den Alpen hochgeladen. Wird ein solcher Filter in der Liste eingegeben und die Liste nach unten gescrollt, so werden bis zu 2.000 Flüge gleichzeitig auf die Karte geladen. Dabei kann nicht nur nach Flugplätzen, sondern auch nach Vereinen, Regionen, Ländern oder Flugzeugen gesucht werden. Filter können zudem beliebig kombiniert werden.

Geschichten

Seit dem Jahreswechsel wurden in WeGlide von mehr als 1.000 Pilot*innen bereits über 10.000 Flüge hochgeladen. Viele von ihnen haben Bilder zu ihren Flügen hinzugefügt und lassen WeGlide so

zu einer lebendigen Plattform heranwachsen.

Es gibt außerdem eine Suchfunktion, mit der sich Geschichten nach Orten und Regionen durchsuchen lassen.

Fazit

Mit der neu gestalteten DMSt wurden viele Wünsche von Piloten aufgenommen und das Regelwerk für das flächige Streckenfliegen attraktiver gestaltet. Über die Aufnahme der Geschwindigkeitswertung in das DMSt-Regelwerk werden auch die Pilot*innen erreicht, die eher Interesse an kurzweiligen, geschwindigkeitsoptimierten Flügen haben. Die DMSt Bundesliga nimmt das erfolgreiche Liga Konzept des

OLC auf, kombiniert es aber mit dem flächigen Fliegen, um damit dem Streckenfluggedanken mehr gerecht zu werden.

Darüber hinaus bietet das online Portal WeGlide als Auswerteportal der DMSt mit der Möglichkeit des unbegrenzten Herunterladens von Flügen, mit sehr vielen Auswerte- und Filtermöglichkeiten, auch ein echtes Wissens- und Weiterbildungsportal für alle Streckensegelflieger zu werden. Das gilt umso mehr, da WeGlide nicht nur auf Deutschland fokussiert ist, sondern eine weltweite Online-Plattform für den Segelflug darstellt.

Thomas Kuhn

DMST-Start auf 01. April 2021 verschoben

Die Bundeskommission Segelflug (Buko-Seg) hat aufgrund der Corona Situation den Beginn der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) verschoben.

Ursprünglich war der Start für den 01. März geplant, wegen der nach wie vor in fast allen Bundesländern geltenden Verbote bzw. weitreichenden Beschränkungen für die Sportausübung hat die Buko-

Seg entschieden, den DMSt-Auftakt auf den 01. April zu verschieben.

HM

Takeoff – neue App zur Flugerfassung

Bereits seit Januar 2020 ist im App Store und bei Google Play eine neue Luftsport-App verfügbar.

B4Takeoff bietet sowohl Berufs- als auch Privatpiloten sämtlicher Sparten eine Vielzahl an Funktionen, wobei besonders die Flugaufzeichnung mittels GPS heraussticht. Nachdem das gewünschte Luftfahrzeug angelegt und ausgewählt wurde, kann es schon losgehen. Die App erkennt automatisch Block- und Flugzeiten, Start- und Landeplatz sowie Zwischenlandungen und Touch-and-Goes. Die so erfassten Flüge kann der Nutzer in sein digitales Flugbuch übertragen. Der Flugweg wird gespeichert und ist jederzeit mit Höhenprofil und Geschwindigkeit über Grund einsehbar. Für jedes Luftfahrzeug wird ein QR-Code bereitgestellt, der ausgedruckt und an Bord platziert werden kann. Durch das Einlesen des Codes wird die Flugaufzeichnung gestartet, ohne dass es weiterer Eingaben bedarf. Durch eine Partnerschaft mit Vereinsflieger können dessen Nutzer ihre Flüge komfortabel in die jeweils andere Anwendung übertragen. Zusätzlich bietet B4Takeoff dem Piloten die Möglichkeit, seine Lizenzen und Me-

dicals einzupflegen sowie deren Gültigkeit zu überwachen. Unter anderem werden

die Angaben zur Besatzung, die Flugzeit und die Anzahl der Starts und Landungen



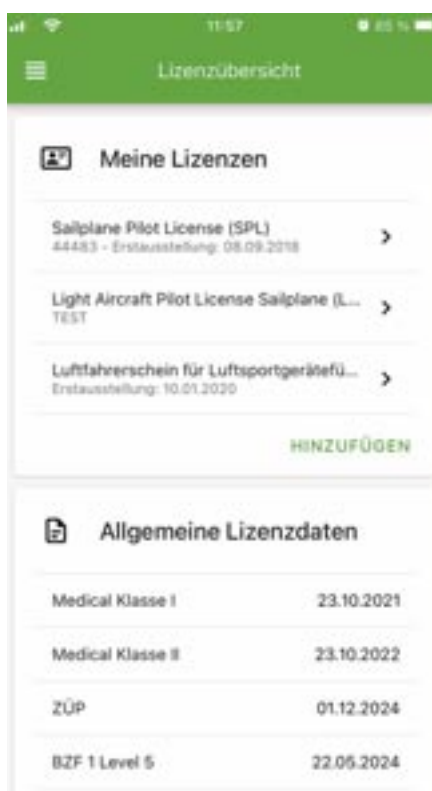
Die Flugerfassung ist übersichtlich strukturiert.



Übersichtliche Anzeige zum Trainingsstand.



Das System bietet eine übersichtliche Darstellung aller Flüge.



Mit dem Blick auf die eigenen Lizenzen hat man auch die Gültigkeiten im Blick.



Mit der Flugaufzeichnung kann man sich selbst "verfolgen".

ausgewertet, um anzuzeigen, ob alle Bedingungen zur Ausübung der Lizenzrechte erfüllt sind. Vorbereitend auf die Anerkennung elektronischer Flugbücher wurden bereits die folgenden Funktionen implementiert: Ausschnitte von Flugbüchern können für Behörden zur Einsichtnahme und Prüfung freigegeben werden, Korrekturen an Flügen werden nachweislich in einer Historie protokolliert und Schulungsflüge können durch den Lehrer direkt auf einem Smartphone oder Tablet signiert werden. Außerdem bietet die Plattform die Möglichkeit sich mit anderen Piloten zu verknüpfen. So können zum Beispiel Haltergemeinschaften ein gemeinsames Bordbuch pflegen und Instandhaltungsmaßnahmen überwachen.

Ergänzend zu der App stehen auf der Internetseite www.b4takeoff.net weitere Funktionen zur Verfügung, wie beispielsweise statistische Auswertungen und die Anlage von Checklisten. Regelmäßig werden Updates veröffentlicht, die den Funktionsumfang erweitern und optimieren. Hierbei werden Anregungen der Nutzer gerne berücksichtigt.

Der Einstieg in die App ist kostenlos und unverbindlich. 90 Tage lang können alle Funktionen ausgiebig getestet werden. Danach besteht die Möglichkeit ein Jahresabonnement abzuschließen oder die kostenfreie, im Umfang reduzierte Version zu nutzen.

Text/Fotos: Manuela Breitenbach



Für jedes Luftfahrzeug wird ein QR-Code bereitgestellt.

Keine ATO-Umlage für 2020

Auch der Schulbetrieb in der ATO (Approved Training Organisations) des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) war im vergangenen Jahr durch die Corona-Beschränkungen teilweise stark beeinträchtigt.

Über 120 LVB-Vereine sind in der LVB-ATO zur Ausbildung in den Sparten Se-

gelflug, Motorflug und Freiballon zusammengefasst. In Abhängigkeit von der Anzahl der je Verein gemeldeten Fluglehrer, Flugschüler und Luftfahrzeugen sind in den vergangenen Jahren die Kosten für beispielsweise Auditierungen sowie Kosten der Luftämter für Überprüfungen u.a. über eine ATO-Umlage auf die beteiligten Vereine verteilt worden.

Der LVB-Vorstand hat sich heuer dem Vorschlag des Vorstandes Finanzen Peter Rzytki angeschlossen, für das abgelaufene Jahr 2020 keine ATO-Umlage den Vereinen in Rechnung zu stellen.

HM

Frank Strewinsky neuer Co-Bundestrainer der Sportsoldaten

Der Segelflug-Bundestrainer Wollie Beyer hat das Trainer-Team zur Betreuung der Sportfördergruppe der Bundeswehr neu strukturiert.

Neuer Co-Bundestrainer der Sportsoldaten ist Frank Strewinsky. Das Team wird unterstützt von Marcus Dawert und Arnaud Heffer. Am 11. Januar sind vier Sportsoldaten mit ihrer Grundausbildung in die Saison 2021 gestartet.

Nach Jahren der sehr erfolgreichen Betreuung der Sportsoldaten in der Sportfördergruppe der Bundeswehr schied der Co-Bundestrainer und Vorsitzende des Referates Sports, Ulrich Gmelin, zum Jahresende 2020 aus den Ämtern aus. Mehr auf www.sportsoldaten-segelflug.eu.

Text/Foto: DAeC PR

Rechts: Der neue Co-Bundestrainer der Sportsoldaten: Frank Strewinsky.



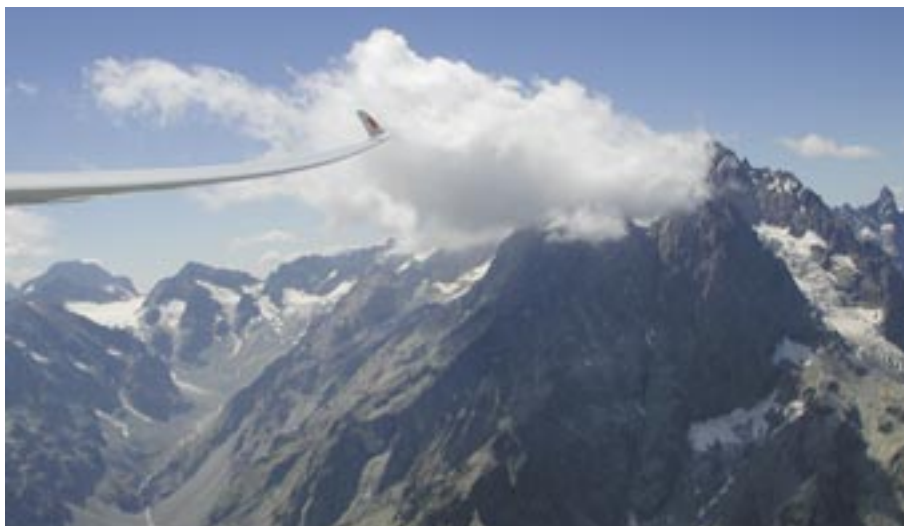
Alpenflugeinweisung beim Multiplikatoren-Lehrgang der DAeC-Luftsportjugend

Der Multiplikatoren-Lehrgang wird von der Luftsportjugend des DAeC vom 15. bis 28. August 2021 in St. Auban (Frankreich) durchgeführt.

Zielgruppe dieses Lehrgangs sind im Alpensegelflug unerfahrene Segelflughlehrer, die in der Jugendarbeit aktiv sind bzw. werden wollen und die französischen Seealpen als Ort für ein Vereinslager, eine Jugendbegegnung oder ein Trainingslager in Erwägung ziehen.

Der Lehrgang wird wie in den vergangenen Jahren als Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte FI(S) gem. FCL.940.FI und LuftPersV §96(4) bei der Behörde zur Anerkennung beantragt. Folgende Voraussetzungen werden von den Teilnehmern erwartet:

- Fluglehrerberechtigung
- Streckenflugerfahrung im Segelflug
- Ausstattung des Segelflugzeugs mit



In der zweiten Augusthälfte ist von der DAeC-LSJ wieder ein Multiplikatoren-Lehrgang geplant.

FLARM und Farbwarnmarkierung. Die Anmeldungen müssen bis spätestens 30. April 2021 in der Geschäftsstelle der

Luftsportjugend in Braunschweig eingegangen sein.

Text/Foto: DAeC PR

Ausrichter für DAeC-Segelflugwettbewerbe 2022 gesucht

Die Bundeskommission Segelflug des DAeC sucht für einige Wettbewerbe im nächsten Jahr noch Ausrichter.

Entsprechend würde sich die Segelflugkommission des Luftsport-Verbandes Bayern (Seko) sich freuen, wenn diese Wettbewerbe möglicherweise in Bayern stattfinden könnten. Bei den

Meisterschaften handelt es sich um:

- Deutsche Meisterschaften im Segelflug in den kleinen Klassen (Standard, 15 m, Club), <https://segelflug.aero/web/index.php/bewerbung-dm-ausrichtung>
- Qualifikationsmeisterschaften der großen Klassen (18 m, Offen, Doppelsitzer), <https://segelflug.aero/web/index.php/bewerbung-ausrichtung-qualifikationsmeis->

terschaft

- Qualifikationsmeisterschaften für Junioren für 2022, <https://segelflug.aero/web/index.php/bewerbung-ausrichtung-qualifikationsmeisterschaft>. Bewerbungsschluss ist der 30. April 2021.

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 vom Segelflugzeug bis zum Business-Jet.

Wir beraten Sie gerne:

luftfahrt@allianz.com

agcs.allianz.com

Copyright © 2021 Allianz Global Corporate & Specialty SE. Alle Rechte vorbehalten. Bilder: 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, Königsplatz 28, 80802 München, Germany; Handelsregister München HRB 208312; Februar 2021

Allianz 



AERO 2021 vom 14.-17. Juli als “Sommer Edition” geplant

Bei Drucklegung dieser Ausgabe von “Luftsport in Bayern” war die Durchführung der AERO 2021 noch nicht durch die erforderlichen Festlegungen auf politischer Ebene abgesichert, aber die Messe Friedrichshafen hat die AERO für Mitte Juli fest im Plan.

Corona-bedingt konnte die Internationale Luftfahrtmesse wie ursprünglich geplant am 21. April auf dem Messegelände in Friedrichshafen starten. Das Team um Messegeschäftsführer Klaus Wellmann hofft nun auf eine erstmalige “Sommer Edition”. Auch der Deutsche Aero Club (DAeC) steht sozusagen in den Startlöchern und hat seine Messteilnahme fest eingeplant.

Für die Messeleitung war die insgesamt hohe Anzahl von Ausstellermeldungen und die positiven Rückinfos zur Idee einer Sommer Edition ausschlaggebend für die Neukonzeption bei sommerlichen Temperaturen. Alle Beteiligten hoffen, dass die

schwierige Zeit bis dahin vorbei sein wird und dies der Community der Allgemeinen Luftfahrt wieder einen kleinen Schub versetzen wird. Das geplante AERO-Angebot bleibt wie immer vielfältig. Dazu zählen Fluggeräte von der zivilen Drohne über Segelflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge und Gyrocopter, Helikopter und leichte Flugzeuge mit Kolbenmotor oder Propellerturbine bis hin zu Businessjets. Auch neue Antriebssysteme, modernste Avionik, dazu Dienstleistungen und Zubehör für Piloten sind weitere Schwerpunkte. Und

ein Großteil der Themenbereiche ist auch Gegenstand in den AERO Conferences, was die Messe zu einer wichtigen Plattform für Wissensaustausch und Weiterbildung macht. Da die Bodenseeregion im Sommer auch beliebtes Urlaubsziel ist, sollte man sich bei einem mehrtägigen Messebesuch oder zumindest Aufenthalt am Bodensee rechtzeitig um eine Unterkunft zu kümmern. Weitere Infos zur AERO unter www.aero-expo.com.

HM



“Registrierung Modellflug” für Modelle in Vereinshalterschaft

Wie in den vergangenen Ausgaben von “Luftsport in Bayern” (LiB) sowie auf der Homepage veröffentlicht, erledigt der LVB über eine “en-bloc-Registrierung” die Anmeldung seiner aktiven Mitglieder beim LBA (Luftfahrt-Bundesamt).

Bei der LVB-Geschäftsstelle gab es in den

letzten Wochen jedoch vereinzelt Nachfragen, wie eine Registrierung für Modelle in Vereinshalterschaft erfolgen kann, da diese von der an Personen gebundenen LVB-en-bloc-Registrierung nicht erfasst sind und aus technischen Gründen auch nicht erfasst werden können.

Laut Mitteilung des LBA müssen sich die Vereine dazu als juristische Person regis-

trieren. Durch die Eintragung ins Vereinsregister werden sie im Prinzip zu einer juristischen Person. Entsprechend muss beim Registrierungsvorgang als Identifizierungsnummer die Vereinsregisternummer des Vereinsregisters angegeben werden.

HM

Freiflug Deutschland-Cup 2020

180 Freiflieger hatten sich im vergangenen Jahr an 19 nationalen Wettbewerben beteiligt, um Punkte für den Deutschland-Cup zu holen.

Trotz Corona-Beschränkungen, dazu wetterbedingte Verschiebungen und Absagen mussten nur sieben Wettbewerbe ausfallen. In der Seglerklasse F1A lag am Ende Dirk Halbmeier vorn, bei den Gummimotormodellen F1B Manfred Barg und bei den Verbrennern F1C Michael Sondhauf. Bei den kleinen Seglern F1H ge-

wann Thomas Weimer, bei den Elektroseglern siegte Mike Amthor und bei den kleinen Elektrischen Ronny Selke.

Auch die 32 Jugendlichen schlugen sich sehr gut: Florian Jäckel war Bester F1B-Junior und kam gleichzeitig in der Gesamtwertung auf Platz zwei. Der Sieger in F1S-Junioren, Kenny Selke, schaffte es auf den 4. Gesamtplatz.

Alle Ergebnisse unter www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2020.



Thomas Weimer, Sieger des Deutschland-Cups in F1H.

Text/ Foto: Bernhard Schwendemann

F5J Bavarian Open 2020

Für den ersten Teilwettbewerb der Bavarian Open 2020 hatten die Weilheimer für den 1. Mai eingeladen. Zwei Tage später hätte man sich dann in Rott am Inn zum zweiten Wettbewerb treffen sollen, um dann, nach einer kurzen Pause, das erste Wettkampfhalfjahr in Karbach ausklingen zu lassen.

Mit den Wettbewerben in Oberleichtersbach, Erlangen und Coburg hätte dann die Wettbewerbsrunde für 2020 beendet werden sollen. Das war zumindest die Planung zu Beginn des Jahres. Durch Corona kam alles anders und die Wettbewerbssaison begann am 13. September mit dem vorletzten Wettbewerb in Erlangen, um dann am 04. Oktober mit dem letzten Wettbewerb in Kulmbach beendet zu werden.

Um es gleich vorweg zu nehmen, auch unter Einhaltung der coronabedingten Auflagen haben es die beiden Vereine geschafft, zwei spannende Wettbewerbe auszurichten.

Bei dem schon fast traditionell schönen, spätsommerlichen Wetter war der erste Wettbewerb in Erlangen ein großer Erfolg. Und das nicht nur wegen des schönen Wetters, sondern auch, weil man wieder in einer größeren Gruppe zusammen war. Von den am Samstagabend noch 48 gemeldeten Piloten waren am Sonntag in der Früh nur 41 am Platz. Das bedeutete für die Ausrichter um Klaus Bungeroth und Christian Karbacher, dass sie auf die Schnelle mal die gesamten vorher durchgeführten Arbeiten für das Auslosen der Paarungen neu machen mussten. Warum es im Zeitalter der elektronischen Medien nicht möglich ist, sich zeitnah abzumelden, bleibt ein Rätsel. Und dieses leidige



F5J-Modell mit gefiederter Begleitung.

Thema war auch schon das einzige, was an diesem Tag für etwas Verdruss gesorgt hatte.

Nach insgesamt fünf Vorrunden standen die neun Piloten des FlyOffs fest. In zwei spannenden FlyOff-Runden holte sich in souveräner Manier Dominik Prestele den Tagessieg mit F5J Höhen von 32 und 30 m. Auf Platz zwei flog Julian Benz, das Siegertreppchen wurde mit Claus Scholz komplettiert. Bei den Jugendlichen gewannen Friedrich Tharandt vor David Schütz und Anna Schütz.

Bei dem Wettbewerb durfte man zum ersten Mal in der Geschichte der F5J Bavarian Open den Motor zur Rettung des Modells wieder einschalten (und damit eine nNullwertung für diesen Flug bekommen). Es gab im Vorfeld immer wieder die Angst, dass das zu deutlich risikoreiche-

rem Verhalten der Piloten führen würde. Die Regel wurde genauso umgesetzt wie gedacht, bevor es zu einer risikobehafteten Außenlandung kommen konnte, wurde einfach Gas gegeben, das Modell aus der brenzligen Situation gerettet und sicher am Platz gelandet.

Diese Veränderung im Regelwerk hat aber bei dem einen oder anderen im Wettbewerb für dezente Verärgerung gesorgt. Der Logger selektierte nämlich jedes noch so kleine Rauschen auf der Signalleitung und quittierte das mit drei Strichen im Display, was dann zu dem erwähnten Nuller in der Wertung führte. Wer das im Vorfeld nicht schon zu Hause getestet und dann die Installation der Kabel etwas überarbeitet hatte, wurde für diese Nachlässigkeit im Wettbewerb "bestraft".

TOST
Flugzeugerätebau

für mehr Sicherheit
im Flugsport

Tost GmbH Flugzeugerätebau 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

Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

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



Den Helfern des Vereins um Klaus Bungeroth und Christian Karbacher sowie natürlich dem Landesmodellflugreferent Helmut Bauer kann man nicht genug danken, dass sie die Mühen auf sich genommen haben, und den Wettbewerb organisiert und reibungslos durchgeführt haben. Speziell den drei fleißigen Helfern, die den ganzen Tag hin- und hergelaufen sind, um die Ergebnisse der Flüge einzusammeln, gilt ein spezieller Dank.

Wechsel von Coburg nach Kulmbach

Der letzte Wettbewerb der F5J Bavarian Open musste dann von Coburg nach Kulmbach verlegt werden. Mit weit über 50 Anmeldungen hätten die Corona-Beschränkungen in Coburg nicht umgesetzt werden können, weshalb man kurzfristig den Wettbewerb auf das deutlich größere Flugfeld der Modellflugvereinigung Kulmbach verlegt. So traf man sich bei herbstlichem, aber immerhin trockenem Wetter auf den Rotmainwiesen, um auf die Suche nach thermischen Aufwinden zu gehen. Den herbstlichen Bedingungen mussten auch die Toppiloten ihren Tribut zollen. In fast allen Runden waren F5J Starthöhen von über 100m notwendig, um die zehn Minuten voll zu fliegen. Welche Leistungen man aus den kleinen, aber trotzdem leistungsfähigen Akkus bei einem modernen Antriebskonzept abrufen kann, zeigte Walter Bednarz in der dritten Vorrunde. Er katapultierte sein Modell in nicht mal ganz 30 Sekunden auf über 250 m Höhe, was der Starthöhenrekord des Wettkampftages war.

Es war spannend zu beobachten, wie schwierig sich die Suche nach Thermik im Laufe des Tages entwickelte. In der letzten Runde der zweiten Vorrunde reichten Josef Janzer hart erkämpfte 7:27 Flugzeit (bei einer F5J Höhe von 216 m) noch für den 1.000er. In der Gruppe davor brauchte es dafür 9:56 (bei nur 136 m) und der Sieger der nachfolgenden ersten Gruppe der 3. Vorrunde musste 9:49 (bei 160 m Höhe) für den wohlverdienten 1.000er in der Luft bleiben. Auf dem weitläufigen Gebiet der Kulmbacher hatte die Thermik viele Möglichkeiten sich zu verstecken. Auch wenn der ein oder andere versuchte, durch die Hilfe eines gefiederten Copiloten den siebringenden Aufwind zu finden, ein Garant für einen 1.000er waren diese Helfer nicht.

Während in Erlangen noch Höhen von knapp über 30 m für den Sieg im FlyOff gereicht hatten, musste Julian Benz in Kulmbach auf 68 m beziehungsweise 61 m steigen um dann knapp vor Andre Ziegler und Bernhard Klar zu gewinnen. Die Jugendwertung gewann wie schon in Erlangen Friedrich Tharandt vor Anne Janzer und Anna Schütz.

Mit Hans-Joachim Bosch hat jetzt ein international aktiver Wettkampfpilot die Aufgabe des F5J Referenten beim LVB und DAeC übernommen. Mit ihm zusammen laufen die Planungen für die Saison 2021 inzwischen schon auf Hochtouren. Dabei ist es ihm besonders wichtig, diese Sportart in Zusammenarbeit mit dem DMFV Beauftragten in bewährter Art und Weise national wie international zu vertreten.



Unverkennbar das F5J-Modell der Drittplatzierten in der Jugendwertung Anna Schütz.

Fotos: Gabi Kislat

Über den Stand der Planungen kann man sich im Internet informieren. Beim DAeC findet man hier: <https://www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f5-elektrosegelflug/f5j/> die entsprechenden Informationen.

Informationen zu den Bavarian Open findet man auf der Homepage des Luftsportverbandes Bayern www.lvbayern.de unter Modellflug, Wettbewerbe, dann Elektroflug /Thermikflug.

Peter Stöhr

Deutsche Meisterschaft 2020 F3 RES

Wie in vielen anderen Bereichen des Lebens auch, hat Covid-19 im Jahr 2020 die F3 RES Wettbewerbsszene vollkommen auf den Kopf gestellt.

Wettbewerbe wurden zuerst verschoben, dann abgesagt. Lange Zeit sah es so aus, als ob das mit der Deutschen Meisterschaft 2020 in Kulmbach auch passieren würde. Dank der umsichtigen Planung, einem entsprechenden Hygiene- und Sicherheitskonzept und der Disziplin der Teilnehmer konnten Michael Schmidkunz als Verantwortlicher für den Wettbewerb und Helmut Bauer als Vorstand der ausrichtenden Modellflugvereinigung Kulmbach am 26. und 27. September 36 Piloten zum Wettbewerb auf dem Flug-

lande in den Rotmainwiesen bei Melkendorf begrüßen.

Am ersten Wettbewerbstag sah es noch so aus, als würde die Deutsche Meisterschaft wortwörtlich ins Wasser fallen. Zum späteren Vormittag öffnete Petrus die Schleusen. Zu den kühlen Herbsttemperaturen gesellte sich Dauerregen und so war nach zwei Wettbewerbsrunden klar, für weitere Wettbewerbsrunden muss ein kleines Wetterwunder her. Es wurden Smartphones gezückt, Wetter-Apps gestartet, verschiedene Regenradar-Filmchen betrachtet und gehofft. Aber gegen 15:00 war dann klar, am Samstag geht wohl fliegerisch nichts mehr und man fing an, sich auf das gemeinschaftliche Abendessen zu freuen. Hier hatten die Ausrich-



Kartik Rastogi beim Start seines Modells im FlyOff der Jugendlichen.

ter es doch tatsächlich geschafft in einem Wirtshaus, unter Einhaltung aller Corona-Regeln, ein nettes Beisammensein zu organisieren. Sicher, die Abstände an den Tischen waren etwas größer als normal üblich und es wurde, trotz frischer Außentemperaturen, auch mehr gelüftet als sonst. Trotz dieser Einschränkungen war es ein netter Abend! Dazu hat auch die Verlosung der zahlreichen Preise der Sponsoren beigetragen. An dieser Stelle ein herzlicher Dank an Zeller Modellbau, Höllein Modellbau, Power Box Systems, Holzmodellbau Schweiger, Aufwind Magazin, Proxxon, Seta Modelltechnik, KST, UHU, Teil-Q, Oracover, servorahmen.de, Schambeck Luftsporttechnik, Lindinger, R&G, VTH-Verlag, und nicht zuletzt Cumulus-Modellbau. Die Firma um Rudi Nahm hat für die sieben teilnehmenden Jugendlichen die Startgelder übernommen und so ein deutlich sichtbares Zeichen für die Jugendförderung gesetzt. Über Nacht hatte Petrus dann ein Einsehen und am Sonntag war das Wetter deutlich besser. Die Temperaturen ein, zwei Grad höher, mit dem einen oder anderen Loch in der Wolkendecke und, was besonders wichtig war, ohne jeglichen Regen. Zu den zwei Runden des Samstags gesellten sich so noch fünf Runden vom Sonntag und jeweils zwei Fly-Offs für die Junioren und Senioren. Dass man bei solchen Wetterbedingungen nicht unbedingt problemlos die sechs Minuten voll fliegen kann, war klar. Aber trotzdem konnte in vielen Gruppen die Zeit erreicht werden. Einfach war es für die Piloten dabei aber nicht. Wo in der vorherigen Runde noch ein Bart stand, war in der Runde drauf dann eher Saufen angesagt. Man musste auf dem recht weitläufigen Gelände der Modellflugvereinigung Kulmbach mit einem Restart die Thermik an anderer Stelle suchen, finden und dann konsequent nutzen, um zum Schluss mit einer Punktlandung die Chance auf den begehrten 1.000er zu haben. Am Ende der sieben Vorrunden hatten sich bei den Senioren Robert Gramß, Michael Schmidkunz, Emanuel Reichmayr (aus Österreich), Gerhard Demengi, Thomas Walz, Loet Wakkermann (aus den Niederlanden), Hans Hoffman und Christian Reinecke für das Fly-Off qualifiziert. Bei den Jugendlichen gelang dieses Meisterstück Kartik Rastogi, Lars Schmidkunz, Nick Döbbermann und Jannik Schreiber. Im Fly-Off der Senioren hat sich dann Robert Gramß mit einer SLITE und insge-



Die drei Erstplatzierten Emanuel Reichmayr, Robert Gramß, Michael Schmidkunz, eingerahmt von dem Landesmodellflugreferent Helmut Bauer (links) und dem Kulmbacher Landrat Klaus Peter Söllner auf der anderen Seite.



Die jugendlichen Teilnehmer mit den Siegern Jannik Schreiber, Lars Schmidkunz und Nick Döbbermann in der Mitte.

samt 1.934,8 von 2.000 Punkten, vor Michael Schmidkunz mit einem STS und 1.843,6 Punkten durchgesetzt. Dritter auf dem Stockerl, mit einer Eigenkonstruktion und 1.726,6 Punkten, wurde Emanuel Reichmayr. Christian Reinecke, der mit der maximal erreichbaren Punktezahl von 6.000 ins Fly-Off gekommen war, hatte dort in der ersten Runde Pech. Der Weg zurück aus der Thermik war einfach zu weit und er hatte mit seinem Modell eine Außenlandung und damit einen 0er. In der zweiten Fly-Off Runde war es dann wieder ein 1.000er, aber in Summe reichte es damit nur zum 8. Platz. Bei den Junioren hat Lars Schmidkunz dann seinem Vater gezeigt, wie man es macht und mit zwei 1.000er das Fly-Off überlegen gewonnen. Nick Döbbermann landete auf Rang zwei, gefolgt von seinem Vereinskameraden Jannik Schreiber. Alle Ergebnisse findet man im Internet unter http://www.christian-karbacher.de/f3res_dm_2020.html. Mit der Deutschen Meisterschaft haben die Veranstalter gezeigt, wie man in Zeiten von Corona Wettbewerbe ausrichten kann. Klar, es gab coronabedingte Einschränkungen; es durfte nichts

zu Essen und zu Trinken verkauft werden und ein großes Zelt zum Unterstellen war auch nicht machbar. Den individuell notwendigen Sicherheitsabstand haben die Teilnehmenden ganz automatisch selber geachtet. Die fehlenden Unterschriften nach dem "Einsammeln" der Ergebnisse durch die Helfer hat wohl auch für kein Problem gesorgt. Auch bei den Helfern musste gespart werden, ein paar Freiwillige haben auf dem Platz die Ergebnisse eingesammelt, Kontrollmessungen der Flugzeit gemacht (was aber eigentlich unnötig war, die Differenzen zwischen den "offiziellen Zeiten" und der vom Helfer gemessenen Zeit lag immer innerhalb der Toleranz) und die Ergebnisse dann an den für Auswertung zuständigen weitergegeben. Für 2021 wünscht man sich natürlich, dass man ohne coronabedingte Einschränkungen wieder viele Wettbewerbe ausrichten und fliegen kann. Informationen dazu findet man auf der Seite des DAeC unter <https://www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f3-fernlenkflug/f3-segelflugmodelle/f3res/>.

Text/ Fotos: Michael Schmidkunz

Registrierung Modellflug – LBA-Schnittstelle noch nicht freigegeben

In den letzten Wochen haben die DAeC-Mitgliedsverbände vermehrt Anfragen zum Umsetzungszeitpunkt der Registrierungspflicht beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) erhalten.

Auch in Internetforen wird spekuliert, warum die eIDs noch nicht vom LBA an die Verbandsmitglieder versendet worden sind.

LBA-Schnittstelle für Datenaustausch noch nicht fertig

Den Modellflugverbänden hat das LBA Mitte März ein weiteres Mal bestätigt, dass die Meldung der Verbandsmitglieder bis spätestens Mitte April März vorgenommen werden kann. Die technischen Vorbereitungen für die Sammelregistrierung seien noch nicht ganz abgeschlossen. Eine Mitwirkung der Modellflugverbände sei jedoch nicht erforderlich.

Sobald die Modellflugverbände die Sammelregistrierung durchgeführt haben, können die gemeldeten Verbandsmitglieder mit der Zurverfügungstellung ihrer jeweiligen individuellen eID rechnen. Jeder registrierte Modellflieger wird dafür vom LBA eine eMail erhalten und darüber informiert, wie er seine eID vom sog. Dashboard der LBA-Website abrufen kann. Diese Registrierung ist kostenfrei. Jeder Modellflieger muss dann diese eID auf seinen Flugmodellen mit mehr als 250

Gramm Startmasse anbringen. Es ist kein feuerfestes Schild oder dergleichen erforderlich. Es reicht die Angabe der Registrierungsnummer etwa mit Filzstift an einer gut lesbaren Stelle auf dem Flugmodell. Die Angabe muss nicht außen am Modell geschehen.

Auch neu in einen Modellflugverband eintretende Mitglieder werden zukünftig von den Verbänden an das LBA gemeldet – natürlich jedoch nicht, wenn eine Registrierung schon vorliegt (z.B. bei einem Verbandswechsel). Für neu gemeldete Verbandsmitglieder wird voraussichtlich eine Registrierungsgebühr von 5,- € anfallen. Rechnungsadressat für das LBA wird hier der jeweilige Modellflugverband sein. Für Einzelregistrierungen sieht der derzeitige Entwurf der Luftkostenverordnung (LuftKostV) eine Gebühr von 30,- € vor. Die LuftKostV wird jedoch frühestens im Juni verabschiedet werden, bis dahin bleiben die Registrierungen noch kostenfrei.

Hinweis zum Kompetenznachweis

Der Kompetenznachweis für die Kategorien A1/A3 der offenen Kategorie, wie man ihn auf der Website des LBA ablegen kann, ist für modellfliegende Verbandsmitglieder nicht zwingend erforderlich. Sofern der Flugbetrieb zu Hobby- und Freizeitzwecken im Inland stattfindet, sind Verbandsmitglieder bis Ende 2023 berech-



Blick auf das LBA-Gebäude in Braunschweig



Modellflugzeuge benötigen demnächst eine eID.

tigt, ihre Flugmodelle nach bisherigem nationalem Luftrecht (vgl. Art. 21 Abs. 3 DVO (EU) 2019/947) weiter zu betreiben. Weiter gültig bleibt für diese Mitglieder vorerst auch der Kenntnissnachweis, wie er seit 2017 in § 21e LuftVO geregelt ist. Der Kompetenznachweis ist nur für den Betrieb von Flugmodellen in der sog. Open Category erforderlich und bei Flugvorhaben im EU-Ausland.

Bundeskommision Modellflug

Fortentwicklung zum Drohnenverordnungsentwurf

Im Rahmen der nationalen Umsetzung des neuen, europäischen Luftrechts, insbesondere der EU-Drohnenverordnung (DVO (EU) 2019/947) hatte das BMVI kurz vor Weihnachten einen Referentenentwurf zur Anpassung der deutschen Luftverkehrsbestimmungen vorgelegt.

Die Modellflugverbände waren in einem extrem kurz gesetzten Zeitraum bis 05.01.2021 zur Kommentierung aufgefordert. Der Deutsche Aero Club (DAeC) hat mit einer Stellungnahme von mehr als 30 Seiten von seiner Kommentierungsmöglichkeit Gebrauch gemacht. Das BMVI hat im Anschluss daran den Modellflugverbänden in einer Videokonferenz mitge-

teilt, welche Punkte aus den Kommentierungen in den Referentenentwurf eingeflossen sind.

Wesentlicher Inhalt des aktuellen Referentenentwurfs ist danach insbesondere, dass den Verbänden die Möglichkeit eröffnet wird, jeweils eine Betriebserlaubnis gem. Art. 16 Abs. 2 lit. b) DVO (EU) 2019/947 (= "Option B") erlangen zu können. Zur Nutzung dieser Möglichkeit werden die Verbände standardisierte Verfahren für den Betrieb von Flugmodellen in ihren Verbänden zu erstellen haben, was der DAeC mit den vom ihm entwickelten "Standardisierten Regeln für Flugmodelle" (StRfF) bereits vorgenommen hat. Des Weiteren teilte das BMVI mit, dass nunmehr der Argumentation des DAeC ge-

folgt wird, bei der Erteilung von lokalen Erlaubnissen von Modellfluggeländen nicht mehr wie bisher auf eine Gewichtsgrenze von 5 kg MTOM (maximum take off mass) abzustellen, sondern diese Gewichtsgrenze auf 12 kg anzuheben. Der Referentenentwurf ist dementsprechend angepasst worden.

Damit sind neben anderen Vorschlägen zentrale Punkte der DAeC-Kommentierung übernommen worden. Nach Abschluss der noch laufenden Resort-Abstimmungen soll dieser fortentwickelte Referentenentwurf in das parlamentarische Verfahren zur Beratung und Verabschiedung übergeben werden.

Modellflug im DAeC

Vorbericht zur UL-DM 2021 in Rheine



Alles war bestens vorbereitet: die Aufgabenbeschreibung fertig, die passenden Luftfahrt-Generalkarten geordert, die Auswertungssoftware auf den neuesten Stand gebracht und dann kam Corona – und die 31. Deutsche Meisterschaft im UL-Fliegen musste abge sagt werden.

Aber das war im vergangenen Jahr. Für 2021 schaut Wettbewerbsleiter Michael Kania optimistisch in die Zukunft. "Ich bin sehr optimistisch, dass wir im Mai wie geplant auf dem Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE) die besten deutschen Ultraleichtflieger küren können." Der Termin für die Meisterschaft ist wie schon seit Jahren traditionell um Himmelfahrt, also vom 13. bis 16. Mai.

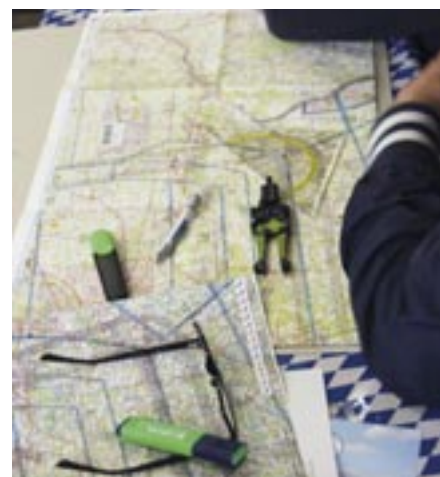
Ab sofort können sich Interessierte auf der DAeC-Webseite unter <https://tinyurl.com/y7197j2n> die Wettbewerbsbedingungen und ein Anmeldeformular herunterladen. Hintergründe gibt es im Wettbewerbsblog unter <https://tinyurl.com/yb8jrug9>.

Die UL-Meisterschaften sind nicht nur etwas für die ganz alten Hasen unter den

UL-Fliegern. Auch Anfänger können die Navigations- und Präzisionsaufgaben problemlos bewältigen. Klar ist natürlich auch, dass man als Anfänger nicht unbedingt gleich eine Garantie für einen der Pokal-Plätze hat. Gefordert sind einfach die ganz normalen Fähigkeiten eines Piloten: eine Navigationsstrecke mit mehreren Wendepunkten mit einer vorher gewählten Geschwindigkeit über Grund so genau wie möglich abzufliegen. Kompass und eine genaue Generalkarte im Maßstab 1: 200.000 sind die erlaubten Hilfsmittel, GPS ist nicht gestattet.

Kontrolliert wird das alles durch einen kleinen GPS-Tracker, den die Teilnehmer in ihrem UL mitnehmen müssen. Ist doch einfach, wird vielleicht mancher sagen, aber um die Sache etwas komplizierter zu machen, sollen auch Detailfotos von Straßenkreuzungen oder besonderen Landschaftsmerkmalen aus der Luft erkannt und in die Karten eingezeichnet werden. Um Präzision (und die gute Kenntnis der Leistungsdaten des eigenen Fluggeräts) geht es bei den Ziellandungen. Hier kommt es darauf an, mit abgestelltem Triebwerk aus mindestens 300 Metern Höhe ein Landefeld von 120 Metern so genau wie möglich am Anfang des markierten Bereichs zu treffen. Landungen ohne Motor, das sollte eigentlich jeder noch von seiner Ausbildung kennen.

Bleibt noch die Frage nach dem Warum. Warum sollte sich ein UL-Pilot dem zuge-



Navigationsaufgaben gehören zum Wettbewerbsprogramm der UL-DM.

gebenermaßen vorhandenen Druck eines Wettbewerbs aussetzen? Ganz einfach: man lernt dazu! Alle, die zum ersten Mal an einer DM teilgenommen haben, freuen sich auch über den gegenseitigen Austausch. Es entwickeln sich Freundschaften und es entstehen Ideen für gemeinsame fliegerische Aktivitäten in der Zukunft. Und schließlich: wer in seiner Klasse auf einem der ersten drei Rängen landet, der hat das Recht, im selben oder im folgenden Jahr an einer internationalen Meisterschaft teilzunehmen (in diesem Jahr im August in Tschechien). Alles in Allem also eine win-win Situation.

Text/Foto: Wolfgang Lintl

UL-Stunden für den PPL

Endlich war es so weit: Mit Erscheinen der Acceptable Means of Compliance (AMC) und des Guidance Material (GM) AMCs und des GM zu Part-FCL am 18. März 2020 war der Fisch nun endlich geputzt.

Inhaber von Motorflug-Pilotenlizenzen und Luftsportgeräte-Führerscheinen für dreiachsgesteuerte Ultraleichtflugzeuge können die "Recency Requirements" auf dem preiswerteren Luftfahrzeug sammeln. Die Antragsgeschichte zu dieser Regelung reicht bis in das Jahr 2014 zurück, und kaum ein anderer Sachverhalt ist ähnlich umfangreich diskutiert und hartnäckig erstritten worden.

In dem am 18. März 2020 veröffentlichten Dokument der EASA wird mit dem Verfah-

ren AMC1 FCL.140.A; FCL.140.S; FCL.740.A(b)(1)(ii) Recency and revalidation requirements nachfolgende Festlegungen getroffen:

"All hours flown on aeroplanes or sailplanes that are subject to a decision as per Article 2(8) of the Basic Regulation or that are specified in Annex I to the Basic Regulation should count in full towards fulfilling the hourly requirements of points FCL.140.A, FCL.140.S, and FCL.740.A (b)(1)(ii) under the following conditions:

- (a) the aircraft matches the definition and criteria of the respective Part-FCL aircraft category, class, and type ratings; and
- (b) the aircraft that is used for training flights with an instructor is an Annex-I aircraft of type (a), (b), (c), or (d) that is

subject to an authorisation specified in points ORA.ATO.135 or DTO.GEN.240." Diese Vorgaben haben in allen Mitgliedsstaaten unmitte lbar Gültigkeit, auch in Deutschland.

Der Sachverhalt ist konzertiert zwischen Vertretern des BMVI und der Landesluftfahrtbehörden (LLB) diskutiert worden und abschließend mit der Feststellung (sinngemäß) "Ist spätestens seit 18. März durch Klarstellung in den AMC wie beschrieben für Segelflug, SEP und TMG möglich" zu Protokoll genommen worden. Eine gesonderte Benachrichtigung der Luftfahrer mittels NfL wird es wohl nicht geben, man ist sich aber einig, dass die Berichte der Lehrberechtigten entsprechend ergänzt werden sollen. Gesagt, getan: Das Landesamt für Mobilität in

Rheinland-Pfalz hat den revolutionären Sachverhalt bereits in das betreffende Formular eingearbeitet:

"Der Lizenzinhaber hat innerhalb der letzten zwölf Monate vor dem Ablauf der Gültigkeit der Berechtigung(en) die Verlängerungsvoraussetzungen gem. FCL.740.A b)(1)ii) VO(EU) 1178/2011 erfüllt.

Zwölf Flugstunden auf einem einmotorigen Flugzeug mit Kolbenantrieb (SEP) oder Reisemotorsegler (TMG) oder aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten (UL), davon sechs Stunden als verantwortlicher Pilot und zwölf Starts und zwölf Landungen sowie eine Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Gesamtflugdauer mit der/dem unterzeichnenden



Verlängerungsvoraussetzungen für Berechtigungen können auch mit einem UL erfolgen.

Foto: DAeC

Fl/CRI) ... " Die Möglichkeit erstreckt sich übrigens ausschließlich auf die Sammlung von Flugstunden. Die Auffrischungsschu-

lung, im Volksmund der "Einstundenflug", ist davon ausgenommen.

Jürgen Leukefeld

UL-Buko bestätigt Wolfgang Lintl als Vorsitzenden

Bei der virtuellen Mitgliederversammlung der DAeC-Bundeskommision Ultraleichtflug (Buko UL) ist der bisherige Vorstand mit Wolfgang Lintl an der Spitze für die nächsten drei Jahre im Amt bestätigt worden.

Sein Stellvertreter ist weiterhin Bolislaw Richter. Die Vertreter von elf Landesverbänden stimmten auch über die Fachreferenten ab. Neu dabei sind Robert Artmann vom Luftsport-Verband Bayern (LVB) für den Bereich Ausbildung und Michael Kania als Sportreferent. Wie bisher kümmert sich Torsten Gutzeit um die Themen Finanzen und Sicherheit, das Technik-Referat nimmt Klaus-Dieter Weber

vorerst weiter wahr. In der näheren Zukunft wird sich der Vorstand der Bundeskommision vor allem damit beschäftigen, die möglichen Beschränkungen durch eine neue Landeplatzlärmschutzverordnung abzuwehren und Konsequenzen für die Flugsicherheit aus den bisherigen Unfallanalysen zu ziehen. Darüber hinaus soll das Luftsportgeräte-Büro bei den Themenfeldern Ausbildung und Selbststeueranlagen mit dem Input aus der Mitgliedschaft unterstützt werden.

Text/Foto: Buko UL

Wolfgang Lintl bleibt Vorsitzender der DAeC-Bundeskommision Ultraleicht.



FK9 Mark VI für 600 kg zugelassen

Das Luftsportgeräte-Büro des DAeC hat am 19. Januar die FK9 Mark VI zugelassen.

Die erlaubte maximale Abflugmasse des Hochdeckers des Herstellers B&F Technik Vertriebs GmbH aus Speyer beträgt 600 Kilogramm sowie 540 Kilogramm mit dem 80 PS starken Rotax 912 UL.

Die Flugzeuge aus der FK9-Serie sind vielseitige ULs, die auch in der Ausbildung und zum Flugzeugschlepp eingesetzt werden. Weitere Modelle des Herstellers sind in der Musterprüfung und sollen folgen. Das Gerätekenntblatt mit der Nummer 66102 liegt als Download unter "UL-Zulassung" auf www.daec.de/luftsportgeraete-buero/.

Text/Foto: DAeC PR



Vom DAeC-LSG-B mit maximaler Abflugmasse von 600 kg zugelassen: FK9 Mark VI.

Deutschlandflug 2021 verschoben

In diesem Jahr wird es keinen Deutschlandflug geben. Aufgrund der Pandemie-Bestimmungen sind Organisation und Durchführung der Traditionsveranstaltung nicht möglich.

Alle zwei Jahre wird ansonsten der traditionsreiche Wettbewerb von der Bundeskommission Motorflug ausgerichtet. Geplant ist derzeit, die Veranstaltung auf den Frühsommer 2022 zu verschieben. "Ohne Reise- und Kontaktfreiheit sowie Übernachtungsmöglichkeiten und Gastronomie für Veranstaltungen mit über 100 Menschen kann die Bundeskommission Motorflug den Wettbewerb nicht aus-schreiben. Der Deutschlandflug ist auch für mich immer ein Highlight, meine Teil-

nahme hatte ich schon fest geplant," be-dauert DAeC-Vizepräsident Mike Rottland die Absage.

Beim Deutschlandflug fliegen die Teilneh-mer auf zwei Routen weite Strecken mit Landungen an verschiedenen Flugplät-zen quer durchs Land. "Die aufwendigen Vorbereitungen sind unter den aktuellen Bedingungen nicht leistbar", erklärt Ver-anstaltungsleiter Arnold Grubek. "Es ist nicht absehbar, wann die Pandemie-Ein-schränkungen aufgehoben werden.

Der Deutschlandflug

Wir hoffen, dass im Jahr 2022 ein Deutschlandflug wie gewohnt wieder ge-plant und durchgeführt werden kann." Nur acht Jahre nach dem ersten Motorflug der

Gebrüder Wright schrieb der "Verein Deutscher Flugtechniker" im Jahr 1911 einen Wettbewerb aus, bei dem in meh-neren Etappen eine Gesamtstrecke von 1.900 Kilometern geflogen werden sollte. Dieser erste Deutschlandflug war für Mensch und Material eine harte Prüfung. Es wurde bei jedem Wetter geflogen, die Piloten hatten kaum Erfahrung im Über-landflug, und die Flugmotoren waren sehr anfällig. Bei den ersten Deutschlandflü-gen erreichten nur wenige Piloten das Ziel. Das ist heute natürlich anders. Er ist sowohl ein anspruchsvolles, sportliches Ereignis als auch ein geselliges Treffen Gleichgesinnter.

Text/Foto: DAeC-PR



Mehr als 60 Teams gingen in Braunschweig beim Deutschlandflug 2019 an den Start.

World Games verschoben auf Sommer 2022

Sie sind das zweitgrößte Sportereignis der Welt: die World Games. Alle vier Jahre, immer im Jahr nach den Olympischen Sommerspielen, treten die weltbesten Athletinnen und Athleten der nichtolympischen Sportarten bei den World Games an, um an Land, in der Luft und im Wasser um die begehrten Medaillen zu kämpfen.

Der olympische Wettkampf musste wegen der Pandemie um ein Jahr auf 2021 verschoben werden, die World Games deshalb auch. Sie werden vom 7. Juli 2022 in Birmingham, der größ-



Drone Racing feiert 2022 Premiere.

ten Stadt im Bundesstaat Alabama, aus-getragen.

Im Sport-Portfolio sind auch zwei FAI-Luftsportarten: Zum ersten Mal dabei ist

das Drone Racing (Modellflug); Canopy Piloting (Fallschirmsport) gehört seit Jah-ren zum Programm.

An den Spielen nehmen 3600 Athletinnen und Athleten aus mehr als 34 Sportarten und 100 Ländern teil.

Ausrichter der World Games ist der Inter-nationale Verband für Weltspiele (IWGA) unter der Schirmherrschaft des Internati-onalen Olympischen Komitees. Aktuelle In-formationen und Fotos gibt es unter www.theworldgames.org.

DAeC PR

Hohe Helikopter-Kunst – die sportliche Komponente im DHC

Zugegeben, Piloten im Deutschen Hubschrauber Club (DHC) müssen sich nicht bundesweiten Qualifikationen unterziehen, wenn sie an fliegerischen Wettbewerben teilnehmen wollen. Ist doch die Gruppe derer, die Helikopter-Flugsport betreiben, überschaubar klein. Aber: Wer bei Meisterschaften mitmisch, beherrscht sie, die hohe Kunst des Helikopterfliegens.

Unter Piloten anderer flugsportlicher Sparten hört man oft die Meinung: "Jeder, der Hubschrauber fliegen kann, der kann auch an Wettbewerben teilnehmen. Das ist ja simpel: Keine Quali, kein Druck!" Wirklich? Nein! Und es ist Zeit, mit dieser Mär aufzuräumen. Piloten, die Wettbewerbe mit dem Helikopter fliegen, sind hochqualifiziert. Im Alltag fliegen viele von ihnen Rettungseinsätze, bei denen es oft auf Millimeterarbeit ankommt, auf blitzschnelle Entscheidungen unter großem Zeitdruck und auf hohe Kompetenz beim Abwägen, welches Risiko im realen Einsatz vertretbar ist. Der Pilot trägt schließlich immer die Verantwortung für seine Crew. Draufgänger oder Grobmotoriker sind in diesem Metier absolut fehl am Platze.

Der über den Luftsport-Verband Bayern (LVB) im DAeC organisierte DHC hat sich dem Wettbewerbsfliegen verschrieben und sieht es als eine seiner vornehmlichen Aufgaben an, insbesondere junge Pilotinnen und Piloten in ihren Skills zu trainieren, getreu dem Leitspruch des Hubschrauberherstellers Bell Helicopter: "We train the best to be better." So manch ein Nachwuchspilot hat über das Wettbewerbsfliegen den Weg in die Luftrettung eingeschlagen, und so manch ein Hobbyflieger wurde durch die gute fliegerische Weiterbildung zum Profi im Hubschraubercockpit.

ODM Ende Juli in Jena-Schöngleina

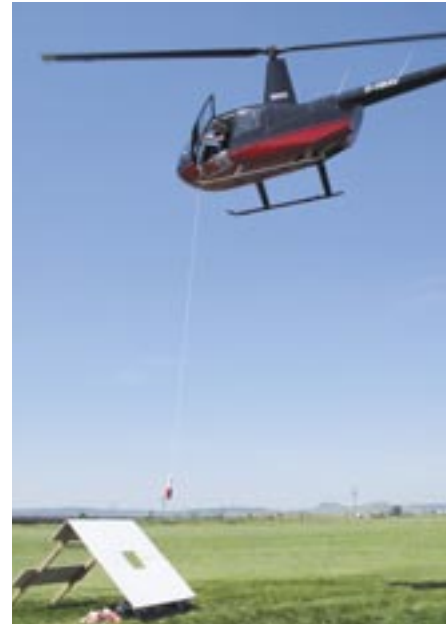
Insofern ist es auch Tradition, dass sich der DHC bei seinen Meisterschaften, basierend übrigens auf dem FAI-Regelwerk, an der Luftrettung orientiert. Bei der Offenen Deutschen Hubschraubermeisterschaft (ODHM) – die nächste findet vom 22. bis 25. Juli 2021 in Jena-Schöngleina statt – gilt es, die vier klassischen fliegerischen Aufgaben Navigation, Precision



Maßarbeit auf extrem begrenztem Terrain.

Hover, Fender Rigging und Slalom zu lösen, jeweils von Zweiercrews, die aus Pilot(in) und Copilot(in) bestehen.

So orientieren sich beispielsweise Navigationsaufgaben an der Suche nach einem abgestürzten Luftfahrzeug, nach vermissten Personen oder an der Versorgung von eingeschlossenen Flutopfern aus der Luft über Dachluken. Die Nutzung technischer Hilfsmittel im Cockpit sowie GPS sind dabei nicht erlaubt. Beim Precision Hover muss der Helikopter äußerst feinfühlig und dicht über dem Boden manövriert werden. Dabei nutzen die Piloten die besonderen Fähigkeiten ihres Fluggeräts, auf der Stelle sowie seitwärts und auch rückwärts zu schweben. Die Abschlusslandung auf extrem begrenztem Terrain ist Maßarbeit, so wie im echten Einsatz an der Tagesordnung.



Stets ist hohe Präzision gefragt.

Das Fender Rigging ist eine jüngere Disziplin. Drei Boots-fender (Bojen) werden aus dem Helikopter heraus vom Copiloten in Tonnen versenkt. Besondere Bedeutung haben hier der sehr große Zeitdruck, die Einhaltung der Reihenfolge und der Höhenvorgaben sowie das Crewmanagement.

Last but not least, zeigen die Wettbewerbsbesatzungen im Slalom gute Kommunikation sowie Durchhaltevermögen, gilt es doch, einen zehn Kilo schweren, mit Wasser gefüllten Eimer am langen Seil durch einen Parcours zu befördern. Nahezu ohne Referenz muss sich der Pilot auf die rasch wechselnden Kommandos seines Cos verlassen. Auch diese Übung hat Rettungshistorie: Bei der Flutkatastrophe in Hamburg 1962 und beim Elbe-Hochwasser im Jahr 2002 waren es



LSG-Büro

Service und Leistung für alle Ultraleichten

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

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



Beim Fender Rigging ist das Ziel die Tonne zu treffen.

Helikopter, die die Menschen mit Nahrung und Medikamenten aus der Luft versorgen konnten.

Die Offenen Deutschen Hubschraubermeisterschaften (ODHM) werden seit vielen Jahren regelmäßig ausgetragen. Sie ermöglichen den internationalen Vergleich, weil sie die Teilnahme ausländischer Besatzungen zulassen. Die Gästeteams kommen aus Belgien, Frankreich, Großbritannien, Österreich, Polen, Russland, der Schweiz, Tschechien, der Ukraine und Weißrussland. Am Ende der dreitägigen Wettbewerbe werden die Titel "Deutscher Hubschraubermeister" und "ODHM-Gesamtsieger" vergeben; Letzterer, sofern das Siegerteam nicht aus Deutschland kommt. Darüber hinaus werden zusätzlich siegreiche Damencrews und Juniorenteams geehrt. Alle Wertungen, sowohl die der Damen als auch die der Junioren (das sind Piloten mit weniger als 250 Flugstunden als PIC, unabhängig

vom Lebensalter) gehen in die Gesamtwertung ein. Rein fliegerisch ist nicht von Belang, ob der Helikopter von einem Mann oder von einer Frau gesteuert wird (dem ist das völlig egal!). Lediglich bei den Copiloten, die für ihren Job selbst keine Helikopterlizenz benötigen, sind starke Armmuskeln neben einer guten räumlichen Orientierung vorteilhaft.

Übrigens: Zahlreiche Wettbewerbsteilnehmer bleiben der Faszination Helikopter-Flugsport auch nach ihrer aktiven Zeit treu verbunden. Sie unterstützen die Arbeit des DHC als Schiedsrichter und als Bodenhelfer. Vornehmlich geben sie aber auch als Coaches ihre eigenen Erfahrungen weiter, indem sie die Nachwuchscrews tatkräftig unterstützen.

Text/Fotos: Renate Strecker

Kommunikation ist im Slalom ausschlaggebend für den Erfolg.



Neue Struktur im PPL-Fragenkatalog

Der DAeC und Eisenschmidt haben auf neue EASA Regulierungen reagiert, bei denen Regelwerke für Segelflug und Ballonfahren überarbeitet worden sind.

Die Anpassung der Struktur des PPL-Fragenkatalogs an den neuen EASA-Syllabus erfolgte in Verbindung mit dem für Deutschland geltenden alternativen Nachweisverfahren (AltMoC). Eine inhaltliche Änderung der Fragen gibt es nicht.

Die Änderung betrifft die Unterteilung der einzelnen Fächer. Inzwischen ist die neue Struktur in der Lern- und Prüfungssoftware von Aviationexam verfügbar.

DAeC-PR

Intensivtraining beim LVB-Fluglehrerlehrgang FI(S)-TMG in Kirchdorf am Inn

Vier Segelfluglehrer tauchten Anfang September nochmal in die Rolle des Schülers, um ihre Segelflug-Lehrberechtigung auf Motorsegler zu erweitern.

Schon nach einigen kurzen Einführungsworten und einer Einweisung in den Flugplatz Kirchdorf ging es für die angehenden TMG-Lehrer der Vereine aus Weißenburg, Cham, Deggendorf und Pfarrkirchen mit dem fliegerischen Programm los – schließlich galt es, einen engen Zeitplan einzuhalten. Im Vorfeld hatte jeder Anwärter bereits mit seinem zuständigen Gruppenfluglehrer am heimischen Flugplatz einen Vorab-Testflug mit dem üblichen TMG-Prüfungsprogramm absolviert. Der erste Tag stand also im Zeichen des Kennenlernens des Flugplatzes und der beiden Lehrgangs-Motorsegler. Der Flie-

gerclub Kirchdorf am Inn und der Luftsportclub Pfarrkirchen stellten dazu dankenswerterweise ihre Superdimona bzw. ihren Samburo zur Verfügung. Wer glaubt, dass sich immer zwei Teilnehmer ausruhen konnten, der irrt sich. Schließlich mussten auch Flugvorbereitung inkl. Massen- sowie Start- und Landestreckenberechnung erledigt werden. Am Ende des Tages hatten alle bereits zweieinhalb Stunden Blockzeit sowie mindestens ein neues TMG-Muster im Flugbuch stehen. Die abendliche Theoriesession wurde kurzerhand in den großzügigen Freisitz des örtlichen Restaurants verlegt, was sowohl dem Hygienekonzept als auch dem Hunger aller Beteiligten zugutekam. Am zweiten Tag standen Überlandflüge auf dem Programm. Mit Karte, Kompass, VOR, Flugdurchführungsplan und Armbanduhr ging es für beide Motorsegler



Flugvorbereitung für die Überlandflüge.

Foto: Jonas Blahnik

von Kirchdorf aus entlang der Münchner Kontrollzone zum Flughafen Augsburg – einmal vormittags, einmal nachmittags. Am Rückweg über Landshut standen außerdem noch Außenlandeübungen auf dem Programm. Wie auch schon am Vortag endete der Tag mit einer Theorieeinheit, diesmal in der Halle "am Objekt". Aufgrund der unsicheren Wetterprognosen entschieden sich Teilnehmer und Fluglehrer, den Lehrgang um einen Tag zu verkürzen. Die Anwohner des Flugplatzes Kirchdorf taten uns schon ein bisschen leid, mussten sie doch einiges an Lärm ertragen, bis diverse Notverfahren abgearbeitet waren: Startabbruch-Übungen, Umkehrkurven, Geradeaus-Landungen, Ziellandungen etc. standen auf dem Programm. Nichtsdestotrotz waren alle vier Teilnehmer am Samstagmittag mit dem Lehrgangsprogramm durch. Bereits am Nachmittag konnten alle Teilnehmer ihren Prüfungsflug durchführen. Abschließend bedankten sich die Teilnehmer bei den beiden Fluglehrer-Lehrern Max Strohammer und Matthias Weinzierl für die Durchführung des Lehrgangs und das nahezu unermüdliche Sitzfleisch in den TMGs. Dank ging auch an Gruppenfluglehrer Fritz Steinlehner für das Einspringen am Donnerstag sowie an Franz Klimt und Matthias Weinzierl für die Durchführung der Prüfungen. Zu guter Letzt auch ein großer Dank an den Fliegerclub Kirchdorf für die Gastfreundschaft sowie an Kirchdorf und Pfarrkirchen für die Überlassung ihrer Motorsegler.



Navigation im Samburo mit Karte und Kompass.

Foto: Matthias Weinzierl



Die Lehrgangsteilnehmer – mit Mindestabstand – vor den beiden TMGs am Flugplatz Kirchdorf.

Foto: Matthias Weinzierl

Jonas Blahnik

Aero-Club Schweinfurt feiert 70-jähriges Vereinsbestehen

Mit der Gründung des Aero-Clubs Schweinfurt fand die fliegerische Tradition ihre Fortsetzung, die ihre Anfänge in den frühen zwanziger Jahren hatte, als die Fliegerei noch in den Kinderschuhen steckte.

Nahe Schweinfurt erfolgten bereits 1912 Schauflüge für die Bevölkerung. Einige Piloten des ersten Weltkriegs gründeten zusammen mit anderen Angehörigen der ehemaligen Fliegertruppe Schweinfurt sowie Gönnern und jugendlichen Interessenten die "Fliegervereinigung Schweinfurt". Mit dabei war auch Edgar Dittmar, späteres Gründungsmitglied des Aero-Club Schweinfurt.

Es formierte sich eine Segelflugkameradschaft und am 13. September 1950 fand die Gründungsversammlung des Aero-Club Schweinfurt statt. Knapp ein Jahr später waren alle bürokratischen und or-



Der Flugplatz Schweinfurt aus der Vogelperspektive beim Hallenfest 2009. Foto: Josef Müller

ganisatorischen Hürden genommen und am 10. September 1951 erfolgte die Aufnahme des Vereins ins Vereinsregister. Zunächst war es den Modellfliegern ge-

stattet, ihre selbstgebauten Modelle fliegen zu lassen. Ab Mitte 1952 starteten dann auch die Segelflieger vom Militärflugplatz Geldersheim. Leider wurde Ende 1952 der Flugplatz für den Segelflug gesperrt und die Wanderjahre des Vereins begannen. An den Wochenenden transportierte die Mannschaft die Gerätschaften und Flugzeuge an die verschiedenen Behelfsfluggelände in der Umgebung oder zu Flugplätzen wie Karlstadt, Wasserkuppe, Bamberg, usw.

Anfang der 1960er Jahre fanden Sondierungsgespräche der Stadt Schweinfurt statt, um einen Zubringerflughafen zu errichten. Neben den andauernden Verhandlungen schloss der Aero-Club Anfang 1962 einen Pachtvertrag mit der Gemeinde Gochsheim zur Nutzung eines Geländes. Dieser Vertrag galt bis zur Fertigstellung des späteren Fluggeländes Schweinfurt-Süd, längstens aber bis 1967, da dann der geplante Baubeginn der heutigen Autobahn A70 war und diese durch das Fluggelände führte. Nach einigen Probestarts wurde der Flugbetrieb auf dem "Fluggelände Gochsheim" offiziell am 31. Mai 1962 aufgenommen.



SG 38-Startvorbereitung in Geldersheim in 1952.

Foto: Karl Strobel



Windenstart im Jahr 1962.

Foto: AC Schweinfurt

Gründung der Sparte Fallschirmspringen

Ebenfalls in die Anfänge der sechziger Jahre fällt die Gründung der Sparte Fallschirmspringen. 1962 fand im Oktober das erste Springen auf der Geiß statt. 1963 erhielt der Club die erste behördliche Genehmigung in Nordbayern zur Ausbildung von Fallschirmspringern. Da es in

Schweinfurt jedoch keine Absetzmaschine gab, konzentrierte sich der Sprungbetrieb hauptsächlich auf dem nahen Flugplatz Haßfurt und in Gelnhausen. 1965 wurde die 3. Bayerische Meisterschaft im Fallschirmspringen vom Aero-Club in Haßfurt durchgeführt, im Mai 1966 die 1. deutsche Jugendmeisterschaft auf dem US-Flugplatz Geldersheim.

Da für den geplanten Ausbau des Flugplatz Schweinfurt-Süd immense Erdbewegungsarbeiten hätten durchgeführt werden müssen, wurde zunächst nur der Sportflugteil des zukünftig geplanten "Flughafen Schweinfurt" umgesetzt.

Durch die Initiative von Kurt Matthe, Ernst Braeutigam und Aquilin Werb und dem unermüdlichen Einsatz der Mitglieder konnten innerhalb kurzer Bauzeit die Trockenlegungsdrainagen verlegt und die Erdarbeiten abgeschlossen werden. Zeitgleich fand auch der Baustart der ersten Flugzeughalle statt, in Eigenleistung und mit zum Teil primitivsten Mitteln.

Parallel dazu erfolgte der Bau einer neuen Doppeltrommelwinde. Basis war ein alter Militärlaster, der dem Aero-Club durch Vermittlung des Luftsport-Verbandes Bayern überlassen worden war. Der Aufbau erfolgte in Eigenregie mit selbst konstruierten Plänen und der finanziellen und materiellen Unterstützung der Schweinfurter Großindustrie. Auch die Modellflieger des Aero-Clubs machten durch teilweise beachtliche Erfolge von sich reden. So nahm Richard Nagler an der Weltmeisterschaft in Finnland teil. Unter der Leitung von Otto Warthemann bauten die jugendlichen Modellflieger die von ihm entwickelten Modelle Filius, Super Filius und Minimax. Bei den bayerischen und deutschen Meisterschaften flogen die Schweinfurter Modellflieger stets vorne mit und sicherten sich einige Titel.

1972 richtete der Aero-Club die 5. bayerische Meisterschaft im Segelflug aus, 1974 die deutsche Damenmeisterschaft im Fallschirmspringen, 1975 die 10. unterfränkische Meisterschaft im Segelflug und 1979 die deutsche Meisterschaft im Segelkunstflug. Im gleichen Jahrzehnt hielt auch der Motorflug Einzug in den Verein. 1972 wurde ein Scheibe SF 25C gekauft, 1977 folgte das erste vereinseigene Motorflugzeug, eine Piper Pa 18. Auch die Infrastruktur wurde weiter ausgebaut. Ein Brunnen versorgt den Flugplatz seit 1975 mit Trinkwasser.

Anfang der 1980er Jahren wurde das Thema Verkehrslandeplatz Schweinfurt



Teilnehmerflugzeuge der Bayerischen Meisterschaft 1972.

Foto: Karl Kress

endgültig ad acta gelegt. Der Verein hatte kein Interesse und auch nicht die finanziellen Mittel für einen Ausbau zum Verkehrslandeplatz, der deutlich größer als der nahegelegene Flugplatz Haßfurt hätte sein müssen. So wurde vom Stadtrat der entsprechende Passus aus der amtlichen Beschlussvorlage gestrichen.

1986 ist es dem Verein schließlich gelungen, den Flugplatz an das öffentliche Stromversorgungsnetz der Stadt Schweinfurt anzuschließen. Die Planungen hierfür reichten mehr als 15 Jahre zurück. Es scheiterte aber immer an den enorm hohen Kosten dafür. Dank der guten Kontakte des späteren Vorstandes Günter Gerhart zur Stadt konnte das Projekt erneut angegangen werden, und die Behörden gaben ihre Zustimmung. Auch die Finanzierung konnte in einem erträglichen Rahmen gehalten werden, aber

nicht ohne die erneut tatkräftige Mithilfe der Mitglieder und die Unterstützung der Firma Gotthard Weeth. In der Rekordzeit von nur zwei Wochen und täglicher ehrenamtlicher Arbeit unter der Aufsicht der Stadtwerke gehörte die zwanzigjährige Nutzung des Flugplatzes ohne Strom ab dem Zeitpunkt der Vergangenheit an.

In den 1990er Jahren fanden dann umfassende Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen statt. Es wurde eine Tankstelle errichtet, das Vereinsheim erweitert und modernisiert, eine Kläranlage installiert und eine zweite Halle für Geräte und Flugzeuge gebaut sowie das Dach der ersten Halle erneuert. Mit der vorerst letzten großen Investition konnte Anfang der 2000er Jahre der Flugplatz nach Osten um einen angrenzenden Acker erweitert werden.



Mit einer ASK 13 über Schweinfurt im Jahr 1995.

Foto: Josef Müller

In den vergangenen Jahren stand für den Verein und seine Mitglieder das Streckensegelfliegen im Mittelpunkt. Schließlich schaffte der Club es, innerhalb von zwei Saisons 2019 in die erste Bundesliga aufzusteigen.

Es sind alle aktiven, fördernden und ehemaligen Mitglieder und deren Partner, die mit Engagement, finanzieller Unterstützung und Ehrenamt den Grundstein für eine solide Basis gelegt haben und noch

heute dafür sorgen, dass der Flugbetrieb und das Vereinsleben in Schweinfurt weitergeht. Nicht unerwähnt bleiben darf an dieser Stelle auch das sehr gute Verhältnis zu den politischen Vertretern aller Parteien der Nachbargemeinden Gochsheim, Sennfeld und Schwebheim sowie der Stadt und dem Landkreis Schweinfurt. Alle zusammen standen in den vergangenen Jahrzehnten den Vereinswünschen und -vorhaben stets aufgeschlossen ge-

genüber und haben den Verein in seinen Aktivitäten unterstützt.

Der Aero-Club Schweinfurt kann stolz nach vorne schauen. Seit der Vereinsgründung war er immer für Innovationen und technische Weiterentwicklungen offen und hat stets den Blick in die Zukunft gerichtet. Das soll auch so bleiben.

Text/Foto: Michael Fasel

LVB freut sich über zwei neue Mitgliedsvereine

Der Luftsport-Verband Bayern (LVB) und die LVB-Modellflugkommission freuen sich über zwei neue Mitgliedsvereine.

Es handelt sich dabei um den Flugmodell-sportclub Obermichelbach und den Verein AkaModell München. Nachfolgend von beiden ein kleines Kurzportrait.

FMSC Obermichelbach

Der Flugmodell-sportclub Obermichelbach (FMSCO) hat seine fliegerische Heimat auf einem etwas westlich vom Städtedreieck Nürnberg-Fürth-Erlangen gelegenen Modellfluggelände. Dort betreibt der Verein mit seinen Modellflugpiloten seit über 45 Jahren begeistert Modellflugsport. Der FMSCO ist am 01. Mai 1975 gegründet worden. Mit rund 150 m Länge hat die Start- und Landebahn des Modellfluggeländes eine sehr komfortable Dimension. Durch die zentrale Lage ist der Platz gut und schnell erreichbar. Eine bunt gemischte Gruppe von Enthusiasten jeden

Alters fliegt alles, was auf dem Vereinsflugplatz möglich ist, dazu gehören Segler, Motorflugzeuge mit Verbrenner- oder E-Antrieb, Helis in großer und kleiner Ausführung.

AKAModell München e.V.

1999 schlossen sich Studenten an der Technischen Universität München für die Bildung einer akademischen Modellfliegergruppe zusammen. Die Ziele der AkaModell München waren die gemeinsame Konstruktion, der Bau und Betrieb von ferngelenkten Flugzeugen sowie Grundlagenforschung zu niedrigen Reynolds-

Zahlen. Diese Ziele verfolgen sie auch heute noch – besonders gerne mit der Teilnahme an internationalen Wettbewerben. Zuerst sehr erfolgreich bei internationalen Modellflugwettbewerben, wurde seit 2007 mehrfach an der sogenannten Air Cargo Challenge (ACC) teilgenommen. In den Jahren 2015 und 2017 jeweils nur knapp verpasst, konnten die Münchener 2019 den lang ersehnten Sieg nach Hause bringen. In diesem Jahr bekam die AkaModell zusätzliche Verstärkung: Das Team HORYZN hatte sich an der Fakultät Luftfahrt, Raumfahrt und Geodäsie gebildet um an der "New Flying Competition" in Hamburg teilzunehmen. Bereits früh sind sie der AkaModell beigetreten, um gemeinsam an diesem herausfordernden Projekt zu arbeiten. Aktuell gibt es zwei aktive Projekte der AkaModell, das Projekt HORYZN, sowie die Ausrichtung der Air Cargo Challenge 2022.

Texte/Fotos: Norbert Schury, Sebastian Oberschwendtner



Blick auf das Modellfluggelände des FMSCO.



Das Team der AkaModell München an der Air Cargo Challenge 2019 in Stuttgart. Von links nach rechts: Thomas Blaim, Christian Rieger, Sebastian Oberschwendtner (1. Vorstand), Paula Zimmermann (2. Vorstand), Frank Löffler.

Online-Theorieunterricht beim LSV Pfaffenhofen

Die Corona-Pandemie stellt uns alle vor neue Herausforderungen. Dazu noch der eingestellte Flugbetrieb.

Hinzu kommen die nur sehr langsam bis gar nicht erfolgenden Winterarbeiten, die zu dieser Jahreszeit anstehen. Auch der Unterricht der Flugschüler kann nicht wie gewohnt stattfinden.

Die normalerweise im Vereinsheim des Luftsportverein Pfaffenhofen stattfindenden Unterrichtseinheiten der Fluglehrer können dieses Jahr nicht abgehalten wer-

den. Als gemeinnütziger Verein hat der LSV Pfaffenhofen Zugriff auf diverse Produkte von G Suite, einem Pendant zu Microsoft Office. Schriftführer Patrick Burkart hat dort die Lernplattform Google Classroom für die Flugschüler freigeschaltet. Segelflugausbildungsleiter Robin Tannen- berg hat viele Materialien erstellt und mit zwei vereinseigenen Schülern ein erstes Fach online abgehandelt. Dieser Testlauf erwies sich als erfolgreich und auch Landesausbildungsleiter Franz Schütz zeigte sich mit der Online-Methode zufrieden.

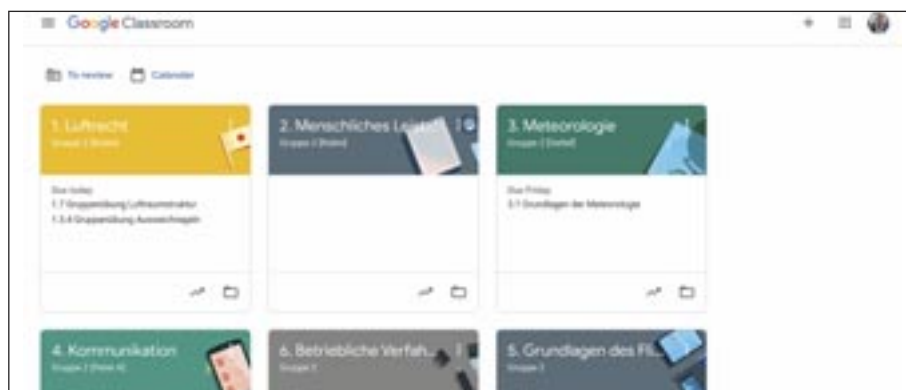
So hat der LSV Pfaffenhofen nun eine zweite Runde eingeläutet und neben den eigenen Flugschülern auch Schüler und Fluglehrer aus anderen Vereinen eingeladen. Jetzt arbeiten mehrere Fluglehrer und Schüler aus den Vereinen LSV Pfaffenhofen, Fliegerclub Mühldorf und der Fluggruppe Alt-Neuötting zusammen am Online-Unterricht. Dort erwerben die Flugschüler aus den drei Vereinen auf der Online-Plattform theoretische Kenntnisse zum Fliegen. Außerdem wurde auch schon ein Online Kurs für Windenfahrer gestartet, indem zusätzlich noch mehrere Schüler aus Beilngries teilnehmen. Insgesamt sind somit über 20 Schüler aus vier Vereinen im digitalen Unterricht. Dieser wird geleitet von sechs Fluglehrern aus fünf Vereinen, die für die Schüler das Material vorbereiten und in die virtuellen Klassenzimmer hochladen.

Jede Woche wird ein ca. 1,5 Stunden langes Treffen in Google Meet durchgeführt. Dabei wird über die bearbeiteten Hausaufgaben gesprochen, werden eventuelle Fragen geklärt und noch einige Hinweise zu schwierigen Themen gegeben. Außerdem wird ein kurzer Einstieg für die Themen der kommenden Woche durchgeführt, sodass die Schüler dann selbstständig die Aufgaben bearbeiten können.

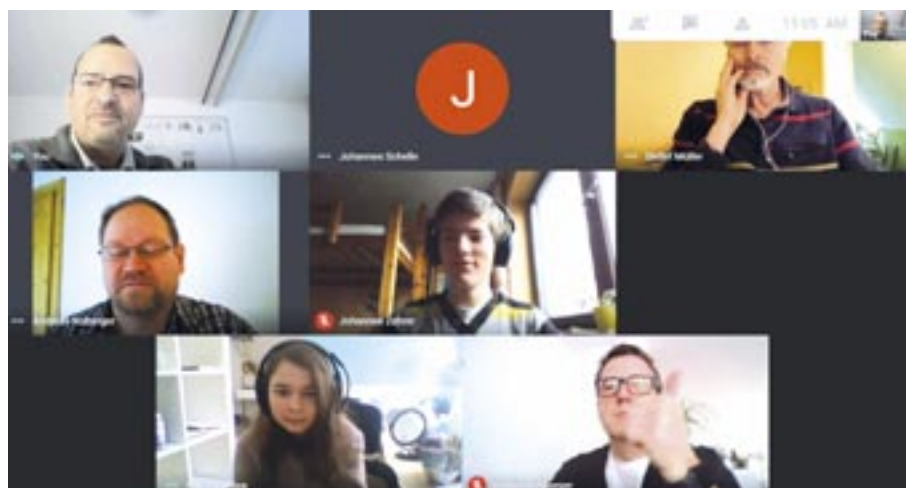
In Google Classroom werden alle bearbeiteten Aufgaben der Schüler gespeichert, sodass auch ein einwandfreier Nachweis über die erfolgreiche Teilnahme am Unterricht vorliegt. Außerdem werden den Schülern am Ende jedes Kapitels mit einem kurzen Quiz geprüft und so noch besser auf die Prüfung vorbereitet.

Nach der erfolgreichen Proberunde geht auch mit mehreren Flugschülern selten etwas schief. Die meist jungen Schüler haben keine Probleme, mit der Technik umzugehen. Auch zukünftig, nach der hoffentlich möglichst nicht mehr so lang anhaltenden Pandemie, kann so ein kooperativer Unterricht mehrerer kleiner Vereine zusammengestellt werden. Dabei müssen die Flugschüler zumindest nicht an allen Terminen weite Strecken mit dem Auto zurücklegen oder, bei den jüngeren, von ihren Eltern gefahren werden.

Der LSV Pfaffenhofen freut sich über das Engagement der Fluglehrer und der Schüler und wünscht allen zukünftigen Prüflingen viel Erfolg.



Google Classroom.



Die Teilnehmer des Onlineunterrichts.

Text/Fotos: Patrick Burkart

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 2-2021 ist der 07. Mai 2021.

LSV Illertissen trauert um Ehrenmitglied Robert Deufel

LSV Illertissen trauert um Ehrenmitglied Robert Deufel Die Mitglieder des Luftsportverein Illertissen trauern um ihr Ehrenmitglied Robert Deufel.

Bereits im Alter von 24 Jahren ist Robert Deufel 1972 dem Verein beigetreten. Robert hat mit dem Segelfliegen begonnen, danach aber auch bis zum Motorflug alle Lizenzen erworben. Zum Ende seines aktiven Fliegerlebens konnte er auf unzählige Flüge und Erlebnisse zurückblicken. Über seine fliegerische Leidenschaft hinaus hat er sich mehrere Perioden intensiv und erfolgreich im Vereinsvorstand engagiert.

Als Standortleiter der Luftrettungsstaffel Bayern hat er den Stützpunkt Illertissen in ganz Bayern vertreten und Außerordentliches geleistet.



Robert Deufel.

Foto: LSV Illertissen

Wir werden Robert stets in guter Erinnerung behalten.

Vorstand Luftsportverein Illertissen

LSV Dingolfing trauert um Christian Häckl

Die Mitglieder des Luftsportvereins Dingolfing trauern um ihr Mitglied Christian Häckl, der Ende November im Alter von 59 Jahren verstorben ist.

In den letzten Jahrzehnten war Christian Häckl u.a. als Fluglehrer sehr aktiv und so verwundert es nicht, dass viele Vereinsmitglieder auf unterschiedlichen Mustern das Fliegen bei ihm erlernt haben. Vor allem seine unendliche Geduld und sein fliegerisches Können, dazu auch seine stets individuell ausgeprägte Wissensvermittlung bei der Ausbildung auf dem Weg vom Fußgänger zum fertigen Piloten hat ihn ausgezeichnet.

Christian Häckl trat am 01.05.1977 in den Luftsportverein ein. Durch seine Ausbildung zum Fluglehrer in den Klassen TMG, SEP (Land/Sea), Segelflug und Ultraleicht sowie als Sprachprüfer Englisch Level IV war er für die fliegerische Ausbildung, nicht nur im eigenen Verein, sondern für die ganze Umgebung, eine der wichtigsten Anlaufstellen. Legendar sind seine von ihm organisierten Vereins-Flugausflüge ins benachbarte Ausland, z. B. nach Ungarn, ans Mittelmeer, oder nach Schweden. Neben dem Amt des Ausbildungsleiters,



Christian Häckl.

Foto: LSV Dingolfing

das er bis zu seinem viel zu frühen Tod innehatte, war er auch über viele Jahre im Vorstand tätig. Für Christian war der Flugplatz seine zweite Heimat. Hier hat er mit den Vereinskollegen viel Zeit verbracht. Seine von uns allen geschätzte Persönlichkeit und sein fliegerisches Talent bleiben unvergessen.

Der LSV Dingolfing wird ihm stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Josef Uttendorfer

Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt aus einer Hand

Unser Ziel sind die engagierte und verantwortungsvolle Beratung, Vertretung und Schulung unserer Mandanten

- im internationalen, europäischen und deutschen Luftrecht,
- zu Verträgen in der Luftfahrt,
- bei Luftfahrtversicherungsangelegenheiten,
- bei Luftfahrtunfällen,
- in Strafverfahren und bei Ordnungswidrigkeiten,
- bei der Zulassung, Änderung oder Erweiterung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben sowie Instandhaltungsbetrieben, Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Flugplätzen,
- im Dialog und in der Auseinandersetzung mit Luftfahrtbehörden und Verbänden
- sowie bei Sachverständigenleistungen.

Ihre Ansprechpartner:

Frank Peter Dörner, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Luftfahrtsachverständiger
Kai-Alexander Bischoff, Rechtsanwalt, LL.M. EUR.



Dörner & Partner mbB, Rechtsanwälte Kanzlei München: Bavariaring 16, 80336 München, Kanzlei Murnau: Straßäcker 21, 82418 Murnau
T +49 89 45235576 0, F +49 89 45235576 9, crew@air-law.de, www.air-law.de



air-law.de