



Luftsport in Bayern

Touch the sky

Ausgabe 2-2021



VERBAND

Luftrechtsnovellierung
zur DVO (EU) 2019/947

UMWELT

Luftsport und Naturschutz
verstehen sich

SPORT

Erfolgreicher LIMA 2021
in Kitzingen

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: Corona – Luftsport nach der Pandemie	4
--	---

EDITORIAL	5
------------------	---

VERBAND

Versicherungsschutz bei Schäden im Luftfahrtbereich – “Pilotenklausel” beachten	6 - 7
Peschke-Jugendförderpreis 2021	7
Stefan Klett mit “Greencard” für Deutschen Bundestag	8
Neue MoGas-Karte veröffentlicht	8
TMZ-Flyer neu aufgelegt	8
Grundsätze zur Aufzeichnung von Flugzeiten – neue NFL	9

TECHNIK und UMWELT

Man muss nicht alles tun, was erlaubt ist – freiwillige Beschränkung von Walzen, Saat- und Pflanzgut	10
Konstruktiver Austausch von LBV und LVB zum Vogel- und Naturschutz	10 - 12
Gesellschafterversammlung der LVB-PO GmbH erstmals per Videokonferenz	12
Flächenatlanten und Wiesenbrüterkartierung	13
“Piste frei für wilde Bienen”	13 - 14
Neuer DAeC-Fachausschuss Umwelt mit Auftaktsitzung	14
Von Tauben auf dem Dach und Kiebitzen auf dem Fluggelände	15 - 16
Luftrechtsnovellierung – Gesetz zur Anpassung nationaler Regelungen an die DVO (EU) 2019/947	17- 18

LUFTSPORTJUGEND

Digitale Vortragsreihe der Luftsportjugend Bayern	19 - 20
Luftsport-Sommer-Bingo – Zusammensein im kleinen Kreis	20

SPORT

Container-Vermietung für Transporte von Segelflugzeugen	20 - 21
Segelflug DM 2021 in Bayreuth abgesagt	21
UL-DM erneut verschoben	21
LIMA 2021 in Kitzingen	22
Dr. Thomas Kuhn bleibt Vorsitzender der bayerischen Segelflieger	23
Sektorenregelungen im Raum Nürnberg	24
LVB-Gruppenflughlehrer-Tagung 2021	25
Deutscher Segelfliegertag auf 12. Februar 2022 verschoben	25
Neue Musterzulassungen durch DAeC-LSG-B	26
Treffen der Europäischen Modellfliegervereinigung mit IG-Hangflug	26
Termin vormerken – DFS-Pilotentag am 13.11.	26
Kompetenznachweis A1/A3 – Ja oder Nein?	28 - 29
LVB-Modellfliegertag 2021	29 - 30
Sportkarriere als SportsoldatIn – jetzt bewerben	30

CLUB-NEWS

Weilheimer Hermann Resch 80	31
Altfelder Pilot sucht Interessenten für umfangreiche Briefmarken- und Literatur-Sammlung	31 - 32
Schulleiter-Wechsel auf der Wasserkuppe	33 - 34
Flugzeug-Bildschirmverfolgung beim SFC Lauf	34
LSG Bayreuth trauert um Wolfgang Heim	35
Oberpfälzer Flieger trauern um Dr. Gerhard Beer	35

IMPRESSUM	36
------------------	----

TITELBILD

Blick auf den Kapellplatz mit der Gnadenkapelle von Altötting.	
Foto: Simon Ehenschwendtner	1

Corona – Luftsport nach der Pandemie

Die aktuelle Zahl der Infizierten, die deutlich sinkende Inzidenz und der rapide steigende Anteil der Geimpften erlauben vorsichtigen Optimismus: Wir freuen uns auf einen schönen Sommer und eine gute Saison 2021. Wenn wir auch noch weitgehend auf Wettbewerbe und Flugplatzfeste in diesem Jahr verzichten müssen, so ist doch die Aussicht auf einen fast normalen Flugbetrieb groß.

Die Einschränkungen durch die Pandemie haben auch in den Luftsportvereinen deutliche Spuren hinterlassen. Vor allem das Vereinsleben hat Schaden genommen: geselliges Beisammensein nach dem Flugbetrieb nur mit Auflagen, keine Feiern, weniger Fliegerlager, keine Versammlungen. Das, was das schöne Vereinsleben ausmacht, war erheblich reduziert. Der Zusammenhalt im Verein kann da Schaden nehmen. Umso wichtiger ist es nun, die nun wiedergewonnenen Freiheiten richtig zu nutzen.

Zunächst geht es um die Aufnahme des Flugbetriebs. Vielflieger sind schon häufig



DAeC-Präsident Stefan Klett.

unterwegs. Viele Piloten und Pilotinnen sind aber in den vergangenen Monaten nur wenig geflogen. Manchen, vor allem Neuinhabern von Lizenzen, fehlen Flugroutine und Training. Nehmt das bitte ernst, und bietet Unterstützung an. Es wäre bitter, wenn der hoffnungsfrohe Neustart von Unfällen überschattet würde.

Das Trainingsbarometer der Bundeskommission Segelflug (sinngemäß lässt sich das auf andere Luftsportarten übertragen)

hilft, den Übungszustand zu bewerten. Von etlichen Vereinen weiß ich, dass in der vergangenen Saison mehr "Fußgänger" Interesse an einer Ausbildung angemeldet haben als in den Vorjahren. Denn wo sonst konnte man im Lockdown mehr Freiheit erleben als beim Luftsport! Der Trend setzt sich zu Saisonbeginn 2021 fort. Das ist eine große Chance, die wir nutzen können. Viele Vereine beklagen Mitgliederrückgang und zu geringe Aufmerksamkeit für den Luftsport. Jetzt haben wir die Möglichkeit, Menschen, die bislang weniger Kontakt zu uns hatten, für die Fliegerei zu begeistern.

In diesem Sinn wünsche ich allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern viel Spaß, viel Erfolg und immer gute Landungen.

Stefan Klett



JUNIORPILOTENSCHHEIN des Luftsport-Verband Bayern e.V.

ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.

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

Luftsport-Ampeln an vielen Stellen wieder grün

Die Sonne lacht und im Freien kann man auch endlich wieder viele lachende Gesichter tatsächlich sehen und muss sie nicht errahnen. Das tut den Menschen, der Gesellschaft und auch dem Sport gut. Gefühlt kommt die frühere Normalität immer näher, aber wir werden beobachten müssen, wie sich die Situation in den nächsten Monaten entwickeln wird.

Der LIMA 2021 in Kitzingen bekam erst sehr kurzfristig "grünes Licht", dafür waren die Teilnehmer von diesem Lehrgang für den Streckensegelflug äußerst angetan und auch für das gesamte Organisationsteam voll des Lobes.

Angesichts der Tatsache, dass der LVB-Fliegertag nicht stattfinden konnte, hatten viele Vereine und Jugendliche vielleicht damit gerechnet, dass der traditionsgemäß bei dieser LVB-Veranstaltung verliehene "Peschke-Jugendförderpreis" eine Pause einlegen und die Förderpreisampel auf rot gestellt werden würde. Aber weit gefehlt, die Verantwortlichen der Firma Peschke setzen trotz der Corona-Phase ihre Unterstützung für den fliegerischen Nachwuchs in Bayern ohne Auszeit fort.

Sportförderrichtlinien des Freistaats in der Überarbeitung

Der Luftsport-Verband Bayern (LVB) und auch seine Vereine partizipieren inzwischen in vielen Bereichen an der Sportförderung des Freistaats. Vor etwas über 30 Jahren erfolgte eine Förderung für den Verband und frühere sogenannte "Luftsportschwerpunkte" über das Bayerische Wirtschafts- und Verkehrsministerium. Nachdem diese Förderung zu Beginn der

90er Jahre vollständig eingestellt worden war, wechselte die Zuordnung des LVB zum Kultusministerium. Mit der politischen Neuorganisation vor einigen Jahren ist der Sport inzwischen beim Innenministerium angesiedelt und damit auch der Luftsport, zumindest in Teilen. Denn bei der Sportstättenbauförderung sind die LVB-Mitgliedsvereine immer noch von einer Förderung ausgeschlossen. Seit 30 Jahren steht hier die Ampel auf rot.

In vielen Gesprächen haben die Verantwortlichen des Verbandes und einiger Vereine gemeinschaftlich mit dem Bayerischen Landes-Sportverband (BLSV) in zahlreichen Gesprächen gegenüber der Politik und dem Innenministerium Überzeugungsarbeit geleistet dafür, dass diese Ungleichbehandlung im Rahmen der derzeit laufenden Überarbeitung der Sportförderrichtlinien ihr Ende finden sollte. Die Ampel steht noch nicht auf grün, eher leuchtet sie rot und gelb und vermittelt somit Hoffnung auf Streichung des aus unserer Sicht unberechtigten Förderausschlusses. Ab Juli soll es eine Verbändeanhörung zum Überarbeitungsentwurf geben. In der LiB-Ausgabe 3-2021 werden wir weitergehend informieren.

Bundestag und Bundesrat stimmen Luftrechtsnovellierung zu

Im Editorial der ersten LiB-Ausgabe in diesem Jahr hatten wir auf die Erfordernis der Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 in nationales Recht hingewiesen, die sich hauptsächlich mit Drohnen und Modellfliegen befasst. Eine Zeit lang sah es eher kritisch aus mit der Gefahr von hohem Mehraufwand für den Modellflug. Gespräche auf vielen Ebenen



durch DAeC und LVB haben am Ende dazu beigetragen, dass Bundestag und Bundesrat der Novellierung zugestimmt haben.

Luftsportjugend Bayern mit kreativem Alternativprogramm

Natürlich haben sich auch die jugendlichen und jung gebliebenen Pilotinnen und Piloten eine Skifreizeit und vielleicht ein Jugendvergleichsfliegen gewünscht, aber mit einer digitalen Vortragsreihe und einem "Sommer-Bingo" hat die Luftsportjugend zumindest temporär ein kreatives und interessantes Ersatzprogramm angeboten.

Die AERO musste erneut verschoben werden, sie findet nun vom 27. bis 30. April im kommenden Jahr statt. Auch viele Wettbewerbe sind für 2022 neu terminiert. Die Ende September geplanten LVB-Modellflugtage auf dem Gelände der Flugwerft Schleißheim sind hingegen noch nicht abgesagt. Hier bleibt die Modellflugkommission optimistisch.

Jetzt sollten wir alle aber erst einmal den Sommer, eine erfolgreiche und vor allen Dingen unfallfreie Flugsaison mit den hoffentlich dauerhaften Zeichen der Normalität genießen.

LVB-Vorstand und -Geschäftsführung

FUSION PowerFLARM
DIE NÄCHSTE GENERATION

NEU

OHNE ABLENKUNG
MÜCKENPUTZEN

jumbo putzi

FLARM
COMPETENCE CENTER

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

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

PARTNER DES LVB

Versicherungsschutz bei Schäden im Luftfahrtbereich – “Pilotenklausel” beachten

Die Versicherungsbedingungen sind im Versicherungsvertrag zur (Voll-) Kaskoversicherung immer unmissverständlich beschrieben. Dennoch gibt es immer wieder Unklarheiten und es ist nicht für jeden ersichtlich, welche Piloten in welchem Fall vom Versicherungsschutz umfasst sind.

Zwar ist der Eintritt eines Versicherungsfalls oft unstrittig, fraglich ist jedoch in welchen Fällen der Versicherungsnehmer tatsächlich einen Anspruch auf Schadensausgleich gegen den Versicherungsgeber hat.

Es gibt hierbei unterschiedliche Varianten, sein Luftfahrzeug für einen unterschiedlichen Personenkreis zu versichern. Gegenüber stehen sich die sog. offene Pilotenklausel und die sog. geschlossene Pilotenklausel.

Offene Pilotenklausel

Die offene Pilotenklausel bietet einer unbestimmten Anzahl an Luftfahrzeugführern Versicherungsschutz. Hierbei kommt es nicht darauf an, ob die jeweilige Person explizit im Kreis der zu versichernden Piloten aufgeführt wird. Üblicherweise kommt es dabei eher selten zu rechtlichen Streitigkeiten bezüglich des Versicherungsschutzes im Zusammenhang mit dem Luftfahrzeug-

führer. Aufgrund des unbestimmten Personenkreises erhöht sich das Risiko auf Seiten des Versicherungsgebers, weshalb üblicherweise mit einem erhöhten Versicherungsbeitrag zu rechnen ist.

Geschlossene Pilotenklausel

Vorsicht ist geboten, wenn der Versicherungsvertrag einer geschlossenen Pilotenklausel unterliegt. In diesem Fall wird der Versicherungsschutz durch eine Klausel im Vertrag begrenzt, es liegt ein Leistungsausschluss vor.

Eine Versicherung mit geschlossener Pilotenklausel scheint auf den ersten Blick sehr lukrativ, da sie im Vergleich zur offenen Pilotenklausel mit einer geringeren Prämie verbunden ist und deshalb deutlich preiswerter erscheint. Probleme treten an dieser Stelle erst auf, wenn die durchgeführten Flüge aufgrund der Beschränkung der Versicherung im Schadensfall nicht mehr versichert sind.

Durch die Klausel wird der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung befreit, wenn das Luftfahrzeug durch andere als nach dem Versicherungsvertrag als berechtigt genannte Luftfahrzeugführer geführt wird. Nur der genannte Personenkreis ist demnach zur Führung des versicherten Luftfahrzeugs im Rahmen der Kaskoversicherung berechtigt. Es besteht

daher kein Versicherungsschutz für Schäden, wenn ein anderer als die im Versicherungsvertrag genannten Piloten während des Unfalls verantwortliche Luftfahrzeugführer war

In einem aktuellen Urteil hatte das Oberlandesgericht Köln (Urteil vom 27.05.2021 Az. 20 O 309/19; bestätigt durch Beschluss OLG Köln vom 08.12.2020, Az. 9 U 141/20) über einen solchen Fall zu entscheiden. Der Eigentümer und Halter einer Cessna machte wegen eines Flugunfalls gegen seine Kaskoversicherung Ansprüche auf Basis eines Versicherungsvertrages mit geschlossener Pilotenklausel geltend. Der Eigentümer führte zusammen mit einem Dritten zur Verlängerung der Lizenz Übungs- und Überprüfungsflüge durch, wobei sich der Eigentümer als Passagier auf dem rechten Sitz befand, während sich der Dritte als verantwortlicher Flugzeugführer auf dem linken Flugzeugführersitz befand. Namentlich in der geschlossenen Pilotenklausel der Versicherung eingetragen war lediglich der Eigentümer. Dieser war der Meinung es bestehe auch Versicherungsschutz, wenn er sich auf dem rechten Flugzeugführersitz befindet, da er jederzeit problemlos eingreifen könnte und sich dadurch keine Gefahrerhöhung ergäbe und damit ein Leistungsausschluss nicht



Für den LVB-Arcus gilt bei seinen Einsätzen in Vereinen keine geschlossene Pilotenklausel.

Foto: Stefan Jahnke, Benedikt Lang

gegeben sei. Das Gericht stellt in seinem Urteil klar, dass gerade wegen der exakten Benennung der versicherten Piloten kein Versicherungsschutz besteht, wenn ein nicht eingetragener Luftfahrzeugführer einen Flugunfall verursacht. Es handelt sich bei diesem Leistungsausschluss nicht um eine sog. verhüllte vertragliche Obliegenheit, wenn die Bestimmung klar und deutlich als Ausschluss gekennzeichnet ist. Auch sind solche Klauseln nicht wegen unangemessener Benachteiligung unwirksam. Die oben beschriebene offene Pilotenklausel ist allgemein verbreitet und auch durchaus üblich. Zudem ist die geschlossene Pilotenklausel mit einer geringeren Prämie verbunden. Das Interesse des Versicherers überwiegt an dieser Stelle. Dieser soll wissen, welches Risiko er versichert und er kann dementsprechend eine Anpassung des Versicherungsbetrages vornehmen. Unerheblich ist hierbei, ob ein mitversicherter Luftfahrzeugführer theoretisch jederzeit die Möglichkeit zum Eingreifen hat, weil er

sich beispielsweise mit an Bord des Luftfahrzeugs befindet. Diese Situation tritt in der Praxis nicht selten auf. Wird ein Luftfahrzeug verkauft, möchte der Erwerber meistens einen Testflug durchführen. Nicht selten darf dieser dann auf dem linken Pilotensitz Platz nehmen und das Luftfahrzeug selbst steuern. In einer geschlossenen Pilotenklausel fehlt es in solchen Situationen dann im Falle eines Schadenseintritts am Versicherungsschutz. Eine ähnliche Situation ist bei Checkflügen regelmäßig der Fall. Auch hier fehlt es am Versicherungsschutz, wenn der Checkpilot nicht in der geschlossenen Pilotenklausel genannt und damit mitversichert ist. Unerheblich ist an dieser Stelle, wenn der nicht im Versicherungsvertrag genannte Pilot, welcher den Checkflug durchführt, weitaus höhere Qualifikationen vorweist als der eingetragene Pilot. Der Versicherungsschutz erstreckt sich in jedem Fall ausschließlich auf die explizit genannten Personen.

Die Versicherungsbedingungen sollten immer genau geprüft werden

Fazit: Jeder sollte seine Versicherungsbestimmungen kennen. Jeder muss sich im Vorfeld klarmachen, wer auf dem eigenen Luftfahrzeug im Zweifel überhaupt versichert ist und wer nicht. Wird ein Luftfahrzeug oft von unterschiedlichen Personen geführt ist eine offene Pilotenklausel zu bevorzugen. Zu hoch ist das Risiko, dass ein Schaden am Ende nicht durch die Versicherung übernommen wird, da der verursachte Schaden durch einen nicht mitversicherten Luftfahrzeugführer nicht vom Versicherungsschutz umfasst ist. Soll ein Luftfahrzeug verkauft werden und möchte der neue Eigentümer dieses Testfliegen, kann man auch versuchen, dies dem Versicherer zu melden und um einmaligen Einschluss des Testflugs durch den potenziellen Käufer in die Deckung zu bitten.

Verena Dürr, RA Kai-Alexander Bischoff

25. Peschke-Jugendförderpreis 2021

Die Jugendförderung ist der Firma Peschke Versicherungsvermittlung seit jeher ein wichtiges Anliegen.

Neben dem Sponsoring der Jacken des LVB-Segelflug-Kaders und der finanziellen Unterstützung des jährlichen Treffens der Luftsportjugend für das BAYAIRN ist die Verleihung des Peschke-Jugendförderpreises fester Bestandteil des Fliegetages. Aufgrund der Pandemie musste der Fliegetag in Präsenzform heuer leider ausfallen. Unser Versicherungspartner Siegfried Peschke KG hatte jedoch schon frühzeitig signalisiert, die Jugendförde-

rung in 2021 auch unter diesen besonderen Umständen nicht unter den Tisch fallen zu lassen. Der Peschke-Jugendförderpreis wird in diesem Jahr zum 25. Mal verliehen. Mit dem Preis werden Vereine für ihre erfolgreiche Nachwuchsarbeit ausgezeichnet. Kriterien sind dabei die vorhandene Anzahl an Mitgliedern zwischen 14 und 21 Jahren, die neu gewonnenen Mitglieder in dieser Altersgruppe sowie die prozentuale Steigerung. Der Verein erhält dabei jeweils einen Gutschein, der auf die Fluggebühren der jugendlichen Neumitglieder angerechnet wird. Im Austausch mit der

LVB-Geschäftsstelle werden die Daten ermittelt, die die Basis für die Gewinnerermittlung bilden. Folgende Vereine haben den Peschke Jugendförderpreis 2021 gewonnen:

- Ikarus Luftsportclub Schleißheim e.V.
- Segelflugverein Bad Wörishofen e.V.
- Sportfluggruppe Lechfeld e.V.
- Luftsportclub Kitzingen e.V.

Die Gewinner werden sind auch direkt von der Firma Peschke benachrichtigt worden.

Peter Rzytki



Die Siegerurkunden der vier LVB-Vereine.

Stefan Klett mit "Greencard" für Deutschen Bundestag

DAeC-Präsident Stefan Klett erhielt am 25. Mai seinen Hausausweis für den Deutschen Bundestag.

Diesen Ausweis können nach der Hausordnung Verbands- und Interessenvertreter erhalten, deren Organisationen in der veröffentlichten Liste im Bundesanzeiger eingetragen sind, ihr berechtigtes Interesse nachweisen können und deren Vertreter mehr als nur gelegentlich zu Gast in den Bundesliegenschaften sind.

"Mit diesem Ausweis erhalten wir einen unkomplizierten Zugang zum Deutschen

Bundestag und den Häusern der Abgeordneten," erklärt Stefan Klett. "So wird es einfacher, Besuche bei den Partnern zu organisieren und koordinieren, öffentliche Sitzungen zu verfolgen und kurzfristig auch spontan Gespräche zu führen. Für uns ist der Zugang ein weiterer wichtiger Schritt, unsere Arbeit in Berlin zu intensivieren."

Zum ersten Mal in seiner Geschichte erhält der DAeC diese begehrte "Green-card".



DAeC-Präsident Stefan Klett erhielt Ende Mai den Hausausweis für den Deutschen Bundestag.

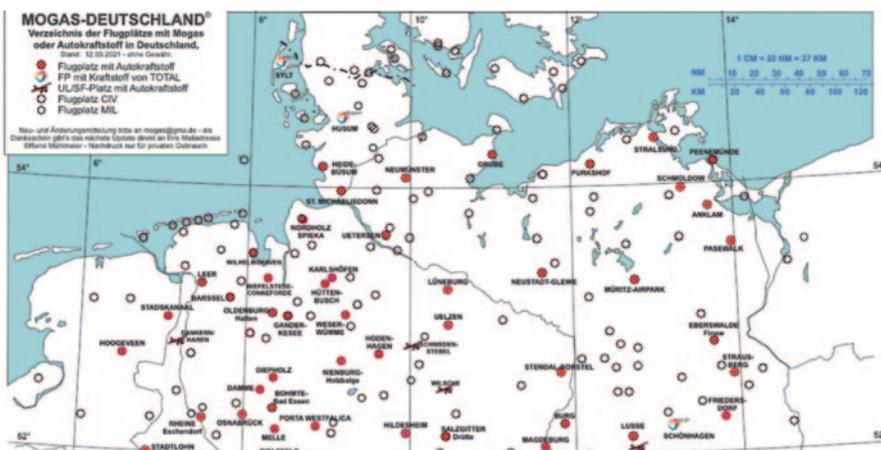
Text/Foto: DAeC-PR

Neue MoGas-Karte veröffentlicht

Für alle Piloten, die ihr Triebwerk mit MoGas beziehungsweise Autobenzin betreiben dürfen: Die neue Ausgabe der MoGas-Karte von René Mühlmeier ist erschienen.

Gegenüber dem Vorjahr sind mehr als ein Dutzend neuer Plätze hinzugekommen, nur wenige haben den Spritverkauf eingestellt. Die MoGas-Karte ist veröffentlicht auf:

www.daec.de/sportarten/motorflug/ser-vic.



DAeC-PR Kartenausschnitt.

TMZ-Flyer neu aufgelegt

Der DAeC-Bundesausschuss Unterer Luftraum hat den TMZ-Flyer aktualisiert und neu aufgelegt.

Eine Transponder Mandatory Zone (TMZ) ist ein Bereich des Luftraums, in dem für alle Luftfahrzeuge das Mitführen und Verwenden eines Transponders mit automatischer Höhenübermittlung vorgeschrieben ist.

Auf dem Infoblatt sind kompakt alle wichtigen Informationen veröffentlicht. Den Flyer gibt es auch als Download auf der DAeC-Website.

FLEXIBLE LUFTRÄUME

- C (PK), D (PK) und TMZ (PK) werden flexibel aktiviert und deaktiviert.
- Die Aktivierung und Deaktivierung erfolgt automatisch durch ATC.
- In deaktivierten Gebieten ist keine ATC-Freigabe erforderlich.
- In Ausnahmefällen können alle Luftraumssegmente aktiv sein.
- Außerhalb der Öffnungszeiten von FS sind alle Luftraumssegmente aktiv.
- Informiere dich vor Einflug über den Luftraumstatus über FS oder VFRATIS.
- Wenn der Luftraumstatus unklar ist, nicht einfliegen.
- Hohe Hörbereitschaft auf FS oder VFRATIS in deaktivierten Luftraumen.
- Verlasse reservierte Luftraume oder hole dir rechtzeitig eine Einflugfreigabe.

Berlin:

- RWY 25: Berlin West inaktiv
- RWY 07: Berlin Ost inaktiv
- VFRATIS: 133.630
- Langen FS: 132.650

Erfurt:

- TMZ nur bei IFR-Verkehr aktiv
- VFRATIS: 130.455
- Erfurt TMZ: 121.125
- Langen FS: 119.825
- Langen FS: 125.800

Hannover:

- RWY 27: Hann. West inaktiv
- RWY 03: Hann. Ost inaktiv
- TMZ Süd immer aktiv
- Langen FS: 119.825

Leipzig:

- RWY 26: Hann. West inaktiv
- RWY 03: Hann. Ost inaktiv
- VFRATIS: 134.480
- Langen FS: 119.825
- Langen FS: 125.800

DAeC-PR

HÖRBEREITSCHAFT IN TMZ

Denke dran:

- Die Hörbereitschaft ist verpflichtend.
- Setze den Squawk für die TMZ im Mode S.
- Drehe die Frequenz an und bleibe hörbereit, kein Erlösungsanruf.
- Squawk 7000 wenn du Frequenz oder TMZ verlässt.

Die Hörbereitschaft ist keine:

- Freigabe in kontrolliertem C oder D Luftraum
- ATC oder FS Dienstleistung
- Wenn du Unterstützung oder Freigabe benötigst, rufe FS oder die entsprechende ATC-Frequenz

Man muss nicht alles tun, was erlaubt ist – freiwillige Beschränkung von Walzen, Saat- und Pflanzgut

Ein Satz, den wir im vergangenen Corona-Jahr zur Genüge gehört haben. Aber auch im Hinblick auf den Naturschutz kann er durchaus Sinn machen.

Nach dem Volksbegehren "Rettet die Bienen!" wurde in Art. 3 Abs. 4 Satz 1 Nummer 7 des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) das Verbot des Walzens von Grünland auf landwirtschaftlichen Flächen nach dem 15. März aufgenommen. Die Regelung wurde durch die bayerische Walz-Verordnung und darauf aufbauende regionale Allgemeinverfügungen der Regierungen für den Fall von Schneebedeckung und zu hoher Bodenfeuchte wieder etwas flexibilisiert und die Frist verlängert. In Wiesenbrütergebieten darf das Hauptbrutgeschäft jedoch noch nicht begonnen haben. Ziel dieser Regelung ist es, Insekten und Bodenbrütern zu helfen und ihre Lebensstätten zu schützen.

Da Gewässerrandstreifen eine hohe Bedeutung für Gewässerschutz und Naturhaushalt besitzen, ist es nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BayNatSchG in der freien Natur verboten, diese in einer Breite von mindestens 5 m von der Uferlinie garten- oder ackerbaulich zu nutzen.

Seit 2020 bedarf das Einbringen nichtheimischer Arten in die freie Landschaft nach § 40 Abs. 4 Bundesnaturschutzgesetz der Genehmigung der zuständigen Naturschutzbehörde. Land- und Forstwirtschaft sind freigestellt, aber ansonsten muss man nachweisen, dass das Saat- und Pflanzgut gebietsheimisch ist. Allerdings ist die Versorgung damit und der Nachweis durch Zertifikate noch nicht für alle Regionen gegeben. Zweck dieser gesetzlichen Regelung ist es, die Verfälschung

der heimischen Flora und die Vermischung des Genpools gebietsheimischer Arten, die immer wieder vorgekommen ist, einzudämmen.

Nun gehören Flugplätze und Modellfluggelände in aller Regel nicht zu landwirtschaftlichen oder gartenbaulich genutzten Flächen und auch nicht zur freien Natur. Die Verbote und Genehmigungsverhalte gelten also hier nicht. Aber muss man sie deshalb einfach übergehen? Der Zweck dieser Regelungen ist doch gut nachvollziehbar und auch sinnvoll. Daher wird ihre Beachtung auf freiwilliger Basis vom Referat Umwelt und Natur des LVB empfohlen.

Gebietsheimisches Saat- und Pflanzgut ist zwar oft teurer und kann auch meist nicht in Gartenmärkten und Lagerhäusern gekauft werden. Es steht naturverbundenen Luftsportlern aber dennoch gut zu Gesicht, dieses zu verwenden. Erfahrungsgemäß wird diese freiwillige Leistung von Naturschutzseite auch positiv anerkannt. Im Übrigen profitieren Insekten auch von offenen Bodenstellen, weil sie



Walzen und Abschleppen sollte freiwillig und in der Regel vor dem 15. März erfolgen.

wie auch überständiges Altgras in der Landschaft selten geworden sind. Viele Tiere sind aber genau darauf angewiesen, weil sie in den Pflanzenhalmen überwintern oder an ihnen bzw. im Boden ihre Eier ablegen. Sicherlich muss auch nicht jeder Quadratmeter eingesät, bepflanzt, gemäht oder wie ein Ziergarten behandelt werden. Oft ist Nichtstun förderlicher für die Natur. Wer dies berücksichtigt, schafft und erhält nicht nur wichtige Lebensräume für Pflanzen und Tiere, sondern kann sich beim Aufenthalt am Fluggelände auch über schöne Naturbeobachtungen freuen.

Das gilt insbesondere auch für Gewässerrandstreifen und Grabenränder. Wer hier die Unterhaltungsmaßnahmen auf das Notwendige beschränkt und diese entweder nur an einer Gewässerseite oder in kleineren Abschnitten durchführt, wobei alternierend Bereiche unbehandelt bleiben, tut viel für Flora und Fauna.

Auch beim Walzen und Abschleppen der Betriebsflächen sollte man freiwillig die regional erlaubten Fristen berücksichtigen. Eines ist aber auch klar: Sicherheit hat im Luftsport oberste Priorität. So müssen Hindernisse wie Maulwurfshäufen auf Landebahnen und Sicherheitsstreifen nötigenfalls auch außerhalb dieser Fristen beseitigt werden.

Alle diese freiwilligen Leistungen des Luftsports für die Natur sollten auch öffentlich dargestellt werden. Wir suchen gute Praxisbeispiele, die auf andere Plätze übertragbar sind. Wer Fragen zur naturgerechten Gestaltung und Pflege seines Fluggeländes hat, kann sich gerne an das Referat Umwelt und Natur wenden.

Text/Foto: Alexander Krone

Konstruktiver Austausch von LVB und LVB zum Vogel- und Naturschutz

Auf Initiative des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) fand Ende März Coronabedingt eine Videokonferenz mit Vertretern des Landesbundes für Vogelschutz in Bayern e.V. (LBV) und des LVB statt.

Anlass war die Arbeit an einer Broschüre, die derzeit zwischen Bundesamt für Naturschutz und DAEC abgestimmt wird. Vom LBV nahmen dessen Landesvorsitzender Dr. Norbert Schäffler, der Landesfachbeauftragte Dr. Andreas von Lindeiner

und Hans-Joachim Fünfstück als Mitglied des Vorstandes teil. Den LVB vertrat der neue Präsident Bernhard Drummer, Alexander Krone als Referent Umwelt und Natur sowie Herbert Gründler als Naturschutzreferent der Sparte Modellflug.

Anknüpfungspunkt war die 1998 im Rahmen des Umweltpaktes Bayern zwischen den Verbänden geschlossene Vereinbarung "Modellflugsport/Naturschutz". Vorab wurde dem LBV auch die Denkschrift von Herbert Gründler "Modellflug und Natur – (K)EIN Widerspruch?!" zugesandt. Das Gespräch drehte sich um die Frage, inwiefern Luftsportaktivitäten wesentliche Auswirkungen auf Steinadler in den Alpen und Wiesenbrüter haben, aber auch um generelle Fragen der Zusammenarbeit der Verbände.

Alexander Krone berichtete über die Beratungstätigkeit an Flugplätzen und Modellfluggeländen in Sachen Naturschutz und darüber, dass mancherorts seltene Arten und Wiesenbrüter vorkommen würden, aber die Platzbetreiber erhebliche Probleme und sogar Flugverbote befürchteten, sowie dies bekannt werde. Herbert Gründler erläuterte, wie stark sich der Modellflug in den letzten Jahren gewandelt habe und betonte, dass er in Naturschutzkreisen oft Vorurteile zu Lärm und Störungen und einen schlechten Informationsstand zum heutigen Modellflug erlebe. Herr Dr. Lindeiner berichtete über die Umsiedlung eines Modellfluggeländes im Königsauer Moos und auch die Verlegung



Teilnehmer der Videokonferenz LBV/LVB: Dr. Norbert Schäffler, Bernhard Drummer, Hans-Joachim Fünfstück, Dr. Andreas v. Lindeiner, Alexander Krone und Herbert Gründler.

des Segelfluggeländes aus dem Murnauer Moos nach Pömetsried wurde angesprochen. Beides seien aber Ausnahmefälle gewesen.

Man war sich einig, dass es ein schlechtes Signal sei, wenn Vorkommen seltener Arten an Fluggeländen lieber verschwiegen oder sogar negativ gesehen würden. Die Vertreter des LBV verwiesen darauf,

dass durch die derzeit laufende Wiesenbrüterkartierung deren Situation ohnehin auch dort genau erfasst werde. Nach Ansicht des LVB lägen die Wiesenbrütervorkommen nicht ohne Grund oft im Umfeld von Fluggeländen, da diese seinerzeit ja oft gezielt in ertragsschwache und oft feuchte Grünlandbereiche gelegt worden seien. Heute werde die Situation für die



IHR ANSPRECHPARTNER SEIT 3 GENERATIONEN.



60 JAHRE
PESCHKE



Vertrauter Anblick durch das Cockpitfenster: Kiebitze stört der Flugbetrieb wenig – im Gegenteil.

Vögel über die intensivere Landwirtschaft und Lebensraumverluste sowie Störungen im Umfeld verschärft. Andererseits profitierten beispielsweise Kiebitze und andere Arten von der Hindernisfreiheit an Flugplätzen. Sie führe zu einem verminderten Kulisseneffekt durch Bäume, deren Umfeld wegen der Greifvogelsitzwarten ansonsten von den Tieren

gemieden werde. An den Flugbetrieb hätten sich die Vögel offensichtlich gewöhnt, erlebten dafür geringe Störungen durch Hunde und andere Freizeitnutzer und nutzten die Vorteile eines naturnahen Geländemanagements, wie Alexander Krone erläuterte. Die unterschiedlichen Höhen des ungedüngten und ungespritzten Grasses werde beispielsweise gezielt zur Jungenaufzucht genutzt, es steigere den Bruterfolg erheblich. So profitierten die Vögel dort vom vergleichsweise hohen Nahrungsangebot und fänden in den Altgrasbereichen ungestörte Deckung. Im kurzgehaltenen Gras der Sicherheitsstreifen und Landebahnen daneben könnten sich die Vögel aber unbeschwert bewegen und das Gefieder schneller wieder trocknen, was insbesondere für die Küken ein entscheidender Faktor sei. Herr Dr. Schäffler betonte, dass Luftsport und Flugbetrieb nicht die Hauptursache des Rückganges der Wiesenbrüter seien, sondern insbesondere Lebensraumver-

luste, Trockenlegungen von Wiesen, intensivere Landwirtschaft, freilaufende Hunde und Störungen durch Spaziergänger und Radfahrer die Abnahme der Individuenzahlen von bis zu 80% in den letzten Jahrzehnten bewirkt hätten. Umso wichtiger sei es diesen Trend aufzuhalten und in der jeweiligen Mitgliedschaft der Verbände gegenseitiges Verständnis und Vertrauen aufzubauen, da pauschale Vorurteile den Artenschutz eher erschweren als ihn zu erleichtern. Das sehen beide Verbände offenbar ähnlich. Gemeinsame Fortbildungen, Gespräche und Projekte, die vor Ort oft schon erfolgreich liefen, könnten eine wichtige Ergänzung im Sinne des gemeinsamen Anliegens sein. Man kam abschließend überein, bei Problemen, die sich vor Ort nicht lösen ließen, miteinander unmittelbar in Kontakt zu treten und gemeinsam nach einer konstruktiven Lösung zu suchen.

Text/Fotos: Alexander Krone

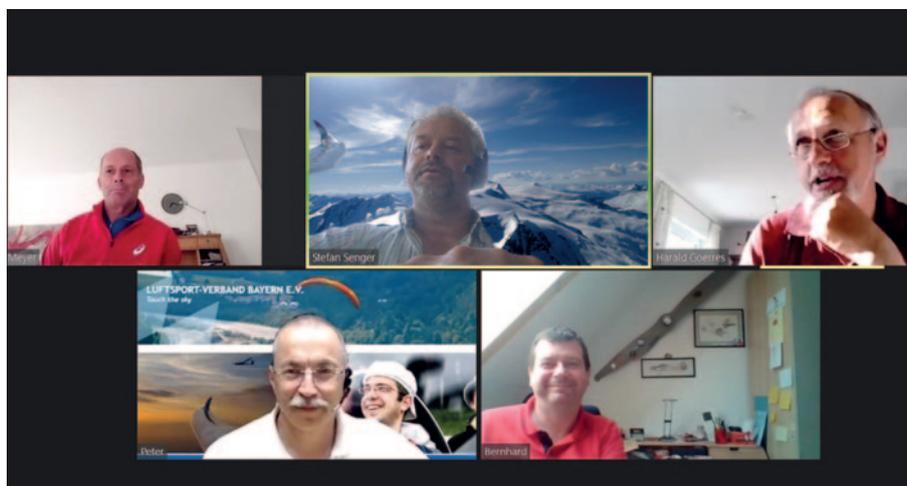
Gesellschafterversammlung der LVB-PO GmbH erstmals per Videokonferenz

Die LVB-Prüforganisation GmbH ist eine 100%ige Tochter des Luftsport-Verbandes Bayern e.V. (LVB) und deshalb steuerrechtlich bilanzierungspflichtig.

Damit muss die Gesellschafterversammlung über die jährliche Bilanz beschließen. Üblicherweise findet diese Versammlung immer Mitte Dezember in der LVB-Ge-

schaftsstelle statt, wegen der Corona-Beschränkungen war das allerdings nicht möglich. Da im Frühjahr immer noch keine konkrete Planung möglich war, hatten die Verantwortlichen die Versammlung für Anfang Juni terminiert und sie über eines der inzwischen zahlreich verfügbaren Konferenzprogramme abgehalten. Zu Beginn erfolgte eine Information zur Umwandlung

der LVB-CAMO in eine CAO. Anschließend folgte eine Darstellung zur Entwicklung der Umsätze und zum Personalbestand der für die PO-GmbH tätigen Prüfer. Da die PO-GmbH inzwischen vollständig auf die Prüfauftragsverwaltung des Systems "Vereinsflieger" umgestellt hat, durfte ein ausführlicher und sehr positiver Erfahrungsbericht dazu nicht fehlen. Im Anschluss erläuterte LVB-Vorstand Finanzen Peter Rzytki, der in seiner beruflichen Funktion als Steuerberater die Prüforganisation GmbH betreut, die Bilanz 2019 und beantragte nach seinen Ausführungen die Entlastung des Geschäftsführers, die sodann einstimmig erfolgte. Beim letzten Tagesordnungspunkt "Sonstiges" stand die derzeitige Ertragslage der GmbH im Mittelpunkt. Nachdem die Gebühren für die Flugzeugprüfungen seit mehr als fünf Jahren stabil geblieben, hingegen die allgemeinen Kosten gestiegen sind, haben die Vertreter des Gesellschafters dazu angeraten, zur Kompensation eine moderate Gebührenanpassung vorzusehen. Diese wird wie in der Vergangenheit im Sinne der Verbandsmitglieder gestaltet werden.



Erstmals nahm Bernhard Drummer (unten rechts) als LVB-Präsident an der PO-Gesellschafterversammlung teil, links neben ihm Vorstand Finanzen Peter Rzytki, weitere LVB-Vertreter waren Vorstand Technik Harald Görres (oben rechts) sowie Geschäftsführer Herwart Meyer, in der Mitte Stefan Senger, Geschäftsführer und Prüfleiter der PO-GmbH.

Text/Foto: Stefan Senger

Nur was ich kenne, kann ich auch gezielt schützen

Flächenatlanten und Wiesenbrüterkartierung

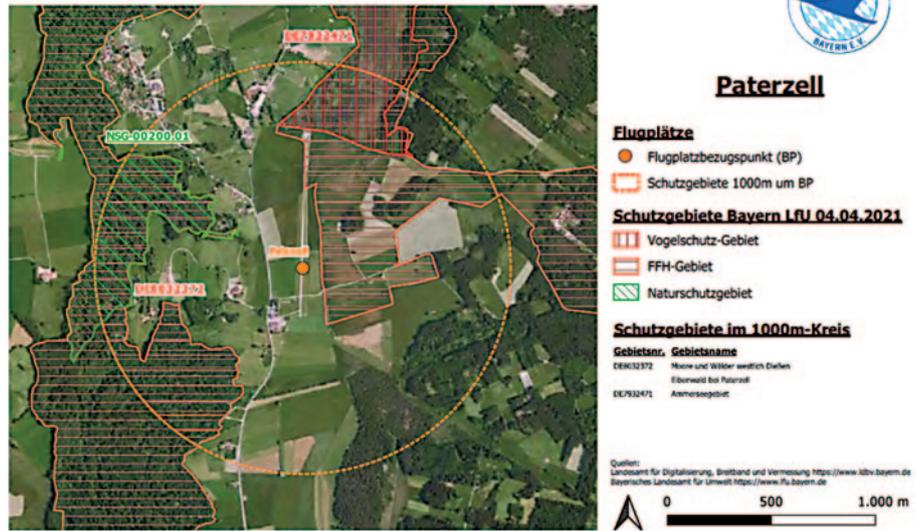
Die Belange von Umwelt- und Naturschutz haben in den letzten Jahren auch im Luftsport deutlich an Bedeutung gewonnen.

Viele Vereine und Platzbetreiber engagieren sich aktiv für den Natur- und Artenschutz auf ihren Flugplätzen und Modellfluggeländen. Sie stehen dabei in gutem Kontakt mit den Vertretern des Naturschutzes. Für einen Dialog auf Augenhöhe ist es sinnvoll, sich in die Position des Gegenübers hineinversetzen zu können. Dazu sollten vor Ort grundlegende Informationen zu den relevanten Schutzgebieten, deren Schutzgüter und Zielsetzungen verfügbar sein.

Das Referat Umwelt und Natur des LVB hat die Mitgliedsvereine über die im Frühjahr 2021 in Bayern stattfindende Wiesenbrüterkartierung per E-Mail informiert. Auf seiner Internetseite (<https://www.lvbayern.de/mitgliederservice/service-allgemein/verband/organe-und-referate/referate/referat-umwelt-und-luftsport/>) sind für die betroffenen Flugplätze und Modellfluggelände Flächenatlanten abrufbar, auf denen in Luftbildkarten die Flächenkulisse der Kartierung im Umfeld dargestellt wird. Auf dieser Grundlage kann -sofern noch nicht geschehen- gezielt der Dialog mit den Kartierern und Gebietsbetreuern vor Ort zur Berücksichtigung der Ansprüche der stark gefährdeten Wiesenbrüter erfolgen. Bei Bedarf können die Unteren Naturschutzbehörden den Kontakt herstellen. Die Kenntnis der im Umfeld der Fluggelände vorhandenen besonders relevanten Schutzgebiete ist ebenfalls wichtig. Daher wurden auch hierfür auf o.g. Internetseite in ähnlicher Weise Flächenatlanten eingestellt.

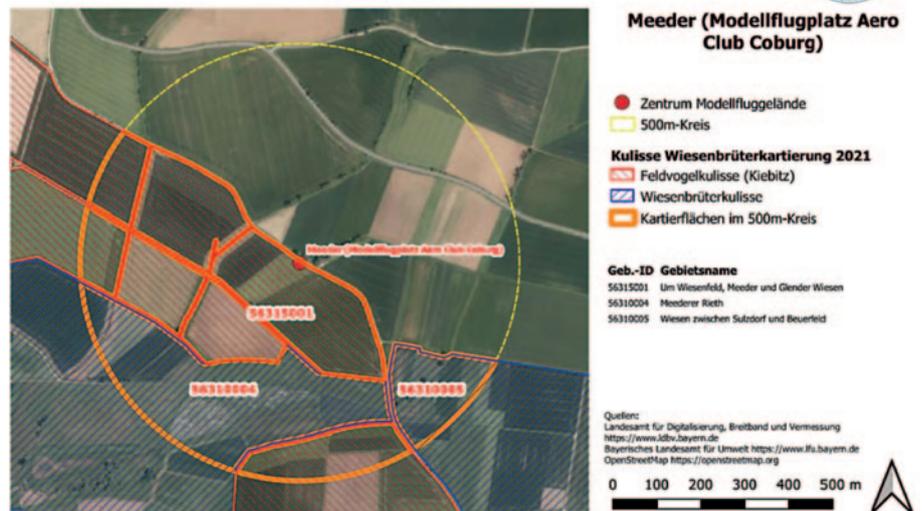
Beispielskarten werden hier abgedruckt. Die Karten wurden mit öffentlich verfügbaren Daten hergestellt, da der LVB keine Daten über die Lage der für den Luftsport durch seine Mitglieder benutzten Gelände

Natura 2000 und NSG an Flugplätzen



Schutzgebiete im Bereich des Segelfluggeländes Paterzell.

Wiesenbrüterkartierung an Modellfluggeländen in Bayern



Flächenkulissen der Wiesenbrüterkartierung 2021 am Modellfluggelände in Meeder.

verfügt. Sie erheben keinen Anspruch auf Richtigkeit oder Vollständigkeit. Das Referat Umwelt und Natur des LVB unterstützt die Mitglieder durch Beratung gerne im Hinblick auf naturverträgliches Platz-

management und Flugbetrieb und ist bei der Lösung eventueller Naturschutzprobleme vor Ort gerne behilflich.

Text/Grafiken: Alexander Krone

“Piste frei für wilde Bienen”

Pilotinnen und Piloten der FG Hermann Köhl zeigen Herz für “kleine Flieger”

Die Tage werden wieder länger und wärmer. Die ersten Bienen, Hummeln und Schmetterlinge sind neben anderen In-

sekten vereinzelt auf ihren ersten Flügen zu beobachten. Auch die Piloten gehen mit offenen Augen über den Flugplatz.

Leider geht seit einigen Jahren mengen- und artenmäßig die Anzahl von Insekten zurück. Um dem entgegenzuwirken und

einen kleinen Beitrag für die Umwelt und Artenvielfalt zu leisten, bietet seit dem ersten Märzwochenende die Fluggruppe Hermann Köhl e.V. (FHK) Hettstadt auf ihrem Flugplatzgelände in zwei "Hotels" Wildbienen ein neues Zuhause.

Im Rahmen des Umweltprojektes "Flur - Natur" stellte Hans-Rudi Feineis als Vertreter des Vorstandes der FHK mit Empfehlung und Unterstützung des Projektmanagers Jochen Diener der Allianz Waldsassengau beim Amt für ländliche Entwicklung Unterfranken einen Antrag auf Förderung zur Umsetzung von umwelt- und artenschutzbewahrenden Projekten. Dieser wurde im Oktober 2020 positiv beschieden. Als erste Maßnahme wurden nun zwei Imma-Wildbienenhotels aufgestellt und von der zertifizierten Bestäubungsimkerin und Mauerbienenzüchterin Ellen Roether aus Hettstadt mit Koks bestückt.

Eines steht auf dem Parkplatz direkt am Flugplatz. In der Mitte dieses Wildbienenhotels befindet sich ein Fach mit verschiedenen laminierten Infoblättern über die Insekten. Dieses Fach ist zu jeder Zeit für Interessierte zugänglich, zum Lesen, nicht zum Mitnehmen. Keine Angst, Wildbienen sind nützliche und friedliche Insekten, sie stechen nicht.

Um den Insekten ausreichend Nahrung zu bieten, wird in einem nächsten Schritt



Freuten sich gemeinsam über die Wildbienenhotels: Andrea Rothenbacher, 1. Bürgermeisterin Gemeinde Hettstadt, Karl-Heinz Hupp, Gärtnerei Hupp Höchberg, Alfred Weigand, Naturschutzbeauftragter Flugplatz Hettstadt, Helmut Schantz, (hinten) Felix Lang vom Amt für Ländliche Entwicklung, (vorne) Hans Rudi Feineis, Ellen Roether, zertifizierte Bestäubungsimkerin, Jochen Diener, Allianzmanager Waldsassengau, Markus Lüske.

ein Teil der fliegerisch nicht genutzten Rasenflächen in Blühwiesen umgewandelt. Zusätzlich werden bienenfreundliche Sträucher auf dem Flugplatz zur Heckenverdichtung angepflanzt. Diese Maßnah-

men werden aus Mitteln des Freistaates Bayern und der Bundesrepublik gefördert.

Text/Foto: Alfred Weigand

Neuer DAeC-Fachausschuss Umwelt mit Auftaktsitzung

Am 19. Mai trafen sich auf Einladung des DAeC-Vizepräsidenten René Heise einzelne Umweltreferenten der Länder und Mitglieder der AG Windkraft, um einen neuen DAeC-Fachausschuss Umwelt aufzubauen.

Die Motivation entstand, um aktuellen Entwicklungen zu Luftrechtfragen in Naturschutzgebieten im Zuge der Umsetzung der EU-Drohnenverordnung in nationales Recht, einer verstärkten Mitarbeit in DOSB-Kampagnen "Nachhaltig Sport treiben in Stadt, Natur und Landschaft" sowie bei der Erarbeitung von Anpassungsstrategien der Vereine im Zuge des Klimawandels (Klimasport) gerecht zu werden.

Mit der Zustimmung der DAeC-Mitgliederversammlung soll im Herbst der

Fachausschuss in einen DAeC-Bundesauschuss aufgehen. Vertreter der AOPA, der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze (IDRF) und des Deutschen Hängegleiter-Verbandes (DHV) signalisierten Bereitschaft, auch in Zukunft in dem Gremium gegebenenfalls mit Gaststatus aktiv mitzuarbeiten.

Der Start per Videomeeting begann mit einem Update zum Thema "Ausbau von Windkraftanlagen und die Auswirkungen auf den Luftsport". Im neuen DAeC-Leitfaden für "Windkraftanlagen in der Umgebung von Flugplätzen" wird hier eine Zusammenfassung für Luftsportvereine erscheinen. Die aktuellen Regelungen zur bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung von Windkraftanlagen wird in Zukunft kein Schwerpunkt des Fachausschusses mehr sein. Zusätzlich wurden die Antworten der

letzten Wahlprüfsteine der Bundesfraktionen erörtert. Eine Neuauflage wird rechtzeitig vor der Bundestagswahl im September zu einem neuen politischen Lagebild vor der Bundestagswahl beitragen. Einen großen Raum im Meeting nahm die Neubewertung der Aircraft Relevant Bird Areas (ABA) ein. Hier ist in Zukunft eine engere Zusammenarbeit der Vereine mit der Bundesgeschäftsstelle dringend erforderlich.

Der Luftraum für den Luftsport steht vor großen Herausforderungen, die nur gemeinsam bewältigt werden können. Die Mitarbeit von engagierten Luftsportlern und Fachexperten ist im neuen Fachausschuss erhofft und ausdrücklich gewünscht.

Text/Foto: DAeC-PR

Von Tauben auf dem Dach und Kiebitzen auf dem Fluggelände

Was allgemein schon längst bekannt ist, scheint in der Politik und den Naturschutzbehörden noch nicht ankommen zu wollen: Luftsportgelände und damit auch unsere Modellfluggelände sind vielerorts zu Oasen für bedrohte Tierarten geworden, insbesondere für Vögel und Insekten.

Es ist daher unzutreffend, wenn etwa dem Modellflug eine grundsätzliche Stör- und Scheuchwirkung unterstellt wird. Genau davon geht allerdings nach wie vor der Gesetzgeber in Deutschland aus. Schon bei der Neugestaltung des Luftverkehrsrechts 2017 durch die sogenannte "Drohnenverordnung" war diese Fehlvorstellung leitend. Und so ist es nicht verwunderlich, dass der Gesetzgeber damals umfangreiche Pauschalverbote für den gesamten UAV- und Flugmodellbetrieb eingeführt hat.

Diese Betriebsverbote erstrecken sich seitdem flächendeckend auf alle Nationalparke sowie Naturschutzgebiete, Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung bzw. die Flora-Fauna-Habitate (FFH-Gebiete), europäische Vogelschutzgebiete und Natura-2000-Gebiete. Alibimäßig sollen diese flächendeckenden Betriebsverbote nicht greifen, wenn landesrechtliche Vorschriften Abweichendes regeln. Dem Autor ist allerdings seit 2017 keine solche

abweichende Regelung bekannt geworden.

Ergänzend zu diesen Betriebsverboten hat der Gesetzgeber angeordnet, dass "Schutzvorschriften insbesondere des Bundesnaturschutzgesetzes [...] sowie das Naturschutzrecht der Länder [...] unberührt bleiben" (vgl. § 21a Abs. 6 LuftVO). Eine recht unscheinbare Regelung, allerdings mit heftigen Folgen: Denn damit hat der Ordnungsgeber für den Bereich des UAV- und Flugmodellbetriebs neben den Regelungen des Luftverkehrsrechts die unmittelbare Geltung dieser weiteren Schutzvorschriften angeordnet. Damit ist ein völlig undurchsichtiges Nebeneinander von Luftverkehrs- und Naturschutzrecht entstanden.

Während etwa das Luftverkehrsrecht als Bundesrecht in § 21b Abs. 1 Nr. 6 LuftVO Betriebsverbote in Gebieten des Naturschutzes mit landesrechtlichen Öffnungsklauseln regelt, für die auch luftrechtliche Ausnahmegenehmigungen zulässig sind (vgl. § 21b Abs. 3 LuftVO), kann in parallelen Schutzvorschriften auf Länderebene der Betrieb von UAV- und Flugmodellen selbst in Landschaftsschutzgebieten und ohne jede Befreiungsmöglichkeit untersagt werden. Dies kann sogar so weit gehen, dass die luftverkehrsrechtlichen Regelungen (vgl. § 21b Abs. 1 Nr. 6 und Abs. 3 LuftVO) gänzlich

ausgehobelt werden und keinerlei Luftraumnutzung mehr möglich ist. Das Luftverkehrsrecht ist in diesen Fällen durch die landesrechtlichen Schutzvorschriften, etwa in einer Schutzgebietssatzung, vollständig verdrängt! Dieser Verdrängungsprozess hat sich zuletzt recht dynamisch entwickelt. In einigen Bundesländern ist praktisch in jeder neuen Schutzgebietssatzung ein generelles Betriebsverbot für UAV- und Flugmodelle zu finden – regelmäßig ohne jeden erkennbaren sachlichen Grund. Selbst für den personentragenden Luftverkehr wurden unter Verkennung der Regelungen von § 21a Abs. 6 LuftVO einfach neue Mindestflughöhen eingeführt.

Es liegt auf der Hand, dass diese undifferenzierten Flugverbote, die sachlich in der Regel keinen Anlass haben (außer dass UAV- und Flugmodellbetrieb vielerorts offenbar als lästig empfunden wird), gegen das sogenannte Übermaßverbot verstoßen und damit (sehr) häufig (massiv) rechtswidrig sind. Der an sich legale Betrieb von UAV- oder Flugmodellen wird damit in vielen Schutzvorschriften in eine grundsätzlich vom Gesetz missbilligte Betätigung verkehrt und einfach verboten. Das ist für den DAeC nicht hinnehmbar. Besonders problematisch ist diese Entwicklung aber nicht nur deshalb, weil ein Verstoß gegen die Schutzvorschriften oftmals auch bußgeldbewehrt ist, sondern weil mit diesen Regelungen, die für den UAV- bzw. Flugmodellbetreiber bisweilen kaum auffindbar sind, in das spezialgesetzliche Gefahrenabwehrrecht des Luftverkehrsrechts eingegriffen wird. Als gleichberechtigte Teilnehmer am allgemeinen Luftverkehr müssen sie aber erwarten dürfen, dass alle für sie relevanten Betriebsanforderungen im Luftverkehrsrecht und über die von der Luftfahrtverwaltung etablierten Informationskanäle zur Verfügung gestellt werden.

Als spezielles Gefahrenabwehrrecht ist das Luftverkehrsrecht umfassend und in sich abschließend zu verstehen. Denn nur einheitliche Luftverkehrsregeln sind dazu in der Lage, die notwendige Verbindlichkeit und Funktionalität im zu regelnden Luftverkehr zu erzeugen. Es sind damit in den Luftverkehrsregeln nicht nur die Belange zu organisieren und zu regeln, die der potenziell gefährliche Luftverkehr für



Modellflug im Einklang mit der Natur: Start eines F3F Modell bei der Weltmeisterschaft 2018 auf Rügen.
Foto: Erik Schufmann

seine Teilnehmer selbst produziert (= innerer Regelungsbedarf), sondern auch die Gefahrenmomente und -effekte, die der Luftverkehr nach außen gegenüber Unbeteiligten und außenstehenden Rechtsgütern verursacht. Innere und äußere Regelungsbelange bilden den Gegenstand für die Entwicklung und Abwägung der Verhaltensregeln im Luftverkehr. Vor diesem Hintergrund ist es einleuchtend, dass das in sich geschlossene Luftverkehrsrecht u. a. auch Naturschutzbelange behandeln muss, mithin Naturschutzbelange mit den Funktionsbedürfnissen des Luft- und Flugverkehrs in Ausgleich gebracht werden müssen. Oder anders formuliert: Diese eindeutige und umfassende Zuständigkeit der Luftfahrtverwaltung ist zwingend erforderlich, damit die Funktionalität und damit insbesondere auch die Sicherheit des Luftverkehrs gewährleistet werden kann. Nichts anderes gilt auch für UAV- und Flugmodellbetreiber, die vollwertige Teilnehmer des Luftverkehrs sind (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 8 LuftVG, § 1 Abs. 1 Nr. 8 LuftVZO). Denn die Funktionalität und Sicherheit des Luftverkehrs basiert ganz wesentlich auf dem Umstand, dass alle Luftverkehrsteilnehmer die Luftfahrtverwaltung als "Ansprechpartner" haben und sich dort über alle wesentlichen rechtlichen Belange ihres Flugvorhabens informieren können und müssen. Die Informationskanäle der Luftfahrtverwaltung, insbesondere hinsichtlich Luftraumbeschränkungen, aber auch andere Luftraumbestimmungen stellen einen wesentlichen Regelungs- und Sicherheitsbaustein im koordinierten Luftverkehr dar. Die Kanäle sind dementsprechend so gestaltet, dass alle Luftverkehrsteilnehmer auf alle für ihr Flugvorhaben relevanten Daten zugreifen können. Insoweit müssen auch insbesondere Naturschutzbelange vom Luftverkehrsrecht und der Luftfahrtverwaltung beachtet werden. Nach gegenwärtiger Rechtslage werden jedoch die naturschutzrechtlichen Regelungen nicht oder nur unzureichend in die Informationskanäle des Luftverkehrs eingespielt. Sie sind somit für die Teilnehmer des Luftverkehrs nicht sichtbar. In dem aktuell vorliegenden Entwurf zur Änderung der LuftVO vom 12.01.2021 wird im Bereich des unbemannten Luftverkehrs die eingangs beschriebene Parallelität von Naturschutzrecht und Luftverkehrsrecht wie bisher übernommen - nämlich in der Weise, dass das Naturschutzrecht neben dem Luftverkehrsrecht



Eine Parallelität von Naturschutzrecht und Luftverkehrsrecht ist problematisch und für den DAeC nicht hinnehmbar.

Foto: Katja Bachmann

voll anwendbar bleiben soll (vgl. insb. in § 21h LuftVO-E).

Für den DAeC der falsche Weg

Nach dem Vorschlag des DAeC ist richtigerweise die Schnittstelle zwischen naturschutzrechtlichen Bedürfnissen und luftrechtlicher Umsetzung neu auszurichten und zu verbessern. Dies gilt gleichermaßen für den unbemannten wie den bemannten Luftverkehr.

Grundsätzlich ist unbestritten, dass es naturschutzrechtliche Belange gibt, die im Luftverkehr zu berücksichtigen sind. Unbestritten ist weiter, dass regelmäßig nur die Naturschutzbehörden als entsprechende Fachbehörden in der Lage sind, diese Belange festzustellen. Es fehlt in den Augen des DAeC e.V. aber eine Regelung, die dafür sorgt, dass die von den Naturschutzbehörden analysierten Naturschutzbelange an die Luftfahrtverwaltung übermittelt werden, damit diese darauf aufbauend luftverkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. lokale oder temporäre Luftraumbeschränkungen, Mindestflughöhen, etc.) sowohl für den personentragenden als auch für den nicht personentragenden Luftverkehr erlassen kann.

Der DAeC setzt sich daher im gegenwärtigen Gesetzgebungsverfahren dafür ein, bei der Neuregelung insbesondere der LuftVO die problematische Parallelität von Naturschutzrecht und Luftverkehrsrecht durch ein neues Verfahren zu ersetzen, nach welchem tatsächlich regelungsbedürftige Naturschutzbelange in standardisierter Weise von der jeweils zuständigen Naturschutzbehörde an die zuständige Luftfahrtverwaltung transportiert werden, damit die Luftfahrtverwaltung Vorschläge unterbreiten und letztlich Regelungen er-

lassen kann, mit welchen luftverkehrsrechtlichen Maßnahmen naturschutzrechtliche Belange im Benehmen mit der Naturschutzbehörde erfüllt werden.

Ein solches Verfahren hätte den Vorteil, dass notwendige Maßnahmen zum Naturschutz von den Luftverkehrsbehörden konkret und zielgenau getroffen werden könnten. Solche Maßnahmen können beispielsweise die Verfügung von Luftbeschränkungs- oder -sperrgebieten über Gebieten des Naturschutzes sein, die zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit ggf. räumlich und zeitlich ausgestaltet sind. Es kommen aber ebenso Verfügungen zu Mindestflughöhen oder (Über-)Flugkorridoren, Beschränkungen von Emissionen und Immissionen, Begrenzungen von Motorlaufzeiten oder Einschränkungen der Antriebsarten (z. B. auf emissionsfreie Elektroantriebe mit geringster oder gar keiner Lärm- und Schadstoffentwicklung) in Betracht.

Zudem würden die pauschalen Betriebsverbote aus angeblieben Belangen des Naturschutzes überflüssig werden, da die Naturschutznotwendigen Luftraum- bzw. Betriebsregelungen das Ergebnis des vorgeschlagenen Verfahrens darstellen. Im Übrigen kann in diesem Verfahren den lokalen jeweils sehr unterschiedlichen Bedürfnissen des Naturschutzes und der Luftraumnutzung sehr gut Rechnung getragen werden, so dass sich hier die Ausübungsmöglichkeiten des Luftsports mit zielgerichtetem und effektivem Naturschutz verbindet. Eine Win-Win-Situation. Die genannten Bestimmungen der Luftverkehrsordnung sind veröffentlicht unter: www.gesetze-im-internet.de/luftvo_2015-/BJNR189410015.html.

RA Christian Walther

Luftrechtsnovellierung – Gesetz zur Anpassung nationaler Regelungen an die DVO (EU) 2019/947

In der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 (DVO) hat die EU Verfahren und Vorschriften für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge geregelt.

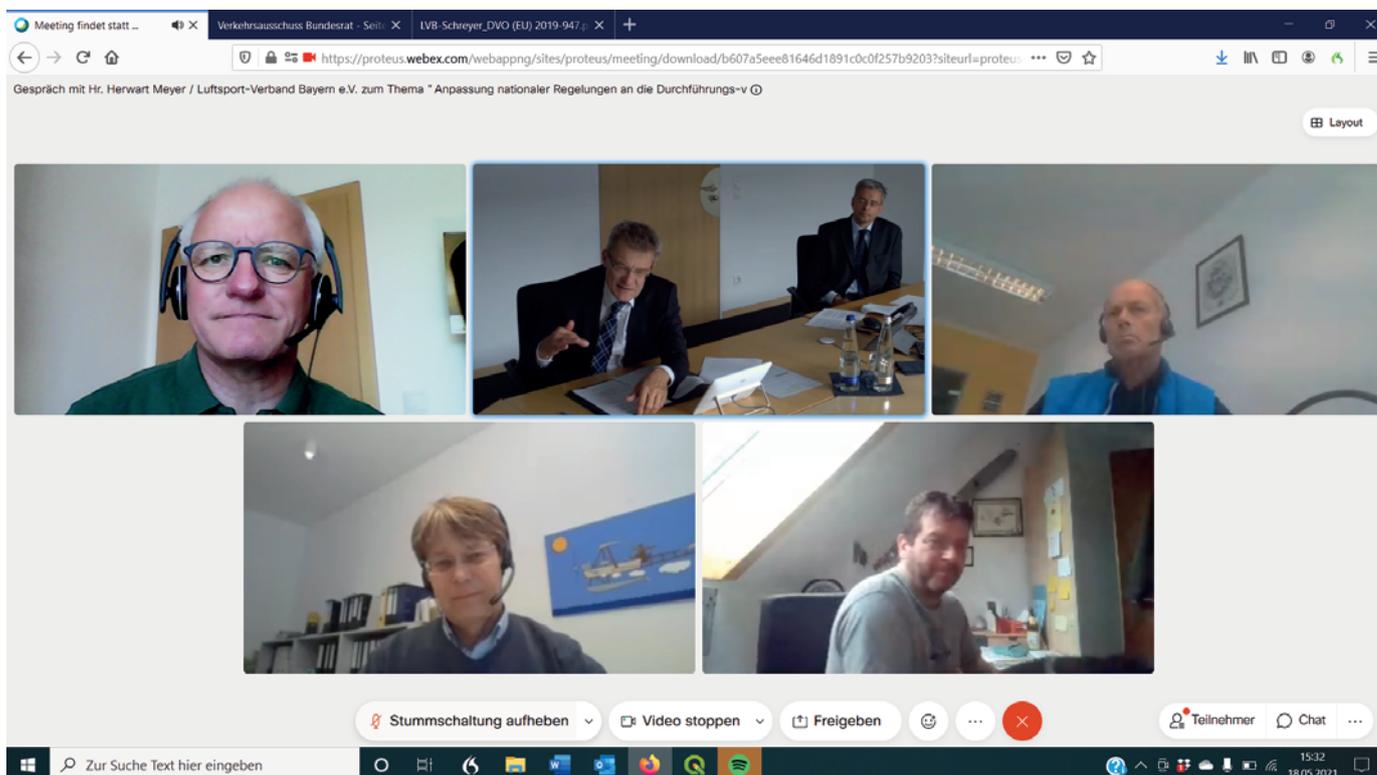
Nicht nur für den Betrieb von Drohnen, sondern insbesondere für den Modellflug und darüber hinaus auch für den gesamten Luftsport ist es von großer Bedeutung, wie diese Regelungen in nationales Recht umgesetzt werden. Die Modellflugkommission des DAeC hat sich daher schon seit längerem intensiv mit diesem Thema befasst. Im Dezember 2020 konnte deshalb sehr kurzfristig eine Stellungnahme zum Referentenentwurf des BMVI abgegeben werden. Leider wurde von der Stellungnahme kaum etwas übernommen und die Bundesregierung brachte in die auslaufende Legislaturperiode einen Gesetzentwurf zur Anpassung des Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrsordnung ein, der für den Luftsport kritisch gewesen wäre. Da dieses Gesetz zustimmungspflichtig ist, wurde es dem Bundesrat zur Stellungnahme vorgelegt. Dieser forderte nicht nur einige Änderungen, sondern lehnte sämtliche Änderungen der

LuftVO insgesamt als ungeeignet ab. Ein einmaliger Vorgang, durch den eine sehr kritische Situation entstand. Denn dadurch wären fundamentale Regelungen für den Modellflug nicht in Kraft getreten und es bestand zudem die Gefahr, dass das Gesetzgebungsverfahren bis zu den Neuwahlen des Bundestages nicht mehr abgeschlossen werden kann.

Der DAeC hat daher mit Unterstützung seiner Modellflugkommission und den Luftsportverbänden intensive politische Arbeit geleistet, damit die Belange des Luftsports und insbesondere des Modellflugsports in dem Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt werden. Mitglieder des LVB haben dabei rechtliche und naturwissenschaftliche Unterstützung gegeben. In intensiver Facharbeit und im Zusammenwirken mit Luftsportverbänden der Länder gelang es, sich durch entsprechende politische Kontakte Gehör zu verschaffen. So konnte DAeC-Präsident Stefan Klett als Sachverständiger im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages persönlich Fragen zur gemeinsam abgegebenen Stellungnahme erläutern.

Parallel dazu hatte auch der LVB bayerische Abgeordnete des Bundestages und des Landtages auf die berechtigten Forderungen des Luftsports hingewiesen und dringend um Unterstützung gebeten. Die bayerische Staatsministerin für Bauen, Wohnen und Verkehr (StMB) Kerstin Schreyer MdL, die Mitglied des Verkehrsausschusses des Bundesrates ist, wurde angeschrieben und antwortete dem LVB. Um die Belange des Luftsports auch dem zuständigen Staatsministerium noch mal zu verdeutlichen, erfolgte mit den zuständigen Spitzenbeamten des StMB am 18. Mai 2021 eine Videokonferenz, bei der eine weitgehende Übereinstimmung der Auffassungen festgestellt wurde. Gleichzeitig wurde aber auch von beiden Seiten bemängelt, dass so wichtige Fragen unter einem derartig hohen Zeitdruck behandelt werden müssen. Der LVB musste aber darauf hinweisen, dass die fundierten Änderungsvorschläge des DAeC anfangs im BMVI keine Berücksichtigung gefunden haben.

Die Gesprächspartner vereinbarten, zur Vermeidung solcher Friktionen den Kontakt zu intensivieren und sich regelmäßi-



Teilnehmer der Videokonferenz StMB/LVB (im Uhrzeigersinn): Amtschef des StMB MD Helmut Schütz, RD Dr. Thilo Haack vom Referat 56 Luftverkehr, LVB-Geschäftsführer Herwart Meyer, LVB-Präsident Bernhard Drummer, RA Chris Walther und Umweltreferent Alexander Krone.

ger miteinander über anstehende Themen auszutauschen.

In vielen Hintergrundgesprächen und im engen Zusammenwirken ist es gelungen, dass die wichtigsten Änderungswünsche im Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt wurden und der Bundestag am 7. Mai 2021 das Gesetz beschlossen und der Bundesrat dieser Version am 28. Mai zugestimmt hat. In der geänderten LuftVO wurde der Grundsatz der freien Benutzung des Luftraums durch unbemannte Fluggeräte noch mal deutlich hervorgehoben.

Mit Inkrafttreten der Änderungen in LuftVG und LuftVO besteht nun die Möglichkeit, für den verbandsmäßig durchgeführten Modellflug eine Betriebserlaubnis nach Art. 16 DVO (EU) 2019/947 zu erhalten, die statt der ursprünglich vorgesehenen pauschalen Betriebsverbote in NATURA-2000-Gebieten, Naturschutzgebieten und Nationalparks örtlich angepasste Naturschutzregelungen zulässt. Das ist ein großer Vertrauensvorschuss für die Luftsportverbände und ihre Mitglieder sowie ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, der auch für andere Luftsportarten von Bedeutung ist. Die nach § 21b Abs. 1 Nr. 6 bisheriger LuftVO erforderliche ausdrückliche Zustimmung der zuständigen Naturschutzbehörde für den Modellflugbetrieb in den genannten Schutzgebieten fällt damit für den verbandsmäßig betriebenen Luftsport künftig weg. Jetzt ist es wichtig, dass die Details der neuen Regelungen ausgearbeitet, ausgefüllt und auf die Fläche gebracht werden. Der LVB wird hierzu entsprechend aktiv werden und seine Mitglieder unterstützen.

In dem gesamten Kontext ist aber auch sehr deutlich geworden, dass der Luftsport seine Belange nur mit einer geschlossenen gemeinsamen Vertretung und einem verlässlichen Zusammenspiel aller Ebenen einbringen und verteidigen kann. Hierbei muss man nicht nur die Verfahren und Ansprechpartner kennen, sondern auf intensiv gepflegte Kontakte aufbauen können, um gemeinsam erfolgreich zu sein. Die Tatsache, dass DAeC-Präsident Stefan Klett nicht nur im Verkehrsausschuss des Bundestages als Sachverständiger vortragen konnte, sondern jüngst auch für die Gebäudes des Deutschen Bundestages den notwendigen Hausausweis erhalten hat, stärkt die

Möglichkeiten einer konstruktiven und unverzichtbaren Lobbyarbeit. Aber die Arbeit muss auch andernorts erfolgen und das proaktiv.

Gerade im Bereich Umwelt- und Naturschutz, der an Bedeutung erheblich zunehmen wird, muss kontinuierliche Fach- und Netzwerkarbeit stattfinden. Daher ist zu hoffen, dass in der nächsten Hauptversammlung des DAeC dem Antrag der Modellflugkommission auf Einrichtung eines Bundesausschusses Umwelt und Natur

(BAUN) nicht nur zugestimmt wird, sondern darüber hinaus auch die Wiedereinrichtung eines professionell besetzten hauptamtlichen Umweltreferats im DAeC erfolgt. Und wir werden darüber hinaus weiterhin auf sachkundige und geeignete Mitstreiter aus dem Ehrenamt angewiesen sein, wenn wir gemeinsam Erfolg haben wollen. Es genügt eben nicht "einfach nur fliegen" zu wollen.

Foto/Text: Alexander Krone

STELLENAUSSCHREIBUNG



Der **AEROCLUB| NRW e.V.** ist die Dachorganisation für den Luftsport in Nordrhein-Westfalen. Er vertritt in dieser Funktion die Interessen von rund 14.000 Luftsportlerinnen und Luftsportlern in über 180 Luftsportvereinen.

In unserer Geschäftsstelle in Duisburg möchten wir Sie zum nächstmöglichen Zeitpunkt begrüßen als

**Leitung (m/w/d) der Technischen Betriebe des Landesverbandes
inklusive seiner Außenstellen**

Ihre Aufgaben sind u.a.:

- Hauptverantwortliche Verwaltung und Pflege der Dokumentationen der technischen Betriebe
- Sicherstellung der Durchführung der erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Instandhaltung und Lufttüchtigkeitsprüfungen
- Verfolgung von luftrechtlichen Neuerungen, sowie Umsetzung dieser in den Dokumentationen und betrieblichen Verfahren
- Enger Austausch mit der zuständigen Luftfahrtbehörde
- Überwachung der Durchführung von Lufttüchtigkeitsprüfungen
- Unterstützung von Verbandsmitgliedern sowie Kundinnen und Kunden bei technischen Fragestellungen

Ihr Profil

- Abgeschlossenes Hochschulstudium im Bereich Luftfahrt, oder
- Qualifikation als Freigabeberechtigtes Personal (Teil-66), oder
- Techniker (m/w/d) Luftfahrttechnik
- Berufserfahrung gem. EASA Teil-M(L) oder Teil-145
- Sicherer Umgang mit MS-Office
- Sehr gute Deutsch- und Englischkenntnisse in Wort und Schrift

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen

- Eine vielseitige und verantwortungsvolle Tätigkeit
- Einen attraktiven Arbeitsplatz mit der Möglichkeit zur Weiterbildung
- Teamarbeit mit engagierten hauptamtlichen und ehrenamtlichen Kräften
- Gestaltung technischer luftrechtlicher Fragestellungen

Die Arbeitszeit beträgt 40 Wochenstunden. Die Stelle ist unbefristet. Eine aktive luftsportliche Betätigung ist von Vorteil.

Ihre ausführliche Bewerbung senden Sie bitte per Mail an den Geschäftsführer Boris Langanke

langanke@aeroclub-nrw.de
AEROCLUB| NRW e.V.
 Boris Langanke
 Stichwort: Bewerbung

AEROCLUB | NRW e.V. - Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg - <http://aeroclub-nrw.de>
Seite 1 von 1

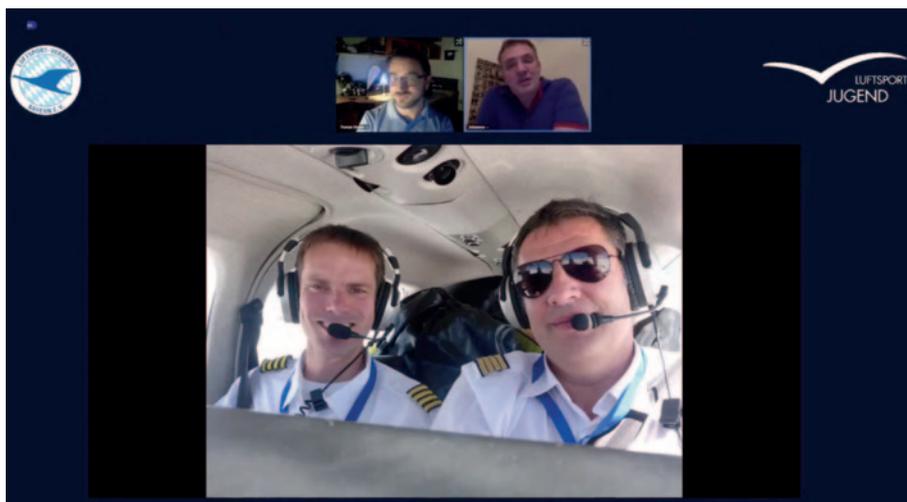
Digitale Vortragsreihe der Luftsportjugend Bayern

Der Corona-Winter hat zahlreiche Veranstaltungen zunichte gemacht. Eine davon war der bayerische Fliegetag. An diesem findet gewöhnlich nicht nur die Mitgliederversammlung des LVB statt, sondern auch ein großes Tagesprogramm, unter anderem mit zahlreichen Vorträgen.

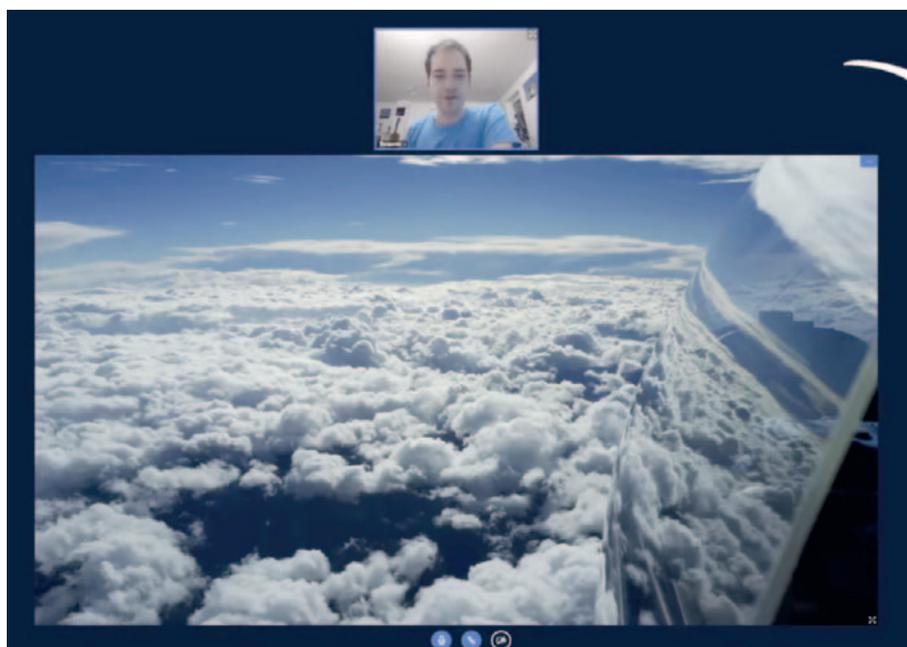
Um dennoch ein bisschen fliegerische Fortbildung im Winter zu bieten, hatte die Luftsportjugend Bayern eine digitale Vortragsreihe organisiert. Dafür konnten drei hochkarätige Referenten gewonnen werden: Benjamin Bachmaier, Johannes Burges und Philipp Keller.

Den Auftakt machte Benjamin Bachmaier Ende Februar: In seinem kurzweiligen Vortrag "Höhen, Tiefen, Herausforderungen" referierte er über alle Facetten der Alpenfliegerei. Mehrere hundert Zuschauer verfolgten eindrucksvolle Bilder der Thermik-, Hang- und Föhnfliegerei in den Alpen. Aber auch einige Theorie wurde behandelt: Was macht die Alpen aus? Was ist anders als im Flachland? Während des Vortrags wurden bereits einige Fragen der Zuschauenden beantwortet. Umso mehr hat es uns gefreut, dass dennoch viele der Einladung gefolgt sind, in das anschließende "Meet-and-Greet" zu uns in die Videokonferenz zu kommen und noch in kleinerer Runde mit dem Referenten ins Gespräch zu kommen.

Mit einem Kindheitstraum ging es in der nächsten Woche weiter: Johannes Burges entführte uns in seinem Vortrag "360° westwärts" auf eine 80-tägige Reise mit einer Mooney einmal um den Erdball. Nach einer langen Vorbereitungszeit ging



Atemberaubende Bilder präsentierte Johannes Burgers von seiner insgesamt 80-tägigen Reise um die Welt.



Benjamin Bachmaier führte in seinem Vortrag in die Alpenfliegerei ein.



FRIEBE
1951-2021

70 Jahre
Verbunden mit der Luftfahrt

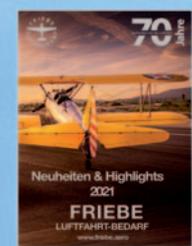


BOSE A20
AVIATIONHEADSET



BOSE PROFLIGHTSERIES 2
AVIATIONHEADSET

Fordern Sie unseren
kostenlosen Katalog an.



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

es für die Mooney von Straubing aus über die britischen Inseln und Grönland nach Amerika. Gänsehautmomente löste beispielsweise das Video der Mooney im Tiefflug entlang des "Hudson-Korridors" in New York aus. Es folgte ein abenteuerlicher Weiterflug nach Asien, wo aufgrund der fehlenden General Aviation einige Probleme auftauchten, die man sich in Europa gar nicht vorstellen kann. Nach erfolgreicher, virtueller Landung zurück in Straubing ermutigte Johannes alle Zuschauer, selbst einmal unbekannte Ziele anzufliegen. Auch in Deutschland und den Nachbarländern gibt es viele spannende Gegenden zu entdecken. Zu guter Letzt folgte Philipp Keller, dies-

mal wieder mit einem segelfliegerischen Thema. Er eröffnete seinen Vortrag mit der Erzählung eines Erlebnisses, das man wirklich niemandem wünscht: Einem Notabsprung aus seinem ehemaligen Segelflugzeug. Er gab viele Erfahrungen und Hinweise weiter, die wahnsinnig hilfreich sind, sollte ein Zuschauer einmal selbst in eine solche Situation kommen. Unter dem Titel "Schneller, Höher, Weiter" gab Philipp im Anschluss allerlei Tipps und Tricks weiter, wie man im süddeutschen Raum große Streckenflüge fliegen kann und erklärte auch, wie er seine Flüge vor- und nachbereitet. Die Luftsportjugend Bayern möchte sich an dieser Stelle ganz herzlich bei allen

drei Referenten bedanken, ohne die diese Vorträge gar nicht erst möglich gewesen wären. Auch bei euch Zuschauern möchten wir uns bedanken! Aufgrund der positiven Resonanz ist es durchaus möglich, dass es auch im kommenden Winter – hoffentlich ohne größere Einschränkungen – eine Neuauflage einer solchen Vortragsreihe geben wird. Übrigens könnt ihr alle Live-Streams auch weiterhin auf dem Youtube-Kanal des Luftsport-Verbands Bayern oder über unsere Homepage (www.luftsportjugend.bayern) anschauen, falls ihr die Vorträge verpasst habt oder sie nochmals sehen wollt.

Text/Fotos: Jonas Blahnik

Luftsportjugend-Sommer-Bingo – Zusammensein im kleinen Kreis

Aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie wird auch in diesem Jahr das BAYAIRN, das bayerische Landesjugendtreffen, leider nicht stattfinden können.

Auch die Austragung der Jugendvergleichsfliegen ist noch ungewiss. Daher muss auch die Luftsportjugend neue Wege in der Jugendarbeit gehen. Im Winter konnten wir bereits mit einigen digitalen Angeboten Alternativen zur herkömmlichen Jugendarbeit bieten. Eine andere Perspektive soll auch mit dem Luftsportjugend-Sommer-Bingo geschaffen werden. Überregionale, große Veranstaltungen werden wohl nicht wie üblich möglich sein, kleinere Veranstaltungen im Verein bzw. der Region mit entsprechendem Hygienekonzept werden aber hoffentlich stattfinden können. Daher wollen wir den Fokus in diesem Jahr auf Aktionen mit der eigenen Jugendgruppe legen. So geht's: Versucht mithilfe eurer Jugend-

gruppe ein Bingo zu erreichen. Dazu müsst ihr verschiedene Aufgaben bewältigen und diese mithilfe von Fotos und Videos dokumentieren. Teilt eure Erlebnisse auf Instagram oder anderen Social-Media-Kanälen und markiert die Luftsportjugend Bayern. Über die genauen Aufgaben werden wir euch noch über unsere Social-Media-Kanäle informieren, sobald wir eine Umsetzung aufgrund der allgemeinen Situation für möglich halten. Habt ihr vier vertikal, horizontal oder diagonal nebeneinander liegende Aufgaben gemeistert, ist das ein Bingo. Für ein oder mehrere, erreichte Bingos werdet ihr und eure Jugendgruppe mit tollen Preisen belohnt. Aus den vielen Videos und Fotos soll ein Film entstehen, der verdeutlicht, dass Jugendarbeit trotz Corona möglich ist. Wir hätten euch alle gerne auf einem BAYAIRN und weiteren LSJ-Veranstaltungen wiedergesehen, doch leider ist dies noch nicht möglich. Deshalb hoffen wir, dass ihr in diesem Sommer zumindest

Luftsportjugend Bayern – Sommer Bingo

Euer bestes Fliegerfoto dieses Sommers	?	?	Fliegt ein neues Muster
?	?	?	?
?	?	?	Besucht den Nachbarverein
Kocht zusammen ein 3 Gänge Menü		?	Probiert eine andere Sparte

Eine kleiner Vorgeschmack auf das bevorstehende Sommer-Bingo.

Zeichnung: Johanna Steil

viel Spaß und viele schöne Flüge in eurer Vereins-Jugendgruppe habt und die Luftsportjugend über Social Media daran teilhaben lasst.

Johanna Steil, Alina Rücker

Buko-Segelflug bietet Container-Vermietung für Transport von Segelflugzeugen

Die Bundeskommission Segelflug (Buko SE) hat einen neuen Container zum Transport von Segelflugzeugen für die Nationalmannschaft bei Übersee-WMs angeschafft.

In dem Container können bis zu sechs Flugzeuge der kleinen Klassen oder drei

Doppelsitzer/Offene Klasse plus zwei 15-/18-Meter-Klasse-Flugzeuge transportiert werden. Elektrische Hebevorrichtungen usw. sind eingebaut. In der Saison 2021/2022 ist der Container frei verfügbar. Folgende Angebote bestehen für die Zeit September 2021 bis März 2022:

- a) Anmietung des Containers von Interessenten, die eine Fracht nach Übersee (SA oder AUS) selbst organisieren.
- b) Alternativ besteht die Möglichkeit, Einzelstellplätze zu mieten für eine Fracht nach Worcester/SA. Alle Frachten (SeeLand-Reisen) organisiert die Buko.

c) Es wird seitens der Buko keine Haftung für Schäden beim Transport übernommen. Der Verein hat eine Nutzung des Flugplatzes zugesagt. Doppelsitzer müssen auf jeden Fall eigenstartfähig sein. Es müssen mindestens für drei Segelflugzeug-Stellplätze gebucht werden.

Fragen hinsichtlich Standort und Frachtkosten bitte richten an: Rudi Baucke, E-Mail Rudi.Baucke@t-online.de, Tel. 0175 - 160 88 76 oder an den Sportreferenten der Buko Eike Novatscheck, E-Mail E.No-vatscheck@daec.de, Tel. 0179 - 820 66 90. Anfragen bitte bis spätestens 10. Juli 2021 stellen, eine Vertragsvereinbarung

erfolgt nach Datumseingang der Anfragen. Eine ausführliche Beschreibung (auch der gegenüber anderen Segelflugzentren günstigeren Kosten) von Worcester sind im Magazin "Segelfliegen" Ausgabe 3/2020 veröffentlicht, alternativ kann sie bei Rudi Baucke angefordert werden.

DAeC-Buko-Segelflug

Segelflug DM 2021 in Bayreuth abgesagt

Das Warten hat sich nicht gelohnt: Die Deutschen Segelflug-Meisterschaften konnten auch 2021 nicht in Bayreuth stattfinden.

Das Organisationsteam hatte noch versucht, die Entscheidung so lange wie möglich hinauszuzögern, doch nachdem auch rund einen Monat vor dem geplanten Beginn keine Perspektive auf eine nachhaltige Besserung der Corona-Lage zu erkennen ist, blieb der Luftsportgemeinschaft Bayreuth nur die Absage des größten sportlichen Events seit langem. Da die DM bereits von 2020 nach 2021 verschoben wurde, war für die Organisation von vornherein die Maßgabe, eine Entscheidung so spät wie möglich fällen zu müssen, um auch die letzte Chance auf die Durchführung zu wahren.

Im Landkreis und der Stadt Bayreuth sowie in den umliegenden Landkreisen lag zu dem Zeitpunkt die 7-Tage-Inzidenz in den letzten Tagen vor der finalen Entscheidungsfindung über 100, zeitweise über 200. Somit war mit einer Lockerung der Corona-Regeln in absehbarer Zeit

nicht zu rechnen. Damit war eine Absage letztlich unvermeidlich.

Für die LSG Bayreuth endeten damit die Vorbereitungen auf das größte sportliche Ereignis der letzten zwanzig Jahre. Ein- und dreißig Jahre nach der letzten DM am Bindlacher Berg und 22 Jahre nach Ausrichtung der Segelflug-Weltmeisterschaften in Bayreuth hätte die DM 2021 wieder ein Highlight werden sollen.

Seit 2002 fanden zwar im Zwei-Jahres-Rhythmus Qualifikationswettbewerbe zur

DM in Bayreuth statt und dadurch war die LSG faktisch auch Stammasrichter der darin integrierten Bayerischen Meisterschaften. Doch die DM selbst ausrichten zu dürfen, war für das Organisationsteam ein besonderer Reiz. Dies zeigte sich auch daran, dass viele Mitglieder aus allen drei Sportgruppen der Luftsportgemeinschaft (Modellflug, Motorflug und Segelflug) sich bereit erklärt hatten, bei der Durchführung in den Pflingstferien mitzuhelfen.

Daniel Große-Verspohl



Deutsche Meisterschaften im Segelflug und einen Anblick wie diesen wird es heuer am Bindlacher Berg nicht geben.

Fotos: LSG Bayreuth

UL-DM erneut verschoben

Auch in diesem Jahr wird es keine Deutsche Meisterschaft für die Ultraleichtflieger geben.

Die Organisatoren mussten sich wohl oder übel wegen der fortdauernden Corona-Beschränkungen dafür entscheiden, die für das Himmelfahrts-Wochenende geplante Veranstaltung auf dem Flugplatz Rheine-Eschendorf abzusa-gen. Bereits im vergangenen Jahr musste die Deutsche Meisterschaft ausfallen. Wettbewerbsleiter Michael Kania geht jetzt davon aus, dass es im nächsten Jahr keine Probleme geben wird. Er hat deshalb den neuen Termin gemein-

sam mit dem ausrichtenden Flugplatz EDXE auf den 26. bis 29. Mai 2022 festgesetzt.

Bei den UL-Meisterschaften geht es nicht nur darum, den Deutschen Meister in den Klassen Trike, Dreiachser und Tragschrauber zu ermitteln, sondern sie gelten auch als Qualifikation für die Welt- beziehungsweise Europameisterschaften.

Die Hürden für die Teilnahme an der 31. UL-DM im kommenden Jahr sind nicht zu hoch. Neben einer Mindest-Flugerfahrung von 40 Stunden sollte man allerdings sein Fluggerät einigermaßen gut kennen und mit seinen Leistungsdaten vertraut sein. Bei den Aufgaben geht es um Präzision

(zum Beispiel bei Ziellandungen) und Navigation. Ganz nebenbei ist die Meisterschaft auch eine sehr gute Gelegenheit, sich mit anderen Piloten auszutauschen.

Informationen zum Wettbewerb selbst, zur Ausschreibung und zur Anmeldung findet man auf <https://ultraleichtflug.blogspot.com/> und auf der Seite <https://www.daec.de/sportarten/ultraleichtflug/wettbewerbe/>.

Außerdem kann der UL-Referent des Landesverbandes weitere Fragen beantworten.

Wolfgang Lintl

LIMA 2021 in Kitzingen

LIMA-Lehrgang zu Coronazeiten, geht das überhaupt? Diese Frage haben sich dieses Jahr zehn Teilnehmer und vier Trainer gestellt.

Da die Inzidenzzahlen wochenlang sehr hoch waren, sah es zunächst nicht danach aus, dass der Lehrgang stattfinden könnte. Doch dann kam unser kleines "Wunder von Kitzingen". Die Zahlen fielen schnell in den Keller und somit haben wir unter Auflagen und mit einem umfangreichen Hygienekonzept auch vom LVB das "GO" für den LIMA 2021 in der zweiten Pfingstferienwoche bekommen.

"Die Flieger sind gepackt, jetzt nur noch schnell einen Coronatest machen und ab nach Kitzingen. Endlich angekommen, mussten wir feststellen, dass Kitzingen der "Flugplatz der weiten Wege" ist. Zum Glück hat uns der Gastgeber LSC Kitzingen Fahrräder zur Überbrückung der weiten Wege zwischen dem Campingplatz und den Flugzeugen zur Verfügung gestellt. Jetzt endlich rein setzen und fliegen? Falsch gedacht, unsere Trainer, Markus Full und Juliane Brendler, Hans Buhlmann, Jonas Blahnik und Benjamin Bachmaier, haben erst mal auf freundschaftliche Art und mit der nötigen Härte

den Tagesablauf vorgestellt. Um 7:00 Uhr geht's mit dem Aufbauen der Flieger los. Ab 8:00 Uhr gibt's Frühstück, gefolgt vom Briefing um 9:00 Uhr. Etwa um 11:00 Uhr ist Startbereitschaft und nach dem Flug endet der Tag mit einem Debriefing im tagesspezifischen Team.

Erster Flugtag

Die Teams sind eingeteilt, das Wetter sieht super aus und endlich im Cockpit, Seil straff und los geht's. An der Basis angekommen und mit dem gutem Gefühl einen erfahrenen Trainer hinter sich zu haben, fliegen wir ab. Die ersten 100 km sind geschafft und die Trainer haben immer weniger zu meckern, auch wenn es noch sehr viel zu verbessern gibt. 350 km und 5:30 h später setzen wir zur ersten Landung an und schließen den Tag mit einem kurzen Debriefing ab. Danach geht's ab ins Bett, da auch der nächste Tag wieder früh beginnt! Schon nach zwei bis drei Tagen haben alle sehr große Fortschritte gemacht. Zudem hatte einer von uns Teilnehmern jeden Tag die Möglichkeit, im LVB-Arcus zusammen mit einem Trainer zu starten und ein Intensivtraining zu bekommen. Das Fliegen im Team fällt immer leichter und die Kommunikation

passt immer besser! Auch vor der Blau-thermik schrecken wir nicht zurück. Nach zwei anstrengenden Tagen im Blauen und insgesamt vier Flugtagen gönnen uns die Trainer einen Ruhetag, um unsere "Akku's" wieder aufzuladen.

Auch Teambuilding kommt bei diesem Lehrgang nicht zu kurz. Auf dem LIMA haben wir alle zusammen sehr viel Spaß. Vor allem das Sammeln von "Bierstrichen" (eine sehr beliebte Disziplinarmaßnahme der Trainer) gehört zur Tagesordnung. Alles in allem hatten wir eine sehr schöne Zeit, wunderschöne Flüge und wir konnten unsere Streckenflugfähigkeiten stark verbessern. Auf diesem Weg möchten wir uns bei unseren Trainern, die einen sehr guten Job gemacht haben, allen voran bei Markus Full als Lehrgangsführer, der zusammen mit Juliane Brendler den gesamten LIMA in spannenden Zeiten organisiert hat und dem LSC Kitzingen für eine wunderschöne Zeit und für viele schöne Erfahrungen bedanken.

P.S. Im Übrigen: Für den zweiten LIMA in Schwabach in der zweiten Augustwoche sind noch Plätze frei. Das Trainerteam freut sich auf eure Anmeldung!

Robert Zamora, Lukas Schwarz



Die LIMA-Trainingstage hätten vom Anblick her auch ein Wettbewerb sein können.



Das Kitzinger LIMA-Team 2021.

BENZINER | 1.2 L | 130 PS | AUTOMATIK
OPEL GRANDLAND X

LIMITIERT UND KURZFRISTIG VERFÜGBAR

AB MTL. 329€



DAS NEUWAGEN-ABO:

- // 12 Monate Vertragslaufzeit
- // inkl. KFZ-Versicherung
- // inkl. KFZ-Steuer
- // inkl. Überführungs- und Zulassungskosten
- // keine Anzahlung / keine Schlussrate

Limitiertes Angebot! Angebot gilt vorbehaltlich etwaiger Änderungen und Irrtümer. Gelieferte Fahrzeuge können von der Abbildung abweichen. 20.000 km Freilaufleistung bei 12 Monaten Vertragslaufzeit (5.000 Mehrkilometer gegen Aufpreis möglich). Stand: 09.06.2021.

STARTE MIT UNS
DEIN NEUES ABENTEUER.

Dr. Thomas Kuhn bleibt Vorsitzender der bayerischen Segelflieger

Bei der am 05. März durchgeführten Mitgliederversammlung der Sparte Segelflug haben die Delegierten Dr. Thomas Kuhn für weitere drei Jahre einstimmig zu ihrem Vorsitzenden gewählt.

Auch Dr. Frank Pitter als Sachreferent Öffentlichkeitsarbeit hatte sich erneut für eine Kandidatur zur Verfügung gestellt,

seine Wahl war ebenso einstimmig. Einen Wechsel gab es bei den Revisoren. Robert Lammel und Werner Turban, die diese Funktion seit 2012 ausgeübt hatten, wollten gerne einem neuen Revisorenduo Platz machen. Andrea Abt und Oliver Frank werden somit erstmals in 2022 den Haushalt der Segelflugsparte prüfen. Ausführlichen Raum nahmen neben den weiteren Arbeitsthemen der Versammlung

die Vorstellung der neuen DMSt auf der Plattform WeGlide sowie die von der Politik angekündigten Lockerungen des Corona-Lockdowns ein.

Den Jahresbericht der Segelflugkommission (Seko) sowie die ausführliche Präsentation zur Spartenversammlung sind im Segelflug-Downloadbereich der LVB Homepage veröffentlicht.

HM



Die Mitglieder der LVB-Segelflugkommission mit (v.l.n.r.): Rainer Hubert, Stephen Bailey, Dr. Claus Triebel, Dr. Frank Pitter, Reiner Scheler, Dr. Thomas Kuhn, Peter Hofmann, Dr. Thomas Liebernickel, es fehlen Stefan Senger, Egolf Biscan (Bezirk Oberpfalz).

Foto: LVB-Seko (Archivbild)

Sektorenregelungen im Raum Nürnberg

Für den Raum Nürnberg bleiben die Sektorenregelungen in der Flugsaison 2021 unverändert.

Folgende wichtige Informationen und Regelungen sind von allen Luftraumteilnehmern unbedingt einzuhalten:

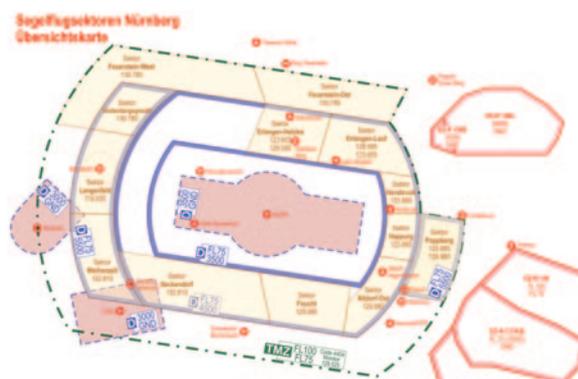
- Luffahrzeugführer müssen sich vor Einflug in einen Segelflugsektor beim jeweils zuständigen Flugplatz über den Status (Aktivierung und Höhenband) informieren.
- Während der Nutzung eines Sektors muss zwingend Hörbereitschaft gehalten werden.
- Nach Änderungen von Freigaben bzw. Deaktivierung der Sektoren durch die DFS muss der entsprechende Sektor innerhalb von fünf Minuten geräumt sein.
- Die Sektoren Erlangen und Poppberg können von mehreren Flugplätzen verwaltet werden. Für diese Lufträume sind zwei Frequenzen angegeben.
- Die Aktivierung der Sektoren kann ausschließlich durch die jeweils zuständi-

gen Flugplätze erfolgen.

- Es gilt das QNH Nürnberg (ATIS Nürnberg: 123.080)
- Bei Einflug in die TMZ ist der Transponder Squawk 4404 zu setzen und Hörbereitschaft auf 129.525 sicherzustellen.

Die Grafik ist auch als Download zum Ausdrucken und Mitnehmen im Cockpit verfügbar. Der Download erfolgt über die Website des LVB (www.lvbayern.de) oder mit Hilfe des nebenstehenden QR-Codes.

Stefan Harries



LVB-Gruppenfluglehrer-Tagung 2021

Auch die Gruppenfluglehrertagung des LVB-Segelflug-Ausbildungsteams konnte im März wie fast alle Veranstaltungen zu dem Zeitpunkt nur als Onlinetreffen durchgeführt werden.

Gruppenfluglehrer Dr. Alexander Allen hatte für die entsprechenden, technischen Voraussetzungen die digitale Besprechung gesorgt. Nach der Begrüßung durch Landesausbildungsleiter Peter Hofmann berichtete dieser von der RAL-Tagung (Referat Ausbildung / Lizenzen im DAeC) im Herbst 2020 und der Sitzung der Segelflugkommission (Seko) vom Januar 2021, die ebenfalls online stattfanden. Bei beiden Veranstaltungen zeigte sich, dass aktuell die Personalsituation und das Miteinander im DAeC sehr schwierig sind.

Trotz Termschwierigkeiten wegen Corona verlief bis jetzt der LVB Fluglehrerlehrgang 2021 sehr positiv. Die Theorie ist zum größten Teil erfolgreich abgeschlossen. Die Anwärter waren gut vorbereitet und sehr engagiert. Die noch fehlenden Teile sowie die Praxis sind für den Sommer geplant. Coronabedingt dürfte von den Teilnehmern und Ausbildern eine flexible Terminplanung erforderlich sein. Für den Herbst plant das LVB Ausbil-

dungsteam wieder einen TMG-Fluglehrerlehrgang. Bei Informationen aus den Luftämtern hat sich die Abstimmung zwischen dem Luftamt Nord und Luftamt Süd verbessert, es gibt allerdings noch Luft nach oben, da manches immer noch unterschiedlich interpretiert und manchmal auch gehandhabt wird.

Das Handbuch zum FI(S) TMG wurde von den Gruppenfluglehrern Max Strohammer und Dr. Matthias Weinzierl erstellt und von Ausbildungsteam überarbeitet. Das Handbuch ist fertig, inzwischen auch vom für den LVB zuständigen Luftamt Südbayern genehmigt worden

und in "Vereinsflieger" unter Dokumenten /ATO-Handbücher) veröffentlicht. Das vom Gruppenfluglehrerteam erarbeitete Dokument INFO-S (Informationen Ausbildung Segelflug) wird von GFL Martin Hansen aktualisiert, es ist ebenfalls in "Vereinsflieger" unter Dokumente eingestellt. Wie die Rückmeldungen der Ausbildungsleiter und Fluglehrer zeigen, erweist sich diese INFO-S in der Praxis als wichtiges Nachschlagewerk.

Die nächste GFL Tagung ist für den November 2021 geplant und dann hoffentlich wieder als Präsenzveranstaltung möglich.

Text/Foto: Karl Kölle



Schon während der Sitzung freute sich das Gruppenfluglehrerteam auf die Zeit, wo man sich wieder in Präsenzform treffen kann.

Deutscher Segelfliegtag in Rastatt auf 12. Februar 2022 verschoben

Die Bundeskommission Segelflug des Deutschen Aero Clubs hat in enger Abstimmung mit den Ausrichtern in Rastatt entschieden, die 79. Ausgabe des Deutschen Segelfliegtages notgedrungen auf den 12. Februar 2022 zu verschieben.

Die Verantwortlichen und das Organisationsteam waren sich einig, dass diese Veranstaltung möglichst ohne große Einschränkungen in Präsenzform durchgeführt werden sollte. Sie gehen davon aus, dass die Wissenschaftler und Politiker mit ihrer Einschätzung Recht behalten wer-

den und die Pandemie Anfang 2022 weitestgehend überwunden sein wird.

Am 11. Februar, dem Tag vor dem Segelfliegtag, findet wie üblich die ordentliche Mitgliederversammlung der Buko Segelflug statt.

DAeC PR

TOST
Flugzeuggerätebau



Flugzeigräder • Hydraulisches Bremssystem • Flugzeugreifen • Seile • Schleppseileinziehwinden
Sicherheitskupplungen • Start- / Schleppausrüstung • Wartung www.tost.de

Neue Musterzulassungen durch DAeC-LSG-B

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) des Deutschen Aero Clubs (DAeC) hat weitere Musterzulassungen für Ultraleichtflugzeuge erteilt.

Die vorausgegangenen, erfolgreich durchgeführten Musterprüfungen für die im April und Mai erteilten vier neuen Musterzulassungen betreffen:

- den Eurostar SLW,
- die Breezer Sport,
- den Eurostar SLX sowie
- die Viper SD 4.

Auf der DAeC-Homepage sind im Downloadbereich die jeweiligen Gerätekenntblätter unter <https://www.daec.de/luftsportgeraete-buero/ul-zulassung/pruefer-klasse-5/infos-fuer-pruefer/geraetekennblaetter/> veröffentlicht: 66155-6 für den Eurostar SLW, 66250 für die Breezer Sport, 66155-5 für den Eurostar SLX sowie 66220 für die Viper SD 4.



Der Tiefdecker Breezer Sport.



Beim Eurostar SLX handelt es sich um einen Metalltiefdecker mit Kreuzleitwerk.

Text/Fotos: DAeC-PR

Treffen der Europäischen Modellfliegervereinigung mit IG-Hangflug

Auf Einladung der EMFU fand am 12. April 2021 eine Videokonferenz mit Vertretern der EMFU, des DAeC, des ÖAeC, des SMV und der IG-Hangflug.eu statt.

Auf der Agenda stand der offene Meinungsaustausch über die Situation des Hangflugs in Europa sowie die Zukunftsaussichten und Möglichkeiten im Rahmen der neuen EU-Regeln. Diskutiert wurden auch die von der IG-Hangflug propagierten Erwartungen an die Interessenvertretung in den Ländern. Erklärtes Ziel war es dabei, eine mögliche Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung bei der Gestaltung der flugsportlichen Zukunft zu konkretisieren. Es wurden von der EMFU die verschiedenen Optionen der EU-Re-



gularien vorgestellt und der Istzustand in Deutschland, Österreich und der Schweiz diskutiert. Die Notwendigkeit, sich mehr denn je länderübergreifend auszutauschen und abzustimmen, wurde von allen Teilnehmern ebenso bestätigt und der Wille dazu erklärt. Die Problematik "Modellflugurlaub in Österreich" war eines der Hauptthemen, da die österreichische Luftfahrtbehörde Austro Control einen Flugbetrieb nach DVO §16 außerhalb geneh-

migter Modellflugplätze, insbesondere den freien Hängen, nicht zulassen will. Ob sich daran noch etwas ändern lässt, ist ungewiss.

Die IG-Hangflug bietet den Dialog an und versteht sich als Schnittstelle zwischen der Basis, den betroffenen Gebieten und den Verbänden. Der Austausch soll auf jeden Fall fortgesetzt werden. In der Zwischenzeit bietet die IG-Hangflug an, erstens eine Tabelle zuerst aller österreichischen Hangflugregionen mit lokalen Ansprechpartnern zu erstellen, und zweitens den Dialog zwischen diesen und dem ÖAeC in Gang zu setzen, um auf diesem Wege Lösungsmöglichkeiten zu finden.

Text/Foto: Bundeskommission Modellflug

Termin vormerken – DFS-Pilotentag am 13.11.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH plant heuer am 13. November den DFS-Pilotentag für VFR-Flieger in der Unternehmenszentrale in Langen.

Ausführliche Informationen und konkrete Themen wird die DFS im Sommer veröffentlichten, in der LiB 3-2021 werden wir sie ebenfalls aufnehmen. Anmeldungen

zum DFS-Pilotentag sind ausschließlich über das Online-Portal möglich.

DAeC-PR



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](https://www.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, Königinstr. 28, 80802 München, Germany; Handelsregister München HRB 208312; Februar 2021

Allianz 

Kompetenznachweis A1/A3 – Ja oder nein?

Mitte April haben alle Verbandsmitglieder, die ihre Daten zur Registrierung beim Luftfahrtbundesamt (LBA) bereitgestellt haben, ihren Account beim LBA erhalten und können ihre eID abrufen.

Beim Öffnen der Seite wird man darauf hingewiesen, dass der Kompetenznachweis A1/A3 noch nicht abgelegt wurde. Aber brauchen Verbandsmitglieder diesen neuen Kompetenznachweis überhaupt? Ein Überblick!

Kein Kompetenznachweis A1/A3 für Verbandsmitglieder erforderlich

Für den Flugbetrieb innerhalb des Verbandes gibt es in der neuen EU-Drohnenverordnung eine Ausnahme. Verbandsmitglieder profitieren von der Übergangsregelung (Art. 21 (3) DVO (EU) 2019/947), die sie bis zum 31.12.2022 berechtigt, ihren Flugbetrieb zu Sport- und Freizeit-zwecke weiter vollumfänglich nach bisher gültigem Luftrecht durchzuführen. Das gilt sowohl auf dem Modellfluggelände als auch auf der grünen Wiese – aber jeweils

nur für Mitglieder eines Modellflugverbandes. Somit bleiben für Verbandsmitglieder auch der Kennntnisnachweis (<https://www.kennntnisnachweis-modellflug.de>) nach § 21e LuftVO bzw. bisher anerkannte Luftfahrerscheine und -lizenzen gültig.

Gewerbliche Nutzer fliegen nicht “im Rahmen des Verbandes”

Gewerbliche Nutzer von Drohnen profitieren nicht von der o.g. Sonderregelung und müssen ihre Fluggeräte in der Offenen Kategorie betreiben. Sie haben daher den Kompetenznachweis beim LBA zu absolvieren.

Wie geht es 2023 weiter?

Der DAeC hat bereits ein umfangreiches Konzept zur Umsetzung der EU-Verordnung für den Verband erarbeitet und dieses in den “Standardisierten Regeln für Flugmodelle (StRfF)” zusammengefasst. Bis zum 31.12.2022 wird auf dieser Grundlage eine Betriebserlaubnis (nach Art. 16 der DVO) mit dem in Deutschland zuständigen Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI)

bzw. dem Luftfahrt Bundesamt (LBA) verhandelt, die dann für alle Mitglieder des Verbandes gilt. Der Inhalt dieser Betriebserlaubnis wird aller Wahrscheinlichkeit nach die “Best Practice” des Modellfluges zur Grundlage haben, wie sie seit Jahren ohnehin von den Modellfliegern anerkannt und angewendet wird.

Und im Ausland?

Wenn man sein Hobby nun auch im europäischen Ausland ausüben möchte, spricht einiges dafür, den Kompetenznachweis A1/A3 zu absolvieren. Warum? Zwar kann es nach den Regelungen des anderen EU-Landes insbesondere in der o.g. Übergangszeit bis 31.12.2022 sein, dass ausländische Gäste den Kompetenznachweis A1/A3 nicht benötigten. Dies ist aber nur mit Detailwissen der rechtlichen Voraussetzungen möglich zu beurteilen. Sicherer ist, auf die sog. Offene Kategorie auszuweichen. Die Offene Kategorie ist bekanntlich in allen EU-Mitgliedsstaaten anwendbar. Um sein Fluggerät in der offenen Kategorie betreiben zu dürfen, muss man den Kompetenznachweis A1/A3 absolviert haben. Dieser Kompetenznachweis berechtigt dann, Flugmodelle und Drohnen bis 25kg Startmasse in der gesamten EU betreiben zu dürfen. Natürlich sind gegebene Flugverbotszonen zu beachten. Die Höhenbegrenzung der Offenen Kategorie beträgt 120m über Grund (AGL) und ist somit für die breiten Facetten des Modellfluges nur bedingt geeignet. Außerdem muss ein Mindestabstand von 150m zu unbeteiligten Personen eingehalten werden, was mitunter schwierig sein kann. Dennoch ist die Offene Kategorie zurzeit die einzig sichere Möglichkeit, Modellflug im europäischen Ausland zu betreiben, ohne sich um erheblichem Aufwand mit den jeweiligen Landesregelungen auseinandersetzen zu müssen. Modellflieger, die den Kompetenznachweis für den Flugbetrieb im Ausland absolvieren möchten, sollten das zeitnah tun. Zurzeit gibt es noch keine Kostenverordnung in Deutschland, sodass der Kompetenznachweis zurzeit noch kostenlos beim LBA erhältlich ist. Voraussichtlich ab Sommer wird der Nachweis kostenpflichtig.

Mitgliedsstaaten haben Aufgabe

Die Offene Kategorie eignet sich beispielsweise aufgrund der Höhenbegren-



Verbandsmitglieder benötigen vorerst keinen Kompetenznachweis.

Foto: Olaf Starmann

zung auf 120m nur bedingt für einige Klassen des Modellflugs.

So werden in den kommenden zwei Jahren in den Mitgliedsstaaten der EU, wie auch in Deutschland, Betriebserlaubnisse für den Modellflug (teilweise ebenfalls nach Artikel 16 der DVO) erteilt werden. Schon heute werden Gespräche beispielsweise mit dem ÖAeC in Österreich geführt, um möglichst gleichlautende Regeln für den Modellflug erreichen zu können. Auch Gespräche mit an-

deren Verbänden der Mitgliedsstaaten stehen an.

Fazit

Nur Modellflieger, die in den kommenden zwei Jahren Modellflug im europäischen Ausland betreiben wollen oder ihr Fluggerät gewerblich betreiben, kann empfohlen werden, den Kompetenznachweis A1/A3 beim LBA zu absolvieren. Ob er wirklich die einzige Möglichkeit ist, muss im Einzelfall ggf. Vorort geprüft werden, was

durchaus aufwändiger sein kann. Für den verbandsorganisierten Modellflieger, der sein Hobby in Deutschland zu Hobby- und Freizeitzwecken ausübt, ist der Kompetenznachweis jedenfalls nicht erforderlich – egal, ob auf einem zugelassenen Modellfluggelände oder "auf der grünen Wiese" geflogen wird. Der Kenntnissnachweis nach § 21e LuftVO gilt für Verbandsmitglieder weiterhin.

Bundeskommision Modellflug

LVB-Modellfliegertag 2021

Pandemiebedingt konnte auch die Spartenversammlung der Modellflieger in diesem Jahr nur per Videokonferenz stattfinden. Diese hatte der stellvertretende Landesmodellreferent Tilman Hartenfels über Zoom-Meeting zum Termin 25. April 2021 vorbereitet.

Landesmodellflugreferent Helmut Bauer begrüßte die Vereinsvorstände und Delegierten der Vereine und Gäste. Sein besonderer Gruß galt dem neuen LVB-Präsidenten Bernhard Drummer, dem LVB-Geschäftsführer Herwart Meyer und allen Referenten, die zum Gelingen der Versammlung beigetragen haben. LVB-Präsident Bernhard Drummer freute sich in seinem Grußwort über die zahlreiche Teilnahme. Er bedankte sich für die Einladung zu seiner ersten Spartenversammlung der Modellflieger und bedauerte die Einschränkungen, unter denen auch der Modellflug in der jetzigen Pandemiesituation zu leiden hat. Der Versammlung sagte er zu, ähnlich wie sein Vorgänger Ulrich Braune, weiterhin großen Wert auf die Jugendarbeit und den Sport zu legen.

Registrierung Modellflug – Reduzierung Sportbeitrag

LVB Geschäftsführer Herwart Meyer gab anschließend die neuesten Infos zur Registrierung der Modellflieger beim Luftfahrtbundesamt (LBA), die seit 01. Januar 2021 erforderlich ist. Er berichtete, dass die Registrierung bereits weitgehend abgeschlossen sei. Neue Mitglieder können jederzeit über den LVB einfach registriert werden. Der einzelne Modellflieger kann sich jeweils nur in einem EU-Land registrieren lassen. Eingetragene Vereine können sich als juristische Personen registrieren lassen und für die vereinseigenen Mo-

delle eine eID (elektronische Identifikationsnummer) erhalten. Weiter informierte Herwart Meyer über die Senkung des DAeC-Spartenbeitrags. Diese finanzielle Reduzierung von 6 € für erwachsene Mitglieder und 2,75 bei Jugendlichen entstand durch den Beitritt von 22.000 Modellfliegern zum DAeC. Die Reduzierung des DAeC-Beitrages wird den Vereinen mit der 2. Rate der LVB-Jahresbeitragsrechnung in der zweiten Jahreshälfte gutgeschrieben.

Umwelt und Naturschutz

Ein besonderes Augenmerk galt diesmal dem Thema Umwelt und Naturschutz auf den Modellflugplätzen. Bekanntlich findet derzeit eine Anpassung des deutschen Luftrechts an die Europäischen Luftfahrt-

bestimmungen statt, die auch Veränderungen für die Modellflieger nach sich ziehen wird. In diesem Zusammenhang hatte die Bundesregierung den sog. UAS-Aktionsplan herausgegeben, in dem von einem Stör- und Scheuchverhalten des Modellflugbetriebes auf Wildtiere gesprochen wird. Das konnte natürlich nicht unwidersprochen so stehenbleiben. Exemplarisch zeigte Franz Brandl, der Modellflug-Landessportleiter und 1. Vorstand des MFC Freystadt-Neumarkt auf, wie man mit einfachen Mitteln auf den meisten Modellflugplätzen der Natur Gutes tun kann. In 14 aufschlussreichen Bildern berichtete er über seine Naturbeobachtungen und -erfahrungen.

Seine Ausführungen ergänzten Alexander Krone, der LVB-Fachreferent für Umwelt



Es wird Zeit, dass die Modelle wieder zum Wettbewerbseinsatz kommen.

und Luftsport und der Referent für Umwelt und Naturschutz der Modellflugkommission Herbert Gründler mit vielen Hinweisen auf die bereits entstandenen Naturveränderungen auf den Modellflugplätzen und daraus erforderliche bessere Kontakte zu Naturschutzbehörden und Naturschutzverbänden. Für den Umgang mit Naturschutz- und Luftfahrtbehörden hat Herbert Gründler eine neue Aufklärungsbroschüre erstellt, die in nächster Zeit veröffentlicht werden soll.

Ehrungen

Anschließend standen die Ehrungen der erfolgreichen, bayerischen Luftsportlerinnen und -sportler bei Weltmeisterschaften,

Europameisterschaften und Deutschen Meisterschaften sowie der ehrenamtlich tätigen Mitglieder an. Landesmodellflugreferent Helmut Bauer freute sich besonders über die Ehrung der erfolgreichen Modellflugsportler mit Siegfried Püttner, Robert Gramß, Peter Kuttler, Franz Weißgerber und Herbert Tüchler, die alle mit dem Lilienthalpreis in Bronze geehrt wurden. Franz Brandl erhielt die DAeC-Ehrennadel in Silber, Herbert Gründler konnte sich über die Goldene LVB-Ehrennadel freuen und Reimund Schwitala zeichnete Helmut Bauer mit der Weiß-Blauen LVB-Ehrenplakette aus. Da eine persönliche Übergabe der Ehrungen zum Bedauern aller nicht möglich

war, kündigte Helmut Bauer eine postalische Übersendung an.

Wahlen

Für die Modellflugkommission standen einige Neuwahlen und Wiederwahlen an, die der Bezirkssportleiter der Oberpfalz, Peter Lessner als bewährter Wahlleiter übernommen hatte.

Fabian Weber, bisher Fachreferent für Jugend und Ausbildung wählte die Versammlung zum stellvertretenden Landesportleiter. Seine bisherige Aufgabe übernimmt nun Bernard Okrent, der vorher schon in der MFK die Aufgabe als Beirat für die Jugendarbeit betreut hatte. Einstimmig wiedergewählt wurden Herbert Gründler als Fachreferent der MFK für Umwelt und Naturschutz sowie Ernst Huber als Fachreferent F1E (Freiflug Hang).

Ausblick in die Zukunft

Landessportleiter Franz Brandl gab bekannt, dass es auch für 2021 einen Sportkalender gibt. Freiflug- und F5J-Wettbewerbstermine für den Herbst sind schon gemeldet und eingetragen. Nachmeldungen zur Aktualisierung des Sportkalenders sind über die Sportleiter Franz Brandl oder Fabian Weber zu melden. Neben dem F5J-Wettbewerb in Kulmbach sind auch die Segelflugmesse in Schwabmünchen und die Jetpower-Messe in Genderkingen auf 2022 verschoben. Die LVB-Modellflugtage 18./19.9.2021 in der Flugwerft Oberschleißheim sind noch nicht abgesagt. Eine endgültige Entscheidung wird im August erfolgen.

Termin für die nächste Modellflug-Spartenversammlung ist der 23. Januar 2022, dann hoffentlich wieder in Mönning.

Text/Fotos: Franz Brandl



Das mit zehn Jahren jüngste Mitglied des MFC Freystadt-Neumarkt: Elias John.

Sportkarriere als SportsoldatIn – jetzt bewerben

Bis zum 20. August nehmen die Geschäftsstellen der DAeC-Landesverbände die Bewerbungen per E-Mail um einen Platz als Sportsoldat an.

Sportsoldaten/Sportsoldatinnen sind Männer und Frauen, die als Angehörige der Bundeswehr besoldet und bei der Ausübung ihres Sports staatlich unterstützt werden. Damit ermöglicht die Bun-

deswehr den NachwuchssportlerInnen für einen bestimmten Zeitraum ein sehr intensives, professionelles Training und so einen erfolversprechenden Karriereaufbau. Auch SegelfliegerInnen können sich um die Plätze für die Unterstützung bewerben.

Voraussetzungen für die Karriere als SportsoldatIn sind die Teilnahme an einem Qualifikationswettbewerb, Zugehö-

rigkeit zum D-Kader, besser noch C-Kader, Spaß am Wettbewerbsfliegen und Ehrgeiz für eine Spitzensportlaufbahn. Für die mit einzureichende sportfachliche Stellungnahme sollten sich Interessenten zeitnah mit ihrem Landestrainer bzw. Landesverband in Verbindung setzen.

DAeC-PR

Weilheimer Hermann Resch 80

“Eine Flugmaschine zu erfinden bedeutet wenig, sie zu bauen schon mehr, aber sie zu fliegen, das ist das Entscheidende”.

Mit diesem Zitat von dem Luftfahrtpionier Otto Lilienthal hat der Luftsportverein Weilheim-Peißenberg seinen Ehrenvorstand Hermann Resch zu seinem 80. Geburtstag gratuliert. Franz Palmberger und Martin Pape überraschten den Jubilar am 20. Mai, natürlich nach vorheriger Rücksprache mit seiner Frau Maria und unter Einhaltung der Corona-bedingten Abstände im Garten seines Hauses in Paterzell. Dabei bedankten sie sich bei Hermann Resch für seinen außerordentlichen Einsatz für die Fliegerei in Paterzell.



Text/Foto: Martin Pape

Jubilar Hermann Resch (Mitte) zwischen Martin Pape (links) und Franz Palmberger.

Altfelder Pilot sucht Interessenten für umfangreiche Briefmarken- und Literatur-Sammlung

Seit vielen Jahrzehnten ist Günter Reinwarth, der am 01. Juli seinen 80. Geburtstag begehen konnte, Mitglied des Flugsportclub Altfeld.

Der ehemalige Luftfahrt-Journalist hat bereits während seiner beruflichen Tätigkeit begonnen, ausgefallene Briefmarken mit Fliegermotiven zu sammeln. Später kamen auch inhaltlich bedeutende, interessante Bücher hinzu. Günter Reinwarth, der dem FSC Altfeld auch viele Jahre als Vereinspressereferent geholfen hat, möchte seine Sammlungen für einen

noch zu verhandelnden “Anerkennungswert” abgeben und hat bei der Redaktion von “Luftsport in Bayern” angefragt, ob er sein Angebot und noch ein paar weitere Zeilen veröffentlichen kann. Diesem Wunsch kommen wir angesichts der mit über 2.000 Marken offensichtlich sehr umfangreichen Sammlung gerne nach. Interessenten für die Briefmarken- und Literatursammlung setzen sich am besten direkt per E-Mail mit ihm in Verbindung: Gunter.Reinwarth@online.de.



Günter Reinwarth möchte seine Briefmarken-/Literatur-Sammlung abgeben..

HM

Der Ritt auf dem Düsenstrahl

Wenn ehemalige Jet-Piloten das Wort “Gina” in den Mund nehmen, dann sprechen sie meistens von einer “fliegenden Italienerin”, die in den sechziger und siebziger Jahren mit dem Balkenkreuz am Rumpf am “NATO”-Himmel unterwegs war. Die Rede ist von dem leichten Kampfflugzeug Fiat G 91, das vom Reißbrett der italienischen Fiat-Werke in Turin kam und nur den Vornamen mit der bekannten Film-Diva Gina Lollobrigida gemeinsam hat. Der Jet wurde in Deutschland in Lizenz gebaut, er war erstmals bei der Waffenschule 50 in Fürstenfeldbruck

im Einsatz. Die “Gina” erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 0,95 Mach, kam mit einer Startbahn von 1.000 Metern zurecht und konnte sogar auf Gras landen. Heute muss man mehr als 2.000 Euro auf den Tisch legen, wenn man in einem Jet Platz nehmen will. In Paderborn kann der Mitflug in einem Jet-Trainer vom Typ L 39 Albatros gebucht werden. Der Autor hatte das Glück, Mitte der achtziger Jahre zum Nulltarif mit einer “Düse” am Himmel Bayerns unterwegs sein zu können, auf dem Schleudersitz in einer G 91 bei der Waffenschule 50 in Fürstenfeld-



Günter Reinwarth vor seinem Jet-Mitflug.

bruck. Allerdings musste vor dem "Ritt auf dem Düsenstrahl" erst die dafür erforderliche, gesundheitliche Tauglichkeit bestätigt werden. Der Mitflug-Test beinhaltete unter anderem eine "Probe" auf dem Schleudersitz und einen simulierten Druckkammer-Flug in 30.000 Fuß mit rapider Dekompression.

Während der dreitägigen Vorbereitung für den Jet-Passenger-Test begann die Freundschaft zu Martin Schliessler. Martin Schliessler, damals 46 Jahre alt und von

Beruf "Allrounder", war tatsächlich Abenteuerer, Fotograf, Pilot, Bergsteiger, Maler, Schriftsteller und Bildhauer in Personalunion – ein richtiger "Hans-Dampf-in-allen Gassen" – und dazu noch Bundes-Film-preisträger.

Er lebte viele Jahre in Alaska und überlebte dort 1974 einen Flugzeugabsturz, den er fünf Tage bis zu seiner Rettung mit der Film-Kamera als Dokumentation von unschätzbarem Wert festhielt. Der "Jet-Ride" erfolgte damals dann auf der 500-

Fuß-Tiefflug-Strecke von "Fürsty" nach Würzburg und zurück. Auf dem Rückweg aus der Bischofsstadt im 700-Stundenkilometer-Tempo folgte durch den Piloten Hauptmann Horst Schürer noch eine kleine Kunstflug-Einlage über den oberbayerischen Seen. Eine unvergessene "Achterbahn der Gefühle", bei der ständig die Frage präsent war: "Himmel, wo ist denn nun eigentlich die Erde?"

Text/Foto: Günter Reinwarth

Luffahrt-Literatur als Gratis-Zugabe

Beim Erwerb der Briefmarkensammlung wechseln auch diverse interessante Bücher, die alle in einem sehr guten Zustand sind, den Besitzer.

Dazu gehören u.a. folgend Titel:

- "Luffahrt" (Menschen, Mythen, Maschinen – Großformat, 333 Seiten)
- "Vom Fliegen und Landen" – Die DDR-Luffahrt
- "Die Welt der Überflieger" (75 Jahre Atlantik-Überquerung)
- "Die Lust am Fliegen" (Piloten – Der Weg ins Cockpit)
- "Die Rettungsflyer der Luftwaffe – 1956 -1971"
- "So war das eben" (DDR-Jagdflieger berichtet)
- "Der Kapitän" (Lufthansa-Kapitän H. Caesar-Leben)

- "Die Straße zum Himmel" (Lufthansa-Kapitän H. Caesar-Leben)
- "Northbound Lady" (Letzter Dreistrahler nach Alaska)
- "Die JU 52" (Aus den Augen des Kapitäns)
- "Atlantik-Fieber" (Rennen über den Großen Teich)
- "Luftpost im Spiegel der Zeit" (eleganter Schuber)
- "Das Ende der Luftwaffe" (Wilde Sau – Sturmjäger – Rammjäger – Todesflieger – Bienenstock)

Luffahrt-Historie im Briefmarkenformat

Es gibt so gut wie keine Postverwaltung auf dieser Erde, die in der Vergangenheit kein Briefmarken-Motiv im "Angebot" hatte. Selbst die kleinste Südsee-Insel

kann damit aufwarten. Die Motive sind bunt und vielfältig. Die Briefmarkensammlung umfasst rund 2.000 Luffahrt-Marken, postfrisch, gestempelt und auf Briefen. Dazu gehören Erstausgaben, Erstflüge, Pioniere, Jubiläen und Briefe aus der Vorkriegszeit. Briefe mit der deutschen Nationalmannschaft zu Weltmeisterschaften sind ebenso dabei wie Sendungen zu diversen Olympischen Spielen. Zu den "Aktien des kleinen Mannes" gehört auch eine postfrische Sammlung der BRD bis zum Jahr 1969.

Text/Fotos: Günter Reinwarth



Beispielhafte Briefmarken und Ganzstücke aus der umfangreichen Sammlung.





LSG-Büro

Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28 Tel. +49 5 31. 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

Schulleiter-Wechsel auf der Wasserkuppe

Nach 30 Jahren Fluglehrertätigkeit, davon 20 Jahre als Schulleiter, hat Harald Jörges zum 31. März sein Schulleiteramt in jüngere Hände übergeben.

Seit 01. April leitet nun Lukas Schmidt-Nentwig die Fliegerschule. Der 65-jährige Jörges bleibt der Flugschule in diesem Jahr noch als Ausbildungsleiter und Fluglehrer erhalten, bevor er Ende Oktober in den verdienten Ruhestand gehen wird.

Mit der Fliegerei erfüllte sich Harald Jörges das Motto "Lebe deinen Traum". Schon als Kind schaute er sehnsuchtsvoll den Segelflugzeugen über der Wasserkuppe nach. Gerade einmal drei Kilometer trennten Jörges, der in Gersfeld-Obernhausen aufgewachsenen ist, von dem Ort, von dem aus der Segelflug seinen Siegeszug in die Welt antrat. Damals hätte die Flugausbildung 600 Mark gekostet. "Zu viel Geld für uns", verärgerte Haralds Vater damals seinen Sohn.

Seine Automechanikerlehre absolvierte Jörges in Fulda. Nach der Bundeswehrzeit zog es ihn nach Gersfeld zurück, wo er große Baumaschinen reparierte. 1975 begann er mit dem Drachenfliegen und zählte zu den ersten Drachenfliegern auf der Wasserkuppe. Doch tief im Herzen blieb der Wunsch, endlich Segelflieger zu werden.

Zufallsweg an die Flugschule

1987 vermittelte der damalige Fluglehrer Eberhard Nüdling aus Poppenhausen Jörges eine Stelle als Flugzeugmechaniker. "Das war komplettes Neuland für mich", so der Ex-Schulleiter. Nach mehreren Tagen Probearbeiten sei er sich aber im Klaren gewesen: "Das ist was für mich."

So wurde der 01. März 1988 zum Wendepunkt in seinem Leben. Er besuchte mehrere Werkstattleiterlehrgänge für Holz-/Gemischtbauweise und GFK, und ergriff wie die Morane und weitere Flugzeugtypen waren fortan kein Fremdwort mehr. Dankbar ist er dem damaligen Fliegerschulleiter Walter Knüttel, der ihm die Ausbildungsschritte bis zum Fluglehrer ermöglichte.

Enormer Zulauf nach der Wende

Zehn Jahre lang war Jörges Hauptfluglehrer, bevor er das Schulleiteramt übernahm. Inzwischen blickt er auf rund 40.000 Starts und Landungen zurück. In



Viele Ideen von Harald Jörges flossen in die Gestaltung des Flugsportzentrums auf der Wasserkuppe ein.
Fotos: Lothar Schwark/Fliegerschule Wasserkuppe



Auch die Büroarbeit gehörte zu Harald Jörges Aufgaben.



Neuer Schulleiter auf der Wasserkuppe ist Lukas Schmidt-Nentwig.

seiner Zeit betreute Jörges mit zehn fest angestellten Kräften, darunter vier Fluglehrer, rund 6.000 Kunden, die auf der Wasserkuppe ihre Ausbildung oder Weiterbildung antraten. Jörges erinnert sich an Zeiten vor der Wende: Damals lag die Wasserkuppe in der ADIZ (Flugbeschränkungszone). Die Zonengrenze war nach Osten hin gerade einmal fünf Kilometer entfernt. Die Befreiung brachte das Jahr 1990, als die ADIZ der Vergangenheit angehörte. "Ab da ging's richtig rund", erinnert sich Jörges. Die Wasserkuppe wurde förmlich von Bürgern aus Thüringen und Sachsen gestürmt. An manchen Tagen habe der Wunsch nach Rundflügen fast nicht bewältigt werden können. "Da sind wir aus dem Dornröschen-Schlaf erwacht".

Große Wettbewerbe mit Polit-Prominenz

Wichtig war es Jörges, dass die Wasserkuppe als Geburtsstätte des Segelflugs weiter ihren Bekanntheitsgrad steigerte.

Mit Reiner Rose wurden ab 2003 Wettbewerbe der Doppelsitzer- und Clubklasse gestartet. Mehrere erfolgreiche OLC-Rennen folgten. Ein weiterer Schwerpunkt in Harald Jörges Arbeit lag darin, den Bekanntheitsgrad der Wasserkuppe zu erhöhen. Politikgrößen wie Roland Koch, Thorsten Schäfer-Gümbel und weitere Amtsträger schauten vorbei. Große Freude herrschte zudem, als 2012 das neue Flugsportzentrum eingeweiht wurde. Neben hellen Räumen zur Vor- oder Nachbereitung von Flügen, stehen Besuchern seither ein Restaurant, eine Dachterrasse und ein Café zur Verfügung. Für den scheidenden Schulleiter prägt das Flugsportzentrum maßgeblich das positive Erscheinungsbild der Wasserkuppe.

Streckensegelflug als Steckenpferd

Wenn es seine Zeit zulässt, ist Harald Jörges gerne als Streckensegelflieger unterwegs. Seine 960 Kilometer mit der ASH-26 möchte er noch toppen. "Vielleicht ist

in diesem Jahr ja ein 1.000er drin“, verrät er schmunzelnd. Ab dem kommenden Winter will sich Jörges zudem verstärkt dem Skilift am Zuckerfeldhang widmen - dort landeten in den Anfangszeiten die Segelflugpioniere mit ihren abenteuerlichen Flugapparaten, der beste Pilot erhielt seinerzeit einen Sack Zucker.



Vater und Son Jörges beim OLC-Glider-Race auf der Wasserkuppe.

Zahlreiche Persönlichkeiten hat Harald Jörges auf der Wasserkuppe getroffen, so zum Beispiel den vor Kurzem verstorbenen Hans-Werner Grosse. Beeindruckend sei auch die Begegnung mit Rhönpionier Peter Riedel gewesen, berichtet er. Den Besuch auf der Wasserkuppe von Neil Armstrong, dem ersten Mann auf dem Mond, hat Jörges zwar als Jugendlicher nicht live miterlebt. Doch dafür hat er Astronaut Thomas Reiter persönlich bei

einem der Bundeswehrlehrgänge auf der Wasserkuppe kennengelernt.

Unterstützung für den Nachfolger

Als neuer Schulleiter ist auch Lukas Schmidt-Nentwig fest mit der Wasserkuppe verbunden. Der 30-Jährige stammt aus Wiesbaden und erlernte früh das Fliegen. Schon als Jugendlicher nahm er auf der Wasserkuppe an Fliegerlagern teil. “Die Liebe zum Berg” sorgte dafür, dass

Schmidt-Nentwig in Fulda studierte. Nun wohnt er im schmucken Rhöndorf Abtsroda, nicht weit von der Wasserkuppe entfernt.

Dem neuen Schulleiter wünscht Harald Jörges einen guten Start und Gelingen. In der Übergangszeit steht er ihm mit Rat und Tat zur Seite, bevor er sein Berufsleben dann endgültig ausklingen lässt.

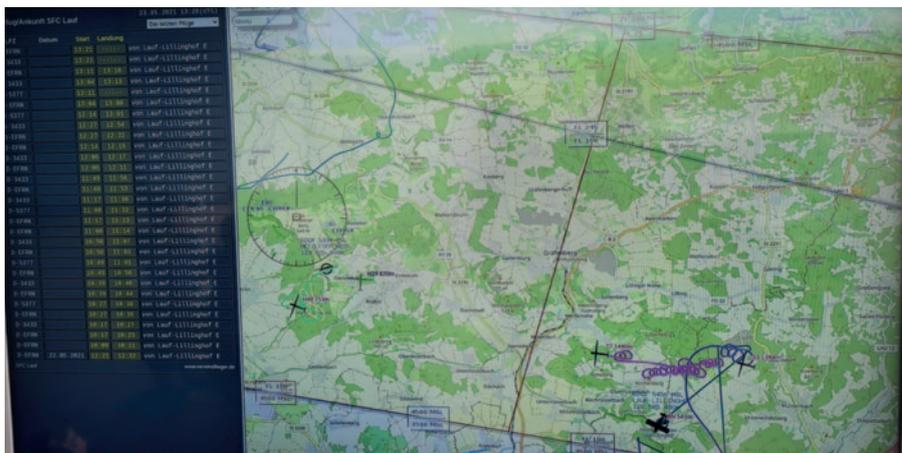
Text/Fotos: Lothar Schwark

Flugzeug-Bildschirmverfolgung beim SFC Lauf

Am Flugplatz Lauf-Lillinghof gibt es ein neues Medium: über einen großen Monitor werden die Flugzeuge des Ver-

eins, die sich aktuell in der Luft befinden, auf einer Umgebungskarte angezeigt – mit Kennung und Startzeit.

Entwickelt haben diese Idee die Vereinsmitglieder Jonas August und Lukas Eibl. Der Informatikstudent Jonas, der letzten Herbst auch seine Segelflugglizenz erwerben konnte, kombinierte die Startzeiten aus dem System “Vereinsflieger” mit der Darstellung aus der App “Glidertracker” und streamte diese Darstellung auf einen Monitor, der sich im Hangar des Vereins befindet. Neben einer witzigen IT-Idee hat dieses Modell auch praktische und offensichtliche Vorteile. So können zum Beispiel die Laufer Fluglehrer die Flugbewegungen und den Standort der allein fliegenden Schüler direkt verfolgen, ohne selber das Handy nutzen zu müssen. Auch für Besucher ist es eine spannende Möglichkeit, zum Beispiel einen Gastflug des Partners nicht nur durch den Blick in den Himmel, sondern auch in geographischer Darstellung verfolgen zu können. Bei der Darstellung werden nur die Kennungen der Flugzeuge gezeigt, nicht aber die Namen der Piloten – dieses Feature soll erst einmal nicht genutzt werden. Jonas August investierte etliche Stunden Arbeit und probierte verschiedenste Methoden aus, um das System einfach, aber wirkungsvoll anzulegen und in die EDV am Flugplatz zu integrieren. Die Fluglehrer zeigen sich begeistert von dieser Möglichkeit, bietet sie doch einen zusätzlichen Sicherheitsaspekt und auch eine Kontrolle der gestellten Aufgaben und Flugaufträge.



Blick auf die kombinierte Anzeige mit den aktuellen Flugbewegungen und den letzten Start- und Landezeiten.



Fluglehrer Jonathan Decker (links) und SFC Lauf Mitglied und Entwickler Jonas August (rechts) begutachten die Anzeigetafel.

Text/Fotos: Luna Mittig

Impressum

Luftsport in Bayern

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

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

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

Anzeigenverwaltung:

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

Verantwortlicher Redakteur:

Herwart Meyer (HM)

Redaktion:

Harald Görres (HG), Stefan Senger (StS), Herwart Meyer (HM), Martin Weigert (MW), Frank Dörner (FD), Sylvia Seitz (SS), Birgit Ostertag (BO)

Gestaltung und Satz:

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe 3-2021 ist der 06. August 2021.

LSG Bayreuth trauert um Wolfgang Heim

Die Luftsportgemeinschaft Bayreuth trauert um ihren langjährigen Fluglehrer Wolfgang Heim, der Mitte Februar mit 81 Jahren verstorben ist. Heim war seit 1970 Segelfluglehrer mit Leidenschaft. Fast alle Streckenflieger des LSG-Bundesliga-Teams haben bei ihm das Fliegen gelernt. Die sportlichen Erfolge der letzten Jahre gehen somit natürlich auch auf ihn zurück. Auch die Grundlage für Karrieren bei der Lufthansa konnte "Wolfi" legen: Der heutige 1. Vorstand der LSG, Johannes Bühler, langjähriger Checkkapitän für die verschiedenen Airbus-Modelle und Jürgen Raps, früherer Chefpilot der Lufthansa, gehörten Anfang der 70er zu Heims ersten Flugschülern. "Wolfi" selbst war beruflich bodenständig unterwegs, als Volksschullehrer und -rektor hatte er das pädagogische Verständnis, um auch die Jugend an Bord zu holen und zu halten. So hielt er immer zur Jugendgruppe und warb beständig dafür, dem fliegerischen Nachwuchs etwas zuzutrauen. "Die jungen Leute müssen auch zeigen dürfen, was sie können" war sein Credo. Als Begleiter der Vereinshistorie und begnadeter Erzähler hat er Jung wie Alt mit seinen Geschichten über die Bayreuther Flieger und den Flugplatz unterhalten



Wolfgang Heim vor einem Bayreuther Vereinsflugzeug.

können und hat somit natürlich auch das Bild der Jüngeren über die alten Zeiten unseres Vereins geprägt. Jahre hingen die Sommerfluglager am Bindlacher Berg an ihm, der als Lehrer den August frei machen konnte und den Familienurlaub dafür immer in den September verschieben musste. Im winterlichen Theorieunterricht hat Heim 42 Jahre lang das Fach Luftrecht übernommen, "weil es kein anderer machen wollte". So wird die LSG auch auf Heims Fluglehrertätigkeit zurückblicken: Pflichtbewusst, engagiert und doch immer mit einer Prise Humor. Wir werden Wolfgang Heim ein ehrendes Gedenken bewahren.

Text/Foto: Vorstand Luftsportgemeinschaft Bayreuth

Oberpfälzer Flieger trauern um Dr. Gerhard Beer

Die Piloten der westlichen Oberpfalz trauern um ihren langjährigen Neumarkter Fliegerarzt Dr. Gerhard Beer, der im Alter von 87 Jahren verstorben ist. Er begann 1970 in Neumarkt mit seiner Segelflugausbildung und hatte dann viele Jahre nahe seiner ursprünglichen Heimat in Arnbruck eine Olympia Meise stationiert. Er war einer der ersten auf der Bitterwasserfarm in Namibia, als dort noch mit über zwei km Zaundraht die Segelflugzeuge an der Winde geschleppt wurden und sich die Kobras am Swimmingpool tummelten. „Fliegen ist für mich wie Meditation“ war sein Leitspruch und fand dabei Entspannung und schöpfte neue Kräfte für seinen anstrengenden Beruf als Kinderarzt. Als Fliegerarzt war er stets geradlinig, aber sehr wohlwollend und er sparte



Dr. Gerhard Beer.

Foto: privat

nicht mit Tipps, um die nächste Untersuchung ohne Probleme zu überstehen. Wir werden ihm ein dankbares und ehrendes Gedenken bewahren.

Egfried Trautenberg

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