



# Luftsport in Bayern

*Touch the sky*

Ausgabe 4-2024



## **SPORT**

Stefan Langer neuer Segelflug-Weltmeister der 18 m-Klasse

## **LUFTSPORTJUGEND**

Nostalgie-Fliegen mit dem Schulgleiter SG 38 auf der Wasserkuppe

## **CLUB**

Aero-Club Bamberg feiert 75-jähriges Vereinsbestehen

# CAO

DE.CAO.0034

## Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen im nichtgewerblichen Verkehr bis 2.730 kg MTOW aller Bauweisen und Ballone

Prüforganisation und  
Wirtschaftsdienst GmbH des LVB

[www.lvbayern.de](http://www.lvbayern.de)  
[PO@lvbayern.de](mailto:PO@lvbayern.de)  
Prinzregentenstraße 120  
D-81677 München

# Inhalt

Rückschau und Ausblick – Kommentar DAeC	4	Fluglehrer-Auffrischungsseminar in Oberhaching	37 - 38
<b>EDITORIAL</b>	5	Deutschlandflug 2025 vom 11. bis 15. Juni	38
<b>VERBAND</b>		Tagung zum Navigationsflug: Zukunft und Termine 2025	40 - 41
E-Rechnungen ab 01.01.2025 in Vereinsflieger verfügbar	6	LVB-Modellflugtage 2024 in der Flugwerft Schleißheim	41 - 43
Fliegende Frauen – “Hexentreffen” in Speyer	6	Modellflug-EM in der Klasse F5J – viele Podestplätze für Team Germany	44 - 45
Erreichbarkeit der LVB-Geschäftsstelle zum Jahreswechsel	6	1. Eibenwaldpokal in der Klasse F5J – gelungene Premiere in Paterzell	45 - 46
Luftsport-Verband Bayern und FC Condor trauern um Robert Berger	7	Deutsche Freiflug-Meisterschaft – nur Paul Seren verteidigt Titel	47
Aus dem Cockpit ins Leben	8 - 9	Frauen an der Spitze bei Hangflug-EM in der Klasse F1E	48
Cybersicherheit in der Luftfahrt	10 - 11	Team Bayern 1 gewinnt DMM F1E am Hesselberg	49
<b>TECHNIK und UMWELT</b>		BM Saalflug – F1M und neue Elektro-Klasse gut besetzt	49 - 50
Mautpflicht für Wohnmobil-Gespanne: Was Segelflieger wissen müssen	12	Fichtelglide 2025 – Clubklasse-Quali in Bayreuth	50
Neue DAeC-Rettungsfallschirm-Richtlinie	12	Stefan Langer von der SFG Donauwörth-Monheim ist Segelflug-Weltmeister	51 - 52
EASA erteilt erstes europäisches STC für bleifreies Avgas Swift 100R	13	Zweitägige Herbsttagung des LVB-Segelflug-Ausbildungsteams	52 - 54
Weiterbildungsangebot an LVB-Fallschirmpacker zum Fallschirmprüfer für Rettungsfallschirme	13	LIMA 2024 – Segelflugwoche für junge Scheinpiloten	55- 56
DAeC-Technikausschuss im Technikmuseum “Hugo Junkers” – Harald Görres bleibt Vorsitzender	14	36. Multiplikatorenlehrgang für Fluglehrer in St. Auban	56 - 57
Probleme mit Rotax-Motoren aus der Sicht des Bundesausschusses Technik	15 - 16	AMF-Trainingslager auf dem Klippeneck	57
Erste Revision zum Service-Bulletin zu Störungen von Rotax-Motoren	15	Auffrischungsseminar für Fluglehrer in Nordbayern	57 - 58
<b>LUFTSPORTJUGEND</b>		<b>CLUB-NEWS</b>	
SG38 Fliegen auf der Wasserkuppe: Das Duell der Gummihunde	17 - 19	75 Jahre Aero-Club Bamberg – Tag der offenen Tür	59 - 60
Jugendleiterlehrgang 2024 in Burghausen	20 - 21	“Wenn’s mal wieder länger dauert ...” oder “Kann ich nochmal?”	60 - 61
Südwestbayerisches Jugendvergleichsfliegen in Augsburg – Gliding to the Danger Zone	21 - 24	LSV Albatros ernennt Reinhard Blum zum Ehrenvorstand	61
Teamgeist – vernetzen – begeisterte Jury – sehr gutes Essen – analoge Kameras	25 - 26	Historische Flugzeuge und spektakuläre Formationen bei Flugshow in Altötting	62
Nachtrag zum Fränkischen Jugendvergleichsfliegen 2024	26 - 27	Ostoberfränkischer Ziellandewettbewerb 2024 – endlich wieder	63
Bayerisches Jugendvergleichsfliegen 2024: Vom Regen in die Traufe ...	27 - 28	LSV Füssen freut sich über neuen Segelfluglizenzinhaber	64
Bundesjugendvergleichsfliegen	28 - 29	Saisonabschluss beim LSV Albatros mit Ziellandewettbewerb	64 - 65
<b>SPORT</b>		Letzte sportliche Aktivitäten beim LSV Füssen	65
Augsburger Ballonfahrer als Fiesta Team beim Gordon-Bennett-Cup 2024	30 - 31	Indian Summer statt Thermik – Herbstwanderung der Gammelsdorfer Segelflieger	66
9. UL Ausbildungsleiter-Treffen am 02.11.2024 am Flugplatz Augsburg	31 - 32	Fränkischer Ziellandewettbewerb	66
Kappenflugseminar in Eggenfelden	32	FSV Neumarkt trauert um Herbert Schmidt	67
3. FAI World Air Navigation Race in der Slowakei: Anspruchsvolle WM mit Lerneffekt	33 - 36	<b>IMPRESSUM</b>	67
		<b>TITELBILD</b>	
		Das Angebot der Luftsportjugend zum SG 38 Fliegen auf der Wasserkuppe vermittelte den Pilotinnen und Piloten nostalgische Eindrücke.	
		<i>Foto: Edith Müller</i>	

# Rückschau und Ausblick

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,

bei Drucklegung dieser Ausgabe waren es nur noch wenige Tage bis zur ordentlichen Mitgliederhauptversammlung des DAeC (MV) in Saarbrücken. Das ist Grund genug, Bilanz zu ziehen und einen Ausblick zu wagen.

Mit der diesjährigen MV endet auch die Amtszeit des amtierenden Vorstandes und damit auch meine Präsidentschaft. In den letzten zweieinhalb Jahren stand die Neuordnung des DAeC im Vordergrund, und es liegen diesbezüglich Anträge zur Abstimmung vor. Wenn diese in manchmal zäher und schier endloser Diskussion formulierten Anträge angenommen werden, wird sich der DAeC verändern – das alleine ist schon erwähnenswert, denn die Fähigkeit dazu ist von vielen schon lange und grundsätzlich infrage gestellt geworden. Es wurde auch zum Anlass genommen, konkurrierende Verbände zu gründen, womit es nicht einfacher geworden ist, die Interessen Dritten gegenüber wirkungsvoll zu vertreten.

Die neue Struktur werde ich – im Falle meiner Wiederwahl – an geeigneter Stelle und in geeigneter Form im Detail erläutern. Und ich bitte alle Kameradinnen und Kameraden, sich auch dafür zu interessieren, denn nur die allerwenigsten kennen sich in der Materie aus. Das wiederum machen sich einige Leute zunutze, die in den Verbänden und Vereinen herumlaufen und die wildesten Geschichten ver-



Claus Cordes.

breiten, um gleichzeitig ihre einfachen Lösungen anzubieten. Wobei weder die Geschichten stimmen, noch die Lösungen funktionieren. Das wird auch jeder, der sich eingehender damit beschäftigt, schnell feststellen. Also bitte ich euch: Nehmt die Zukunft des DAeC ernst, denn es ist die Zukunft eurer Interessenvertretung!

Für die nächste Amtszeit – wenn ich wiedergewählt werde – habe ich mir fest vorgenommen, dafür zu sorgen, dass der DAeC seine Aufmerksamkeit nun auf die Herausforderungen, denen sich der Luft-

sport gegenüber sieht, richtet und alle Kraft in Zukunftsprojekte investiert. Nachwuchsförderung und Nachhaltigkeit sind wichtige Themen, die wir bewegen müssen. Wenn wir nur annähernd so viel Energie darauf verwenden wie für die Eigenrotation in den vergangenen Jahren, dann ist mir um die Zukunft nicht bange. Zum Schluss eine persönliche Anmerkung: Ich bin nicht Flieger geworden, um irgendwann als Verbandsfunktionär eine zweite Karriere zu starten. Ich habe dieses Ehrenamt übernommen, damit ich noch lange und viel fliegen kann, und um dafür zu sorgen, dass auch die nächsten Generationen junger Fliegerinnen und Flieger Gelegenheit haben, sich den Himmel zu erobern. Ehrenämter sind nicht dazu da, das Renommee des Amtsträgers aufzuwerten, sondern um Verantwortung für die Zukunft unseres Verbandes zu übernehmen und daran zu arbeiten. Auch an dieser Baustelle, nämlich engagierte und kompetente Mitstreiter zu finden, die wichtige Aufgaben und Positionen übernehmen, haben wir noch zu arbeiten.

Mit fliegerherzlichen Grüßen

Ihr und Euer

Claus Cordes

DAeC-Präsident

Eine frohe Weihnachtszeit, viel Glück und Zufriedenheit im neuen Jahr  
und eine erfolgreiche Saison 2025  
wünschen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter  
der Geschäftsstelle und der Prüforganisation GmbH sowie der LVB-Vorstand!

# Sport – Jugend – Aus- und Weiterbildung – Vereinsarbeit

Vor Ihnen liegt die letzte Ausgabe dieses Jahres von "Luftsport in Bayern" (LiB) mit einem rekordverdächtigen Umfang von 68 Seiten.

Sie ist nicht nur inhaltlich eine Fortsetzung zur vorherigen Ausgabe, sondern zeugt ebenso durch die Anzahl und Vielfalt von Artikeln zu den Schlagwörtern in der Überschrift von einer kontinuierlich lebendigen Verbandsarbeit.

## Sport

Die Erfolge bayerischer Pilotinnen und Piloten blieben auch in den letzten Monaten des Jahres beeindruckend. Bei der Segelflug-Weltmeisterschaft in Texas gab es in der 18-Meter-Klasse einen Titelgewinn und jeweils in der 18-Meter- wie auch in der Offenen Klasse einen Vizeweltmeister aus Bayern.

Im Modellflug fanden heuer die Europa-meisterschaften in der Klasse F5J (Thermiksegelflug) in Rumänien statt. In der Jugendwertung kommt der neue Vizeeuropameister aus dem bayerischen Burgau. Der Modellflug ist geprägt von zahlreichen Modellflugklassen mit Kurzbezeichnungen. F5J kennzeichnet eine Wettbewerbsklasse, bei der die Aufgabe darin besteht, mit einem ferngesteuerten Elektro-Segelflugzeug aus einer möglichst geringen Anfangshöhe zehn Minuten zu segeln und am Ende den Flug mit einer Ziellandung abzuschließen. Das Bundeswehr-Erprobungsgelände in Manching-Feilenmoos war Austragungsort der Deutschen Freiflug-Meisterschaft. Bei über 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmern setzte sich der vorjährige Titelträger

aus Nürnberg in der Elektroflugklasse F1Q erneut durch. Den Titel Deutscher Meister in der Mannschaftswertung für die Klasse F1E – das sind selbstgesteuerte Hangflugmodelle – sicherte sich auf dem Modellfluggelände am Hesselberg Team Bayern 1, in der Damenwertung ging Platz zwei an Bayern.

## Jugend

Facettenreich ist das Angebot der Luftsportjugend Bayern. Für den fliegerischen Bereich gab es im Veranstaltungskalender insgesamt vier Jugendvergleichsfliegen auf bayerischem Boden. Unter dem Motto „back to the roots“ stand das Fliegen mit dem Schulgleiter SG 38-Fliegen auf der Wasserkuppe. Der Schulgleiter war das meistgebaute Segelflugzeug für die Alleinflugausbildung der 1940er Jahre. Weiterhin konnte sich der ehrenamtliche Nachwuchs z.B. bei Jugendleiterlehrgängen, bei einem Erste-Hilfe-Kurs und einem Seminar zur Aus- und Fortbildung ehrenamtlicher Jugendleiterinnen und Jugendleiter (AEJ) weiterbilden, das vom Bayerischen Jugendring (BJR) unterstützt wird

## Aus- und Weiterbildung

Der Luftsport-Verband Bayern (LVB) betreibt für insgesamt 110 Vereine eine von der Landesluftfahrtbehörde anerkannte Flugschule für die Sparten Segelflug, Motorflug und Freiballon. Analog dazu hat das DAeC-Luftsportgerätebüro dem LVB die Ausbildungsgenehmigungen sowohl für die Sparten Ultraleicht als auch Fallschirmspringen erteilt, was insgesamt annähernd 50 LVB-Vereine nutzen. Zur Pla-

nung und Absprache von Ausbildungslehrgängen und Weiterbildungen sowie zur Diskussion von u.a. flugsicherheitsrelevanten Themen trafen sich die LVB-Ausbildungsteams sowohl intern als auch mit den jeweiligen Vereinsausbildungsleitern und Fluglehrern.

## Vereinsarbeit

Die Basisarbeit für die exemplarisch genannten Erfolge, Lehrgänge, Seminare, Wettbewerbe und andere Veranstaltungen erfolgt jedoch größtenteils auf Vereinsebene. Nur die Vereine verfügen über Flugplätze, über Luftfahrzeuge für die Schulung und den Wettbewerbsbetrieb, über Flugzeughallen, Werkstätten und über ein unschätzbbares Know-how.

Kurz vor Drucklegung fand die ordentliche Hauptversammlung des Deutschen Aero Clubs (DAeC) in Saarbrücken statt, u.a. auch mit der Neuwahl des Vorstandes. Claus Cordes ist einstimmig für weitere drei Jahre zum Präsidenten gewählt worden. In der LiB 1-2025 werden wir ausführlich über die Ergebnisse und Beschlüsse der Hauptversammlung berichten.

Wir bedanken uns bei allen in den Vereinen ehrenamtlich Tätigen, egal, ob mit offiziellem Amt oder ohne. Dank geht ebenso an alle Luftsportlerinnen und Luftsportler für ein erfolgreiches Jahr 2024.

Friedvolle Weihnachtstage und einen guten Start ins neue Jahr!

*LVB-Vorstand und -Geschäftsführung*

**SAISONSTART... VORANKÜNDIGUNG**

**ICAO UND SEGELFLUGKARTEN 2025**

Eure Sammelbestellung für 2025  
lieber **DIREKT BEI UNS** im Shop \*

\* FUNKTION AB JANUAR VERFÜGBAR

\* SAMMELBESTELLUNG OHNE VEREINSBINDUNG  
\* ATTRAKTIVE KONDITIONEN FÜR VIELE WEITERE ARTIKEL  
\* TOPLEISTUNG

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

PARTNER DES LVB

# E-Rechnungen ab 01.01.2025 in Vereinsflieger verfügbar

Ab dem 01. Januar 2025 besteht für inländische Unternehmer, zu denen auch Vereine zählen, die Notwendigkeit, eine E-Rechnung empfangen und verarbeiten zu können. Es besteht aber zunächst kein Grund zur Beunruhigung.

Zum Empfang reicht es aus, wenn der Rechnungsempfänger ein E-Mail-Postfach zur Verfügung stellt. Die Beteiligten können grundsätzlich aber auch abweichend hiervon andere elektronische Übermittlungswege vereinbaren.

Rechnungen aus dem System Vereinsflieger bestehen dann aus einem PDF mit integrierter XML-Datei zum Einlesen in Buchhaltungssysteme, so wie es der Gesetzgeber für Unternehmen bzw. Behörden ab dem o.g. Datum vorschreibt. Damit kann der Empfänger einer Rechnung, die in Vereinsflieger erstellt wurde, wie bisher diese in einem PDF-Reader anzeigen und zusätzlich die Rechnungsdaten einlesen. Weitere Informationen befinden sich ab Januar zusätzlich auch in der Online-Hilfe von Vereinsflieger. Die Erweiterung in Vereinsflieger um den



Bereich E-Rechnungen ist für die Vereine kostenfrei.

### Was müssen Vereine beachten?

Ergänzend zur obigen Information müssen Vereine ab 01.01.2028 E-Rechnungen dann auch ausstellen können. Vereine müssen an Unternehmer bzw. Unternehmen E-Rechnungen ausstellen. Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei Mitgliedern um keine Unternehmer/Unternehmen handelt, müssen jedoch bei

Rechnungen an Vereinsmitglieder, beispielsweise beim Einzug von Mitgliedsbeiträgen, keine E-Rechnungen ausgestellt werden.

Weitere Informationen zum Thema E-Rechnungen hat der Bayerische Landes-Sportverband (BLSV) in einer FAQ-Übersicht zusammengestellt, die auf der BLSV-Homepage zur Verfügung steht, siehe: [www.blsv.de/news/e-rechnung/](http://www.blsv.de/news/e-rechnung/).

Frank Bender/HM

# Fliegende Frauen – “Hexentreffen” in Speyer

Am ersten Wochenende im Februar (31.01.-02.02.) treffen sich Luftsportlerinnen aus ganz Deutschland und den Anrainerstaaten in Speyer zu ihrem jährlichen “Hexentreffen”.

Auf dem Programm stehen u. a. zahlreiche Vorträge. Darin geht es um Frauen-Segelflugmeisterschaften und die Frage, wie man mehr Frauen dazu motivieren kann, daran teilzunehmen. Marcus Weber vom Green Aviation Hub Mannheim stellt seine Gedanken zur Elektrofliegerei heu-



te und in Zukunft vor. Ernährungsberaterin Nicole Mitschelen spricht über körperliche Fitness als Beitrag zur Flugsicher-

heit, und die Deutsche Flugsicherung möchte Pilotinnen die Scheu vor dem Funken mit “Langen Information” nehmen. Außerdem steht die Vorstellung des European Pride in Aviation Network auf der Agenda. Drumherum haben die Veranstalterinnen ein buntes Programm geplant mit vielen Gelegenheiten zum Austausch und gemeinsam Spaß haben. Infos und Anmeldung unter <https://hexentreffen2025.jimdofree.com>.

DAeC-PR

## Erreichbarkeit der LVB-Geschäftsstelle zum Jahreswechsel

Die Geschäftsstelle des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) mit der LVB-Prüforganisation GmbH bleibt vom 23. Dezember bis zum 06. Januar geschlossen.

An den Werktagen im Zeitraum vom 30. Dezember bis zum 03. Januar ist eine Erreichbarkeit in dringenden Fällen über Tätigkeiten im Homeoffice sowie per E-Mail an [info@lvbayern.de](mailto:info@lvbayern.de) gewährleistet. Ab dem 07. Januar sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LVB und der PO-GmbH dann wieder im “Normalbetrieb” erreichbar.

ML

# Luftsport-Verband Bayern und FC Condor trauern um Robert Berger

**Ende September ist Robert Berger, der Gründungsmitglied des Fliegerclub Condor in Antersberg war und vom Luftsport-Verband Bayern (LVB) 2004 zum Ehrenmitglied ernannt worden war, im Alter von 90 Jahren verstorben.**

Die vielseitigen fliegerischen Aktivitäten von Robert Berger begannen in den 50er Jahren in der Flugsportgruppe der Firma Metzeler, deren fliegerische Heimat zunächst die Fröttmaninger Heide, später der Militärflugplatz Neubiberg und kurz noch Oberpfaffenhofen war.

Mit dem Umzug auf das Segelfluggelände Antersberg im Jahr 1971 gründete Robert Berger den Fliegerclub Condor e.V., öffnete die Metzeler-Aktivitäten für Fremdmitglieder und gab damit vielen Generationen von Segelfliegern eine dauerhafte Heimat.

Die Entwicklung des Fliegerclubs Condor prägte er entscheidend in seiner Zeit als 1. Vorsitzender des Vereins von 1977 bis 1999. Ob es der Aufbau des ersten Flugzeugparks mit Segelflugzeugen und Motorseglern war, der Bau einer Flugzeughalle 1981, die Erweiterung der fliegerischen Möglichkeiten durch die Anschaffung einer Schleppmaschine ab 1985, der zunehmende Einsatz von modernen Kunststoffsegeln, der Ausbau der Infrastruktur mit Werkstatt und Tankstelle – stets ging Robert mit seinem eingeschworenen Team vorneweg, motivierte und setzte seine guten Kontakte und kommu-

nikativen Fähigkeiten zum Wohle des Vereins ein. So hatte der Verein bald schon ein gutes Ansehen bei der Bevölkerung und in den Gemeinden der Umgebung, was das harmonische Miteinander noch heute bezeugt.

Als begabter Pilot und Fluglehrer brachte er viele angehende Piloten auf den Weg und in die Lüfte. Und weil all dieses Engagement noch nicht genug war, setzte er sich auch für die Fliegerei in Bayern ein und übernahm im Laufe der Jahre diverse Funktionen im LVB.

Ab dem Jahr 1964 setzte er seine Segelfluglehrerlizenz für seinen Heimatverein und den Verband ein. 1970 übernahm er im LVB-Segelflug-Ausbildungsteam die Funktion eines Gruppenfluglehrers und betreute ab dem Zeitpunkt ein Dutzend LVB-Segelflugvereine hinsichtlich der Lizenzausbildung. Über drei Jahrzehnte (bis 2001) hatte er dieses Amt inne. Aber damit nicht genug, denn 28 Jahre lang fungierte er zusätzlich als stellvertretender Landesausbildungsleiter (LAL) für den Segelflug. Als in den Jahren vor der Jahrtausendwende das Amt des LAL vakant wurde, konnte er den Bitten seiner Gruppenfluglehrerkollegen nicht widerstehen und übernahm bis zu seinem Ausscheiden aus dem aktiven Ausbildungsbetrieb im Jahr 2004 die Segelflug-Landesausbildungsleitung.

Dies waren aber nicht alle Ämter im LVB, die Robert Berger im Laufe seiner Funktionärslaufbahn innehatte. Viele Jahre ge-

hörte er als Präsidiaratsrat für Oberbayern dem damaligen LVB-Präsidium an und über vier Wahlperioden hat er das Amt des LVB-Vizepräsidenten ausgeübt. In dieser Eigenschaft hat er als LVB-Repräsentant die Mitgliedschaft des Verbandes im Bayerischen Landes-Sportverband initiiert und betreut.

Robert Berger hat seine gesamte Freizeit dem Luftsport gewidmet, sein Einsatz für die Anliegen der Vereine als ehrenamtlicher Funktionär zeugt von außerordentlich hohem Idealismus, weshalb der LVB ihn 2004 zu seinem Ehrenmitglied ernannte..

Aus den Reihen des Fliegerclubs Condor sind seit der Vereinsgründung u.a. viele Berufspiloten, erfolgreiche Wettbewerbs- und Streckenflieger hervorgegangen, was nicht zuletzt auch ein Ergebnis der Förderung und Unterstützung gewesen ist, die Robert dem fliegerischen Nachwuchs stets hat zukommen lassen. Sein Heimatverein steht heute gut da, die Mitgliederzahl steigt, die Infrastruktur und der Flugzeugpark werden in großen Schritten modernisiert. Dies ist auch der riesigen Aufbauleistung dieses Gründers zu verdanken.

Gemeinsam und gleichzeitig stellvertretend für die bayerische Fliegergemeinschaft sind wir Robert Berger für sein Wirken sehr dankbar.

*Florian Seidl,*

*Vorstand Fliegerclub Condor/HM*



Robert Berger (2. v. l.), LVB-Ehrenmitglied und Gründer des FC Condor. Foto: FC Condor (Archivbild)

# Aus dem Cockpit ins Leben

**Ist es eher wichtig die eigenen Stärken oder vielmehr die eigenen Schwächen beim Fliegen genau zu kennen? Welche Rolle spielt das Mindset beim Landen? und Lässt sich die Schuld an einer eventuell nicht optimalen Landung einfach auf den Seitenwind oder andere äußere Umstände schieben?**

Mit diesen und weiteren Fragen beschäftigten sich die Teilnehmerinnen eines Workshops für Pilotinnen Mitte November auf dem Gelände der Segelflugschule Oerlinghausen. "Aus dem Cockpit ins Leben" lautete der Titel der Veranstaltung, die Sybille Krummacher, Vorsitzende des Bundesausschuss Fliegende Frauen im DAeC (BAFF) auf die Beine gestellt hatte. Durch die Inhalte des Workshops führte Anne Hennig, einst Deutschlands jüngste Motorfluglehrerin, heute Geschäftsführerin des Familienunternehmens Flugschule Hans Grade in Schönhagen und zudem ausgebildeter Coach in systemischen Therapieansätzen. Die Antworten auf die oben gestellten Fragen sind keinesfalls banal und lassen sich bei näherem Hinsehen auch aufs Leben außerhalb des Cockpits übertragen – wie der Titel es bereits verspricht.

"Meine Stärke ist meine Superkraft" – dieser Satz prangte groß auf dem Beamer-Bild. Er gibt die Überzeugung wider, die Anne Hennig auch den Teilnehmerinnen mit auf den Weg geben wollte: "Seine

Stärken zu kennen, macht auch gleichzeitig stark und schafft das Selbstvertrauen, sich auch aus schwierigen Situationen – im Cockpit und im Leben – herausmanövrieren zu können. Wer seine Stärken kennt, dem gelingt es leichter, Eigenverantwortung zu übernehmen und in seinem eigenen Leben der PIC, statt der Passagier zu sein. Wer hingegen hauptsächlich seine Schwächen fokussiert, der wird nicht sein volles Potenzial ausschöpfen können. Und wer sich im Endanflug schon sicher ist, die Landung bei diesem Seiten-

wind nicht gut zu meistern, dem steht genau dieses Mindset dabei im Weg, eine hervorragende Landung trotz Seitenwind zu performen."

Anne Hennig gab allen, die sich bei diesen Gedanken angesprochen, vielleicht sogar ertappt fühlten, eine Alternative an die Hand: "Fragt euch: Was brauche ich, um die Situation für mich zu verbessern? Am Seitenwind kann ich schließlich nichts verändern, doch wie gelingt es mir, die Eigenverantwortung wiederzuerlangen und



Spaß muss sein: Selfie-Time zum Auflockern zwischen tiefgründigen Gesprächen und Gedanken.



Für diese Willkommensbotschaft sorgte Anne Hennigs neunjährige Tochter Pauline.



Beim anschließenden Mittagessen im "Bokelfenner Krug" wurden bereits die ersten Follow-up Pläne geschmiedet.

mich von den äußeren, gegebenen Umständen nicht lähmen zu lassen?" Eine der möglichen Antworten könnte lauten: Mehr Übung und Flüge mit Fluglehrer, um mich sicherer zu fühlen und im Endanflug mit Blick auf den Windsack voller Selbstvertrauen agieren zu können.

Wie sich dieses Beispiel auch auf das Leben außerhalb des Cockpits übertra-

gen lässt, darüber könnt ihr euch als Leser ja bei der nächsten Herausforderung, die von außen auf euch einprasselt, einmal selbst Gedanken machen: "Was brauche ich, um PIC zu bleiben und nicht zum Passagier zu werden?"

Zum Ende des Workshops wurde es still im Seminarraum der Segelflugschule. Alle

Teilnehmerinnen waren inspiriert, der Kopf voller Denkanstöße und der Austausch unter den Teilnehmerinnen ging tiefer, als die ein oder andere es sich vielleicht hätte vorstellen können. Ein unglaublich gelungenes Event, das nach Wiederholung ruft.

*Text/Fotos: Janine Brennenstuhl*



Sowohl Segelfliegerinnen als auch Motorfliegerinnen waren unter den zwölf Teilnehmerinnen des Workshops von Anne Hennig (links).



IHR ANSPRECHPARTNER SEIT 3 GENERATIONEN.



# Cybersicherheit in der Luftfahrt

## Neue Herausforderungen, gesetzliche Anforderungen und Handlungsbedarf für Unternehmen

**Die zunehmende Digitalisierung in der Luftfahrt bringt nicht nur Vorteile, sondern auch neue Risiken mit sich. Insbesondere die Cybersicherheit wird für alle Beteiligten in der Luftfahrt zu einer zentralen Herausforderung.**

Der Schutz sensibler Daten und kritischer Systeme vor Cyberangriffen ist essenziell, um die Sicherheit zu gewährleisten.

Dass die in der Luftfahrt verwendeten Daten richtig, regelungskonform, reproduzierbar und redundant sind, ist Aufgabe der "Flugsicherheit" – also "Safety".

Diese Daten müssen "sicher" erstellt, gespeichert, gelöscht, transportiert und verarbeitet werden können. Die effektive Abwehr von äußeren Eingriffen auf diese Daten ist grundsätzlich Aufgabe der "Luftsicherheit" – also "Security".

Safety-relevante Daten könnten durch illegale äußere Eingriffe korrumpiert, d.h., die Integrität oder Authentizität von elektronischen Daten geschwächt oder vernichtet werden.

Das zentrale Regelwerk zu "Security" ist die VO (EG) Nr. 300/2008 mit all Ihren Ergänzungen und Durchführungsverordnungen. Aber aufgrund der potentiellen Bedrohung der Safety-relevanten Daten durch äußere Einflüsse muss sich die Luftfahrt nun mit zwei aktuellen Verordnungen beschäftigen, deren Ursprung zwar die "Luftsicherheit" ist, aber im Bereich Flugsicherheit "Safety" und damit im Kernbereich der Basic-Regulation VO(EU) 2018/1139 und ihrer Derivate, ihre Auswirkungen zeigen. Das sind die Verordnungen VO(EU) 2019/1583 und VO (EU) 2022/1645.

Mit unterschiedlichen Umsetzungsfristen müssen, ausgehend von der erstgenannten Verordnung, Herstellungsbetriebe, Entwicklungsorganisationen, Flugplatzbetreiber und Anbieter von Vorflugkontrolldiensten bis zum 16.10.2025 und mit der zweitgenannten Verordnung alle anderen Luftfahrtorganisationen wie 145-er-Betriebe, CAMO'S, AOC-Holder, ATO's, AMC's, FSTD-Betreiber, die Flugsicherung und Anbieter von U-Space-Diensten

bis zum 22.06.2026 Cybersicherheitssysteme, d.h. "Informationssicherheitsmanagementsysteme" (ISMS) vorhalten. Damit müssen auch die jeweiligen Aufsichtsbehörden über diese Luftfahrtorganisationen entsprechende Systeme gewährleisten.

Das ISMS soll sicherstellen, dass sicherheitskritische Funktionen in Flugzeugen und deren Kommunikationssystemen vor Cyberangriffen bereits bei der Herstellung und nachfolgend während des Betriebs geschützt sind. Dies umfasst die Identifizierung und das Management von Risiken sowie die Implementierung von Maßnahmen zur Reaktion auf Sicherheitsvorfälle. Auch für Hubschrauberbetriebe bedeutet dies eine Anpassung der bestehenden Handbücher, Verfahren und der personellen Ressourcen.

Es müssen nicht nur technische Maßnahmen ergriffen, sondern auch organisatorische Strukturen angepasst werden. Dies schließt die Schulung von Personal, die Einführung von neuen Verfahren und die regelmäßige Überprüfung der Systemin-

**JUNIORPILOTENSCHHEIN**  
des Luftsport-Verband Bayern e.V.

**ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.**

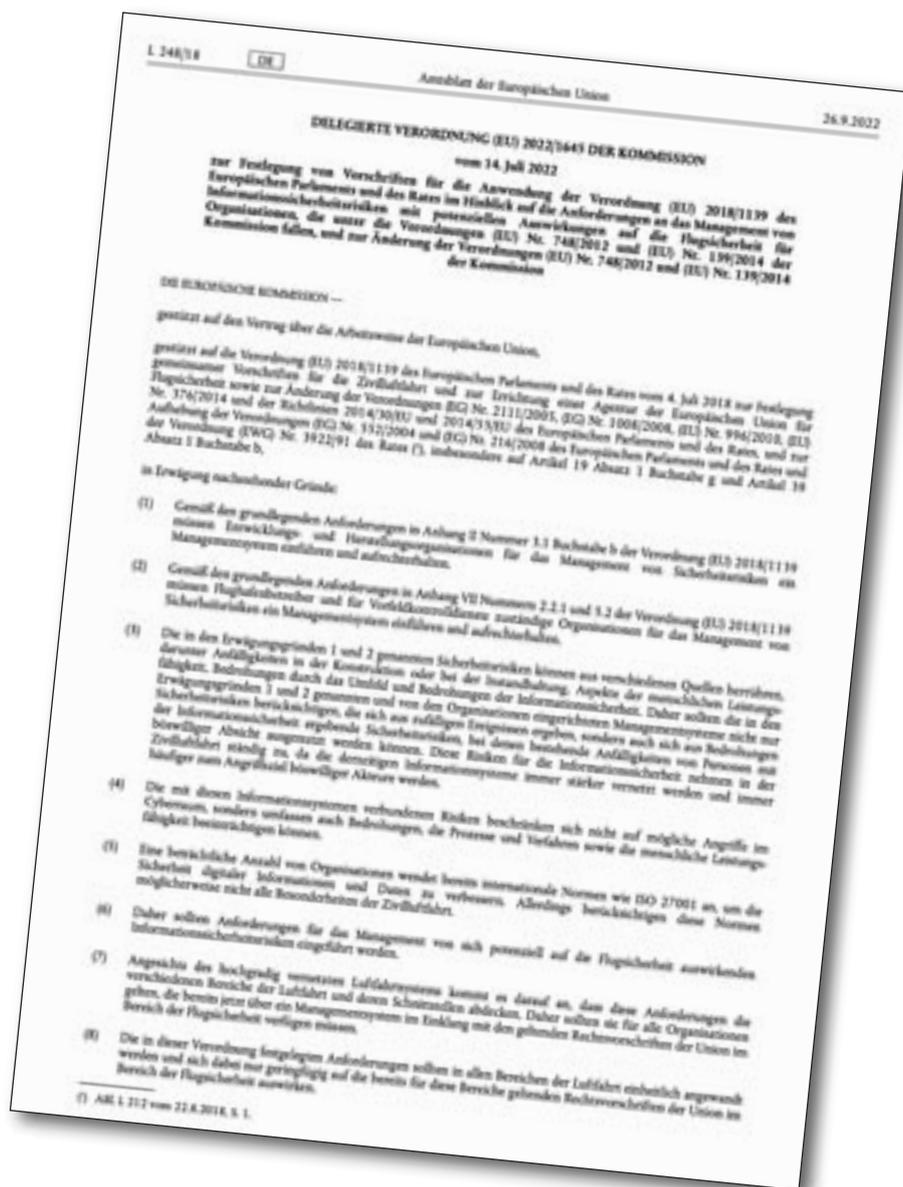
Reserviere Dir jetzt den Juniorpilotenschein-Koffer für dein FLUGPLATZFEST.

tegrität ein. Zudem müssen die Lieferketten, die oft komplex und global verteilt sind, in das ISMS integriert werden.

Die Erstellung eines Handbuchs für die Informationssicherheit mit den Grundsätzen der jeweiligen Organisation im Hinblick auf die potenziellen Auswirkungen von Informationssicherheitsrisiken auf die Flugsicherheit ist damit bereits jetzt vorzubereiten.

Die Umsetzungs- und Implementierungsfristen sind schnell erreicht. Die in den Handbüchern zu beschreibenden Verfahren beschäftigen sich u.a. mit folgenden Inhalten:

- Verfahren zur Identifizierung und Überprüfung von Informationssicherheitsrisiken (IS.I.OR.205);
- Festlegung und Umsetzung der Maßnahmen für den Umgang mit Informationssicherheitsrisiken (IS.I.OR.210);
- Verfahren für interne Meldungen (IS.I.OR.215);
- Festlegung und Umsetzung der zur Erkennung von Informationssicherheitseignissen notwendigen Maßnahmen, Identifizierung von Ereignissen, die als Störungen mit potenziellen Auswirkungen auf die Flugsicherheit gelten (IS.I.OR.220);
- Umsetzung der Maßnahmen, die von der zuständigen Behörde als Reaktion auf eine Störung oder Schwachstelle der Informationssicherheit gemeldet wurden;
- Umsetzung eines Systems für Meldungen nach Punkt IS.I.OR.230 an die zuständige Behörde;
- Erfüllung der Anforderungen von, wenn ein Teil der Tätigkeiten an andere Organisationen vergeben wird;
- Erfüllung der Anforderungen an das Personal (IS.I.OR.240) und an das Führen von Aufzeichnungen (IS.I.OR.245).



Das Handbuch ist, wie gewohnt, bei der jeweils zuständigen Aufsichtsbehörde einzureichen, von dieser zu überprüfen und zu genehmigen. Schulungen und Audits werden erforderlich. Der Bereich "Compliance- und Safety-Management" kennt die teils aufwändigen Abstimmungen mit den

Behörden, die Widerstände bei der Umsetzung und den Aufwand der Pflege solcher Systeme. Der Startschuss dafür kann daher nicht früh genug gesetzt werden.

Frank Peter Dörner, Rechtsanwalt

Ihr kompetenter Partner für Segelflugavionik

**LX**  
AVIONIK  
www.lx-avionik.de

# Mautpflicht für Wohnmobil-Gespanne: Was Segelflieger wissen müssen

**Für viele Segelflieger ist das Wohnmobil ein beliebtes Zugfahrzeug, um die Flieger in Transportanhängern zu Wettbewerben oder Fliegerurlauben zu bringen.**

Seit dem 01. Juli 2024 gibt es neue Regelungen zur Lkw-Maut, die theoretisch auch solche Kombinationen betreffen könnten. Allerdings zeigt die Auslegung des Gesetzes: Eine tatsächliche Mautpflicht ist in den wenigsten Fällen gegeben.

## Wann kann eine Mautpflicht bestehen?

Laut dem Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) greift die Mautpflicht für Fahrzeugkombinationen, wenn:

1. Das Wohnmobil als Zugfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen hat.
2. Die Kombination aus Wohnmobil und Anhänger überwiegend für den Güterkraftverkehr bestimmt ist oder entsprechend genutzt wird.

Für Segelflugzeug-Transportanhänger hinter einem Wohnmobil bedeutet das: Entscheidend ist, ob der Gesamteindruck des Gespanns die Zweckbestimmung für den Güterkraftverkehr überwiegen lässt. Der Transport von Segelflugzeugen zu Freizeit- oder Sportzwecken – etwa zu einem Wettbewerb oder zum Flugplatz – gilt dabei nicht als Güterkraftverkehr, sofern die Nutzung rein privat erfolgt.

Die Mautpflicht bei Wohnmobil-Gespannen, die für Freizeit- und Hobbynutzung eingesetzt werden, tritt nur in Ausnahmefällen ein. Konkret:

- Ist das Wohnmobil ein klar als solches genutztes Fahrzeug mit festem Wohnbereich, liegt der Schwerpunkt der

Zweckbestimmung auf der Personenbeförderung, nicht auf dem Transport von Gütern.

- Solange die Anhängergröße oder das Gewicht des Anhängers den Gesamteindruck nicht in Richtung Gütertransport verschiebt, entfällt die Mautpflicht.

Für die meisten Segelflugzeugbesitzer und Vereine bleibt damit der Transport mit Wohnmobil und Anhänger auch weiterhin mautfrei. Nur in seltenen Einzelfällen – etwa bei sehr großen oder schweren An-

hängern, die den Gesamteindruck stark in Richtung Güterkraftverkehr verschieben – könnte eine Mautpflicht entstehen. Das könnte zum Beispiel der Fall sein, wenn im Zugfahrzeug bereits eine Ladefläche z. B. für den Transport eines Zusatzfahrzeuges vorhanden ist, die für sich genommen noch nicht die Wohnfläche überwiegt, zusammen mit der Fläche des Anhängers aber schon.

*Frank Peter Dörner, Rechtsanwalt/  
Karsten Schröder*



Wohnmobil-Gespanne können in Einzelfällen mautpflichtig sein.

Foto: HM

## Neue DAeC-Rettungsfallschirm-Richtlinie

**Der Bundesausschuss Technik (BAT) im Deutschen Aero Club (DAeC) hat auf seiner diesjährigen Herbsttagung in Dessau (siehe dazu auch gesonderten Beitrag in dieser Ausgabe auf Seite 14) die neue Version 1.8 der Rettungsfallschirm-Richtlinie verabschiedet.**

Zu dieser am 21. September herausgegebenen Richtlinie für fallschirmtechnisches Personal und die Aufrechterhaltung der Betriebstüchtigkeit von Rettungsfallschirmen im DAeC gehört auch eine zwölfseitige Anlagenheftung mit insgesamt sechs Anlagen zu u.a. Ausbildungsplänen für Fallschirmwarte und Fallschirmprüfer

sowie der Technische Ausweis des DAeC.

Beide Dateien sind auf der DAeC-Homepage zum Download veröffentlicht unter <https://www.daec.de/fachbereiche/luftfahrttechnik-betrieb/technik-fliegen/>, dann "weiterführende Links".

HM

# EASA erteilt erstes europäisches STC für bleifreies Avgas Swift 100R

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat das erste Supplemental Type Certificate (STC) für den bleifreien Flugkraftstoff Swift 100R in Europa erteilt. Damit wird Swift 100R als der erste bleifreie 100-oktanige Flugkraftstoff auf dem europäischen Markt zugelassen, ein bedeutender Meilenstein für die General Aviation.

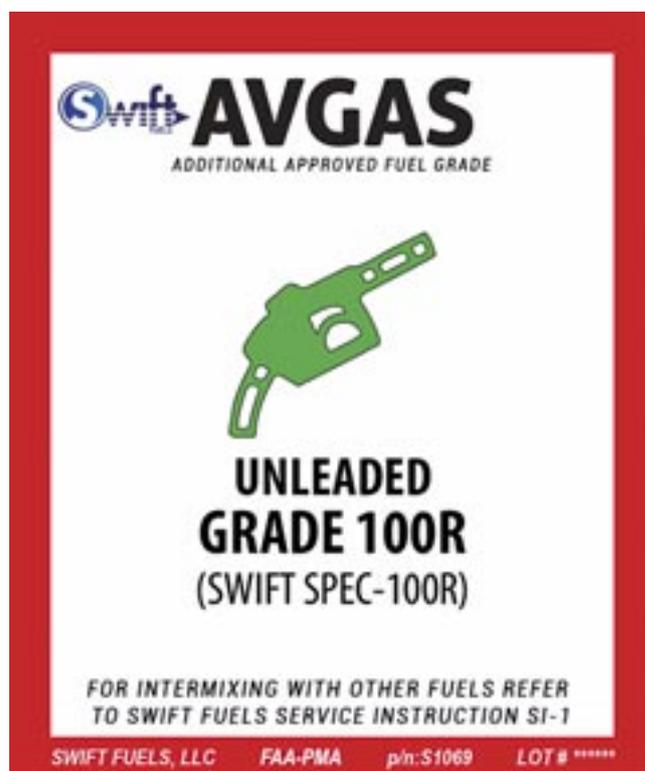
Die EASA erteilte das STC sowohl für den Lycoming IO-360-L2A Motor als auch für die Flugzeugzellen der Cessna 172 R und S Modelle, was eine Nutzung des neuen Kraftstoffs in einer der weltweit am meisten verwendeten Flugzeugreihen ermöglicht. Diese Zulassung basiert auf den bereits im September 2024 von der US-amerikanischen FAA genehmigten Zertifikaten und ist die erste ihrer Art in Europa.

Mit Swift 100R steht Flugzeughaltern erstmals ein bleifreier Kraftstoff zur Verfügung, der die gleiche Motoroktanzahl (MON 100) wie Avgas 100LL bietet, je-

doch ohne die umwelt- und gesundheits-schädlichen Bleizusätze.

Der neue Kraftstoff kann ohne technische Modifikationen an den Flugzeugen verwendet werden und ist mit bereits zugelassenen Kraftstoffsorten mischbar. Swift

Fuel GmbH, mit Sitz in Saarbrücken, treibt die Markteinführung des Kraftstoffs in Europa voran. Dr. Thomas Albuzat, Leiter des Unternehmens, arbeitet intensiv mit der EASA an der Validierung weiterer STCs für zusätzliche Flugzeugmuster.



Untersuchungen kommen zu dem Schluss, dass es allein in Europa etwa 16.000 Flugzeuge gibt, die noch mit Avgas 100LL betankt werden müssen. Danach sind etwa 7.700 Lycoming Motoren, 4.100 Continental Motoren und 4.000 Motoren unbekannter Herkunft davon betroffen.

Die Tage von verbleiten Avgas 100LL sind gezählt, das sollte mittlerweile auch den letzten Motorfliegern klar geworden sein. Auf der einen Seite schlägt unsere Umwelt Alarm, auf der anderen Seite existiert weltweit nur noch die britische Firma Innospec, die das bleihaltige Additiv Tetraethylblei (TEL) herstellt.

Karsten Schröder

## Weiterbildungsangebot an LVB-Fallschirmpacker zum Fallschirmprüfer für Rettungsfallschirme

Die Sicherheit im Luftsport hat für uns alle grundsätzlich oberste Priorität. Um diese weiter zu gewährleisten, möchten wir seitens des Luftsportverbandes Bayern (LVB) bzw. des Referates Technik alle Fallschirmpacker mit mehr als fünf Jahren Erfahrung und mindestens 20 Packungen pro Jahr dazu aufrufen, sich zum Fallschirmprüfer weiterbilden zu lassen.

Diese Weiterbildung bietet nicht nur die Möglichkeit, die eigenen Fähigkeiten und Kenntnisse zu erweitern, sondern sie leistet auch einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit im Luftsport. In Bayern (LVB) haben wir hier mittelfristig einen hohen Bedarf an Fallschirmprüfern. Immerhin werden jährlich ca. 1.000 Ret-

tungsgeräte durch den Verband bzw. seine Prüforganisation GmbH geprüft.

### Grundlage: Fallschirmrichtlinie des DAeC

Als Fallschirmprüfer trägt ihr eine große Verantwortung für die Sicherheit der Pilotinnen und Piloten. Ihr stellt sicher, dass die Rettungsgeräte eurer Fliegerkameraden ordnungsgemäß funktionieren und im Notfall zuverlässig sind. Mit der neuen Gesetzgebung wurde der Rettungsfallschirm aus der Prüfordnung ausgeklammert und auch die Prüfer Klasse 3 für Rettungsfallschirme gibt es praktisch nicht mehr. Deshalb hat der Deutschen Aero Club (DAeC) eine Richtlinie erarbeitet, die es uns erlaubt, Fallschirmprüfer innerhalb des Verbandes auszubilden und zu lizen-

zieren. Die Basis der Weiterbildung bildet die neue Fallschirmrichtlinie des DAeC. Diese Richtlinie stellt sicher, dass alle Prüfungen und Inspektionen deutschlandweit nach definierten Standards durchgeführt werden. Ihr erhaltet eine fundierte Ausbildung, die euch auf alle Aspekte der Fallschirmprüfung vorbereitet.

Interessierte Fallschirmpacker für Rettungsfallschirme können sich per E-Mail über [po@lvmayern.de](mailto:po@lvmayern.de) anmelden oder gerne auch über dieselbe Adresse weitere Informationen erhalten (die DAeC-Fallschirmrichtlinie ist auf der Homepage des DAeC veröffentlicht).

Wir freuen uns auf eure Teilnahme.

Stefan Senger

## DAeC-Technikausschuss tagt in Dessau Harald Görres bleibt Vorsitzender

Die diesjährige Herbsttagung des Bundesausschusses Technik (BAT) im Deutschen Aero Club (DAeC) fand am 21. September fand im Technikmuseum "Hugo Junkers" in Dessau statt.

Eine Vielzahl wichtiger Themen erwartete die Teilnehmer im Rahmen der BAT-Tagung. Einstimmig sprachen sich die Ausschussmitglieder dafür aus, dass Harald Görres vom Luftsport-Verband Bayern weiterhin den Ausschussvorsitz übernehmen soll, was formell noch durch die nächste DAeC-Mitgliederversammlung bestätigt werden muss.

Zum ersten Mal war auch der Vertreter der Bundeskommission Freiballonsport Robert Meyknecht vertreten. Harald Görres erläuterte zu Beginn die Tagungsthemen der von Karsten Schröder moderierten Veranstaltung. Ralf Hubo, Vizepräsident Regionen im DAeC, informierte über den aktuellen Stand der Strukturdiskussion im Dachverband.

### Rettungsfallschirmrichtlinie Version 1.8 genehmigt

Zu den Schwerpunkten zählte zum einen die Genehmigung der Ausbildungsrichtlinie für Rettungsfallschirmwarte und -prüfer, deren Änderungen zur vorherigen Version von Franz-Josef Nathrath, Mitglied des Prüfungsrates für Rettungsfallschirm-Prüfer, ausführlich dargelegt wurden. Anschließend wurde auch der neue, fünfköpfige Prüfungsrat für Rettungsfallschirm-Prüfer für die nächsten fünf Jahre berufen. Damit wird die Ausbildung von Prüfern und Warten für Rettungsfallschirme im DAeC weiter gefestigt.

Weitere Statusberichte betrafen die Situation bei der Versorgung mit Ersatzteilen bei älteren Flugzeugen sowie die Anwendung der EASA-Regelungen für Ersatzteile, die vom Eigentümer akzeptiert werden müssen. Den Abschluss bereitete Sven Brandhorst vom Landesverband Brandenburg mit seinem Vortrag über die Neukonzeption zur Ausbildung von Technischem Personal im DAeC. Er legte

damit den Grundstein für die Überarbeitung der Technischen Ausbildungsrichtlinie. Ziel ist es, zukünftig die Ausbildung von Warten und Werkstattleitern praxisorientierter und langfristig zielorientiert auf die Freigabeberechtigung nach Teil-66 zu ermöglichen.

Beeindruckt waren die Teilnehmer vom Technikmuseum und der Dimension des Windkanals. Hugo Junkers gründete 1895 in Dessau die Firma Junkers & Co. Als Konstrukteur von Gasthermen entwickelte Junkers als Ingenieur und Unternehmer grundlegende Neuerungen im Flugzeugbau, wie den Ganzmetallbau und die gewellte Struktur. Diese sind auch heute noch an einigen gut erhaltenen, dreimotorigen Junkers Ju 52 Flugzeugen, auch bekannt als "Tante JU", zu bewundern. Gleichzeitig stellte seine Firma auch Flugmotoren her. Er gründete mit seiner Fluggesellschaft Junkers Luftverkehr AG, einen der Vorläufer der Lufthansa.

Text/Foto: Karsten Schröder



Abschlussfoto von der Herbsttagung des DAeC-Bundesausschusses Technik im Technikmuseum "Hugo Junkers" in Dessau vor dem 1935 erbauten Junkers Windkanal.

# Probleme mit Rotax-Motoren aus der Sicht des Bundesausschusses Technik

**Im Sommer 2023 haben sich wegen der Häufung der Fälle von Leistungsverlust bei Fluggeräten mit Rotax 912 Motoren verschiedene Behörden und Institutionen des Themas angenommen. Beteiligt waren u. a. das Luftfahrt-Bundesamt (LBA), die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und das schweizerische Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).**

Die Ursachen der zugrunde liegenden technischen Probleme sind noch nicht alle geklärt. Deswegen sind viele Vereine und Piloten immer noch beunruhigt. In einigen der bekannt gewordenen Fälle war es häufig nur Glück, dass nicht mehr passiert ist. Daher ist in den letzten zwölf Monaten der Unmut vieler Halter, Betreiber und Piloten gewachsen.

## **Erwartungen an Hersteller, Behörden und Verbände**

Der Ruf an die Behörden und Verbände nach Unterstützung bei der Lösung der Probleme wurde lauter. In Vereinen gibt es entsprechende Erwartungen an diese sowie die Hersteller, denn es geht um die Flugsicherheit. Diese Erwartungen richten sich nach Einschätzung des Bundesausschusses Technik (BAT) des Deutschen Aero Clubs (DAeC) an mehrere Institutionen.

## **Hersteller**

Von ihnen wird eine effektive, schnelle und konsequente Lösung der Probleme erwartet. Aus der Analyse auftretender

Fälle sollen wirksame Maßnahmen erarbeitet werden. Dies können Technische Mitteilungen, Service Bulletins oder Airworthiness Directives (AD), also Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTAs), sein. Unter "Herstellern" werden dabei sowohl die Zellenhersteller als auch der Motorhersteller verstanden.

## **Behörden**

Sie spielen eine zentrale Rolle zur Verpflichtung der Hersteller zur Problemlösung. Dazu müssen sie von den Fällen erfahren. Hierzu gibt es verschiedene Wege: Herstellermeldungen, die Analyse von Unfällen oder entsprechende Fallauswertungen. Eine weitere Möglichkeit ist die Meldung von Vorfällen durch die Luftfahrzeughalter direkt bei der EASA, dem LBA, dem Luftsportgeräte-Büro des DAeC (LSG-B) oder dem Deutschen Ultraleichtflugverband (DULV). Für die effektive Arbeit bestehen bei den Behörden aber gewisse Einschränkungen, die sich aus der jeweiligen Zuständigkeit ergeben. Während die EASA europaweit für Zulassung und Sicherheit von Luftfahrzeugmustern zuständig ist, leitet das LBA lediglich nationale Informationen weiter. Dies führt immer wieder zu Verzögerungen oder gar Missverständnissen.

## **Verbände**

Deren Aufgabe ist die Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder gegenüber dem LBA, der EASA und den Herstellern. Einige Vereine haben sich mit der Bitte an die Verbände gewandt, sie bei der Lö-

sung der Probleme im Individualfall, vor allem aber auch übergeordnet, zu vertreten. Denn nicht selten zeigten sich verschiedene Hersteller bei der Bearbeitung aufgetretener Schäden leider nur wenig kooperativ. Des Weiteren wird von den Verbänden auch eine gewisse Mitwirkung bei der Maßnahmenfindung erwartet, auch wenn das über die eigentliche Aufgabe der Interessensvertretung hinausgeht. Denn einige Verbände haben einen eigenen LTB oder eine CAO. Mit deren technischer Expertise soll die Lösungsfindung beschleunigt werden.

## **Bisherige Aktivitäten in Verbänden und Vereinen**

Im Spätherbst 2023 hat sich der Luftsportverband Rheinland-Pfalz (LSVRP) des Themas bereits angenommen. Im Winter und Frühling 2024 wurden erste Analysen und Handlungsempfehlungen publiziert sowie zwei Online-Seminare für Piloten und Fluglehrer in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg veranstaltet. Die etwa 100 Teilnehmer erhielten dabei Handlungsempfehlungen, wie sich das Risiko des Auftretens von Leistungsverlust durch entsprechende Bedienung verringern lässt. Im Frühjahr wurden mehrere reale Fälle von Leistungsverlust in Rheinland-Pfalz und Bayern vor Ort an den Fluggeräten untersucht. Dabei war es teilweise zu massiven Beschädigungen der Triebwerke gekommen. Daraus entstand eine über 50-seitige Abhandlung des LSVRP mit der Beschreibung der Fälle, potentieller Ursachen und Hand-

## Erste Revision zum Service-Bulletin zu Störungen von Rotax-Motoren

**Die Firma BRP-Rotax hat als Antwort auf die Störungsmeldungen der letzten Zeit mit Datum vom 11. November 2024 ein Service-Bulletin (SB-912-079) herausgegeben, welches speziell für die 100 PS-Motoren 912 S und ULS gilt.**

Dieses Service-Bulletin hat leider unter Pilotinnen und Piloten zu großer Verunsicherung geführt. Nach Redaktions-

schluss dieser LiB-Ausgabe hat die Firma BRP-Rotax zu diesem o.g. Bulletin eine erste Revision veröffentlicht. In der englischen Originalfassung der Revision 1 sind die Stellen markiert, die sich geändert haben. Ebenso wurde ein Eintrag hinzugefügt, an welcher Stelle jetzt etwas entfallen ist. Die Originalversion sowie die deutsche Übersetzung sind auf der DAeC-Homepage veröffentlicht und über einen entsprechenden Beitrag im News-

bereich einfach zu finden. In einer Veröffentlichung vom 22. November hat das LBA auf seiner Internetseite veröffentlicht, dass es in den kommenden Monaten weitere greifbare Ergebnisse und Maßnahmen aus den mittlerweile fortgeschrittenen Untersuchungen erwartet und diese anschließend auf seiner Internetseite publizieren wird.

HM

lungsempfehlungen für Piloten, Wartungspersonal und Zellenhersteller. Die Fälle haben nahegelegt, dass diese Personenkreise und Parteien wesentlich zur Vermeidung des Problems beitragen können. Diese Abhandlung wurde an Verbände, Vereine und das LBA weitergegeben. In Ergänzung dazu hat der LSVRP die Arbeit mehrerer Einzelpersonen und Vereine, die sich mit Problemen an den Kraftstoffsystemen verschiedener ULs beschäftigt und ihre Ergebnisse dem Verband zugeschickt hatten, ausgewertet. In diesen detaillierten Berichten zeigten sich schlüssig untersuchte technische Probleme und zielorientiert formulierte Handlungsempfehlungen für verschiedene Zellenhersteller hinsichtlich der Kraftstoffsysteme einzelner Muster. Damit konfrontiert, zeigten sich aber nicht alle Hersteller gegenüber diesen Vereinen und Personen kooperationsbereit.

Des Weiteren hat der Badisch-Pfälzische Flugsportverein BPFV im Frühsommer 2024 umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und dabei herausgefunden, dass das Soft-Start-Modul des Rotax-Motors eine potentielle Ursache für das Auftreten von Leistungsverlust sein kann. Diese Untersuchungen wurden in einem detaillierten Bericht dargestellt und den Verbänden, dem LBA sowie verschiedenen Herstellern zur Verfügung gestellt. Auf Basis dessen hat ein Zellenhersteller bereits eine AD herausgegeben. Die Arbeit des BPFV hat die frühe Einschätzung des LSVRP bestätigt, dass dem Phänomen des Leistungsverlustes viele Ursachen zugrunde liegen und es daher die erhoffte "eine Lösung" des Problems nicht gibt. Es muss an verschiedenen Stellen gearbeitet werden, um der Problematik Herr zu werden. Damit aber Verbände, Hersteller und Behörden entsprechend agieren und unterstützen können, ist die Meldung auftretender Fälle von Leistungsverlust und deren möglichst genaue Beschreibung durch die Piloten, Halter und Vereine unerlässlich. Hier ist definitiv die sprichwörtliche Mitwirkung aller gefragt.

### **BAT-Arbeitsgruppe**

Im Frühsommer 2024 hat sich im Zuge der Publikationen der oben genannten Berichte eine Gruppe mehrerer Verbands- und Behördenvertreter zur Gründung einer interdisziplinären Task Force zusammengeschlossen. Daraus hat sich eine Arbeitsgruppe des BAT entwickelt,

die sich aus Mitgliedern von BAT und DAeC zusammensetzt. Hauptziel dieser Gruppe ist das Sammeln und Analysieren von Daten bestehender Vorfälle sowie nachfolgende Ableitungen konkreter Maßnahmen zur Problemlösung. Hierzu hat die Gruppe im Juli 2024 über die Vereine eine bundesweite Abfrage zu Fällen von Leistungsverlust getätigt. Diese lieferte nur ein durchwachsenes Ergebnis. Von mehreren hundert angeschriebenen Vereinen meldeten sich nur etwa 130 zurück. Dabei stellte sich heraus, dass etwa 30 Betreiber mit Rotax-Problemen zu kämpfen haben, davon waren wiederum rund 50 Prozent der Fälle gar nicht beim LBA gemeldet worden. Eine weitere Verteilung der Umfrage durch das LSG-B resultierte in bislang etwa 700 Rückmeldungen. Diese Umfrage ergab, dass bei zehn Prozent der Rückmeldenden tatsächlich Probleme mit Rotax-Motoren aufgetreten waren. Von diesen Vorfällen wurde aber nur weniger als ein Viertel offiziell gemeldet.

Damit die Lösungsfindung schneller voranschreiten kann besteht Einverständnis dahingehend, dass die Datenlage verbessert werden muss. Ursachen für die verhaltene Beteiligung der Sommerabfrage wurden sowohl in der bestehenden Urlaubszeit als auch in einer gewissen "Müdigkeit" der Beteiligten gesehen.

Die Datenlage ist auch bei den Behörden verbesserungswürdig. Als eine wesentliche Ursache des gedämpften Meldeverhaltens werden die etwas komplizierten Meldesysteme vermutet. Die Portale von LBA und EASA sind nicht auf die Bedürfnisse der Kleinluftfahrt zugeschnitten. Die Arbeitsgruppe hat vor, mit dem LBA diesbezügliche Prozessvereinfachungen zu erarbeiten und so die Meldebereitschaft zu erhöhen. Eine weitere wesentliche Ursache ist die mutmaßliche Angst der Halter, dass ihr Flugzeug nach einer Meldung stillgelegt werden könnte oder dass durch eine folgende AD hohe Kosten entstehen könnten. Diese Situation ist natürlich nicht zufriedenstellend. Im Grunde genommen ist aber jeder Halter zur Meldung sicherheitsrelevanter Störungen verpflichtet.

### **Nächste Schritte der Arbeitsgruppe**

Auch wenn in einzelnen veröffentlichten Berichten und Artikeln schon gemutmaßt wurde, dass jetzt vielleicht endlich "die Lösung" für das Problem des Leistungsverlustes gefunden worden sein könnte, so zeigen die bisherigen Erfahrungen und

Analysen, dass es sich um ein komplexes Problem handelt. Das bedeutet, dass es mehrere Ursachen hat und deren Behebung verschiedene Handlungen und Maßnahmen an mehreren Stellen und durch unterschiedliche Personenkreise erfordert. Dementsprechend werden die nächsten Schritte der Arbeitsgruppe auch in verschiedene Richtungen gehen. Geplant ist zunächst folgender Ablauf:

#### *1. Auswertung der Daten*

Die gesammelten Daten werden analysiert und nach potentiellen Fehlerkategorien geordnet. Ziel ist, den jeweiligen Adressaten weitere Handlungsempfehlungen zu geben: Piloten, Fluglehrer, Wartungspersonal und Hersteller.

#### *2. Zusammenarbeit mit den Herstellern*

Der DAeC-Vorstand wird die Hersteller über den Ansatz der Arbeitsgruppe mit dem Ziel einer Kooperation informieren. Des Weiteren sollen die Hersteller zu einer konstruktiven Lösung realer Vorfälle betroffener Fluggeräte oder Triebwerke bewegt werden.

#### *3. Zusammenarbeit mit den Behörden*

Mit dem LBA wird eine konstruktivere Zusammenarbeit angestrebt, die lösungs- und nicht problemorientiert ist. Verbände können in kurzer Zeit Tausende von Luftsportlern erreichen, was sich Behörden zu Nutzen machen sollten. Ziel ist ein verstärkter Informationsfluss in beide Richtungen.

#### *4. Regelmäßiger Informationsaustausch*

Die Arbeitsgruppe wird regelmäßig über Zwischenschritte und Ergebnisse informieren, um möglichst viele Luftsportlerinnen und Luftsportler auf dem Laufenden zu halten. Die Gruppe ist für ihre Arbeit auf entsprechenden Input angewiesen, weshalb ein Informationsaustausch in beide Richtungen nicht nur wünschenswert, sondern erforderlich ist.

### **Ausblick**

Technische Probleme wird es immer wieder geben, nicht nur mit Rotax-Aggregaten. Die aktuelle Häufung der Fälle und die Möglichkeiten der digitalen Welt sorgen dafür, dass möglichst viele Personen zu der Lösung des Problems beitragen können. So liegt es nicht nur an dem Wartungspersonal, die Ursachen zu entdecken. Auch Piloten, Fluglehrer und nicht zuletzt die Hersteller können und sollten dazu beitragen.

*DAeC-Bundesausschuss Technik*

# SG38 Fliegen auf der Wasserkuppe: Das Duell der Gummihunde

Hast du schon mal von Gummihunden gehört? Nein? Ich bis Mitte September ehrlich gesagt auch nicht. Spielsachen für Kinder sind es nicht. Kauspielzeuge für Hunde auch nicht. Als Gummihunde werden die Personen bezeichnet, die bei einem Gummiseilstart das Zugseil ausziehen.

Die "armen Hunde", die in halsbrecherischer Geschwindigkeit den Berg hinunterrennen und das Gummiseil auf Zug bringen, damit der Pilot oder die Pilotin wenige Sekunden Flugzeit bekommt. Und während die fliegende Person erst mal sitzend auf die Rückholer warten darf, müssen die Gummihunde das Seil den

Berg wieder hoch tragen, bevor sie etwa zehn Minuten Pause bis zum nächsten Start bekommen. Hört sich anstrengend und nervig an? Anstrengend ist es definitiv, aber mit der richtigen Gruppe macht es unendlich viel Spaß. Aber beginnen wir klassischerweise am Anfang. Nachdem nach der Zwangspause durch Co-



Alle Teilnehmer des SG38 Fliegen der Luftsportjugend mit Fluglehrerin Elisabeth Landsteiner.

Foto: Sophia Reutter



Mit dem Traktor geht es zurück zur Startstelle. Dabei muss immer jemand auf der SG sitzen bleiben – ein beliebter Job.

Foto: Edith Müller



Die Gummihunde warten mit Blick auf den Radom auf den nächsten Start.

Foto: Edith Müller



Das Gummiseil darf beim Zurückbringen zur Startstelle nicht auf dem Boden schleifen.

Foto: Edith Müller



Bestes Wetter für die SG38.

Foto: Edith Müller



Eigentlich sollte die Haltemannschaft ja auch stehen.

Foto: Jonas Blahnik



Kurz vor Sonnenuntergang endete der erste Durchgang.

Foto: Kilian Eibl



Auf dem Weg von der Halle des OSC zur Startstelle am Osthang unter dem Radom.

Foto: Ingrid Zierath

rona die Jugendaktionen der Luftsportjugend in Bayern beinahe alle wieder aufgenommen werden konnten, kam der Wunsch auf, dass die Luftsportjugend sich auch außerhalb der bekannten Veranstaltungen trifft und etwas zusammen unternimmt. Schnell war die Idee SG38 Fliegen auf der Wasserkuppe geboren. Verstärkt wurde das Team durch engagierte Jugendleiter oder Fluglehrer, die die Luftsportjugend unterstützen. Am Freitag, den 20. September ging es dann zuerst mit einer Werksführung bei Alexander Schleicher und einem gemeinsamen Abendessen los.

Am Samstag fuhren wir dann endlich zur berühmten Wasserkuppe. Der Berg, der als Berg der Flieger bekannt ist und die Geschichte des Segelfliegens lebendig erzählt. Dort waren wir verabredet mit unserer Fluglehrerin Lisa Landsteiner, die uns mit in die Fliegerei der 1930er Jahre nahm. Nach einer kurzen Begrüßung und Lizenzchecks durften wir unser Fluggerät für die nächsten zwei Tage in Augenschein nehmen. Der Schulgleiter – ein Nachbau der ab 1938 zur Anfängerschulung eingesetzten Flugzeuge – wirkt auf den ersten Blick relativ wenig vertrauens-erweckend. Ein bisschen Holz, ein paar Drahtseile und ein wenig Bespannung. Keine Bremsklappen, keine Instrumente und erst recht kein Cockpit. Nur ein Holzbalken und Gurte zum Anschnallen. Aber wenn die Leute vor 90 Jahren damit ohne Fluglehrer das Fliegen lernen konnten, dann können wir das Ding bestimmt auch heil starten und landen. Neu war dagegen für uns die Startart. Windenstart- und F-Schleppberechtigung besitzen von uns die meisten. Für den Start mit Gummiseil waren wir alle wieder Schüler. Schnell stellte sich heraus, der Flugbetrieb mit Gummiseil ist nochmal deutlich aufwendiger als der bekannte Windenbetrieb. Sechs Personen Haltemannschaft, zwei Flugleiter mit Stoppuhr (die Flugzeit wird in Sekunden gemessen), zwei Traktorfahrer, Pilot, Lisa als Flächenfrau und je acht linke und rechte Gummihunde waren zwei Tage lang bei jedem einzelnen Start nötig. Schnell teilten sich die Gruppen nach körperlicher Fitness und Gesundheit auf. Eine kleine Rivalität entstand dabei zwischen den linken und den rechten Gummihunden. Die letzteren rühmten sich der steileren und anspruchsvolleren Hangseite. Die linken Gummihunde feierten sich für die größere Beliebtheit bei den sporadischen Läufern. Jedenfalls stachel-



Maximal zehn Meter ging es in die Höhe, ausreichend für etwas über 20 Sekunden Flugzeit. Foto: Ingrid Zierath



Überfliegen der Gummihunde kurz nach dem Ausklinken.

Foto: Ingrid Zierath

ten sich die beiden Seiten so lange gegenseitig an, dass die Seiltrupps auf je sieben Leute reduziert werden mussten. Die Flüge gingen einfach zu weit in Richtung Gegenhang. Damit hatten wir zwei Teilnehmer frei, uns mit Snacks und Wasser zu versorgen.

Übrigens liebt die Luftsportjugend Essen und Snacks. Am allerliebsten Brause Ufos. So war die Motivation und Stimmung an den Seilen bestens. So gut, dass selbst Lisa sich nicht an solche Gummihunde erinnern konnte. Wie das wohl vor 90 Jahren war?

Auch wenn das Dasein als Gummihund viel Spaß gemacht hat, das eigentliche Highlight war der Flug selbst. Man sitzt da auf diesem Holzbalken – völlig frei – und sieht die Seilteams auf Kommando loslaufen. Die Haltemannschaft hält hinten mit aller Kraft dagegen. Mit zunehmender Spannung knarzt der SG38 und es scheint, als würde der Segler gleich auseinanderreißen. Kurz vorher lässt das Halteteam auf Kommando von Lisa das Seil los und Flugzeug samt Pilot schießen den Hang hinunter. Relativ zügig und noch mit ausreichend Höhe muss eine Linkskurve geflogen und parallel zum Hang gelandet werden. Hört sich anspruchsvoller an, als es wirklich ist. Dafür ist das Gefühl unbeschreiblich. Das Knarzen des Schulgleiters, die plötzliche Beschleunigung, der Wind, der einem um den Körper pfeift, die schreiende Seilmannschaft, die unter einem verschwindet und eine Landung auf Kufe, die viel zu früh kommt. Ein Flug, der trotz vieler hundert Flugstunden, Kunstflug und vielem mehr absolut einzigartig und unbeschreiblich ist. Vielleicht nicht ganz einzigartig. Wir schafften immerhin pro Teilnehmer zwei Starts. Die Fluglehrer nötigten wir sogar zu drei Starts. Damit dürfen sie

diese Startart ab jetzt ausbilden. Mal schauen, wofür das noch gut ist.

Alles in allem war es ein unvergessliches Wochenende mit einem hochmotivierten Team aus ganz Bayern. Bekanntschaften, die geknüpft, Freundschaften, die intensiviert und Pläne, die für nächstes Jahr ge-

schmiedet wurden, waren das Ergebnis. So wird aus einem einfachen Treffen vielleicht in Zukunft eine neue Veranstaltung im Luftsportjugendkalender. Seid gespannt. Wir halten euch auf dem Laufenden.

Martin Radler

[www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero)

## READY FOR... Christmas?



FINDE GENIALE GESCHENKIDEEN!

Vom 29.11. bis 31.12.2024 liefern wir versandkostenfrei\*

\*ab einem Einkaufswert von 15 €



**EISENSCHMIDT**  
SPORT-GERÄTE





www.eisenschmidt.aero · info@eisenschmidt.aero · +49 6103/20 596-0

# Jugendleiterlehrgang 2024 in Burghausen

**Habt ihr euch schon einmal gefragt, wie man eine Gruppe erfolgreich leitet und effektiv kommuniziert? Genau das lernt ihr bei unserem Jugendleiterlehrgang der Luftsportjugend Bayern. Diese praxisnahe Ausbildung bietet euch wertvolle Einblicke in Gruppenpädagogik, Jugendschutz und Drogenprävention und stärkt euren Teamgeist durch spannende Aktivitäten.**

Vom 30. Oktober bis zum 03. November trafen sich 16 junge Ehrenamtliche in Burghausen, um am Jugendleiterlehrgang des Luftsport-Verbandes Bayern teilzunehmen. Unter der Anleitung erfahrener Referenten wie Alina Rücker, Gerald Sick, Franziska Starzl (Suchthilfe Burghausen e.V.), Elisabeth Landsteiner und Janik Egger bereitete sich die Gruppe auf ihre zukünftigen Aufgaben als

Jugendleiter vor. Das fünftägige Programm bot eine ausgewogene Mischung aus Theorie, Praxis, Gemeinschaftserlebnissen und – nicht zu vergessen – Essen. Neben grundlegenden Themen wie Gruppenpädagogik, Jugendschutz, Drogenprävention und rechtlichen Fragen lernten die Teilnehmer, wie sie Teams führen und Veranstaltungen erfolgreich planen können. In Kleingruppen wurden Veranstal-



Die Gruppenarbeit zum Thema "Planung und Durchführung von Veranstaltungen" wurde spontan bei gutem Wetter nach draußen verlegt.



Gruppenarbeit zum Thema Leadership und Führung. Foto: Jonas Blahnik



Nach der "Gruselführung" auf der Burg zu Burghausen.



Die Teilnehmer des diesjährigen Jugendleiterlehrgangs in Burghausen. Fotos: Kathy Fischer

tungskonzepte, wie zum Beispiel ein Jungendausflug zur Aero, geplant, die die Jugendlichen anschließend vorstellten und diskutierten.

Ein besonderer Höhepunkt war der Abend des 31. Oktober, als eine Grusel-

führung durch die ein km lange Burghausener Burg für Spannung sorgte. Mit mystischen Geschichten und viel "herumstapen" durch die Burg wurde der Abend zu einem spannenden und zugleich witzigen Erlebnis. Natürlich durfte auch ein "lecker

Bierchen" nicht fehlen. Die weitere Freizeitgestaltung kam ebenfalls nicht zu kurz: Ein weiterer Höhepunkt war der Ausflug in eine Kletterhalle. Hier standen Sport, Spaß und Vertrauen im Fokus.

Der Jugendleiterlehrgang war für alle Beteiligten eine wertvolle Erfahrung. Die Teilnehmer zeigten sich motiviert und überzeugt, ihr neu erworbenes Wissen in die Praxis umzusetzen und in ihren Vereinen Verantwortung zu übernehmen. "Es ist so toll zu sehen, dass es in den bayerischen Vereinen so viele junge engagierte Menschen gibt, die etwas bewegen wollen," war das Resümee von Jugendbildungsreferentin und Lehrgangsleiterin Alina Rücker.

Die Luftsportjugend Bayern freut sich, mit dem Lehrgang einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Jugendarbeit geleistet zu haben. Denn eines steht fest: Die Jugendleiter von heute sind die tragenden Säulen der Vereinsarbeit in der Zukunft. Seid dabei, macht mit und gestaltet die Zukunft der Jugendarbeit aktiv mit!

Maximilian Heider

## Südwestbayerisches Jugendvergleichsfliegen in Augsburg – Gliding to the Danger Zone

**Gliding to the Danger Zone – unter diesem Motto reisten am Freitag, den 23. August 2024 zwanzig motivierte Segelflugpilotinnen und -piloten sowie elf Helfer im Rahmen des südwestbayerischen Jugendvergleichsfliegens an den Flughafen Augsburg (EDMA).**

Dort wurden die Teilnehmer bereits von einer motivierten Crew des SZA – bestehend aus Vereinsmitgliedern der drei Domizilvereine Luftsportverein Gersthofen, Augsburger Verein für Segelflug und MBB-SG Augsburg – erwartet. Insgesamt nahmen zehn Vereine teil, acht davon von

anderen Flugplätzen und davon sieben mit ihrem eigenen Vereinsflugzeug. Freitagmorgen startete der Tag am Augsburger Segelflugplatz mit dem Ferienfliegen des Ferienprogramms Gersthofen. Das Timing konnte nicht besser sein, denn die letzten Segelflugstarts überschritten sich nur minimal mit den ersten Einweisungsstarts der Teilnehmer des Jugendvergleichsfliegens. Die Teilnehmer lernten den Flugplatz und seine Besonderheiten (Stichwort: Kontrollzone) schnell kennen. Dank des späten Sonnenuntergangs konnten alle Einweisungsstarts bereits am Freitag durchgeführt werden, wodurch allerdings das Abendessen weit nach hinten verschoben werden musste. Der Abend klang dann bei einer gemütlichen Sitzrunde am Lagerfeuer aus.

7:30 Uhr – der Wecker klingelt. Samstag stand ein straffes Programm auf dem Plan, da an diesem Tag der Hauptteil des Jugendvergleichsfliegens stattfand: Die Wertungsflüge. Gut gestärkt vom Früh-



Ka6 im Windenstart.

stück lauschten die Teilnehmer den Fluglehrern Gerald und Günter, die im morgendlichen Briefing nochmals die wichtigsten Informationen über den Flughafen und die anstehenden Flüge aufzählten. Dabei machten sie den Piloten klar, dass es sich beim Augsburger Flughafen nicht um eine Danger Zone handelt. Auch betonten sie, dass das Wichtigste bei jedem Start die Sicherheit sei und niemand wie ein Top-Gun-Pilot durch die Lüfte schießen sollte.

Um 9:00 Uhr hieß es dann "Flieger aufbauen und auf zum Start". Mit einer Verspätung von rund einer Stunde startete dann endlich der erste Segelflieger. Die Jury bewertete fleißig jeden Flug anhand der Kategorien "Start – Übung 1. Durchgang: Rollübungen, 2. Durchgang: hochgezogene Fahrtkurve, 3. Durchgang: Kreiswechsel. Dabei wurden sie über den Tag hinweg bestens vom Küchenteam mit Leberkäsemmeln, Kuchen und Kaffee versorgt. Auch der Windenfahrer und die Piloten kamen dabei nicht zu kurz – auch wenn ein später veröffentlichtes Bild den Anschein erweckte, dass der Windenfahrer nur einen leeren Teller bekommen haben könnte. Alle Flüge liefen erfolgreich und ohne Zwischenfälle ab. Die einzige Ausnahme war ein Seilriss während des zweiten Wertungsdurchgangs, doch der Pilot führte eine sichere Landung durch und durfte den Flug wiederholen.

20 Piloten mit je drei Wertungsflügen – da kommen einige Starts zusammen. Doch an einem Flugplatz wird es ja nie langweilig. Wenn man nicht gerade selbst im Segelflugzeug sitzt, hilft man beim Flugbetrieb mit. Darunter fallen beispielsweise die Abholung des gelandeten Flugzeugs mit einem Traktor oder das Ausziehen der Windenseile.

Nachdem alle Piloten ihre drei Flüge absolviert hatten, durften auch die Helfer



*Der Discus des Ausrichtervereins im Anflug auf das Ziellandefeld.*



*Am Start in Augsburg.*



*Briefing im Clubheim.*



*Feldbriefing vor dem 1. Durchgang mit dem Augsburger Turm im Hintergrund.*

**Athletic Sport Sponsoring**

— ICH BIN DEIN AUTO

*Wir bewegen die Menschen, die Deutschland bewegen.*

# IMMER NOCH KEIN AUTO-ABO?

Entdecke deine Freiheit: Immer Neuwagen zur monatlichen Komplettrente fahren – mit dem Auto-Abo für den Sport.



**Jetzt entdecken**

Athletic Sport Sponsoring  
[www.ichbindeinauto.de](http://www.ichbindeinauto.de)

eine kurze Runde fliegen. Danach hieß es wieder "Aufräumen und ab zum Essen". Bei einer großen Portion Chili con bzw. sin Carne konnten sich die Teilnehmer stärken und ihre Flugergebnisse und Flugerlebnisse austauschen. Gegen 21 Uhr wurde dann getreu dem Motto "Top Gun Maverick" im Vereinsheim abgefeuert. Danach ging es wieder ans Lagerfeuer; diesmal open end, "Betruhe war gestern".

Doch Ausschlafen war am Sonntag nicht geplant, schließlich stand noch die Theorieprüfung an. Diese kann maximal noch 20 Punkte zusätzlich für die Endwertung einbringen. Dabei werden verschiedene Fragen aus der tatsächlichen Theorieprüfung des Segelflugscheins abgefragt. Nachdem die Korrekturen der Prüfungen abgeschlossen und die Urkunden gedruckt waren, fand um elf Uhr die Siegerehrung statt. Nach einer kurzen Ansprache von Roland Barth, dem Finanzreferenten der Stadt Augsburg, wurden die Sieger des südwestbayerischen Jugendvergleichsfliegens verkündet. Dominik Winter vom Luftsportverein Gersthofen erzielte mit hervorragenden 216 Punkten den ersten Platz. Bei der Vereinswertung konnte sich der Mittelschwäbische Luftsportverein durchsetzen und damit hat er die Ehre, das südwestbayerische Jugendvergleichsfliegen 2025 an seinem Flugplatz in Thannhausen auszurichten. Auch die Flugsportgruppe in der DLR machte sich nicht ohne einen Pokal auf den Heimweg. Die zwei Piloten waren das einzige Team, bei denen am Wochenende die Sollbruchstelle gerissen war. Das Wochenende war ein voller Erfolg. Das Wetter ermöglichte drei Wertungsrunden bei strahlendem Sonnenschein. Das Segelfluggesamt dankte sich bei allen Teilnehmern und Helfern, die so zahlreich den – mal mehr, mal weniger – weiten Weg nach Augsburg gekommen waren. Das Organisationsteam der Luftsportjugend dankte sich abschließend beim SZA für die tolle Unterstützung, dazu auch bei Sponsoren, ohne die ein so tolles Wochenende erst gar nicht möglich gewesen wäre.

*Text/Fotos: Katharina Fischer*

*Rechts: Die Erstplatzierten des diesjährigen südwestbayerischen JVF gemeinsam mit dem Finanzreferenten der Stadt Augsburg Roland Barth und den Organisatoren Kathy Fischer und Linus Marquart.*



*Die Segelfluggesamt am Augsburg Flughafen, für viele Teilnehmer ein ungewohntes Bild.*



*In der Übung "Kurvenwechsel" beim letzten Wertungsdurchgang.*



*Abschlussfoto der Teilnehmer vom diesjährigen südwestbayerischen Jugendvergleichsfliegen.*



# Teamgeist – vernetzen – begeisterte Jury – sehr gutes Essen – analoge Kameras

Ende August fand am Flugplatz in Oberhinkofen das diesjährige Ostbayerische Jugendvergleichsfliegen statt. Die Organisation hatten sich der Luftsportverein Regensburg und der Luftsportverein Kelheim geteilt.

Nach Einweisungsstarts und erstem Kennenlernen am Freitagabend ging es am Samstagmorgen bei bestem Wetter mit den Wertungsflügen los. Ganz grundsätzlich gilt es beim Vergleichsfliegen, drei Platzrunden mit Übungen aus dem Ausbildungsabschnitt A mit anschließender Ziellandung zu absolvieren. Die Jury, bestehend aus einer bunten Mischung aus Fluglehrern und Betreuern aus verschiedenen Vereinen, konnte nur kleine Fehler finden. Grobe oder gar kritische Schnitzer blieben aus und zeigten den guten Ausbildungsstand der ostbayerischen Vereine. Anders sah es dahingehend bei manchen Teilnehmern aus, die sehr selbstkritisch und mit ihren Wertungsflügen nicht zufrieden waren. Klassischer und eigentlich leicht zu verhindernder Fehler war beispielsweise die falsche Anzahl an Rollübungen – zehn Stück sollten es sein. Nicht neun, nicht elf und auch nicht acht oder zwölf.

Beim gemeinsamen Grillen am Samstagabend wurde reichlich gefachsimpelt und sich gegenseitig weiter kennengelernt. Es sei gesondert hervorgehoben, dass ohne Ausnahme alle Teilnehmer hervorragenden, vereinsübergreifenden Teamgeist bewiesen haben, sodass der Flugbetrieb und das bekannt komplizierte Einräumen



Briefing durch die beiden Organisatoren Martin Radler und Dean Schoke.

der Flugzeuge in unbekannte Hallen reibungslos von statten ging. Die wenigsten Fehler leistete sich Valentin Jaster vom Aero-Club Segelflug Nürnberg (ACSN). Der zweite Platz ging an Finn Heunisch vom SSV Cham, Rang drei ging an Kristian Soloviov von der LSG Amberg. Wir freuen uns schon darauf, in der kommenden Saison das ostbayerische Vergleichsfliegen erstmalig am Flugplatz Ottenberg zu veranstalten, beim ACSN, der als mittelfränkischer Verein zu seiner geografischen Wahlheimat Oberpfalz steht.



Die hochkonzentrierte Jury bei der Arbeit.

Fotos: Jonas Blahnik

Die beiden Vereine LSV Regensburg und FSV Kelheim unter Federführung von Martin Radler und Dean Schoke haben ein rundherum gelungenes Wochenende auf die Beine gestellt. Von Freitagnachmittag bis zur Abreise am Sonntagmittag hat, dank der stetigen Zufuhr an leckeren Speisen, kein Magen geknurr. Vielen Dank für die gelungene Organisation! Während des Vergleichsfliegens hatte das Organisationsteam an die Teilnehmenden analoge Einwegkameras verteilt. Die Negative sind mittlerweile entwickelt und werden bei der nächsten Bezirksver-



Alle Teilnehmer und Helfer des diesjährigen Ostbayerischen Jugendvergleichsfliegen.

Foto: Alina Rücker

anstellung im Frühjahr gesichtet. Die Einladung zur Veranstaltung wird die Jugendlichen auf den etablierten Kanälen erreichen. Wir freuen uns darauf, euch bald wiederzusehen.

*Philipp Luyken*



*Blick auf den Flugplatz Oberhinkofen.*



*Einweisungsflüge am Freitagabend bis kurz vor Sonnenuntergang.*



*Ein kleiner Teil der vielen am Wochenende entstandenen Analogaufnahmen. Foto: Philipp Luyken*

## Nachtrag zum Fränkischen Jugendvergleichsfliegen 2024

Über das diesjährige Fränkische Jugendvergleichsfliegen (JVF) auf dem Flugplatz Schwabach-Büchenbach, ausgerichtet von der Fliegervereini-

gung Schwabach, haben wir bereits in der LiB-Ausgabe 3-2024 berichtet, da es früher als die anderen Vergleichsfliegen stattgefunden hatte.

In dieser Ausgabe finden Sie Informationen und Ergebnisse zum Ostbayerischen sowie zum Südwestbayerischen JVF. Und da die Gewinner aller drei Ver-



*Die Teilnehmer, Helfer und Organisatoren des Fränkischen Jugendvergleichsfliegens bei der FV Schwabach.*

*Foto: Luna Mittig*

gleichsfliegen für den Landesentscheid qualifiziert sind, durften sie heuer bei diesem Bayerischen JVF teilnehmen. Da

Vergleichsfliegen in allen Bundesländern stattfinden, gibt es auch einen Bundesentscheid. Zu diesen beiden weiteren

Vergleichsfliegen finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe die entsprechenden Beiträge. HM

## Bayerisches Jugendvergleichsfliegen 2024: Vom Regen in die Traufe ...

... hieß es vom 27. bis 29. September am Fluggelände Ottenberg bei Kadenzhofen. An dem Wochenende fand das diesjährige bayerische Jugendvergleichsfliegen statt, das mit viel Engagement und Leidenschaft vorbereitet worden war.

Insgesamt waren über 100 begeisterte Teilnehmer, darunter 29 Piloten aus 18 bayerischen Vereinen beim Aeroclub Segelflug Nürnberg zu Gast. Die Piloten hatten sich zuvor in drei regionalen Vorentscheiden qualifiziert.

Das Wetter wollte an diesem Wochenende leider nicht mitspielen. Deshalb gab es am Samstag nur einen der geplanten drei Wertungsdurchgänge zwischen den zahlreichen Regenschauern.

Nach der vorgezogenen Theorieprüfung am Samstagvormittag wurde die wetterbedingte Freizeit beim Luftgewehr- und Blasrohrschießen beim Schützenverein St. Georg Loderbach e.V. in Kadenzhofen überbrückt. Dabei wurde das ein oder andere verborgene Talent entdeckt.

Nach der Essenspause wurde der Flugbetrieb vorbereitet. Da die Zeit an diesem Wochenende aufgrund der kurzen Regenspauzen recht knapp war, verzichteten die Ausrichter auf Einweisungsflüge für die jeweiligen Teilnehmer und hielten den gesamten Wettbewerb doppelsitzig ab. Geflogen wurde auf zwei ASK 21, einer ASK 13 und einem Twin II von den Gastvereinen.

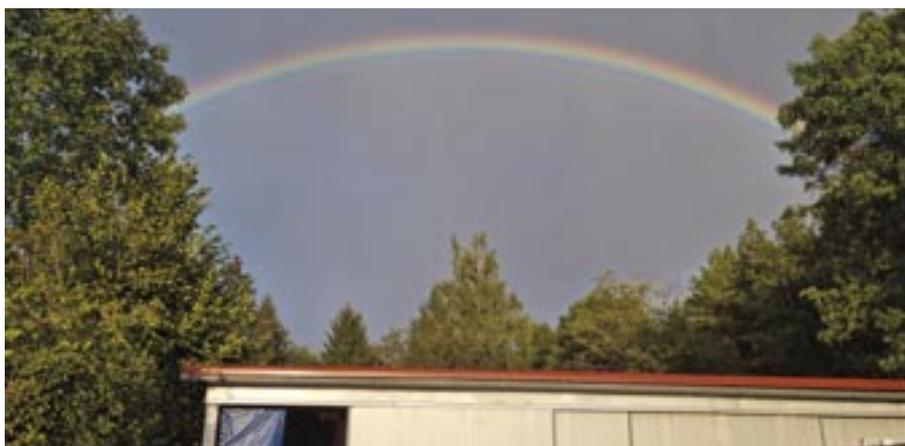
Trotz des bescheidenen Wetters blieb die Schiebemannschaft für die Flugzeuge immer stets motiviert und ließ sich von der Jury anfeuern. Der Spaß kam an keiner Stelle zu kurz.

Weniger Spaß bereitete jedoch das große Fliegerputzen nach dem Flugbetrieb – das regnerische Wetter hatte sowohl am Flugplatz als auch an Flugzeugen Spuren hinterlassen. Die Maschinen mussten von dem angesammelten Schlamm befreit werden, bevor zum gemütlichen Teil des Abends übergegangen werden konnte.

Die Siegerehrung fand am Folgetag unter Anwesenheit des 1. Bürgermeisters von



Feldbriefing vor dem ersten und einzigen Durchgang.



Nach dem Regen folgt die Sonne – nicht der einzige Regenbogen, den wir an diesem Tag zu Gesicht bekamen.

Fotos: Kathy Fischer



Die Jury bei der Arbeit – die Sonnenschirme wurden zwischenzeitlich zu Regenschirmen umfunktioniert.

Berg Peter Bergler statt. Der 1. Platz in der Mannschaftswertung und damit der "Auftrag" zur Ausrichtung des nächsten bayerischen Jugendvergleichsfliegens ging an den Mittelschwäbischen Luftsportverein am Flugplatz Thannhausen. Die drei Besten aus der Einzelwertung haben sich für das Deutsche Jugendvergleichsfliegen 2025 qualifiziert, das am Flugplatz Oppenheim in Rheinland-Pfalz stattfinden wird. Den ersten Platz belegte Dominik Winter vom Luftsportverein Gersthofen, der Simon Streitberger vom Luftsportclub Pfarrkirchen auf Rang zwei verwies, hinter ihm folgte als Drittplatzierter Philipp Fischer von der Sportfluggruppe Lechfeld. Trotz der wechselnden Wetterlagen blieb die Veranstaltung ein voller Erfolg und zeigte, dass der Luftsport von Teamgeist und Zusammenhalt geprägt ist.

Valentin Jaster



Die Sieger des diesjährigen bayerischen Jugendvergleichsfliegens und Vertreter Bayerns beim deutschen Jugendvergleichsfliegen 2025.



Das wechselhafte Wetter sorgte bei allen Teilnehmern des bayerischen Jugendvergleichsfliegens trotzdem nicht für schlechte Laune.

## Bundesjugendvergleichsfliegen

Vom 19. – 22. September fand das Bundesjugendvergleichsfliegen auf dem Flugplatz in Laucha (Sachsen-Anhalt) statt. Neben 40 jungen Pilot:innen aus allen Bundesländern hatte sich auch Dominik Winter vom LSV Gersthofen qualifiziert.

Im Team mit Florian Pioch als Helfer und dem Vereins-Discus "SU" ging es am Freitag auf den rund fünf Stunden langen Weg nach Laucha. Dort angekommen, konnten die beiden erstmalig die fast 100-jährige Geschichte des Flugplatzes erleben – historische Hangars, die alte Flugschule, alles sehr beeindruckend. Ein kur-



Abendstimmung in Laucha.

Fotos: Dominik Winter, Florian Pioch

zes Eröffnungsbriefing brachte alle Teilnehmenden auf den gleichen Stand und enthielt wichtige Sicherheitsinfos für den Wettbewerbstag.

Am Samstag ging es bereits in aller Früh los: Startbereitschaft war für 7:30 Uhr angesetzt, insofern musste der Discus bereits gegen 6:30 Uhr aufgebaut werden. Kurze Zeit später ging es auch schon los: In drei Wertungsflügen mussten verschiedene Elemente geflogen werden: Rollübungen, Kreiswechsel, Fahrtkurve, Seitengleitflug und Ziellandungen. Immer unter den wachsamen Augen der Fachjury, die fehlerhafte Ausführungen mit Minuspunkten belegte. Dominik konnte sich in allen drei Flügen souverän präsentieren, sodass am Abend zufrieden der Discus zurück in den Anhänger geräumt werden konnte. Bei der anschließenden Hangar-Party konnten alle Teilnehmenden den stressigen Wettbewerbstag hinter sich lassen und sich mit den Pilot:innen aus anderen Bundesländern austauschen.

Sonntagmorgen stieg die Spannung ins Unermessliche: Wie hatte das Team Bayern und insbesondere Dominik abgeschnitten? Nach und nach wurden die Plätze 40 bis 10 aufgerufen. Die beiden anderen Bayern, Maximilian Bernhard und Michael Klatt, belegten Platz 34 bzw. 25. Dominik schließlich konnte einen starken 6. Platz erfliegen und ist somit einer der besten Jugend-Piloten Deutschlands! Herzlichen Glückwunsch von der ganzen Crew vom Segelfluggesellschaft Augsburg. In der Länderwertung schaffte es Bayern ebenfalls auf den sechsten Rang.

Florian Pioch



Der Augsburger Discus CS inmitten der anderen Teilnehmerflugzeuge.



Abendessen im Hangar vom Haus der Luftsportjugend.



Team Bayern: Die drei bayerischen Teilnehmer Michael Klatt, Maximilian Bernhard und Dominik Winter mit ihren Helfern.

Startaufstellung zum Wertungsdurchgang.



# Augsburger Ballonfahrer als Fiesta Team beim Gordon-Bennett-Cup 2024

**Münster in Westfalen war der diesjährige Austragungs- und Startort zum 67. Coupe Aéronautique Gordon Bennett vom 12. bis 21. September.**

Die Wettfahrt wurde erstmals 1906 von dem amerikanischen Verleger James Gordon Bennett ausgerichtet und in Paris gestartet. Der Cup ist die älteste und renommierteste Ballonwettfahrt und gleichzeitig auch die Langstreckenweltmeisterschaft für Gasballone.

Vom Freiballonverein Augsburg, dem ältesten aktiven Luftsportverein der Welt, waren die Schweizer Piloten Balthasar Wicki/Rene Erni am Start sowie als Fiesta-Team außerhalb des Wettkampfs Stefan und Johannes Dolpp. Dank der hervorragenden Organisationsleistung der Mannschaft um Sebastian Eimers, konnten die Teams am Donnerstag auf dem Platz vor dem Münsteraner Schloss mit dem Füllen der Ballastsäcke beginnen. Für jede der mit Wasserstoffgas gefüllten Kugeln werden 100 Säcke à 15 kg benötigt.

Beim ersten Briefing, der Einweisung für die Piloten, wurde schnell klar, dass der Start aufgrund der Wetterlage verschoben werden musste. Die Regenfront, die im Südosten Deutschlands zu Überschwemmungen führte, hatte auch Auswirkungen auf die Wettfahrtplanung, und so konnten die Piloten noch einen freien Tag in der sehenswerten westfälischen Metropole genießen.

## Start vor dem Münsteraner Schloss

Am Samstagmittag begannen die Startvorbereitungen. Vor der herrlichen Kulisse des Münsteraner Schlosses bereiteten 25 Teams ihre Ballone vor. Gegen 16 Uhr wurden die Ventile geöffnet und aus vier Tankzügen strömte der Wasserstoff in die Ballone: Dank des vorhandenen Drucks blähten sich die Hüllen rasch auf und die Ballone sprossen wie Pilze aus dem Boden, sodass sich gegen 19:25 Uhr prall gefüllte Riesen auf dem Schlossplatz befanden.

Der Start war für den Abend geplant und die Meteorologen sahen stabile Winde aus Nordnordost vor, was eine Fahrt Richtung Elsass und weiter nach Spanien wahrscheinlich werden ließ.

Die Sieger der Wettfahrt würden drei Nächte und mehr als 70 Stunden im Bal-

lon verbringen. Auf den ungefähr eineinhalb Quadratmetern eines Ballonkorbes muss dafür neben den Piloten auch die umfangreiche technische Ausrüstung für Navigation, Kommunikation und Sicherheit, der notwendige Proviant sowie ausreichend Ballast untergebracht werden. Um 20:15 Uhr stieg der erste Ballon aus Großbritannien mit dem einzigen Frauenteam lautlos zu den Klängen von "God save the King" in den Sternenhimmel über Münster. Es folgten nacheinander die übrigen Wettfahrer sowie abschließend die Fiesta-Team. "Es war eine traumhafte Kulisse mit den vielen Ballonen vor dem Schloss und eine große Ehre, im Kreis der ambitioniertesten Ballonfahrer starten zu dürfen", befand Stefan Dolpp. Der Wind trug die Aeronauten aus Gersthofen wie geplant in 1.500 m Höhe nach Südsüdwest bei 30 km/h und durchaus



Die Siegerballone erreichten nach über 70 Stunden die Südküste Portugals.



Stefan Dolpp, Martina Dolpp, Sophie Bösel und Johannes Dolpp (v.l.). Fotos: Johannes Dolpp



Eine perfekte Kulisse für den Start der Wettfahrt war der Platz vor dem Münsteraner Schloss.

frostigen Temperaturen. Johannes Dolpp schildert seine Eindrücke: "Bewegend und beeindruckend war die Stille im Korb, der klare Sternenhimmel über uns und das Lichtermeer des östlichen Ruhrgebiets unter uns." Am nächsten Morgen wurden die Piloten über dem Elsass von einem traumhaften Sonnenaufgang mit wärmenden Strahlen begrüßt und die Fahrt des Fiestaballons endete nahe Metz.

Für die Wettfahrer ging es währenddessen weiter durch Frankreich über die Pyrenäen bis nach Spanien. Einige Piloten wählten dabei den Weg über die Bucht von Biskaya.

#### Landung im Süden Portugals

Nach fast siebzigstündiger Fahrt und mehr als 2.000 Kilometern endete für die Siegerteams die Reise an der Südküste Portugals.

Gewinner wurde das Team Christian Wagner/Stefanie Liller aus Österreich vor dem Schweizer Team Kurt Frieden/Pascal Witprächtiger und dem Team Deutschland 3 mit Andreas Zumrode und Axel Hunnekuhl. Bei einem spannenden Finale sicherten sich Wagner/Liller mit einer weltmeisterwürdigen Landung auf der kleinen Landzunge Ponta da Sagres den Sieg mit der maximal möglichen Strecke.

Die drei Siegerballone und auch viele weitere wurden von der Ballonbau Wörner GmbH in Augsburg hergestellt, genauso wie der Ballon mit dem olympischen Feuer über Paris.



Johannes Dolpp,

Freiballonverein Augsburg eV.

Letzte Vorbereitungen für den Start zum Gordon-Bennet-Cup.

## 9. UL Ausbildungsleiter-Treffen am 02.11.2024 am Flugplatz Augsburg

**Lag es am Termin oder vielleicht am nebligen Wetter, dass zum 9. Ausbildungsleitertreffen der Ultraleichtflugkommission (LVB-UIko) des Luftsportverbandes Bayern (LVB) die Teilnehmerzahl erfreulich hoch war?**

UL-Landesausbildungsleiter (LAL) Robert Artmann war jedenfalls hoch erfreut über fast 30 Teilnehmer. Das Meeting fand am Flughafen Augsburg statt, wo freundlicherweise die Verantwortlichen des Segelfluggentrums Augsburg entsprechende

Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt hatten, womit eine problemlose Durchführung möglich war.

Der Beginn am 02. November war bereits um 9:30 Uhr. LAL Robert Artmann, in Personalunion nicht nur Vorsitzender der UL-Sparte im LVB, sondern auch Ausbildungsleiter für die Bundeskommission Ultraleicht (Buko) im Deutschen Aero Club (DAeC), begrüßte die Teilnehmer und stellte die zwei Hauptthemen der Tagung vor. Im ersten Block informierte er über aktuelle Entwicklungen und News aus der DAeC-Buko und deren Arbeitsfeldern:

- Neues AHB UL-DAeC
- UL-online Prüfung und Fragenkatalog
- Lizenzverlängerung / Aktivierung
- Anrechnung UL-PIC-Stunden zur LAPL-Ausbildung
- Info Zulassung UL-Autopilot
- Neues aus dem Luftsportgerätebüro des DAeC
- Probleme mit erhöhtem Lärmschutz bei 600 kg ULs
- Aufnahme der Gespräche mit dem DULV
- Sonstige UL-Ausbildungsthemen.

Im zweiten Teil des Treffens standen die bayerischen Themen um das UL-Fliegen im Vordergrund:



UL-Landesausbildungsleiter Robert Artmann (rechts) bedankte sich beim Vorstand des Segelfluggentrums Augsburg für die Nutzungsmöglichkeit des Vereinsheims.

- Fliegen ohne Flugleiter, der Betriebsleiter am Radio Platz
- Theorieausbildung durch den Ausbildungsleiter
- Transponderprobleme und Möglichkeit der Transponderprüfungen (Peter Mühlbauer)
- Nutzung des Vereinsfliegers, Schülermeldung, Anmeldung zu den Prüfungen
- Mögliche Differenzschulung für komplexe ULs
- Meinungsabfragen u.a. Audit für die Flugschulen bzw. Vereine mit UL-Ausbildung
- Infos über den Mitgliederstand in der LVB-UL-Sparte
- Nachfolgersuche für die UL-Spartenleitung.

Die Beteiligung der Teilnehmer an den Aussprachen und Meinungsabfragen war sehr groß und gewinnbringend. Der LAL versprach, die diskutierten Themen in die Buko und auch Ulko einzubringen. Das konstruktive Treffen endete um 14:30 Uhr und mit der Erkenntnis, dass diese Form der Information und Diskussion für eine

einheitliche Ausbildung und Erhöhung der Qualität der Schulung wichtig ist.

Zum Abschluss informierte Robert Artmann, dass es in 2025 im Rahmen des

LVB-Fliegetags am 8. März in Bad Windsheim wieder eine UL-Fluglehrerweiterbildung geben wird.

Text/Fotos: LVB-Ulko



Fast 30 Teilnehmer waren zum UL-Ausbildungsleitertreffen nach Augsburg gekommen.

## Kappenflugseminar in Eggenfelden

**Am letzten August Wochenende fand bei traumhaftem Sommerwetter das jährliche Kappenflugseminar am Flugplatz in Eggenfelden statt.**

Ausbildungsleiter Thomas Alber brachte den Schülern und Lizenzspringern weiterführende Techniken zur Steuerung eines Flächenfallschirms näher. Bei "Hop-und-Pop" Sprüngen aus ca. 2.500 Meter Höhe

konnten die Springer gezielte Übungen am Schirm durchführen und die Grenzen ihres Luftsportgerätes bis zum Stall kennenlernen. Bei ausführlichen Debriefings anhand von Videoaufnahmen der Landungen wurde das Verständnis für die Feinheiten eines guten Landeflares herausgearbeitet. Die Seminarteilnehmer freuten sich über die jährlich für das Kappenflugseminar zur Verfügung stehende

finanzielle Unterstützung für Mitglieder der Sparte Fallschirmspringen im Luftsport-Verband Bayern. Somit verließen die sechs Teilnehmer gestärkt in ihren Fähigkeiten und ohne größeren finanziellen Mehraufwand den Eggenfeldener Sprungplatz von Skydive Exit.

Monika Noll



Abschlussfoto nach dem lehrreichen Kappenflugseminar in Eggenfelden.

Foto: Hendrik Stoltenberg

### 3. FAI World Air Navigation Race in der Slowakei: Anspruchsvolle WM mit Lerneffekt

Vom 13. bis zum 25. August 2024 trafen sich 32 Crews aus zehn Nationen in Kamenica nad Cirochou in der Slowakei, um sich bei der 3. FAI-Weltmeisterschaft im Air Navigation Race (ANR) zu messen. Mit dabei waren drei Crews des deutschen Nationalteams.

#### ANR: Die neue Konstante im internationalen Navigationsflug

Seit 2019 wurde keine Weltmeisterschaft im ANR ausgeübt. Mit der Weltmeisterschaft vom 12. – 25. August am Flugplatz Kamenica (LZKC) sollte sich dies nach ganzen fünf Jahren ändern. Alle drei Jahre soll diese künftig im Wechsel mit Rallyeflug und Präzisionsflug durchgeführt werden. Hintergrund dabei ist, dass auf nationaler Ebene in den navigationsflugstarken Nationen bereits im ANR zunehmend Wettbewerbe ausgetragen werden. Aktiv dabei ist auch Deutschland, das unter der Bundeskommission Motorflug des Deutschen Aero Clubs (DAeC) auch zunehmend ANR-Angebote auf regionaler und bundesweiter Ebene schafft. Drei Crews mit Marcus und Astrid Ciesielski, Arnold und Dörthe Grubek sowie Oliver Meindl und Ralf-Rainer Schmalstieg machten sich auf den Weg in den östlichsten Teil der Slowakei. Zusammen mit der Unterstützung von Walter Berger und Henry Franzkowiak als Team Manager war das deutsche Nationalteam so gut aufgestellt.

#### Eine ereignisreiche Trainingswoche

Pünktlich zum ersten Trainingstag am 13.08.2024 um 8:00 Uhr war das deutsche Nationalteam für die ersten Trainingsflüge erschienen. Für hervorragende Trainingsmöglichkeiten war auch gesorgt: Spezielle Minutenlineale und 13 herausfordernde ANR-Strecken mit dem slowakischen Kartenmaterial wurden vorab vorbereitet, sodass es direkt losgehen konnte. Ausgewertet wurden die auf einem GPS-Logger mitgezeichneten Flüge direkt nach dem Flug, sodass innerhalb des Nationalteams Ideen und Erkenntnisse für eine präzise Navigation über die bewaldete und somit anspruchsvolle Hügellandschaft geteilt werden konnten.

Im Laufe der Trainingswoche reisten immer mehr Crews aus allen neun weite-



So mancher Kurs ging direkt über die zwei nahegelegenen großen Seen. Fotos: navgeeks



Anflug von Osten auf den Flugplatz Kamenica (LZKC).



Das Landschaftsbild im Osten der Slowakei war geprägt von vielen hügeligen Wäldern, kleinen Ortschaften und zwei großen Seen.



*Nur gemeinsam sind wir stark: Das Motto der deutschen Nationalmannschaft.*

ren Nationen an, sodass von Tag zu Tag der Hangar spürbar voller wurde. Das erfreuliche dabei: auch viele junge Crews waren mit dabei und übten fleißig das exakte Fliegen innerhalb des zwischen 0,4 nm und 0,25 nm engen Korridors über Wald, Straßen und Seen.

Trotz erster Trainingserfolge gab es dennoch einen Wermutstropfen: Leider traten in der Trainingswoche immer wieder kleine technische Probleme bei der gecharterten und mit einer anderen Crew geteilten Cessna 152 von Oliver Meindl auf, die jedoch binnen weniger Stunden von den Technikern vor Ort gelöst und mit Ausweichflugzeugen überbrückt werden konnten. Auch bei einem solchen internationalen Wettbewerb hat Flugsicherheit

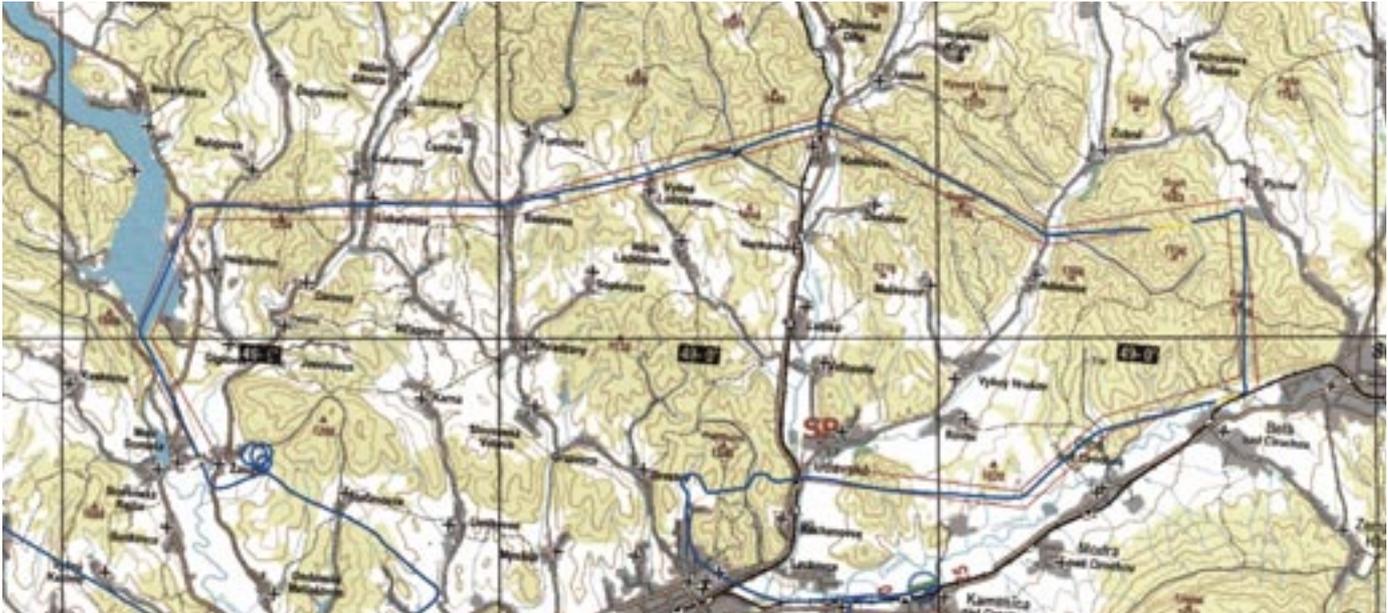
immer Vorrang. Neben der sekunden- und metergenaue Navigation mit Karten in der Luft gibt es noch eine weitere Aufgabe für die Pilotinnen und Piloten: die Präzisionslandung. Diese wird metergenaue mit einer elektrischen Landeanlage gemessen. Die hochpräzise deutsche Landeanlage stand bereits am 18. August einen Tag vor den offiziellen Wertungen zum Training zur Verfügung und half dabei, wertvolles Feedback zu den Landungen zu erhalten. In der Wettbewerbswoche mussten schließlich insgesamt vier herausfordernde Landungen zum Wettbewerb durchgeführt werden: mit Motorleistung und Klappen, ohne Motorleistung und mit Klappen, ohne Motorleistung und Klappen sowie mit Motorleistung und

Klappen über ein zwei Meter hohes Hindernis.

#### **Ein reibungsloser Wettbewerb**

Insgesamt fünf Tage war für die Austragung der dritten Weltmeisterschaft vorgesehen, die aufgrund des hervorragenden Wetters auch voll ausgeschöpft werden konnten. Am Montag, 19. August wurden der Landewettbewerb ausgeführt, welcher in die Gesamtwertung mit einfließt. Als beste deutsche Crew schnitten hierbei Marcus und Astrid Ciesielski auf Platz 11 mit lediglich 94 Strafpunkten über alle vier Landungen ab. Davon waren zwei Landungen nur zwei Meter nach dem zwei Meter großen Null-Strafpunkte Feld. Landeweltmeister wurden an diesem Tag

*Der Flugplatz in Kamenica bot genügend Platz für die vielen angereisten Flugzeuge aus ganz Europa.*



Einer der sieben kniffligen ANR-Parcours. Eine blaue Linie bedeutet man ist innerhalb des Kurses, Gelb steht für außerhalb des Kurses. Foto: Aeroklub Kamenica nad Cirochou

Krzysztof Wiczorek und Kamil Wiczorek aus Polen mit insgesamt nur 16 Strafpunkten.

An den Folgetagen wurden pro Tag zwei ca. 30 bis 35 nm lange ANR-Parcours geflogen, die in einem zunehmend enger werdenden Korridor abzufliegen waren. Wegen der unerwartet guten Leistung aller Teilnehmenden entschied die Wettbewerbsleitung im Laufe der Wettbewerbswoche, die minimale Korridorgröße auf 0,2 nm zu reduzieren. Auch die Erkennbarkeit der Wendepunkte wurde auf dem Kartenmaterial zunehmend erschwert. So lagen manche Wendepunkte teilweise inmitten eines großen Sees oder im Waldgebiet ohne klar identifizierbare Referenzpunkte. Durch diese Maßnahmen entzerrte sich das Teilnehmerfeld

insbesondere auf den vorderen Rängen. Für die besten vier Crews galt es am Ende der Woche in einem achten ANR-Parcours ihr Können unter Beweis zu stellen. Dieses konnten die übrigen Teilnehmenden per Live-Tracking mitverfolgen. Erfreulicherweise verlief die Wettbewerbswoche komplett reibungslos und ohne Vorfälle. Alle Flugzeuge funktionierten technisch einwandfrei, die Durchführung der Flüge war sehr geordnet und nach den Flügen gab es keinen einzigen Protest seitens der Crews. Nach insgesamt acht Wertungsflügen ging der ANR-Weltmeistertitel bei nur insgesamt 15 Strafpunkten an Marek Velát und Anna Zichová aus Tschechien. In der kombinierten Wertung (ANR und Landungen) durften David Černý und Jan Havlík ebenfalls



Stifte, GPS-Logger, Uhr und Navigationsdreieck: Vielmehr braucht es nicht für die Vorbereitung eines ANR-Parcours.



**FRIEBE**  
LUFTFAHRT-BEDARF

**Bose Weihnachtsaktion**  
vom 11.11.2024 bis 05.01.2025

Kaufe ein **Bose A30** oder ein **ProFlight Series 2** Headset und erhalte **kostenlos** den **SoundLink Flex (Gen.1)** Lautsprecher



City Airport · 68163 Mannheim · +49 621 - 7001890 · [www.friebe.aero](http://www.friebe.aero) · [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)

aus Tschechien auf das Siegerpodest. Bestes deutsches Team wurden Marcus und Astrid Ciesielski auf Platz 23 mit 2.721 Strafpunkten. Gratulation an alle Crews zu diesen herausragenden Leistungen.

Trotz der Platzierungen im letzten Drittel, konnte das deutsche Nationalteam viel mitnehmen und lernen. Neben neuen flugtechnischen Ansätzen und wertvollen Einblicken zur Durchführung von ANR-Wettbewerben ist es die Erkenntnis um die Bedeutung des Teamgeists; insbesondere, wenn's mal nicht so richtig rund läuft und man sich genau dann auf die Unterstützung der anderen im Team einfach verlassen kann. Ein gemeinsamer Wert, den die Sportart Navigationsflug maßgeblich prägt.

Ein großes Dankeschön dem Aeroklub Kamenica nad Cirochou, der mit großer Gastfreundschaft die Crews aus aller Welt empfing sowie den vielen helfenden Händen und Organisierenden, die diese Weltmeisterschaft möglich gemacht haben.

Oliver Meindl

**Hinweis:** Die detaillierten Ergebnisse sowie weitere Bilder können unter [www.wanr2024.sk/](http://www.wanr2024.sk/) aufgerufen werden.



Lande-anflug über ein zwei Meter hohes Hindernis unter den kritischen Augen des Nachwuchses.



Das deutsche Nationalteam zur Eröffnungsveranstaltung.



Marek Velát und Anna Zichová holten sich neben zwei weiteren tschechischen Crews einen Platz auf dem Siegerpodest beim ANR.

## Fluglehrer-Auffrischungsseminar in Oberhaching

Am letzten Wochenende im Oktober steht in der Sportschule des Bayerischen Landes-Sportverbandes in Oberhaching traditionell das zweitägige Fluglehrer-Auffrischungsseminar (vormals "Fluglehrerweiterbildung Süd") der Sparte Motorflug des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) für den Bereich Südbayern statt.

Bernhard Drummer, LVB-Präsident und Betriebsleiter der LVB-ATO (Approved Training Organisation) hatte für die fast 80 Fluglehrerinnen und Fluglehrer wieder ein interessantes Programm zusammengestellt. Nach seiner Begrüßung machte

Martin Peschke den Auftakt zu versicherungsspezifischen Fragen im Luftsport allgemein, aber auch speziell aus der Blickrichtung einer Fluglehrerin /eines Fluglehrers. Bei Themen und Diskussionen zu Versicherungen sind rechtliche Aspekte oft naheliegend bzw. eng damit verknüpft, weshalb Martin Peschke und Frank Dörner, Rechtsanwalt und als LVB-Justiziar für den LVB tätig, ihren Vortrag gemeinsam gestalteten.

Martin Albrecht vom Luftsportverein Straubing ist Mitglied der Kunstflug-Nationalmannschaft, hauptberuflich ist er jedoch als Ingenieur bei mt-Propeller tätig. Entsprechend interessant und hilfreich

waren seine Ausführungen zur Pflege und Wartung von Propellern sowie zur Durchführung kleiner Reparaturen.

Den Namen Prof. Alfred Ultsch von der Universität Marburg verbinden viele mit dem Begriff Flugsicherheit und FLYTOP, seinem ersten Trainingsprogramm zur Vorbeugung von Unfällen im Luftsport, was vor einigen Jahren auch einige bayrische Luftsportvereine durchlaufen haben. Ausgehend davon, dass sich in den vergangenen Jahren die Flugsicherheit im Luftsport nicht signifikant verbessert hat, hatte er sein Vortragsthema überschrieben mit "Safety II für den Luftsport", womit er seinen ursprünglichen Ansatz aufgreift.



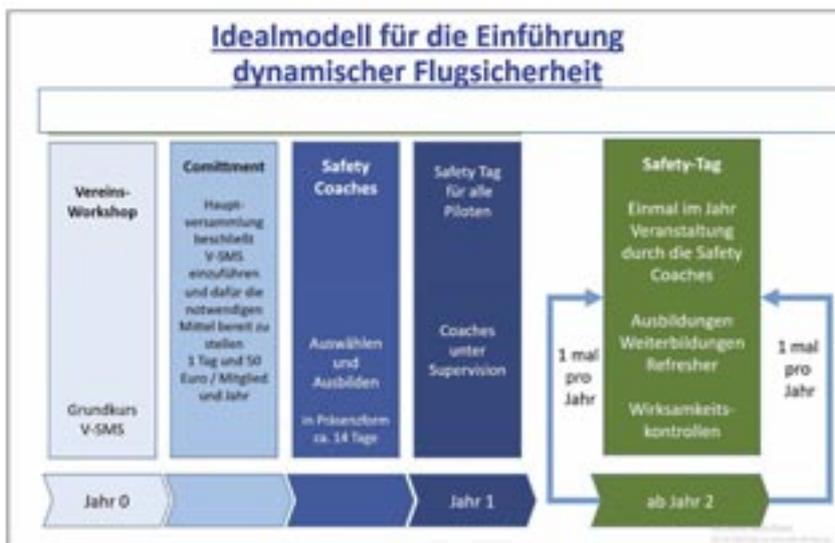
Motorflug-Spartenvorsitzender Florian Huber, Präsident Bernhard Drummer, Martin Peschke, Motorflug-Landesausbildungsleiter Michael Eschenbacher und Seminarteilnehmer Lars Reinhold, Chefredakteur des Aerokurier (v. l.).



Das Tonsignal am Beamer zum Videoclip des letzten Vortrags war recht schwach, Bernhard Drummer fand mit seinem Handmikrofon spontan eine pragmatische Lösung.



Der "Spiegelsaal" der BLSV-Sportschule war mit seinen beiden Beamern und Projektionsleinwänden ein passender Tagungsraum für das Auffrischungsseminar.



Prof. Alfred Ultsch hatte für seine Präsentation "Safety II für den Luftsport" interessante Folien vorbereitet.



LVB-Justiziar Frank Dörner (links) griff rechtliche Fragen in der Ausbildung auf. Rechts im Bild Michael Eschenbacher.

Die II steht aber offenbar für eine Art Fortschreibung. Der Ansatz einer dynamischen Flugsicherheit sieht wie auch schon FLYTOP praxisorientierte Kurse für Vereine, Flugschulen und Piloten vor.

Die Antwort auf die Frage "Luftraum, kennen wir den überhaupt?" kann sich jeder Pilot selbst am besten geben, Herwart Goldbach, früherer DFS-Mitarbeiter war mit diesem Thema der letzte Referent des ersten Tages und regte bei einigen das Nachdenken an. Mit seinem zweiten Vortrag "Awareness Campaign" eröffnete er den zweiten Seminartag, sozusagen mit einer Sensibilisierungskampagne. Andreas Brunnuell vom Deutschen Wetterdienst erläuterte im vorletzten Vortrag aktuelle Wetterphänomene und animierte die Fluglehrerinnen und Fluglehrer zur Erstellung einer ausführlichen Wetterprognose für die Flugvorbereitung, um Überraschungen aus dem Weg gehen zu können.

"Good Decisions" war die Überschrift, aber auch der rote Faden des praxisorientierten Vortrags von Claus Cordes, Testpilot bei der Wehrtechnischen Dienststelle für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät der Bundeswehr (WTD 61). Anhand von Beispielen mit guten, aber auch schlechten Entscheidungen in der Flugvorbereitung oder während eines Flugs versuchte er den Zuhörerinnen und Zuhörern zu vermitteln, stets bereit zu sein, seine eigenen Entscheidungsparameter zu hinterfragen

Text/Fotos: HM

## Deutschlandflug 2025 vom 11. bis 15. Juni

**Auch im nächsten Jahr wird wieder eine Gruppe von begeisterten Teilnehmern und Teilnehmerinnen am allseits beliebten Deutschlandflug den Blick auf unser schönes Land von oben genießen.**

Das dabei überquerte Gebiet befindet sich zwischen den Koordinaten N510254 E0071648 im Norden, N474354 E0073325 im Süden, N500244 E0101349 im Osten und N495833 E0063129 im Westen.

Die Bewegungsrichtung wird sich im Wesentlichen dem Lauf des Rheins anpassen.

Für die Wettbewerbsgruppe wird es eine ausgewogene Mischung aus anspruchsvollen

und interessanten Strecken geben. Dabei wird die Wettbewerbsordnung nicht immer ganz ernstgenommen. Die Touringgruppe wird die landschaftlich reizvollere Route fliegen und den Sieger mit Hilfe interessanter und lustiger Aufgaben rund um die Strecke ermitteln. Der Flug selbst wird jedoch im Vordergrund stehen. Am Ende werden alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Deutschlandfluges 2025 viel gewonnen haben, nämlich neue Bekanntschaften, neue Eindrücke und neue Erfahrungen rund um den Flugsport. Mehr Infos unter <https://navigationsflug.de/category/news>. Das Orga-Team des DF25 freut sich auf Euch!



Momentaufnahme vom Deutschlandflug 2022 direkt nach dem Start. Foto: Tom Illgner

Bundeskommision Motorflug

Allianz 



ALLIANZ COMMERCIAL

# From here to your horizons



Download Broschüre  
& Risiko-Fragebogen

## Tagung zum Navigationsflug: Zukunft und Termine 2025

Zum 14. Mal ging es thematisch ausschließlich um den Navigationsflug: Am 09. November 2024 trafen sich 20 Interessierte und Wettbewerbsorganisatoren auf dem Flugplatz Gotha-Ost (EDEG).

Dabei ging es nicht nur um zukunftsweisende Themen, sondern auch ganz konkret um die Wettbewerbstermine für die Navigationsflugsaison 2025.

### Die Zukunft im Navigationsflug: Air Navigation Race und verbesserte technische Tools

Im Mittelpunkt des Treffens standen insbesondere Diskussionen über die künftige Ausrichtung von Wettbewerben. Ralf Grunwald, Fachreferent Navigationsflug des Deutschen Aero Clubs (DAeC) und Oliver Meindl erörterten den aktuellen Arbeitsstand einer Wettbewerbsordnung für die Disziplin "Air Navigation Race". Hierzu

diskutierten die Teilnehmenden aktiv mit und brachten ihre Ideen und Verbesserungsvorschläge ein.

Für große Begeisterung sorgte die Vorstellung der neuesten Version der Software "Flightcontest", die von Entwickler Thomas Weise präsentiert wurde. Mit erweiterten Funktionen zur Planung und Durchführung von Rallye- und Präzisionsflügen unterstützt die Software die Organisierenden noch besser bei ihren Wett-

Datum	Event	Flugplatz
05.04.	Navigationsflug Seminar	Hodenhagen
24.04. - 27.04.	Wettbewerbstraining der Precision Flying Association Switzerland	Mengen-Hohentengen
09.05. - 11.05.	XXVI. Flugrallye Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg/Trollenhagen
17.05. - 18.05.	2. Thüringer Bratwurst Air Navigation Race	Gotha-Ost
29.05. - 01.06.	59. Internationaler Allgäuflug	Leutkirch-Unterzeil
11.06. - 15.06.	Deutschlandflug	tba
15.08. - 17.08.	49. Niedersachsenrallye	Bad Pyrmont
25.08. - 07.09.	FAI World Rallye Flying Championships	Ferrara-San Luca, Italien
19.09. - 21.09.	Deutsche Meisterschaft Air Navigation Race und 2. SAAR NR	Marpingen
15.11.	Tagung zum Navigationsflug (Präsenz)	tba
31.12.	4. NAVGEEKS Silvester Air Navigation Race	Leutkirch-Unterzeil

### Hinweis:

Weitere Informationen zu den Navigationsflugevents sowie wertvolle Tipps

zum Start werden auf der Website [www.navigationsflug.de](http://www.navigationsflug.de) bereitgestellt. Einblicke und Eindrücke zum Navigations-

flug sowie vergangenen Wettbewerben gibt es auf dem Instagram-Profil "navgeeks" der beiden Autoren.



Interessierte und Wettbewerbsorganisatoren trafen sich auf dem Flugplatz Gotha-Ost. Foto: Marco Frenzel



Cleared for takeoff für die Navigationsflugevents 2025.

Foto: Tom Illgner

bewerben. Besonders die Verbesserungen in der Kartenerstellung und die zunehmende Verbreitung der Software auf internationaler Ebene wurden positiv aufgenommen. Durch die steigenden Anforderungen an die Präzision der Aufzeichnung von Flugdaten möchte die Bundeskommission Motorflug zudem zusammen mit der FAI General Aviation Commission

einen weiteren GNSS-Logger zulassen. Dieser bietet dann eine vielversprechende Alternative zu bisherigen Geräten, insbesondere im Mittelpreissegment.

#### Geplante Events in der Navigationsflugsaison 2025

Zudem wurden die Wettbewerbstermine für das Jahr 2025 verabschiedet. Beson-

ders erfreulich ist, dass im Jahr 2025 zwei regionale Wettbewerbe im Air Navigation Race stattfinden, wovon einer als Deutsche Meisterschaft ausgetragen werden wird.

Oliver Meindl und Robin Shearer (navgeeks)

## LVB-Modellflugtage 2024 in der Flugwerft Schleißheim

**Auch in diesem Jahr hatte die Modellflugkommission (MFK) des Luftsportverbandes Bayern im September zu den Modellflugtagen auf das Gelände der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums eingeladen.**

Trotz einer sehr ungünstigen Wettervorhersage hatten sich die Verantwortlichen entschieden, die Veranstaltung aufgrund der geplanten Indoor-Aktivitäten nicht abzusagen.

Am ersten Veranstaltungstag (Samstag) zeigte sich das Wetter leider von seiner schlechtesten Seite. Durchgängiger Dauerregen ließ keine Flugshow im Außenge-

lände zu. Hier zeigten die Verantwortlichen des Museums ihre Flexibilität und Spontanität. Kurzerhand wurden drei Arbeitstische in der großen Halle aufgebaut, sodass sowohl der Wurfgleiterbau für die Kinder als auch die Präsentationen des Modellbau Club München in den Innenbereich verlegt werden konnten. Die Raketenmodellbauer mussten leider kurzfristig absagen, da ein Testflug der Raketen und Einweisungen in den Umgang mit den Treibsätzen bei diesen Wetterbedingungen nicht möglich gewesen wären.

Bereits um 07:00 Uhr konnte Helmut Bauer die ersten Verkäufer für den Flohmarkt begrüßen. Bis zur Öffnung des Mu-

seums bot sich auf einer Verkaufstischreihe von über 100 Metern ein reichhaltiges Angebot. Ab etwa 10:00 Uhr stellte sich dann ein reger Besuch ein, sodass Käufer und Verkäufer sehr zufrieden waren. So manche Schnäppchen wurden vom neuen Besitzer aus der Halle getragen.

Auch der Wurfgleiterstand zog ab Öffnung des Museums viele Kinder mit ihren Eltern an. Unter Anleitung der Familie Allnoch konnten sie die vorbereiteten Balsagleiter mit einem Schleifklotz in die endgültige Form bringen, bemalen und nach dem Verkleben als flugtüchtiges Modell mit nach Hause nehmen. Bis zur Schließung

des Museums wurden beeindruckende 160 Balsagleiter gebaut und an die glücklichen Kinder übergeben.

Gegenüber vom Wurfgleiterstand hatte der Modellbauclub München seine Präsentation aufgebaut sowie die für die Flugshow vorgesehenen Modelle ausgestellt. Hier konnten sich die Besucher über die Aktivitäten des Vereins informieren. Für die Kinder war ein Modellflugsimulator installiert, mit dem sie ihr Geschick testen konnten. Harald Viehweger hatte die Aktion organisiert, um der Überalterung des Vereins entgegenzuwirken und für Nachwuchs zu werben.

In der Halle am Haupteingang waren wieder die Aischtalstörche vertreten. Diese Arbeitsgruppe des Gymnasiums in Höchststadt an der Aisch ließ die Besucher einen Einblick in ihre Arbeiten über Aerodynamik und Modellbau gewinnen. Auf einem mitgebrachten 3D-Drucker wurden für Kinder kleine Doppeldecker gedruckt. Mit Begeisterung sahen diese zu, wie aus dem Kunststofffilament ein kleiner Flieger entstand, den sie dann mitnehmen konnten.

Am zweiten Veranstaltungstag wurden die Modellflugtage mit bestem, trockenem Wetter verwöhnt. Bei etwas böigem Wind konnten die angereisten Piloten den überraschenderweise zahlreichen Besuchern ihr Können zeigen. Vom einfachen Easy Glider über diverse Motor- und Segelflug-

modelle waren auch Modellhelikopter, Scalemodelle bis hin zum 9 m Segelflugmodell von Gerhard Köberlein zu sehen. So konnte fast das gesamte Spektrum des ferngesteuerten Modellflugs gezeigt werden. Harald und Sebastian Viehweger zeigten mit ihren Device den zahlreichen



Die Wilga von Werner Greifenberger mit dem Team der MFK.

Foto: Franz Brandl



Der Generaldirektor des Deutschen Museums Wolfgang Heckl (2.v.l.) mit den MFK-Mitgliedern Helmut Bauer, Peter Lessner und Norbert Allnoch (v.l.).

Foto: Franz Brandl

Besuchern die unterschiedlichen Aufgaben der neuen Segelflugklasse F3G. Bei den Helikoptern führte Michael Haneberg mit seinem Banshee das klassische Kunstflugprogramm F3C vor, während Florian Thielsch mit seinem Logo 700 ein atemberaubendes 3D-Programm zeigte,

bei welchem die Schwerkraft scheinbar außer Kraft gesetzt wird.

Die LVB-Organisatoren freuten sich sehr über den Besuch des Generaldirektors des Deutschen Museums Wolfgang Heckl, der sich somit persönlich einen

Einblick in die Vielfalt des Modellflugs verschaffen konnte.

Besonderer Dank gilt dieses Jahr vor allem den anwesenden Piloten, die trotz der ungünstigen Wettervorhersage am Sonntag die Flugshow möglich gemacht haben. Ebenso gilt der Dank den Aischtalstörchen, den MFK-Mitgliedern und deren Angehörigen sowie den Mitgliedern des MCM München, durch deren Engagement auch der verregnete Samstag als Erfolg verbucht werden konnte. Besonders zu loben war auch dieses Jahr die sehr gute Zusammenarbeit in der Vorbereitung und an den Veranstaltungstagen mit den Verantwortlichen des Deutschen Museums Dr. Robert Kluge, Holger Franz und deren Mitarbeitern, daneben aber auch die gute Kooperation mit Max Krüger vom MFSD sowie dem stellvertretenden LVB-Landesmodellflugreferenten Christian Walther. Ausdrücklich erwähnt werden muss aber auch das Catering-Team von Luigi, dass es bei den diesjährigen Bedingungen nicht leicht hatte.



Regier Andrang herrschte beim Wurfgleiterstand der Familie Allnoch.

Foto: Franz Brandl

Allnoch Norbert



Die Aischtalstörche vom Gymnasium Höchstädt an der Aisch sind inzwischen eine feste Institution bei den Modellflugtagen.

Foto: Daniela Allnoch

# Modellflug-EM in der Klasse F5J – viele Podestplätze für Team Germany

**Die Europameisterschaft 2024 in der Klasse F5J vom 25. – 31.08.2024 in Deva/Rumänien bot spannende Thermikflüge, herausfordernde Wetterbedingungen und beeindruckende Leistungen der Piloten.**

Für Modellflug-Enthusiasten war dieses Event ein echtes Highlight. 63 Piloten in der Senioren- und 16 in der Juniorenklasse kämpften um den Sieg. Das deutsche Team flog auf Top-Platzierungen, David Schütz vom Modellflug-Club Burgau errang den Vizeeuropameistertitel in der Jugend.

## Was ist F5J?

F5J ist eine Klasse im Modellsegelflug, bei der elektrisch angetriebene Segelflugzeuge mit maximal vier Meter Spannweite zum Einsatz kommen. Ziel ist es, mit möglichst geringer Starthöhe zehn Minuten zu fliegen und anschließend punktgenau zu landen. Bei guten Bedingungen sind Ausschalthöhen von unter 20 Meter möglich. Jeder Flug ist ein Balanceakt zwischen Höhe, Thermik und Taktik – und genau das macht den Reiz dieser Klasse aus.

Das deutsche Nationalteam 2024 bildeten in der Jugend Anna Schütz, Leo Bednarz, David Schütz und Simon Schütz. Zum Seniorenteam gehörten Lukas Dietrich, Olaf Starmanns, Benedikt Feigl und Anne Jan-

zer. Als Teammanager waren im Einsatz Thomas Schütz und Ryan Höllein.

## Spannende Flüge bei wechselnden Wetterbedingungen

Die Europameisterschaft fand über mehrere Tage unter sehr unterschiedlichen Wetterbedingungen statt, was die Herausforderung für die Piloten deutlich erhöhte. Mal schien die Sonne und sorgte für optimale Thermikbedingungen, an anderen Tagen machten wechselnde Winde und schwierige Luftströmungen das präzise Fliegen zur echten Herausforderung.

Lukas Dietrich zeigte eine konstant starke Leistung und hielt sich auf den vorderen Plätzen. Auch Olaf und Benedikt flogen auf Kurs Richtung Flyoff. Anne startete unglücklich, kämpfte sich aber tapfer nach vorne. Bei den Junioren verlief der Wettbewerb wechselhaft. Für Leo und Simon war es die erste große Meisterschaft in der Klasse F5J. Sie arbeiteten sich jedoch kontinuierlich nach vorne, während Anna und David durch starke Flüge ebenfalls Flyoff-Chancen hatten.

Besonders spannend war der dritte und vierte Wettbewerbstag. Die Piloten mussten die Thermik exakt treffen, da die Ausschalthöhen oft unter 30 Meter lagen. Gegen Nachmittag nahm der Wind zu, und die Starthöhen stiegen auf bis zu 200 Meter an, da das Abgleiten und das Stellen gegen den Wind gefordert war.

## Flyoff-Qualifikation und Teamplatzierungen

Am Freitag wurden die Vorrunden zu Ende geflogen, bevor das Flyoff begann. David schaffte es ins Flyoff der Junioren, während Anna es um einen Platz verpasste und auf Platz sieben endete. Leo flog auf Platz acht und Simon auf Platz 14. Bei den Senioren qualifizierten sich Benedikt und Olaf für das Flyoff der Senioren. Lukas erreichte Platz 18. Anne sicherte sich Platz zwei bei den Senioren Damen. Beide Teams konnten einen Podiumsplatz erreichen: die Senioren belegten Platz zwei; die Junioren landeten auf Platz 3.

## David Schütz Vizeeuropameister

Ein herausragendes Highlight der Europameisterschaft war der 2. Platz des deutschen Jugendpiloten David Schütz. Er flog mit einer beeindruckenden Konstanz und Nervenstärke durch den Wettbewerb und krönte seine Leistung mit dem Titel des Vizeeuropameisters. Darüber hinaus konnte Olaf sich Platz acht und Benedikt sich Platz 13 bei den Senioren sichern.

Ein solcher Erfolg wäre ohne die zahlreichen Unterstützer und Helfer nicht möglich gewesen. Ein besonderer Dank gilt den Teammanagern sowie den vielen Helfern, die bei der Verpflegung und dem Coachen während der Europameister-



Die deutsche Mannschaft der F5J-EM in in Deva/Rumänien.

schaft eine unverzichtbare Hilfe waren. Auch dem Luftsport-Verband Bayern (LVB) gebührt ein großes Dankeschön.

Die Teilnahme an internationalen Wettbewerben wie der Europameisterschaft ist gerade für junge Piloten eine großartige Gelegenheit, internationale Erfahrungen zu sammeln und ihr Können zu zeigen. Durch die Förderung und Unterstützung des LVB wird sichergestellt, dass sich auch der Nachwuchs kontinuierlich weiterentwickeln kann und der Modellflugsport in Bayern auch in Zukunft stark bleibt. Nun richtet sich der Blick des deutschen Teams bereits auf das nächste große Ziel, die Weltmeisterschaft 2025 in Argentinien.

Text/Fotos: Thomas Schütz



David Schütz (Mitte) und die beiden Teammanager freuten sich über seinen Vizeeuropameistertitel in der Jugendklasse.

## 1. Eibenwaldpokal in der Klasse F5J – gelungene Premiere in Paterzell

Am letzten Septemberwochenende fand beim Luftsportverein Weilheim-Peißenberg in Paterzell der 1. Eibenwaldpokal statt, ein F5J-Wettbewerb, der von Beginn an großes Interesse weckte.

Insgesamt 118 Teilnehmer hatten sich angemeldet, von denen letztlich 91 Piloten, darunter zehn Jugendliche, an den Start gingen. Während einige der Junior-Piloten schon auf internationale Erfahrungen bei Europa- und Weltmeisterschaften setzen konnten, war LVB-Mitglied Taylor Prestele aus Türkenfeld als Rookie gerade mal zehn Jahre alt.

Bei herausfordernden Wetterbedingungen entwickelte sich ein spannender Wettbewerb. Wiederholte Regenschauer unterbrachen den Wettbewerb immer wieder und zwangen die Teilnehmer zu längeren Pausen. Insgesamt konnten am ersten Tag nur 3,5 Runden geflogen werden. "Das Wetter hat uns am Samstag vor einige Herausforderungen gestellt, aber die Piloten haben das Beste daraus gemacht," sagte Wettbewerbsleiter Thomas Schütz, der das Event mit ruhiger Hand und großer Erfahrung leitete. "Es war beeindruckend, wie konzentriert und professionell die Teilnehmer trotz der wiederholten Unterbrechungen blieben".

### Trockene Bedingungen am Sonntag

Der Tag begann kühl, doch es blieb tro-



Die Gewinnerinnen der Damenwertung mit Charlotte Mahmoudi (2. Platz), Anna Schütz (Siegerin), Barbara Stöhr (3. Platz) und Anne Janzer.



Siegerehrung für die Seniorenwertung beim Eibenwaldpokal.

cken, und hin und wieder zeigte sich die Sonne, was deutlich bessere Flugbedingungen schuf. Unter diesen verbesserten Bedingungen konnten sechs von acht geplanten Wertungsrunden letztendlich abgeschlossen werden. Der leichte Wind und die wechselnde Thermik verlangten den Piloten viel Geschick ab.

Highlights waren die drei Fly-Offs, in denen sich die besten Piloten des Wochenendes nochmals gegenüberstanden. Diese finalen Runden sorgten für besondere Spannung, da sie nicht nur fliegerisches Können, sondern auch taktisches Geschick und präzise Landungen erforderten.

### Die Sieger heißen Anna Schütz und Lukas Dietrich

Besonders hervorzuheben sind die Leistungen von Lukas Dietrich, der sich so-

wohl bei den Junioren als auch bei den Senioren den Sieg sicherte. Sein fliegerisches Können und seine Fähigkeit, die thermischen Bedingungen optimal zu nutzen, beeindruckten nicht nur die Konkurrenz, sondern auch die zahlreichen Zuschauer. Mit seiner präzisen Technik und seinem ruhigen Auftreten dominierte er den Wettbewerb und wurde bei der Siegerehrung gebührend gefeiert. Auch Anna Schütz konnte mit einer herausragenden Leistung überzeugen. Sie sicherte sich den Titel in der Damenwertung und zeigte über das gesamte Wochenende gute Leistungen. Ihre akkuraten Landungen und ihr Gespür für die Thermik machten sie zur verdienten Siegerin ihrer Kategorie.

Auch bei den Junioren gewann Lukas Dietrich unangefochten den Titel. Hinter ihm landete Anna Schütz auf Rang zwei

und Sebastian Merz auf Platz 3 komplettierte das Stockerl. An den jüngeren Teilnehmerinnen und Teilnehmern sieht man sehr schön, dass F5J auch bei der Jugend gut ankommt.

Neben den beeindruckenden sportlichen Leistungen war ein weiterer, wesentlicher Erfolgsfaktor des 1. Eibenwaldpokals die tadellose Organisation mit Wettbewerbsleiter Thomas Schütz und dem hervorragend eingespielten Team des LSV Weilheim-Peißenberg.

Der Wunsch nach einer Wiederholung des Wettbewerbs im kommenden Jahr wurde bereits während des Events laut. Der Eibenwaldpokal hat sich als gelungenes Debüt im F5J-Kalender etabliert und verspricht, in den kommenden Jahren zu einer festen Größe im Modellflug-Sport zu werden.

*Text/Fotos: Peter Stöhr*



Die Juniorenwertung gewann Lukas Dietrich (2.v.l.) vor Anna Schütz (links) und Sebastian Merz (3. Platz, 3.v.l.).



Das Organisationssteam des 1. Eibenwaldpokals mit Martin Schweickl, Thomas Schütz, Peter Feigl und Martin Pape.

# Deutsche Freiflug-Meisterschaft – nur Paul Seren verteidigt Titel

**Nur Paul Seren von der Modellflug-sportgruppe Stratos Nürnberg in der Elektroflugklasse F1Q konnte bei der Deutschen Freiflug-Meisterschaft seinen Titel aus dem Vorjahr verteidigen. In allen anderen sieben Klassen gab es neue Deutsche Meister.**

116 Freifliegerinnen und Freiflieger waren vom 6. bis 8. September auf dem Bundeswehr-Erprobungsgelände in Manching-Feilenmoos am Start. Das Wetter machte zwar einen guten Eindruck, teilweise war es aber tricky zu fliegen und die Schwüle setzte den Pilotinnen und Piloten ordentlich zu.

Im F1A-Steichen (Segler) über acht Minuten am Sonntagabend setzte sich Vize-

Europameister Dietrich Sauter (BW) mit 435 sec durch. Bester im Gummimotorstechen (F1B) war Hagen Stendal (SN) – sein erster deutscher Meistertitel. Auch bei den Verbrennern (F1C) war ein Steichen notwendig, welches Dittmar Meissner (BW) gewann. Bei den kleinen Seglern (F1H) siegte Erik Niemierski (BB). Bester bei den kleinen Elektromodellen war Mike Amthor (ST). Für die Liebhaber von einfacheren Modellen gibt es bei den Seglern die Standardklassen. In F1A-Standard gewann Siegfried Püttner von der Vereinigung für Modellflugsport Regensburg, in F1H-Standard Heinz Schönfeld (ST).

Da das Gelände im diesjährigen Sommer beim Hochwasser überschwemmt war,

hatte es im Vorfeld Sorgen gegeben. Glücklicherweise war es aber komplett getrocknet, dafür hatten sich jedoch die Stechmücken stark vermehrt und nervten die Teilnehmer morgens und abends heftig. Zeitweise war die Sonneneinstrahlung überwiegend abgeschirmt, was die Suche nach Thermik erschwerte. Die zeitweise Windstille forderte alles von den Seglerpiloten beim Katapultstart. Ohne Gegenwind ist es kaum möglich, mit 50 m Leinenlänge eine Ausgangshöhe von an die 100 m zu erreichen. Die kompletten Ergebnisse und viele Fotos gibt es unter <https://www.thermiksense.de/ergebnisse-2024/>.

*Text/Fotos: Bernhard Schwendemann*



*Start eines F1A-Seglers.*



*Jörg Schellhase mit seinem F1A-Modell.*



*Hubert Pietzko (Vizemeister) beim Aufziehen seines F1B-Gummis.*

## Frauen an der Spitze bei Hangflug-EM in der Klasse F1E

Die Teilnehmerinnen bei der Hangflug-Europameisterschaft F1E in Tschechien Ende August zeigten herausragende Leistungen. Laura Kozuchova (SVK) gewann die Junioren-Wertung und Nadia Arkhypska (UKR) wurde Vize-Europameisterin bei den Senioren.

Mit acht Teilnehmerinnen aus acht Nationen und sechs Juniorinnen aus fünf Nationen war die Frauen-Beteiligung so stark, dass eine komplette, separate Frauenwertung mit Titeln und Medaillen möglich war. Der neue F1E-Europameister ist Czesiaw Ziober (POL). Vize bei den Junioren wurde Nectarie Totan (ROU).

Bei gutem Spätsommerwetter konnte in Bergen nördlich von Prag (CZE) bei Litoalice/Rana diese Freiflug-Meisterschaft mit 37 Senioren und 21 Junioren ausgetragen werden. Die Modelle werden durch das Erdmagnetfeld gesteuert, konventionell mit einem Stabmagnet, der ein Kopfruder betätigt oder elektronisch über einen Sensor und Servo. In fünf Flügen galt es die Maximalzeiten von vier bzw. fünf Minuten zu erreichen. Am Junioren-tag herrschten ideale Bedingungen, so waren zwei Stechen erforderlich, bis die Sieger feststanden. Die Teamwertung ging an Frankreich. Die Senioren hatten es schwerer, der Wind blies oft quer zum Hang, so war es sehr schwierig, die Maximalzeiten zu schaffen. Am Ende erreichten nur zwei Starter das Stechen. Das beste Team kam aus Rumänien.

Die erfolgsverwöhnten deutschen F1E-Flieger konnten bei dieser internationalen Meisterschaft keine Medaille erringen. Bester bei den Junioren war Leon Rink auf Platz sieben, Carina Lammersmann auf Platz vier bei den Juniorinnen, Friedrich Wanklerl auf Rang 14 bei den Senioren und Guadalupe Gonzalo Aguete als 7. bei den Seniorinnen.

Das Juniorenteam landete auf Rang vier, das der Senioren erreichte Platz sieben. Viele Fotos, Berichte und die kompletten Ergebnisse gibt es unter <https://www.thermiksense.de/2024-f1e-em-tschechische-republik/>.



Start der F1E-Modelle am Hang bei der EM 2024.



Die erfreulich hohe Zahl von Teilnehmerinnen ermöglichte eine separate Damenwertung bei der F1E-EM.



Czesiaw Ziober (POL) beim Start zu seinem Siegesflug bei der F1E-EM.

Text/Fotos: Bernhard Schwendemann

## Team Bayern 1 gewinnt DMM F1E am Hesselberg

Bei der Deutschen Modellflugmeisterschaft am 19. und 20. Oktober am Hesselberg (bei Gerolfingen in Bayern) in der Klasse F1E – das sind selbstgesteuerte Hangflugmodelle – hat das Team Bayern 1 mit Siegfried Püttner, Peter Kuttler und Anton Frieser die Mannschaftswertung gewonnen. In der Einzelwertung siegte Alexander Winker aus Baden-Württemberg.

Der Wettbewerb begann am ersten Tag erst nach der Mittagspause, da der Frühnebel die Sicht stark eingeschränkt hatte. Bei schwachem Süd-Südwest Wind konnten am Nachmittag noch drei Durchgänge geflogen werden. Im dritten Durchgang flogen sehr viele Modelle in die etwa einen Kilometer entfernten Bäume, weshalb der vierte Durchgang auf den nächsten Tag verlegt wurde. Am Sonntag fanden noch vier Durchgänge statt bei später leichtem Süd-Südost Wind. Die Flugzeiten steigerten sich von anfänglichen 120 Sekunden auf 300 Sekunden. Die DMM war auch Pflichtwettbewerb für die Qualifikation für die Nationalmannschaft für 2025.

Von den 31 Teilnehmenden, darunter vier Junioren und zwei Frauen, kamen nach sieben Durchgängen zehn ins Stechen. Die längste Flugzeit erreichte Alexander Winker mit 362 Sekunden vor Felix Schmidt (HE) mit 234 Sekunden und Uwe Sondhauß (SN) mit 206 Sekunden. Gewinner der Juniorenwertung wurde Leo

Wonka (BW) mit 114 Sekunden im Stechen vor Leon Rink (HE) und Carlos Lamersmann Gozalo (NW). Bei den Damen siegte Guadalupe Gozalo Agüete (NW) mit 96 Sekunden im Stechen vor Daniela

Seren (BY). Die kompletten Ergebnisse und Fotos gibt es unter <https://www.thermiksense.de/ergebnisse-2024/>.

Nick Finke



Wolfgang Gerlach startet sein F1E-Modell.

Foto: Nick Finke



Der neue Deutsche Meister Alexander Winker (rechts).

Foto: Wolfgang Gerlach

## BM Saalflug – F1M und neue Elektro-Klasse gut besetzt

15 Teilnehmer in sechs Klassen waren für die offene Bayerische Saalflugmeisterschaft am 9. und 10. November 2024 angetreten.

Einige der Modellpiloten kamen aus Baden-Württemberg und einer sogar aus Berlin zu diesem Event in der DJK Halle Ingolstadt. Der klassische Saalflug wird im Gegensatz zum RC-Saalflug als Freiflug mit speziellem Hochleistungs-Gummi aus den USA und neuerdings auch mit Superkondensatoren betrieben. Vier Teilnehmer hatten sich für die neue nationale Klasse F1M-E (Elektro) gemeldet. Mit dem nur zwei Gramm wiegenden Super-

kondensator werden Flugzeiten zwischen drei und vier Minuten erreicht. Der Cap kann in 30 Sekunden unmittelbar vor dem Flug geladen werden.

Eine Augenweide sind immer wieder die im Schrittempo fliegenden F1M Modelle, die sich mit Flugzeiten bis zu 14 Minuten am längsten in der Luft aufhalten. Neun Teilnehmer hatten sich für diese Klasse gemeldet. In der sehr kühlen Halle waren die Zeiten mit maximal zwölf Minuten allerdings etwas geringer. Hier siegte Phi-

Rechts: Philipp Stengele vom AC München gewann in der Klasse F1M.



lipp Stengele (AC München). Sieger in F1M-L und TH30 wurde WM-Teilnehmer Uwe Bundesen (BW). Bei den TH35 Modellen war Paul Willutzki (By) erfolgreich. In der neuen Klasse F1M-E siegte Heinrich Eder (MFJ München). Bei den gerin-

gen Modellgewichten von weniger als fünf Gramm und den Dauerflügen spielt die Hallenmeteorologie eine wesentliche Rolle. Im Allgemeinen bietet die DJK Halle hierfür sehr gute Bedingungen. Großer Dank geht an den MFC Ingolstadt mit Vor-

stand Berti Hofbeck und an den Wettbewerbsleiter Ernst Huber (MFJ München) für die reibungslose Ausrichtung dieser Meisterschaft.

Text/Fotos: Dr. Heinrich Eder



Gruppenaufnahme nach dem ersten Wettbewerbstag.

## Fichtelglide 2025 – Clubklasse-Quali in Bayreuth

**Auch 2025 wird es in Bayreuth wieder einen Segelflug-Wettbewerb geben. Unter dem Namen Fichtelglide wird vom 6. bis 14. Juni eine Qualifikationsmeisterschaft für die Clubklasse am Bindlacher Berg stattfinden.**

Damit läutet die LSG Bayreuth einen Generationswechsel im Orga-Team ein. Mit Wettbewerbsleiter Davide Schulz und Sportleiter Frederik Köhne stehen zwei neue Gesichter an der Spitze. Die beiden wollen nun bescheiden anfangen und starten mit einer Clubklasse-Qualifikation für nur ca. 30 Flugzeuge.

Nach der DM 2023, mit der sich das Wettbewerbs-Team verabschiedet hat, das in



weiten Teilen seit Mitte der 90er aktiv war und insbesondere die WM 1999, aber auch die seither als "Bayreuth-Wettbewerb" durchgeführten Quali-Meisterschaften geprägt hat, war klar, dass es diesen Generationswechsel braucht. Es war auch klar, dass dieser nicht gleich in Form der erneuten Ausrichtung einer DM oder einer ähnlich großen Quali zu stem-

men ist. Eine Quali mit nur einer Klasse bietet somit die Möglichkeit, die alten Strukturen mit Bedacht neu aufzubauen und auch inhaltlich soweit abzuspecken, dass der große Personalaufwand, der in Bayreuth bislang gebraucht wurde, für die nächste Generation handhabbarer wird. Auch der neue Name Fichtelglide steht für diesen Neuanfang.

Mit der Clubklasse freut sich Bayreuth auch auf einen neuen Teilnehmerkreis, für den es angesichts des unverändert vielfältigen Wettbewerbsgebiets in Bayern, Thüringen, Sachsen und Tschechien sicherlich ein anspruchsvoller und interessanter Wettkampf wird.

Text/Foto: Daniel Große Verspohl



In den Pfingstferien 2025 können sich von Bayreuth aus Piloten der Clubklasse für die folgende DM qualifizieren.

# Stefan Langer von der SFG Donauwörth-Monheim ist Segelflug-Weltmeister

Der 31-Jährige krönte seine Karriere mit dem Weltmeister-Titel. Dass Stefan Langer ein Ausnahmetalent im Segelflug-Sport ist, ist kein Geheimnis – Rekordflüge, Meistertitel und nicht zuletzt millionenfache Aufrufe seiner Segelflug-Videos bei Youtube machen ihn zu einer echten Koryphäe des Luftsports. Nun aber krönte der 31-Jährige seine Karriere mit dem Weltmeister-Titel der 18-Meter-Klasse, also der Segelflugzeuge mit genau 18 Metern Spannweite.

WM-Erfahrungen sammelte Langer bereits im vergangenen Winter, als er bei der Weltmeisterschaft der Clubklasse in Australien antrat und Bronze holte. Nun also die USA – wahrlich kein einfaches und vor allem kein günstiges Unterfangen. Sein Segelflugzeug, ein moderner Flieger deutscher Produktion vom Typ AS 33 Me mit einem Elektro-Motor, um vor dem Segeln selbstständig starten zu können, musste per Schiffscontainer über den Atlantik geschickt werden, um rechtzeitig im texanischen Uvalde bereitzustehen. Die Kosten für Transport und Anreise übernehmen die Sportler größtenteils selbst, Sponsoring gibt es im Luftsport nur in begrenztem Maße.

Dass sich der Aufwand lohnte, stellte SFG-Pilot Langer dann aber an insgesamt zwölf Flugtagen mit anspruchsvollen Wetterbedingungen unter Beweis. Temperaturen jenseits der 40 Grad, Gewitter, Sandstürme – es gab zahlreiche Herausforderungen zu bewältigen. Bis zu 670 Kilometer lang waren die von der Wettbewerbsleitung vorgegebenen Flugstrecken, die es möglichst schnell ohne Motorkraft zu absolvieren galt. Dabei wurden regelmäßig Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 150 Stundenkilometern erzielt – was in Deutschland eher die absolute Ausnahme ist, war am texanischen Himmel an der Tagesordnung.

## Mehrfacher Erfolg für Deutschland

Auch wenn Langer nur an zwei der zwölf Tage den Tagessieg holte und sogar zweimal nur auf Platz 14 von 32 Piloten landete, setzte sich der Gachenbacher gleich am zweiten Wettbewerbstag an die Spitze des Teilnehmerfeldes und gab die Führung bis zum Ende des Wettbewerbs nicht



Stefan Langer (Mitte) holte sich den Weltmeistertitel in der 18-Meter-Klasse vor seinem Teamflugpartner Simon Schröder (rechts).



Ein analoges Siegerbild gab es in der Offenen Klasse. Weltmeister wurde Felipe Levis (Mitte) vor Michael Sommer (rechts) aus Regensburg.

Fotos: Paul Remde



Zum Auftakt musste zunächst das Segelflugzeug daheim verladen werden.



Aufgrund der Wetterlagen in Texas fanden die Eröffnungsveranstaltung, Siegerehrungen etc. alle im Freien statt.

mehr ab. Neben seiner umfangreichen Erfahrung verhalf ihm auch der "Teamflug" mit Nationalmannschafts-Kollege Simon Schröder aus Bad Wörishofen zum Erfolg. Beim Teamflug fliegen die beiden Piloten in ihren Segelflugzeugen eng beieinander, sprechen sich per Funk ab und unterstützen sich beim Auffinden der besten Aufwinde. Am Ende hatte Langer die Nase knapp vorn, Schröder wurde Vize-Weltmeister. Auch in der "Offenen Klasse"

triumphierte Deutschland: Felipe Levin aus der Nähe von Gießen holte Gold, Michael Sommer aus Regensburg holte Silber. "Mit insgesamt vier Podestplätzen in der Offenen- und 18-Meter-Klasse haben wir gezeigt, dass in Deutschland nicht nur tolle Segelflugzeuge gebaut werden, sondern dass wir auch junge Piloten haben, die konstant auf Weltspitzen-Niveau fliegen", freute sich Stefan Langer nicht nur über seinen Erfolg, sondern die gesamte

Leistung der deutschen Segelflug-Nationalmannschaft. "Texas hat perfekte Segelflugbedingungen, aber Spitzentemperaturen über 43 Grad waren für alle Teilnehmer und auch für das Material eine Herausforderung. Jetzt freue ich mich auf den Spätsommer in Bayern."

DAeC-PR

## Zweitägige Herbsttagung des LVB-Segelflug-Ausbildungsteams

**Der Segelflug-Landesausbildungsleiter (LAL) des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) Peter Hofmann konnte bis auf den beruflich verhinderten Michael Uhl alle Gruppenfluglehrer (GFL) des Segelflug-Ausbildungsteams sowie LVB-Mitarbeiterin Birgit Ostertag begrüßen.**

Das Team freute sich über die Teilnahme von LVB-Präsident Bernhard Drummer, den neuen Vorsitzenden der LVB-Segelflugkommission Markus Full und den LVB-Landesjugendleiter Jonas Blahnik, die zudem mit eigenen Tagesordnungspunk-

ten die umfangreiche Agenda ergänzten. Nach einer Schweigeminute im Gedenken an den im Oktober verstorbenen früheren Landesausbildungsleiter Robert Berger (siehe dazu auch einen Nachruf auf Seite 7 in dieser Ausgabe) und der Genehmigung des Protokolls der Frühjahrstagung stellte Jonas Blahnik zunächst die Gesamtorganisation der bayrischen Luftsportjugend (LSJ) vor.

Anfangs griff er das nebenstehende Schaubild auf und informierte die Teilnehmer mit je zwei bis drei konkreten Beispielen zu allen sieben LSJ-Aufgabenbereichen und -Angeboten. Ferner stellte er die

personelle Zusammensetzung der LSJ-Leitungsebene inklusive der sieben Bezirksjugendleiter sowie LSJ-Referenten vor.

Zum dritten Tagesordnungspunkt der GFL-Tagung "Jugendvergleichsfliegen" erläuterte er anhand der Fragestellung, ob die pro Jahr durchgeführten vier Jugendvergleichsfliegen (JVF) in Bayern noch zeitgemäß sind, deren inhaltliche Ausrichtung und die integrierten, standardisierten Übungen und Aufgaben. Abschließend bat er die GFL, in den LVB-Ausbildungsvereinen über die Fluglehrer die jugendlichen Scheininhaber zu motivieren, bei den JVF mitzumachen.

In seinem Bericht von der Sitzung des DAeC-Referats Ausbildung und Lizenzen (RAL) fasste Prof. Martin Hansen einige wichtige Ergebnisse und Infos zusammen. Die überarbeitete Version der DAeC-Segelflugbetriebsordnung (SBO) beinhaltet Ergänzungen und Änderungen, die SBO steht auf der DAeC-Homepage zur Verfügung. Zu den Startwindenfahrerbefreiungsgibt es eine Neuausgabe. Ebenfalls neu ist der Fragenkatalog SPL, der bereits in der e-Learning-Plattform enthalten ist.

Nachfolgend gaben Dr. Alexander Allen und Karl Kölle ihren GFL-Kollegen Einblick in die Ergebnisse der theoretischen und praktischen Vorauswahlprüfungen der Teilnehmer für den Fluglehrerlehrgang 2025. Die Gesamtablaufplanung mit den entsprechenden Terminen ergänzten LAL Peter Hofmann und LVB-Mitarbeiterin Birgit Ostertag.

Da das Luftamt Südbayern (LAS) als Aufsichtsbehörde für die LVB-ATO den Verband darum gebeten hat, einige Funktionen in der ATO aufgrund neuer Verordnungsvorgaben anzupassen, verständigten sich das GFL-Team und ATO-Betriebsleiter Bernhard Drummer sowie dessen Stellvertreter Herwart Meyer nach ausführlicher Diskussion darauf, beim LAS zu beantragen, die Landesausbildungsleitungen der Sparten Segelflug, Motorflug und Freiballon in ihrem Verantwortungsbereich zu stärken und ihnen u.a. die Bearbeitung der spartenspezifischen Ausbildungshandbücher zuzuordnen, die Gesamtorganisation zu vereinfachen und wo erforderlich personell anzupassen.

Am zweiten Tag der Tagung tauschten sich die GFL über Veränderungen und Erfahrungen hinsichtlich von Vereinsausbildungsleitern, Fluglehrern, Ausbildungsflugzeugen und Flugplätzen aus, die sich in der vergangenen Flugsaison bei den Mitgliedsvereinen ergeben haben. Außerdem waren Neuigkeiten aus den beiden bayerischen Luftämtern zu besprechen. In 2024 ereigneten sich innerhalb der LVB-ATO zwar drei Ausbildungsunfälle, die aber alle ohne Personenschäden abgelaufen waren und vom GFL-Team aufgearbeitet wurden. Fast schon routinemäßig erfolgte die Festlegung der Termine und Umfänge der in 2025 geplanten Fluglehrer-Auffrischungsseminare. GFL Max Strohhammer berichtete von der Durchführung des TMG-FI-Lehrgangs, der im



LVB-Landesjugendleiter Jonas Blahnik und der neue eko-Vorsitzende Markus Full (v.l.), daneben die GFL Karl Kölle und Franz Klimt.



LAL-Peter Hofmann leitete die Sitzung, neben ihm LVB-Mitarbeiterin Birgit Ostertag, LVB-Präsident Bernhard Drummer und GFL Franz Steinlehner (v.r.).  
Fotos: HM





## Wir **bilden** die Jugend in Bayern

### Jugendleiterlehrgang



- Erfüllt JuLeiCa Richtlinien
- Jährlich im Herbst, 5 Tage
- Für aktuelle und zukünftige Jugendleiter ab 15 Jahren
- Gefördert von der BSJ

### Fortbildung (AEJ)



- Jährlich im Frühjahr
- Wechselnde Themen, z.B. Leadership, GfK, PSG, Rhetorik
- Für interessierte Jugendliche ab 15 Jahren

### Erste Hilfe Kurs



- Anerkannter Erster Hilfe Kurs (für Flugschein, Führerschein)
- Zusätzlicher Flugplatzspezifischer Teil
- Kostenlos für Teilnehmer



Grafiken: Jonas Blahnik



Gruppenfoto zur Herbsttagung des Segelflug-Ausbildungsteams.

September in Dachau erfolgreich durchgeführt werden konnte. Um eine Überalterung des Ausbildungsteams zu vermeiden, wurde die Nachfolge-Frage besprochen. In den kommenden Jahren werden die älteren Gruppenfluglehrer nach und

nach ausscheiden, entsprechend wird sich das Team bzw. jeder GFL selbst rechtzeitig um eine Nachfolge bemühen.. Um die praktischen Flugübungen besser zu standardisieren, ist angedacht, bei der kommenden GFL-Tagung im April 2025

auch einen praktischen Teil einzufügen. Die GFL werden dabei in Doppelsitzern miteinander fliegen, um sich abzugleichen.

HM/Franz Schütz

## LIMA 2024 – Segelflugwoche für junge Scheinpiloten

Für die dritte Sommerferienwoche hatte die Segelflugkommission (Seko) des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) wieder einen LIMA-Lehrgang ausgeschrieben. LIMA steht für den Buchstaben L des Fliegeralphabets und kennzeichnet mit dem Anfangsbuchstaben diesen Lehrgang für den Streckensegelflug, ein Angebot für junge, begeisterte Scheinpiloten, die in einer Woche wichtige Fertigkeiten in Theorie und Praxis über den Streckensegelflug erfahren.

An den Streckenflugtagen erlernen die Teilnehmer, wie ein typischer Streckensegelflug oder Wettbewerbstag abläuft. Die Teilnahmegebühr beläuft sich auf 200 €, diese inkludiert alle F-Schlepps, Frühstück sowie die Campinggebühr. Lehrgangsort war heuer der Flugplatz in Eichstätt beim dortigen Fliegerclub. Insgesamt flogen zehn Trainees und fünf Trainer eine Woche lang deklarierte Aufgaben, wobei die Trainer individuelle Trainingsschwerpunkte festlegen konnten. Beispiele hierfür wären, Thermik finden, Thermik zentrieren, Energielinienflug, Ernährung im Flug, die Optimierung von Wendepunkten, Bodenhandling sowie auch die ein oder andere Außenlandung. Auch der LVB-Arcus ist fester und regelmäßiger Bestandteil des Trainingskonzepts. Dadurch können spezifische Trainingsschwerpunkte mit einem Trainer intensiviert werden. Für die Teilnehmer startet ein typischer Tag mit dem Aufbau des

Flugzeugs vor dem Briefing, in dem es dann organisatorische und wetterrelevante Informationen gibt und wo die tägliche Teameinteilung und Aufgaben bekannt gegeben werden. In Abhängigkeit von der Wettersituation wird die Zeit ggf. für Theorie und Referate genutzt. Danach folgt der spannendste und schönste Teil – das Segelfliegen.

Nach erfolgter Startaufstellung und Thermikbeginn wurden die Segelflugzeuge von den Eichstätter Schleppmaschinen in die Luft gezogen. Während der Flüge konnten sich die Trainees mit ihren Trainern aufgrund zugeteilter Frequenzen absprechen. Hierbei wurden Flugwege und Wetterempfehlungen im Funk ausgetauscht. Nach einem erfolgreichen Streckenflug und der Landung werden die Flugzeuge selbstverständlich geputzt und

abgebaut. Fester Bestandteil der Flugtage ist auch das jeweilige, intensive Debriefing mit dem Trainer sowie dem gesamten Team. Dabei werden die Flüge auf Weglide analysiert und spezielle Situationen und Flugwege reflektiert und mit anderen Teams verglichen.

Die innovative Plattform Weglide ermöglicht hierbei zahlreiche Analysemöglichkeiten, sodass man auch nach der Landung viel aus dem Flug lernen kann. Das Wetter der Streckenflugwoche ermöglichte erfreulicherweise das Fliegen an jedem Tag, sodass die Teilnehmer am Ende auf rund 300 Flugstunden und 21.000 Streckenflugkilometer zurückblicken konnten. Von Blauthermik bis Schauer und Gewitterflügen war den Teilnehmern ein breites Repertoire an Wetterlagen geboten. Ein großer Dank für die



Der Eichstätter Flugplatz war Austragungsort des diesjährigen Streckenfluglehrgangs.



Die Pilotinnen und Piloten des LIMA 2024 mit den beiden LVB-Flugzeugen.

sen unfallfreien und erfolgreichen Lima 2024 geht an die stets hoch motivierten und stets engagierten Teilnehmer, ebenso aber auch an den Fliegerclub Eichstätt für die Ausrichtung und Durchführung des Limas sowie an den LVB für den Bayern Arcus "BY" und die Möglichkeit das Streckenfliegen kostengünstig zu erlernen.

Auch für 2025 plant die LVB-Seko wieder Lehrgangsangebote. Diese sollen voraussichtlich in der zweiten Pfingstwoche sowie der dritten Sommerferienwoche stattfinden. Die Ausschreibung ist für spätestens Anfang 2025 vorgesehen und wird auf der LVB-Website veröffentlicht, dazu dann auch im System "Vereinsflieger" zur Anmeldung freigeschaltet. Weitere Informationen gibt es natürlich auch auf dem LVB-Instagram Account.



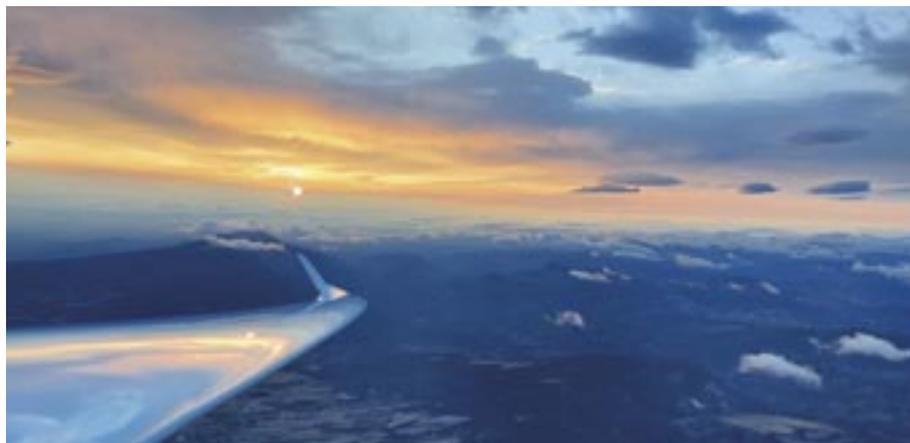
Text/Fotos: Juliane Full

Beim LIMA-Lehrgang konnte täglich Flugbetrieb stattfinden.

## 36. Multiplikatorenlehrgang für Fluglehrer in St. Auban

Vom 10. bis zum 24. August fand unter der Leitung von Gerd Weinelt im französischen St. Auban der 36. Gebirgsfluglehrgang für Fluglehrer statt.

Ziel des Lehrgangs ist es, den Fluglehrerinnen und Fluglehrern die Fähigkeiten zu vermitteln, sichere Vereinsfluglager im Gebirge zu organisieren. Jeder Teilnehmer hatte die Möglichkeit, sein Wissen in doppelsitzigen Flügen mit den Trainern zu erweitern sowie in den mitgebrachten eigenen Flugzeugen ergänzend Gebirgs Erfahrung zu sammeln. Vormittags gab es u.a. Theorieeinheiten zu Sauerstoff, Flugsicherheit, Brisensystem und Nordwind-



Beim Gebirgsfluglehrgang hatten auch die erfahrenen Fluglehrerinnen und Fluglehrer beeindruckende Flugerlebnisse.

Foto: Sophie Hartmann



Die Teilnehmer des zweiwöchigen Multiplikatorenlehrgangs im französischen St. Auban. Foto: Isabella Rank

wetterlagen mit Wellenausprägung. Ganz nebenbei ist dieser Lehrgang stets auch als Fluglehrerfortbildung offiziell anerkannt, so dass dieses Format im Vergleich zu den reinen Theoriefortbildungen praxisbezogen ist. Gleich in der ersten Woche gab es die Gelegenheit, die Theorie in der Praxis zu erproben. Einige

schaften den Einstieg in eine der Wellen. An einem der fliegerisch nicht nutzbaren Tage fuhr die Gruppe die nahegelegenen Außenlandefelder ab und besichtigte Mallemoisson, Marcoux, Espinasse sowie die Flugplätze Seyne und La Motte. In besonderer Erinnerung bleiben die ausgedehnten Flüge in den Doppelsitzern und das

ausgeprägte Teamgefühl in der Gruppe. Diese zwei Wochen waren für alle Teilnehmer eine Bereicherung. Anmeldungen für den Multiplikatorenlehrgang 2025 sind bei der Geschäftsstelle der Luftsportjugend des DAeC bis 30.04.2025 möglich.

*Asvath Ravichandran, Sophie Hartmann*

## AMF-Trainingslager auf dem Klippeneck

**Zum zweiten Mal war der Dr. Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug e.V. (AMF) auf dem Klippeneck, Deutschlands höchstem Segelfluggelände, zu Gast.**

Zwölf Segelfliegerinnen aus ganz Deutschland hatten sich auf den Weg gemacht, alle Altersgruppen waren vertreten und von "noch nie aus der Platzrunde" bis zu erfahrenen Wettbewerbspilotinnen brachten die Teilnehmerinnen ein breites Spektrum an Vorkenntnissen mit. Das

Weiterbildungszentrum des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes auf dem Klippeneck bietet optimale Voraussetzungen mit guten thermischen Bedingungen, hilfsbereiten Kameraden, unendlich viel Platz, zwei starken Schleppflugzeugen, einem Gästehaus und modernen sanitären Anlagen für die Camperinnen. Unter der Regie von Walter Eisele teilten die Pilotinnen auf ihren eigenen Segelflugzeugen sowie auf drei Doppelsitzern unter der Aufsicht von fünf Trainern an ihren fliegerischen Fähigkeiten.

### AMF-Alpenflugtraining 2025

Der AMF führt im kommenden Jahr wieder ein Alpenflugtraining an. Die einwöchige Maßnahme findet vom 04.04.2025 (Anreisetag) bis 12.04.2025 (letzter Trainingstag) in Lesce/Bled Slowenien statt.

Anmeldungen sind ab sofort möglich unter <https://www.am-foerderverein.de/angebot/alpensegelflug/>.

*Tanja Adamski*



Abschlussfoto mit Teilnehmerinnen und Trainern vom AMF-Trainingslager auf dem Klippeneck.

*Foto: Christian Lucky Horn*

## Auffrischungsseminar für Fluglehrer in Nordbayern

**Zwei Tage lang nahmen 30 Segelfluglehrer, Motorfluglehrer und Ultraleichtfluglehrer aus ganz Bayern am Auffrischungsseminar des Luftsportverbandes Bayern (LVB) am Flugplatz in Bad Neustadt teil. Wie alle zwei Jahre wurden in dem Kurs, organisiert von den beiden LVB-Gruppenfluglehrern Prof. Martin Hansen und Günter Goller, bei passendem Wetter am ersten Tag auch Methodik-Flüge durchgeführt.**

Mit zwei ASK 21 übten die Lehrer Basis-Kunstflug und sie hatten die Möglichkeit einen Perkoz im Flug kennenzulernen. Lukas Richter hatte in seinem Einfüh-

rungsvortrag allen Teilnehmern nochmals die Grundlagen für den einfachen Kunstflug in der Theorie erläutert. In zügiger Reihenfolge absolvierten die drei Segler am Nachmittag das abwechslungsreiche Flugprogramm.

Während sich ein Teil der Lehrer mit Loops und Lazy Eights in der Kunstflugbox tummelte, übten die restlichen mit Hendrik Kunz, Ausbilder von den Maltesern in Schweinfurt, nach einem kleinen Einführungsvortrag, wie man sich im Notfall als Ersthelfer bei Atemstillstand einer Person mit der Herzdruckmassage oft lebensrettend einbringen kann. Auch die weitgehend oft zitierte stabile Seitenlage in an-

deren Notfällen war Thema der Auffrischungspraxis.

Am zweiten Tag des Seminars verstand es Christopher Büdel, Mitarbeiter der Deutschen Flugsicherung (DFS), die Besonderheiten von Luftraumstrukturen sehr anschaulich wieder in Erinnerung zu bringen. Insbesondere auch die TMZ mit Hörbereitschafts- und Transponderpflicht war ein ausführliches Thema. Die Verstöße dagegen sind immer noch häufig und kosten leider den Verursachern auch Straf-gelder. Sollen sie doch gerade eine einfache Möglichkeit bieten, im Bereich von Verkehrsflughäfen die ausgewiesenen Räume zu durchfliegen, aber den Radar-

lotsen bei Bedarf Eingriff zu ermöglichen. Damit ist eine größtmögliche Sicherheit bei einfachem Mischbetrieb von kontrollierten und unkontrollierten Flügen zu erreichen.

Martin Hansen erklärte an Beispielen die Möglichkeiten des "Info-S", das speziell in der SPL-Ausbildung eine schnelle Antwortmöglichkeit für die vielen Fragen der Regularien bietet. In einem Workshop mit den Teilnehmern, moderiert durch Martin Hansen, wurden Aspekte des Teil-Med und die fliegerische Tauglichkeit beleuchtet. Die Probleme mit den zeitlich unbefriedigenden Lösungen durch den medizinischen Dienst des LBA waren leider auch zum Zeitpunkt des Seminars noch nicht gelöst.

Fabian Trench vom gastgebenden Verein, dem Aero-Club Bad Neustadt, zeigte viele oft noch unbekannt Möglichkeiten für die Fluglehrer in der Verwaltungssoftware "Vereinsflieger" auf. Besonders auch die für Ausbilder oft sinnvolle Weiterverarbeitung von Daten mit anderer Software war dabei interessant. Michael Fabos, selbst Fluglehrer und Airliner-Pilot, gab als Drohnenpilot einen Einblick in die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten, aber auch Restriktionen für die "Unbemannten Fluggeräte" (UAV).

Eine wie immer sehr interessante Diskussion gab es mit dem Vertreter des Luftamtes Nordbayern (LAN) Frank Kurtz. Seine Themen waren die Grashöhe für die unbefestigten Flugplätze, die neue Verordnung, dass an jedem Flugplatz mindestens zwei Feuerlöscher allgemein zugänglich angebracht sein müssen und der Tipp, dass bei großer Hitze die Segelflugzeug-Hauben erst kurz vor dem Start ge-

schlossen werden sollten, um medizinische Ausfälle durch Hitzestaus zu vermeiden. Zu dem aktuell sehr intensiv diskutierten Thema des Fliegens ohne Flugleiter klärte Kurtz auf, dass im Bereich des Luftamt Nordbayern nach wie vor entsprechend der Genehmigung des betreffenden Platzes gehandelt werden muss.

Für die Ausbildungspraxis gab er den Tipp, den Flugschülern rechtzeitig vor der Prüfung das Prüfungsprotokoll zu zeigen, damit alle Prüfungspunkte bekannt sind. Ganz aktuell bei dem Seminar waren die neuen Richtlinien für den Flugfunk an Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste. Kurtz gab zu bedenken, dass die Betriebsleiter die Regeln künftig auch zur Reduzierung der eigenen Verantwortung ausreichend beachten wollen.

Zuallerletzt wurde auch der Online-Theorieunterricht mit zwei Wochenend-Präsenzveranstaltungen mit Hilfe des Selbstlernprogramms, das von rund 30 Segel-

fluglehrern aus ganz Deutschland im DAeC gestaltet worden ist, besprochen. Zum dritten Mal wird dies für alle Flugschüler der Vereine in Nordbayern durchgeführt. Die einzelnen Fachlehrer sind dabei je zweimal für das betreffende Fach an einem Abend online für Fragen präsent. Die beiden ersten Versuchsjahre zeigten die Akzeptanz der Schüler, denn es ist besonders für die jüngeren Teilnehmer von Vorteil, in der kälteren Jahreszeit keine teils größeren Wege zum Flugplatz absolvieren zu müssen und andererseits auch bei freier Zeiteinteilung lernen zu können. Für die Lehrer ist die größere Teilnehmerzahl durch die Vielzahl der Vereine motivierend. Auch die Präsenzwochenenden mit der Möglichkeit, die erforderlichen Vorprüfungen und Progress-Checks abzulegen, wurden in den letzten Jahren erfolgreich angenommen.

Text/Fotos: Peter Wiggen



Die beiden Gruppenfluglehrer Günter Goller, Martin Hansen und Frank Kurtz vom Luftamt Nordbayern (von links).



Segelflug-, Motorflug- und Ultraleicht-Fluglehrer frischen Ihr Wissen in Theorie und Praxis beim Seminar in Bad Neustadt auf.

## 75 Jahre Aero-Club Bamberg – Tag der offenen Tür

**Zur Feier des 75-jährigen Vereinsbestehens öffnete der Aero-Club Bamberg Mitte September seine Türen. Tausende Gäste kamen auf die Breitenau, und ca. 250 Besucher nutzten die Gelegenheit, Bamberg von oben zu bewundern.**

Die Flugzeughalle des Aero-Clubs war am Festabend gut gefüllt, nicht nur mit Flugzeugen, sondern mit über 200 Vereinsmitgliedern, Ehrengästen aus Politik und Verbänden sowie Vertrauten und Freunden des Vereins, die im Rahmen einer internen Jubiläumsfeier auf die Breitenau eingeladen worden waren.

Ehrenvorstand Manfred Werth und der 1. Vorsitzende Matthias Rühr eröffneten den Abend, ehe der Festredner und Historiker Dr. Stefan Lülß die Bedeutung des Bamberger Flugplatzes für die infrastrukturelle Entwicklung der Region im Laufe des 20. Jahrhunderts schilderte. Bambergs Bürgermeister Wolfgang Metzner und MdB Thomas Silberhorn sprachen dem Aero-Club ihren Dank dafür aus, dass er sich zuverlässig um die Organisation des Flugbetriebs in Bamberg kümmert. "Eine stolze Tradition und Verpflichtung: Der

Flugplatz gehört zu Bamberg wie der Bahnhof und der Hafen", so Silberhorn bei seinem Grußwort. Ein gemeinsames Abendessen und der Auftritt der Bamberger Rock'n'Roll-Band "Rickbop & the Hurricanes" rundeten den Abend ab, der den

Vereinsmitgliedern und Gästen lange in bester Erinnerung bleiben wird.

Am darauffolgenden Sonntag war es dann so weit: Die Türen wurden geöffnet, um ganz Bamberg am Flugplatz willkommen zu heißen. Der Aero-Club bot Rund-



*Annähernd 250 Besucher nutzen die Gelegenheit, Bamberg und Umgebung von oben betrachten zu können.*



*Blick in die festlich gestaltete Flugzeughalle des AC Bamberg.*

*Foto: Peter Weigelt*



Ganztägig herrschte großes Interesse beim Tag der offenen Tür auf dem Flugplatz Bamberg-Breitenau.

Fotos: Oliver Bruha

flüge über Stadt und Umgebung an, die im Laufe des Tages von fast 250 Fluggästen gebucht worden waren. Auch externe Piloten kamen mit ihren Maschinen für das Großereignis nach Bamberg geflogen und bewunderten die Stadt von oben.

Dank der Messerschmitt-Stiftung konnten einzigartige Flugzeuge auf der Breitenau ausgestellt werden, die sonst nur in Museen zu finden sind: Die doppelsitzige

M17 des legendären Bamberger Flugzeugkonstruktors Willy Messerschmitt, mit der 1926 ein Höhenweltrekord aufgestellt und zum ersten Mal von Bamberg nach Rom über den Alpenhauptkamm geflogen worden war, war hier auf der Breitenau zu sehen. Zahlreiche weitere Oldtimer zeugten von der Entwicklung der Fliegerei von ihren Anfängen bis hin zur heutigen Zeit – Flugapparate aus den 1930er

und 1950er Jahren standen neben modernsten Segel-, Motor- und Modellflugzeugen.

Der Aero-Club Bamberg hat das große Interesse in der Bevölkerung an der Luftfahrt in Bamberg voller Freude wahrgenommen und rechnet fest damit, bald wieder ein ähnliches Event durchführen zu können.

Marcel Döring

## “Wenn`s mal wieder länger dauert ...” oder “Kann ich nochmal?”

### Die Flugsportgruppe Bölkow begrüßte zehn mutige Vogtareuther zum Ferienprogramm am Flugplatz Vogtareuth

**Am 27.07., genau am ersten Tag der Sommerferien, war es wieder so weit. Zehn mutige Vogtareuther trafen sich am Flugplatz, dieses Mal bei tropisch heißen Temperaturen, um in die Welt der Fliegerei einzutauchen. Und es gab so viel zu sehen!**

Beim im “Fliegerstüberl” aufgestellten Flugsimulator lernten die mutigen Testpilotinnen und -piloten die Grundlagen des Fliegens kennen. Da war so manch schöne Landung und leider auch die ein oder andere missglückte Landung mit Totalschaden dabei. Auch wenn beim Simulatorfliegen mit senkrecht startenden Experimentalflugzeugen und großen Transportmaschinen wie der ATR 72 “digitale Luftfahrzeuge” in Vogtareuth landeten, die

hier in einem realen Betrieb weder landen könnten noch dürften, war es für den ein oder anderen Betreuer der Feriengruppe – allesamt erfahrene Piloten – verlockend, es selbst mal selbst am Simulator zu probieren.

An der Station “Segelflug” konnten die Ferienkinder einen Fallschirm anlegen und im Schulungsflugzeug D-7246 “Janus” Platz nehmen. Kann man wirklich schon mit 14 Jahren die Ausbildung zum Segelflugpiloten beginnen? Wie funktioniert das eigentlich mit dem Schleppseil? Wie lange kann ein Segelflugzeug fliegen? Die gestellten Fragen beantwortete Christian Scholz – ein erfahrener Motorflieger, der hat selbst seine Ausbildung zum Segelflieger absolviert hat – allesamt mit viel Geduld.

In der gut ausgestatteten Vereinswerkstatt, in der u.a. die Segelflugzeuge zur Wartung vorbereitet werden, waren für die Ferienkinder Arbeitsplätze vorbereitet zum Bau von Balsaholzfliegern. Nach Fertigstellung der Modelle durfte jeder seinen eigenen, abschließend noch mit Gewichten austarierten Balsaholzflieger mit nach Hause nehmen.

Aber auch an der Motorflugstation war es spannend. In der Schleppmaschine, einer Robin Remorqueur DR400 – auch liebevoll “Remo” genannt – konnte man sich die Wirkung von Seiten-, Höhen- und Querruder anschauen. An einer Tafel warfen die Vogtareuther dann einen genaueren Blick auf die Instrumente, bevor sie ihr Wissen in einem Quiz auf die Probe stellten. Wer besonders gut abschnitt, bekam

einen großen Segelflieger aus Styropor. Aber auch die anderen gingen mit den kleinen, zweidimensionalen Styroporfliegern nicht leer aus.

Wenngleich jede Person so mindestens einen, teils auch mehrere Flieger mit nach Hause nehmen konnte, fehlte natürlich bei den meisten noch das "richtige Flug-erlebnis". Alle, die sich trauten, durften in der "Remo" zu einem Mitflug Platz nehmen. Bei schönen Cumulus-Wolken und viel Sonnenschein hatten die Piloten des Vereins so viel Spaß, dass sie auch mal ein paar Minuten länger unterwegs waren. Praktisch auch für ein paar Eltern, die ihrem Nachwuchs beim erlaubten "Abheben" zuschauen konnten.

Ganz besonders stolz waren wir auf den Mut unserer Vogtareuther. Nicht nur, dass sie in das Flugzeug einstiegen. Manche haben sich auch getraut und offen gesagt, dass sie nicht fliegen wollen. Und dazu gehört unserer Meinung nach noch viel mehr Mut. Als Pilot lernt man in der Ausbildung auch das Fach "Menschliches Leistungsvermögen". Hier geht es auch darum, seine eigenen, persönlichen Grenzen kennenzulernen. Nicht nur für die Kinder war die Teilnahme am Ferienprogramm eine schöne und interessante Erfahrung. Die Ferien 2025 können kommen.

Text/Fotos: Andrea Lindner



Mit großer Vorfreude und Stolz, aber auch mit Respekt kletterten die meisten der Kinder zum Mitflug in die "Remo".



Spielerischer Instrumentencheck im Segelflugzeug.

## LSV Albatros ernennt Reinhard Blum zum Ehrenvorstand

**In der letzten Quartalsversammlung der Luftsportvereinigung Albatros (LSVA) haben die Mitglieder den früheren Vereinsvorstand Reinhard Blum nicht nur zum Ehrenmitglied, sondern in Anerkennung und Wertschätzung seiner umfangreichen Verdienste für den Verein zum Ehrenvorstand ernannt**

Reinhard Blum kann nicht nur auf eine 53-jährige Vereinsmitgliedschaft zurückblicken, er war auch vier Jahrzehnte in verschiedenen Vorstandsfunktionen tätig, davon allein elf Jahre als erster Vorstand.

Begonnen hat er seine Vereinsfunktionärslaufbahn in der Vorstandschaft des Vorgängervereins in der Rosenau. Nach der Fusion der Segelflugvereine Rosenau und der Erdinger Segelflieger hat er die Geschicke des neu entstandenen,

heutigen Vereins maßgeblich mitgestaltet. Sein Engagement hat die LSVA zu dem gemacht, was sie heute ist: Ein Ort der Gemeinschaft, des Lernens und der Freude am Fliegen. Als Dank für seine

außergewöhnlichen Leistungen und Verdienste hat die Mitgliederversammlung ihr Ehrenmitglied nun auch zum Ehrenvorstand ernannt.

Peter Weber



Der 1. Vorsitzende Peter Weber (links) freut sich, seinem Vorgänger die Ernennungsurkunde zum Ehrenvorstand überreichen zu können.

Foto LSV Albatros



# Historische Flugzeuge und spektakuläre Formationen bei Flugshow in Altötting

Großen Beifall gab es für die attraktiven Flugvorführungen.

**Das Flugfest der Fluggruppe Alt-Neuötting auf dem Fluggelände Osterwies lockte mit einer attraktiven Flugshow bei bestem Wetter auch heuer wieder hunderte von Besuchern an.**

Ein besonderes Highlight war die mittlerweile zur Tradition gewordene Vorführung der "Bavarian-Tailhooks" mit Franz Fraundienst und Alexander Balk. In einer Formation mit der amerikanischen Trojan T28 und der Yak-11, einem sowjetischen Jagdflugzeug aus den 1950er Jahren, beeindruckten die beiden Piloten die Zuschauer mit ihren einzigartigen Manövern. Neben den nostalgischen Flugzeugen sorgten auch die Fallschirmspringer vom FSC Passau für jede Menge Aufmerksamkeit. Aus über 4.000 Metern Höhe sprangen sie ab und landeten präzise vor dem begeisterten Publikum. Neben den allgemeinen Rundflugmöglichkeiten in Flugzeugen und Hubschraubern hatten

interessierte Zuschauer auch die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Tandemsprung.

Das Vereinsteam der Fluggruppe rund um den Vorstand Simon Ehrenscheidtner hatte mit der Formation der "Skytexter" eine weitere, attraktive Vorführung in das Flugfestprogramm aufgenommen. Mit höchster Präzision zeichneten die beiden Piloten Tim Tibo und Kai Joppich ihr Können in den Himmel und brachten damit das Publikum zum Staunen. Für Hubschrauberbegeisterte gab es die Gelegenheit, mit dem Piloten Christian Deser in einer Alouette II mitzufliegen.

Nicht fehlen im Programm durften natürlich die Modellflieger, ferner konnten historische und moderne Flugzeuge bestaunt werden und selbstverständlich sorgte das Team der Fluggruppe auch für das leibliche Wohl der Flugfestbesucher.



Einige der Besucher nutzten die Gelegenheit für Hubschraubermitflüge.

FG Alt-Neuötting

Fotos: Christine Limmer



Neben dem interessanten, kurzweiligen Programm sorgte auch das sonnige Wetter für eine rundum entspannte Atmosphäre.

# Ostoberfränkischer Ziellandewettbewerb 2024 – endlich wieder

**Die Luftsportgemeinschaft Bayreuth (LSG) war quasi seit Vor-Corona-Zeiten "beauftragt", den gemeinsamen Ziellandewettbewerb mit den Nachbarvereinen auszurichten. Neben dem sportlichen Anspruch, das markierte Ziel zu treffen, war der Ziellandewettbewerb auch seit langen Jahren ein gemeinsamer Saisonausklang der ostoberfränkischen Segelflieger.**

Ein Stück weit musste diese Veranstaltung nach so langer, inaktiver Zeit allerdings auch wiederbelebt werden. Aus einem bislang teilnehmenden Verein kam leider keine Rückmeldung, ein anderer Verein, den unsere Organisatoren mit in die Runde holen wollten, war schließlich leider doch nicht dabei. Dann spielte uns auch noch das Wetter einen Streich: Am ursprünglich vorgesehenen Termin 14. September war an Starts nicht zu denken. Als Ausweichtermin folgte dann der 22. September – allerdings hatten die Tröstauer dort ihre Mitgliederversammlung. Somit blieb das Revival letztlich ein Treffen von Ottengrüner Heide und Bayreuth. Und dann war es wieder das Wetter, das jeden Gedanken daran vertrieb, erneut zu verschieben: Fast makellos blauer Himmel und angenehme Spätsommertemperaturen. Wie oft waren wir in der Vergangenheit schon bei dunkelgrauer Abschrümung und einstelligen Temperaturen zusammengekommen?

Einziger der Wind spielte eine etwas unübliche Rolle: Da wir eigentlich umlaufende Winde mit einer leichten Tendenz zum Ostwind erwartet hatten, hatten wir den Start auf der Bahn 06 aufgebaut. Die Folge war ein Ziellandewettbewerb mit fast durchgängigem Rückenwind – auch für die Fluglehrer und alten Hasen eine neue Erfahrung, mit ungebetenem Extrascub das Zielfeld treffen zu müssen. Gewertet wurden schließlich jeweils zwei Landungen auf den einzelnen Punktfeldern, ein Slip im Endteil gab Zusatzpunkte. Zur Beschleunigung des Ablaufs musste das Platzrunden-Rechteck ohne Kreis befliegen werden. 58 Flüge gingen am Ende in die Wertung ein. Gewinnerin war schließlich Johanna Hausmann von der LSG Bayreuth, vor Frederik Köhne (Bayreuth) und Hendrik Virow (Ottengrüner Heide). Dazu gab es

eine Teamwertung für aus beiden Vereinen zusammengesetzte Vierer-Teams. Sieger war hier das Team um Mara Sohrmann und Annika Müller (Ottengrüner Heide) mit Frederik Köhne und Sascha Daut (Bayreuth). Genauso wichtig war aber auch der fliegerische Austausch und

die abendliche Grillparty mit der Siegerehrung. Und dort gab es natürlich noch einen Sonderpreis für das SFZ Ottengrüner Heide: Die Ausrichtung im nächsten Jahr. Wir kommen gerne nach Helmbrechts.

*Daniel Große Verspohl*



*Mit etwas Rückenwind mussten die Teilnehmer – im Bild der Ottengrüner Twin mit Annika Müller und Christian Riedl – das Zielfeld auf der Grasbahn S2 treffen. Foto: Daniel Große Verspohl*



*In der Einzelwertung gewann Johanna Hausmann von der LSG Bayreuth.*

*Foto: Daniel Große Verspohl*



*Der Sieg in der Vierer-Team-Wertung ging an die Ottengrüner Heide.*

*Foto: Robert Niemetz*

## LSV Füssen freut sich über neuen Segelflugglizenzinhaber

**Die Rahmenbedingungen für die Prüfung zur Segelflugglizenz waren für Herbert Wiedemann vom Luftsportverein Füssen eine zusätzliche, mentale Herausforderung, aber sie haben ihn am Ende nicht vom Lizenzwerb abhalten können.**

Ursprünglich hatte Herbert Wiedemann, der im Sommer 2022 die Ausbildung begonnen hatte, mit seinem Vereinsfluglehrer Peter Kahlhammer vereinbart, von Füssen nach Dachau zur mit dem Prüfer festgelegten Prüfung mit dem Füssener Motorsegler hinauszufahren. Da aber das Wetter nicht mitspielte, mussten sie mit dem Auto zum Aero-Club Dachau bzw. zum Flugplatz Dachau-Gröbenried fahren. Die Prüfung schreibt drei Starts und eine halbe Stunde Flugzeit vor. Zum Erreichen dieser Flugzeit ist eine Höhe von circa 1.000 m über Grund erforderlich, weshalb sich Wiedemann vom Dachauer Vereinsvorstand Franz Schütz, der zugleich auch stellvertretender Segelflug-Landesausbildungsleiter des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) ist, per Flugzeugschlepp mit

einer 25 Jahre alten Ka 13 dreimal bis unter die Wolken schleppen, damit war auch die geforderte Flugzeit von einer halben Stunde kein Problem und auch ansonsten hatte der Prüfer Helmut Lichtenberg aus Oberschleißheim keine Bedenken gegen die Lizenzerteilung. Weil er die

Prüfung im Flugzeugschlepp absolvierte, hat Wiedemann auch gleich noch die Berechtigung zum Flugzeugschlepp in seine Lizenz eingetragen bekommen.

*Text/Foto: Jürgen Stankowitz*



*Herbert Wiedemann (links) nach seinen erfolgreichen Prüfungsflügen mit dem Prüfer Helmut Lichtenberg.*

## Saisonabschluss beim LSV Albatros mit Ziellandewettbewerb

**Am zweiten Oktoberwochenende fand auf dem Segelfluggelände der Luftsportvereinigung Albatros (LSVA) in Gammelsdorf der traditionelle Saisonabschluss der Segelflieger statt, der auch in diesem Jahr durch einen spannenden Ziellandewettbewerb ergänzt wurde.**

Die Veranstaltung fand mit zahlreichen Mitgliedern des Gammelsdorfer Segelflugvereins sowie mit den Fliegerkollegen aus Moosburg und Pfaffenhofen statt. Die Wetterbedingungen waren vielversprechend: Ein klarer Himmel und mäßiger Wind sorgten für ideale Startbedingungen. Nach einer kurzen Begrüßung durch den Vereinsvorsitzenden sowie einem kurzen Briefing und Bekanntgabe der Wettbewerbsregeln konnten die Pilotinnen und Piloten die Flugzeuge für den Wettbewerb vorbereiten. Alle 30 Wettbewerbsflieger waren aufgefordert, mit dem eigenen Vereinssegelflugzeug anzutreten,



*Antonia Feyerabend und Fabian Maier freuen sich über die bestandene Fluglizenzprüfung.*

um die eigenen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen und die Geschicklichkeit bei der Landung zu demonstrieren.

Die Jury zog am Ende des Wettbewerbs ein sehr zufriedenstellendes Fazit, gespannt warteten die Teilnehmer auf das Ergebnis und die Siegerehrung. Die ersten beiden Plätze errangen Moritz Korn von der LSV Albatros und Melchior Hartmann vom LSV Pfaffenhofen, sie erhielten jeweils einen hochwertigen Segelflug-Bildkalender. Der Letztplatzierte Lars Siegert, ein sehr junger Flugschüler, erhielt fast schon traditionell die rote Laterne in Form einer formschönen Taschenlampe. Die Preise für alle weiteren Teilnehmerinnen und Teilnehmer durften sich jeweils aus einem reichhaltigen Sortiment von gespendeten Preisen einen Preis aussuchen.

Erfreulich verlief der Saisonabschluss auch für Antonia Feyerabend und Fabian Maier (beide von der LSV und 18 Jahre alt), die den Erhalt ihrer Segelfluglizenz feiern konnten. Ihrer Teilnahme beim Ziellandewettbewerb im kommenden Jahr steht damit nichts mehr im Wege.

Text/Fotos: LSV Albatros



Insgesamt nahmen erfreulicherweise 30 Segelfliegerinnen und Segelflieger am Ziellandewettbewerb in Gammelsdorf teil.



Die Gewinner des Gammelsdorfer Ziellandewettbewerbs.

## Letzte sportliche Aktivitäten beim LSV Füssen

**Zum Saisonabschluss war Fluglehrer Peter Kreuder, Gruppenfluglehrer des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) beim Luftsportverein Füssen (LSV) zu insgesamt vier Überprüfungen zu Gast:**

Zunächst führte er bei Thomas Nägele (links) vom LSV Füssen eineinhalb Stunden lang die praktische Prüfung zum Motorseglerpiloten durch, die dieser mit Bravour bestand. Anschließend folgte ein Test bei Oliver Weishaupt, dessen Bestehen Voraussetzung ist für die Aufnahme der Ausbildung zum Fluglehrer. Ferner fungierte er wie in den Ausbildungsrichtlinien festgelegt als "zweiter Fluglehrer" bei Flugschüler Marcel Giesinger, um abzuklären, ob dieser für seinen ersten Alleinflug geeignet ist. Zum Abschluss folgte noch ein "Rollentausch", bei dem Peter Kreuder sich von Fluglehrer Peter Kahlhammer checken lassen musste, weil auch ein Prüfer alle zwei Jahre überprüft werden muss.

Text/Foto: Jürgen Stankowitz



Peter Kreuder (vorne) mit Oliver Weishaupt (2. Vorstand des LSV Füssen) nach dem erfolgreichen Test für den Beginn einer Fluglehrerausbildung.

## Indian Summer statt Thermik – Herbstwanderung der Gammelsdorfer Segelflieger

**In der zweiten Oktoberhälfte nutzten 16 Segelfliegerinnen und Segelflieger der Luftsportvereinigung Albatros (LSVA) das schöne Wetter für eine Herbstwanderung zum Kloster Reutberg, um als Alternative zu Starts vom Segelfluggelände Gammelsdorf mal attraktive Ausichten vom Boden aus genießen zu können.**

Treffpunkt zur Herbstwanderung war der Parkplatz Klosterschänke in Dietramszell. Das Wetter war ideal für eine Wanderung. Die Sonne ließ die bunten Herbstblätter leuchten und ein Hauch von Indian Summer durchflutete den Herbstwald, verstärkt von frischer Luft und dem Duft von Laub und Wiese. Die Wanderung ging vorbei an der Wallfahrtskirche Maria Elend, eine um 1690 erbaute achteckige Barockkirche, weiter durch ein wunderschönes Waldstück hinunter zum Kogelweiher und zum Kirchsee. Nach etwas über zwei Stunden und ungefähr zehn Kilometern erreichte die Gruppe das Kloster Reutberg erreicht.

Das Klosterbräustüberl, bekannt für sein Bergpanorama und der einladenden Atmosphäre, hatten einige der aus der Gruppe schon zum Auftakt der Wanderung "vor Augen", schließlich ist es für sein

erfrischendes, hauseigenes Bier und kulinarische Schmankerl bekannt.

In einer fröhlichen und geselligen Atmosphäre genoss die Segelfliegergemeinschaft den entspannten Aufenthalt und ausnahmsweise standen mal nicht nur Themen rund um die Fliegerei im Mittelpunkt. Nach einem ausgiebigen Aufenthalt im Kloster und einem letzten Blick auf die herbstliche Landschaft machte sich die Gruppe auf den Rückweg nach Die-

tramszell. Angekommen am Parkplatz war man sich nicht nur einig, dass es ein erfolgreicher und erfüllender Tag war, der nicht nur die Gemeinschaft, sondern auch die Liebe zur Natur und zur Fliegerei bestärkte, sondern es in 2025 unbedingt eine Wiederholung mit einem anderen Ausflugsziel im schönen Oberbayern geben sollte.

*Peter Weber*



Die Wandergruppe der LSV Albatros auf ihrem Weg zum Kloster Reutberg. Foto: LSV Albatros

## Fränkischer Ziellandewettbewerb

**Vor einem Jahrzehnt hatten der Aero-Club Fürth und Aero-Club Bamberg den Aufstieg in die 1. Bundesliga zum Anlass genommen, in Ergänzung zur Aufstiegsfeier einen Ziellandewettbewerb durchzuführen.**

Seitdem wird diese Tradition gepflegt, abwechselnd auf den jeweiligen Heimatflugplätzen. Vor ein paar Jahren stieß der Luftsportverein Friesener Warte dazu und seit heuer ist auch der Aero Club Coburg mit von der Partie. Entsprechend trafen sich die Pilotinnen und Piloten auf dem Hochplateau am Rande der fränkischen Schweiz.

Dank der sehr guten Organisation der Gastgeber konnten mit sechs Doppelsitzern im Winden- und F- Schleppbetrieb rund 60 Starts in fünf Stunden durchgeführt werden. Der Sieg in der Einzelwer-

tung ging ebenso wie Platz zwei an den AC Bamberg, über Rang drei freute sich die Friesener Warte. Den erstmals ausgeflogenen Wanderpokal für die beste

Mannschaft sicherte sich das Team vom AC Bamberg.

*Text/Foto: Joachim Pilz*



Die drei Erstplatzierten des fränkischen Ziellandewettbewerbs.

## 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](mailto:info@lvbayern.de), [www.lvbayern.de](http://www.lvbayern.de)

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

### Anzeigenverwaltung:

LVB-Prüforganisation und Wirtschaftsdienst GmbH, [PO@lvbayern.de](mailto:PO@lvbayern.de)

### Verantwortlicher Redakteur:

Herwart Meyer (HM)

### Redaktion:

Harald Görres (HG), Herwart Meyer (HM), Martin Weigert (MW), Frank Dörner (FD), Michael Limmer (ML), Birgit Ostertag (BO)

### Gestaltung und Satz:

© extratour **MEDIA** goertz, Krefeld [www.extratour-media.de](http://www.extratour-media.de)

**Redaktionsschluss für die Ausgabe 1-2025 ist der 03.02.2025.**

## Nachruf

### FSV Neumarkt trauert um Herbert Schmidt

Die Flugsportvereinigung Neumarkt (FSVN) und mit ihr auch die Modellfluggemeinschaft in Bayern trauert um ihr Gründungsmitglied Herbert Schmidt, der Ende August im Alter von 90 Jahren in seiner Heimatstadt Neumarkt verstorben ist.

Mit seiner außergewöhnlichen Leidenschaft und seinem unvergleichlichen Können war Herbert Schmidt für viele Modellflugkolleginnen und -kollegen ein Vorbild. Er war nicht nur ein äußerst talentierter Modellbauer und Pionier der General Aviation, sondern auch ein unermüdlicher Innovator, dessen Schaffenskraft weit über die Grenzen des Hobbys hinausging.

Auch seine sportliche Bilanz ist bemerkenswert: Achtfacher Weltmeister im Modellflug, mehrfacher Europameister und Deutscher Meister, unzählige Siege bei weiteren internationalen und nationalen Wettbewerben. Neben dem Modellfliegen zeichnete ihn aber auch der Bau von Flugmodellen aus, mehr als 220 selbst gebaute Hochleistungs-Modellflugzeuge sind durch seine Kreativität und sein Können entstanden.

Herbert Schmidt war 1950 nicht nur Gründungsmitglied der Modellfluggrup-

pe des Vereins, er war stets ein sympathischer und hilfsbereiter Kamerad, der mit seinem Wissen und Geschick, seinen Ideen und seiner Energie viele junge Menschen inspirieren konnte. Er hat mit seiner Liebe zum Detail und seinem unermüdlichen Einsatz dazu beigetragen, den Modellflug und die Luftfahrt auf ein neues Niveau zu heben. Herbert war ein Mensch, der stets die eigenen Grenzen überschritten hat, um uneigennützig Neues zu schaffen.

Sein Erbe lebt in der Technik, die wir heute verwenden, und in den Herzen derer, die das Glück hatten, mit ihm zu arbeiten und von ihm lernen zu können weiter.

Über und für seinen Verein hat er unter dem Titel "Die Modellbaugruppe der Flugsportvereinigung Neumarkt – 70 Jahre Modellflug" ein Buch erstellt, mit zahlreichen Bildern, Zeitungsausschnitten, Ergebnislisten und Skizzen.

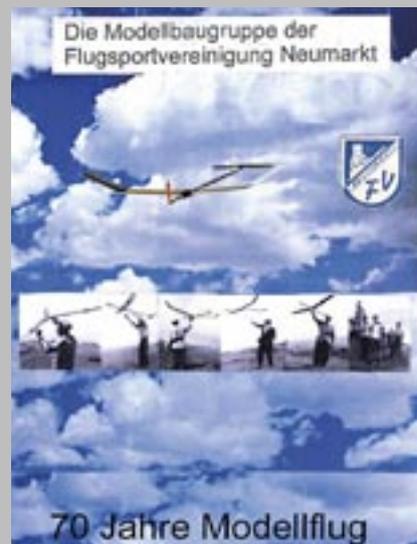
Seine Visionen werden uns weiterhin begleiten, die Flugsportvereinigung Neumarkt wird Herbert Schmidt ein ehrendes Gedenken bewahren.

*Bill Holler*



*Herbert Schmidt, Gründungsmitglied der Modellfluggruppe im FSV Neumarkt.*

*Foto: FSV Neumarkt*



*Die Titelseite der über 100 Seiten umfassenden Zusammenstellung über 70 Jahre Modellflug in Neumarkt.*



# 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.

Monika Thürmer, Rechtsanwältin, Vors. Richterin am Hessischen Verwaltungsgerichtshof a. D.



DBT Rechtsanwaltspartnerschaft mbB, Sonderflughafen Oberpfaffenhofen (EDMO)

