



54./1. Jahrgang

Heft 1/2015

# flugblatt

Vereinsmitteilungen  
des Flugsportvereins Erlangen-Nürnberg

51. Jahrgang

flugblatt

flugblatt

flugblatt

50. Jahrgang

flugblatt

flugblatt

flugblatt

flugblatt

flugblatt

Modellflugkoffer:  
Indoor-Fliegen

3	Bericht 1. Vorsitzender	28	Aktuelles aus der Jugend
5	Der FEN trauert	30	Sunrise Gliding
7	Bericht Jahresmitgliederversammlung	34	Forchheimer Schüler gehen in die Luft
12	Chronologie der Fusion	36	Sommerfluglager 2015
17	Jahresbericht Modellfluggruppe	38	Rock im Hangar
19	Thüringenmeisterschaft Greiz	40	Caipiabend in Friesen
23	Fluglager Lienz 2015	41	Winterfliegen
25	Aussenlandung bei Neustadt (Saale)	43	Bericht aus der Werkstatt
		45	Aktuelles in Kürze
		46	Termine
		47	Impressum

Nach 39 Ausgaben des flugblatts in den letzten 14 Jahren war es mir ein persönliches Anliegen, diese Ausgabe noch einmal zu gestalten. In Form und Aufmachung erinnert es Euch sicher noch sehr an das ‚alte‘ flugblatt, aber es ist natürlich schon das Heft des neuen Flugsportvereins Erlangen-Nürnberg. Aber es wurde sozusagen von der Fusion überrollt, so gibt es auch noch kein offizielles Logo, das ich in das Heft einfügen kann, aber das spielt ja auch keine Rolle.

Jedenfalls ist es für mich Zeit, das flugblatt – oder wie immer es in Zukunft heißen wird – in neue Hände zu legen. Ich sage bewusst ‚neue Hände‘ und nicht ‚jüngere‘: erstens fühle ich mich noch nicht so alt und zweitens dürfen es auch ‚ältere‘ Hände sein: Jemand mit neuen Ideen und frisch motiviert. Durch die Unterstützung unseres jungen Web-Teams (Michael Nissen und Max Breuer) wird es zukünftig sicher leichter, Beiträge für das Heft zu bekommen. An dieser Stelle auch ein herzliches Dankeschön an die jungen Autoren, die so fleißig mit ihren Artikeln und Bildern über die diesjährigen Flugsaison zu diesem Heft beigetragen haben. Vielleicht findet sich ja in Euren Reihen ein Nachfolger oder eine Nachfolgerin?

In diesem Sinne wünsche ich dem künftigen ‚flugblatt‘ alles Gute für die Zukunft und bedanke mich bei allen, die mich die letzten Jahre so treu unterstützt haben.

Eure Barbara

**LIEBE MITGLIEDER DES FLUGSPORTVEREINS  
ERLANGEN-NÜRNBERG,***Klaus Raeder*

die obige Anrede sagt es schon aus:

Letztes Jahr um diese Zeit habe ich noch vom aktuellen Stand und der weiteren Planungen in Sachen Fusion gesprochen. Jetzt ist der Zusammenschluss bereits Realität. Aus dem Fliegerclub Nürnberg (Segelflug) und der Flugsportvereinigung Erlangen wurde der Flugsportverein Erlangen-Nürnberg e.V. (FEN)

Die Eintragung des neuen Vereinsnamens im Vereinsregister und damit die Vollendung der Fusion erfolgte am 20. November 2015.

Ein vereinshistorisches Datum? Ich denke schon, markiert es doch den Beginn eines neuen Abschnitts in der Geschichte der Flieger auf dem Hetzleser Berg.

Obwohl, "Beginn" ist nicht ganz richtig: Das Zusammenleben auf dem Hetzles, ob Flugbetrieb, gesellschaftliches Leben oder Werkstattarbeit ist bereits im Laufe des Jahres 2015 praktisch nahtlos übergegangen von zwei auf einen gemeinsamen Verein. Auch der neu gewählte Vorstand (ziemlich paritätisch zusammengesetzt aus Mitgliedern der beiden "Altvereine") hat seine Arbeit aufgenommen und die noch ausstehenden "Rest"-Arbeiten im Zusammenhang mit der Verschmelzung vom Fusionsteam übernommen.

An dieser Stelle ist es mir ein Anliegen, mich bei allen Mitgliedern zu bedanken: Ohne euer Vertrauen in die Arbeit des Fusionsteams und die überzeugenden Abstimmungen in vielen Versammlungen hätten wir das Vorhaben nicht in so kurzer Zeit bewältigen können.

Besonderer Dank geht an die Mitglieder des Fusionsteams, die ich hier mal namentlich nennen möchte: Heinz Blöching, Thomas Dorn, Barbara Graupner, Peter Lühte, Franz Maier, Bernd Puderbach, Markus Rödel, Ernst Rouschal, Helmut Seißler, Martin und Stefan Vogel. Es hat Spaß gemacht mit euch zu diskutieren und um viele Einzelheiten zu ringen, um dann doch immer Kompromisse gefunden zu haben, ohne die es bei einem Zusammenschluss eben nicht geht.

Mein spezieller Dank geht an Ernst Rouschal, dem damaligen 1. Vorsitzenden des FCN und jetzigen 2. Vorsitzenden unseres Vereins. Es ist wirklich toll, mit Ernst zusammen zu arbeiten und wir beide haben

gemeinsam immer sehr schnell Ideen und Lösungen für alle größeren und kleineren Probleme gefunden und ich bin überzeugt, dass wir auch die noch anstehenden Aufgaben zusammen mit unseren Vorstandskollegen meistern werden.

Ich danke auch den Mitgliedern der Modellfluggruppe, die ja vielleicht nicht so unmittelbar einen Nutzen aus der Fusion sehen mögen, dass ihr uns "Mantragenden", wie ihr immer liebevoll zu uns Segelfliegern sagt, bei allen Abstimmungen die Stange gehalten habt. Das zeugt von einem funktionierenden Verein, wo in erster Linie der Zusammenhalt und die Gesamtheit der Mitglieder zählt.

Für die an Details Interessierten gibt es weiter hinten im Heft eine Chronik des Fusionsprozesses zum Nachlesen.

Ich wünsche euch allen ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr. Vor allem wünsche ich euch viel Gesundheit und lasst uns als neuer Verein ins Jahr 2016 starten, es sind ja bereits viele gemeinsame Aktivitäten geplant.

Euer Klaus Raeder



Am 29. Mai 2015 verstarb im Alter von 87 Jahren unser

## Hans Singer

Unser Hans war am 5. Juni 1950, noch zur Zeit des totalen Flugverbots Gründungsmitglied der „Freunde der Friesener Warte e.V.“, eines unser Vorläufer-Vereine im Segelflug, sicherheitshalber zunächst noch als Wanderverein getarnt.

Die Suche nach einem passenden eigenen Segelfluggelände beschäftigte damals viele Gemüter, allen voran unseren Hans, der als Späher für den mittlerweile in „Fliegerclub Nürnberg e.V.“ fusionierten Verein fleißig unterwegs war. Nach längerem Suchen entdeckte und erprobte er letztlich unseren „Hetzleser Berg“ und darf sicherlich als DER Gründungsvater unseres Sonderlandeplatzes bezeichnet werden.

Auch in den ersten Aufbaujahren hatte er sich unermüdlich engagiert neben seinen Tätigkeiten als Fluglehrer und Schlepppilot. Es gibt wohl nur sehr wenige unter uns, die bis etwa zur Jahrtausendwende in ihrer Ausbildung nicht auch vor ihm in der Schulmaschine saßen.

Er war auch einer der ersten Strecken- und Leistungsflieger im Verein, sowohl im Flachland als auch im Gebirge und Inhaber aller drei Diamanten.

Seine Leistungen für die Fliegerei und den Verein wurden nicht nur intern mehrmals mit Ehrungen honoriert, zuletzt wurde er am 30.4.1999 zum Ehrenmitglied des Fliegerclub ernannt. Auch der LVB hat ihm bereits 1961 die Ehrennadel in Silber und 1965 die Ehrennadel in Gold verliehen. 1982 erhielt er auch die Goldmedaille für Fluglehrer.

Wir werden Hans auf keinen Fall jemals vergessen.

**Vorstand und Mitglieder  
Flugsportverein Erlangen-Nürnberg**



Die Modellfluggruppe trauert um ihren Fliegerkameraden

## Dieter Hillmann



Viel zu früh verstarb Dieter am 9.9.2015 im Alter von 79 Jahren.  
Er war seit 2002 Mitglied der Modellfluggruppe.

Seine Herzlichkeit, seine Hilfsbereitschaft und seine ruhige  
liebenswerte Art wird uns in bester Erinnerung bleiben.

**Vorstand und Mitglieder  
Flugsportverein Erlangen-Nürnberg**

**BERICHT DER JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2015 UND  
DER AUßERORDENTLICHEN MITGLIEDERVERSAMMLUNG***Barbara Graupner und Ernst Rouschal*

Durch die Fusion der Flugsportvereinigung Erlangen und der Segelfluggruppe des Fliegerclub Nürnbergs gab es dieses Jahr zwei Mitgliederversammlungen:

Einmal die ordentliche Mitgliederversammlung der Flugsportvereinigung Erlangen zusammen mit dem Fliegerclub Nürnberg am 24.04.2015, die neben den üblichen Tagesordnungspunkten auch die Abstimmung über die Fusion der beiden Vereine beinhaltete.

Und dann die außerordentliche Mitgliederversammlung am 30.10.2015, die mit der Neuwahl des Vorstands und dem Beschluss einer neuen Satzung die Fusion letztlich abschloss.

Zunächst einmal eine kurze Zusammenfassung der ordentlichen Mitgliederversammlung am 24.04.2015 in der Gaststätte der Spielvereinigung Erlangen:

Anwesend waren neben Mitgliedern des Fliegerclubs Nürnberg – da der FCN wegen der geplanten Fusion zeitgleich seine ordentliche Mitgliederversammlung durchführte – 14 Mitglieder der Modellfluggruppe der Flugsportvereinigung Erlangen und 42 Mitglieder der Segelfluggruppe.

Um 18:50 eröffneten Ernst Rouschal als 1.Vorsitzender des Fliegerclubs Nürnberg und Klaus Raeder als 1. Vorsitzender der Flugsportvereinigung Erlangen zusammen die gemeinsame Jahresmitgliederversammlung.

Zunächst wurden in der ordentlichen Mitgliederversammlung des Fliegerclubs Nürnbergs die obligatorischen Themen abgehandelt:

In der aus juristischen Gründen streng vorgegebenen Tagesordnung wurde zunächst der Jahresabschluss des FCN präsentiert. Ernst Rouschal stellte zunächst die Finanzsituation des Vereins kurz dar sowie die personellen Veränderungen im Vorstand und den Gruppenleitungen. Daran anschließend erfolgte ein Gedenken der Verstorbenen des letzten Jahres. Zusammen mit dem 2.Vorsitzenden ehrte Ernst auch die langjährigen Mitglieder des Vereins für 25, 40 und 50 Jahre Treue. Anschließend berichtete Schatzmeister Thomas Dorn die Einzelheiten des Jahresabschlusses.

Es folgten die Berichte der Gruppenleiter Motorflug (Stefan Lein), Segelflug (Franz Maier) und Modellflug (Georg Körner)

Daran schloss sich der Bericht des Vereinsausschusses durch Robert Wolfrum an sowie der Bericht der Kassenprüfer durch Dieter Ratschmeier, sowie die Entlastung des Vorstandes, die einstimmig erteilt wurde.

Das entscheidende Ergebnis war die weitgehend einstimmige Entscheidung über die Abspaltung der Modellfluggruppe und der Segelfluggruppe Fliegerclub Nürnberg. Dabei gründete die Modellfluggruppe einen neuen Verein (Modellfliegerclub Nürnberger Land e.V., MNL), während sich die Segelfluggruppe zunächst nur vom Fliegerclub Nürnberg abspaltete, um später mit der Flugsportvereinigung Erlangen zu verschmelzen.

Letzter TOP am Ende war dann die Neuwahl des Vorstandes im „neuen“ nunmehr eingruppierten (Motorflug) Fliegerclubs Nürnberg.

Im Rahmen der ordentlichen Mitgliederversammlung der Flugsportvereinigung Erlangen wurden zunächst ebenfalls die obligatorischen Punkte der Tagesordnung erörtert: dem kurzen Bericht des 1. Vorsitzenden Klaus Raeder folgte die knappe Zusammenfassung des Kassenberichts des abwesenden Schatzmeisters Martin Vogel durch Klaus Raeder. Markus Rödel berichtete anschließend als Segelflugreferent der FVE kurz über die unfallfreie Segelflugsaison 2014. Nach Markus Rödel berichtete Günter Meyer als stellvertretender Modellflugreferent der FVE ebenfalls über eine erfolgreiche Saison 2014 mit zahlreichen Wettbewerben. Nach dem Bericht der Referenten verlas Andi Weiß den Bericht der Kassenprüfer und schlug die Entlastung des Vorstandes vor, die auch ohne Gegenstimmen und Enthaltungen beschlossen wurde. Andi Weiß, Uli Schechtel und Dieter Strembski wurden ohne Gegenstimmen und zwei Enthaltungen zu den neuen Kassenprüfern gewählt.

Nachdem diese allgemeinen Tagesordnungspunkte erledigt waren, folgte nun die bereits erwähnte Verschmelzung der Segelfluggruppe des Fliegerclubs Nürnberg mit der Flugsportvereinigung Erlangen. In der geheimen Wahl stimmten von den 54 FVE-Mitgliedern 52 Mitglieder dafür und zwei Mitglieder dagegen.

Zum Schluss wurden noch Dieter Strembski, Günter Meyer, Norbert Hoffmann und Uwe Schleinkofer für 30 Jahre Mitgliedschaft in der Flugsportvereinigung Erlangen geehrt.

Dann die außerordentliche Mitgliederversammlung:

Am 30.10.2015 folgte dann die außerordentliche Mitgliederversammlung, die den Abschluss der Fusion darstellte.



Wieder in der Gaststätte der Spielvereinigung Erlangen fanden sich diesmal 24 Mitglieder der Modellfluggruppe und 64 Mitglieder der Segelfluggruppe ein.

Um 20:00 Uhr eröffnete Klaus Raeder als erster Vorsitzender die Versammlung und erläuterte



die Tagesordnungs- *Gut besucht die außerordentliche Mitgliederversammlung am 30.10.2015*

punkte. Da für die Verabschiedung der Satzung auf jeden Fall der Vereinsname feststehen musste, war dies auch der erste Tagesordnungspunkt.

Mit 61 Stimmen wurde „Flugsportverein Erlangen-Nürnberg e.V.“ zum neuen Vereinsnamen gewählt. Der Vollständigkeit halber noch kurz die Ergebnisse zu den anderen Namensvorschlägen:

„Luftsportverein Erlangen-Nürnberg e.V.“ erhielt 15 Stimmen, „Flugsportclub Erlangen-Nürnberg e.V.“ erhielt 5 Stimmen und für die Beibehaltung des Namens „Namens Flugsportvereinigung Erlangen e.V.“ stimmten immerhin noch 3 Mitglieder. Zwei Mitglieder enthielten sich.

Danach erläuterte Klaus Raeder den Satzungsentwurf, der im Anschluss auch einstimmig angenommen wurde.

Es folgten kurz ein Geschäftsbericht und ein knapper Bericht des Segelflugreferenten bevor es an die Neuwahl des Vorstandes, der allerdings noch auf Basis der alten FVE-Satzung erfolgen musste. Wobei der amtierende Vorstand vorher seinen Rücktritt erklärte.

Zum neuen Vorstand wurden folgende Mitglieder gewählt, wobei einzig für den Posten des Pressereferenten mehrere Kandidaten zur Wahl standen (Herbert Fuehr und Michael Nissen)

1. Vorsitzender: Klaus Raeder
  2. Vorsitzender: Ernst Rouschal
  3. Vorsitzender: Helmut Seißler
- Schriftführerin: Barbara Graupner  
Schatzmeister: Thomas Dorn

Segelflugreferent: Thomas Hanika  
Stellvertretender Segelflugreferent: Martin Rennert  
Modellflugreferent: Bernd Puderbach  
Stellvertretender Modellflugreferent: Günter Meyer  
Schatzmeister der Modellfluggruppe Øystein Karlsen  
Jugendleiter: Max Breuer  
Pressereferent: Herbert Fuehr

Nach der Neuwahl bedankte sich Barbara Graupner als ehemalige 2. Vorsitzende zunächst bei Heinz Blöchinger für 10 Jahre Dienst als Schriftführer, bei Markus Rödel für 16 Jahre Segelflugreferent und natürlich - last but not least – bei Martin Vogel für 25 Jahre Schatzmeister (und gute Seele) der Flugsportvereinigung Erlangen e.V.

Zusätzlich zum Vorstand gibt es in der neuen Satzung noch einen sogenannten Vereinsausschuss, bestehend aus fünf Personen, die in Konfliktfällen im Verein als vorstandsunabhängiges Organ moderierend und schlichtend tätig werden können. Zwar wäre dessen Wahl in dieser Mitgliederversammlung laut alter Satzung nicht notwendig gewesen, aber es erschien dem Vorstand sinnvoll, dieses Gremium vorab aus der ehemaligen Satzung des Fliegerclubs Nürnberg zu übernehmen. Da sich aus der Versammlung keine weiteren Kandidaten meldeten, wurde die vom Vorstand vorgestellte Kandidatenliste von der Mitgliederversammlung angenommen. Damit wurden folgende Ausschussmitglieder berufen: Robert Wolfrum (SF), Franjo Ivanic (SF), Bernhard Hochmuth (SF), Wolfgang Schröder (MF), Winfried Hofmann (MF).

Der letzte Tagesordnungspunkt war schließlich die Vorstellung des neuen Vereinslogos. Allerdings stieß diese mehrheitlich auf Ablehnung



*Barbara Graupner bedankt sich bei Martin Vogel für 25 Jahre Dienst als Schatzmeister*

und nach zum Teil sehr leidenschaftlicher Diskussion einigte man sich darauf, dass der Vorstand die Grafikerin um einen neuen Entwurf bitten sollte. Das Logo sollte nach Ansicht vieler Mitglieder kein konkretes Flugzeug sondern eher eine stilisierte Darstellung eines Flugobjektes darstellen, vergleichbar mit dem ehemaligen Logo der Flugsportvereinigung Erlangen mit der Darstellung von Schwingen.

Mit dieser Diskussion endete die erste Versammlung des fusionierten Vereins um 22:35 Uhr.



*Wenn auch meistens breite Zustimmung herrschte wie auf dem Bild - leider nicht beim Logo*

Ihr Erlanger Fachgeschäft für  
**hochwertige**  
 +  
**exclusive TV-Geräte**  
 Radio GmbH  
**FISCHER**  
**TV-VIDEO-HIFI-SAT** seit 75 Jahren

www.Radio-Fischer-GmbH.de

## CHRONOLOGIE GROßER VERÄNDERUNGEN BEI FVE UND FCN

*Klaus Raeder*

- Jahre vorher Seit vielen Jahren gab es immer wieder vorsichtige Anstöße einzelner Mitglieder, über einen Zusammenschluss der beiden Segelfluggruppen nachzudenken, es aber blieb bei den Denkanstößen.
- Frühjahr 2012 Fluglager in Südbayern: Der gastgebende Verein hat eine Fusion unter ähnlichen Randbedingungen vor kurzer Zeit erfolgreich gemeistert. Die Idee der Fusion auf dem Hetzleser Berg lässt mich nicht mehr los.
- Herbst 2013 Beim Flugplatzfest anlässlich des 50jährigen Jubiläums des Hetzleser Berges gab es erste Gespräche und Ideen zwischen Ernst Rouschal und mir in Sachen Zusammenschluss. Das erfolgreich gemeinsam organisierte Fest gab uns Hoffnung in Richtung Fusion.
- 12/2013 Erster Informationsaustausch mit Vorstandsmitgliedern des Dachverbandes LVB in München. Wir bekommen Unterstützung für das Projekt zugesagt. Erfahrung mit anderen Fusionen bei Flugsportvereinen in Bayern: Dauer mindestens 2 Jahre.
- 02/2014 Vorstellung der Idee in den Vorständen beider Vereine: Einmütige Zustimmung. Informationsschreiben an die Mitglieder beider Vereine werden versandt.
- Fühjahr 2014 Jahreshauptversammlung der FVE, Gruppenversammlung der Sportgruppen beider Vereine mit Informationen für die Idee der Fusion. Bei den Mitgliedern besteht ein positives Meinungsbild für das Projekt.
- 04/2014 Erste Kontaktaufnahme mit der örtlichen Luftfahrtbehörde bezüglich Änderungen in der Flugplatzzulassung und anderer rechtlicher Fragen.
- 05/2014 Jahreshauptversammlung des FCN: Grundsätzlich besteht eine breite Zustimmung zu den Fusionsplänen. Wegen der komplexen Vereinsstruktur des FCN werden verschiedene Modelle diskutiert.

- 06/2014 Bildung eines Fusions-Teams bestehend aus den Vorstandsmitgliedern beider Vereine. Erste Kontaktaufnahme mit dem zuständigen Notariat. Erste Strukturen des Zusammenschlusses werden entworfen. Ab jetzt finden möglichst immer gemeinsame Sitzungen beider Vorstände statt.
- 06/2014 Erste gemeinsame Versammlung beider Segelfluggruppen mit umfassender Information über den Stand des Projektes. Aufstellung eines groben Zeitplans.
- 07/2014 Start eines Ideen-Wettbewerbs für einen neuen Vereinsnamen nach der Fusion.  
Mehrere Sitzungen beim Notar und in den Vorständen: Es zeichnet sich ab, nach welchem rechtlichen Modell die Fusion erfolgen kann.  
1. Treffen des Fusions-Teams: Wichtiges Thema ist die Entwicklung einer gemeinsamen Beitragsstruktur.
- 08/2014 Suche nach einer neuen Verwaltungssoftware, die möglichst viele unserer Anforderungen erfüllt. Wichtig ist die Integration der Flugdatenerfassung auf dem Flugplatz.  
Erste Tests mit der Software "Vereinsflieger".  
Weitere Sitzungen des Teams in Sachen Finanzen.
- 09/2014 Erste Entscheidungen: Modellflieger des FCN wollen nach Abspaltung vom FCN einen eigenen Verein gründen. Somit verbleibt nach der Fusion der Segelfluggruppe mit der FVE die Motorfluggruppe als FCN bestehen. Notartermin mit wichtigen Hinweisen für die Organisation der Mitgliederversammlungen.
- 10/2014 Weitere Treffs des Fusions-Teams, es geht immer noch ums Geld, aber Lösungen zeichnen sich ab.  
Zweite gemeinsame Versammlung der beiden Segelfluggruppen. Information und Diskussion über die im Team erarbeiteten Vorschläge.  
Auswertung des Ideenwettbewerbs für einen neuen Vereinsnamen. Neben ausgefallenen Ideen kristallisiert sich ein Trend heraus: Der neue Verein wird ziemlich

- sicher den Zusatz "Erlangen-Nürnberg" tragen.
- 11/2014 Festlegung weiterer Regelungen bezüglich Beiträgen, Fluggebühren und Arbeitsleistungen. Gruppenversammlung der FVE-Modellfluggruppe mit Infos über den aktuellen Stand. Die Modellflieger haben zwar keinen unmittelbaren Nutzen der Fusion, sehen aber trotzdem die Vorteile eines vergrößerten Vereins.
- 11/2014 6. Meeting des Fusionssteams: Festlegung eines konkreten Zeitplans für den Fusionsprozess: Auf ordentlichen Mitgliederversammlungen von FVE und FCN im Frühjahr 2015 sollen die notwendigen Entscheidungen gefällt werden.  
Fusions-Stichtag für die wirtschaftliche Verschmelzung soll dann rückwirkend der 01. Januar 2015 sein.
- 12/2014 Treffen bei den zuständigen Steuerberatern: Erstellung der Jahresabschlüsse, Erörterung von Fragen in Bezug auf Gemeinnützigkeit und Vereinssteuern.  
Zweiter Termin beim LVB: Beratung über den konkreten Ablauf der Fusion: Pachtverträge, Platzgenehmigungen, Umstellung der Mitgliederverwaltung.
- 12/2014 Notartermin: Konkrete Planung der Mitgliederversammlungen, Modalitäten bei den Abstimmungen, Formulierung der Fusionsverträge.  
Entscheidung für die neue Software "Vereinsflieger", sie soll bereits im Januar 2015 in Betrieb gehen.
- 01/2015 8. Sitzung des Fusions-Teams: Abschließende Beratung und Beschlüsse in Sachen Gebühren und Flugzeugversicherungen.  
Info-Schreiben an alle Mitglieder zum Stand der Dinge.
- 02/2015 Erstellung der Vermögensaufstellungen beider Vereine. Zusammenstellung der vorgeschriebenen Berichte, Verträge, Listen usw. zur Information der Mitglieder.  
Erstellung eines ersten Satzungsentwurfes für den fusionierten Verein.
- 03/2015 Gruppenversammlungen von FVE und FCN mit

- abschließender Information der Mitglieder über Fusionsvertrag, Beitragsstruktur, Zeitplan usw.  
Probeabstimmungen verlaufen erfolgreich.
- 03/2015 Einladung zu den Mitgliederversammlungen von FVE und FCN, die gemeinsam in einem Versammlungs-Saal stattfinden sollen.
- 24.04.2015 Mitgliederversammlung zu Abspaltung und Fusion der FCN-Segelfluggruppe und Neugründung der ehemaligen FCN-Modellflieger.  
Zustimmung zur Fusion in beiden Vereinen mit jeweils 96 % JA-Stimmen.
- 05/ 2015 Ab sofort können die Mitglieder beider "Ex-Vereine" den gesamten Flugzeugpark nutzen.
- 05/2015 Ideenfindung für ein neues Vereinslogo in Zusammenarbeit mit einem Grafikbüro.  
Weitere Sitzungen des Fusions-Teams: Diskussion des Satzungsentwurfes und weiterer Detailfragen zu Abrechnung, Mitgliederverwaltung usw.
- 14./22.07.2015 Eintragungen der Fusion in den Vereinsregistern der zuständigen Gerichte. Somit ist der Zusammenschluss rechtsgültig.
- 07-08/2015 13. Meeting des Fusionsteams: Beschluss über Satzungsentwurf, Vorschläge neuer Vereinsname, aktueller Stand der Logo-Entwicklung
- 09/2015 Einladung zur außerordentlichen Mitgliederversammlung mit folgender Tagesordnung: Entscheidung über neuen Vereinsname, neue Satzung und Vorstandswahl
- 30.10.2015 Außerordentliche Mitgliederversammlung:  
Neuer Name des Vereins:  
Flugsportverein Erlangen-Nürnberg e.V.  
Beschlussfassung über neue Satzung: Einstimmig  
Wahl eines neuen Vorstandes des FEN.  
Das vorgeschlagene neue Logo des Vereins fand allerdings keine überwiegende Zustimmung. Auftrag der

Versammlung: Neue Entwürfe erarbeiten.  
ab 11/2015 Abarbeitung vieler weiterer notwendiger Punkte im Rahmen der Fusion durch den neuen Vorstand: Harmonisierung der Mitgliedsabrechnungen und der Buchhaltung, Benachrichtigung von Verbänden und Behörden, Adressänderungen bei Firmen und Partnern, Änderung der Flugzeug- und Fahrzeugzulassungen, Umschreibung von Grundstücken usw.

Und nicht zuletzt: Findung unseres neuen Vereins-Logos:  
Folgende Varianten stehen zur Zeit zur Auswahl:





**JAHRESBERICHT AUS DER MODELFLUGGRUPPE***Michael Klotz*

Nachdem im letzten Jahr die 50-Jahrfeier für viel Aktivität in der Modellfluggruppe gesorgt hatte, ging es in diesem Jahr bedeutend ruhiger zu. Im Frühjahr stand die Wiederherstellung der Startbahnen in Pinzberg und Marloffstein auf dem Programm. Erstmals wurde hierzu eine Straßenwalze angemietet, die mit ihrem Gewicht von 7,5 Tonnen für wunderbar ebene Bahnen sorgte, auf denen auch kleinere Flugmodelle bei Starts und Landungen gut zurecht kamen. Leider verursachte die große Trockenheit und Hitze im Sommer aber vor allem auf der Marloffsteiner Bahn die Bildung von breiten Erdspalten, die den Fahrwerken der Modelle gefährlich werden konnten. Die Bahn war so nur noch im östlichen Teil nutzbar. Nach einigem Disput über die Frage, ob sich die Risse im Herbst und Winter von selbst schließen würden und man so einfach zuwarten solle, wurde letztendlich beschlossen, zumindest die größeren Risse mit Sand zu verfüllen. Der Verlauf des Winters wird zeigen, ob sich die übrigen Risse von selbst schließen; andernfalls muss im Frühjahr nachgearbeitet werden.



Im Mai folgte der Vorstand einer Aufforderung des Luftamtes und bat in einem Schreiben alle Mitglieder der Modellfluggruppe, die Kenntnisnahme der auf der Vereinshomepage einsehbaren Aufstiegsgenehmigungen für die Gelände in Marloffstein und Pinzberg zu bestätigen. Gleichzeitig wurde auch nochmals um eine Bestätigung der Kenntnisnahme der Platzordnungen sowie die Erlaubnis zu

Veröffentlichung von personenbezogenen Fotos in den Veröffentlichungsorganen des Vereins gebeten. Die meisten Mitglieder zeigten sich hier kooperativ, so dass dem Vorstand zum Stichtag Mitte Juni ein Großteil der benötigten Bestätigungen vorlag.

Das traditionelle Sonnwendfeuer am Pinzberger Gelände war dieses Jahr bedauerlicherweise nur wenig besucht. Das Wetter war trocken aber kühl (die Hitzewellen des Juli und August lagen noch vor uns), so dass das Feuer schon relativ früh entfacht wurde. Umso mehr Zuspruch

konnten die Flugwettbewerbe im Juli verbuchen. Neben dem bei uns ja schon traditionellen F3B-Stadtpokal fand erstmals ein F5J-Wettbewerb statt, bei dem Elektrosegler eingesetzt werden. 35 Teilnehmer aus ganz Bayern zeugen von der Beliebtheit dieses Wettbewerbs. In den LVB-Luftspornachrichten



hatte ich ja bereits darüber berichtet. Den Veranstaltern, Klaus Bungeroth und Christian Karbacher, sowie allen an der Organisation beteiligten Mitgliedern sei an dieser Stelle nochmals für ihr Engagement gedankt.

Ein im Jahresverlauf mehrfach diskutiertes Thema war die Jugendarbeit. Fernziel ist dabei die Bildung einer Jugendgruppe, doch muss hierfür zunächst eine „kritische Masse“ an Jugendlichen geschaffen werden, die sich aktiv und regelmäßig im Verein engagieren. Eine Rolle spielen dabei sicherlich die zwei Veranstaltungen des „Ferienfliegens“, die auch dieses Jahr wieder gut besucht waren, und zeigen, dass prinzipiell auch bei den Jugendlichen Interesse am Modellflug besteht. Dieses Interesse muss allerdings kanalisiert und verstetigt werden. Ein erster Schritt hierfür ist ein Lehrer-Schüler-Programm, in dem die (nicht nur) jugendlichen Fluganfänger über einzelne Veranstaltungen wie das Ferienfliegen hinaus von einem Vereinspiloten betreut und in die Grundlagen des Modellflugs eingeführt werden sollen. Sowohl Ralf Kowalski als auch ich hatten in diesem Jahr bereits Flugschüler, die auch inzwischen in den Verein eingetreten sind. Auch hat der Verein für Schulungszwecke einen Easy Glider mit zwei Sendern (Mode1) zum Lehrer-Schülerbetrieb angeschafft. Wenn sich der Schulungsbetrieb – auch mit weiteren Lehrern – verstetigt, wäre die Anschaffung eines Mode2-Sets zu überlegen. Weitere Schritte, wie etwa eine Werbeveranstaltung in Erlangen mit Schockflyern, sind angedacht, aber noch nicht konkretisiert. Vielleicht reifen die Pläne ja über den Winter, so dass wir im kommenden Jahr etwas auf die Beine stellen können.

**THÜRINGENMEISTERSCHAFT IN GREIZ***Sebastian Hausleider*

Vom 06.08. bis 16.08.2015 fand am Flugplatz Greiz-Obergrochlitz die 24. Thüringer Landesmeisterschaft im Strecken-Segelflug statt. Von den insgesamt drei FEN-Piloten, die ursprünglich an dem Wettbewerb teilnehmen wollten blieb arbeits- und verletzungsbedingt nur ich übrig, was dem Spaß aber absolut keinen Abbruch tat. Vor Ort wurde ich nämlich wärmstens in die Truppe von Klaus-Peter aufgenommen. Es stand ein Küchenzelt mit Herd und Zapfanlage(!) zur Verfügung, morgens wurden frische Brötchen geholt und abends wurde stets köstliches Essen serviert. Für die Verpflegung war also Bestens gesorgt. Sogar Verstärkung aus Franken reiste für einige Tage an. Barny, Klaus Raeder und Heiner kamen für ein paar Tage zu Besuch und genossen sonniges Wetter und Wettbewerbsflair.



*Das Startfeld mit insgesamt 41 Flugzeugen*

Wegen der hohen Temperaturen am ersten Wettbewerbstag hatten die Wilgas bereits mit den vergleichsweise leichten Flugzeugen der Clubklasse sichtbare Probleme in die Luft zu kommen. Da in meiner Wertungsklasse (Allgemeine Klasse) die deutlich schwereren Flugzeuge antraten, wurde diese aus Sicherheitsgründen neutralisiert. Mit meinem leichten Discus durfte ich aber dann doch noch starten und hatte so die Gelegenheit die bereits ausgeschriebene Strecke als freies Training zu fliegen.

Auch an den folgenden Wettbewerbstagen war es unglaublich heiß, so dass sich nur an zwei weiteren Tagen streckenflugtaugliche Thermik entwickeln konnte. An den anderen Tagen wurden gegen 12:00 Uhr optimistisch zunächst 40 Flugzeuge am Start aufgebaut, bevor gegen 13:00 Uhr ein Wettervogel (meistens ein eigenstartfähiger Segler) startet und die Umgebung nach Thermik absuchte. Dieser landete nach 2 Stunden vergeblichen Suchens wieder erschöpft am Platz, woraufhin

die 40 Flugzeuge wieder allesamt aufgeräumt wurden. Diese Prozedur wiederholte sich tatsächlich an sechs der zehn Wettbewerbstage. Die Stimmung unter den Piloten bleibt dennoch hervorragend, denn auch im Schatten der Flächen lässt sich die Zeit mit Müsliriegeln und Fliegergeschichten wunderbar verbringen.

### 1. WERTUNGSTAG

Bei wieder mal sehr zweifelhaftem Wetter (alles blau) werden die Flieger der Allgemeinen Klasse im Startfeld ganz vorne aufgebaut. Ausgeschrieben ist eine racing task mit 210 km (Hof - Auerbach - Kronach – Greiz). Ich starte als Fünfter und höre



*Barry mit dem Startkontrollpunkt der Wettbewerbsleitung*

kurz nach dem Ausklinken, dass sich die ersten beiden Flugzeuge schon wieder zur Landung melden. Sehr gut, denn wenn es mir auch gleich so gehen sollte, bin ich zumindest nicht der Einzige... In sehr mäßigem Steigen kann ich mich zwar irgendwie oben halten, sehe aber von den anderen Fliegern keinen. 30 Minuten nachdem das Startband eröffnet wurde, fliege ich bei 1700m MSL alleine ab. Erst auf dem Weg zur ersten Wende bei Hof komme ich mit 2600m MSL in Höhen, die die anderen bereits vor der Startlinie hatten. Der Himmel bleibt den ganzen Tag über fast ausnahmslos blau und ausgerechnet die einzigen Wolken, die mich vom Kurs zur dritten Wende ablenken, bringen kein Steigen, sodass ich nochmals Zeit verliere. Am Ende des Tags bin ich zwar langsamster, aber nicht letzter. Drei Teilnehmer sind nach dem F-Schlepp abgesoffen und waren der Meinung, dass das Wetter keinen Neustart rechtfertigt. Ein Teilnehmer flog 20 km in Richtung erster Wende und drehte dann wieder um. In der Tageswertung komme ich damit auf Platz 10 von 14.

### 2. WERTUNGSTAG

Auch am zweiten Wertungstag startet die Allgemeine Klasse wieder als erstes. Aufgabe ist dieses Mal eine AAT (assigned area task) nach Adorf - Großrückerswalde - Hof und wieder zurück nach Greiz. Zusammen mit einem Duo Discus aus Jena warte ich noch 15 Minuten hinter der Startlinie, bevor ich den Jenaern Richtung Adorf stumpf hinterherfliege. Nach der Wende entscheiden wir uns für zwei unterschiedliche Wolken

woraufhin ich den Duo aus den Augen verliere. Wenig später kann ich die Wettbewerbskennzeichen von zwei Piloten aus unserer Gruppe erkennen. Ich wechsele auf ihre Bordfrequenz und kann knapp die Hälfte



*In der Nähe von Hof*

der Aufgabe mit ihnen zusammen fliegen, bevor sie mich doch abhängen. Im Endanflug nach Greiz sind wir vier Flugzeuge die auf fast gleicher Höhe nebeneinander zurück zum Platz heizen. Ein tolles Bild. Als ich nach der Landung gerade den Discus zurück zum Hänger schiebe, meldet sich auch der Duo aus Jena an der Position. In der zweiten Tageswertung komme ich mit einem Schnitt von 90 km/h auf Platz 11 von 14. In der Gesamtwertung lande ich damit auf Platz 9 und somit im hinteren Mittelfeld.

Obwohl es für mich nur drei fliegbare Tage gab, war es doch eine tolle Zeit in Greiz. Auch während der Zeit am Boden war es durch die netten Leute nie langweilig. Fliegen unter Wettbewerbsbedingung ist ein echtes Erlebnis und hat mir viel Spaß gemacht. Interessierten sei an dieser Stelle die Thüringen Meisterschaft als Einsteigerwettbewerb wärmstens empfohlen. Für mich geht es jedenfalls nächstes Jahr mit der selben Truppe zur Streckenflugwoche nach Riesa-Canitz.



### FLUGLAGER IN LIENZ

*Thomas Hanika*

In den ersten beiden Maiwochen 2015 haben wir das traditionelle Pfingstfluglager in Lienz Osttirol abgehalten. Zwei Duo Discus und eine LS4 und die DG der Haltergemeinschaft Türk, Teichmann und Frese waren dabei. Also kurz gesagt die üblichen Verdächtigen.

Das Wetter war durchwachsen. Eine Eigenschaft, die man in seinen Planungen immer im Hinterkopf behalten muss. Also war Wandern angesagt oder auch mal einen Start mit der LS4 von ca. 1h. Nix besonderes, einfach mal wieder eine Auffrischung zur Umgebungsorientierung.

Dann gab es am Do. den 7. Mai eine etwas bessere Wetterprognose, also auf-auf, auf den Platz. Ich bin wieder für die LS4 vorgesehen. Da ich vor hatte, etwas länger zu fliegen, habe ich mich auch schön warm eingepackt. Die Sauerstoff-Ausrüstung habe ich auch zurecht gelegt. Wenn schon denn schon... ich wurde dabei von meinen "Gollechen" belächelt... der Thomas wieder...

So sieht es aus, leicht erkennbar die Skyboots, Überziehschuhe, eine Art Schlafsack für Beine und Füße ;), eine dicke Daunenjacke, Sauerstoff in die Nase und "a freindlichs Gsichd", ... und "a guds Wedda"



So ging es an den Start. Über dem Zettersfeld habe ich ausgeklinkt, allerdings war die Entscheidung nicht optimal, also bin noch zur Raneralm vorgeflogen. Da gings dann rauf. Tja, was machen wir nun, also gut der Klassiker. Schauen wir mal am Großglockner vorbei. Der Einstieg ging für gewöhnlich über das Iseltal und dem Kalsertal. Hier habe ich unter Berücksichtigung von leichtem Hangwind mit Thermikeinlage an den Großglockner heran getastet. Vor dem Großglockner habe ich mit Hangwind den Gipfel erreicht.

Weiter im Westen vom Großglockner ist eine steile Abbruchkante, da konnte ich im schwachen Hangwind weiter steigen. So habe ich den Großglockner überstiegen. Der Duo Discus mit dem Gebirgsjäger war auch dabei. (Erfahrene Gebirgsflieger halt... Namen nenne ich auf Grund des Datenschutzes nicht)

Wenn man längere Zeit an einem Ort verweilt, gelüftet es nach einem Ortswechsel. Was bietet sich an?!?! Großvenediger. Also auf zu neuen Ufern .. ähem Hängen. Auf halbem Weg gab es tatsächlich einen Rotor, der mich zunächst (nicht zu heftig) durchschüttelte. Vor dem Rotor ging es zunächst zügig, dann aber etwas schwächer nochmal auf knapp 5000m. Die Aussicht ist auch nicht zu verachten, bei dieser Höhe.

Das Großvenedigermassiv.

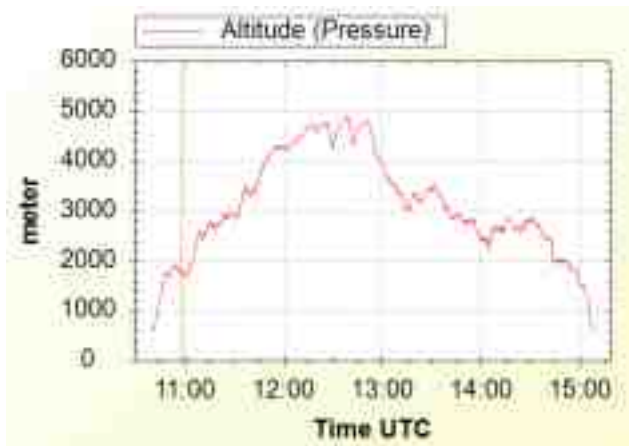


Bei dieser Höhe kann man erst mal genüsslich die Höhe abgleiten. So



bin ich Richtung Südtirol geflogen und über das Pustertal wieder zurück zum Platz.

Ein solcher Flug ist die Kür eines Gebirgsfluglagers. Gerne wieder.





## AUSSENLANDUNG BEI NEUSTADT (SAALE)

*Max Breuer*

Es war der 18.04.2015 und die Schlagzeile des Segelflugwetterberichts prophezeite „sehr gute Wolkenthermik“. Von dieser Vorhersage motiviert, brach ich schon um 6 Uhr 30 zuhause auf, um „Die Waffe“ (LS-8) fertig zu machen und an den Start zu schieben.

Aufgrund der guten Vorhersage nahm ich mir ein FAI Dreieck von 800 Kilometer vor. Da 9 Stunden nutzbare Thermik vorhergesagt waren, brauchte ich einen Schnitt von ca. 90 km/h. Der Start erfolgte schließlich um 9 Uhr 20 Ortszeit. In der Luft stellte ich fest, dass die Thermik schon mäßig bis gut, mit Steigwerten um die 2,5 Meter, war – Mist, schon wieder zu spät losgeflogen :).

Nur die Basis war mit 1400 bis 1500 Meter über dem Meeresspiegel noch ein bisschen dürrtig.

Um eine realistische Chance auf ein erfolgreiches Abschließen der von mir vorgenommenen Aufgabe zu haben, gab ich von Anfang an ordentlich Gas. Das bedeutete nur Bärte über 2m/s annehmen und ordentlich Vorfliegen.

Mit dieser Strategie ging es für diese Uhrzeit erstaunlich schnell voran. Das erste Mal war ich 10 Kilometer nördlich Bamberg etwas tiefer (350 – 400 m über Grund), konnte aber an einem mit schwarzen Planen abgedeckten Acker mit dem bisher besten Steigen von 3,5 Metern wieder Höhe tanken.



Diese Höhe nutzte ich um über die Hassberge in Richtung des ersten Wendepunktes Bad Neustadt Saale zu fliegen. Hierbei kam ich abermals etwas tiefer (ca. 500 Meter über Grund). Rettung war hier ein Steinbruch auf dem Sonne und Wind günstig standen.

Die Thermik war so gut, dass ich beschloss sie bis



kurz unter die Wolkenuntergrenze auszunutzen. Der restliche Flugverlauf glich einem Trauerspiel: Ich glitt nur noch die über dem Steinbruch gewonnene Höhe bis zum Acker kurz vor der ersten Wende ab. In ca. 500 Metern Höhe begann ich mit der genaueren Inspizierung potenziell geeigneter

Landefelder. Nach kurzem Suchen konnte ich ein geeignetes Feld ausmachen: Es verfügte über einen freien Anflug über ein davorliegendes Feld, hatte einen Feldweg, der augenscheinlich auch für ein Auto mit einem Flugzeughänger befahrbar war, lag exakt gegen die Windrichtung und sah von der Oberfläche eben aus. In etwa 150 Metern über Grund flog ich an die Position und begann mit dem Landeanflug.

Die Landung verlief ohne besondere Vorkommnisse. Ich schaffte es sogar noch ca. 50 Meter neben dem aus der Luft gesehenem Feldweg zu landen, um das Rückholen so zu erleichtern. Als ich jedoch ausstieg und mich ärgerte, schon so früh auf dem Acker zu sitzen (es war exakt 10 Uhr 20), stellte ich fest, dass der Feldweg wohl nie mit einem normalen Auto und schon gar nicht mit Anhänger befahren werden konnte.

Zu meinem Glück hatte ein Jäger meine Landung beobachtet und fuhr mich, nachdem ich meine Aussenlandung gemeldet und sich die Rückholer auf den Weg gemacht hatten, zum nächsten Bauernhof.



Dort saß ich dann bei bestem Wetter und trank Kaffee.

Besonders ärgerlich war die Tatsache, dass ich nur 5 km vom nächsten Flugplatz entfernt auf dem Acker niedergegangen war. Das bedeutet fünf Kilometer mehr hätten mir und vor allem den beiden Rückholern viel Arbeit erspart. Ein weiterer glücklicher Umstand war, dass der Bauer sich bereiterklärte, den Anhänger über den gesamten Acker direkt zum Flugzeug zu ziehen. Wie schon gesagt: Mit einem normalen Auto wäre das nicht zu schaffen gewesen. Nach dieser Hilfestellung gab es für den freundlichen Jungbauern monetäre Zuschüsse in Höhe von zwei Kästen Bier.

Der Rest geschah schnell und routiniert: Flugzeug zerlegen und ab in den Hänger. Dann machten wir uns auf den zweistündigen Rückweg.

An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich bei meinen beiden Rückholern (Markus Mayr und Wolfgang Engel) bedanken, die sich trotz des grandiosen Wetters ins Auto setzten, um mich und den Flieger vom Acker zu bergen.

Fazit:

Das nächste mal die Sache langsamer angehen lassen.

=> wäre ich nicht auf dem Acker gelandet, wären locker 600 km drin gewesen.

Und vor allem vor dem Losfliegen um einen Rückholer kümmern;)



### AKTUELLES AUS DER JUGEND

*Max Breuer*

Die aktuelle Situation in der Jugend lässt sich eigentlich sehr kurz und einfach zusammenfassen: Es brummt!!

Die Jugendgruppe ist in den letzten zwei Jahren auf die beachtlich Anzahl von elf (aktiven) Jugendlichen gestiegen. Das ist mit Abstand die höchste Zahl seit ich am Flugplatz bin (7 Jahre).



*v.l. Ronja Wabnitz, Max Breuer, Simon Sendler, Sebastian Graupner, Felix Schwab, Max Sonneck, Michael Nissen, Patrick Rasvanta, Niklas Escherich, Ben Paulsen*

Schon allein die Anwesenheit dieser Jungflieger reicht aus, um den Flugbetrieb merklich zu beleben. So muss man sich zum Beispiel keine Sorgen machen, dass die Windenseile nicht zurückgeholt werden oder Flugzeuge all zu lange auf unseren Porsche warten müssen. Denn alles was motorisiert ist, steht hoch im Kurs. Man muss nur hin und wieder aufpassen, dass mit genannten Fahrzeugen nicht zu viel Blödsinn getrieben wird :).

Ein weiterer Punkt, an dem die aktive Jugendgruppe bemerkbar ist, sind

die gemeinsamen Aktionen die wir dieses Jahr gestartet haben. Da waren zum einen die beiden alljährlichen Fluglager, Rock im Hangar, Caipiabend auf der Warte, Sunrisefliegen und eine Schulaktion mit dem Gymnasium Forchheim.

An dieser Stelle möchte ich mich auch ganz herzlich bei Rabbi bedanken, der bei Rock im Hangar und beim Caipiabend die Aufsichtspflicht für die anwesenden Jugendlichen übernahm und stets dafür sorgte, dass dem Jugendschutzgesetz genüge getan wurde.

Wir hatten dieses Jahr auch in Sachen Ausbildung einige Erfolge zu vermelden:

- Felix Schwab und Max Sonneck machten ihre A-Prüfung
- Max Sonneck hat auch auf den Jeans-Astir umgeschult
- Michael Nissen machte seinen Allein- und 150-Kilometer-Flug auf dem Rentnerjet (AC)
- Sogar Simon Sendler bestand auf Anhieb seine praktische Prüfung und darf sich somit Pilot nennen.

Auch an der Spitze der Jugendgruppe hat sich etwas getan: Bei Stefan hat das Alter zugeschlagen, laut Satzung durfte er nicht noch einmal zum Jugendleiter gewählt werden. Seit November diesen Jahres bin ich der neue Jugendleiter der Segelfluggruppe.

Zum Schluss bleibt mir eigentlich nur noch zu sagen, dass die Saison 2015 eine sehr lustige und schöne Saison war und ich mich jetzt schon auf das nächste Frühjahr freue.

Bis dahin eine schöne Winterpause!



### SUNRISE GLIDING AM 5.7.15

*Felix Schwab und Simon Sendler*

36 Grad Celsius im Schatten lassen viele Menschen unserer Breitengrade an Abkühlung am Badesee oder im Freibad denken. Trotz solcher Prognosen ließen sich einige Flugschüler, Scheinpiloten und Fluglehrer nicht vom Fliegen abhalten. Nach dem Motto „der frühe Vogel fängt den Wurm“ trafen sich um 2:20 Uhr UTC (4:20 Uhr Ortszeit) vier Flugschüler (Simon Sendler, Patrick Rasvanta, Maximilian Sonneck und Felix Schwab) vor den Hallen des Flugplatzes und begannen mit dem Scheinpiloten Max Breuer die ersten Doppelsitzer heraus zu schieben.

So startete bereits um 3:15 Uhr UTC (5:15 Uhr Ortszeit) bei verhältnismäßig angenehmen 25 Grad Celsius der erste F-Schlepp (Max Breuer & Patrick Rasvanta) in Richtung Sonnenaufgang. Zunächst standen hierbei Videoaufnahmen von mehreren Kameras, welche auf den Tragflächen der Schuldoppelsitzer befestigt waren im Vordergrund. Die zusammengeschnittenen Videos können auf dem YouTube Kanal des Flugplatzes in einer Playlist der Luftlummelz – der Jugendgruppe des Flugplatzes Hetzleser Berg hier:



*Max Breuer mit Patric Raswanta im TwinAstir III und Felix Schwab (stehend)*

[https://www.youtube.com/watch?v=4xXOG16\\_B-0](https://www.youtube.com/watch?v=4xXOG16_B-0)

angesehen werden. Schließlich startete kurz darauf der nächste Doppelsitzer (Felix Schwab & Harald Graupner) per F-Schlepp (Klaus-Peter Voigt) in äußerst ruhige Luftmassen. Da es bei solchen Voraussetzungen nahezu unmöglich ist Aufwinde zu finden, kamen beide Doppelsitzer nach etwa 20 Minuten zur Landung über die Piste 26



(Gegenlandung, da wenig Wind).

Thomas Hanika und Maximilian Sonneck starteten mit dem Ultraleichtflugzeug (UL) ebenfalls, um den Sonnenaufgang mit Kameras festzuhalten. Nachdem die Sonne aufgegangen war und die Temperaturen auf dem Flugplatz rasch steigen ließ, wurde gegen 5:00 Uhr UTC (7:00 Uhr Ortszeit) die Winde

aufgebaut, welche einen Schulungsbetrieb zuließ. Trotz geringer Ausklinkhöhen (meist nur 220-250 m) waren die Bedingungen durch ruhige Luftmassen für Schüler, die noch eher am Anfang ihrer Ausbildung zum

Segelflugzeugpiloten stehen, gut geeignet, um das Starten und Landen zu üben. Der Windenfahrer Max Breuer beförderte an diesem Morgen siebenmal ein Segelflugzeug in den morgendlichen Sommerhimmel.

Um 6:16 Uhr UTC (8:16 Uhr Ortszeit) kam der letzte Schulungsflug (Maximilian Sonneck &

Harald Graupner) zur Landung. So geschah es, dass zu der Zeit, zu welcher sonst gerade erst mit dem Aufbau begonnen wird (7:30 UTC; 9:30 Uhr Ortszeit) die Segel- und Motorflugzeuge gewaschen in die Hallen geschoben werden konnten und die Flugleiterin Barbara Graupner den Flugbetrieb am Hetzles wieder abmelden konnte.



## SUNRISEFLIEGEN 07.08.2015

Max Breuer



Die Idee zum Sunrisefliegen kam dadurch zu Stande, dass wir uns gefragt haben: „Wie schaffen wir es, der erbarmungslosen Hitze dieses Sommers zu entkommen?“. Die erste Lösungsmöglichkeit, einfach so hoch fliegen bis es kalt wird, wurde schnell verworfen. Auch der zweite Ansatz, offene KA-8 fliegen, war für die meisten Flugschüler im Doppelsitzer auch keine Alternative.

Also entschlossen wir uns, einfach zur kühlestes Tages- bzw. Nachtzeit zu fliegen, denn um fünf Uhr morgens hatte es wenigstens nur 23 Grad Celsius. Allerdings trafen wir uns diesmal, anders als beim ersten Sunrisefliegen, schon am Vortag, um dann neben den schon fertig eingeräumten Flugzeugen unter freiem Himmel zu schlafen. Also fuhr ich direkt nach der Arbeit mit Isomatte und Schlafsack bewaffnet auf den Flugplatz. Angekommen machten wir uns daran, die ASK, den Duo und den 2er Twin an den Start zu schieben, die Kameras für unser Video an den Flugzeugen zu befestigen und unser Nachtlager einzurichten. Schnell entdeckten wir den wohl einzigen Vorteil der ewigen Hitze: Es gab kaum Mücken.

Am nächsten Morgen standen wir eine Stunde vor Sonnenaufgang auf, um die Flieger zu checken.





Der erste Start ging ca. 20 Minuten vor Sonnenaufgang raus, was bei mir ein wenig Mitleid für die arbeitende Bevölkerung von Gleisenhof und Pommer hervorrief. Ich startete an zweiter Stelle im Duo mit Felix als Copilot: Mit einem 1000-Meter-Schlepp genossen wir 27 Minuten lang die Landschaft in ihren orangenen und roten Farbtönen. Wir stellten erfreut fest, dass es dieses Mal nicht so diesig war wie beim ersten Sunrisefliegen. Um 6 Uhr 43 schwebten wir dann zur Landung über die 08 an – um dann mit einem Lächeln im Gesicht auf die Arbeit zu fahren.

Fazit:

- Das frühe Aufstehen hat sich voll gelohnt.
- wenn man so früh startet, ist man auch sehr früh wieder fertig und kann so auch an einem normalen Werktag fliegerisch viel erleben.
- es gibt keine störenden Turbulenzen in Form von Thermik :) )

PS: Ich möchte mich an dieser Stelle bei Dieter Strembski bedanken, der, obwohl wir an einem normalen Werktag flogen, sich bereit erklärte um 4:30 Uhr am Flugplatz zu sein, um zu schleppen. Ohne ihn wären die Flüge nicht möglich gewesen.



### FORCHHEIMER SCHÜLER GEHEN IN DIE LUFT – PROJEKTTAG SEGELFLIEGEN AM HERDER GYMNASIUM

*Michael Nissen*

Am 28.07.15 begaben sich 20 Schülerinnen und Schüler begleitet von zwei Lehrern im Rahmen des Projekttag des Herder-Gymnasiums Forchheim zum Flugplatz Hetzleser Berg. Die Gruppe sollte dort Einblicke in den Luftsport und die Luftfahrt im Allgemein gewinnen.

Durch das Programm wurden sie von zwei Fluglehrern und einer Reihe von ehrenamtlichen Helfern des Flugplatzes geführt. Robert Wolfrum, Fluglehrer und einer der beiden Ausbildungsleiter des Vereins, begann mit einem Vortrag über die Entwicklung und Technik des Segelfliegens. Nach einer kurzen Einweisung in das Verhalten und die



Sicherheit am Flugplatz folgte die Aufteilung in vier Gruppen, die schließlich rotierend unterschiedliche Stationen besuchten.



Eine der Stationen wurde von Max Breuer, einem der Streckenflugpiloten des Vereins, betreut – hier ging es unter anderem um den Rettungsschirm, die Unterschiede zwischen alten und neuen Segelflugzeugen, die Instrumente, aber auch den Streckensegelflug selbst. Segelflugzeuge gleiten konstant Höhe ab,

um diese in Strecke umsetzen zu können. Während ältere Holzflugzeuge auf einen Kilometer Höhe bis zu 30 Kilometer weit gleiten, schaffen moderne Segelflugzeuge aus Kunststoff bis zu 70 Kilometer. So lassen sich an einem Tag mit passendem Wetter auch in Deutschland über 1000 (eintausend) Kilometer zurücklegen. „Ich hätte nicht gedacht, dass Segelflugzeuge an einem Tag so weit fliegen können – und das ohne Motor“, so einer der Schüler erstaunt.

Praktische Fähigkeiten waren beim Bau von kleinen Holzgleitern aus Balsa-Holz gefragt – so ließen sich die Grundprinzipien der Aerodynamik direkt selbst ausprobieren. Am Ende des Tages traten Schüler und Lehrer schließlich zu einem Wettbewerb an, bei dem das weitfliegendste Modell gesucht wurde – der Gewinner durfte sich über einen Segelkunstflug aus 1000 Meter Höhe freuen.

Natürlich ging es für alle Schülerinnen und Schüler auch in die Luft – die Stimmung vor dem ersten Segelflug-Start war denkbar unterschiedlich: Einige waren vor ihrem ersten Flug angespannt und nervös, andere konnten es kaum erwarten. Zusammen mit ei-



nem Fluglehrer ging es per Windenstart in die Luft – die Beschleunigung ist vergleichbar mit einem Formel-1 Auto. Innerhalb von zwölf Sekunden wird das Flugzeug auf eine Höhe von etwa 350 Meter gezogen, von 0 auf 100 Kilometer pro Stunde geht es in knapp zwei Sekunden. Aufgrund des starken Winds bot sich ein wundervoller und klarer Ausblick über Nürnberg, Erlangen, Forchheim, sowie über die Fränkische Schweiz, das Walberla und natürlich auch über den Hetzleser Berg und das Fluggelände. Düstere Mienen nach dem Flug gab es nicht: Überwältigt und begeistert vom Segelfliegen traten die Schülerinnen und Schüler schließlich wieder ihren Heimweg an.

Entstanden ist die Idee durch Simon Sendler, selbst Schüler am Herder-Gymnasium und Flugschüler am Hetzleser Berg kurz vor der praktischen Prüfung. „Viele konnten sich unter dem Segelfliegen nicht viel vorstellen“, so Sendler – mit dem Projekttag hat sich das sicherlich geändert.

Segelfliegen kann ab dem 14. Lebensjahr ausgeübt werden – die Kosten bis zur international anerkannten Pilotenlizenz für Segelflugzeuge sind ähnlich wie bei einem Führerschein und so auch für Schüler und Studenten bezahlbar. Bis zur Lizenz sind dabei rund 50-100 Flugstunden und 150-200 Starts notwendig. Die Schulung erfolgt am Hetzleser Berg im Rahmen des Vereinsbetriebs rein ehrenamtlich, ebenso wie der gesamte Flugbetrieb und die Wartungsarbeiten, die vornehmlich im Winter erledigt werden.

Der Flugplatz ist in der ersten und zweiten Augustwoche täglich sowie an jedem Wochenende zwischen Mitte April und Oktober besetzt. Natürlich sind auch Besucher am Flugplatz herzlich willkommen.

## **DAS SOMMERFLUGLAGER 2015:**

*Niklas Escherich*

### Hotty Helene und der Kotzbomber

Mit dem Sommerfluglager 2015 begann meine Zeit auf dem Flugplatz. Auch wenn ich nur die zweite Woche so richtig mitbekommen habe, gibt es aus dieser Einiges zu berichten.

Mit Temperaturen an die 40 Grad Celsius bedeutete es Arbeit am Limit auf dem Flugplatz. Die Sonne stand gefühlt im Zenit und schien erbarmungslos auf das Hochplateau, weshalb die Schulflugzeuge zum gemeinsamen Saunieren einluden und für knappe fünf Euro Windenstartgebühr ein einmaliges Wellnesserlebnis garantierten. Der einzige Arme, dem dieses Vergnügen verwehrt blieb, war der Flugleiter, der leider den Tag in einer klimatisierten Kabine verbringen musste, während die Flugschüler sich, wie ein Löwenrudel um einen Baum in der Savanne, um den dürrtigen Schatten des Startwagen gruppierten, denn weiteren Schatten sucht man dank des Luftamtes Nordbayern vergeblich. Der Flugbetrieb ging unterdessen weiter und wurde nur durch die Motorleistung der Morane eingeschränkt, die es in der erhitzten Luft sichtlich schwer hatte, die Segler in die Luft zu bekommen. Doch dann forderte die Hitze ihren Tribut! Während eines arrangierten Kunstfluges



*Trotz Hitze gab es auch ein paar schöne Thermik-Flüge*

mit einem durch die Temperaturen und Rabbits Flugmanöver geschwächten Fluggasts kam es zur Katastrophe und die ASK 21 ging als „Kotzbomber“ in die Geschichte des Fluglagers ein. Wer konnte, verdrückte sich schnellstmöglich oder war zufällig anderweitig beschäftigt, für den Rest hieß es leider putzen. Die Stimmung wurde dann angesichts des gelungenen

Abendprogramms schnell wieder verbessert, denn Knoblauchengpässe waren nicht zu befürchten, somit war die Nudelversorgung gesichert. Entertainerisches Highlight war dann der Auftritt von Simon

Sendler alias Hotty Helene, der als One Man Show am Keyboard eine bühnenreife Performance von Hele- ne Fischers „Atemlos“ ablieferte. Erzählungen nach fast so schlimm wie das Original - Hier nur eine rein subjektive Meinung, die die Einstellung zur Originalinterpretin widerspiegelt. Sie soll keineswegs die Leistung des Künstlers schmälern.



Alles in Allem ein gelungenes Fluglager mit viel Thermik, guten Wetterbedingungen, vielen Flugstunden und niemand musste frieren.

## DIE JUGEND BEI ROCK IM HANGAR

Max Breuer

Wie schon in den Jahren zuvor, fand auch in diesem Jahr wieder das traditionelle Rock im Hangar in Lauf Lillinghof statt - mit einem entscheidenden Unterschied: Die beste Jugendgruppe aller Zeiten (unsere!) beschloss dieser



v.l. Leon Bidner, Patrick Rasvanta, Felix Schwab, Simon Sendler, Max Breuer, Max Sonneck

Veranstaltung einen Besuch abzustatten.

Grund für unser Erscheinen war ein Versprechen, dass wir der Laufer Jugend im Pfingstfluglager gegeben hatten. Denn während des Pfingstfluglagers ging die Schleppmaschine des SFC Lauf vor die Hunde, weshalb die Laufer Ausbildung kurzer Hand für drei Tage an den Hetzles verlegt wurde. Hierbei kam es zu einem engen Austausch zwischen den Mitgliedern der beiden Jugendgruppen, der in oben genanntem Versprechen mündete.

Eigentlich wollten wir mit einem Flugzeuggeschwader Lauf überfallen, da aber die Wetterprognosen zu unsicher waren, entschlossen wir uns mit dem Auto zu fahren. Die Enttäuschung über diesen Umstand war allen Jugendlichen anzumerken. Sie verflog allerdings recht schnell, als sie das Fahrzeug zu Gesicht bekamen mit dem wir auf den Rock-Olymp reisen wollten: Eine coole T3 Doppelkabiner Pritsche.

Am Flugplatz angekommen war uns mit diesem doch recht auffälligen Fahrzeug ein gelungener Auftritt garantiert. Nach der Begrüßung durch eine Delegation der Laufer Jugend begannen wir schon mal damit, uns um einen Platz für ein Nachtlager zu kümmern. Als wir ein geeignetes Plätzchen gefunden hatten, bauten wir ein Zelt auf und funktionierten die Pritsche mit einer Plane zum gemütlichen Wohnmobil um.

Danach stürzten wir uns ins Getümmel: Es gab Bratwurst, Bier (für alle

über 16), viel gute Musik und eine Privatführung über den Laufer Flugplatz. Zu unserer Enttäuschung zog sich die Laufer Jugendgruppe recht bald in die Katakomben ihres Jugendraumes zurück. Das störte uns aber nur kurz. Um zu zeigen, dass wir auch alleine Spaß haben können, eroberten wir kurze Zeit später die Tanzfläche und rockten diese bis ungefähr 3 Uhr morgens – dann ging es erschöpft ins Bett.



*Felix Schwab, Simon Sandler, Max Sonneck*

An dieser Stelle möchte ich mich im Namen aller an dieser Aktion beteiligten Jugendlichen ganz herzlich bei Rabbi bedanken, der bis zum bitteren Ende die ihm übertragene Aufsichtspflicht wahrnahm und somit diese Aktion erst möglich machte.



Am nächsten Morgen fuhren wir mit unserem „Wohnmobil“ an das westliche Pistenende um, auf der Ladefläche liegend, die ruhige Morgenstimmung zu genießen und ins Tal zu schauen. Um ca. 8 Uhr 30 machten wir uns auf in Richtung Schnaittach, um Brötchen für alle Übernachtenden zu

holen. Nach dem Frühstück machten wir uns auf den Rückweg zum Hetzles um pünktlich zu Beginn des Flugbetriebs wieder Anwesend zu sein.

Es war insgesamt ein sehr gelungener und lustiger Abend und wir werden nächstes Jahr auf jeden Fall wieder nach Lauf fahren, wenn wieder zu Rock im Hangar geladen wird.

## CAIPIABEND

*Michael Nissen*

Auch in diesem Jahr luden die Friesener Segelflieger zu ihrem traditionellen Caipi-Abend ein: Am 08.08.15 ging es mit rund einem Dutzend Leuten, verteilt auf mehrere PKWs, in Richtung Warte. Die ursprünglich geplante Befliegung der Warte fiel leider aufgrund der Gewitterneigung ins Wasser. Natürlich mussten die Mägen auf den kommenden Abend (zumindest für alle anwesenden Volljährigen) vorbereitet werden, weshalb auf dem Hinweg noch ein Zwischenstopp bei KFC eingelegt wurde.

Nach Ankunft dauerte es nicht lange, bis die ersten Caipis bestellt und ein aufblaßbares Planschbecken erorbert waren. Der Clou: Das Planschbecken war mehr als ein Planschbecken! Mit rund zwei Metern Durchmesser und einer Tiefe von etwa einem halben Meter handelte es sich tatsächlich um einen Whirlpool, der sogar auf bis zu 36 Grad beheizbar war. Diese Heizung war auch nötig: Trotz hoher Temperaturen am Tag wurde es auf der Friesener Warte erstaunlich schnell kalt, was sicherlich auch der steifen Brise mit rund 40 bis 50km/h zu verdanken war, die quer über die Bahn zog. Leider machten wir unsere Rechnung ohne die Solaranlage des Flugplatzes, eine elektrische Verbindung zur Außenwelt gibt es nicht - denn so musste die Temperatur auf 23 Grad limitiert werden, um die Akkumulatoren nicht völlig leer zu saugen. Neben den Caipirinhas innerhalb und außerhalb des Pools gab es für Vorreservierende selbstverständlich auch Spanferkel, das wie in der Vergangenheit nicht fehlen durfte.

Mit dem ein oder anderen Caipirinha - für alle jüngeren Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden selbstverständlich ohne Alkohol - ging es - allerdings nicht alkoholbedingt - schon vor Mitternacht in Richtung Bett. Die ursprünglich geplante Schlafstelle am Ende der Piste mit Aussicht ins Tal war leider nur zum Hangflug mit Luftmatratzen und Schlafsäcken geeignet, nicht aber als Nachtlager, da die genannte Campingausrüstung bei dem vorhandenen Wind erstaunlich stark an einen Paraglider erinnerte und der Aufenthalt darüber hinaus ein bißchen zu frisch geworden wäre. Am Waldrand war es schließlich etwas windstill, wenngleich bei klarem Sternenhimmel weiterhin etwas frisch, und so ging es am frühen Morgen des folgenden Tages schließlich wieder zum Frühstück auf den Hetzles.



**WINTERFLIEGEN***Felix Schwab*

Bereits in der Nacht auf Sonntag, den 22.11.2015 lies Frau Holle ihre Federn auf den Flugplatz fallen, so dass sich bis Sonntagnachmittag eine beachtliche Menge Schnee ansammelte. Nach Aufforderung per



Mail trafen sich einige Mitglieder des fusionierten „Flugsportverein Erlangen-Nürnberg“ gegen 13 Uhr im Vereinsheim des Flugplatzes zum Ratsch und Tratsch. Da hierbei selbstverständlicherweise auch Mitglieder der flugbegeisterten Jugend des Vereins anwesend waren, kam schnell die Idee auf, mit dem Motorsegler die winterliche Landschaft aus dem besten aller Elemente, der Luft, zu betrachten.



Zunächst verhinderten jedoch mäßig starke Schneeschauer einen Start, sodass man ungeduldig die Wetterlage auf dem Niederschlagsradar verfolgte. Doch der Tag sollte nicht ohne ein

fliegerisches Erlebnis zu Ende gehen. Im Gegenteil: Um 14:45 Uhr riss der Himmel nahezu vollständig auf, sodass der Motorsegler über die Piste 26 in den kalten frühwinterlichen Himmel über Oberfranken startete.

Wie so oft, ließ sich dankenswerterweise Horst Behr als Schlepppilot aktivieren und ein Fluglehrer war sowieso anwesend und so ließ sich ein Flugschüler nicht davon abhalten, den über den Winter am Platz stationierten Doppelsitzer zu bestücken: Zwei Fallschirme, Akku und Bordbuch fanden ihren Weg in das Luftfahrzeug. Gut eine halbe Stunde später war es dann soweit; Nachdem der Check abgeschlossen und der Flieger mit vereinten Kräften durch den knöchelhohen Schnee zur Startposition geschoben worden war, startete um 15:28 Uhr ein Schulungs-F-Schlepp in Richtung untergehende Sonne. Die verhältnismäßig ruhigen Luftmassen trugen neben dem sonnigen Wetter dazu bei, dass sich der Doppelsitzer für gut 15 Minuten in der Luft halten konnte, ehe er nach dem Motorsegler ebenfalls zur Landung auf die Piste 26 ansetzte. Zwei Starts waren dennoch nicht genug, schließlich war das Wetter zu schön um die Flugzeuge nach einer Stunde wieder in die Hangars zu schieben. So startete um 15:53 Uhr ein weiterer F-Schlepp sowie der mit Kamera ausgestattete Motorsegler. Letzterer befand sich selbst kurz vor Sonnenuntergang noch kreisend über dem Walberla um die Winterimpressionen der fränkischen Schweiz samt Sonnenuntergang graphisch zu dokumentieren. Pünktlich zum Sunset wurden nach gelungener Landung die beiden Flugzeuge wieder zurück auf ihre „Parkpositionen“ in der Halle verfrachtet. Letztlich ließ man diesen wundervollen Tag bei Kaffee und Kuchen im kuschelig warmen Frauenhaus in gemütlicher Runde Revue passieren.



**WERKSTATTBERICHT***Barney Hochmuth*

So wie immer, werden unsere Segelflugzeuge auch in diesem Winterhalbjahr in der Werkstatt in Erlangen gewartet.

Diesen Winter ist es allerdings „etwas“ anders - um die neu dazugekommenen Nürnberger Flugzeuge auch in Erlangen zu checken, wurden die „Öffnungszeiten“ der Werkstatt deutlich erweitert.

Waren es bisher am Donnerstag von 18:00 bis 22:00 Uhr gilt jetzt:

Donnerstag: 16:00 bis 22:00 Uhr

Samstag: 10:00 bis 18:00 Uhr

Auch ich war anfangs sehr skeptisch, ob diese „Flugzeugmasse“ in der „kleinen“ Werkstatt wirklich ohne viel Chaos bewältigt werden kann!

Fazit: Ja, sie kann!

Heute, am 17.12.2015 fehlen noch TWIN II, TWIN III und ASK21, die im Januar gewartet werden müssen.

In einem noch nie dagewesenen Elan wurden und werden die Flugzeuge in der Werkstatt in Erlangen gewartet und für die Saison 2016 hergerichtet.

Das geht natürlich nur mit einem funktionierenden Team an „Anleitern“ – sprich Werkstattleitern!

An erster Stelle muss unser Klaus-Peter Voigt genannt werden, der nicht nur den Vorschlag der Wartung in Erlangen gemacht hat, sondern ihn auch mit vollem persönlichen Einsatz vorantrieb und –treibt.

Besonders freue ich mich über die fachkundige Mithilfe vom Werkstattleiter (WL) Tom Amberger, der anfangs dieser Vorgehensweise sehr skeptisch gegenüber stand. Aber die „angenehme“ Wärme in der Werkstatt und natürlich auch die vielen „dummen“ Sprüche während der Wartungsarbeiten haben dazu geführt, dass sich Tom jetzt auch in Erlangen sehr wohl fühlt.

Auch WL Ronald Wabnitz kommt sehr gerne in die Werkstatt – vielleicht auch, weil ihn seinen Tochter Ronja dorthin treibt???

Allerdings passiert nur mit WL viel zu wenig – deshalb bedanke ich mich heute für das vergangene und zukünftige Erscheinen der vielen Mitglieder zu den Reinigungs- und Wartungsarbeiten.

Ob das der Kalle ist, der sich als Elektronik-Spezialist um den Funk und die LX-en kümmert, oder ob es Thomas Hanika ist, der uns mit seinen lockeren und lustigen Sprüchen „erfreut“ oder es ist unsere Flugschülerin Regina, die sich neben Ronja zwischen den „Männern“ sehr gut behauptet!

Herzlichen Dank auch allen anderen, die jetzt hier nicht namentlich genannt wurden.

Es wird nie langweilig mit euch und deshalb macht mir das Arbeiten mit euch allen sehr viel Spaß – ich freue mich auf nächsten Donnerstag/Samstag!



*Weil ich einfach noch Platz hatte, hier nochmal die Bilder von den durchgebremsten Duo-Reifen - zur Mahnung :-)* (Anm. der Redaktion)

**NEUE SCHEINPILOTEN UND JEDE MENGE A-PRÜFUNGEN**

Der FEN hat mit Thomas Franke und Simon Sendler dieses Jahr zwei neue Scheinpiloten. Und es gab sovieler A-Prüfungen, wie schon lange nicht mehr: Martin Terlingen, Harald Fischer, Max Sonneck, Wolfgang Bücherl, Dimitri Gottmann, Felix Schwab

*Herzlichen Glückwunsch!*

**NÄCHSTES JAHR WIEDER EIN VHS-KURS UND FERIENFLIEGEN**

Nächstes Jahr wird es wieder einen VHS Kurs Segelfliegen geben und auch das Ferienfliegen in Zusammenarbeit mit dem Kultur- und Freizeitamt der Stadt Erlangen ist geplant. Termine siehe unter "Termine".

**HAUTKREBSSTUDIE AM FLUGPLATZ**

Der ein oder andere mag sich schon gefragt haben, ob bei der Hautkrebs-Studie, die in diesem Frühjahr am Flugplatz durchgeführt wurde, schon etwas heraus gekommen ist. Leider bisher noch nicht, aber ich werde Anfang nächsten Jahres einmal nachfragen. Zumindest konnte man sich kostenfrei untersuchen lassen.



### Neue Mitglieder in der Segelfluggruppe

Siegfried Nüßlein	Mitglied zum 01.01.2016 (Schüler)
Niklas Escherich	Mitglied seit 26.09.2015 (Schüler)
Ben Paulsen	Mitglied seit 13.09.2015 (Schüler)
Christian Bendele	Mitglied seit 22.08.2015 (Pilot)
Ronja Wabnitz	Mitglied seit 19.07.2015 (Schüler)
Philipp Schildt	Mitglied seit 28.06.2015 (Pilot)
Leon Bidner	Mitglied seit 30.05.2015 (Schüler)
Felix Schwab	Mitglied seit 15.03.2015 (Schüler)

Herzlich Willkommen!!

#### Termine

12.-26.03.2016	Fluglager Aosta
26.03.-09.04.2016	Fluglager Barcelonette
02.04.2016	Auswintern
09.04.2015	Anfliegen
30.04.-13.05.2016	Fluglager Lienz
14.-29.05.2016	Pfingstfluglager
30.05.2016	VHS-Info-Veranstaltung
11./12.06.2016	VHS-Kurs Segelfliegen
30.07.-14.08.2016	Sommerfluglager



## Impressum

Das Flugblatt ist das Vereinsorgan des Flugsportvereins Erlangen-Nürnberg. Der Verkaufspreis ist durch den Mitgliedbeitrag abgegolten.

- |                    |  |
|--------------------|--|
| 1. Vorsitzender    | Klaus Raeder Tel.: 09134/90 78 87<br>Kreuzstr. 19; 91077 Neunkirchen<br>(Geschäftsstelle)<br>mailto: Klaus.Raeder@raevo.de |
| 2. Vorsitzender    | Ernst Rouschal Tel.: 09134/99 78 00<br>mailto: Ernst.Rouschal@t-online.de  |
| 3. Vorsitzender    | Helmut Seißler Tel.: 09132/73 64 15<br>mailto: Modellbauzentrum.Erlangen@t-online.de                                       |
| Schriftführer      | Barbara Graupner Tel.: 09131/52 58 5<br>mailto: Barbara.Graupner@web.de  |
| Schatzmeister      | Thomas Dorn Tel.: 0911/32 16 088<br>mailto: tdorn@dornmx.de  |
| Segelflugreferent  | Thomas Hanika Tel.: 09135/72 51 26<br>mailto: thomas@hanika-co.de  |
| Modellflugreferent | Bernd Puderbach Tel.: 09191/79 75 70<br>mailto: Bernd.Puderbach@t-online.de  |
| Pressereferent     | Herbert Fuehr Tel.: 09131/49 00 51<br>mailto: herbert.fuehr@gmx.net  |
| Jugendleiter       | Max Breuer Tel.: 09131/30 30 85<br>max.breuer@outlook.de   |

Die Verfasser sind für den Inhalt ihrer Texte selbst verantwortlich.

Bankverbindung: Sparkasse Erlangen,  
IBAN: DE58 7635 0000 0000 0133 10  
BIC: BYLADEM1ERH

Druck: Print line; Welkenbacher Kirchweg 11; 91074 Herzogenaurach

**TESTSIEGER**  
 Maximale Note für die Sparkasse  
**Stiftung Warenfest** **GUT (2,1)**  
**Finanztest**  
 Die Sparkassen-App hat Stiftung Warenfest überzeugt. Jetzt herunterladen.



Erste und Zweite  
 Handelsbankpreise im Geschäftskategorie  
 Harzburgerstraße 111, Hauptstraße

## Starkes Konto. Starkes Banking.

Ihre Sparkasse für zuhause und unterwegs!

**direkt Giro** – Das kostenlose\* Online-Konto bietet Ihnen umfangreiches und sicheres Online-Banking via PC, Tablet und Smartphone-App.

Haben Sie Fragen oder wünschen Sie eine persönliche Beratung? Wir sind gerne für Sie da – in Ihrer Geschäftsstelle, per Telefon 09131 824-500 (Mo. - Fr. jeweils von 08:00 bis 20:00 Uhr) oder auf [www.sparkasse-erlangen.de](http://www.sparkasse-erlangen.de)



\* mind. zum Geld geht

**S** Sparkasse  
Erlangen