

flugblatt

**Vereinsmitteilungen des Flugsportvereins
Erlangen-Nürnberg**

Heft 1/2017



- **Bericht vom Flugplatzfest**
- **Fliegerferien in Australien**
- **Besuch vom "Bayerischen Fernsehen"**
- **Immer diese Drohnen**
- **Die Hetzleser Fliegerbibliothek**

Seite

1	Vorwort
2	Bericht 1. Vorsitzender
3	Ernst Rouschal ist Ehrenvorsitzender
6	Fliegerferien Australien
11	Prüfung bestanden. Glückwunsch!
12	Der lange Weg zur neuen 180-PS-Piper
15	Die EBYO passt gut ins Konzept
22	„Besser als Neu“: die MoSe Generalsanierung
25	Nachrufe
28	Lehrgang unter „Polizeischutz“
31	Erfolg auf ganzer Strecke
35	Schülerfliegen
38	Flugplatzfest
43	Das Fest in Zahlen
44	Besuch vom „Bayerischen Fernsehen“
47	Immer diese Drohnen
51	Wettbewerbsgeschehen 2017 – Modellsegelflug der Klassen F3B-A und F5J
55	Die Hetzleser Fliegerbibliothek
57	Impressum

Termine

09.12.17	Weihnachtsfeier	05.05.-18.05.18	Fluglager Lienz
März 2018	Fluglager Aosta	30.06.-22.07.18	Barcelonnette

Druckdatum:

04.12.2017

Druckauflage:

400

Kontakt

Web: www.fsv-en.de
Verein: info@fsv-en.de

Segelflug: segelflug@fsv-en.de
Modellflug: modell-anflug@fsv-en.de

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder,

ein ereignisreiches Jahr, komprimiert auf 52 Seiten und mit einem ausführlichen Ausflug in die Historie – das neue „Flugblatt“ kann nicht alles bringen, was sich im ablaufenden Jahr auf und um den Hetzleser Berg abgespielt hat, die großen und kleinen Triumphe, die Enttäuschungen, die Episoden am Rand. Aber doch zieht sich durch dieses Heft der rote Faden all dessen, was den Flugsportverein Erlangen-Nürnberg aus- und lebenswert macht.

Das bewahren seiner Traditionen und die Aufgeschlossenheit neuen technischen Entwicklungen gegenüber – zum Beispiel die Pionierarbeit bei der E-Fliegerei. Die Freude am Fliegen in einer intakten Gemeinschaft. Die erfolgreiche Ausbildung vom Flug-bis zum Streckenflieger und Fluglehrer. Eine Werkstatt, die dank engagierter sachkundiger Leitung und der tatkräftigen Mithilfe (fast) aller Aktiven mitunter wahre Wunder vollbringt. Das große Engagement derer, die trotz mancher bürokratischer Hürden den Modellflug zu Höchstleistungen bringen. Oder den Kameraden, der uns von seinem derzeitigen Wohnsitz Korea die Freuden eines Fliegerurlaubs in Australien schildert.

Sehr groß war in diesem Jahr das Medieninteresse. Das hatte mit besonderen Aktivitäten zu tun, aber auch mit der Daten-Panne rund um das Vereinsjubiläum, die vor allem das Bayerische Fernsehen aufhorchen und aktiv werden ließ. Schon deswegen muss uns die Panne nicht peinlich sein. Zudem hat sie uns in diesem Jahr ein ganz tolles Flugplatzfest beschert und wird 2019 zum 100. Geburtstag eine noch spektakulärere Jubiläumsfeier bringen. Die Vorbereitungen laufen schon.

Zum Schluss ein Dank an alle, die mit ihren Beiträgen zum Gelingen dieses Heftes beigetragen haben – manchmal ganz nach Art des Streckenfliegens: die Landung, sprich die Abgabe des Artikels, möglichst lange hinauszögern. Immerhin hat es, um im Bild zu bleiben, praktisch keine Außenlandungen gegeben. Und das Warten hat sich gelohnt. Das Flugblatt ist als Gemeinschaftswerk beste Werbung für den Flugsport und für unseren Verein.

Herbert Fuehr und Peter Lütke

Liebe Mitglieder

Auch 2017 war wieder ein sehr aktives Jahr für unseren Verein. Man sieht es schon an den vielen Beiträgen nachfolgend im Heft. Deshalb möchte ich den Autoren auch nicht vorgreifen und hier nur ein paar Highlights erwähnen.

Anfang des Jahres haben wir unser neues Schleppflugzeug Piper PA-18 mit 180 PS bekommen. Franz und Reser haben den Flieger im Februar aus Norditalien "per Luft" geholt. Ich glaube, diese Investition war genau die richtige Entscheidung, der Flugbetrieb in dieser Flugsaison hat das sehr eindrucksvoll gezeigt. Jetzt gilt es, für unsere gute alte "AW", die ja durch die "YO" ersetzt werden soll, noch einen Käufer zu finden.

Die Grundüberholung unseres Motorsegler D-KIAC haben wir nach Fertigstellung der D-KHOF (wie in früheren Zeiten liebevoll "Kaufhof" genannt) planmäßig im Frühjahr begonnen. Durch viel Eigenleistung wollen wir die Kosten niedrig halten. Fertigstellung: Siehe Bericht im Heft. Die Vorbereitungen zu unserem Flugplatzfest hatten schon sehr früh im Jahr begonnen. Das Festkomitee tagte 14-täglich, um die vielen kleineren und größeren Aufgaben zu organisieren.

Ursprünglich war ein Fest aus Anlass des 90-jährigen Vereinsjubiläums geplant. Aber unser Harald Fischer hat dann durch intensive Recherchen festgestellt, dass die ersten belegten Vereinsaktivitäten unserer Ahnen bereits im Jahre 1919 stattgefunden hatten. Somit können wir im Jahre 2019 unseren einhundertsten Geburtstag feiern. Die Arbeiten für das diesjährige Flugplatzfest waren aber schon so weit fortgeschritten, dass es auf jeden Fall stattfinden sollte. Man muss eben die Feste feiern wie sie fallen. Wir hatten dann auch wirklich wieder Glück mit dem Wetter an beiden Tagen, es waren sehr viele Gäste da, die reichlich geflogen sind sowohl im Segel- als auch im Motorflieger und Hubschrauber. Auch für Essen und Trinken war bestens gesorgt und am Samstag Abend spielten dann unsere Freunde vom Flugplatz Lauf-Lillinghof, die "Schlepp-Schlampen", mit knackiger Rockmusik auf. Gekrönt wurde der Abend von einem furiosen Feuerwerk unseres Jörn Schekahn. Dank an all die vielen Helfer sowohl aus der Segel- als auch der Modellfluggruppe.

Und für das Jubiläumsjahr 2019 bitte ich alle Mitglieder um Mithilfe, vor allem brauchen wir viele Ideen, wie wir unseren runden Geburtstag feiern wollen. Wir müssen jetzt schon anfangen, die Zeit ist kurz.

Leider gibt es auch betrübliche Nachrichten: Mein äußerst geschätzter Vorstandskollege Ernst Rouschal musste aus gesundheitlichen Gründen das Amt des 2. Vorsitzenden niederlegen. Er hatte maßgeblichen Anteil am Gelingen der Fusion der beiden Segelfluggruppen zum Flugsportverein Erlangen-Nürnberg. Ich wünsche Ernst von Herzen baldige Genesung.

In einer außerordentlichen Mitgliederversammlung im November haben wir dann einen neuen 2. Vorsitzenden, nämlich Franz Maier, gewählt. Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit.

Zum Schluss wünsche ich euch frohe und geruhsame Weihnachtsfeiertage und einen guten Rutsch ins neue Jahr. Ich freue mich auch 2018 auf eine gute Zusammenarbeit mit euch allen.

Euer Klaus Raeder

Ernst Rouschal ist Ehrevorsitzender

Im September 2017 hatte Ernst Rouschal aus gesundheitlichen Gründen seinen Rückzug aus der aktiven Vorstandstätigkeit verkündet. Im November desselben Jahres würdigte die Mitgliederversammlung seine herausragende Leistung und ernannte ihn einstimmig zum Ehrevorsitzenden des Flugsportvereins Erlangen-Nürnberg.

1964 brachte Vater Rouschal seinen 16jährigen Sohn auf den Hetzles. Der neugegründete Flugplatz befand sich in der ersten Aufbauphase, die Nürnberger Halle (heute "Halle 1") war im Rohbau. Für junge Vereinspiloten kaum vorstellbar: die Flugschüler durften damals ein bis zwei Starts absolvieren und waren angehalten, den Rest des Tages auf der Baustelle mitzuhelfen. Diese Zeit muss den Ernst geprägt haben. Er konnte aufmerksam studieren, wie mit Fachkenntnis, Leidenschaft und Einsatzbereitschaft Großes für die Gemeinschaft geschaffen wird.

Lange bevor er selbst Kassier der Segelfluggruppe im Fliegerclub Nürnberg wurde, schaute Ernst seinem Vorgänger Karl Müller über die Schulter und bekam von diesem Aufgabe um Aufgabe übertragen. Es war die Zeit der wirtschaftlichen Prosperität. Große Flugtage auf dem Hetzleser Berg und der jährlich stattfindende "Ball der Luftfahrt" in der Nürnberger Meistersingerhalle spülten Geld in die Kasse und ermöglichten auch den Einstieg ins Kunststoffzeitalter mit der Anschaffung von GFK-Flugzeugen.



Zum Dank bekam Ernst Rouschal von Klaus Raeder einen großen Blumenstrauß überreicht

Kaum im Amt, hatte Ernst Rouschal Herausforderungen gemeistert, die den Aufgabenbereich eines Gruppenkassiers weit übersteigen. Und jeder, der "unter ihm" Gruppenleiter war, wusste zu schätzen, ihn an seiner Seite zu haben. Seine Fachkompetenz im Flugzeugbereich ist legendär, im finanziellen wie im technischen Bereich. Auch war er stets bereit, wohlwollende Förderer charmant zu kontaktieren, die sich dann schnell erinnerten, dem Verein eine Spende zukommen lassen zu wollen.

Als nach der Jahrhundertwende Pilotenzahl und Flugzeugauslastung kontinuierlich zurück gingen, war eine Umstrukturierung des Flugzeugparks unausweichlich. Die drastisch gestiegenen Benzinkosten zwangen schließlich zur Aufgabe einer unserer beiden Schleppmaschinen. Ernst Rouschals schonungslose Offenlegung der wirtschaftlichen Situation überzeugte, und so entschieden sich die Gruppenmitglieder schweren Herzens, aber mit großer Mehrzahl für den Verkauf unserer beliebten 4-sitzigen D-EFBK. Trotz der schwierigen Zeit, die auch durch eine unbefriedigende Entwicklung im UL-Bereich ihren Niederschlag fand, war Ernst Rouschal von der Notwendigkeit einer innovativen Weiterentwicklung unseres Flugzeugparks überzeugt. So unterstützte er aktiv den Tausch zweier Einsitzer in einen neuen Discus 2cT, obwohl selbst Wohlgesonnene

die Anschaffung eines turbogetriebenen Seglers im Vereinsbetrieb für ein Wagnis hielten.

In den Vorstandssitzungen des Fliegerclub Nürnberg trafen wir allmonatlich mit den Gruppenleitungen der Motor- und Modellflieger sowie mit den Funktionsträgern des "Hauptvereins" zusammen. Ernst Rouschal hatte neben der Vertretung unserer Interessen stets ein offenes Ohr für die anderen Sportgruppen. Aufgrund seiner Erfahrung, seiner Sachkenntnis und seiner Besonnenheit war er in diesem Gremium eine Autorität. Wiederkehrende Differenzen, wie das Für und Wider der LVB-Mitgliedschaft sowie die vielen sinnfreien Streitigkeiten in der Flugplatz-Herzogenaurach-GmbH, in welcher der Fliegerclub größerer Mitgesellschafter war, machten ein Auseinanderstreben der einzelnen Sportgruppen unübersehbar. So reifte allmählich der Gedanke, unsere Kraft, die zum Zusammenhalt der ehemals bewährten und erfolgreichen Vereinsstruktur erforderlich war, in einer neuen Kooperation mit der Flugsportvereinigung Erlangen effektiver zum Wohle unserer Segelflieger einsetzen zu können.

Das erfolgreiche Flugplatzfest im Jahre 2013 bestärkte viele von uns in diesem Gedanken. Dennoch - eine Entscheidung von so großer Tragweite und einer solch historischen Dimension wurde natürlich kontrovers diskutiert. Nicht zuletzt waren auch große Vermögenswerte zu transferieren. Ernst ist mit Überzeugungskraft und diplomatischem Geschick auf die Kritiker zugegangen und hat die Voraussetzung zum Gelingen der Verschmelzung unserer beiden Sportgruppen geschaffen. Grundlage dafür war sicher das Vertrauen, das er sich über Jahrzehnte erworben hat.

Der Ehrenvorsitz ist die größte Auszeichnung, die unser Flugsportverein zu vergeben hat. Die anwesenden Mitglieder dankten Ernst Rouschal unter stehendem Beifall.

Franz Maier

Fliegerferien in Australien



Großzügig angelegt: Die Piste des Soaring Club Lake Keepit

Segelfliegen am Hetzles ist unbestritten etwas wunderbares, aber manchmal will das Herz mal etwas Neues, und da gibt es nicht nur Aosta, da kann man auch einmal an andere Kontinente denken, Südafrika oder besser Australien. Zumal da Dank der Vorsehung von Mutter Natur die Saison in Australien beginnt, wenn sie in Deutschland langsam dem Ende entgegen geht, oder wie in Korea, wo ich mich beruflich aufhalte. Von Seoul aus ist es nach „Down under“ auch nicht weiter als nach Deutschland.

Bei der Vorbereitung auf unseren Australienurlaub fand ich im Internet den Soaring Club Lake Keepit, Er ist einer der wenigen, die dank einer teilweise hauptamtlichen Betriebsmannschaft auch während der Woche Segelflugbetrieb bietet. Der Weekday Duty Manager, ein zweiter Fluglehrer, ein Werkstattmeister sowie ein Schleppilot sind während der Woche am Platz um für den reibungslosen Betrieb zu sorgen.



Kängurus sind überall, auch auf der Landebahn

Lake Keepit liegt nordwestlich von Sydney, wir bevorzugen die Anreise mit dem Flieger über Sydney, ab da kommt man in rund fünf Stunden mit dem Mietwagen ans Ziel. Wer die lange Fahrt von Sydney scheut, kann alternativ über den Regionalflughafen Tamworth anreisen, Er ist eine Stunden von Lake Keepit entfernt und weit und breit die einzige Kontrollzone, die uns Segelfliegern in dieser Ecke in die Quere kommt.

Auf Youtube gibt es ein sehenswertes „Imagevideo“ des Clubs, sucht nach „Lake Keepit Soaring Club Autumn Flying“. Vorsicht, der Konsum hatte zumindest für mich einen gewissen Suchtfaktor. Die meisten Flugzeuge am Platz sind im Privatbesitz, zum „Leihen“ gibt es einen Twin Astir II und eine ASK 21, beide aber meist im Schulbetrieb belegt, also nur stundenweise verfügbar. Ferner gibt es einen Twin I, 2 PW-5, eine LS-7 WL, 2 Discus 2b und einen Duo Discus. Es wird fast ausschließlich F-Schlepp gemacht. Der Platz selbst ist riesig, liegt in einem Naturpark direkt an einem Stausee und wird von einer erheblichen Anzahl von Kängurus bevölkert, die nur unwillig tagsüber die Startbahnen freigeben. Am Morgen und am frühen Abend trifft man sie überall, kommt man ihnen näher, hüpfen sie mit eleganten Sprüngen auf Sicherheitsabstand.



Der Flugplatz und als Unterkunft ein Reihenholzhaus

Wer spät mit dem Flieger zum Platz zurückkehrt, sollte sich rechtzeitig über Funk anmelden, damit noch jemand rechtzeitig die Landebahn von den Beuteltieren befreit. Dieser so genannte Roorun ist bei den meisten Besuchern eine sehr beliebte Beschäftigung, quasi eine kleine friedliche Safari Einlage. A propos Funkmeldungen: Auf dem Platz gibt es keinen Turm, der Schlepppilot überwacht die Platzfrequenz (CTAF) und führt das Flugbuch, das auch als Abrechnungsbasis dient.



Atemberaubende Aussichten in Down Under

Hauptstartbahn ist die 14/32, leider ist die 14 nur sehr selten im Betrieb, aber gerade sie bietet einen super Anflug über den See direkt hinein in den Platz. Ein Anflugvideo findet man auch auf Youtube. Wichtiger Hinweis: Diese Vorgehensweise entspricht nicht ganz der ansonsten auch in Australien üblichen Platzrunde. Die Unterbringung ist sehr variabel, vom Zelt über Wohnwagen und Wohnmobil bis zum einstöckigen modernen „Reihenholzhaus“. Letzteres ist sehr zu empfehlen, es bietet auf ca. 25 m ein Doppelbett, eigene Dusche und Toilette, Mikrowelle, Spüle und Geschirr.

Die Wandstärke ist solide, aber nicht wirklich auf Lärmschutz ausgelegt, Rücksicht auf Nachbarn ist ein Muss.

Um „Beeroclock“, wenn alle Maschinen verräumt sind, trifft man sich, jeder kocht auf einer der vielen Kochgelegenheiten sein Abendessen, und es wird am großen Tisch in gemütlicher Runde gegessen. Nach dem Abendessen bleiben die meisten zum Plausch im Haus oder auf der großen Terrasse in gemütlichen Kreis zusammen. Die Australier sind sehr aufgeschlossen und diskussionsfreudig, das Interesse an Europa, Deutschland und dem Segelflug im Heimatland so vieler berühmter Flugzeugkonstruktionen ist groß und erleichtert die Kontaktaufnahme. Viele berichten gern von Ihren Urlaubsreisen nach Europa.

Die Abende sind kurz, der australische Segelflieger geht eher früh schlafen. Der Tag beginnt früh, die Segler werden teilweise schon vor dem Briefing startklar gemacht. An Wochentagen ist das Briefing um 9:00h an Wochenenden 9:30h. Es gibt eine ausführliche Übersicht über die zu erwartenden Wetterbedingungen, Vorschläge für Flugaufgaben und aktuelle Sicherheitshinweise sowie eine Einteilung der Flugzeuge und Absprachen wer was unternehmen will. Der erste Schulflug/Checkflug hebt kurz vor 10:00h ab.

Stichwort Selbstversorger, 30 Autominuten von Lake Keepit liegt Gunnedah eine Australische Stadt/Dorf, hier gibt es alle nötigen Supermärkte, außerdem einen Aldi - und fühlt sich fast wie Daheim.

Martin Terlinden

Scharfes Sehen für Piloten!



**Sehleistung OK?
Jetzt zum Check
direkt zu uns!**

Staatl. gepr. Augenoptiker · Augenoptikermeister · Funktionaloptometrist

DER BRILLENMACHER

KARL SCHWAB

Forther Hauptstraße 49 · 90542 Eckental-Forth

Tel.: 091 26 / 29 37 47

- ✓ Umfangreiche Augenprüfung
- ✓ Individuelle Sehberatung
- ✓ Spezialist für **ZEISS Skylet®** Gläser
- ✓ Spezialist für Gleitsichtgläser + Kontaktlinsen

GALAXA
KOMPETENZ IN AUGENOPTIK

Ray-Ban
GENUINE SINCE 1937

ZEISS

Prüfung bestanden. Glückwunsch!



Geschafft: Der neue Scheinpilot Harald Fischer, umrahmt von Harald Graupner (l) und unseren Prüfer

Hier die diesjährigen neuen Scheinpiloten:

Tobias Praus
Max Sonneck
Martin Terlinden
Harald Fischer

Freigeflogen haben sich dieses Jahr:

Christoph Bungeroth
Edzard Lübben
Marcus Mayr
Patrick Rasvanta

Der lange Weg zur neuen 180-PS-Piper



Nur anfangs etwas ungewohnt: Unsere EBYO

Unsere Piper PA-18-150 (D-EBAW) schleppt mit ihren 150 PS eigentlich nicht schlecht. Bei heißem Wetter mit einem Doppelsitzer hinten dran tut sie sich dann aber doch ein bisschen schwer, gute Steigwerte zu erzielen. Als im Westen des Platzes noch die Bäume standen, war in manchen Situationen das Schleppen einfach zu riskant.

Deshalb gab es auch schon in früheren Zeiten Überlegungen, die Piper mit einem stärkeren Motor auszurüsten. Ein Umbau-Kit, der auch in Deutschland zugelassen war, wurde in USA angeboten. Man konnte sich damals aber doch nicht durchringen, den relativ kostspieligen Umbau in Angriff zu nehmen.

Nach dem Verkauf der DR 400 Remorquer kam aber dann bei Ernst Rouschal und mir der Gedanke wieder hoch: Eine 180 PS Piper müsste eigentlich her.

Also haben wir mit Reiner Schelers Unterstützung die alten Kontakte und Infos über die Umrüstung ausgegraben und uns wieder intensiv mit dem Thema beschäftigt. Dann gleich zu Beginn die Ernüchterung: Der in der EU

zugelassene Umbau-Kit wird in den USA nicht mehr angeboten – die Firma war pleite. Also weiter recherchieren. Und siehe da, es gibt auch noch einen jüngeren 180-PS-Kit mit Zulassung. Allerdings nur für USA.

OK, dachten wir uns, es kann ja nicht so schwer sein, in Europa eine Zulassung für einen erprobten und von der US-Behörde FAA zugelassenen Umbau zu bekommen, zumal der Umbausatz laut Anbieter bereits in einige EU-Staaten geliefert wurde. Die Ernüchterung folgte umgehend: Der Anbieter aus USA wollte uns aber die Namen seiner Europa-Kunden nicht nennen. Aber nun wussten wir wenigstens, dass einer nach Belgien und einer nach Großbritannien geliefert wurde.

Also versuchten wir, bei den zuständigen Behörden der beiden Länder mit Hilfe unserer deutschen Zulassungsstellen Infos zu bekommen. Wenn es dort eine Zulassung gibt, gilt die auch in Deutschland, dank EASA. Soweit die Theorie. In der Praxis aber gibt es größte bis unlösbare Probleme, offizielle Informationen von Zulassungsbehörden anderer EU-Staaten zu bekommen. Wir haben dieses Unterfangen dann aufgegeben . . .

Danach begannen wir, uns mit der Alternative "Kauf einer EU-zugelassenen 180-Piper" zu beschäftigen. Nach Recherchen gibt es ca. 10-20 solcher Flieger in Europa, vielleicht steht da ja die eine oder andere zum Verkauf. Eine haben wir dann gleich in der Schweiz entdeckt: Der Verein, von dem wir unseren "Reserve-Motorsegler" D-KHOF kauften, hatte eine schöne 180-PS-Piper in der Halle. Doch auf die Frage, ob sie zu kaufen wäre, hieß es: "Nein, natürlich nicht, die brauchen wir hier in den Bergen unbedingt zum Schleppen". Also mussten wir weiter suchen.

Zwischenzeitlich kam uns dann immer wieder eine 180-PS Piper aus Norditalien unter. Sie sah im ersten Moment ein bisschen anders aus, als gewohnt, sehr guter Zustand, aber der Preis war jenseits 100.000 €, viel zu teuer.

Ein Angebot aus Norddeutschland weckte dann unsere Aufmerksamkeit. Nach kurzer Überlegung hieß es: Anrufen und Anschauen. Also Termin ausgemacht. Aber dann kam die Meldung: Flieger leider schon verkauft, zugesagt ohne Anschauen, Pech für uns. Aber immerhin wurde uns der Name des Käufers genannt, und der hat eigentlich nur eine Piper zum Spazierenfliegen gesucht, die Motorleistung war ihm egal. So wurde die Idee geboren, die Piper aus der Nähe von Chemnitz (dorthin wurde sie verkauft) gegen unsere AW einzutauschen.

Also hinfahren und probefliegen. Fliegerischer Eindruck gut, aber der Zustand der Zelle, total bunt lackiert und dann noch der Vierblatt-Propeller: Sieht auf einer PA-18 sehr eigentümlich aus. Aber wir wollten den Flieger

wenigsten am Hetzles probefliegen und den Mitgliedern zeigen. Sie war ein Wochenende am Platz, hat aber nicht so toll geschleppt wie gedacht und viele haben nicht zu Unrecht die Nase gerümpft, ob des schlechten Zustands. Aus dem Kauf ist dann auch nichts geworden.

September 2016: Wieder taucht die Piper aus Norditalien auf, jetzt aber zu einem Preis, bei dem man anfängt nachzudenken. Weitere Infos aus Norditalien wurden eingeholt und ein Besichtigungstermin in Trento vereinbart. Franz und Reser haben die Piper dann Probe geflogen und waren begeistert: Steigt super, kann sehr langsam und ist auch sehr wendig. Sieht eben nur ungewohnt aus: Fahrwerk deutlich höher, nach unten gezogene Randbögen und breite Querruder. Zustand von Zelle und Motor aber sehr gut.

„Zwischenzeitlich“: Angebot aus Wien. Flieger ganz in Gelb, der erste Anschein sagte uns: Anschauen kostet nichts außer Zeit. Also vier Mann ins Auto, nach Wiener Neustadt gefahren und angesehen: Zelle in schlechtem Zustand, und auch zu teuer.

Ohnehin hatte es uns irgendwie die Piper aus Trento angetan. Nach einigem Hin und Her mit dem Verkäufer und intensiver Begutachtung der technischen Änderungen mit Unterstützung von Fa. Malter aus Herzogenaurach beschlossen wir im Januar, den Flieger zu kaufen.

Im Februar holten Franz und Reser die D-EBYO nach Deutschland. Auf Klaus-Peter, Barny und mich wartete jetzt noch eine Menge Arbeit. Es war noch einiges an Papierkrieg zu erledigen, die Schleppseil-Einzugsvorrichtung musste eingebaut werden und noch viele andere "Kleinigkeiten".

Aber es hat sich gelohnt: Unsere Schlepp-Piloten haben sich schnell an den Flieger gewöhnt und die "YO" schleppt wirklich sehr gut, ein deutlicher Unterschied zur "AW".

Die muss jetzt noch verkauft werden. Leider hat sich bis jetzt noch kein Käufer gefunden, aber wir beginnen zum Jahreswechsel mit einer neuen Anzeigenkampagne.

Klaus Raeder

Die EBYO passt gut ins Konzept

So erlebte Franz den schwierigen Kauf

Mit dem Verkauf unserer Robin DR 400 (D-EFBK) im Jahre 2013 wurde kontinuierlich nach einem geeigneten Konzept für den Flugzeugschleppbetrieb auf dem Hetzleser Berg gesucht.



Bewährt, aber nicht ganz problemlos: die gute alte EBAW

Glücklicherweise bildete sich rasch eine Haltergemeinschaft, die eine Morane MS 893 (D-EGNK) anschaffte und somit auf unserem Flugplatz einen lückenlosen Schleppbetrieb ermöglichte. Die Eigner Klaus Stimper, Reiner Scheler und Frank Anton ließen das Flugzeug für den Schleppeinsatz modifizieren und stellten es der Segelfluggruppe zur Verfügung. Unsere Piper PA-18 Super Cub (D-EBAW), die zweite

Schleppmaschine im Stall, erfreute sich bei Schlepppiloten wie bei Segelfliegern rasch großer Akzeptanz. Obwohl die AW bereits seit Jahrzehnten im Einsatz ist, waren nicht wenige überrascht, dass die AW der BK wie auch der NK in punkto Schleppleistung kaum nachstand. Aufgrund ihres leichten Eigengewichts und der kurzen Rollstrecke erreichte die Piper trotz niedrigerer Motorleistung eine akzeptable Sicherheitshöhe und gute Schleppzeiten.

Dennoch stieß unsere AW bei bestimmten Wetterlagen an ihre Grenzen. So war die Sicherheitshöhe über den Baumwipfeln in Startrichtung West bei heissem oder böigem Wetter nicht selten ausgereizt. Das zunehmende Gewicht unserer modernen Segelflugzeuge sowie des ein oder anderen Piloten tat sein Übriges. So kam die Diskussion über eine Veränderung des Schleppkonzepts erneut in Gang und der von Ernst Rouschal seit Jahren verfolgte Gedanke einer Aufrüstung unserer PA-18 von 150 PS auf 180 PS geriet wieder in den Focus.

PA 18-180 in Top-Zustand

Unser Ernst hat den Flugzeugmarkt immer im Blick und er staunte nicht schlecht, als er im September 2016 auf das Inserat einer PA-18-180 stieß, zumal es nur wenige Exemplare dieses Typs gibt. Wie schwer der Weg dorthin wirklich war, hat Klaus ja in seinem Bericht (S. 13-15) geschildert“. Die Piper (Baujahr 1957) hatte einen 180-PS-Lycomingmotor mit 3.850 Betriebsstunden. Besitzer war ein 80jähriger Hotelier aus Südtirol, der das Flugzeug seit Jahrzehnten besaß. Er startete seinen Flieger von einer Wiese vor seinem Hotel in Corvara, im Winter vorzugsweise auf Radschier. Ernst verabredete einen Besichtigungstermin, und so machten wir uns am 6. Oktober mit dem Auto auf die Reise nach Italien. Maximilian Costa, der Sohn des Hoteliers, empfing Klaus Raeder, Andreas "Reser" Zimmermann, Ernst und mich am Flughafen Trient, wohin ein Pilot unser Objekt der Begierde von Südtirol überführte.

Andreas begutachtete das Flugzeug in gewohnt ausführlicher Weise und attestierte einen sehr guten technischen Zustand. Nach dem Probeflug war er auch von den Flugeigenschaften begeistert. Die längeren Querruder und

die modifizierten Randbögen weichen zwar vom Original ab, verleihen dem Flugzeug aber eine erhöhte Wendigkeit und Gutmütigkeit. Auch der



"D-EBYO in Trient"

Kaufpreis in Höhe von 70.000,- EUR erschien uns sehr akzeptabel. Nach einem genussvollen italienischen Mittagessen auf Einladung der Besitzer machten wir uns mit der Gewissheit, ein tolles Schleppflugzeug erstehen zu können, auf den Heimweg.

Erste Ernüchterung

Nach Inspizierung der Dokumente erfuhr unsere Euphorie allerdings einen Dämpfer. Die L-Akte war lückenhaft und enthielt zahlreiche Fehler. Ausserdem hatte die Piper einige Bauteile, die sie so nicht haben durfte. Gravierend war aber der Umstand, dass uns eine ausführliche Reparatur fälschlicherweise als Grundüberholung dargestellt wurde, nach welcher eine Rückstellung des Motors auf Null Stunden erfolgt sei. Dies war nachweislich nicht der Fall und somit hatte der Motor eine Restlaufzeit von nur noch 550 Stunden TBO. Dies minderte natürlich den Wert des

Flugzeugs. Auf eine Nachverhandlung des Kaufpreises ließ sich der Verkäufer leider nicht ein, so dass wir von dem Kauf Abstand nahmen.

Wiener Intermezzo

Nach diesem missglückten Anlauf favorisierten wir wieder die Aufrüstung unserer AW mit einem 180-PS-Austauschmotor. Reiner Scheler und Ernst machten sich auf die Suche nach einem gebrauchten Motor und erhielten Unterstützung vom LTB Malter in Herzogenaurach. Zwischenzeitlich erreichte uns das Inserat einer weiteren PA-18-180, stationiert in Wiener-Neustadt. Erneut machten wir uns auf Besichtigungsreise ins benachbarte Ausland. Das Ergebnis war kurz gesagt enttäuschend. Zu einem Preis von 80.000,- EUR wurde uns ein Flugzeug angeboten, das praktisch der Grundüberholung bedurfte. Nachvollziehbar, dass uns sofort die schöne Piper aus Südtirol in den Sinn kam, die uns kurz zuvor durch die Lappen gegangen war. Im Rückblick wäre sie uns wohl auch die 70.000,- EUR Wert gewesen.

Ende gut, alles gut

Kurz vor Weihnachten ließ Ernst den Reiner inkognito bei den Südtirolern anfragen, ob denn die YO noch zu haben wäre. Sie war es, und so gab sich Ernst zu erkennen und bot den ursprünglichen Kaufpreis abzüglich 10% an. Kurzum, man einigte sich auf 65.000,- EUR. Zuvor hatte Uwe Malter zugesichert, die "papiermäßigen Schwächen" des Fliegers in Ordnung zu bringen, so dass einem legalen Betrieb in Deutschland nichts im Wege steht.

Etappenweise Überführung

Als das Wetter eine Alpenquerung zuließ, sollte die Überführung unserer neuen Piper am Sonntag, den 19. Februar 2017 von Trient auf den Hetzles erfolgen. Klaus und Ernst erledigten mit dem Verkäufer die letzten Formalitäten, während Reser und ich den Flieger checkten. Ein Direktflug wäre nach meiner Flugplanung möglich gewesen, der Sprit hätte einschließlich Sicherheitsreserve gereicht. Dennoch planten wir aufgrund unserer fehlenden Erfahrung mit dem Motor und der Zuverlässigkeit der Gemischregulierung einen Tankstopp in Mühldorf am Inn ein.



"Außencheck"



"Über dem Felbertauernpass"

Ich flog die erste Teilstrecke. Bei strahlendem Sonnenschein genossen wir die herrliche Alpenkulisse. Wir passierten die Drei Zinnen, den Großglockner sowie den Großvenediger und gelangten über den Felbertauernpass nach Österreich. Etwas schneller als geplant landeten wir 15.43 Uhr in Mühldorf. Der Tankaufenthalt dauerte einschließlich Flugvorbereitung dann doch eine Dreiviertelstunde. Leider verschlechterte sich das Wetter, so dass die weitere Route nicht über Landshut und Regensburg, sondern westlich am Flughafen München vorbei erfolgen musste. Reser überflog die Münchner Innenstadt und das Olympiagelände. Bei Erreichen des Donautals nahm die Luftfeuchtigkeit zu, die Sicht ging rapide zurück. Die zudem einsetzende Dämmerung zwang uns zum Abbruch des Fluges, wir entschieden uns zu einer Sicherheitslandung auf dem Militärflugplatz Neuburg. Am Funk war niemand zu hören, wir setzten eine Blindmeldung ab und landeten.



"Vor dem Donautal"

Hilfsbereite Soldaten stellten eine Gerätehalle für die Unterstellung unseres Flugzeugs zur Verfügung, bevor uns Klaus und Ernst am Fliegerhorst in Empfang nahmen. Am folgenden Tag brachte mich Reser nach Neuburg, um die letzte Etappe zum Hetzleser Berg anzutreten. Ich war überrascht und erleichtert, keine unangenehmen Fragen bezüglich der außerplanmäßigen Landung beantworten zu müssen. Eine Sicherheitslandung ist jederzeit möglich und immer legal, auch auf einem Militärflugplatz.

Es startete noch ein Eurofighter mit einem gewaltigen Dröhngeräusch, dann hob ich um 12 Uhr mittags ab mit unserer Piper zum Flug auf ihren neuen Heimatflugplatz Hetzleser Berg.

Franz Maier

„Besser als Neu“: die MoSe Generalsanierung



Das Timing hat wirklich gut geklappt: Unser "Interims"-Motorsegler D-KHOF war im März 2017 fertig und ziemlich zeitgleich der Motor der D-KIAC abgelaufen.

Das war dann auch der Startschuss für die Grundüberholung der AC.

Außer einer kleinen Umgewöhnung auf den neuen Flieger konnten unsere MoSe-Piloten sozusagen nahtlos weiterfliegen, und wir haben keinen Terminstress mit der Fertigstellung der Grundüberholung.

Was passiert denn nun bei einer Grundüberholung? Es bleibt praktisch kein Bauteil des Fliegers unangetastet: Der Flieger wird in der Werkstatt komplett zerlegt; alle Steuerungsteile werden ausgebaut und überprüft, ggf. werden die Lager erneuert, ebenso alle Verkleidungsteile am Rumpf; das Stahlrohrgerüst wird sandgestrahlt und neu lackiert. Motor und Propeller unterzieht derweil der Hersteller einer Generalüberholung. Nach der Neu-Montage von Steuerung, Cockpit und Motor bekommt der Rumpf bei der Firma Eichelsdörfer in Bamberg eine neue Bespannung und Lackierung.

Beim Flügel sieht es ähnlich aus: Alte Bespannung und alter Lack werden bis aufs Holz entfernt bzw. abgeschliffen; alle Teile, ob Holz oder Stahl werden inspiziert; die innen freiliegenden Holzteile werden neu konserviert;



dann erhält auch der komplette Flügel in Bamberg eine neue Bespannung und Lackierung. Was wollen wir im Rahmen der Grundüberholung verbessern? Wir machen ein komplett neues Instrumentenbrett, wobei wir auch ein modernes digitales Navigationssystem einbauen werden.

Die Lüftung wird umgestellt auf verstellbare Düsen im Instrumentenbrett. Es gibt zusätzlich rechts und links am Rumpf je einen Handlochdeckel, das verbessert die Zugänglichkeit zu den Instrumenten. An den Flügelenden bauen wir neue Positions- und Antikollisionslichter ein, alles auf LED-Basis (ist leicht, langlebig und braucht wenig Strom). Alle Verkleidungsteile am Rumpf werden neu aus GfK hergestellt, teilweise mit Verstärkungsrippen. Ziel ist es, die AC in einen absolut neuwertigen Zustand zu bringen (Klaus-Peter sagt immer "Besser-als-Neu"). Das meiste machen wir selbst, die Lackierung und Endabnahme obliegt dann der Firma Eichelsdörfer. Aber so weit sind wir noch nicht. Die Fotos zeigen euch den aktuellen Stand der Arbeiten. Die Flügel sind zwischenzeitlich schon in Bamberg, wo im Winter die Neubespannung und Lackierung erfolgt. An dieser Stelle möchte ich mich schon mal herzlich bedanken bei allen Mitstreitern, vor allem bei Rolf, Barny und insbesondere bei Klaus-Peter. Ohne sein Engagement könnten wir die Grundüberholung sicher so nicht bewältigen.

Fragt mich jetzt bitte nicht, wann wir mit der Grundüberholung fertig sind. Erstflug wird auf jeden Fall am Samstag sein . . .



Und bis dahin haben wir ja die "Kaufhof", die in diesem Jahr auch schon wieder über 250 Stunden geflogen ist. So soll es sein.

Klaus Raeder

dorn MX[®]

IT Systemingenieure

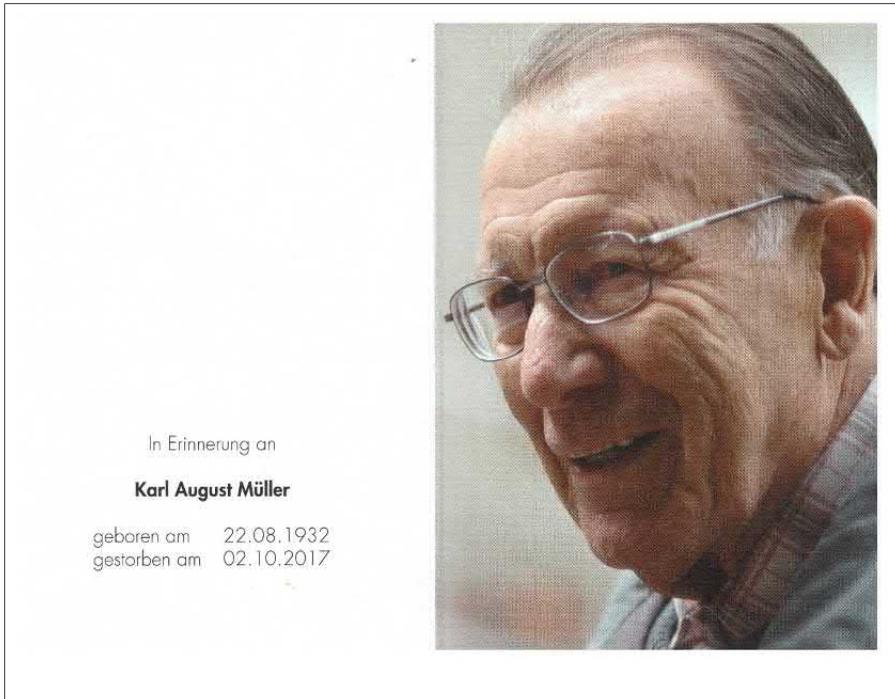
- Microsoft Infrastrukturen
- überregional
- Sharepoint & Cloudsysteme
- für Unternehmen
- Office 365 & E-Mailsysteme
- zertifiziertes Personal
- Monitoring & Serverbetreuung
- günstig durch Effizienz

📧 thomas.dorn@dornmx.de

☎ +49 (911) 37 66 96 - 24
<http://www.dornmx.de>

Nachrufe

Der FEN trauert um zwei verdiente Mitglieder, die in diesem Jahr gestorben sind: Karl Müller und Günter Seip.



Unser Karl war am 20.11.1963 in die Segelfluggruppe des damaligen Fliegerclub Nürnberg eingetreten. Zu einer Zeit also, als der Flugplatz am Hetzleser Berg gerade seine Geburt feierte.

In diesen Anfangsjahren wurde den Mitgliedern viel abverlangt, vor allem viel Arbeitsleistung aufgrund der chronisch vorhandenen Geldknappheit. Hier hat sich Karl bereits als Gewinn für die Gruppe erwiesen. So blieb es nicht aus, dass nach relativ kurzer Zeit der Mitgliedschaft im Februar 1971 das Ansinnen an ihn gestellt wurde, doch das Amt des Kassiers der Segelfluggruppe zu übernehmen. Als ausgebildetem Ingenieur war ihm zwar Betriebswirtschaft und Buchhaltung komplett fremd. Er hat aber ohne zu zögern zugestimmt und sich in bewundernswerter Weise in kürzester Zeit in diese Themen eingearbeitet. Es gab damals noch keine PC, und so

mussten sowohl die Fluggebührenabrechnung als auch die Buchhalterei und der Zahlungsverkehr rein manuell erfolgen.

Die Kassenprüfer haben ihm über seine gesamte Amtszeit in dieser Funktion, die immerhin 20 Jahre betrug, stets einwandfreieste Kassenführung bestätigt. Und diesen Eindruck hatten immer auch die Mitglieder, wenn sie seinen Kassenberichten zuhörten.

Auch später war unser Karl immer zur Stelle, wenn Not am Mann war. Er hat jahrelang den Schatzmeister unterstützt und für ihn die Buchhaltung des Hauptvereins des FCN erledigt, war etliche Jahre als Mitgliederverwalter tätig und bis 2012 auch im Vereinsausschuss.

Seine Leistungen für den Verein wurden (nicht nur intern) mehrmals mit Ehrungen honoriert. So wurde er auch 2006 zum Ehrenmitglied ernannt.

Vor dem Hintergrund dieser Leistungen kann man sicher mit Fug und Recht sagen, dass wir unseren Karl auf keinen Fall vergessen werden.

Ernst Rouschal



Günter Seip war seit 1968 Mitglied der Modellfluggruppe und viele Jahre unermüdlich aktiv. Umso härter traf es ihn, als er wegen seiner Krankheit nicht mehr selbst am Flugbetrieb teilnehmen konnte. Weiterhin aber verfolgte er die Aktivitäten der Gruppe äußerst interessiert und unterstützte sie nach Kräften. Günter starb am 20. Januar im Alter von 81 Jahren. Er wird uns in bester Erinnerung bleiben.

Lehrgang unter „Polizeischutz“

LVB-Ausbildung für MoSe-Fluglehrer in Dachau



Einmaliges Erlebnis: Midfield-Crossing über den Flughafen München.

Zum diesjährigen Motorseglerlehrer-Lehrgang des LVB kamen vom 30. September bis 3. Oktober überschaubare sechs Aspiranten ganz unterschiedlicher Altersklassen und Herkunft nach Dachau, auf den beschaulichen und durchaus historischen (Scheibe-Flugzeugbau) Flugplatz. Veranstaltet bzw. begleitet wurde der Lehrgang durch die Gruppenfluglehrer Alexander Allen (Ingolstadt), Franz Klimt (Oberhinkhofen) und Franz Schütz (Dachau).

Als Fluggeräte dienten uns ein Limbach SF25-C-Falke aus Tirschenreuth, ein Rotax SF25-C-Falke aus Dachau und eine Dimona H36 aus Ingolstadt. Ein Teilnehmer brachte zudem eine Grob G109 seines Vereins mit, die auch prompt nach dem ersten Tag mit einem kapitalen Motorschaden

darniederlag. Da wir jedoch auch einen zertifizierten Fluggerätemechaniker unter uns Azubis hatten, war das Problem schnell auf einen defekte Laufbuchse einer der Ventilteller eingegrenzt.

Wer aber mal gesehen hat wie ein Zylinderkolben aussieht, dem eine verkantete Laufbuchse in die Quere kam, dem dürfte erst mal das blanke Entsetzen ins Gesicht geschrieben stehen, ob des Aufwandes: Motorausbau, Ersatzteilbeschaffung, Reparatur, Wiedereinbau, Testläufe, Einmessmarathon, Abnahmeprüfung etc. etc., und das alles mit einer Flugzeug, das irgendwo fern der Heimat an einem fremden Platz grounded steht.

Denkt man vielleicht. Alles Quatsch: Man ruft zu Hause seinen Vereinskameraden an, der jahrzehntelang bei Grob gearbeitet hat, der geht mal schnell in den Keller und wühlt ein bisschen in seinem privaten Ersatzteillager herum, kommt zwei Stunden später mit einem weiteren Kompagnon dahergefahren, beide schrauben anderthalb Stunden unter der Cowling herum, schmeißen den Motor an - und verschwinden dezent wieder mit dem lapidaren im Abgang über die Schulter: „Geht wieder.“. Beeindruckend, wenngleich man prüferechtlich natürlich „geringfügig“ die Augen zudrücken musste.

Zurück zum Lehrgang: Jeder Teilnehmer absolvierte ein Ausbildungsprogramm von insgesamt 6 Stunden Flugzeit. Dumm nur, dass der Flugplatz Dachau noch innerhalb des im Rahmen des Oktoberfestes eingerichteten Flugbeschränkungsgebietes lag. Dieses hat einen inneren Kreis über der Innenstadt, der außer für Polizei- und Rettungshubschrauber komplett tabu für die Luftfahrt ist. Der äußere Ring hat den Status einer RMZ (Radio Mandatory Zone). Ihn zu befliegen erforderte eine vorherige Kontaktaufnahme mit „Police Info“, also irgendeinem Polizeifunker der vermutlich in Oberschleissheim saß. Er war derjenige, der besagte Zone sozusagen "polizeilich kontrollierte und verteidigte" und allein am Samstag dreimal irgendwelchen ahnungslosen Eindringlingen in Form von UL-Jern und Tragschrauberpiloten den Polizeihubschrauber auf den Pelz hetzte. Als dessen Besatzung dann neben den betroffenen Luftfahrzeugen aufholte und eine Tafel mit der Funkfrequenz von „Police Info“ aus dem Cockpit

hielt, konnte man als Reaktion sehr eingeschüchterte Funksprüche der Eindringlinge vernehmen, bis sie vom Polizeihubschrauber schließlich aus dem Beschränkungsgebiet heraus auf dem Luftweg „abgeführt“ wurden.

Also wer mal Lust haben sollte, sich das Oktoberfest von oben anzusehen... NO GOOD IDEA! (Gleiches gilt im Übrigen auch für die alljährliche Münchner Sicherheitskonferenz.)

Für uns hieß es direkt nach dem Abheben in Dachau, stets zur Polizei umzuschalten und die dortigen Luftaufsichtsbehörden ständig über unsere Flugvorhaben informiert zu halten, was im Platzrundenverkehr nicht unanspruchslos ist, aber dank der neuen 8,33kHz Funkgeräte und ihrer Möglichkeit, zwei Frequenzen zeitgleich abzuhören, noch irgendwie zu bewerkstelligen war.

Die Zeit in der Luft nutzen wir z.B. neben jeder Menge Airwork mit Anflügen auf den Flughafen Augsburg und Ingolstadt/Manching. Auf dem Rückweg von Manching ging es dann für mich erstmalig zu einem Midfield-Crossing über den Flughafen München. Ein eindrucksvolles Erlebnis 300m über einem Großflughafen, zumal man vom für die Nordbahn zuständigen Controller dann erstmal zu einem "Circling over Tower" angewiesen wird, um dann auf die Frequenz der Südbahn umzuschalten, während man seinen Kreis um den Tower fliegt. Derweil bekommen alle an- und abfliegenden Jets vom Controller brav die Info „Caution! Light aircraft circling over tower!“, damit sich keiner unserer großen Kollegen verdutzt die Augen rieb.

Nach jeder Menge Fliegen und einem überschaubaren Maß an Theorieunterricht ging es dann am letzten Tag an die Prüfung. Hierzu kamen Peter und Michael Hofmann aus Dobenreuth nach Dachau, welche als LAL und GFL nun auch die Prüfberechtigung besitzen. Am Ende des Lehrganges hatten fünf von sechs Aspiranten die Prüfung bestanden, und freuen sich nun auf schöne Flüge in der Motorseglerschulung. Ein ganz großes Lob geht hier an Franz Schütz und seine Frau Ingrid samt ihrer Dachauer Fliegerkameraden, die uns sehr herzlich aufgenommen haben und bestens betreut und kulinarisch versorgt haben. Dieter Strembski

Erfolg auf ganzer Strecke

Simon sammelte bei Wettbewerben wertvolle Erfahrungen



Während des Pfingstfluglagers nahmen Sebastian Hausleider und ich am 24. Canitzer Streckenflugwoche teil – für mich war es eine ganz neue Erfahrung.

Nachdem wir am Abend vor dem ersten Wertungstag in der Abenddämmerung angekommen waren, wurden wir schon von Klaus Peter, seiner Frau und einigen Freunden herzlich begrüßt. Das Wetter war die ganze Woche bis auf ein bis zwei Regentage ziemlich schwülwarm. Letztendlich erwiesen sich vier von neun Wertungstagen fliegend.

Für mich selbst war es der erste Wettbewerb, und es stimmt, was einige

vorher gesagt hatten: Es ist etwas ganz anderes als das normale Streckenfliegen, und man kann viel dazu lernen.



Kreisen in Pulks

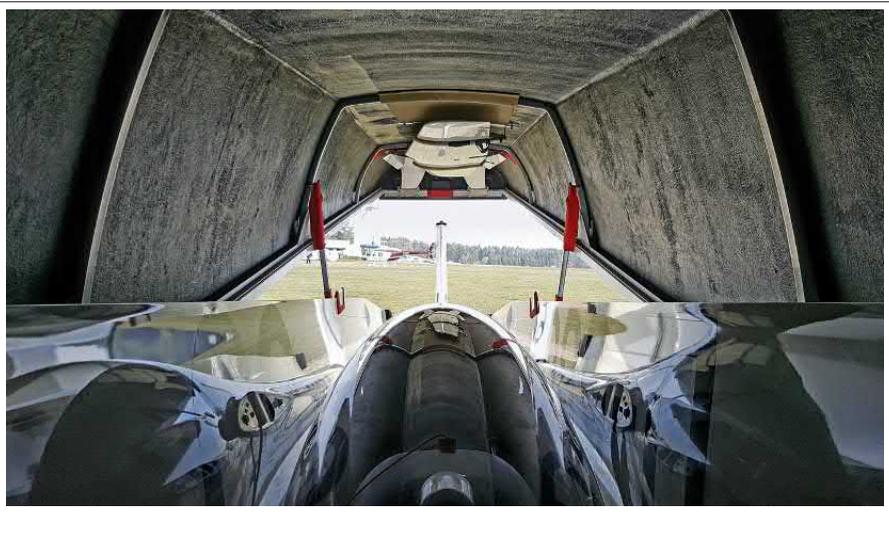
Es begann bereits in der Startaufstellung. Circa 70 Segelflugzeuge standen in Reihe und quer dazu sieben Wilgas, die uns geschleppt haben. Eine davon ist Klaus-Peter geflogen. Nach dem Ausklinken waren wir ungefähr 600m über dem Flugplatz und kreisten in großen Pulks im teilweise sehr schwachen Steigen, bis die Startlinie geöffnet wurde. Danach hieß es, so wenige Fehler wie nur möglich zu machen. Das beste Gefühl aber bekommt man im Endanflug, wenn man weiß, dass der Flugplatz in Reichweite ist. Nach dem Überflug des Zielkreises lässt man das Ballast-Wasser ab und landet teilweise fast zeitgleich mit den anderen. Für mich war es ganz besonderes Erleben von Euphorie, die Aufgabe geschafft zu haben und wieder am Flugplatz angekommen zu sein.

Allerdings blieb sowohl Sebastian als auch mir eine Außenlandung nicht erspart. Im Wettbewerb ist das noch ärgerlicher als sonst, aber das Wichtigste ist, dass nichts passiert ist.

Riesa war für mich die Gelegenheit, um in das Wettbewerbsfliegen hineinzuschnuppern, ebenso als Vorbereitung für die Qualifikation zur deutschen Meisterschaft der Junioren in Grabenstetten im August. Sie hat was gebracht: Ich habe mich qualifiziert und wurde auch hier Vierter.



Zum Schluss noch ein Dank: An Klaus-Peter, der nicht nur mich, sondern auch viele Andere für das Streckenfliegen begeistert und Sebastian und mich wieder nach Riesa mitgenommen hat.



Ein Dank auch den Verein: Es ist keineswegs selbstverständlich, dass Piloten mit Vereinsflugzeugen auf Wettbewerben gehen können. Aber ich bekam die Möglichkeit, 2017 mit unserer LS8 sowohl am D-Kader-Trainingslager im Mai als auch in Riesa und in Grabenstetten teilzunehmen.

Simon Sandler

Schülerfliegen



Theorie anschaulich gemacht: Rabbi mit Schülerinnen und Schülern des Herder-Gymnasiums

Das Schülerfliegen hat bei uns schon Tradition. In diesem Jahr gab es dabei dennoch zwei Premieren: Zum ersten Mal kamen Berufsschüler (aus Erlangen) auf den Hetzleser Berg und zum ersten Mal musste das Fliegen fürs Forchheimer Herder-Gymnasium im Saal stattfinden: Das Sauwetter ließ keine Outdoor-Aktivitäten zu und schon gar keine richtigen Starts.

Für Forchheimer Schülerinnen und Schüler ist seit langem der Besuch auf unserem Flugplatz am letzten Projekttag vor den Ferien einer der Höhepunkte des Schuljahres. Zuerst lassen sie sich in Theorie und Praxis des Fliegens einweihen, dann kommt der spannendste Teil: ein Flug im Segelflieger. Doch ausgerechnet dieser Teil fiel für die 16 jungen Leute der 8. bis 11. Klasse, die am 26. Juli kamen, wegen des schlechten Wetters ins Wasser. Das einzige, was wirklich flog, waren die Balsamodelle.

Helmut Seissler von der Modellfluggruppe hatte sie wie immer bei solchen Besuchen in seinem Erlanger Modellflug-Zentrum mit großem Aufwand perfekt vorbereitet (herzlichen Dank dafür noch einmal an dieser Stelle). Schüler und Lehrer konnten sie unter sachkundiger Anleitung basteln und fliegen lassen – für die besten Modelle war da selbst die riesige Halle nicht groß genug.

Zum Auftakt ihres Besuches hatten die Gymnasiasten von Rabbi anschaulich erklärt bekommen, was Flugzeuge am Himmel hält und wie man sie steuert. Dann konnten sie sich mit dem Cockpit, den Instrumenten und dem unerlässlichen Fallschirm vertraut machen lassen, ehe die „Luftlummelz“ Videos vom Hetzleser Berg und aus den Alpen zeigte, die Lust aufs Fliegen machten. Ein gemeinsames Essen gab es auch noch. Den versäumten Start konnten die 16 Schülerinnen und Schüler übrigens nachholen: Anfang August beim dreiwöchigen Fluglager des FEN auf dem Hetzles.

Verlockende Vorstellung

Schon vor den Gymnasiasten waren 20 Schüler und eine Schülerin der Berufsschule Erlangen auf den Hetzleser Berg bekommen. Segelfliegen statt acht Stunden Fachunterricht – für sie, die alle 12. Klasse Metall Industrie Mechanik besuchen, wurde diese verlockende Vorstellung am 29. Mai Wirklichkeit. Die Idee dazu hatte ihr Referendar Sebastian Hausleider, „unser“ Sebastian. Alle waren sofort begeistert, wohl auch, weil sie sonst bei dieser Hitze die Schulbank hätten drücken müssen.

Auf dem Flugplatz wurden auch sie von Rabbi zunächst einmal in die Theorie eingeweiht. Dann ging es in Begleitung von Vereinsmitgliedern (die sich alle für diesen Tag frei genommen hatten, Respekt) hinaus aufs Vorfeld und in die Hallen, um Flugzeuge von außen und innen kennen zu lernen. Sie schauten sich beim Flugleiter auf dem Tower um und erlebten bei einem kleinen Parcours, wie stark ein Rettungsschirm bremst, wenn man ihn geöffnet hinter sich herziehen muss. Dann durften auch sie Helmut's Balsaholz-Flieger basteln und vom Tower aus starten – das beste Modell war 17 Sekunden lang in der Luft.

Schließlich folgte der Höhepunkt: Ein Start im Segelflugzeug, mit Klaus-Peter und Rabbi als Piloten. Beim Windenstart ging es mit über 100 Sachen und 15 Metern Steigen pro Sekunde auf rund 250 Meter Höhe und im Gleitflug über die oberfränkische Landschaft. 26 Minuten dauerte der längste Flug, vier Minuten der kürzeste – und alle waren begeistert, als sie

wieder sicheren Boden unter den Füßen hatten. „Der Start hat richtig reingepiffen“ meinte einer der Schüler. „Super aufregend, wie das abgeht“, sagte ein anderer, der sich zudem wunderte, „wie das da oben manchmal schüttelt“.



Gruppenbild mit Segelflieger: Die Erlanger Berufsschüler auf dem Hetzles

Zwei Schüler wollten nicht einsteigen. Sie hatten Angst, was allgemein respektiert wurde. „Angst hatte ich auch“, gab einer strahlend zu, als er aus dem Cockpit kletterte, „beim Start, bei der Landung und auch beim Fliegen“. Um sofort hinzuzufügen: „Aber supercool war's trotzdem“.

Herbert Fuehr

Flugplatzfest

Überraschend gutes Wetter, über 2000 Besucher, 300 Starts, beste Stimmung und dazu noch ein „Meilenstein der elektrischen Luftfahrt“: Unser Flugplatzfest am 23./24. September war ein voller Erfolg und die beste Werbung für den Verein und den Flugsport.

Den Meilenstein setzte die batteriebetriebene „Magnus eFusion“, entwickelt von Siemens und der (ungarischen) Magnus Aircraft. Auf dem Flugplatz Hetzleser Berg nordöstlich von Erlangen wurde sie erstmals einer breiten Öffentlichkeit gezeigt, weil unser Mitglied Frank Anton bei Siemens die Entwicklung maßgeblich vorangetrieben hatte. Er will zeigen, dass elektrische Antriebe nicht nur im Auto- sondern auch im Flugzeugbau ein großes Thema sind. 30 Minuten kann das die eFusion schon in der Luft bleiben. Frank sieht ihre Zukunft in der Nutzung als Schulflugzeug oder, für längere Strecken, nicht im reinen Batterie-, sondern im hybrid-elektrischen Antrieb.



Faszination Fliegen

Das E-Flugzeug war einer der Publikums-Magneten auf dem Hetzleser Berg. Unbestrittene Hauptattraktion war jedoch für die meisten Besucher, einmal selbst die Faszination des Fliegens zu erleben, sich einem der erfahrenen Piloten anvertrauen und die Heimat von oben zu bestaunen. Ganz gleich ob im Segelflugzeug (mit F-Schlepp) oder Motorsegler, im Ultraleicht-Flugzeug oder im Hubschrauber. Einigen war noch etwas flau im Magen, als sie im Cockpit Platz nahmen, aber kaum in der Luft, verwandelte sich das bange Gefühl in pure Begeisterung.

„Mir wurde bisher schon im Riesenrad schwummrig“, sagte ein junger Mann, der sich zum Mitfliegen durchgerungen hatte, „aber das hier hat mir überhaupt nichts ausgemacht. Es war auch viel schöner - und nicht viel teurer“.



Beliebt waren auch Rundflüge im Hubschrauber

Einige „Fortgeschrittene“, die schon einmal eine Segelflug mitgemacht hatte, stiegen auf eine Motormaschine um – oder auf den Hubschrauber,

der aus Herzogenaurach gekommen war. „Das ist die geilste Art des Fliegens“, rief eine Frau nach der Landung, „am liebsten würde ich gleich wieder einsteigen“. Das ging aber nicht, denn die Nachfrage war hier wie bei den anderen Fluggeräten so groß, dass Besucher, die ein Ticket erwarben, Wartezeiten in Kauf nehmen mussten. Alle nahmen es gelassen – sie wurden ja dann mit einem Flug belohnt. Außerdem sorgte ein Heer von Helfern aus FEN-Reihen dafür, dass im Verlauf des Festes die vielen Starts wie am Schnürchen abliefen.

Ganz Mutige wagten einen Kunstflug mit oder ohne Motor – und alle waren begeistert. Keiner, dem bei Kalles oder Rabbis Loopings, Rollen und Turns übel wurde. Auch wenn einige zugaben: „Ich wusste überhaupt nicht mehr, wo oben und unten ist. Aber Hauptsache, der Pilot wusste es“.



Komplett elektr. angetriebenes Flugzeug von Siemens Magnus eFusion

Zu diesen Mutigen gehörte am Samstag auch die Erlanger Bürgermeisterin Susanne Lender-Cassens, zuständig unter anderem für Umwelt, Gesundheit und Sport. „Ich bin sehr neugierig“, hatte sie schon gesagt, als

sie ihren Besuch ankündigte, denn sie war zuvor noch nie auf dem Hetzleser Berg. Also ließ sie sich vom Vorsitzenden Klaus Raeder durch die Hallen und auf den Turm führen und zeigen, was der Flugsportverein so alles zu bieten hat. Und dann meinte sie zur allgemeinen Überraschung, wenn sie schon mitfliegen dürfe, dann doch bitte bei einem Kunstflug. Segel- oder Motorflugzeug? Nach kurze Beratung fiel die Wahl auf Segelflug, das volle Programm. Also rein in die ASK 21, die Bürgermeisterin vorne, Rabbi hinten, festgeschnallt, und schon ging's los. Nach der Landung sah man eine strahlende Politikerin: „Einfach super“. Lender-Cassens zeigte sich tief beeindruckt von Platz und Verein und versprach, wieder zu kommen. Dann werde sie ihren Vater mitbringen, der auch gerne mitfliegen möchte – und das mit stolzen 88 Jahren.

Ein offenes Ohr

Tags darauf kam Dr. Hermann Ulm auf den Hetzles, der Forchheimer Landrat, in dessen Landkreis der Flugplatz liegt. Auch für ihn war es das erste Mal, auch er zeigte sich bei einer Führung beeindruckt von dem, was die inzwischen fusionierten Vereine aus Erlangen und Nürnberg dort oben auf die Beine stellten. Zudem hatte er ein offenes Ohr für manches Problem, so etwa die Frage der Verlängerung der Startbahn. Beim Fliegen aber entschied er sich lieber für einen Motorflug mit der Morane und Besitzer Reiner am Steuerknüppel, um mal seinen Landkreis von oben zu betrachten und vor allem seinen Wohnort Kunreuth. Also ging es vom Hetzleser Berg zunächst Richtung Ebermannstadt und Streitberg, dann westwärts für ein paar Runden über Forchheim und schließlich in geringerer Höhe in engen Kreisen über Kunreuth. Sein Wohnhaus hat Ulm jedenfalls entdeckt.

Nach der Landung musste er leider gleich wieder weiter. Und so verpasste er - wie übrigens auch Lender-Cassens - einen wichtigen Teil des Programms – das Feiern.

Andere Besucherinnen und Besucher hatten mehr von den beiden Tagen. Viele hatten zuvor ebenfalls die Gelegenheit genutzt, sich in den Hallen verschiedene Segelflug-Modelle anzuschauen, außerdem die Seilwinde, die an diesem Tag nicht gebraucht wurde, und den Turm. Dort bekamen sie nicht nur einen Überblick über das Gelände, sondern auch einen Einblick in die verantwortungsvolle Aufgabe der Flugleiter, die Starts und Landungen koordinierten und die jene Gäste einwiesen, die mit ihren eigenen Flugzeugen zum Fest auf den Hetzles angefliegen kamen.

Eine weitere Attraktion war jeweils zu Beginn des Festprogramms, was die Modellflugabteilung zu bieten hat. Es waren nicht nur die ausgestellten Modelle, die anerkennende Blicke auf sich zogen, sondern auch die Flugvorführungen mit verschiedenen Modellen, darunter ganz abenteuerliche eines Hubschraubers. Für die Modellflieger hatte Helmut Seißler, wie schon beim traditionellen Schülerfliegen, fürs Kinderprogramm Balsagleiter vorbereitet, die die Mädchen und Jungen fertig basteln und fliegen lassen konnten.



Die „Schleppsclampen“ aus Lauf sorgen für gute Stimmung

Dank an Helferinnen und Helfer

Und alle lockte an den beiden Tagen der gemütliche Teil: Essen und Trinken auf dem Vorfeld und in Halle 1. Auch hier gebührt den vielen Helferinnen und Helfern ein dickes Lob, die Speisen und Getränke ausgaben, die grillten, Geschirr und Gläser spülten und/oder ständig aufräumten. Und den vielen Mitgliedern und Angehörigen, die Kuchen gebacken und gespendet hatten. So musste niemand lange Schlange stehen, alles war frisch zubereitet und – natürlich – sehr lecker. So kam doch so eine Art Kirchweihstimmung auf.

Das war freilich besonders am Samstagabend der Fall, als die „Schleppsclampen“ aus Lauf aufspielten und die Stimmung anheizten, und als bei Einbruch der Dunkelheit das Feuerwerk mit genau

abgestimmter Musik alle Erwartungen übertraf. Danach ging es in der Halle weiter – bis lange nach Mitternacht.

Am nächsten Tag waren alle wieder mehr oder weniger topfit. Das mussten sie auch sein, denn da strömten erneut hunderte auf den Hetzleser Berg, fanden Dank der Einweiser von der Feuerwehr Ermreuth einen Parkplatz und konnten dann feiern und fliegen. Als das zu Ende war, mussten die Helfer noch einmal ihre Kräfte mobilisieren: Nach dem großen Fest kam das große Aufräumen. Und Klaus Raeder konnte zufrieden feststellen: „Ihr alle habt einen Superjob gemacht“

Herbert Fuehr

Das Fest in Zahlen

739 Stück Kuchen
585 Becher Kaffee
1972 Bratwürste
200 Grillsteaks

150 Schäufelre
567 Ltr. Bier 1/2 Ltr.
996 Alk.freie Getränke



Besuch vom „Bayerischen Fernsehen“



Von manchen Stars weiß man, dass sie sich jünger machen als sie sind, aus Eitelkeit oder weil Alte nicht mehr gebraucht werden. Bei Vereinen ist so etwas eher unüblich und unnötig. Der FEN hat's dennoch getan, dann selbst als Irrtum aufgedeckt – und das Endergebnis war nicht eine Blamage, sondern ein respektabler Fernsehauftritt.

Wer weiß, ob der Bayerische Rundfunk für einen Dreh auf den Hetzleser Berg gekommen wäre, hätte es nicht die Verwirrung um das wahre Alter des Flugsportvereins gegeben? Eine Verwirrung, die zwangsläufig öffentlich wurde, weil man ja den Sender zur 90-Jahr-Feier eingeladen hatte, die zur allgemeinen Überraschung so nicht stattfinden konnte, weil der Verein in zwei Jahren 100 wird, die dann aber doch stattfand, freilich aus Anlass der zwei Jahre zuvor vollzogenen Fusion, weil die Vorbereitungen schon weit gediehen waren und es ohnehin wieder mal Zeit für ein Flugplatzfest wurde. Reichlich verzwickelt das Ganze. Für den BR jedenfalls war das der Aufhänger für einen „Rundschau“-Beitrag, der sehr locker und informativ für und und unser Fest Werbung machte. Für die Lockerheit sorgte in erster Linie Reporterin Kerstin Haunstetter, die



zusammen mit Andreas Klotz (Kamera) und Rüdiger Sturm (Ton) mehrere Stunden auf dem Flugplatz das Sagen hatte. Charmant brachte sie selbst erfahrene Piloten dazu, Szenen so lange zu wiederholen, bis sie saßen. Und so konnte Kalle, nachdem er zum x-ten Mal aus dem Cockpit geklettert war, überzeugend erklären, warum auf dem Hetzleser Berg am 23./24. September eine Vereinsfusion gefeiert wird und kein Vereinsjubiläum; setzten Felix und Simon erfolgreich all ihrer Überredungskünste ein, um Kerstin Haunstetter, die die Widerspenstige spielte, zum Mitfliegen zu bewegen; überzeugte Felix sie, dass er ein zuverlässiger Pilot sei („ich habe schon Familienmitglieder mitgenommen, sie haben alle überlebt“). Die BR-Journalistin schwärmte nach der Landung – die natürlich auf Anhieb saß - vom Können des Piloten, vom Fliegen und vom Verein. Ihr „Rundschau“-Beitrag, ausgestrahlt eine Woche vor dem Fest, hat sicher etliche Zuschauer dazu angeregt, zum Flugplatzfest zu kommen.

Kerstin Haunstetter versprach auch, wieder zu kommen. Spätestens bei der 100-Jahr-Feier 2019 sollte es so weit sein. Die Einladung steht, und am Alter des Vereins gibt es diesmal nichts zu rütteln.

Herbert Fuehr

Ein Flugzeug zu erfinden ist nichts.
Es zu bauen ist der Anfang.
Fliegen, das ist Alles.

Otto Lilienthal



P.o.P.P. GmbH & Co.KG
www.popp-group.com

Breitweidig 1, 91301 Forchheim
Tel.: 09191/979790-0 info@popp-group.com

Immer diese Drohnen

Hindernisse und Erfolge: Jahresrückblick der Modellbaugruppe



Das Jahr 2017 brachte uns neben vielen Aktivitäten auch einige einschneidende Änderung in der Gesetzeslage, die ich hier nochmal zusammenfassend darstellen möchte. Die als „Drohnenverordnung“ bekannt gewordene Novelle der Luftverkehrsordnung fordert bekanntlich seit Anfang Oktober in § 21a-e unter anderem einen Kenntnissnachweis von Modellpiloten, die Modelle mit einer

Startmasse von über 2 kg fliegen möchten. Ebenfalls notwendig ist der Nachweis, wenn der Pilot sein Modell höher als 100 m über Grund fliegen möchte. Eine Ausnahme von diesen Regelungen besteht bei einem Aufstieg auf Geländen, für die eine allgemeine Aufstiegs Genehmigung vorliegt, wie dies in Marloffstein und Pinzberg der Fall ist - dann jedoch nur unter Aufsicht eines Flugleiters. Multikopter dürfen allerdings prinzipiell nicht höher als 100 m ü. G. geflogen werden.

Im Klartext bedeutet dies, dass wir ohne vorliegenden Kenntnissnachweis der Piloten im Flugbetrieb auf unseren Geländen nun deutlich häufiger Flugleiter bestimmen müssten. Um dies zu vermeiden, sollten möglichst alle Mitglieder der Modellfluggruppe über 14 Jahren



den Nachweis erbringen und die Urkunde auch im Vereinsflieger hochladen! Die Flugbücher in Marloffstein und Pinzberg werden ab 2018 entsprechende Spalten enthalten, in denen anzugeben ist, ob ein Kenntnissnachweis vorliegt und ob das Modell unter der Masse von 2 kg liegt.

Zeitgleich wurde in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung eine Kennzeichnungspflicht für Modelle mit einer Startmasse von mehr als 0,25 kg festgelegt. An sichtbarer Stelle muss nun ein feuerfestes Schild mit Name und Adresse des Eigentümers angebracht sein. Unabhängig davon,

wie wir zu diesen Neuregelungen stehen, sollten wir im eigenen Interesse deutlich machen, dass wir die neuen Regelungen im Verein umsetzen. Auf unserer Homepage finden sich im internen Bereich Links zum Erwerb des Kenntnissnachweises und dem Bezug der Eigentümerschilder.

Neben neuen Regelungen brachte uns das Jahr aber auch eine Vielzahl von gemeinsamen Aktivitäten. Zu nennen sind hier natürlich die die beiden Termine des Ferienfliegens und die jährlich von Klaus Bungeroth organisierten F3B-A und F5J Seglerwettbewerbe. Bei den Wettbewerben, die diesmal erst im September stattfanden, bestätigte sich der Trend hin zum Elektroseglerwettbewerb F5J, der deutlich mehr Teilnehmer verzeichnen konnte.



Im Mai waren wir auf dem Bohlenplatz mit einer Modellausstellung präsent, durch die wir hofften, vor allem mehr jüngere Mitglieder für den Verein gewinnen zu können. Das geplante Vorfliegen von Kleinmodellen wurde allerdings zum Hindernislauf, da der Bescheid des Luftamts auf Basis der oben genannten „Dohnenverordnung“ nun unvermutet ein Schutznetz forderte, das zwar prompt bestellt, aber zum Termin der Veranstaltung nur teilweise geliefert worden war. So musste der Flugbetrieb schon nach einer Stunde wieder eingestellt werden; wir hoffen jedoch, dass die ausgestellten Modelle und verteilten Flyer beim ein oder anderen Besucher Interesse am Modellflug geweckt haben.

Im Juli luden wir die Marloffsteiner Bürger zu Getränken und Bratwürsten auf unser Modellfluggelände ein. Natürlich wurde auch geflogen und der inzwischen komplett gelieferte Schutzzaun kam wieder zum Einsatz. Und auch beim Flugplatzfest der Vereinskollegen auf dem Hetzles im September waren wir Modellflieger mit dabei und präsentierten vom Großsegler bis zum Doppeldecker eine breite Palette von Modellen.

Selbstverständlich lief der Auf- und Abbau des Schutzzauns inzwischen wie geschmiert!

Neben diesen auf die Öffentlichkeit gerichteten Aktivitäten, wurde auch innerhalb der Modellfluggruppe manches unternommen. So lud Helmut Seißler zum gemeinsamen Bau des *Triple Thermik* von Aeronaut in den Hallen des FSV-EN an der Kurt-Schumacher-Straße ein. Vier derartige Modelle sind inzwischen rohbaufertig.

Im Juni am Sonnwend-Wochenende lud unser Jugendwart Ralf Kowalski zum Jugend-Zeltlager nach Pinzberg ein. Trotz starker Winde mit Böen bis zu 45 km/h am Samstag wurde eifrig geflogen und der Abend bei Grillfleisch und Stockbrot verbracht. Nur das Sonnwendfeuer mussten wir angesichts der starken Winde und der vorherrschenden Dürre im Wortsinne abblasen.



Auf der Spartenversammlung im September stimmten die anwesenden Mitglieder der Anschaffung eines Schleppflugzeugs für Marloffstein zu. Die Jodel DR 400 von Graupner wird gegenwärtig von Ralf Kowalski und Tommi Kraus aufgebaut. Ob der Jungfernflug noch dieses Jahr stattfinden kann, wird man sehen.

Weit weniger erfreulich war dagegen, dass im Container in Pinzberg erneut eingebrochen wurde. Da die Tür inzwischen gut gesichert ist, kamen die Einbrecher durch das Fenster. Viel gestohlen wurde dabei zwar nicht, dafür wurde aber der Inhalt des Pulverlöschers im Inneren des Containers versprüht. Die angerichtete Sauerei musste durch eine große Reinigungsaktion wieder beseitigt werden. Rechtzeitig zu den Seglerwettbewerben war der Container aber wieder im Topzustand und auch die Fenster sind mit starken Riegeln versehen. Hoffen wir, dass die Einbrüche damit der Vergangenheit angehören.

Michael Klotz

Flugbuchspalten

Konsequenz des Flugbuchbeitrags

Fall	Pilot	Modell	Kanal	EF	bis 2 kg	KV	Gewichtsbereich des Modells	Flugleiter immer notwendig	Flugleiter notwendig ab 3 Personen am Platz	Max. Höhe 100 m ohne Flugleiter	Beispiele dazu passender Flugmodelle
1	<Name>	<Modellname>				X	> 2 kg	Ja	-	-	E-Segler über 5 kg Abfluggewicht, z. B. Alpiña 4000 E-Schlepper über 5 kg Abfluggewicht, z. B. Piber Verbrenner über 2 kg Abfluggewicht, z. B. Curare oder Piber mit 10 sCM, T-Rex 600 V Jets über 2 kg Abfluggewicht, z. B. BAE Hawk mit Jettriebwerk
2	<Name>	<Modellname>		X			2 kg < Mod < 5 kg	Ja	-	-	E-Segler zwischen 2 und 5 kg Abfluggewicht, z. B. Excel 2, 2 m SBK Segler zwischen 2 und 5 kg Abfluggewicht, z. B. Flamingo E-Motormaschine zwischen 2 und 5 kg Abfluggewicht, z. B. Katana S 1,8 m SDW E-Heli zwischen 2 und 5 kg Abfluggewicht, z. B. T-Rex 500 u. 600, Logo-400 SE
3	<Name>	<Modellname>			X		≤ 2 kg	Nein	Ja	Ja	Verbrenner bis max. 2 kg Abfluggewicht, z. B. Curare mit 3,5 sCM Jets bis max. 2 kg Abfluggewicht, z. B. Fun Jet mit Mosquitto- Jettriebwerk
4	<Name>	<Modellname>				X	> 2 kg	Nein	Ja	Nein	siehe Fall 1
5	<Name>	<Modellname>			X		≤ 2 kg	Nein	Ja	Nein	siehe Fall 3
6	<Name>	<Modellname>		X	X		≤ 2 kg	Nein	Nein	Ja	E-Segler bis max. 2 kg Abfluggewicht, z. B. Easy Glider E Segler bis max. 2 kg Abfluggewicht, z. B. Easy Glider E-Motormaschine mit max. 2 kg Abfluggewicht, z. B. T-Rex 450, E-Heli bis max. 2 kg Abfluggewicht, z. B. T-Rex 450, Blade 450, Logo 300
7	<Name>	<Modellname>		X		X	2 kg < Mod < 5 kg	Nein	Nein	Nein	siehe Fall 2
8	<Name>	<Modellname>		X	X	X	≤ 2 kg	Nein	Nein	Nein	siehe Fall 6

Wettbewerbsgeschehen 2017 – Modellsegelflug der Klassen F3B-A und F5J

Einige unserer Piloten traten wie üblich auch dieses Jahr wieder bei Modellflugwettbewerben der Klassen F3B-A und F5J an. Gegenstand dieser Wettbewerbsklassen ist der Thermiksegelflug mit anschließender präziser Punktlandung. Während man in der Klasse F3B-A mit einer Elektrowinde ein reines Segelflugmodell auf Ausgangshöhe schleppt, schummelt man sich bei der Klasse F5J mit einem im Modell eingebauten Elektromotor in eine Höhe, in der man sich Thermikanschluss erhofft. Um es für die Teilnehmer kniffliger zu machen, kann der Motor nur einmal eingeschaltet werden, auch darf der Motor maximal 30s lang laufen und man erhält Punktabzug für jeden Meter den man mittels Elektromotor gestiegen ist. Überwacht wird das durch einen speziellen Datenlogger, der im Wettbewerbsmodell eingebaut sein muss und dessen Daten nach dem Flug abgelesen werden. Die Kehrseite von F5J ist jedoch, dass man um seine Punkte schon mal pokern muss, dann gilt es in oft unter 50m Starthöhe in die Thermik einzusteigen, sollte man einen der vorderen Plätze ergattern wollen. Gelegentlich klappt das Wegsteigen dann doch nicht wie geplant, was einen dann schnell auf die hinteren Plätze verbannt. Der konstant und sicher fliegende Pilot muss sich dagegen meist mit einem Platz im Mittelfeld des Wettbewerbes begnügen. Bei Gesamtwertungen, bei denen mehrere Wettbewerbe zusammengezählt werden, findet man dann aber doch die „konstanten“ Piloten aus dem Mittelfeld wieder an der Spitze, wer viel wagt gewinnt wohl nur manchmal.



Datenlogger in einem F5J-Modell. Es wird die Höhe gezeigt, in welcher der Motor abgestellt wurde.

In der Klasse F3B-A ist die Welt soweit in Ordnung, um hier auf die vorderen Plätze zu kommen, bedarf es hauptsächlich Können und nur wenig Glück. Dafür leidet F3B-A schon seit einigen Jahren an Teilnehmerschwund. Am neuerdings geforderten Kenntnissnachweis kann das jedenfalls nicht liegen, denn dieser ist für andere Wettbewerbsklassen oft gleichermaßen obligatorisch. Dennoch konzentriert sich die Masse der Piloten inzwischen auf

F5J, dort muss man weder für Training noch für den Wettbewerb eine schwere und sperrige Hochstartwinde auf den Flugplatz schleppen. Um dem entgegenzuwirken, wurde beim alljährlich am Ende der Wettbewerbsaison stattfindenden Fliegerschmaus beschlossen, nächstes Jahr probenhalber auch Elektroflugmodelle für F3B-A Wettbewerbe zuzulassen. Diese müssen mit einer Vorrichtung ausgestattet sein, die den Motor nach spätestens 30s und in maximal 170m Höhe abschaltet. Der übliche Datenlogger für F5J würde auch diese Sonderaufgabe leisten können, wodurch F5J-Modelle sofort für F3B-A einsetzbar wären. Die Entscheidung, ob bei einem F3B-A Wettbewerb Elektromodelle zugelassen werden, liegt beim jeweiligen Wettbewerbsleiter, in der Wettbewerbsausschreibung wird dies dann entsprechend angegeben werden.

Aber auch die Klasse F5J wird im Jahr 2018 probeweise eine Modifikation erhalten, dabei wird der Pilot entweder in Startrichtung oder gegen die Startrichtung landen dürfen. Man möchte hier der Sicherheit Rechnung tragen, da umlaufende Winde in den vergangenen Jahren die Piloten zuweilen zu kritischen Landungen mit Rückenwind gezwungen hatten, denn damals galt eisern: „Landerichtung gleich Startrichtung!“ Sollte sich diese neue Regel als sinnvoll herausstellen, wird die zweite Landerichtung entsprechend in das F5J Regelwerk aufgenommen werden.

Wie haben sich denn nun unsere Piloten dieses Jahr geschlagen? In der Klasse F3B-A fanden bayernweit fünf Wettbewerbe statt. Da unsere Partnerstadt Jena inzwischen modellflugseitig von Bayern annektiert wurde, waren die Austragungsorte bayerischer Wettbewerbe heuer die Vereine in Jena, Mainleus, Kulmbach, Erlangen und Coburg. In der Gesamtwertung mit nur noch 51 Teilnehmern erreichte von unseren Mitgliedern Klaus Bungeroth den 2. Platz, ich landete auf dem 7. Platz und Thomas Amberger, ein neues Gesicht im Wettbewerbsgeschehen, erreichte den 47. Platz.

In der Klasse F5J dagegen fanden bayernweit sechs Wettbewerbe in Weilheim, Burgau, Kulmbach, Erlangen, Coburg und Bad Brückenau statt. Dort erreichte unser Mitglied Klaus Bungeroth den 7. Platz, ich konnte mich für den 9. Platz qualifizieren und dem Jürgen Kaßner wurde der 68. Platz zuteil. Teilgenommen hatten an der bayerischen Runde übrigens 84 Teilnehmer. Der Pechvogel unter den Veranstaltern war Bad Brückenau, der ursprüngliche Wettbewerbstermin Anfang Oktober wurde kurzfristig um zwei Wochen verschoben, weil er sonst laut Wetterbericht an einem leicht regnerischen Tag stattgefunden hätte. Zwei Wochen später war es dann nicht nur regnerisch sondern zusätzlich noch kalt und stürmisch. Hätte man

den Wettbewerb dagegen nur um eine Woche verschoben, hätte man traumhaftes und ruhiges Spätsommerwetter genießen können.



Impression vom Teilwettbewerb F5J in Kulmbach

Die Klasse F5J wartete heuer übrigens mit einem weiteren Highlight auf, so fand am 15. und 16. Juli die Deutsche Meisterschaft in Karbach bei Würzburg statt. Es waren insgesamt 70 Teilnehmer zugelassen, von denen aber nur 69 antraten. Nach sieben spannenden Durchgängen, bei meist stark bewölktem Himmel und anfänglich geringer Sichtweite, erkämpfte sich Klaus Bungeroth den 33. Platz, während mir nur der 38. Platz blieb. Die relativ schlechte Platzierung sei uns verziehen, immerhin war das Leistungsniveau auf der Deutschen Meisterschaft deutlich höher als wir es sonst kannten.

Freuen wir uns lieber auf die nächste Wettbewerbssaison, es werden unter anderem unsere Wahlbayern aus Jena am 14. und 15. April je einen Wettbewerb in den Klassen F5J und F3B-A ausrichten, dort werden jedoch

aus „Lärmschutzgründen“ nur reine Segelflugmodelle in der Klasse F3B-A zugelassen sein. Wir werden auch 2018 auf unserem Pinzberger Fluggelände am 15. und 16. September je einen Wettbewerb in F3B-A und F5J ausrichten und Coburg hat bereits für den 6. und 7. Oktober Wettbewerbe in den Klassen F3B-A und F5J angekündigt. Aus organisatorischen Gründen scheint es sich bei den Veranstaltern einzubürgern, zwei Termine auf ein Wochenende zu legen.

Abschließend bleibt mir noch, an dieser Stelle allen Mitgliedern und Helfern für ihre Tatkraft, ihre Geduld und ihr Engagement, zu danken. Nur durch euch wird die Durchführung solcher Wettbewerbe überhaupt erst möglich. Und wer dann doch lieber fliegt, wir freuen uns auch stets über eine Verstärkung unseres Wettbewerbsteams. Es wäre schön, wenn wir uns auf einem der nächsten Wettbewerbe treffen würden.

Christian Karbacher

Die Hetzleser Fliegerbibliothek

Im *flugblatt* von 2016 haben wir die Fliegerbibliothek zum ersten Mal vorgestellt. Damals bestand die Bibliothek aus 550 Bänden, jetzt sind es 630. Bis heute legt immer wieder mal jemand ein paar Bücher auf den Tisch im Lehrerzimmer. An dieser Stelle allen Spendern herzlichen Dank. Wir dachten am Anfang, dass die beiden Schränke mehr als genug Platz haben – jetzt sind sie aber fast voll. Die Zweit- und Drittexemplare eines Werks haben wir aus Platzmangel in den Schrank im Flur ausgelagert. Das ist im Moment leider die einzige Möglichkeit, noch Platz für neue Bücher zu haben.

Es freut uns, dass auch regelmäßig Bücher ausgeliehen werden. Es sind ja wirklich sehr interessante Werke in unserer Sammlung. Flugliteratur in einer Konzentration, wie sie sonst nirgendwo in unserer Umgebung zu finden ist. Eine Bitte: Wir handhaben, wie ihr gemerkt habt, die Ausleihfristen sehr großzügig, aber nach einem Jahr sollten die Bücher doch – ohne Erinnerung – wieder zurück sein.

Ein paar Schmankerl möchten wir heute wieder vorstellen:

Robert Wolfrum hat der Bibliothek zwei großformatige Alben mit Einklebebildern gestiftet. Es handelt sich dabei um Sammelbilder von Zeppelin-Weltfahrten aus den Jahren 1932 und 1933, die in Nürnberg erschienen sind. Kurios an diesem Geschenk ist, dass Robert diese beiden Bände nicht hier auf dem Dachboden oder in einem Keller gefunden hat, sondern ganz zufällig in einem Antiquariat in – Tokio. Er hatte keine Skrupel, ein paar Scheine locker zu machen und die beiden Bände zu kaufen. Und nun sind sie wieder dahin heimgekehrt, wo sie erschienen sind, in die Region Nürnberg, und sind nun in der Bibliothek auf dem Hetzles.

Eine andere große Bereicherung unsere Bibliothek ist ein gebundenes Exemplar der *Flieger Nachrichten* von 1969 bis 2008. In den 17 Bänden sind alle erschienenen Hefte der Vereinsmitteilungen enthalten. 40 Jahre Vereinsleben, eine sehr wichtige und einmalige Quelle für die Geschichte unseres Vereins. Ernst Rouschal hat sich darum gekümmert, dass dieses Exemplar so vollständig und gut erhalten ist.

An der Stelle von „dunkelschwarz und doppelt“ heute eine andere kleine Geschichte über den Wert einer Bibliothek. Ich sah neulich im Fränkischen Kurier folgende Nachricht:

„Eine Bibliothek über Geschichte und Technik der Luftschiffahrt aller Länder seit ihren frühesten Anfängen ist in den Besitz des Berliner Antiquars Paul Graupe gelangt. Die Sammlung umfaßt 2520 Werke in deutscher, französischer, englischer und anderen Sprachen aus dem 18. Jahrhundert bis heute. Außer den geschichtlichen, technischen, meteorologischen und anderen wissenschaftlichen Werken enthält die Sammlung auch 50 Romane betreffend die Luftschiffahrt, Zeitschriften, bildliche Darstellungen, ferner sehr wertvolle handschriftliche Briefe des Amerikaners Milton Wright, des Ingenieurs Chanuts mit Originalaufnahmen seiner Versuche und solcher des deutschen Hauptmanns und Ingenieurs Sigsfeld, Miterfinder des Drachenballons. Die Sammlung wird auf 170.000 Mark geschätzt.“

Diese Zeitungsnotiz erschien am 28. Juni 1920.

Zum Vergleich: Ein Motorflugzeug kostete damals 20.000 Mark.

Harald Fischer



Impressum

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

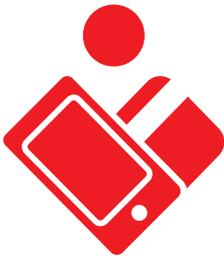
1. Vorsitzender	Klaus Raeder Tel.: 09134/90 78 87 Kreuzstr. 19; 91077 Neunkirchen (Geschäftsstelle)  Klaus.Raeder@raevo.de
2. Vorsitzender	Franz Maier Tel.: 0175/2946769  fmaier63@gmx.de
3. Vorsitzender	Helmut Seißler Tel.: 09132/73 64 15  Modellbauzentrum.Erlangen@t-online.de
Schriftführer	Stefan Vogel Tel.: 0911/5188416  wls-stefanvogel@web.de
Schatzmeister	Thomas Dorn Tel.: 0911/32 16 088  tdorn@dornmx.de
Segelflugreferent	Thomas Hanika Tel.: 09135/72 51 26  thomas@hanika-co.de
Modellflugreferent	Bernd Puderbach Tel.: 09191/79 75 70  Bernd.Puderbach@t-online.de
Pressereferent	Herbert Fuehr Tel.: 09131/49 00 51  herbert.fuehr@gmx.net
Jugendleiter	Ben Paulsen Tel.: 09135 721635  ben.l.paulsen@gmail.com

Die Verfasser sind für den Inhalt ihrer Texte selbst verantwortlich.

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

Rebecca Friedrich
Kundenberaterin in der Geschäftsstelle
Herzogenaurach – Haydnstraße

Banking ist einfach.



sparkasse-erlangen.de

Ihre Sparkasse für zuhause und unterwegs!

direkt GIRO – das kostenlose* Online-Konto bietet Ihnen umfangreiches und sicheres Online- und Mobile-Banking via PC, Tablet und Smartphone-App.

Alle Informationen erhalten Sie bei unseren Beratern oder unter Telefon 09131 824-0 (Mo. – Fr. jeweils von 8:00 bis 20:00 Uhr).

* chipTAN-Generator einmalig 17,09 € inkl. Versand; Für die pushTAN Benachrichtigung 0,04 €. Wird nur erhoben, wenn die TAN vom Kunden angefordert, der Zahlungsauftrag vom Kunden mit der bereitgestellten TAN erteilt worden und dieser der Sparkasse zugegangen ist.
Stand: 11/2017



Wenn's um Geld geht



Stadt- und Kreissparkasse
Erlangen Höchststadt Herzogenaurach