



offizielles mitteilungsblatt des luftfahrtverein mainz e.v. ausgabe 04/11

inhalt

Bericht des 1.Vorsitzenden
Vereinsgeflüster
UL – Jahresbericht 2011
Pinch Hitter-Kurs
Stammtisch Motorflug
Bilderrätsel
Die Segelflieger
Bericht Jugendleitung
UL-Teamerlebnis - Kroatien 2011

R. Reisenberger
K. Jaster
K. Behrendt
J.P. Schall
J.P. Schall

E. Boebel
N. Ulrich
Das Team

termine

jeden ersten Mittwoch im Monat Fachgruppenversammlung Motorflug

jeden dritten Freitag im Monat Stammtisch Ultraleicht

15.03.2012

Redaktionsschluss 08/26

unsere homepage

www.lfv-mainz.com
www.edfz.de
www.lfv-mainz.com/jugend/

Kontakt zur 08/26:

[Karl-
Heinz.Emmerich@hessen.hlug.de](mailto:Karl-Heinz.Emmerich@hessen.hlug.de)

Tel.: 0163/6653361

Fax: 0611/303692

Liebe Vereinsmitglieder,

es ist mal wieder soweit, das Jahr neigt sich dem Ende zu und wir stehen mal wieder vor einem neuen. Was wird es uns diesmal bringen?

Einiges ist in diesem Jahr an uns vorbeigeflossen, wenn man so deren Schnelligkeit salopp ausdrücken möchte.

Nach meiner Wahl am 15.04. wurde so einiges in meinem Leben durcheinander gebracht. Mit der großartigen Hilfe von unserem und meinem Ehrenvorsitzenden waren die mir gestellten Aufgaben kaum zu schaffen, seine Hilfe ist durch nichts zu übertreffen.

Das eigentlich größte Ereignis in diesem Jahr war und ist die Fertigstellung unseres Neubaus des Vereinsheimes mit allen verbundenen Höhen und Tiefen dazu, die ich als

Bauausschussmitglied erleben durfte. Deren Auswirkungen kann ich bis heute noch spüren.

Da das Gebäude von Außen zunächst nicht wie ein Vereinsheim aussieht, gebe ich ehrlich zu, doch sind seine bekannten inneren Qualitäten durch nichts zu ersetzen.

Wir waren bereits im April in die neue Flugleitung eingezogen, um nicht nur deren neue Funktion zu testen, sondern der Hass auf ein längeres Verweilen im Interims-Tower trieb uns dazu. Wenn man bedenkt, was man alles in diesen vergammelten Container so aushalten musste: von +40 Grad Hitze im Innern, über gefrorenes Wasser auf deren Zugangstreppe, Glasscheiben durch die man manchmal nicht durchsehen konnte, bis zu dem ohrenbetäubenden Lärm beim Motorencheck von den Flugzeugen am Rollhalteort 26.

Nach der Bauabnahme durften wir dann offiziell das Gebäude ab Anfang Mai benutzen.

Nach allem Hin- und Her des Umzuges in das neue Domizil kam dann endlich erst Ruhe und dann wieder Hektik ins Gebäude. Alles schrie nach dem neuen Vereinsheim und niemand wollte und konnte uns in der Kantine zur Seite stehen. Die Lösung, die wir letztendlich fanden sah zunächst gut aus, hatte sich aber im Laufe der darauffolgenden Monate als schlechter als gewollt herausgestellt. Bitte dazu meine Klarstellung über die Gastronomie nochmal lesen, die inzwischen wohl jeder von Euch erhalten haben sollte.

Im Juni hatten wir unseren allbekanntesten BfL, den Herrn Böhm, in seinen Ruhestand verabschiedet und dieser wurde kurzfristig durch einen Herrn David Schneider ersetzt, der wiederum sein Amt an die derzeitige BfL'erin, Frau Elena Rey, im Oktober übergab.

Das große Flugplatzfest am 20./21. Juli war großartig organisiert, aber wir hatten das Wetter nicht so richtig im 'Boot'. Trotzdem war dies ein gelungenes Wochenendes mit viel Publikum, Prominenz und vielen Helfern aus unseren Reihen. Geld gekostet hat es uns aber doch, denn die große Erwartung an das Publikum blieb aus.

Am 26. August musste ich beim Oberlandesgericht in Frankfurt am Main antreten und bekam den Kopf gewaschen für Dinge, für die ich nichts konnte. Es war für mich ein einmaliges Erlebnis festzustellen, was Menschen dazu bewegt Dinge zu tun, die kein Gericht der Welt gutheißen kann. Unser Anwalt und ich entschlossen uns dann unter dem gewaltigen Druck der Eigenverschuldung den gestellten Revisionsantrag gegen das uns bekannte Urteil zurückzuziehen.

Zwei Motorflugzeuge hatten wir laut Beschluss des Vorstandes verkauft und erwarben dafür das danach fehlende Schulflugzeug eine fast neue Katana DA20 für unsere Anfänger der Motorfluggilde. Ein weiteres Flugzeug fehlt uns noch, die Entscheidung dazu haben wir ins neue Jahr verlegt. Ich hoffe auf eine gute Entscheidung dazu und ich werde mir Mühe geben, versprochen!

Ich wünsche allen meinen Mitgliedern ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest, eine guten Rutsch ins Neue Jahr 2012 und das all unsere Wünsche dafür in Erfüllung gehen.

Bis bald und Gruß,

Reinhard



Freunde der Luftfahrt, bald ist Weihnachten und das Jahr geht zu Ende. Die Termine kommen wie immer überraschend. Es war ein gutes Jahr für unseren Verein und den Flugplatz Mainz-Finthen. Das neue Betriebs- und Vereinsgebäude ging in Betrieb. Wir hatten es noch nie so gut. Das Vereinsbistro erhielt eine volle Konzession und nahm mit einem engagierten Pächter den Betrieb auf. Das ging recht gut, die Preise waren jedoch höher als wir sie vorher von unserem John und der Fatima gewohnt waren. Das mussten sie auch sein denn das Bistro sollte schwarze Zahlen schreiben. Freunde einer gepflegten Gastlichkeit nahmen das hin aber es gab auch Gegner dieser Ausrichtung. Es nahte ein schnelles Ende der Idylle, am 18. Dezember ist bzw. war Schluss mit der Gastlichkeit. Keine Bewirtung mehr, dafür geplant ein Getränkeautomat. Werden wir wie auf einer US Raststätte mit „Vending Machines“ enden? Vieles spricht dafür. Wie heißt es doch: Nichts ist schlimmer zu ertragen als eine Reihe von guten Tagen. Besser sieht es mit dem Flugplatz aus. Erbpachtverträge für die Hallen 4 und 5 rücken in greifbare Nähe und es sieht so aus, dass der Verein auch Baugenehmigungen für neue Hangars hinter der Halle 3 und Halle 5 bekommen kann. Das sind gute Aussichten für die Unterbringung der uns so ans Herz gewachsenen Fluggeräte. Der Lärmbeirat tagte und hatte glücklicherweise keine besonderen Kritiken zu formulieren. Das Zusammenleben mit der Bevölkerung, wie es immer so schön heißt, ist in Ordnung. Auf dass es so bleibe. RLP hat eine weibliche Verkehrsministerin aus der Fraktion der „Grünen“. Die sind ja nicht so sehr für die Flieger aber die Hoffnung stirbt

zuletzt. Vielleicht besucht sie uns einmal im nächsten Jahr um sich kundig zu machen, wie es so bei der „leichten“ Fliegerei zugeht. Die Vögel machen sicher nichts falsch wenn sie fliegen. Da können dann die Segelflieger mit ihrer Elektrowinde Punkte sammeln.

Geschult wird seit kurzem mit einer DA 20 Katana. Hochgewachsenen Pilotenanwärter müssen mit Einschränkungen rechnen wenn es nicht gelingt eine Ausweitung im Bereich des Kopfes in der Haube zu schaffen. Die Uls haben dagegen wie es heißt keine Probleme auch großgewachsene Luftsportgeräteführer unter zu bringen. Es ist deshalb nicht geplant einen Numerus Clausus für Pilotenanwärter über 1,80m einzuführen.

Silvester soll wie in den Vorjahren eine große Fete abgehen. Nachtflug wenn es das Wetter zulässt, inbegriffen. Die Frankfurter sagten, das Nachtflugverbot gilt nicht für EDFZ. Hoffentlich räumen die Jungs und Mädchen hinterher auf, wir haben schließlich keinen Wirt.

Noch ein paar Personalien:

HKK ist kein Präsident mehr aber trotzdem jeden Tag am Platze im Büro und am Steuer „seines“ Flugzeugs zwecks Abnahmen und weil es ihm Spaß macht.

Wie er sagt, will er nie mehr Präsident werden und grenzt sich so gegen W. Putin ab. Er hat leider keinen Medwedjew. Den nächsten Vereinsausflug organisiert er bestimmt, es soll nach Malta gehen. Das hatten wir schon einmal vor, haben aber jetzt bessere Flugzeuge. Der Christian Böhm ist in seinen verdienten Ruhestand als BfL. gegangen. Wir wünschen ihm nur das Beste. Er wird mit seinem Caravan die Welt bereisen, Schwerpunkt la douce France. Vielen Dank für die Zeit in EDFZ, er war immer gut zu uns.

Eine Dame ist seine Nachfolgerin geworden, ich denke auch sie wird gut zu uns sein. Die ersten Erfahrungen sind mehr als positiv.

Der lieben Frau Oswald, die wegen schwerer Krankheit ihren Platz im Vereinsbüro aufgeben musste, wünschen wir gute Besserung. Es kam über Nacht und hoffentlich geht es auch wieder.

Frohe Weihnachten und ein gutes Neues Jahr wünscht

KJ.

UL Jahresbericht 2011

Zum Ende dieses Jahres kann der UL- Bereich wieder auf ein erfolgreiches und tolles Jahr zurückblicken. Dieser positive Trend fällt natürlich auch Mitgliedern anderer Sparten im Verein auf. So wurde in Anbetracht der Flugzeug Anschaffungen und Verkäufe in diesem Jahr auf einer der letzten Motorflugfachversammlung nachgefragt, ob wir uns zu einem UL Verein wandeln wollen. Nun das will die Mehrheit der Mitglieder sicherlich nicht, da gerade die Möglichkeiten, die ein so großer Verein mit seinen verschiedenen Sparten bietet, von vielen im Verein geschätzt und begrüßt werden. Aber natürlich muss der Verein auch die Wünsche der Mitglieder berücksichtigen. Diese drücken sich in Bezug auf die Vereinsflotte im Wesentlichen durch die Anzahl der Charterstunden der verschiedenen Flugzeuge aus. Hier ist selbstverständlich die Aufgabe des Vereins, den Mitgliedern möglichst die Flugzeuge zur Verfügung zu stellen, die sie gerne zur Ausübung Ihres Hobbys nutzen wollen, wie es auch in den letzten Jahren meistens umgesetzt wurde. Viele Mitglieder im Verein wollen offensichtlich mit unseren Ultraleicht Flugzeugen in die Luft gehen, dies zeigt eindrucksvoll der neue Charterstunden Rekord unserer UL Flotte für das Jahr 2011. Es wurden in diesem Jahr bis Ende November bereits 1686 Stunden erfliegen und somit das Rekordjahr 2009 auch ohne die Stunden aus dem Dezember übertrumpft. Ohne Zweifel wäre diese Zahl noch höher ausgefallen, wenn wir nicht den einen oder anderen Fluggeräteausfall zu verzeichnen gehabt hätten, aber dazu später mehr. Bei diesem Trend muss und wird sicherlich im nächsten Jahr die Anschaffung des fünften ULs für unsere Flotte im Vorstand zu besprechen und zu planen sein.

Dank unserer fleißigen UL-Fluglehrer und seit neustem auch unserer Fluglehrerin Nadine haben insgesamt seit Beginn des Jahres bereits zwölf Ultraleichtpiloten erfolgreich Ihre praktische Prüfung in unserer Flugschule ablegen können und halten somit stolz ihre neue SPL Lizenz in den Händen. Diese positive Bilanz wird sich aller Voraussicht auch im nächsten Jahr fortsetzen, da sich zurzeit noch weitere zwanzig Schüler aktiv in der UL-Ausbildung befinden. Hier nochmal ein Dank an unser tolles Fluglehrerteam, das damit wesentlich zum steilen Wachstum des UL Bereichs beiträgt.

Wie schon kurz angesprochen, gab es auch einige temporäre und vollständige Fluggeräteausfälle zu verzeichnen. Zum Glück blieb es hierbei im Wesentlichen bei Sachschäden, die relativ schnell beseitigt oder ersetzt werden konnten. Diese Umstände haben allerdings auch zu dem positiven Effekt geführt, dass wir dieses Jahr unsere Flotte mit zwei neuen ULs verjüngen konnten. Die beiden Maschinen wurden auf unserm Flugplatzfest dann auch entsprechend gewürdigt und von der örtlichen Prominenz feierlich auf die Namen Finthen und Wackernheim getauft.



Die "Finthen"



Die "Wackernheim"

Die Charterpreise konnten trotz dieser Vorkommnisse seit Mai konstant gehalten werden. Die FK9 der Baureihe Mark IV können zurzeit für 60,- Euro und die neue FK9 ELA Reisemaschine (D-MMZA) für 65,- Euro (ohne die möglichen Wochen- und Vielflieger- Rabatte) gechartert werden.

Der Verein bietet somit den Mitgliedern weiterhin nicht nur konkurrenzlos günstige Preise, sondern stellt den Piloten auch immer wieder topaktuelle und neue Flugzeuge zur Verfügung. Die D-MZCC wurde am Ende dieser Saison planmäßig verkauft und wird im nächsten März durch eine neue FK9 ELA ersetzt. Sie wird im Wesentlichen die gleiche Ausstattung wie die D-MMZA aufweisen (100 PS Rotax, Flächentanks, elektr. Klappen, etc.) und sicherlich auch die gleiche positive Akzeptanz erlangen zumal sie in einem schönen gelben Design erstrahlen wird. Diese Strategie, sich vor der Winterzeit, also der Flugstunden schwächeren Zeit, von einem Flugzeug zu trennen, hilft die Fixkosten der Flotte zu senken und u.a. auch diese Charterpreise zu ermöglichen. Interessant ist hierbei, dass die Fixkosten bei den ULs im Verhältnis wesentlich stärker ins Gewicht fallen, als bei den Echo Maschinen. Dies erklärt sich aber einfach durch die viel geringeren Betriebskosten bei den ULs.

Ein Teil dieser geringeren Betriebskosten wird maßgeblich auch durch den tatkräftigen Einsatz unserer UL Warte erzeugt. Sie stellen eine einwandfreie, technische Instandhaltung unserer UL Flugzeug Flotte durch Ihren ehrenamtlichen Einsatz, der weit über das übliche Maß hinausgeht, sicher. Ein besonderer Dank also an unseren Chefwart, Jürgen Lehmann und sein Team, die sich in vorbildlicher Weise um unsere Luftsportgeräte bemühen. Natürlich möchte ich auch unseren Flugzeugpaten danken, die sich um die Pflege und „kleinen“ Mängel an unseren Fliegern unermüdlich und tatkräftig kümmern. Ganz klar, dass der Verein die günstigen Charterpreise für unsere ULs nur durch dieses große Engagement unsere Warte und Paten ermöglichen kann!

Der traditionelle UL Vereinsausflug ging diesmal mit fünf ULs (drei davon aus dem Verein) für gut eine Woche nach Kroatien. Des Weiteren hat ein gemeinsamer Segel-/UL-Flieger Tag Ende Mai stattgefunden. Hier bestand die Möglichkeit in den Flugzeugen der jeweiligen anderen Gruppe mitzufiegen und neue Flugerlebnisse zu sammeln. Ende Juni ging es dann für rund vier Tage mit drei ULs in den Alpenraum. Vom Basisflugplatz Kempten-Durach wurden Tagesausflüge in den Alpenvorraum unternommen. Leider war das Wetter nicht so gut, dass Flüge in oder durch die Alpen möglich waren. Die Planungen für den UL Ausflug im nächsten Jahr laufen bereits an. Diesmal soll es Richtung Norden nach Dänemark und Schweden gehen. Die 5 Teams haben sich schon gebildet und es wird nach jetziger Planung mit 3 Vereinsflugzeugen und 2 Privatmaschinen losgehen. Hoffentlich spielt das Wetter mit.

Zum Schluss möchte ich noch mal auf unsere beiden Infoveranstaltungen hinweisen. Zum einen unseren UL-Stammtisch, der an jeden dritten Freitag im Monat stattfindet. In der Sommersaison geht es um 20:00 Uhr los und im Winter treffen wir uns bereits ab 19:00 Uhr. Zum anderen gibt es natürlich noch unsere Motorfliegerfachversammlung, die immer am 1. Mittwoch im Monat stattfindet.



Nein, das ist nicht unsere neue FK9 für 2012!

Viele Grüße
Kai Behrendt

Pinch Hitter-Kurs

Für viele Privatpiloten ist das Fliegen doppelt so schön, wenn jemand mitfliegt. Dadurch wird es möglich, seine Erlebnisse mit jemandem zu teilen. Umso besser, wenn rechts die eigene Partnerin/der eigene Partner sitzt. Doch was passiert, wenn dem Piloten im Flug etwas passiert, das den Piloten handlungsunfähig macht, z.B. ein Herzinfarkt? Was also, wenn der Pilot in Command kaum mehr in der Lage ist, einen straight-and-level Flight zu schaffen, geschweige denn eine ordentliche Landung. Es gibt Religionen, in denen Lebensgefährten nach dem Tod des Partners Selbstmord begehen. Soweit sollte es aber in der General Aviation nicht kommen. Im Gegenteil könnte es doch für den PIC lebensrettend sein, würde die Partnerin/der Partner einen angemessen großen Flughafen finden und dort landen können. Dazu sind einige Fähigkeiten hilfreich, wie z.B. die Nutzung von GPS und Funkgerät und einige unerlässlich, z.B. die Landung auf besagtem langem Landefeld. Diese Fähigkeiten werden üblicherweise in sogenannten Pinch Hitter-Kursen vermittelt.

Die Flugschule vom Luftfahrtverein prüft gerade die Möglichkeit, einen solchen Kurs anzubieten.

Wer Interesse hat, seiner Partnerin einen solchen Kurs zu ermöglichen, sollte sich in den nächsten Wochen bei mir per Email melden. Ich werde dann alle Interessierten informieren, wie ein solcher Kursus angeboten werden kann. Nach einer ersten kurzen Recherche gehe ich von circa 5 Flugstunden mit Fluglehrer aus.

Kleiner Wink mit dem Zaunpfahl:

In manchen Weihnachtsgeschenken versteckt sich eine kleine Lebensversicherung. Hohoho.

Mit fliegerischen Gruß

Jean-Pierre

Stammtisch Motorflug

Liebe Flugschüler,

ich werde immer mal wieder von Flugschülern gefragt, ob der Stammtisch auch für sie interessant ist. Meine Antwort darauf ist ein ziemlich klares Ja. Zum einen gehört zum Vereinsleben auch das Miteinander. Zum anderen erfahrt ihr an den Stammtischabenden immer wieder Neuigkeiten, die in der Form nicht zum Ausbildungsprogramm der Schule gehören. Zum Beispiel Neuigkeiten über die Entwicklung der Lizenzen sowie Vorträge zu einer breiten Palette an Themen. In der letzten Zeit hatten wir Informationen zum „Wetter der Saison“ und wundervolle Berichte über Reisen (zum Beispiel rund um Afrika!!!) .

In den nächsten Monaten werden wir uns unter anderem mit dem Thema Motormanagement beschäftigen. Dazu gehört auch ein wenig Theorie zur Praxis des Startens des Motors. Es ist nämlich nicht nur peinlich, wenn der warme Motor nicht anspringt, es bringt den Piloten auch ganz schön ins Schwitzen, wenn er das Flugzeug ungewollt z.B. von der Tankstelle wegziehen

muss oder wenn vielleicht ein Rückflug wegen des drohenden Sunsets gefährdet ist. Und da die meisten von uns lieber cool sind, sollte uns das nicht passieren.

Außerdem werden wir uns immer mal wieder auf interessante Reiseberichte freuen können. Da das Wetter für die Fliegerei wichtig ist, wird auch dieses Thema ein immer mal wieder behandeltes Themenblock sein.

Übrigens ist der „Motorflugstammtisch“ ist an sich gar kein Stammtisch, sondern die Fachgruppenversammlung aller Motorflieger. Hier werden die Mitglieder über Vereinsinterna informiert und leisten auch Ihren Beitrag zum Beispiel bei der Sammlung und Bewertung von Ideen, welches Flugzeug wir uns als nächstes anschaffen.

Da der Stammtisch wichtig ist, findet er einmal im Monat statt. Wir treffen uns an jedem ersten Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr local time in unserem Vereinslokal. Nur für Januar 2012 gibt es eine Ausnahme. Da findet der Stammtisch am zweiten Mittwoch statt, also am 11.01.2012.

ULer und Segelflieger sind selbstverständlich auch herzlich eingeladen.
Also liebe Flugschüler: die nächsten Stammtische gleich einplanen.

Mit fliegerischen Gruß
Jean-Pierre

Bilderrätsel



Wer weiß, wo dieser „Taxiway“ verläuft? Unter allen richtigen Antwortemails wird ein Getränk zum Stammtisch verlost. Der Tower ist im Bild oben links zu erkennen, die Runway befindet sich rechts hinter dem Fotografen.

Lösung bitte per E-Mail an schall@schallcon.de

Die Segelflieger haben eine eher durchwachsene Saison unfallfrei abgeschlossen. Zwar wurde wieder die beachtliche Zahl von über 2.000 Segelflugstarts überschritten, aber die Wetterlagen speziell im Hochsommer (Juli & August), waren in 2011 zum richtigen Segelfliegen sehr bescheiden. Zusätzlich machte uns in EDFZ die neue Luftraumstruktur des CVFR-Gebietes Frankfurt schwer zu schaffen.

Die relativ hohe Startzahl ist wie immer darauf zurückzuführen, dass der Segelflugbetrieb an Wochenenden sowie an den Feiertagen straff durch die aktive Gruppe der Segelfluglehrer organisiert ist. Weiterhin können wir uns nach wie vor über eine sehr hohe Anzahl von über 20, meist jugendlichen, Segelflugschülern freuen. Dadurch bedingt waren hier auch etliche A, B & C-Prüfungen zu verzeichnen sowie diverse theoretische und praktische Prüfungen zum Erwerb der Lizenz. An dieser Stelle allen Kandidaten nochmals herzlichen Glückwunsch.

Bei der diesjährigen Qualifikations-Meisterschaft der Junioren zur Deutschen Junioren-Meisterschaft, die im Jahr 2012 stattfinden wird, konnte sich Sebastian Oehme mit der vereinseigenen LS8 mit einem 3. Gesamtplatz die Qualifikation für 2012 sichern. Christoph Boebel belegte den 6. Gesamtplatz und Nils Ulrich den 8. Gesamtplatz. Allen Teilnehmern an dieser Stelle herzlichen Glückwunsch zu den sehr guten Ergebnissen und weiterhin viel Erfolg und Spaß beim Segelfliegen.

Leider bereiten uns die Änderungen der Luftraumstruktur im CVFR-Gebiet Frankfurt mit Herausgabe der ICAO-Karte 2011 sehr große Sorgen. Zwar hat sich der Deckel direkt über unserem Flugplatz nicht weiter gesenkt (3.500 ft MSL), aber der nach Westen folgende Luftraum wurde von 4.500 ft um 1.000 ft auf nur noch 3.500 ft abgesenkt und zwar bis fast nach Bad-Sobernheim. Für den Segelflieger in Mainz bedeutet das, dass er bis ca. 38 km Entfernung vom Flugplatz nicht über 3.500 ft steigen darf. Vor der Änderung waren das nur etwa 8 km Entfernung vom Flugplatz, wo man dann 1.000 ft höher auf 4.500 ft steigen durfte. Das ist selbst für den erfahrenen Streckensegelflieger so gut wie unmöglich. Für einen Segelflugschüler, der im 3. Ausbildungsabschnitt seinen 50 km Überlandflug im Alleinflug absolvieren soll, nicht nur unmöglich, sondern auch ein nicht zu verantwortendes Sicherheitsrisiko. Wir werden im Jahr 2012 genau beobachten müssen, was die Gespräche und Verhandlungen bezüglich eventueller Luftraum-Freigaben mit der DFS ergeben und uns dann entsprechend orientieren.

Ende Oktober hatten wir dann unseren traditionellen Herbst-Check der Flugzeuge. Hier wird protokolliert, welche Reparatur- bzw. Wartungsarbeiten an den einzelnen Flugzeugen durchzuführen sind und ein entsprechender Werkstattplan erstellt. Das Ziel ist, das Fluggerät, die Winde und sonstige zum Flugbetrieb notwendigen Geräte bis zum Frühjahr wieder in Top Zustand zu haben, um hochmotiviert in die kommende Saison zu starten. Diese wird wie immer Ende März/Anfang April beginnen.

Am 05. November 2011 wurde die Herbstaktivenversammlung abgehalten. Wichtigster Tagesordnungspunkt war die Wahl eines Segelflugreferenten. Hier wurde einstimmig, mit einer Stimmenthaltung, Matthias Reisenberger zum neuen Segelflugreferenten gewählt. Matthias wünsche ich viel Erfolg und Spaß in seiner neuen Rolle. Gleichzeitig möchte ich an dieser Stelle Dieter Lochstampfer danken, dass er im vergangenen Jahr diese Rolle kommissarisch wahrgenommen hat und uns entsprechend in Vorstandssitzungen etc. vertreten hat. Dieter ist weiterhin stellvertretender Segelflugreferent und steht uns hoffentlich noch lange als Windenwart zur Verfügung.

Nun bleibt mir nur noch euch und euren Familien ein frohes Weihnachtsfest zu wünschen und einen guten Start ins neue Jahr.

Euer Ebi

Bericht Jugendleitung

Das Jahr 2011 neigt sich dem Ende zu, und so ist es an der Zeit zurückzublicken. Was war 2011 in der Jugendgruppe so los?

Generell war 2011 wieder ein recht erfolgreiches Jahr. Wir konnten erneut an den inzwischen zum festen Programm gewordenen Aktionen wie Volleyballturnier und Jugendvergleichs-fliegen teilnehmen. Gewonnen haben wir zwar nichts, aber es hat dennoch wie immer riesigen Spaß gemacht und das ist doch die Hauptsache.

Die eigentlich auch zum Stammprogramm gehörende Jugendfahrt musste dieses Jahr leider ausfallen, dies soll sich aber 2012 wieder ändern.

Geflogen sind wir natürlich auch. Obwohl das Wetter den Sommer über eher durchwachsen war, wurden 61% aller Streckenflugkilometer des Vereins von Jugendlichen geflogen. Eine große Leistung, die zeigt, dass wir, was Jugend-förderung betrifft,

auf dem richtigen Weg sind. Wettbewerbstechnisch stand dieses Jahr ganz im Zeichen der Juniorenquali in Bad Sobernheim, wo unser Verein mit 3 Piloten das größte Aufgebot aller Vereine stellte. Sebastian Oehme konnte sich hierbei sogar für die deutsche Juniorenmeisterschaft 2012 qualifizieren. Herzlichen Glückwunsch.

Und nicht zuletzt waren die drei von der Jugendgruppe organisierten Fliegerlager wieder sehr erfolgreich, und trugen mit zu den zahlreichen A-,B- und C-, sowie Scheinprüfungen bei.



(Die Sieger der Juniorenquali in der Standardklasse)

Zum Jahresende gab es dann noch eine personelle Umwandlung. Die bisherigen Jugendleiter Dominic Weber und Alex Roediger, denen an dieser Stelle für ihr Engagement in den vergangenen Jahren gedankt sei, standen nicht mehr zur Verfügung. Daher musste eine neue Jugendleitung gewählt werden. Neuer Jugendleiter wurde Nils Ulrich, Stellvertreter wurde Florian Wasserburg. Als alter, wie neuer Kassenwart wurde Alex Steinmetz in seinem Amt bestätigt.

Somit ist es nun an der Zeit vorauszuschauen. 2012 soll wieder ein sehr erlebnisreiches Jahr werden. Geplant sind eine Fahrt zur ILA im Herbst, sowie die Teilnahme am Volleyballturnier in Traben-Trarbach am 3.März. Auch am Jugendvergleichsfliegen wollen wir wieder teilnehmen.

Des Weiteren wurde auf der Jugendversammlung besprochen, dass wir uns wieder aktiv an der Organisation und Durchführung von Vereinsveranstaltungen beteiligen wollen. Denn die Jugendgruppe sollte mitgestaltender anstatt passiver Teil des Vereins sein.

So steht als nächstes der Segelfliegertag 2012 im Januar an, bei dem auf die Hilfe der Jugendgruppe gezählt werden kann. Auch wollen wir wieder Fliegerlager organisieren und gestalten.

Die Grundüberholung der Jugendhomepage wurde auf der Jugendversammlung im Herbst beschlossen, und bereits in Angriff genommen. Allerdings handelt es sich hierbei um ein größeres Projekt, welches noch Zeit benötigt.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der der neuen Jugendleitung sehr am Herzen liegt, ist die Verbesserung der spartenübergreifenden Zusammenarbeit, sowie die Stärkung des Gemeinschaftsgefühls innerhalb des Vereins. Deswegen wurde nun die Kommunikation unter den Jugendlichen der verschiedenen Sparten verbessert.

Als erstes gemeinsames Event wird es somit am Samstag den 10.Dezember einen Bowlingabend der Jugendgruppe geben. In der Hoffnung, dass wir uns untereinander besser kennen lernen. Und hoffentlich bleibt es nicht die letzte Veranstaltung dieser Art. Denn es wäre sehr schön, wenn es 2012 mehr gemeinschaftliche Events geben würde.

Nils Ulrich

UL-Teamerlebnis - Kroatien 2011



Am Donnerstag, den 2. Juni 2011 sollte es mit 4 UL-Flugzeugen über die Alpen nach Kroatien gehen. Unsere acht Mainzer Ultraleicht-Piloten fieberten diesem lange geplanten Fliegerurlaub entgegen. Doch je näher der Termin kam, desto schlechter wurde das Wetter über den Alpen. Am Dienstag vor dem geplanten Abflugtag war es klar: Eine Alpenüberquerung würde kein Vergnügen werden.

Aber unsere Mainzer UL-Piloten lassen sich nicht so leicht aus der Fassung bringen. Also wurde Plan B aktiviert: Die östliche Route über Wien.

Und hier die Tagesberichte von unseren Piloten, bzw. deren Ghostwritern, aus den verschiedenen Teams:

Donnerstag (Armin):

Der erste Teilabschnitt führte uns von Mainz nach Straubing (EDMS). Nach ca. 2 Stunden war dieser Teil der Reise schon geschafft. Tanken, das aktuelle Wetter entlang der Donau einholen, eine kleine Erfrischung und weiter ging die Reise Richtung Wiener Neustadt (LOAN). Als Route hatten wir den landschaftlich reizvollen Flug entlang der Donau geplant. Nach weiteren 2 Stunden hatten wir das Vergnügen die neue, komplexe Platzrunde kennen zu lernen. Mit GPS - Unterstützung wurde auch diese Herausforderung gemeistert.

Der Abend wurde mit der Verköstigung von lokalen kulinarischen Spezialitäten, garniert mit reichlich Fliegerlatein, zugebracht. Die Wetterprognose für den nächsten Tag war recht fragwürdig, so dass wir mit gemischten Gefühlen zu Bett gingen. Blitz und Donner erquickten den Schlaf.

Freitag (Ghostwriter von Frank):

Nach dem Studium der aktuellen Wetterprognose war guter Rat teuer, soweit die Sache angesichts jetzt nasser Sitzkissen in den beiden FK9 nicht schon vorentschieden schien. Fliegen oder nicht fliegen – das war die große Frage. Zum Schluss der Diskussion fiel die Entscheidung für eine Reise mit der ÖBB nach Wien. Dieses spontane Vorhaben war eine echte Herausforderung. Einen Flugplan aufgeben ist einfach. Ein Bahn - Ticket für 8 Leute an einem

ÖBB Automaten zu erwerben, ist deutlich schwieriger. Aber ein freundlicher Schaffner half uns aus der Verlegenheit, zu Schwarzfahrern zu werden. Nach einigen Zwischenlandungen auf Plattformen der S- und U-Bahn erreichten wir das Stadtzentrum. Wegen des Fußball - Länderspiels Österreich-Deutschland und allgemeiner touristischer Aktivitäten war die Stadt voll – sehr voll.



Von unseren ortskundigen Mitfliegern geführt, besichtigten wir, im Schnelldurchgang, die wesentlichen Sehenswürdigkeiten der Stadt, natürlich nicht ohne den einen oder anderen Kaffeehaus-Besuch.

Samstag (Armin):

Der Wetterbericht versprach annehmbares Wetter, leider nur für den Flug bis nach Varazdin (LDVA) in Nordkroatien. Also wurde kurzfristig der Flugplan aufgegeben, der Zoll und die Grenzpolizei in Kroatien bestellt, und nach einem telefonischen Hürdenlauf der (neue) Platzhalter auf unsere Ankunft vorbereitet. Bei bestem Wetter flogen wir in Formation diesen, recht einfach zu bewältigenden Abschnitt unserer Reise.

Nach unserer Ankunft erlebten wir die perfekte Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft unter Fliegern. VIP-Lounge, Getränke, Wetterbericht, Notam, Taxi, Hotel – alles wurde für uns organisiert. MOGAS-Futter für unsere ROTAX-Pferde inclusive. Varazdin ist ein nettes Provinzstädtchen mit einem riesigen Tourist-Hotel aus früheren Zeiten. Wir bekamen unsere 8 Einzelzimmer und alles war gut – zumindest bis zur Rückkehr vom Stadtrundgang. Jetzt lernten wir, dass in unserem Hotel eine riesige Schulabschlussparty stattfand. Alle jugendlichen Schönheiten aus dem Umkreis waren in Ballkleidern angetreten, um sich bis 5:30 Uhr nach den Klängen einer kroatischen Cover Band in Trance zu tanzen. Immerhin kehrte dann Ruhe ein – dummerweise nur bis 6:00 Uhr, dann läuteten die Kirchenglocken. Das war eine Nacht!

Das Schicksal der nicht ungetrübten Nachtruhe teilten mit uns die Handball-Nationalspielerinnen von Kroatien und Serbien, die im gleichen Hotel residierten und am folgenden Tag das entscheidende WM-Qualifikationsspiel austragen mussten.

Dagegen hatten wir es einfach - wir mussten ja nur fliegen.....

Sonntag (Jürgen):

Zunächst war morgens Frühstück an einem einfachen Buffet angesagt. Da die Mädels der Handballnationalmannschaften mit uns frühstückten, war die Grundstimmung – trotz der für manche schlaflosen Nacht - recht gut. Die wichtige Flugvorbereitungsdebatte mit dem Hauptthema Wetter endete mit dem Ergebnis, dass ein Weiterflug nach Pula (LDPL) entlang der Route nördlich an Zagreb, und somit an dem, wegen des Pabst Besuchs eingerichteten, Sperrgebiets vorbei, möglich schien. Nach dem Frühstück also „Check out“ und mit den Taxis zum Flugplatz. Die einen machten Flugpläne, die anderen die Maschinen fertig. In bewährter Formation ging es in die Luft. Die Wolken wurden zwar an den Bergen etwas dichter, konnten aber immer gut umflogen werden. Sobald die Küste zu sehen war, wurde das Wetter wesentlich besser. Über Rijeka Airport und dem Meldepunkt Plomin (ein riesiger Schornstein markiert diesen Punkt) flog die Formation Pula an. Armin und Frank machten als „Leader“ den Funk, der Rest der Formation musste nur noch hinterher fliegen. Einer nach dem anderen landeten wir auf der riesigen Piste in Pula. Zeit zum Putzen der Maschinen war genug, da die Tankerei viel Zeit in Anspruch nahm.



Es wurde langsam und vorsichtig betankt und kein Tropfen Sprit ging daneben. Als alle Flieger verzurrt und gereinigt waren, ließen wir uns vom Shuttle zur Ankunftshalle fahren. Frank kümmerte sich um die Leihfahrzeuge und der Rest der Truppe genoss Espresso und Cookies.

Im Hotel dann angekommen, wurden die Zimmer bezogen und die Hotelanlage in Augenschein genommen. Die ganz mutigen, Armin und Jean-Pierre, gingen auch gleich mal schwimmen. Peter und Brigitte besuchten uns am Hotelstrand und brachten zur Begrüßung schon mal einheimische Getränke (von der Sorte, die Flüge verbietet) mit.

Am Abend fuhren wir gemeinsam nach Pula und schlenderten mit Brigitte und Peter im Ort herum, bis wir ein geeignetes Restaurant gefunden hatten. Nach der Einnahme von landestypischen Speisen und Getränken fanden wir ohne Probleme unser Hotel wieder. Zufrieden mit der Welt wurden die Betten getestet und für gut befunden.



Montag (Ghostwriter von Lilli):

Am Montag stand die Erkundung von Rovinj an. Die grösste Herausforderung bestand darin einen Parkplatz für 2 Autos in den engen Gassen des Städtchens zu finden.

Unser Fliegerfreund Peter, der seine Jugend in Rovinj verbrachte, führte uns durch die sehr schöne Altstadt. Schattige Gassen wurden begangen, felsige Kliffs erklettert, kroatische Häuser bestaunt und die Kirche auf der Anhöhe besichtigt.

Zur Stärkung dann der obligate Stop in einem Straßencafe mit Blick auf das bunte Treiben des Hafenslebens.



Dann ging es zum maritimen Teil des Ausflugs. Peter und weitere erfahrene Seefahrer machten Peters Rauhwasserboot flott und ließen den (gefühlten) 100 Pferden des Außenborders freien Lauf. Zum Glück streikte keines der Pferde und weder Frau noch Mann gingen über Bord. Von Gischt durchnässt und Wellen gepeinigt kehrten die mutigen Seeleute wieder an Land zurück. Das von Peter und Brigitte organisierte Fischessen in dem Strandrestaurant war dann pure Entspannung und der kroatische Landwein tat ein Übriges.

Dank Frank und seinen navigatorischen Fähigkeiten fanden wir den Rückweg zu unserem Hotel in Pula, ohne unterwegs auffällig zu werden.

Dienstag (Fritz-Werner):

Heute ist Reisetag, ohne abzuheben. Schnell sind die beiden Opel-"Silberpfeile" (manche sagen auch "Silberschnecken") besetzt und ab geht's. Doch auch die Navigation am Boden hat so ihre Tücken und ein unfreiwilliger Rundtörn über die Halbinsel Medulin führt uns die Schönheit einer schläfrigen Mittelmeerlandschaft vor. In der Gegend des Flugplatzes nehmen wir dann aber endlich richtig Kurs auf Opatija. "Der Weg ist das Ziel" beruhigen wir uns bei der wilden Kurverei bergan-bergab. Den Pflichtmeldepunkt PLOMIN, jetzt in Form eines Höhenrestaurants mit spektakulärem Seeblick nutzen wir ausgiebig, um wohlverdiente Cappuccinos zu schlürfen und etwas auszuspannen.

Noch etwas Geholper über eine endlose Baustelle inmitten des prächtigen Hartlaubwaldes und schon liegt Opatija vor uns - fein gepflegt, gut erhalten und mit dem ganzen Charme eines mondänen Badeortes alten Stils. Nizza und Biarritz lassen grüßen...

Unsere fixen Chauffeure Frank und Hans-Ulrich finden schnell freie Parkplätze und nach kurzem Spaziergang durch den schattenspendenden Park sitzen wir alsbald in einer Strandbar der besonderen Güte, die vielfältige und bemerkenswerte Einblicke ermöglicht (aus Gründen der Diskretion wird dieser Punkt hier nicht weiter ausgewalzt).

So gestärkt mit Sandwiches und etlichen weiteren Espressi schlendern wir auf den Pfaden vergangener K&K Herrlichkeit. Aber das zunehmende Grau am Himmel drängt uns, bald nach Rijeka aufzubrechen. Nach wenigen Minuten erreichen wir den Stadtrand dieser großen, quirligen und deutlich weniger mondänen Hafenstadt. Marseille und Genua lassen jetzt grüßen....

Kaum daß wir die Fußgängerzone halb durchschritten haben und nach einer erneuten Zwischenstärkung bei McDonalds (die sind aber auch überall...), kam er, wie er kommen mußte: Der klassische Rijeka-Wolkenbruch mit Blitz und Donner. Wohin jetzt nur? Ab in ein Café! Draußen gießt es Wasser und wir gießen weitere Cappuccini in uns hinein.

Das Gewitter läßt ahnen, wie kritisch diese "Wetterecke" mit hohen Küstenbergen und aktuell täglichen Cumulonimben ist. Kommen wir (auch fliegerisch) wieder heim oder werden kroatische Cafés unsere neue Heimat?

Doch Petrus hat jetzt ein Einsehen und mit Koffein-Konzentrationen nahe an der Herzkasper-Grenze düsen wir zur Südspitze Istriens zurück - bedrängt von einem wildgewordenem Verfolgerbus mit Wahnsinnstempo á la Spielbergs Film "Das Duell". Wir gewinnen.

Mittwoch (Jean-Pierre):

Die Wetterlage um uns herum zeigt viel Sonne über den Wasserflächen und leider auch viele Wolken in den Bergen. Die einhellige Meinung nach dem Wetterbriefing ist daher, Kroatien weiterhin zu genießen. Für zwei Flugzeugcrews bedeutet dies die Aufgabe eines Flugplans für einen kurzen Abstecher nach Losinj (LDLO). Die beiden anderen Crews entscheiden sich für Kajak fahren und spazieren gehen.

Am Flughafen Pula (LDPL) kümmert sich zunächst aus jeder Crew einer um die Aufgabe des Flugplans, der andere bereitet das Flugzeug vor. Die Betreuung durch die Mitarbeiter des Flugplatzes ist dabei durchgängig sehr gut. Von der Anmeldung am Schalter über die Abfertigung inklusive Gepäckdurchleuchtung bis zum Shuttle-Transfer gibt es keine Wartezeiten.

Der Abflug selbst ist unspektakulär, der Pflichtmeldepunkt S6 von Pula entpuppt sich als kleine romantische Insel mit einem idyllischen Leuchtturm. Der Leuchtturmwärter hat vermutlich wenig Entertainment, aber dafür einen langen eigenen Strand. Um die richtige Inselgruppe anzusteuern, schauen wir immer wieder auf die Karte. Dass sich zwei lang gestreckte Inseln sehr ähnlich sehen überrascht nicht besonders. Sind sie doch schliesslich vom gleichen Meer geformt worden. Wir nehmen Kurs auf die richtige Insel und landen nach circa 20 Minuten Flugzeit auf dem internationalen Flughafen Losinj (Piste 20 / 900m Asphalt).

Nach den Formalitäten werden wir vom Shuttlebus direkt an den Strand gefahren und werden nach einer angemessenen Zeit fürs Essen, Relaxen und Schwimmen wieder abgeholt. So lässt es sich leben. Toller Rundum Service (sollte auf jedem Flugplatz eingeführt werden).

Die Flugplanpflicht hat in diesem Urlaub das Sightseeing-Fliegen etwas in den Hintergrund gerückt. Doch kurz vor dem Pflichtmeldepunkt S8 an der Südwestlichsten Spitze Istriens fragt uns Pula Tower, ob wir in 10 Minuten unsere Landung abgeschlossen haben. Eine A320 befindet sich auf dem ILS-Approach auf die Piste 27: „please speed up“.

Um den bisher schönen Flug zu verlängern, erbitten wir ein Holding über S8 und erhalten die Genehmigung, bzw. Anweisung über S8 zu bleiben. Mit „traffic in sight“ fliegen wir drei saubere Holdings, jedes entsprechend des Visual Approach Charts. Bei der Landung achten wir darauf, über dem Gleitpfad der Verkehrsmaschine zu landen und damit erst nach dessen Aufsetzpunkt zu landen, wohlwissend, dass unser UL den Wake Turbulences keine nennenswerte Masse entgegen zu stemmen hat.

Nach der Landung und dem Verzurren der Flugzeuge kommt ein kleiner Tanklastwagen und füllt unsere Tanks auf. Ich bin positiv überrascht, wie vorsichtig der „Tankwart“ unsere Luftsportgeräte betankt.



Den Abend verbringen wir ein zweites Mal in Rovinj. Diesmal direkt im Garten von Peters Ferienparadies mit allem was das Herz begehrt: Essen, Trinken, guter Laune und vielen Fliegergeschichten.

Donnerstag (Ghostwriter von Hans-Ulrich):

Heute heißt es relaxen und Kräfte tanken – was wir in zwangloser Weise und in kleiner Gruppe je nach Belieben vornehmen. Unser Hotel zeigt sich als strategisch gut gelegen, denn auch im direkten Umfeld gibt es Sehenswertes: Schattenspendender Küstenwald, ein Aquarium, eine Marina mit teuren Spielgeräten der schwimmenden Zunft. Und ein Besuch in der Altstadt von Pula nebst Besuch im Cafe, in dem auch schon James Joyce die Seele baumeln ließ.

Und alle Wasserfreunde springen noch einmal in das beneidenswert klare Wasser der Adria direkt vor unserem Hotel. Am Abend dann in fröhlicher Runde auf der Aussichtsterrasse eines nahen Strandrestaurants. Ein grandioser Sonnenuntergang schließt den Tag.

Freitag (Fritz-Werner):

Hinfliegen kann jeder – aber man muß auch wieder rechtzeitig in die Heimat zurückkommen können. Die etwas nervenaufreibende Auseinandersetzung mit sich zum Teil direkt widersprechenden Wetterdaten (und unseren unterschiedlichen Bewertungen deswegen) hat jetzt aber ein Ende. Heute soll es also sein! Übermorgen droht der Wolkenvorhang sich wieder zu schließen. Also jetzt möglichst weit kommen - am besten sogar bis nach Mainz !

Vorbei mit der Beschaulichkeit und hinein in zügiges Handeln: Zimmer räumen, Flugunterlagen bereit machen, Auschecken, rein in die Silberpfeile, ab zum Platz, Wagen zurückgeben, hostessgeführte Wanderung zur Passkontrolle, Gepäckscan, hin zum Loadmaster, um Landegebühr und Abstellen zu bezahlen, Aufgabe Flugplan und – zack – schon reißt der Takt, weil Wiener Neustadt telefonisch nicht erreichbar ist (es war wohl ein Blitzeinschlag in das Telefonnetz in LOAN). Letztlich klappt es dann doch irgendwie und jetzt aber ab in den Kleinbus zur obligatorischen Kurzfahrt über's Vorfeld zu unseren auch schon mit den Hufen scharrenden Fluggeräten.



Schnell sind wir gestartet, bewegen uns über jetzt schon bekannte Orte Istriens.

Bei Rijeka treffen wir leider doch noch einige der ihre Logenplätze an der Adria zähe verteidigenden Küstencumuli. Eine Lücke tut sich auf und wir schnurren nach einiger Wolkenkurverei dann ganz ruhig quer durch Kroatien. Merke: Auch ein solch langer Leg muss nicht langweilig sein – in unserem Fall gibt es zur Auflockerung viel Funkverkehr, während Zagreb Info unser viertes und vorübergehend „abgehängtes“ Team wieder geduldig zurück zur Herde treibt. An dieser Stelle ein Dankeschön an die vielen freundlichen Menschen, die uns in der Höhe und am Boden immer so unkompliziert und freundlich weiterhalfen!

Verblüffend schnell ist Slowenien gekreuzt und bei optimalen Wetterbedingungen genießen wir den ruhigen Flug nach Wiener Neustadt. Dort geht es dann wieder Schlag auf Schlag und ohne allzuviel Zeit zu versäumen, bringen wir unseren „Turn around“ hinter uns, um nunmehr in 2er-Teams in Richtung Heimat aufzubrechen.

Nach einem schönen Besichtigungsflug längs der Donau (Melk, Linz) erreichen wir Straubing, um auch dort unser eingefuchstes Schnellprogramm „T hoch 4“ (Tanken,Trinken,Toilette,Tschüs) zu absolvieren.

Der verbliebene Abschnitt ist nun ganz bequem zu absolvieren. Kleinere Schauerfelder künden schon von der Wetterverschlechterung am Folgetag. Kein Problem, zumal wir uns zwischen und innerhalb der „Pärchen“ immer optimal informieren können. So wird auch die folgende denkwürdige Positionsmeldung abgesetzt: „Gleiche Höhe wie Ihr, nur tiefer“. Sie sei zur Anwendung allerdings nicht empfohlen, wohl aber eine Flugreise ins freundliche Kroatien ebenso wie die Wiederholung des UL-Vereinsausflugs in 2012 - wohin auch immer!

AH/FWK/JPS/JH für Team Kroatien 2011

