

€3,50 Magazin des Österreichischen Aero-Clubs

4.13



# SKY REVUE

DAS ÖSTERREICHISCHE FLUGMAGAZIN

# SKY REVUE

DAS ÖSTERREICHISCHE FLUGMAGAZIN

# 4.13

**AIRCHALLENGE**  
STEIRISCHE  
SUPER-SHOW

**ERFOLGREICHES TAL**  
SEGELFLIEGEN  
OHNE PAUSE

**BALLON-RENNEN**  
DREI NÄCHTE  
IM KORB

# UPPER- CLASS

## FLIEGEN MIT ZWEI MOTOREN

# In Bestform.

Das neue E-Klasse T-Modell.  
Jetzt bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

Kraftstoffverbrauch (NEFZ) 4,4–9,5 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 116–222 g/km.  
[www.mercedes-benz.at/e-klasse](http://www.mercedes-benz.at/e-klasse)



Eine Marke der Daimler AG

**4** JAHRES  
WERTPAKET



**Mercedes-Benz**  
Das Beste oder nichts.



## You will never fly alone

MICHAEL GAISBACHER

LAPL-Einführung, Kampf um die Behördenhoheit für LAPL A, Umstellung der Schulen auf ATOs, Flugplatzsicherheitsverordnung, Ausweitung der FAA des Aero-Clubs, Luftraumänderungen durch SERA, neue Modellflugverordnungen ...

Die Arbeitsfelder des Aero-Clubs sind mannigfaltig, meist ist es hart, den Status quo zu halten, oft drohen Verkomplizierungen, häufig ist es schwer, tatsächliche Verbesserungen auch wirklich zu realisieren.

Schwere Zeiten also, massig viel Arbeit und eine Veränderung unserer Gesellschaft, die gar nicht so selten aus früher begeistert mitarbeitenden Mitgliedern fordernde „zahlende Kunden“ gemacht hat (die gar nicht wissen, wie viel die Fliegerei wirklich ohne unsere ehrenamtlich betriebenen Vereinsstrukturen kosten würde).

Fluglehrer, Schulleiter, Obmänner, Sektionsleiter, Präsidium und Generalsekretär sind mehr gefordert denn je. Wir können einiges gewinnen, viel mehr aber auch verlieren.

Tja, und was macht man in schwierigen Zeiten? Richtig, man steht zusammen, unterstützt sich, marschiert gemeinsam. Das gilt im Flugsport-Verein genauso wie im Aero-Club. Wir müssen jetzt Vertrauen in die Entscheidungen des Vorstands haben und die Umsetzungen mittragen. Wir alle haben aber auch die Pflicht, die Informationen dort aufzunehmen, wo sie gegeben werden.

Alle Vorgenannten sind nun gefordert sich gegenseitig Arbeit zu sparen, die Veranstaltungen zu besuchen und nur gesicherte Informationen zu verbreiten.

Wir können uns mit gemeinsamen Handbüchern viel Arbeit und Zeit sparen, wir können uns im Zuge dieser Umstellungen ein partnerschaftliches, kooperatives Verhältnis mit den Authorities aufbauen und wir können die Veränderungen auch nutzen, z. B. in Schulen, veraltete Strukturen zu erneuern. Alles das können wir, allerdings nur gemeinsam.

Dann können wir uns hoffentlich wieder um das kümmern, was uns wirklich am Herzen liegt – um unseren Sport, um die Nachwuchspflege, um den Erhalt der Vereinsstrukturen, denn nur so ist der Flugsport in der gekannten Kostensituation zu erhalten. Die Zukunft muss man ständig mitgestalten. Lasst uns daher die Anforderungen gemeinsam bewältigen.

Das wünscht sich und uns

**Michael Gaisbacher**

BSL Segelflug, Präsident des LV Steiermark

# Beechcraft

Vertrieb und Service GmbH

Seit über 40 Jahren Ihr Spezialist -  
treffen Sie uns auf der Messe!



 **NBAA2013**

OCTOBER 22 - 24, LAS VEGAS, NV

### Top Flugzeuge:

- 2000 Beech King Air C90B - TT 1.895 h
- 2008 Beech King Air B200GT - TT 1.044 h
- 2008 Beech King Air B200GT - TT 1.300 h
- 2008 Beech King Air 350 - TT 450 h
- 2006 Hawker 400XP - TT 1.975 h
- 2007 Cessna Citation XLS - TT 3.580 h

### Top Service:

*Instandhaltung, Reparatur & Modifikation  
Spezialleistungen bei Avionik & vieles mehr  
Europas größtes Beechcraft Ersatzteillager*





Ihr kompetenter Partner:

- CAMO+ Organisation
- EASA Part 21 + EASA Part 145
- FAA Repair Station



**Ihr Kontakt vor Ort: +49 (0)171 - 210 20 37**

D-86169 Augsburg  
Flughafenstraße 5  
www.beechcraft.de

Tel. +49 (0)821 - 70 03 - 0  
Fax +49 (0)821 - 70 03 - 153  
info@beechcraft.de

PPL  
ME  
IR  
CPL  
ATPL

**flywest**  
FLIGHT TRAINING CENTER

**DIE TIROLER FLUGSCHULE**

*let's fly together.*

**Fly-West GmbH**  
Flight Training Organisation A-134-JAR  
Serlesstr. 17-19 - A-6063 Innsbruck Rum  
Tel: +43 (0) 512 214600 - info@fly-west.at  
www.facebook.com/FTO134  
www.fly-west.at

## CHECKIN



MANFRED HLUMA, CHEFREDAKTEUR

## Liebe Leserin, lieber Leser!

Am zweiten Septemberwochenende wussten einige Piloten – speziell von Gyrocoptern und Tragschraubern – nicht, wo sie zu erst hinfliegen sollten. Parallel fanden die Heli Days in Gmunden, die Flugzeugmesse Expo in Zell am See und die „Airchallenge“ in Kapfenberg statt. Zu letzterer strömten bei wenig getrübbtem Sonnenschein rund 15.000 Zuseher, denen ein breites Spektrum des Flugsports und viele Mitflugmöglichkeiten und umfassende Informationen über private und berufliche Aspekte des Fliegens geboten wurden.

Anlass der bis ins kleinste Detail perfekt organisierten Veranstaltung war das 50-jährige Bestehen des Flugplatzes Kapfenberg. Ein im Rahmen eines Galaabends vorgeführter historischer Film über die Eröffnung des Flugplatzes zeigte, dass Politiker damals dem Flugsport wesentlich mehr positive Aufmerksamkeit schenkten. Vertreter aller Couleurs bis hinauf zur Ministerebene waren begeistert und beglückwünschten die Gründer. Ähnliches würde man sich auch heute bei Flugsportaktivitäten öfter wünschen ...

Nicht zu einem runden Geburtstag, sondern einfach einem Fliegerfest lud zu Sommerende auch Altlichtenwarth im nordöstlichen Weinviertel, mit sieben Jahren Österreichs jüngster Flugplatz. Viele Gäste nutzten die Gelegenheit, einmal pro Jahr auf dem Segelflugplatz auch mit schwereren Maschinen landen zu dürfen.

Flugenerlebnisse anderer Art hatten Ewald und Wolfgang Grabner, die Richtung Norden starteten und sowohl vereinsamte als auch verkehrsreiche Plätze in Dänemark und Schweden erlebten.

Viel Spaß beim Lesen

**Manfred Hluma**  
Chefredakteur

### IMPRESSUM

#### Herausgeber und Medieninhaber:

Österr. Aero-Club  
1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12  
Tel.: ++43/1/505 10 28  
Fax: ++43/1/505 79 23  
E-Mail: office@aeroclub.at  
www.aeroclub.at

#### Redaktion und Produktion:

Gassner & Hluma Communications  
1180 Wien, Alsegger Straße 18  
Tel.: ++43/1/479 81 82  
Fax: ++43/1/479 81 82 83  
E-Mail: pilot@skyrevue.at

**Chefredaktion:** Ing. Manfred Hluma (hluma@skyrevue.at), Stv. Dr. Lucas M. Kopecky  
**Marketing- und Anzeigenleitung:** Dr. Lucas Michael Kopecky (kopecky@skyrevue.at)  
**Grafik, Layout und Covergestaltung:** Greiner&Greiner, 1050 Wien,  
Tel.: ++43/1/526 51 78, E-Mail: greiner.und.greiner@robtschek.at

[www.skyrevue.at](http://www.skyrevue.at)

**ALTENRHEIN**  
AVIATION

AIRCRAFT MAINTENANCE FACILITY - EASA Part-145 No. CH.145.0236

<b>JET AIRCRAFT</b> Gulfstream G100/G150/G200/G280 Embraer Phenom 100/300 Cessna 500/501/551/525/525A/525B	<b>MRO SERVICES</b> Powerplants Avionics & Elelctrics Structural Repairs Refurbishments/Overhauls Painting Other services upon request
<b>TURBOPROP AIRCRAFT</b> BEECHCRAFT 200/300/1900 PAC 750 XL	
<b>PISTON AIRCRAFT</b>	

*„WE'RE AVAILABLE,  
WHEN AND WHERE YOU NEED US“*

Altenrhein Aviation Ltd - your Aircraft Maintenance Facility  
in the northeastern part of Switzerland, centrally located in Europe.

**Altenrhein Aviation Ltd**  
Flughafenstrasse 11, CH-9423 Altenrhein  
Tel: +41 71 8585185, Fax: +41 71 8585195  
info@altenrhein-aviation.com  
www.altenrhein-aviation.com

Member of the Pilatus Group

**STORYS & REPORTAGEN**

<b>Scalaria 2013:</b> Sinken, bis es spritzt! .....	15
<b>Air Challenge:</b> Steirische Supershow .....	16
<b>Zwei-Mots:</b> Doppelt hält besser .....	19
<b>Segelfliegertag 2013:</b> Tolles Programm .....	21
<b>NÖ-TAL:</b> Fliegen ohne Pause .....	22
<b>Expo Zell:</b> Traditionelle Flugzeugmesse .....	26
<b>Altlichtenwarth:</b> Festes Fliegen am Fliegerfest .....	28
<b>Gordon Bennett:</b> Drei Nächte im Korb .....	30
<b>Flugsicherheit:</b> Mehr Kommunikation nötig .....	33
<b>Avionik:</b> Kollisionswarngeräte .....	34
<b>Fliegen in Nordeuropa:</b> Schlagerstars und Schwedenbomber .....	36
<b>Rüdiger Kunz:</b> Ein Mozart im Flugzeugbau .....	40
<b>Austro Control:</b> Neuer Tower .....	42
<b>POPS Austria:</b> Sprünge, Spaß, Senioren .....	44
<b>Para-World-Cup Belluno:</b> Applaus, Angelika .....	46
<b>PC-Fliegen:</b> Im Heli über „Lale“ .....	48

**RUBRIKEN**

<b>Editorial</b> .....	<b>03</b>
<b>Touch &amp; go</b> .....	<b>06</b>
FSZ Spitzerberg: Österreichs jüngste Segelfliegerin / Austro Engine: Neuer Geschäftsführer	
Flugplatz Völtendorf: HTL-Schüler erlebten Fliegen	
Aigen im Ennstal: Militärzöglinge trainierten Segelflug / Flugplatz Hohenems: 12. Kinderflugtag	
MFC Kärnten: Neue Mitglieder-Werbeaktion / Neues Projekt: Flugshow am Hochkar?	
Alaska: Die Straße ist die Piste / Pilatus: Joint Venture in China	
Excalibur City: Neuer Flugplatz geplant / Nachruf Eli Hofmann †	
v13 evolution: Nun auch Vertrieb in Österreich / Canopy Piloting: Nervenstarker Newcomer	
Präzisionsflug: Neue Staatsmeister	
<b>Sky drive:</b> Hyundai ix35 .....	<b>50</b>
<b>Kreuzworträtsel</b> .....	<b>50</b>
<b>Boutique</b> .....	<b>51</b>

**UNSER TITELBILD**



Die Beechcraft Baron erreicht eine Reisegeschwindigkeit von 370 km/h bei einer Reichweite von bis zu 2.700 km. Im Cockpit versorgt ein Garmin G 1000 mit zwei 10,5-Zoll-Bildschirmen den Piloten mit allen Daten, die Passagiere erwartet – neben der bequemen Einrichtung auch ein für die Größe unübliches Entertainment-System.

Foto: Beechcraft

**Diamond DEXE FTO A-116**  
Flugplatz Wr. Neustadt Ost LOAN

**Berufsbegleitende Flugausbildung zum Linienpiloten**

e-Learning + Wochenend-Seminare + Prüfungsvorbereitung + praktisches Flugtraining

- ✈ ATPL Theorie mit eAcademy bequem von zu Hause
- ✈ flexible berufsbegleitende modulare Ausbildung
- ✈ professionelle, moderne EXAM Mentor Fachliteratur
- ✈ monatliche Wochenend-Classroom Seminare
- ✈ abgestimmtes Flugtraining zur Theorieausbildung
- ✈ angepasste Ratenzahlung

Telefon: +43 (0)2622 20652 • Fax: +43 (0)2622 20652-30 • e-mail: flugschule@dexe.at • www.diamondair.at

## FSZ SPITZERBERG ÖSTERREICHS JÜNGSTE SEGELFLIEGERIN

Pünktlich zu ihrem 15. Geburtstag Anfang August erhielt Eva Schweighofer ihren heiß ersehnten Flugschülerausweis. Und sofort begann sie am Flugsportzentrum Spitzerberg ihre Segelflug-Ausbildung. Gemeinsam mit fünf älteren männlichen Flugschülern verbrachte sie die nächsten drei Wochen fast rund um die Uhr am Flugplatz. Tagsüber wurde im Doppelsitzer geübt, abends wurde Theorie gebüffelt, manchmal bis spät in die Nacht. Bei den Rekordtemperaturen an die 40 Grad wurde allerdings auch das Fliegen manchmal zur Qual, aber der flugbegeisterte Teenager schaffte es.

Bereits am achten Tag nach Ausbildungsbeginn und nach nur 35 Flügen mit dem Fluglehrer durfte sie erstmals alleine ein Flugzeug steuern. Am zehnten Tag war sie bereits über eine Stunde in der Luft und segelte mehr als 1.000 Meter über den Köpfen ihrer begeisterten Lehrer und Kollegen.

Einige Tage vor Ende des Kurses hatte Eva die Prüfungsflüge sowohl in den Startarten Winde als auch Flugzeugschlepp er-



Eva Schweighofer: Österreichs derzeit jüngste Pilotin

folgreich absolviert. Die Theorieprüfung war dann fast nur noch Formsache. Ihrem Traum, Berufspilotin zu werden, ist sie damit einen großen Schritt näher gekommen. Und nun ist sie derzeit jüngste Pilotin Österreichs.

Ein kleiner Wermutstropfen trübt die Freude über die erworbene Lizenz. Bis zu ihrem 16. Geburtstag darf sie zwar alleine fliegen – allerdings nur unter Aufsicht eines mit ihr durch Funk verbundenen Fluglehrers. Ihr 17-jähriger Bruder hat übrigens vier Wochen zuvor am FSZ Spitzerberg ebenfalls den Segelfliegerschein erworben.



Völtendorf: Nach dem Fliegen ging's ans Putzen.

## FLUGPLATZ VÖLTENDORF HTL-SCHÜLER GINGEN FLIEGEN

Praktische Nachwuchsarbeit im Rahmen der Jugendförderung durch den Österreichischen Aero-Club: Zum Abschluss des Schuljahres besuchten die Schüler der 2. Klasse Informationstechnologie der HTL Krems den Flugplatz in Völtendorf bei St. Pölten. Organisiert von der Lehrerschaft und dem Fliegerclub St. Pölten konnten die interessierten Schüler für einen Tag sowohl die Flugzeuge als auch den Flugbetrieb ansehen und erleben. Bei einem Rundflug bis Krems lernten die Schüler den Flugsport hautnah kennen. Auch die Flugvorbereitung, die nachfolgende Reinigung und das „Hangarieren“ der vier-sitzigen Motorflugzeuge wurden von den Schülern durchgeführt.

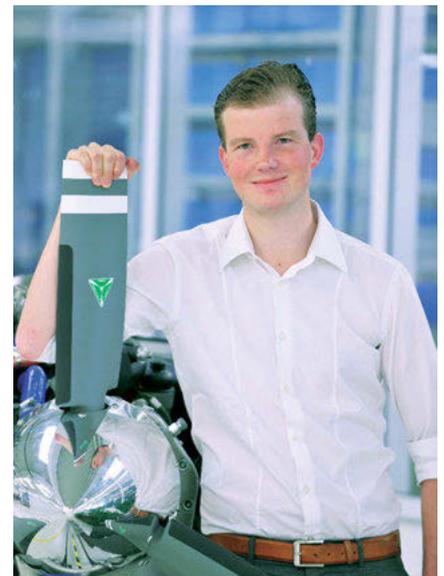
## AUSTRO ENGINE NEUER GESCHÄFTSFÜHRER

Jürgen Heinrich hat die Position des Geschäftsführers bei der Austro Engine übernommen, nachdem Thomas Müller Ende Juli das Unternehmen verlassen hat. Der aus Graz stammende Diplomingenieur begann seine berufliche Laufbahn in der Automobilbranche, wo er die Betreuung internationaler Marktentwicklungsprojekte für einen deutschen Nutzfahrzeughersteller übernahm, bevor er 2007 erstmalig in die Diamond Aircraft Gruppe eintrat. Hier begann er zunächst als Trainee im Bereich Sales & Marketing, um 2008 als Executive Assistant des CEO und Corporate Development Manager zu arbeiten.

Nach zwei Jahren als Leiter einer Marktentwicklungskampagne im Mittleren Osten für ein großes Baumaschinenunternehmen kehrte Heinrich 2013 zu Diamond Aircraft zurück. In seiner Aufgabe als Sales- & Marketing-Director übernahm er auch die Koordination der gesamten Vertriebsentwicklung des Unternehmens.

Jürgen Heinrich absolvierte sein Studium an der Fachhochschule Joanneum und schloss dort mit Diplom in der Fachrichtung Industrial Management ab.

Zur Unterstützung seiner anstehenden Aufgaben hat der neue Manager Peter Lietz, bisher Marketing- & Sales Leiter bei Austro Engine, als Chief Operating Officer ernannt.



Jürgen Heinrich: neuer Austro-Engines-Chef



# Hungarian Aircraft Technology & Service

**„Part 145“-zertifizierte Flugzeugwerft**

Zertifizierungs-NR: HU 145.0089

## **HAT&S bietet Ihnen**

- > qualifizierte Maintenance
- > strukturelle Reparaturen
- > Interieur-Gestaltung mit Liebe zum Detail
- > elektrostatische Lackierarbeiten mit Spritzkabine
- > HSI-Inspektion von PT6-Triebwerken

**Durchführung der SID-Inspektionen für CESSNA**  
**Das „Supplemental Inspection Document“**  
**betrifft 100/200er-Serie der Baujahre 1953–1986 !**

**Air Operator Certificate**  
**CAMO Approval Certificate**

CIRRUS Approved Maintenance Center  
PIPER Cheyenne Maintenance & Operation

**„Meidl“ Airport in Fertőszentmiklós, Ungarn**

nahe der österreichisch-ungarischen Grenze  
keine Landgebühr für Flugzeuge, die zur Wartung kommen

Maintenance & Operation & Service auf Top-Niveau.  
Qualität zu fairen Preisen.

Tel.: ++36-99-544 108, Fax: ++36-99-544 109  
Mobil: ++36-20-9 723 687 (Deutsch & Englisch)  
E-Mail: [info@hats.hu](mailto:info@hats.hu), [tibor.tapai@hats.hu](mailto:tibor.tapai@hats.hu), Web: [www.hats.hu](http://www.hats.hu)



**LEOPOLD PRESSLER †****EIN SPITZERBERGER FLIEGERFREUND  
IST VON UNS GEGANGEN!**

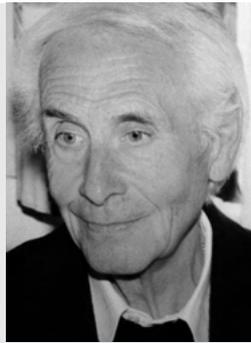
Am Samstag, den 31. August, bist Du Poldi, das letzte Mal und endgültig zu einem Flug in eine andere Dimension gestartet. Dein Leben ist zu Ende und das Licht hat Dich empfangen.

Nach Deiner Berufsausbildung hast Du den Großteil Deines Lebens zuerst als Flugzeugtischler und, noch sehr jung, als Segelfluglehrer und Motorfluglehrer an der Bundessportschule Spitzerberg gewirkt. Ab 1998 bis zu deinem verdienten Ruhestand hast du Dich als Ausbildungsleiter am Flugsportzentrum Spitzerberg der Schulung von Flugschülern gewidmet. Bei Zigtausenden Starts hast Du als Lehrer Dein Wissen an uns, Deine Schüler, vermittelt und Zigtausende Schulflüge vom Boden überwacht.

Du warst mein und für so viele ihr Fluglehrer, eine Persönlichkeit am Spitzerberg für Jahrzehnte. Neben Deiner Lehrtätigkeit warst Du der Wissende in Bezug auf die Reparatur und Wartung von Segelflugzeugen und hast hier Dein Wissen selbstlos weitergegeben. Wir alle profitieren noch heute davon. Gerne erinnere ich mich an die Wintertage mit Dir in der Werkstätte, wo während der Arbeit auch stundenlang der Schweiß lief. Poldi, wir danken Dir für Deine ruhige und besonnene Art und Deinen Mutterwitz, mit dem Du uns das Fliegen beigebracht hast. Es war eine erfolgreiche Tätigkeit, die Früchte trug. Das Leben teilt die Ewigkeit in zwei Teile, in die Ewigkeit vor der Geburt und die nach dem Tod. Fliege die Ewigkeit, die mit dem Tod beginnt, du bist auch schon die Ewigkeit geflogen, die mit der Geburt endete.

Unser aufrichtiges Beileid Deinen Kindern und allen Hinterbliebenen und allen Freunden.  
Für das Flugsportzentrum Spitzerberg des Österr. Aero-Club

Dein Freund Wolfgang Oppelmayer

**AIGEN IM ENNSTAL  
MILITÄRZÖGLINGE TRAINIERTEN  
SEGELFLUG**

Drei Schüler des Militärrealgymnasiums in Wiener Neustadt unterzogen sich am Militärflugplatz Aigen im Ennstal einer intensiven fliegerischen Weiterbildung.

Die möglichen künftigen Militärpiloten wurden von der Heeresflugsportgruppe Grimming in die Geheimnisse des Alpen- und Streckensegelfluges eingeführt. Die Betreuer und Ausbilder der am Militärflugplatz in Aigen im Ennstal beheimateten Heeresflugsportgruppe Grimming – Simon Lemmerer, Manuel Köberl



Luftwaffe: Militärpiloten-Kandidaten vor der Kulisse des Grimmings

und Stefan Pelka – waren mit den Leistungen der Jungflieger sehr zufrieden. Bei traumhaften Bedingungen konnten sie vom Segelflugzeug aus die Bergwelt rund um Grimming und Dachstein erkunden. Die fliegerische Ausbildung im Rahmen des Militärrealgymnasiums ist ein wichtiger Meilenstein auf dem – möglichen – Weg zum künftigen Militärpiloten.

**NEUES PROJEKT  
FLUGSHOW AM HOCHKAR?**

Im niederösterreichischen Skigebiet Hochkar soll der Sommertourismus verstärkt werden. In dieses Konzept passt die Idee einer Flugshow, die dort 2014 stattfinden könnte.

Die Voralpen als Kulisse für eine Vorführung verschiedenster Flugzeuge – dieser Idee kann auch die für das Veranstaltungswesen zuständige Landesrätin Elisabeth Kaufmann-Bruckberger einiges abgewinnen. Inwieweit eine solche Veranstaltung technisch möglich ist, soll Wolfgang Oppelmayer, der Leiter des Flugsportzentrums Spitzerberg, mitklären helfen. In einer ersten Stellungnahme meint Oppelmayer, dass es zwar schwierig, aber technisch möglich sei. Nun soll ein Konzept für eine solche Veranstaltung erstellt werden, bei der es auch gelten würde, Tausende Zuschauer aufs Hochkar zu bringen. Denn die Zuschauer sollen vom Gipfel aus Flugzeuge und Luftakrobaten erleben, die rund um die Bergkette durch die Täler fliegen. Damit wäre es weltweit erstmals eine Flugshow, bei der das Publikum die Vorführungen von oben erlebt: „Red Bull ist an uns mit dieser völlig neuen Idee herangetreten“, erzählte Landesrätin Elisabeth Kaufmann-Bruckberger dem „Kurier“.

Eine Flugshow wie die „Airpower“ in Zeltweg sei das aber keinesfalls, sagt Hermann Priller, der Sprecher der Landesrätin. Die Flugzeuge wären nur der Höhepunkt einer ganztägigen Großveranstaltung, die frühestens im Herbst nächsten Jahres stattfinden könnte, sagt Priller.

Die Grünen stehen der Idee wie zu erwarten negativ gegenüber und Madeleine Petrovic sprach sogar von einem „ökologischen Super-GAU mitten in einem Naturschutzgebiet“. In dem übrigens im Winter eine Liftkapazität für 16.000 Skifahrern pro Stunde vorhanden ist ...

# Das Ende der Schnäppchen-Jagd: Hyundai-Fahrer haben's am besten!



## Der neue Hyundai i30.

Machen Sie den Vergleich: Hyundai-Fahrer haben's am besten! Denn Hyundai überzeugt immer. Durch Qualität, Sicherheit, Ausstattung, Design, Umweltfreundlichkeit und Sparsamkeit. Zu einem Preis, den andere ein Schnäppchen nennen. Für uns ist das ganz normal. Weil wir zuerst an Sie denken und Ihnen dafür 5 Jahre 3-fach Garantie geben: Ohne Kilometerbeschränkung!

**i30 5-Türer jetzt ab € 12.999,-\***

Der i30 5-Türer wurde von den ÖAMTC-Experten zum wirtschaftlichsten Auto in der Kategorie "Kompakt & clever" der neu erschienenen Autos 2012 gewählt.

\* Aktion/Preis gültig bei allen teilnehmenden Hyundai-Partnern solange der Vorrat reicht.  
Benzinmotoren mit 100 PS und 135 PS sowie Dieselmotoren mit 90 PS, 110 PS und 128 PS lieferbar. Symbolabbildung.

CO<sub>2</sub>: 97 - 157 g/km, NO<sub>x</sub>: 6 - 145 mg/km, Verbrauch: 3,7 l Diesel - 6,7 l Benzin/100 km

Interessante Denkansätze finden Sie unter [www.hyundai.at](http://www.hyundai.at)



**P&B HELITRADE**  
www.helikopter.at



**in Graz, Kilb, Linz**

**Das Beste ist gut genug!**

Dealer für **BOSE**  
Better sound through research®



**Flugbedarf P&B HELITRADE GMBH.**  
**www.helitrade.at**  
Tel.: 02748/7806 E-Mail: office@helitrade.at

**ATPL Distance Training**  
**Instrument Rating**  
**Class Rating SEP/MEP**  
**Flight Instructor**  
**Commercial Pilot Licence**

### Web based Training

- ➔ Lernen Sie **jederzeit** und **überall**
- ➔ Bestimmen Sie Ihr Tempo selbst
- ➔ Erreichen Sie Ihr Ziel **kostengünstig** und **effizient**
- ➔ Der Einstieg ist **jederzeit** möglich - **Keine Wartezeit**
- ➔ **Berufsbegleitende Lehrgänge** von IFR bis ATPL

Praktische Ausbildung in:

- Linz
- Wels
- Ried
- St. Georgen/Ybbs
- Bad Vöslau

**FTOnline**  
Aviation Training GmbH

Flughafenstraße 1  
A - 4063 Horsching

Tel: +43 7221 21101  
Fax: +43 7221 20811

WWW.FTONLINE.AT  
office@ftonline.at

## TOUCH&GO

### FLUGPLATZ HOHENEMS 12. KINDERFLUGTAG

Schon traditionell finden am Flugplatz Hohenems Kinderflugtage statt, bei denen Kinder mit Behinderungen kostenlos fliegen dürfen. Heuer konnte dabei nicht nur das 3.000. Kind im Rahmen von 12 Jahren „Kinderflugtag“, sondern auch 500 Passagiere begrüßt werden.

Gelungen ist das durch den Einsatz von 30 Piloten und kräftige finanzielle Unterstützung von Vorarlberger Wirtschaftstreibenden sowie Spenden von Privaten.

Kinderfluginitiator Andreas Seeburger vom Rundflugteam-Flugplatz Hohenems war begeistert über das professionelle Zusammenspiel von Piloten und Helfern, die diese Aktion ermöglicht haben.

Für das kommende Jahr 2014 haben das Rundflugteam-Flugplatz Hohenems und der Verein „Fliegen für Kinder mit Handicap“ eine vier Länder umspannende Aktion angedacht. Hier sollen aus Liechtenstein, der Schweiz, Deutschland und Österreich kranke und sozial benachteiligte Kinder zum „4-Länder-Kinderflugtag“ auf den Flugplatz Hohenems eingeladen werden (www.rundflugteam.at).



Kinderflugtag in Hohenems:  
bereits 3.000 Gäste befördert

### MFC KÄRNTEN NEUE MITGLIEDER-WERBEAKTION

Im Bewusstsein, dass viele seiner Piloten durch den Modellflug mit dem „Fliegervirus“ infiziert wurden, ging der Motorfliegerclub Kärnten (MFC) neue Wege in der Mitgliederwerbung. Der Klub stellte für die Teilnehmer an den Kärntner Landesmeisterschaften im Modellflug 2013 in sechs Disziplinen jeweils einen Schnupperflug zur Verfügung, welcher dann unter allen Teilnehmern verlost wurde.



Schnupperflug: Alexander Lach vor dem Flug

Der erste Gewinner, der seinen Schnupperflug realisierte, war der 16-jährige Alexander Lach aus Klagenfurt. „Es hat sich wieder einmal gezeigt, dass die Modellflieger sehr viel an fliegerischem Können und Talent mitbringen“, berichtete Pilot Hermann Kulle nach dem Flug: „Er ist so gut wie alles selbst geflogen, sogar bei Start und Landung habe ich nur unterstützend eingegriffen.“

Wir haben gemeinsam den Flugplan aufgegeben und ein entsprechendes Briefing durchgeführt. Und dann absolvierten wir einen schönen Rundflug rund um den Wörthersee.“



Landebahn Straße: in Alaska kein Problem

## ALASKA DIE STRASSE IST DIE PISTE

„Landungen auf den öffentlichen Straßen sind gesetzlich grundsätzlich erlaubt“ – für Piloten im dicht besiedelten Europa eine Utopie, in Alaska hingegen Realität. „Alaska ist wunderschön und auf jeden Fall anders“, sagt dazu der Autor und Pilot Chris Barszczewski. Mit neuen Fotos, Videos und Geschichten entführt er ab September wieder im Rahmen seiner Vortragsreihe „Buschpilot in Alaska“ in eine abenteuerliche Fliegerwelt.

### Die nächsten Termine:

- 25. September 2013, 19:30 Uhr, Buchhandlung Moser Graz
- 27. September 2013, 20:00 Uhr, Kulturhaus Öblarn
- 15. Oktober 2013, 19:30 Uhr, Restaurant Schubert, 1010 Wien, Lions Club Albertina Wien
- 16. Jänner 2014, Flugplatz Birrfeld, Schweiz



Erstmals nahm Airborne Technologies aus Wiener Neustadt heuer an der Pariser Air Show teil und verbuchte einen Debüt-Erfolg: Eagle Aviation unterschrieb einen Kaufvertrag über eine Tecnam MMA mit einer kompletten Überwachungsausrüstung (Wescam MX-10 und BMS-Downlink-System). Manuel Garbaccio, General Manager der Eagle Aviation, erklärte dazu: „Wir werden die Maschine für die Pipeline-Überwachung in den Emiraten und anderen Mittelost-Staaten einsetzen. Die Tecnam MMA ist mit ihrem geringen Lärmpegel und den geringen Betriebskosten dafür bestens geeignet.“ Die neue Maschine wird im Rahmen der heurigen Dubai Air Show übergeben. Im Bild Manuel Garbaccio (General Manager Eagle Aviation) und rechts Marcus Gurtner (Airborne Technologies).

...I have a dream



[www.airlink.at](http://www.airlink.at)

FTO / TRTO Nr. A 119

Airlink Luftverkehrs GmbH  
Innsbrucker Bundesstrasse 95, A-5020 Salzburg-Airport, Austria  
Tel. +43 (0)662 850863-0, Fax +43 (0)662 850863-3  
email: [office@airlink.at](mailto:office@airlink.at)

**AIRLINK**  
MY FLYING SCHOOL

**FRANZ**  
AIRCRAFT ENGINES VERTRIEB GMBH



**912 iS**  
THE ENGINE EVOLUTION  
HAS ARRIVED  
EASA Type Certificate



582 MOD. 99



912 S/ULS



912 A/F/UL



914 F/UL

### ENGINES YOU CAN RELY ON.

More than 170.000 units of Rotax aircraft engines have been sold in total. Since 1989 BRP-Powertrain has manufactured more than 40.000 units of the Rotax 912/914 engines family.

Visit us at:  
[www.flyrotax.com](http://www.flyrotax.com)

FRANZ Aircraft Engines Vertrieb GmbH  
Am Weidengrund 1a • D-83135 Schechen  
[www.franz-aircraft.de](http://www.franz-aircraft.de)

AUTHORISED DISTRIBUTOR  
**ROTAX**  
AIRCRAFT ENGINES



# GET READY FOR THE COCKPIT.

**ATPL AUSBILDUNG MIT VOLLFINANZIERUNG: WERDEN SIE AIRLINEPILOT MIT INTERCOCKPIT.**

Optimale Trainingsbedingungen, die enge Kooperation mit internationalen Airlines, ein individueller Recruitment Support: Als Tochterunternehmen von Lufthansa Flight Training bieten wir Ihnen eine erstklassige Ausbildung zum Airlinepiloten. Mehr Details und alle Infos zum attraktiven Vollfinanzierungsangebot auf [www.intercockpit.com](http://www.intercockpit.com)

**INFODAYS  
IN IHRER NÄHE**

09.09.2013, München  
17.09.2013, Wien

**NÄCHSTER KURS**  
28.10.2013

InterCockpit ist eine Flugschule von Pilot Training Network.

## TOUCH&GO



Betrieb ab 2014: 900 m Piste und Hangars

### EXCALIBUR CITY NEUER FLUGPLATZ

Die Excalibur City, das Einkaufszentrum mit Vergnügungspark an der Grenze zu Tschechien beim niederösterreichischen Haugsdorf, arbeitet intensiv an der Realisierung eines Flugplatzes, der direkt angrenzend an das bestehende Einkaufszentrum und das 4-Sterne-Hotel Savannah auf tschechischem Staatsgebiet geplant ist. „Mit einer fast 900 Meter langen Graspiste, Hangars, einer Tankstelle und ausreichend Abstellplätzen wollen wir ein attraktives Ausflugsziel bieten, nicht zuletzt deshalb, weil alle Bereiche der Excalibur City bequem vom geplanten Flugplatz aus in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar sind“, erklärt Roger Seunig, Sohn des Firmengründers und selbst begeisterter Flieger.

Die unmittelbare Nähe zu Österreich, die am Standort vorhandene Infrastruktur und die in Tschechien seit Langem gut etablierte Ultraleicht-Fliegerszene sollen den Flugplatz in der Excalibur City für alle Arten von Luftsportaktivitäten sowie für Flugschulen attraktiv machen. Mit der Aufnahme des Flugbetriebes wird im Frühjahr 2014 gerechnet.

Foto: Rafal Borowiec



**Flight Safety Training**  
**Aerobatics**

Mit Sicherheit  
ein Abenteuer

 [www.spinsandmore.at](http://www.spinsandmore.at)  
Telefon 0043 664 1900 186



Von 28. bis 30. September findet am Flugplatz Wiener Neustadt Ost (LOAN) ein Carbon-Cub-Treffen statt. Es bietet Testflugmöglichkeiten für österreichische Piloten, die ein Piper-Cub-Feeling der besonderen und vor allem schnelleren Art erleben möchten. Infos: [lukasz.ganczar@directsky.eu](mailto:lukasz.ganczar@directsky.eu).

## VL3 EVOLUTION NUN AUCH VERTRIEB IN ÖSTERREICH

Die vl3 evolution, das momentan schnellste Side-by-side-UL am Markt, hat nun auch in Österreich einen kompetenten Vertriebspartner gefunden. Heimische Kunden des schnittigen Tiefdeckers, welcher komplett aus Karbonfaser gefertigt ist, werden ab sofort von Klaus Frühwirth betreut. „Die unglaubliche Performance mit einer Reisegeschwindigkeit von realen 145 kt, eine Reichweite von 2.400 km sowie die beeindruckende Fertigungsqualität haben es mir angetan“, schwärmt Klaus Frühwirth, der in der UL-Szene bekannte Luftfahrtenthusiast, und vergisst nicht auf den attraktiven Preis des Hochleisters hinzuweisen.

JMB Aircraft, ein belgisches Unternehmen, fertigt die vl3 in zwei Varianten, mit starrem oder hydraulischem Einziehfahrwerk, wovon bis heute bereits 120 Maschinen die tschechische Produktionsstätte verlassen haben. Man darf gespannt sein, wie sich dieses schnelle Reise-UL am heimischen Markt schlägt, zwei Maschinen sind in Österreich bereits verkauft ([www.vl-3.at](http://www.vl-3.at)).

## PILATUS JOINT VENTURE IN CHINA

Der Schweizer Flugzeughersteller Pilatus hat kürzlich im Rahmen eines Joint Ventures eine Niederlassung in China ge-

## NACHRUf ELI HOFMANN †

Elisabeth „Eli“ Hofmann wurde am 21.5.1963 in Wien geboren. Ihre Liebe zum Fallschirmsport entdeckte sie bereits früh und machte 1985 ihren ersten Sprung beim Niederösterreichischen Fallschirmspringer Club.

Schnell erkannte sie, dass das Springen und Fliegen nicht nur „Berufung“ für sie war, sondern zum Beruf werden sollte: Ab 1989 arbeitete sie bereits an einem professionell geführten Sprungplatz. Dann ging es rasch voran, Eli wurde 1991 (konventionelle) Lehrerin, ein Jahr darauf schaffte sie das AFF-Lehrer-Rating (USPA). Der bis dahin erste und einzige offizielle Fallschirmreparatur-Service in Wien trug ihren Namen: ELI'S Fallschirmshop.

Eli war die erste Fallschirmspringerin, die in Österreich ein Tandem-Rating erhielt, in dieser Funktion hat sie einige Hundert Menschen auf ihrem ersten Sprung begleitet. Neue Wege beschritt sie auch in Sachen Fallschirmtechnik, als sie die erste FAA-Senior-Riggerin (amerikanischer Fallschirmtechniker 1. Grades) und ab 2006 erste Master-Parachute-Riggerin Österreichs wurde.

Insgesamt fünf Jahre war sie Mitglied in einem Fallschirm-Relativ-Damenteam („Kotanyi“) und ebenso lange filmte sie als Kamerafrau die erste Freestylistin Österreichs, Andrea Haider. Aufgrund dieser Erfahrung koordinierte sie vier Jahre lang die Sparten „Freestyle“ und „Skysurf“ im Österreichischen Aero-Club. Einer der großen Höhepunkte ihrer Karriere war zweifelsfrei die Vizeweltmeisterschaft als Skysurferin 1979 in Efes, Türkei, zusammen mit Dieter Ritter, ihrem Kameramann.

Eli erkrankte vor bereits drei Jahren schwer und konnte sich trotz ungebrochenen Lebenswillens nie wieder erholen. Sie versuchte sogar kurz vor dem letzten Jahreswechsel nochmals einen Sprung, der aber ihr letzter blieb. Am 3.8. verstarb sie, viel zu früh, im 51. Lebensjahr.

ROLF BROMBACH



gründet, um sich am chinesischen Markt zu etablieren. Ein erster Vertrag zur Lieferung von insgesamt 50 PC-12 und PC-6 konnte ebenfalls abgeschlossen werden.

Infolge der schrittweisen Öffnung des chinesischen Luftraumes gewinnt die zivile Luftfahrt an Bedeutung. Die chinesische Luftfahrtbehörde (CAAC) erwartet in den kommenden Jahren ein durch-

schnittliches Wachstum der chinesischen Luftfahrtindustrie von über zehn Prozent. Um sich in diesem neuen Markt nachhaltig etablieren und Flugzeuge verkaufen zu können, hat sich Pilatus zur Gründung einer Joint-Venture-Gesellschaft mit einem chinesischen Partner entschieden. Pilatus verfügt dabei über die Mehrheitsanteile, hergestellt werden Flugzeugkomponenten für die PC-6 und PC-12.



## Piloten Aus- und Fortbildung in LOAV

- Trainieren Sie bei uns auf den derzeit modernsten Schulflugzeugen
- Nützen Sie die Abende für eine Nachtsichtflugausbildung auf unseren neuen Aquilas A211 mit Garmin Glascockpit
- Unsere professionellen Fluglehrer stehen Ihnen täglich zur Verfügung

Entdecken Sie neue Artikel in unserem Onlineshop!

[www.pilotstore.at](http://www.pilotstore.at)

**ATO** FLUGBETRIEB  
WATSCHINGER 

[www.watschinger.at](http://www.watschinger.at) | [fly@watschinger.at](mailto:fly@watschinger.at) | +43 / 22 52 / 7 72 16

## CANOPY PILOTING NERVENSTARKER NEWCOMER

Beim Canopy Piloting World Cup und der Europameisterschaft in Kolomna, Russland, ist Dominic Roithmair (23) vom Red Bull Skydive Team der Sprung in die Weltspitze gelungen.

In dieser sehr spektakulären Form des Fallschirmsports haben sich von 26. August bis 1. September über 80 Teilnehmer aus 19 Nationen in den Einzeldisziplinen Distanz, Geschwindigkeit und Ziel gemessen. Die Königsdisziplin im Canopy Piloting ist die Gesamtwertung über alle drei Einzeldisziplinen – Distance, Speed und Accuracy.

Bei wetterbedingt nervenaufreibenden Bedingungen behielt der Youngster die Nerven und sicherte sich beim World Cup die Bronzemedaille im Ziel und belegte den 7. Platz in der Gesamtwertung. In der Europameisterschaftswertung erkämpfte sich Dominic gleich zwei Medaillen: Silber im Ziel und Bronze in der Gesamtwertung. „Die Lücke zur Elite ist geschlossen und es wird weiter angegriffen“, freut sich der Tiroler mit Wahlheimat in Thalgau auf die nächste Saison.



Newcomer Dominic Roithmair: zweimal Bronze und einmal Silber



„Null Punkte“: Robert Verbancic (SLO) kam mit den Windverhältnissen in Timmersdorf am besten zurecht

## PRÄZISIONSMOTORFLUG STAATSMEISTERSCHAFT IN TIMMERSDORF

Es brauchte drei Anläufe, bis in Timmersdorf nach mehr als drei Jahrzehnten wieder eine Staatsmeisterschaft im Präzisionsmotorflug durchgeführt wurde.

Nachdem die beiden ersten Termine wegen der Wettervorhersagen bzw. zu geringer Anmeldungen abgesagt wurden, konnte der Alpine-Sportflieger-Club Leoben am 20. Juli 2013 acht Teilnehmer und einen Gast aus Slowenien am obersteirischen Flugplatz Leoben-Timmersdorf begrüßen. Sie kämpften dann in einer „Wallfahrt“ gegen Wind und die Stoppuhr an, führten am vom mehrmaligen Staatsmeister Paul Szameitat geplanten Kurs doch alle Wendepunkte um kirchliche Bauten.

Während auf der Strecke beste Wetterverhältnisse herrschten, machten vor allem die Windverhältnisse im engen Liesingtal die Ziellandungen zu einer echten Herausforderung, die nicht nur Pilotinnen und Piloten das Leben schwer machten, sondern auch die Sportkommissäre unter Helmuth Gratschner am Ziellandefeld forderten.

Die erstmals vergebene „HerzBergLand-Trophy“ ging an Herbert Huber (K), gefolgt von Manfred Kunschitz (Stmk) und Walter Dworschak (NÖ), der Pokal für die besten Ziellandungen wanderte nach Slowenien an das dortige „One-Man-Nationalteam“ Robert Verbancic.

„Leider geht der Trend zum Präzisions- oder Navigationsflug stark zurück“, erklärt Veranstaltungsleiter Günter Reisner: „Nachwuchs ist schwer oder gar nicht zur Teilnahme zu bewegen. In Zeiten elektronischer Navigationshilfen kön-



Siegerehrung: Günter Reisner (Veranstaltungsleiter), Robert Verbancic (SLO – beste Wertung Ziellanden), Manfred Kunschitz (2.), Hubert Huber (1.) Walter Dworschak (3.), Paul Szameitat (Wettbewerbsleitung) (v. l. n. r.)

nen es sich die wenigsten Piloten vorstellen, nur mit einem Rechenschieber, Kursdreieck und Stoppuhr ausgerüstet grad- und sekundengenau vorgegebene Kurse abzufliegen.“ Dabei werde vor und nach dem Wettbewerb unter den Teilnehmern, den Mitarbeitern und den Sportkommissären noch Fliegerkameradschaft gelebt. In Zeiten, wo Vereine schon wie Dienstleistungsbetriebe arbeiten, sei das eine nette Abwechslung, meint Reisner: „Wäre nicht noch der Rückflug am Programm gestanden, wäre der Schmäh wohl noch bis nach Mitternacht gelaufen.“ Auch wenn diese Art des Flugsportes keine spektakulären Vorführungen am und über dem Flugplatz bietet, ziehen die abgestellten oder die zur Ziellandung anfliegenden Flugzeuge doch interessierte Zuseher an. Für den ortsansässigen ASFC Leoben bot sich eine gute Gelegenheit, für den Flugsport und den Flugplatz „TimmAIRsdorf“ Werbung zu betreiben.



Wasserflieger am Wolfgangsee: Touch & go (L.)



Cockpit der Catalina (r. o.); Cessna Caravan; Dornier und Catalina im Abflug (u.)

Fotos: scalaria/Michael Hefner

## SINKEN, BIS ES SPRITZT!

Mitte Juli fand am Wolfgangsee die „Scalaria 2013“, Europas größtes Wasserflugzeugtreffen, statt. In diesem Rahmen fand auch die Swoop-Style-Weltmeisterschaft statt.

In den Jahren 1924/25 hat die österreichische Luftverkehrs AG – der Vorgänger der heutigen „Austrian Airlines“ – erstmals die Flugstrecke Wien–Wolfgangsee mit einer Junker F13 W aufgenommen. Damals waren Wasserflugzeuge im Salzkammergut keine Besonderheit. Dann blieben die Wasserflächen lange Zeit von Flugzeug-Schwimmern fast unberührt, bis 2007 mit dem ersten Scalaria-Treffen eine Renaissance des Wasserfliegens startete. Was vor sechs Jahren begann, hat sich inzwischen zu Europas größtem Wasserflugzeug-Treffen entwickelt.

Das „eventresort scalaria“ am Wolfgangsee hatte rund 1.000 Gäste geladen. Darunter die Fliegerprominenz der internationalen Wasserflugzeugszene, allen voran Iren Dornier, der mit seiner Dornier DO-24 ATT direkt von den Philippinen zum Wolfgangsee kam. Auch auf der Seepromenade im Public-Bereich und rund um den Wolfgangsee wurden von Donnerstag bis Sonntag rund 15.000 Gäste begrüßt.

Klares Highlight am Freitag, 12. Juli, war das Finale des Swoop-Style-Contest in Kooperation mit Red Bull. Ein junger Trendsport, bei dem die Athleten mittels hochagilen Fallschirmen nach dem Sprung aus dem Helikopter in ca. 250 Metern Höhe durch gezielte Drehungen mit ihren Hochleistungsschirmen beschleunigen und mit

bis zu 150 km/h über den See in einem Parcours mit den Füßen das Wasser und Hindernisse berühren müssen, um schließlich – im optimalen Fall – auf einer Plattform zu landen. Ausgetragen wurde die Swoop-WM am Wolfgangsee mit den 11 weltbesten Swoopern – darunter die Österreicher Christian „Wuzi“ Wagner, Dominic Roithmair, Paul Alexandrow und Bernhard Steiner –, die gemeinsam bereits über 100.000 Fallschirmsprünge hinter sich haben. Pilotiert wurden sie von Felix Baumgartner, der große Freude hatte, wieder einmal selbst den Heli zu fliegen: „Swoopen ist eine junge und innovative Sportart. Es macht schon Spaß, hinter dem Steuer zu sein und die Jungs auf ihre Absprunghöhe auf 1.500 Metern über Grund zu fliegen. Ich könnte tagelang nur mit dem Heli rumfliegen“, meinte Felix Baumgartner.

Der Samstag stand dann ganz im Zeichen des Wasser- und Kunstfliegens. Wasserflieger aus aller Herren Länder landeten am Wolfgangsee. Darunter die majestätische DO-24 ATT – das robuste Amphibienflugzeug aus den 40er-Jahren – geflogen von Iren Dornier. Mit den „flying emotions“ begeisterte die Flugshow der Flying Bulls unter der Regie von Chefpilot Raimund Riedmann in Kombination mit den sanften Flügen der rund 20 Wasserflugzeuge. Uraufgeführt wurde die „Flying

Bulls Anthem“: eine Symbiose aus Kunstflug, Lightshow und Musik von Harold Faltermeyer, zweifacher Grammy-Preisträger, bekannt durch seine Filmmusik zu Top Gun. Steve Stevens – der legendäre Gitarrist von Billy Idol, extra aus Kalifornien angereist – begleitete diese Inszenierung musikalisch. Helikopter-Kunstflug Weltmeister Blacky Schwarz stieg mit seiner BO 105 in luftige Höhen und bot sein spektakuläres Helikopter-Kunstflugprogramm synchron zur Musik dar. In die Abenddämmerung zauberte Red-Bull-Air-Race-World-Champion Hannes Arch mit der Edge 540 seine Flugshow „Rhythm & Air“ mit abgestimmten Musik- und Lichteffekten in den Himmel. ■

# STEIRISCHE SCHMANKERLSHOW

Äußerst erfolgreich verlief die „Airchallenge 2013“ – Österreichs zweitgrößte Flugshow – in Kapfenberg. Zahlreiche Spitzenpiloten beeindruckten die rund 15.000 Besucher mit ihren teilweise atemberaubenden Manövern.



Airchallenge:  
„Smoke on“  
vom Boden weg

**Am 7. und 8. September** veranstaltete der KSV-Motorflugsportverein gemeinsam mit dem Institut für Luftfahrt/Aviation der FH Joanneum und dem Steirischen Aero-Club die „AirchallengeStyria 2013“ am Flugplatz Kapfenberg (LOGK). Anlass war das 50jährige Bestehen des Flugplatzes. Und es wurde ein großes Fliegerfest, das trotz seiner Größe einen familiären Charakter hatte. Denn mehr als 15.000 Besucher fanden bei hochsommerlichen Bedingungen den Weg zum Kapfenberger Flugplatz. Trotzdem hatte man fast den Eindruck, jeder kennt jeden, sowohl unter den Besuchern als auch bei den Piloten. Was vielleicht nicht zuletzt daran lag, dass Hubschrauber-Weltmeister Blacky Schwarz selbst Kapfenberger ist und Kunstflug-As Hannes Arch aus dem ebenfalls hochsteirischen Ort Trofaiach kommt.

Für die Tourismusregion Hochsteiermark, die auch als Sponsor der Veranstaltung auftrat, brachte die „Airchallenge“ übrigens einen nachsommerlichen Gästeschub, die Quartiere waren weit über Kapfenberg hinaus ausgebucht. Engelbert Straubinger vom KSV-Motorflugsportverein erklärte in einem Statement im Rahmen eines der „Airchallenge“ voraus gegangenen Galaabends zur 50-Jahres-Feier: „Die Airchallenge ist die zweitgrößte Flugveranstaltung in Österreich und darauf sind wir stolz. Neben der Koordination der Termine der vorführenden und selbst fliegenden Teilnehmer ist es die größte Herausforderung, genügend freiwillige Helfer zu finden, die man in einer großen Zahl benötigt und ohne die eine solche Veranstaltung nicht möglich wäre.“

Flott und  
gemächlich:  
Extra 300 (l.)  
und die selbst-  
gebauten  
Kibitze von  
„StyrianWings“

Nicht nur das Feiern, sondern auch wirtschaftliche Aspekte waren den Veranstaltern und Ausstellern ein Anliegen. So führte Horst Rieger, Geschäftsführer von Pankl Aerospace Systems, bei einem Podiumsgespräch aus: „Die Luftfahrt ist ein enormer Wachstumsmarkt und solche Luftfahrtveranstaltungen sind sehr wichtig und haben für uns eine große Bedeutung. Wir erzeugen Flight Safety Components für die Luftfahrtindustrie und neben den technologischen Ressourcen benötigen wir ein großes Humanzpotential. Deshalb hoffen wir, dass auch aufgrund solcher Veranstaltungen sich zahlreiche junge Menschen diesem Interessensgebiet zuwenden.“

Bruno Wiesler, Leiter des Luftfahrt/Aviation der FH Joanneum, stellte fest, Flugplätze jeder Größenordnung hätten auch eine volkswirtschaftliche Bedeutung und unterstrich die Anstrengungen der Fachhochschule, die am Standort Kapfenberg rund 800 Studenten ausbildet, die Nachfrage nach Technikern am Markt zu befriedigen: „Es gibt in der Industrie viel Arbeit für gut ausgebildete Leute. Pro Jahr sind es 25 bis 30 Absolventen, die den Studienlehrgang erfolgreich abschliessen und sie bekommen immer interessante Jobs.“

Die FH Joanneum präsentierte auf ihrem Stand neben einer flugfähigen Drohne übrigens auch den von Studierenden fertiggestellten „Motion Simulator J-MSSi“, der gut besucht war. „Am Markt kosten solche Simulatoren Millionen, bei uns setzen sich unsere Studenten einfach mit Eifer und Begeisterung hin und konstruieren und bauen einen,“ (Wiesler). Einen





gleichwertigen Simulator gäbe es nur im Lufthansa-Trainingszentrum in Wien.

Fliegen, Flugzeuge und Piloten zum Angreifen, war das Motto der Veranstaltung. Neben den Flugvorführungen und Wettbewerben konnten die Besucher Rundflüge in einer Antonov II oder im Hubschrauber unternehmen und viele nutzten diese Angebote, die Maschinen standen im Dauereinsatz.

Race-Direktor Engelbert Straubinger und der Landessektionsleiter Modellflug des Aero-Clubs Johann Sieber hatten mit der Erfahrung von vorangegangenen kleineren Flugshows in den letzten Jahren – der Anfang bildeten vor vielen Jahren Flugtage im nahen Allerheiligen – und Richard Wagner von der FH-Joanneum ein höchstwertiges und spannendes Showprogramm zusammengestellt.

Zum Freestyle-Bewerb „Smoke on“ am ersten Veranstaltungstag traten österreichische und ausländische Kunstflugpilotinnen und -piloten mit ihren PS-starken Flugzeugen wie Extra 300/330 und Zifko Edge 540 an. Darunter die deutsche Airline-Pilotin Yvonne Schöneke, die steirische Zahnärztin Gundi Schmidt, Österreichs Freestyle Staatsmeister 2010 und Mitglied des AeroBatic Team Austria Leander Ahorner, Henry Bohlig (mehrfacher



deutscher Kunstflugstaatsmeister), der bayrische A 320-Flugkapitän und deutsche Kunstflugmeister 2013 Claudius Spiegel, der Liechtensteiner Herbert Weirather (Schweizer Meister) sowie der deutsche Kunstflugpilot Florian Berger.

**Treffpunkt Aero-Club-Stand:** Race-Direktor Engelbert Straubinger, Michael Gaisbacher (Steirischer Aero-Club-Präsident) und Segelfluggpilot Werner Muchitsch (v. L.); Podiumsgespräch: Horst Rieger (Pankl Aero Space), Bruno Wiesler (FH Joanneum) mit Moderator und Pilot Herbert Gasperl; Aviation Academy Austria: Reges Interesse an Pilotenausbildung (v. L.)

**SG 38:** Einsitziger Schulsegler Baujahr 1941; Blacky Schwarz: Schlägt Saltos mit dem Hubschrauber (m.)

Es galt für alle jeweils zwei Durchgänge passend zur teils selbstgewählten Musik zu fliegen. Die Jury war bunt zusammengemischt. Absichtlich war nur ein Fachmann dabei, die anderen hatten einzelne Aspekte – wie Genauigkeit oder Eleganz – zu beurteilen, auch das Publikum wurde in die Abstimmung einbezogen. Sieger wurde Claudius Spiegel. Netter Einfall von Pankl Aerospace: eine Truppe hübscher Mädchen – die „Flying Girls“ – in fescchen Uniformen kümmerten sich um die Piloten. Für Abwechslung sorgten am Samstag auch Modellflugvorführungen mit Hubschraubern und Kampffjets sowie ein Segelkunstflug einer Pilatus B4 mit Rauch und Musikbegleitung. Zahlreiche Programmpunkte begeisterten Groß und Klein am Sonntag.

Michael Fasching und Josef Kanitzky flogen ihre Doppeldeckerformation „StyrianWings“ mit zwei „Kibitz“. Die Maschinen sind selbstgebaut, an die 2.000 Arbeitsstunden stecken in jeder.

Ein Highlight nostalgischer Art war eine Flugvorführung von drei Segelflugzeug-Klassikern – einem Schulgleiter SG 38, einer Fauvel AV 36 (ein schwanzloses Segel-





flugzeug mit Minirumpf) und einem Steinadler MK 19a, die etwas zeitversetzt geschleppt dann gleichzeitig über den Köpfen der Besucher lautlos ihre Kreise zogen.

Am luftigsten saß dabei Andreas Häder in der einsitzigen SG 38 (D-8985), die mit Baujahr 1941 schon über 70 Jahre alt ist und zahlreiche Flugschüler erlebt hat. Wurde sie diesmal von einer Motormaschine geschleppt, waren es in den Frühzeiten die „Kabelhunde“, menschliche Helfer, die mittels Kautschukseil das Flugzeug in die Luft katapultierten.

Von der AV 36, die bei ruhiger Luft 200 km/h schnell sein kann, fliegen weltweit nur noch eine Handvoll Maschinen. Der schnittige Oldtimer (D-3662) aus dem Jahr 1957 hat eine hohe Bauartgeschwindigkeit, wie sich bei der Präsentation von Roland Kastenhuber auch zeigte. Mario Sels führte den eleganten Steinadler OE-5440 vor, der aus dem Jahr 1951 stammt.

Frauenpower zeigten Barbara Reiter und Kati Herfert von „Girls4Fly“, die mit ihren Auto Gyros bewiesen, wie diese luftige Art des Fliegens aussieht.

Etwas schärfer gingen es die Rotor-

**Kunstflugzeuge:** Maschinen mit starken „Muskeln“;  
**Rotorwings:** Luftakrobatik mit Pyrotechnik

**Johann Sieber:** Mastermind im Hintergrund;  
**Nachwuchsarbeit:** Jugendbewerb mit Flugzeugbasteln; **Showmaster Alex Balzinger:** Begeisterte mit seiner Vorführung (v. l.)

wings-Piloten Otmar Zotter und Harald Kraschitzer mit ihren Tragschraubern an, die einige Kunststücke zeigten und mit Pyrotechnik für Verblüffung sorgten.

Auch Gyro-Pilot Andy Nemetz demonstrierte bei seiner Vorführung des österreichischen Arrow Copters AC 20 mit extremen Steigflügen und Steilkurven begleitet von Rauchfahnen die Leistungsfähigkeit eines Gyros der neuesten Generation.

Nicht nur Freunde und Fans vermag Alexander Balzer zu faszinieren, wenn er mit seiner 18 kg schweren „SU 26 MM“ mit einer Spannweite von 3,1 m atemberaubende Figuren in die Luft zaubert. Balzer ist Sieger unzähliger Modellflugwettbewerbe (darunter zweifacher Europameisterschafts-Cup Sieger) sondern sowohl mit Großmodellen als auch im Indoor-Fliegen ([www.showfly.at](http://www.showfly.at)).

Schnelle Modellflugzeuge verblüffen immer wieder die Zuschauer. Auch am Sonntag ließen Christian Graf und Horst Mandlbauer mit einem Eurofighter-Synchronflug staunen. Überflüge mit über

300 km/h, Kerosingeruch und ein entsprechender Sound vermittelten den perfekten Eindruck echter Kampffjets.

Robert Illmaier war mit seiner Lama SA315B, einem originalgetreu nachgebauten Turbinenhubschrauber, anwesend. Er ließ seine 17.000 € teure Maschine tanzen.

Spannend dann auch eine Bergevorführung des echten Polizeihubschraubers EC 135, bevor die aus der Region stammenden Piloten-Stars Blacky Schwarz, ein Kapfenberger, und der Trofaiacher Hannes Arch Höhepunkte der Show darboten. Schwarz zeigte mit seiner BO 105 er Figuren am Himmel, die man früher nur mit Modellhubschraubern fliegen konnte, wie Loopings und Rückenflug.

Hannes Arch verspätete sich zwar etwas, aber das tat der Stimmung keinen Abbruch. Die Zuschauer jubelten dem Air Race-Weltmeister zu, der die höchste Schule des Motorkunstflugs präsentierte und extreme Figuren flog.

Nach den lauten Darbietungen bildete dann der Spiegelkunstflug des schon vielfach bewährten und bewunderten Blanix-Team mit Musik und Rauch den perfekten und stimmungsvollen Ausklang der Airshow. ■



# DOPPELT FLIEGT BESSER

Der Schritt zum zweiten Motor ist für den Piloten ein wichtiger, denn auf dem Weg von der privaten zur kommerziellen Lizenz ist es häufig der erste. Mit zweimotorigen Flugzeugen steigt man in die Upperclass der allgemeinen Fliegerei auf. Dominiert wird der Markt dabei von Klassikern wie der Piper Seneca, der Beech Baron oder der King Air.

TEXT: ANDREA STURM

**Twins mit zwei Propellern erfreuen sich** seit einigen Jahren gerade im Bereich der Geschäftsfliegerei steigender Beliebtheit, das gestiegene Kostenbewusstsein lässt auch in den Chefetagen den Griff zum Jet eher vermessen erscheinen. Zweimotorige Propellermaschinen sind vergleichsweise günstig in Anschaffung und Betrieb. Gern benutztes Argument gegenüber einmotorigen Alternativen ist die Sicherheit, denn wenn ein Motor ausfällt, schnurrt der zweite munter weiter. Im Überblick konzentrieren wir uns auf die Größe der Sechs- bis Zwölfsitzer. Das Angebot aktuell produzierter Modelle ist hier recht überschaubar, auch wenn angesichts der veränderten Rahmenbedingungen einige Hersteller neu auf den Zweimot-Geschmack kommen.

Dauerhafte Platzhirschen in dieser Kategorie sind ohne Zweifel die Klassiker von Piper und Beechcraft. Beechcraft hat mit der Baron und der King Air zwei Modelle der Größenordnung im Angebot. Die sechssitzige Baron und die neunsitzige King Air werden seit Anfang der 60er-Jahre durchgehend produziert, obwohl natürlich im Lauf der Jahre viele technische Verbesserungen und Erneuerungen vorgenommen wurden. Beechcraft-Sales-Director Günter Zefferer sieht den Erfolg auch in der Kontinuität begründet.

Die Beechcraft Baron wurde in Nordamerika deutlich häufiger verkauft als in Europa. Mit ihren zwei Continental-Motors-IO-550-C-Motoren erreicht sie eine Reisegeschwindigkeit von 370 Kilometern pro Stunde bei einer Reichweite von bis zu 2.700 Kilometern. „Die Baron ist der Bentley ihrer Klasse“, lobt Günter Zefferer die rassige Maschine, „mit ihrer Ausstattung ist sie in ihrer Größenordnung einzigartig.“ Im Cockpit sitzt ein Garmin G 1000 mit zwei 10,5-Zoll-Bildschirmen, die Passagiere erwartet neben der bequemen Einrichtung auch ein für die Größe unübliches Entertainment-System.

Die King Air ist weltweit beliebt und bietet je nach Variante acht bis elf Insassen Platz. Die Motoren kommen von Pratt & Whitney, bei der C90 sind es zwei PT6A-135,



die große 350er setzt auf den PT6A-60A. Die maximale Reichweite liegt je nach Modell zwischen 2.300 und 3.100 Kilometern. Insgesamt wurden von der King Air bereits über 7.000 Stück gebaut. Der wandelbare Tiefdecker kommt serienmäßig mit Druckkabine, die Passagier-Variante glänzt mit ihrer luxuriösen Ausstattung im Inneren, Varianten für Ambulanz- und Transportflüge und Fallschirmabsetzmaschinen sind ebenfalls unterwegs. Die Avionik der King Air kann sich ebenfalls sehen lassen – das serienmäßige Rockwell Collins Pro Line 21 bietet mit drei Bildschirmen alle Möglichkeiten, die man aus dem Jet-Bereich kennt.

Von Piper fliegt die PA-34 Seneca unbeirrt zweimotorig seit den 70er-Jahren. In den Anfangszeiten noch ohne Turbo, wurde 1975 auf diesen umgerüstet. Mit weiteren technischen Verbesserungen im Cockpit und an der Motorenfront ist man mittlerweile bei der Seneca V. Aktuell fliegt der Tiefdecker in klassischer Piper-Form mit zwei Continental-TSIO-360-RB-Motoren und kommt damit auf eine Reisegeschwindigkeit von bis zu 365 km/h bei einer Reichweite von

**Piaggio P180 Avanti: eleganter 10-Sitzer mit Luxuskabine**



1.500 Kilometern. Insgesamt wurden von der Seneca bereits an die 10.000 Stück gebaut, im deutschsprachigen Raum fliegen etwa 200 davon. Die PA-34 kommt seit 2011 auch mit dem Garmin 1000 im Cockpit, um den modernen Navigationsanforderungen Rechnung zu tragen. Wie die kleinere Seminole wird sie auch weiterhin gebaut und modernisiert werden.

Ein neuerer Vertreter der Klasse ist die sich noch in Entwicklung befindende österreichische Diamond DA-52. Von Diamond als „Minivan der Lüfte“ bezeichnet, soll sie etwa vier Erwachsenen und drei Kindern in der neu gestalteten Luxus-Kabine Platz bieten und über 200 Knoten Reisegeschwindigkeit bei einer Reichweite von 2.400 bis 2.600 km schaffen. Wie die 4-sitzige DA-42 ist sie mit zwei AE300-Motoren aus der Austro-Engine-Werkstatt motorisiert. Ihren Erstflug hatte die ambitionierte Patriotin DA-52 im April 2012, der Markteintritt ist für 2014 geplant.

Auf ein ganz anderes Kundensegment setzt der italienische Hersteller Vulcanair mit den verschiedenen Modellen der be-

währten P68 und mit dem größeren A-Viator, der gerade frisch auf den Markt kommt. Haupt-Zielgruppe sind Behörden und Luftstreitkräfte, beide Flugzeuge sind auf Beobachtungsflüge und Luftaufklärung spezialisiert. Während die P68 bis zu sechs Personen Platz bietet, wird der größere A-Viator in der Passagierversion zwei Piloten und bis zu neun Passagiere transportieren können. Motorisiert wird er mit Rolls-Royce-250B17C-Triebwerken, andere Varianten werden aber auch noch geprüft. Die aktuelle Version verfügt über das Garmin-G950-Cockpit und kann für Beobachtungsflüge mit zwei Kameraöffnungen im Rumpfboden ausgestattet werden. Das Cockpit wurde auf beste Rundumsicht optimiert. Sauerstoff für große Höhen gibt es im A-Viator aus dem Oxyfly-System, das Sauerstoff aus der Kabinenluft in die Versorgungsschläuche bringt.

„Der A-Viator ist derzeit der günstigste Turboprop-Zweimot auf dem Markt“, erklärt DI Martin Lürer und verspricht sich ähnliche Erfolge wie bei der P68, die bislang etwa 600-mal verkauft wurde und ne-

Zwei-Mot-Klassiker: Beecraft King Air (L.) und Piper Seneca; Newcomer: Diamonds „Multivan der Lüfte“ DA 52 (r. S.)

ben ihren projektierten Einsatzgebieten wie etwa Luftbild- und Vermessungsfirmen, Küstenwache und Polizei auch zunehmend im Schulungs- und Privatbereich eingesetzt wird. Sie ist je nach Variante mit verschieden starken Lycoming-Motoren ausgerüstet und bietet bis zu 3.000km Reichweite.

Ebenfalls Italiener ist die Piaggio P180 Avanti II, deren Vorgängerin sich als Pusher bereits 1986 in die Herzen von Flugästheten fliegt. Die modernisierte Version wurde 2005 zertifiziert. Der elegante 10-Sitzer ist vor allem im militärischen Bereich beliebt und fliegt mit PT6-Motoren und einer modernisierten Avionik. Mit einer Reisegeschwindigkeit von etwa 730 Kilometern pro Stunde ist es der italienischen Eleganz gelungen, sich als „grüne“ Alternative zu Business-Jets zu positionieren. Als Verkaufsargument setzt Piaggio auch auf die geräumige Kabine, die es seit 2009 in einer Luxusversion gibt. Das Platzangebot wird wie bei den meisten anderen der Klasse in anderen Konfigurationen auch für den Krankentransport oder für wissenschaftliche Messflüge genutzt.

Ein weiterer hoffnungsfroher Neuzugang kommt aus Tschechien. Die Evector EV-55 Outback hat ihren Erstflug 2011 absolviert und befindet sich derzeit in Erprobung, zuletzt hat sie im Juni 2013 die wichtigen Flattertests bestanden. Sie soll neun bis 14 Passagieren Platz bieten. Mit



Vulcanair „A-Viator“: als Passagierversion oder Luftaufklärer erhältlich



zwei Pratt-&Whitney-PT6A-21-Motoren kommt der elegante Hochdecker auf eine Höchstgeschwindigkeit von 408 Kilometern pro Stunde. Aus Russland gibt es bereits eine Options-Bestellung für 20 Stück bis 2020.

Noch im Projektstadium befindet sich der Tecnam P2012 Traveller, der mit 11 Sitzen und zwei Lycoming-Turbomotoren konzipiert ist. Der italienische Hersteller holte sich bereits mit der viersitzigen P2006 Zweimot-Erfahrung. Der Traveller ist mit wandelbarer Kabine angedacht, die für alle Flug-Fälle von Geschäftsreisen über Kurzstrecken-Linie bis hin zu Transport- und Ambulanz-Einsätzen ausgestattet werden kann.

Ein weiterer Klassiker, die Britten-Norman BN-2 Islander, ist hierzulande wenig bekannt. Der zehnsitzige Hochdecker wird seit 1972 von der britischen Britten-Norman-Group gebaut und wurde besonders für den Einsatz in rauem Terrain und auf kurzen Startbahnen konzipiert. Knapp 1.300 Stück wurden bislang verkauft. Als Passagier- und Frachtflugzeug wird sie vor allem auf den britischen Inseln sowie in Afrika eingesetzt.

Trotz langjähriger Erfahrung im Zweimot-Bereich bietet Cessna zurzeit keine Maschine dieser Klasse an. Auf Basis der Caravan gibt es allerdings die 12-sitzige Reims-Cessna F406 Caravan II, die bislang in 94 Exemplaren vom französischen Hersteller Reims Aviation SA gebaut wurde. Auch von Cessna selbst war die Idee einer zweimotorigen Caravan zu vernehmen, sie kam aber nicht über das Projektstadium hinaus. Ähnlich erging es der PC-8D Twin Porter von Pilatus, die es aber immerhin auf einen Prototypen von optisch klobiger Exotik brachte, bevor die Pläne von den Reißbrettern verschwanden. ■



## ÖSTERREICHISCHER SEGELFLIEGERTAG

Gleitzahl 100: Mission oder Vision?

Spannende Themen stehen am Programm des bevorstehenden Österreichischen Segelfliegertags. Weltpersönlichkeiten des Segelflugs sind dabei als Referenten zu Gast: Mit Loek Boerman (Uni Delft) und Gerhard Waibl (Konstrukteur von Schleicher Flugzeugbau) werden heuer zwei Legenden der Segelflugtechnik vertreten sein. Sie philosophieren über die Vision der Gleitzahl 100.

Ein Vortrag des Managers des erfolgreichen Segelflugplatzes Schanis sowie die Präsentation des neuen Europarekordflugs durch den deutschen Piloten Mathias Schunk (1.750 km über die Alpen über sieben Schenkel und offizieller Europarekord über 1.559 km über vier Schenkel) runden den Tag ab. Zahlreiche Vertreter der Segelflugszene werden auch heuer wieder eine umfangreiche Ausstellung parallel zur Veranstaltung bieten. Fixpunkt ist auch die feierliche Siegerehrung der Staatsmeister und Gewinner der Wertungen im dezentralen Streckensegelflug 2013.

Auch heuer werden wieder zahlreiche Vertreter der Segelflugszene begleitend als Aussteller vertreten sein: Baumi Strepla, Butterfly Avionic, DG-Flugzeugbau, HPH Sailplanes, IMI Equipment, Lange Aviation, LX Navigation, Naviter, Schleicher Flugzeugbau, Spindelberger und Secureal.

**Termin:** Samstag, 19. Oktober 2013, 13:00 Uhr

**Ort:** BAUAKademie Oberösterreich

**Adresse:** Lachstatt 41, 4221 Steyregg

**Tel:** 0732/245928, [www.ooe.bauakademie.at](http://www.ooe.bauakademie.at)

Die Einladung steht in Kürze auf [www.aeroclub.at](http://www.aeroclub.at) zum Download bereit.

**Anmeldungen und weitere Informationen:** Aero-Club-Büro Segelflug, Gerda Seidl, Tel.: 01 505 102 875, Mail: [seidl.gerda@aeroclub.at](mailto:seidl.gerda@aeroclub.at)

**TOST**  
Flugzeuggerätebau

**Produktneuheiten**



**Komplettes  
Hydraulisches Bremssystem**

Neu entwickelt und produziert von Tost

**Rad mit belüfteter Bremscheibe  
3-Kolben-Bremzange**

**Hydraulische Bremsgriffe**

**Parkventil**

**Tost GmbH Flugzeuggerätebau München**  
Thalkirchner Straße 62 D-80337 München  
Tel. +49-(0) 89-544 599-0 [info@tost.de](mailto:info@tost.de)  
Fax +49-(0) 89-544 599-70 [www.tost.de](http://www.tost.de)

# FLIEGEN OHNE PAUSE

Von acht Wettbewerbstagen acht Tage fliegen zu können, kommt selten vor. Beim heurigen Segelflug-Event NÖ-TAL Mitte August in Dobersberg spielte das Wetter mit und die über 30 Piloten waren begeistert. TAL-Organisator Alfred Obermayer berichtet.



**Die beste Flugwoche des Jahres** erwischte zu haben, ist zwar Glück, aber die ideale Basis für einen erfolgreichen Wettbewerb. Zum fünften Mal habe ich heuer das TAL organisiert und zur Überraschung aller gab es diesmal einen überdurchschnittlichen hohen Zulauf. Die Gründe dafür sind vielschichtig, aber wichtige Faktoren für die große Teilnehmerzahl sind sicher die Kontinuität des Bewerbes, der Austragungsort und das Tasksetting. 35 Nennungen und 32 Piloten in der Endwertung sind rekordverdächtig! Die Teilnehmer kamen vorwiegend aus dem östlichen Bundesgebiet: 14 aus Niederösterreich, 9 aus Oberösterreich, fünf aus Wien, drei aus

»Hoher Team- und Wettbewerbsgeist mit viel Sportlichkeit und Freude am Fliegen, das ist das NÖ-TAL.«

der Steiermark und einer aus Ungarn. Das Durchschnittsalter von 36 Jahren spricht für eine hohe Akzeptanz bei den jungen Piloten, die mit dem TAL (Trainings- und Ausbildungslehrgang) den ersten Schritt in die Wettbewerbsfliegerei versuchen.

Das Teilnehmerfeld wurden in zwei Gruppen geteilt:  
> eine Einsteiger Klasse mit 18 Piloten,  
> eine Allgemeine Klasse mit 14 Piloten  
21 Piloten nahmen das erste Mal an dem Wettbewerb teil, was zeigt, dass unser TAL als Einstiegsbewerb immer mehr an Beliebtheit gewinnt. Elf Piloten ha-



TAL 2013 in Dobersberg: strahlende Gesichter (o.) ... und nicht immer strahlender, wenn auch befliegbarer Himmel

Karl Worek: eifriger Schlepp-Pilot (L.); Otto Demel: musste fünf Schleppmaschinen koordinieren





**Hochbetrieb:** über zwei Dutzend Maschinen bereit zu Start; Erfolgsduo: Organisator Alfred Obermayer und Betriebsleiterin Christine Gangl

ben schon mehrfach am TAL teilgenommen, einige kamen bereits das vierte Mal!

Um einen Wettbewerb dieser Größe zum Erfolg zu führen, bedarf es eines guten Zusammenspiels aller Beteiligten. Der ansässige Verein UFG-Waldviertel hat uns mit seiner Infrastruktur und seinen

## SIEGER DES TAL-WETTBEWERBES

### Einsteiger-Klasse

> 1. Christoph Hopfner	ASKÖ-Flugsport Wien	3304 Pkt.
> 2. Peter Mair	FRA-Wr. Neustadt	3169 Pkt.
> 3. Max Artner	SMBC-Eferding	3040 Pkt.

### Allgemeine-Klasse

> 1. Karl Schifflleithner	USFG Tulln	4665 Pkt.
> 2. Michael Rohrbeck	UFG-Waldviertel	4604 Pkt.
> 3. Georg Schifflleithner	USFG Tulln	4514 Pkt.

## SIEGER DER NÖ-LANDESMEISTERSCHAFT

### Einsteiger-Klasse

> 1. Peter Mair	FRA-Wr. Neustadt	3269 Pkt.
> 2. Paul Altrichter	UFG-Waldviertel	2845 Pkt.
> 3. Wolfgang Zimmermann	FRA-Wr. Neustadt	2417 Pkt.

### NÖ-Landesmeister – Einsteiger-Klasse

> 1. Karl Schifflleithner	USFG Tulln	4665 Pkt.
> 2. Michael Rohrbeck	UFG-Waldviertel	4604 Pkt.
> 3. Georg Schifflleithner	USFG Tulln	4514 Pkt.

Detaillierte Informationen zu den Aufgaben, Ergebnisse und viele Bilder auf unserer Webseite: [www.tal-segelflug.at](http://www.tal-segelflug.at)

freiwilligen Helfern und Helferinnen die ganze Woche großartig unterstützt. Michael Rohrbeck, Segelflugreferent des Vereines und Wettbewerbsleiter-Stellvertreter, war treibende Feder der Wettbewerbsvorbereitung und Sicherstellung der täglichen organisatorischen Rahmenbedingungen. Wie auch schon die letzten Jahre, war Christine Gangl wiederum die unverzichtbare Organisatorin rund um das TAL. Es gibt nichts, was Christine nicht auf die Reihe brachte.

Als Wettbewerbsleiter lege ich darauf Wert, dass erstens die Rahmenbedingungen des Flugplatzes passen, und zweitens, dass die Piloten mit dem Wettbewerbs-

team eine Einheit bilden können. Dazu müssen sie klare Abläufe und Regeln im Wettbewerbsverlauf und Tagesgeschehen erkennen können und zweitens angemessene Aufgaben erhalten. Piloten müssen auch darauf vertrauen können, dass ihre Aufgaben lösbar sind und dass sie Rat und Hilfe erhalten, wenn Bedarf ist. Wenn das gelingt, dann stellt sich jeder Tag mit neuem Erfolg ein.

Ludwig Starkl (WICK) hat heuer zum dritten Mal das Tasksetting geleitet und damit einen großen Teil des Erfolges mitgestaltet. Wir sind acht Tage geflogen, doch nicht jeder Tag war von vornherein ein Flugtag. WICK hat jeden neuen Tag auf





TAL-Sieger in der Allgemeinen Klasse (oberes Bild): Alfred Obermayer, Ludwig Starkl, Rupert Emsenhuber, Thomas Schmaus, Helmut Köglbauer, Aigner Tom, Rudolf Huber, Sándor Gergely, Hanno Essl, Lukas Kaltenbrunner, Gottfried Stark (Vize-Obmann UFG-Waldviertel), Gerald Moser-Fürst (stehend v. l.); Michael Rohrbeck, Karl Schifflleithner, Georg Schifflleithner (sitzend v. l.)

TAL-Sieger Einsteiger-Klasse: Alfred Obermayer, Ludwig Starkl, Arnold Fauner, Paul Altrichter, Norbert Swoboda, Max Werdenigg, Richard Söser, Raoul Flicker, Gabriel Gätz, Willi Fuchs, Wolfgang Zimmermann, Gerhard Zahnt, Reinhard Kammerhuber, Bernhard Wallner, Daniel Puttinger, Norbert Meidlhumer, Paul Daim, Gottfried Stark (Vize-Obmann UFG-Waldviertel) (Stehend v. l.); Max Artner, Christoph Hopfner, Peter Mair (sitzend v. l.);



Bild oben: Intensive Wettkämpfe: Wolfgang Zimmermann, Peter Mair (Silbermedaille) und Reinhard Kammerhuber (alle FRA-Wiener Neustadt).

Bild unten: Erfolgreich in der Luft: Max Werdenigg, Sieger Christoph Hopfner und Gabriel Gätz (alle ASKÖ-Flugsport Wien)



## DIE SCHLEPPMASCHINEN UND IHRE PILOTEN

- > **OE-ABV** FRA Wiener Neustadt, Aviat A1-Husky mit Rudolph Manddorf
- > **OE-CIH** UFG Waldviertel, Piper PA-18 mit Karl Worek und Reinhard Wurz
- > **OE-DSR** SFC Ried, DA40 mit Norbert Gerlinger und Rudi Fraisl
- > **OE-7119** UFG Waldviertel, WT-9 Dynamic mit Franz Berka und Franz Grün
- > **OE-DKF** HFSG Habicht, Remorqueur DR400 mit Christoph Auner

das genaueste analysiert und spitzfindig interessante Aufgaben ausgearbeitet. Sicherheit und Lösbarkeit standen dabei im Vordergrund. Das haben die Teilnehmer gespürt und so sind die Piloten den Aufgaben auch immer positiv gegenübergestanden.

Das Resultat: Die Piloten verbesserten sich von Tag zu Tag, die Leistungen stiegen und das Wettbewerbsklima wurde immer heißer. Schon bald kristallisierten sich deutliche Favoriten heraus, doch immer mit Fairness und mit Sportsgeist.

Wenn die Piloten von ihren Aufgaben nach Hause kamen, hörte man viel Positives über den Renntag, den Task, das Herumkommen, die Wetterentwicklung, Luft Räume und vieles mehr.

Fast immer war alles perfekt – gäbe es da nicht die kleinen Ausrutscher wie die Startlinie knapp verfehlt, zu tief in den Zielkreis eingeflogen und Ähnliches. „Na ja, Kleinigkeiten, wir sind ja ein TAL, hörte ich dann immer.“ Letztendlich konnte und musste Richard Huschka den einen oder anderen Piloten von seinem Fehler unbarmherzig überzeugen – vorbei ist vorbei!

„Wer den File nicht rechtzeitig abgibt, kommt nicht in die Wertung“, waren Richards Worte, daher war die erste Aktion nach der Landung File auslesen und in das System einspielen. Der übliche WC-Gang



Detaillierte Infos: stv. Wettbewerbsleiter Michael Rohrbeck (kl. Bild)

wurde hintangestellt, danach ging es gleich an die Fluganalysen und das Herausarbeiten der Besonderheiten.

Ein Wettbewerb ohne Laptop und Smartphone ist heute undenkbar! Die Daten und Informationen haben nicht die geringste Chance alt zu werden, schnelle und umfassende Information auf Facebook und Co. gehören heute zum Standard, unsere Jungpiloten gestalten damit eine neue Medienwelt für unseren Sport. Eine höchst interessante Aufgabe auch für die Wettbewerbsorganisation der Zukunft.

Übrigens, der tägliche Treffpunkt in der Kantine nach alter Manier gehörte



weiterhin zum Standardprogramm. Das ist auch mit neuen Medien nicht kompensierbar, die gesellschaftliche Komponente kann man elektronisch nicht umsetzen.

**Schlepp- und Startorganisation:** Wir könnten nicht zu unseren Erfolgen kommen, hätten wir keine Piloten, die die Flugzeuge auf Ausklinkhöhe schleppen. 32 Piloten und Segler in einer Stunde nach oben zu bringen, bedarf einer guten Startorganisation. Otto Demel ist seit 2009 in Dobersberg dabei und hatte heuer das erste Mal fünf Schleppmaschinen zu dirigieren. Nicht immer stressfrei, speziell wenn es auch noch Rücklandungen gab, aber immer sicher. Am Schluss addiert waren es rund 250 Starts, die Otto leitete.

Es war schon erstaunlich, mit welchem Einsatz und Sportsgeist die Piloten täglich an den Start gingen! Insgesamt sind wir in dieser Woche 39.842 km geflogen (Einsteiger-Klasse 18.349, Allgemeine-Klasse



21.492 km), das entspricht bei der Allgemeinen einer mittleren Strecke von 192 und bei den Einsteigern 145 km. Mit nur 16 Außenlandungen von 250 Starts dürfen wir auch mehr als zufrieden sein. Im Übrigen gab es keinerlei Bruch oder stärkere Beschädigungen. War der Bewerb am Anfang noch entspannt, so merkte man bald, dass sich die Favoriten für den Sieg

**Wettkampfmaschinen:** zwei LS 4 von Rolladen-Schneider-Flugzeugbau;  
**Erste After-Landing-Procedure:** Karl Schifflleithner beim Fileauslesen (v. l.);  
**Oberste Instanzen:** Ludwig Starkl, Tasksetter & sportlicher Leiter, und Richard Huschka (Wettbewerbsauswertung, re., kl. B.)

ganz schön ins Zeug legten. Bei den Allgemeinen blieb Michael Rohrbeck (UFG Waldviertel) kontinuierlich vorne und die Tullner Georg und Karl Schifflleithner haben ebenfalls nicht lockergelassen. Es wurde letztlich ein hartes Rennen zwischen Tulln und Waldviertel.

Bei den Einsteigern haben am Anfang die Oberösterreicher stark begonnen, dann holte NÖ auf und letztendlich ist Christoph Hopfner (D2B) vom ASKÖ Flugsport Wien an die Spitze geprescht. Fest steht, dass Peter Mair vom FRA Wiener Neustadt mit Christoph Hopfner vom ASKÖ-Flugsport Wien sich künftig weitermatchen werden, wir freuen uns schon auf 2014. ■



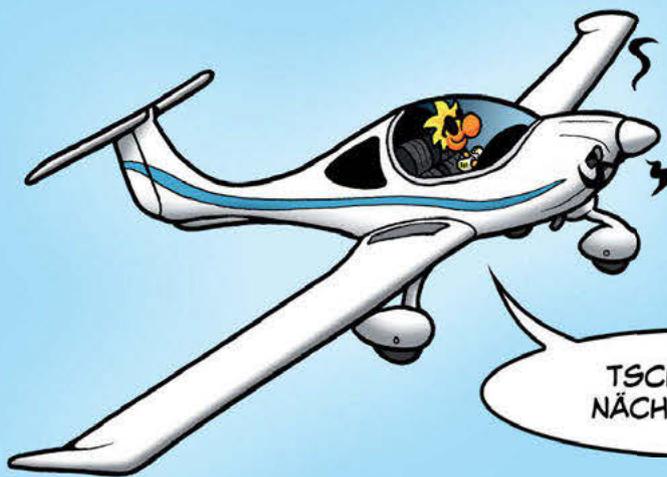
## Wiener Privatklarin: ERSTES AEROMEDICAL CENTER ÖSTERREICH

Das modernst ausgestattete Aeromedical Center an der Wiener Privatklarin bietet alle erforderlichen Untersuchungen für Erst- als auch Verlängerungsuntersuchungen bei ATPL und CPL, Class I und Class II unter einem Dach an. Alle erforderlichen Untersuchungen inkl. Augen, HNO, Röntgen, EEG und Labor können innerhalb kürzester Zeit an einem Ort erledigt werden.

**Leiter: Prim. Dr. Walter Ebm**  
Pelikangasse 15 · 1090 Wien

[www.aeromedicalcenter.at](http://www.aeromedicalcenter.at)

**Informationen + Anmeldung:**  
Tel. +43 1 40 180 1550  
Fax +43 1 40 180 2210  
amc@wpk.at



# AIR EXPO

## Piper Generalvertretung Deutschland

- Piper PA-34 Seneca V
- Gipps Aero GA-8 Airvan
- WWW.PIPER-GERMANY.DE

## Flugsportzentrum Bautzen

- Eurostar SLW-Sport Airbrush
- Shark
- WWW.FSZ-BAUTZEN.DE

## Brightline Avionics

- VL-3 Evolution
- WWW.VL-3.AT

## CD Aircraft

- Cirrus SR 22
- WWW.CDAIRCRAFT.DE

## Diamond Aircraft

- DA 42-VI
- DA 40 NG
- WWW.DIAMOND-AIR.AT

## Tom Huber

- Savage
- WWW.SPASSVOGELN.DE

## Aero East Europe

- SILA 450C
- WWW.AEROEAST.NET

## Cessna

- C 172
- WWW.CESSNA.COM

SO HEISS  
IST'S IN ALASKA  
ABER NIE!

CHICKEN  
WINGS

ALASKA

COMICS

BÜCHER

FLUG  
SCHULE

L

## DI Chris „Aviator“ Barszczewski

- Buchpräsentation „Buschpilot in Alaska“
- WWW.AVIATOR.AT

## Chicken Wings Aviation Comics

- Bücher, T-Shirts
- WWW.CHICKENWINGSCOMICS.COM

## Spins & More

- Sicherheitstraining
- Kunstflug
- WWW.SPINSANDMORE.AT

## Watschinger GmbH

- Aus- Fortbildung
- Pilotshop
- WWW.WATSCHINGER.AT

## JA Flight Training

- Flugschule & Simulatorzentrum
- WWW.JAFLIGHTTRAINING.AT

## Engl. Flightteam

- Flugschule
- Flugzeugcharter
- WWW.FLIGHTTEAM.DE

## Flugring Zell am See

- UL Flugschule
- WWW.FLUGRING-ZELLAMSEE.AT

# ZELL 2013

27



HAST ALLES G'SEHN?

JA, SCHÖNES, GEILES FLUG-ZEUGS!

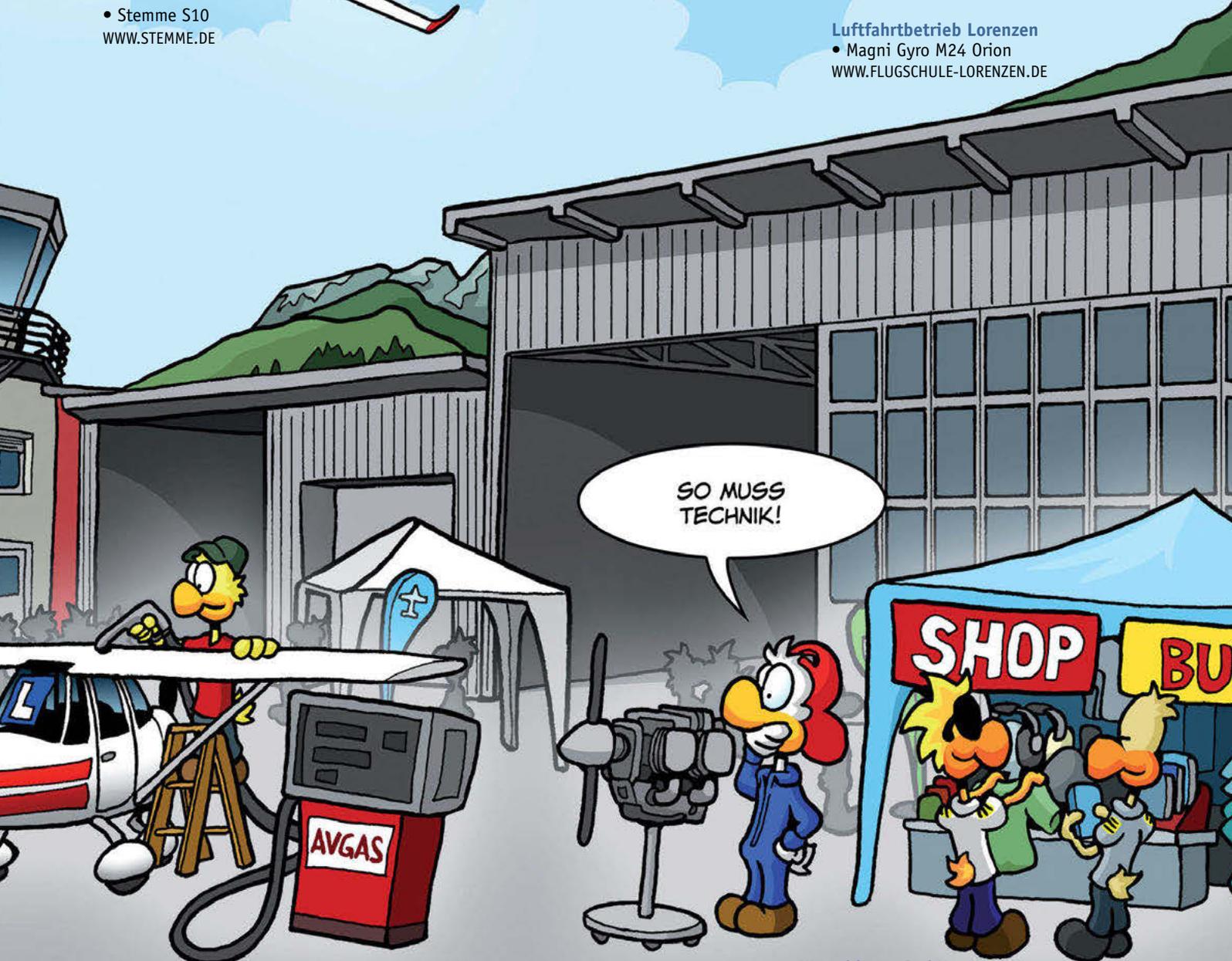


**FD-Composites**  
• AC10 „Arrow-Copter“  
[WWW.ARRWO-COPTER.COM](http://WWW.ARRWO-COPTER.COM)

**Trixy Aviation**  
• Trixy G-4 2R T  
• Trixy G-4 2R  
[WWW.TRIXYAVIATION.COM](http://WWW.TRIXYAVIATION.COM)

**Luftfahrtbetrieb Lorenzen**  
• Magni Gyro M24 Orion  
[WWW.FLUGSCHULE-LORENZEN.DE](http://WWW.FLUGSCHULE-LORENZEN.DE)

**Stemme AG**  
• Stemme S10  
[WWW.STEMME.DE](http://WWW.STEMME.DE)



SO MUSS TECHNIK!

**Total Austria**  
• Schmiermittel und Treibstoffe  
[WWW.TOTAL.CO.AT](http://WWW.TOTAL.CO.AT)

**Evvaoil**  
• Evvaoil C 52  
[WWW.EVVAOIL.COM](http://WWW.EVVAOIL.COM)

**FRANZ Aircraft**  
• ROTAX 912 iS  
[WWW.FRANZ-AIRCRAFT.DE](http://WWW.FRANZ-AIRCRAFT.DE)

**Watschinger GmbH**  
• Pilot Shop  
[WWW.WATSCHINGER.AT](http://WWW.WATSCHINGER.AT)

**P M P italy Rairago**  
• Luftfahrt-Zubehör  
[WWW.PMPITALIA.IT](http://WWW.PMPITALIA.IT)

**Aircraft & More**  
• AEROX-Sauerstoffsysteme  
[WWW.AIRCRAFT-AND-MORE.COM](http://WWW.AIRCRAFT-AND-MORE.COM)

# FESTES FLIEGEN AM FLIEGERFEST

Am ersten Septemberwochenende herrschte am Flugplatz Altlichtenwarth im Weinviertel (NÖ) reger Flugverkehr: Der jüngste Flugplatz Österreichs lud zum Flugplatzfest.

Arrow-Copter „made in austria“: Konstrukteur Dietmar Fuchs führte seinen Edel-Gyrocopter vor

Normalerweise dürfen am vor ziemlich genau sieben Jahren als – noch immer – jüngstem Flugplatz Österreichs eröffneten Altlichtenwarth nur Segelflugzeuge und Motorsegler aktiv sein. Doch einmal im Jahr sind auch schwerere Maschinen willkommen. Von 30. 8. bis 2. 9. 2013 konnten am Segelflugfeld in LOAR Motorflugzeuge bis zu 2 t MTOW landen und starten. Und zahlreiche Piloten aus der näheren Umgebung wie auch von weiter entfernten Flugplätzen nutzten die Möglichkeit, den zweitnördlichsten Flugplatz Österreichs – nach Dobersberg im Waldviertel – zu besuchen. Aero-Club-Generalsekretär Manfred Kunschitz beispielsweise flog von Zeltweg ein, Dietmar Fuchs, der mit seinem Arrow-Copter Demonstrationen vorführt, war aus St. Georgen/Ybbsfeld gekommen. Auch vom Spitzerberg und aus Wiener Neustadt landeten zahlreiche Gastmaschinen.

Den Besuchern wurde ein buntes Programm geboten. Viele nutzten die Gelegenheit für Rundflüge in den zahlreich anwesenden Tragschraubern und Motormaschinen. Auch Segelflugzeuge wurden im Schlepp mit dem Motorsegler Samburo laufend in die Luft gebracht.

Prinzipiell wird in Altlichtenwarth wegen der Beschränkung des MTOW ausgenommen von Flugplatzfesten entweder mit der Seilwinde oder eben Motorseglern gestartet.

Die Union Fliegergruppe Weinviertel ist an Nachwuchs interessiert und bietet die Segelflugausbildung an, die man je nach Geschick und investierter Zeit binnen weni-



ger Wochen absolvieren kann. Die Kosten dafür mit den Startarten Windenstart und Flugzeugschlepp liegen zwischen 1.600 und 1.900 €.

Einige der Gäste wagten Fallschirmsprünge am Tandemschirm und alle bestaunten die Modellflugvorführungen. Bei diesen stachen besonders ein bis zu 300 km/h schnelles Jet-Modell und ein Modellflugzeugschlepp mit einer im Maßstab 1:2 gebauten Fox hervor.

Altlichtenwarth im nördlichen Weinviertel – im Dreiländereck Österreich, Tschechien, Slowakei – ist eine der selten gewordenen Erfolgsgeschichten in der Entwicklung der heimischen Flugplätze. Denn das Segelflugfeld wurde vor erst sieben Jahren eröffnet und war damals nach 30 Jahren Pause der erste neue Platz in Österreich. Dieses Kunststück schaffte eine Gruppe engagierter Weinviertler Piloten, die seitdem in Altlichtenwarth (LOAR) nahe Poys-

Prominente Besucher: Roland Dunger, Vizepräsident des ÖAeC-NÖ, ÖAeC-Generalsekretär Manfred Kunschitz mit seinem Vater, der schon über 50 Jahre Pilot ist (v. l.); Ein eher seltener Anblick: Schubpropellermodell HB 23, eine Konstruktion des Österreicherers Heino Brditschka





dorf den Flugbetrieb im Einklang mit dem Naturschutz betreiben.

Die Ursprünge lagen damals schon ein knappes Jahrzehnt zurück: Begonnen hat alles in Kottingneusiedl nahe Laa an der Thaya 1997. Hans Rieder, Walter Sölle und Sepp Münzker beschlossen, eine Startwinde für den Segelflugstart zu bauen, denn wie sonst hätte man ein Segelflugzeug in die Lüfte befördern sollen? Eine Dieselwinde wurde gebaut und mit Sölles Cobra erprobt, eine Außenstartbewilligung auf einem Acker gab den rechtlichen Rahmen, ein geliehener und später gekaufter Bf III von der Union Wien diente als Flugzeug und sehr zum Gaudium der Ortsbevölkerung ging es los: Interessierte stießen dazu und wurden am Flugplatz Wiener Neustadt West (LOXN) zu Segelfliegern ausgebildet, die Anzahl der Weinviertler Segelflieger stieg, ein Verein wurde gegründet.

Im Sommer 2000 erkundete Gottfried Balga die Möglichkeit, in Altlichtenwarth ein Segelfluggelände zu errichten, und man brachte im Herbst beim Amt der NÖ. Landesregierung ein Ansuchen zur Bewilligung für die Errichtung eines Zivilflugplatzes im Gemeindegebiet von Altlichtenwarth ein. Als Gründe wurden damals angegeben, dass im Weinviertel keine Möglichkeit zum Segelfliegen gegeben und die Region aufgrund der thermischen Aufwindsituation jedoch höchst geeignet ist. Eine Bürgerbefragung in Altlichtenwarth brachte eine beachtliche Zustimmung von stattlichen 75 Prozent

Nach Abstimmungen mit Bedürfnissen des Naturschutzes wurde durch das Land NÖ im Sommer 2004 die Zivilflugplatzbewilligung erteilt, die ersten Starts erfolgten bald darauf. Im Sommer 2005 wurde nach Errichtung von den unbedingt notwendi-

## LOAR – SEGELFLUGFELD ALTLICHTENWARTH

**Koordinaten:** N48° 39' 58,4" E16° 49' 30,8"

**Höhe:** 184 m Pisten: 04/22, 500 x 25m, Gras

**Frequenz:** 125,25 Mhz

**Zugelassener Betrieb:** Segelflug, Motorsegler, Windenbetrieb

**Betriebsleiter-Tel.:** 0664/273 68 85

**Adresse:** Flugplatzweg 1, 2144 Altlichtenwarth, Österreich

Zum Flugzeugpark zählen vereinseigene und private Maschinen wie Ka8, Bergfalke, ASK 13, Standard Austria, Cobra, RF 4 und RF 5 sowie eine Hoffmann 14.

gen Flugplatzeinrichtungen von der Bezirkshauptmannschaft Mistelbach die Betriebsbewilligung erteilt. Der reguläre Flugbetrieb startete, ebenso die Segelflugschulung. Die offizielle Eröffnung fand im Herbst 2006 statt.

Ein wesentlicher Aspekt bei der Planung des neuen Flugplatzes war der Naturschutz. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens wurde eng mit den Behörden zusammengearbeitet. Die Lage des Flugplatzes in unmittelbarer Nähe zu den March-Thaya-Auen, einem „Natura-2000-Gebiet“ mit einer EU-Vogelschutz-Richtlinie, machte eine Abstimmung des Vorhabens mit den Erfordernissen des Naturschutzes unumgänglich und es wurden entsprechende Flugverfahren ausgearbeitet. So wird zum Beispiel die Platzrunde nur nach Westen geflogen und vom Platz in das „Natura-2000“-Gebiet ist eine Mindesthöhe von 300 m über Grund vorgeschrieben. ■

**UL Segler Banjo** in gemischt Bauweise, Rüstmasse 105 kg

[www.junkers-profly.de](http://www.junkers-profly.de)

**ROTAX**  
SERVICE-POINT

**JUNKERS**  
Profly

**Flugplatz Kulmbach**  
95326 Kulmbach • Tel. +49 (0) 9221 879 312

# DREI NÄCHTE IM KORB

Der Coupe Aëronautique Gordon Bennett, zugleich FAI-Weltmeisterschaft im Langstrecken-Gasballonfahren, gilt als das härteste Ballonrennen der Welt. Gewinner mit der weitesten Distanz zum Startort mit 1.400 km in 73 Stunden war im August 2013 ein französisches Team. Die Österreicher schlugen sich wacker.

TEXT: THOMAS HERNDL  
FOTOS: GERALD STÜRZLINGER, STEFAN POMMER, THOMAS HERNDL

Bei der 57. Auflage des Rennens heuer in Nancy (F) nahm ein österreichisches Team teil, bestehend aus dem Salzburger Gerald Stürzlinger und dem Steirer Thomas Herndl. Für Stürzlinger war es die 18. Teilnahme (er belegte bereits je einmal Rang zwei und drei), für Herndl die zweite nach seiner GB-Premiere 2012 im schweizerischen Ebnat-Kappel. Als Bodencrew fungierten Nik Binder, Stefan Pommer, Alain Neuens und die Meteorologin Heidi Schmid (von daheim mit besserem Zugriff auf die aktuellsten Wetterdaten und Modellrechner als vor Ort).

Das General Briefing war für Freitag, 23. 08. 2013, um 15:00 Uhr festgesetzt, der Füllbeginn für die Ballone am Samstag um 15:00 Uhr, der Start dann um 22:00 Uhr. Doch es kam anders. Es bestätigte sich Heidis Vorhersage, dass die Front eines Tiefdruckgebietes aus Westen genau zum Zeitpunkt des geplanten Starts in Nancy eintreffen wird.

Untertags hatten wir in drei Stunden 1.040 kg Ballastsand in die Säcke für Aufrüst- und Fahrballast abgefüllt und jeden Sack einzeln gewogen. Am Freitagabend dann die Eröffnungsveranstaltung mit der Auslosung der Startnummern. Wir zogen die Nummer 2 – nicht unbedingt günstig, da man bei einem späteren Start mehr Chancen hat, die Taktik der anderen Teams zu sehen, was sich später auch bewahrheitete. Nach der Startnummernauslosung noch ein Abendessen und dann schnurstracks ins Bett für den wahrscheinlich letzten Schlaf außerhalb des Ballonkorbes.

Am Samstagmorgen lange Gesichter – es regnet! Das Briefing zu Mittag bringt keine wesentlichen Neuigkeiten. Um 19:00 Uhr überschlagen sich die Ereignisse: Ein äußerst heftiges Gewitter zieht über Nancy. Hektisch decken wir Korb und Hülle mit Planen ab, besonders sorgfältig auch die Ballastsäcke – sie dürfen auf keinen Fall nass werden, da der Sand bei den in der Höhe herrschenden Temperaturen friert und dann nicht mehr dosiert abgeworfen werden kann.

Während des Abendessens werden wir informiert, dass das nächste Briefing um 22:00 Uhr angesetzt ist, anschließend sofort das Füllen der Aerostaten (Maximalvolumen 1.050 m<sup>3</sup>) und letztes Briefing um Sonntag, 04:30 Uhr, unmittelbar vor dem Start. Dabei

Gordon Bennett 2013: Nachtfahrt über Paris;  
Füllen des Gasballons mit Wasserstoff.  
Vor dem Abheben in die Nacht am Startpodest;  
Österreichs „Nicaero Nautilo“ (OE-RZL) fertig zum Start (v. o.)



erfahren wir, dass zwei Möglichkeiten zur Auswahl stehen: entweder tief nach Osten zu fahren, wobei aller Wahrscheinlichkeit beim Schwarzwald aufgrund Regens gelandet werden muss, oder hoch (FL 110) Richtung Westen. Wir entscheiden uns für die Westvariante.

Beim Start werden die Piloten vorgestellt, dann wird ein Sack Ballast abgenommen und der Aerostat schwebt unter den Klängen der jeweiligen Nationalhymne in die dunkle Nacht. Einmal kurz hinunterwinken, Transponderantenne und ACL-Flasher hinaus, die Instrumente nochmals kontrollieren und den Ballon stabilisieren. Wir wechseln uns im 3-Stunden-Takt ab, die erste Schicht übernehme ich und Gerald legt sich nieder (auf ein „Bett“ aus Hartschaum, unter welchem unsere Brennstoffzelle, Proviant und jene Ballastsäcke untergebracht sind, die nicht außen am Korb hängen – die Füße ragen durch eine Öffnung ins Freie). Auf 2.500 ft stabilisiert sich der Ballon und wir fahren mit ca. 25 km/h nach Osten. Erst 40 Minuten nach dem Start sehe ich die anderen – leider nur von unten – und werfe Sand, um ein Steigen einzuleiten. Wir steigen zuerst auf FL100, dann weiter auf FL120, die Sonne erwärmt den Ballon und zeitweise sind wir ohne Ballastverbrauch auf FL135. Leider hilft es uns nicht viel, die Wolken reichen bis in diese Höhe und darüber.

### AUSSTATTUNG „NICAERO NAUILO“ (OE-RZL)

- > Ballon Wörner NL1000 mit Reisekorb
- > Ballonbox mit Dittel FSG71, ALT, VAR, Filser XPDR Mode S, Davtron
- > Notfunkgerät FSG 5
- > Suchscheinwerfer
- > Ethanol-Brennstoffzelle 12 V, 3,3 A (schaltet bei Bordspannung 12,2 V automatisch ein/bei 14,2 V ab)
- > SARSAT-Epirb (Notfunksender)
- > Überlebensanzüge für Wasserlandungen
- > Liferaft (selbstaufblasend)
- > Satellitentelefon

Ein paar Mal muss unser „Nicaero Nautilo“ mittels Ballastabwurfes über in Fahrtrichtung befindliche Wolken gehoben werden. Das geschieht nicht mittels Schaufel (der Ballon würde so viel zu rasch und zu hoch steigen), sondern in kleinen Portionen mit der bloßen Hand.

Große Sorge bereitet uns die Geschwindigkeit, wir bewegten uns sehr langsam Richtung Westen, zeitweise zeigt das GPS 0 km/h an. Bedingt durch das zu späte Steigen führen wir in einem großen „Kringel“ um Nancy und befanden uns am Abend gerade einmal 43 km vom Startort entfernt. Vom Boden erhielten wir die Information, dass wir auf Rang 16 von 18 Teilnehmern liegen und die Luftmasse in Fahrtrichtung stabil ist.

Wir hatten noch elf Säcke Ballast und 40 Liter Ballastwasser, also entschieden wir uns, die Nacht auf Montag in der Luft zu bleiben und durchzufahren. Wir kalkulierten dafür einen Verbrauch von sechs Säcken Sand und rund 20 Liter Wasser. Wir sahen einen wundervollen Sonnenuntergang und die Sterne kamen langsam zum Vorschein. Der Ballastverbrauch war zwar höher als angenommen, aber wir hatten genug Reserven, um bis zum nächsten Tag durchzuhalten: Wind kam auf und wir fuhren mit 30 bis 35 km/h zwischen 260° und 276° westwärts. Um 0:40 Uhr nachts übernimmt Gerald, wir erhalten eine Information von Heidi, dass in tieferen Schichten eine Nordkomponente greift und wir so den Pariser Luftraum umfahren können. Gerald leitet ein langsames Sinken ein, um auf die empfohlene Höhe (FL 55) zu kommen und



Die Zeit bei Tag und Nacht mit einem Blick erkennen.

**Neue Technologie:** Glasröhrchen gefüllt mit Tritiumgas. Garantierte Leuchtkraft während der ganzen Nacht, daher sehr gute Ablesbarkeit.

Diese Uhr ist speziell an die Zielgruppe gerichtet welche in der Nacht eine präzise Uhrzeit benötigen: Polizei, Rettung, Feuerwehr, Jägerschaft und viele weitere.

**Problemloses ablesen der Uhrzeit bei völliger Dunkelheit!**



**Modell 59472**  
Herren-Chronograph  
Edelstahlgehäuse, 10 bar  
Saphirglas, Doppeldatum  
verschraubte Krone  
Durchmesser 44mm  
VK: € 399,-

Im gut sortierten Fachhandel!  
Händlernachweis: Pollmann Uhren-Vertriebs GmbH,  
Raabserstraße 1, 3822 Karlstein/Thaya, Tel.: 0 28 44/223 11 53  
office-uhren@pollmann.at, [www.pollmann.at](http://www.pollmann.at)



sind uns in diesem Augenblick bewusst, welches Privileg wir genießen und dass das einmalige Momente sind, normalerweise ist Paris „off limits“ für Ballone. Doch die ATC lässt uns fahren – noch dazu bei Nacht!

Auf FL50 warten wir den Sonnenaufgang ab. Vom Boden erhalten wir die Nachricht, dass ab ca. 8:30 Uhr Thermikbeginn ist und wir nach unserer nächtlichen Aufholjagd nun auf Platz 6 liegen. Da wir nur mehr vier Ballastsäcke haben (das ist gerade genug, um einmal durchzustarten), treffen wir die Entscheidung zu landen.

Wir tauchen in den Nebel ein, einer schaut links, einer schaut rechts und wir sagen uns gegenseitig, was wir sehen. Wir sind etwa 300 m westlich eines Flugverbotsgebietes bis 500 ft GND, haben also genug Abstand, in ca. 150 m über Grund sind wir durch und erkennen vor uns eine sichere Landemöglichkeit. Die in Frankreich bei Gehöften stehenden Wassertürme sind außerhalb unserer Fahrtrichtung, also Ballast abwerfen zum Abfangen, 30 m über Grund die Schlepplleine raus und wir landen um 08:03 Uhr stehend auf einem Feld – geschafft! Nun sehen wir auch den Grund für die Flugverbotszone: Ca. einen halben Kilometer entfernt steht eine Großsendeanlage, die Maste ragen in den Nebel ...

Unsere flotten Verfolger treffen nach 45 Minuten ein, um 13:30 Uhr ist alles versorgt und wir fahren in den nächsten Ort zum Essen – Ballonpostkarten stem-

peln und diese zur Post zu bringen. Um 22:30 Uhr sind wir wieder in Nancy.

Zu diesem Zeitpunkt war das Rennen jedoch lange noch nicht zu Ende. Die Teams FRA1, SUI1 und GER3 sind am Montagabend noch auf dem Golf von Biskaya hinausgefahren und schweben über dem Meer mit Kurs auf das iberische Festland. GER3 ist am westlichsten und landet Dienstag morgens relativ bald in Portugal, um nicht auf den Atlantik zugetrieben zu werden.

Die Franzosen und Schweizer haben eine andere Drift und liefern sich während des Tages noch ein spannendes Duell. Letztendlich haben die Franzosen aber noch genug Ballast, um noch eine Nacht – die dritte – anzuhängen und den entscheidenden Haken nach Osten zu fahren.

Nach einer Distanz von 1.402 km und 73:33 Stunden in der Luft entscheidet das Team Leys/Houwer das Rennen für sich. Für Vincent Leys ist es der achte Sieg bei einem Gordon-Bennett-Rennen, er übernimmt damit die Führung in der Liste der bisher siegreichen Piloten. Mit ein Grund dafür: Der Ballon von FRA1 ist ein Eigenbau-LFZ und als Experimental zugelassen, das Gewicht der Spezialkonstruktion liegt bei etwa einem Drittel eines handelsüblichen Ballons. Am Boden arbeitet außerdem eine achtköpfige Crew, welche alle rund um die Uhr taktischen Varianten rechnet und in permanentem Kontakt zum Ballon steht. ■

Unendliche Weite: Blick aus dem Ballonkorb; Endlich Weite: Im Korb ist es eng, beim Schlafen ragen die Füße durch eine Öffnung hinaus; Zusammenstellen und Einpacken der Ausrüstung. Geglückte Landung (v. o.); Das Team: Alain Neuens, Pilot Gerald Stürzlinger, Stefan Pommer, Nik Binder und Pilot Thomas Herndl (v. l.)

dabei Ballast zu sparen. Ab 03:40 Uhr habe ich wieder Schicht: Nach einer halben Stunde bemerke ich, dass wir wieder ziemlich genau Westkurs haben, genau auf den Flughafen Paris-Orly zufahren und in etwa einer halben Stunde die Grenze der Kontrollzone erreichen.

Nun fahren wir über Paris: Es bieten sich unglaubliche Aussichten und Anblicke: ein Lichtermeer bis zum Horizont, im Norden sehen wir die Beleuchtung des Eiffelturms blitzen, unter uns das Vorfeld des internationalen Flughafens Paris-Orly. Wir



»Man muss offener über Vorfälle sprechen und daraus lernen.«

HERBERT GASPERL

## READY FOR TAKE OFF?

Durchs Reden kommen nicht nur die sprichwörtlichen Leute zusammen, sondern es lässt sich auch die Flugsicherheit in der allgemeinen Luftfahrt heben. Davon ist Privatpilot und Buchautor\* Herbert Gasperl überzeugt.

**Durch Schulungen** in Crew Resource Management (CRM) wird bereits seit Jahrzehnten versucht, die Fehler der Human Factors zu minimieren und dadurch die Flugsicherheit – und dies durchaus mit Erfolg – zu erhöhen. Während das CRM in der gewerblichen Luftfahrt gesetzlich vorgeschrieben ist, fehlen

in der allgemeinen Luftfahrt diese Sicherheitsansätze im Wesentlichen. Das Buch „Ready for take off – Sicherheit durch Kommunikation“ zeigt nun Sicherheitsansätze für die allgemeine Luftfahrt auf.

Herbert Gasperl, vielen auch als Moderator von Flugsportveranstaltungen und Flugshows – jüngst bei der „Airchallenge in Kapfenberg“ – bekannt, geht in seinem Buch der Frage nach, welche Kommunikationsmaßnahmen in der Pilotenaus- und -weiterbildung in der allgemeinen Luftfahrt dazu beitragen können, die Flugsicherheit zu erhöhen. Gasperl: „Die Recherchen für dieses Buch haben ergeben, dass das Thema der interpersonellen Kommunikation in der General Aviation in Österreich noch nicht eingehend wissenschaftlich betrachtet wurde und auch einschlägige Literatur kaum vorhanden ist.“

Verfügbare Forschungsarbeiten beziehen sich meist auf die gewerbliche Luftfahrt und weniger auf die General Aviation.“ Das Buch soll aber nicht nur in der allgemeinen Luftfahrt Anwendung finden. „Die Sichtbarmachung von Fehlern und das daraus eröffnete Lernfeld wie auch die Veränderung der Fehlerkultur betrifft nicht nur die Luftfahrt, sondern ist auch Thema in Politik und Wirtschaft“, ist der Autor überzeugt.

Im Buch wird das Thema der Flugsicherheit anhand von Flugunfallstatistiken und daraus resultierende Flugsicherheitsmethoden aufgegriffen. Einen großen Stellenwert nehmen auch die Human Factors ein. „Gute Kommunikation in der Luftfahrt stellt einen wichtigen Sicherheitsfaktor in der Luftfahrt dar, daher ist die Aus- und Weiterbildung von Vereinsfunktionären, Fluglehrern, Piloten, Flugschülern und allen an der General Aviation beteiligten Personen ein entscheidender Faktor zur Erhöhung der Flugsicherheit“, ist Gasperl überzeugt. Als Konsequenz daraus sollten Piloten:

- > die Geschehnissen im täglichen Flug- und Alltagsbetrieb erarbeiten, die zu potenziellen Unfällen und Vorfällen führen könnten
- > Aufarbeitung dieser Geschehnisse und Ableitung von Schlussfolgerungen
- > den richtigen Umgang mit Fehlern und Risiken pflegen, ganz im Sinne einer veränderten Fehlerkultur und der Gestaltung einer Kommunikationskultur.

Herbert Gasperl hofft, dass das Buch einen Diskussionsprozess in Gang bringt und Flugvorfälle von Piloten, Institutionen, Vereinen und Flugschulen anders beurteilt werden, ganz nach dem Grundsatz: „Aus den Fehlern von anderen lernen!“ Ergänzend dazu muss es aber gelingen, diese Vorfälle noch transparenter und sichtbarer zu machen. „Die Verbesserung vertraulicher Berichtssysteme in Form eines Incidents-Reporting-Systems wäre wünschenswert, denn lernen kann man immer und überall“, so Gasperl, der in Zukunft „Team Resource Management-Trainings“ für die allgemeine Luftfahrt anbieten wird. ■



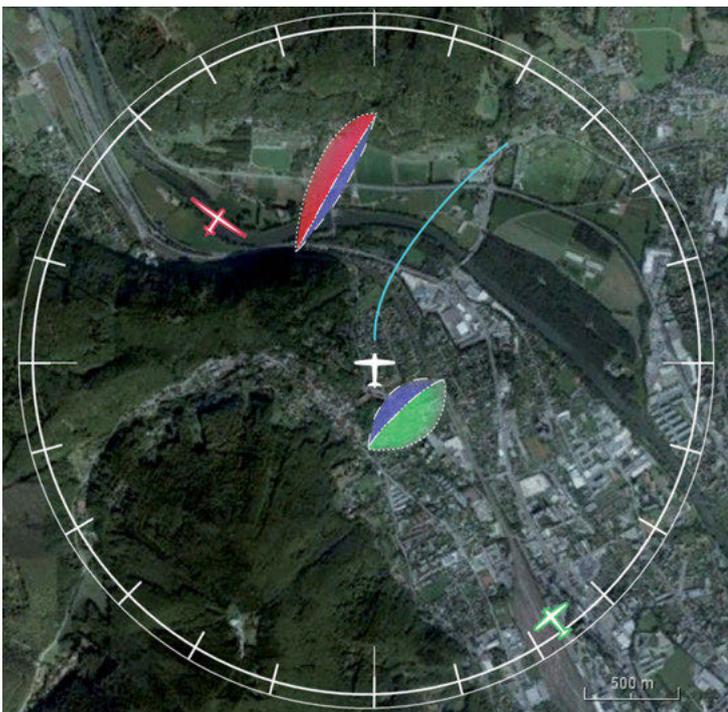
\* „Ready for take off – Sicherheit durch Kommunikation“, Akademiker Verlag Saarbrücken; ISBN: 978-3-639-46933-2



## ... denn sie wissen wohl, was sie tun

Moderne Avionik kann uns andere Verkehrsteilnehmer anzeigen, aber wissen wir auch, wie wir ausweichen müssen? Klaus Frühwirth gibt einen kurzen Einblick in die Forschung um neue bildgebende Displayanzeigen.

KLAUS FRÜHWIRTH IST AVIONIK-KONSULENT, LEIDENSCHAFTLICHER PILOT AUF UNTERSCHIEDLICHSTEN LUFTFAHRZEUGEN UND STV. UL-CHEFPRÜFER DES ÖAEC



Noch Zukunftsmusik: intuitive Darstellung von potenziell gefährlichen Luftfahrzeugen und der Berechnung von möglichen Ausweichrouten unter Berücksichtigung von Verkehr und Topographie

**Neue leistbare Sensorik**, meist auf ADS-B-Mode-S-Transpondern und/oder Flarm-Technologie aufbauend, ermöglicht nunmehr auch den Einbau von Traffic-Anzeigen in kleinen VFR-Flugzeugen. Bei Segelflugzeugen ist eine Flarm-Verkehrsanzeige heute bereits Standard, bei ULs und Motorflugzeugen werden entsprechende Installationen auch immer beliebter. Das Verständnis um ADS-B und die Verfügbarkeit von neuen ADS-B-Flarm-Kombinationen (z. B. Power-Flarm) lässt mittlerweile darauf hoffen, dass wir eine signifikante Anzahl an Luftfahrzeugen in unserer Umgebung registrieren können.

Die anderen zu sehen, ist aber salopp gesagt erst die halbe Miete. Das richtige Ausweichmanöver und das entsprechende Verhalten bei Begegnungen im meist doch nicht so grenzenlosen Luftraum stehen auf einem weiteren Blatt.

Hier werden Aviaten aller Ränge aufschreiben und mit Nachdruck auf die entsprechenden LVRs verweisen, denn die Ausweichregeln sind ja eindeutig de-

finiert und grundsätzlich einfach. Stimmt schon, Freundinnen und Freunde, ich bestreite nicht, dass wir alle um die Existenz und den Content dieser Regeln wissen, aber Studien zeigen, dass die richtige Anwendung selbiger viel schwieriger ist, als wir im ersten Moment denken.

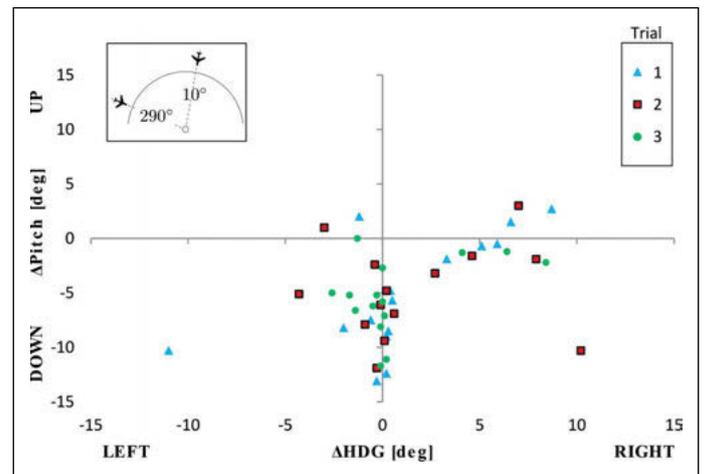
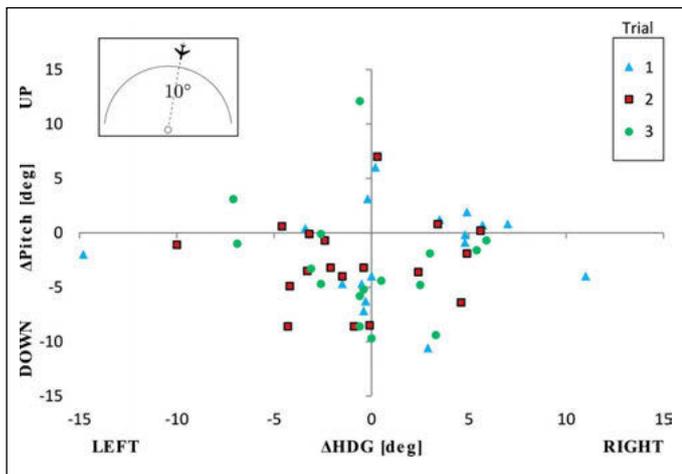
Eine Studie, die an der Technischen Universität Graz, genauer gesagt in der „Forschungsplattform Flugsimulation“, durchgeführt wurde, zeigt hier interessante Ergebnisse. Diese Studie (Modeling Human and Animal Collision Avoidance Strategies, Ioana Koglbauer, Reinhard Braunstingl und Thomas Haberhorn) befasst sich mit der Erarbeitung von Grundlagen zur Modellierung von automatisierten Ausweichverfahren im VFR-Flugverkehr. Ausgangspunkt hierfür war das menschliche Ausweichverhalten, ergänzt um Eingangsgrößen aus dem Tierreich, wobei man auf Bewegungsstudien in Vogel- und Heuschreckenschwärmen zurückgegriffen hat. In der wissenschaftlichen Welt scheint es bekannt zu sein (die Autoren erwähnen mehrere internationale Studien darüber), dass Piloten bestimmte Präferenzen beim Ausweichen zeigen, die nicht immer kongruent mit den gesetzlichen Regelungen sind.

Spannend erscheint mir ein Experiment aus dieser Studie, in dem 18 erfahrene Pilotinnen und Piloten die Aufgabe hatten, Luftfahrzeugen, die sich auf gleicher Höhe annäherten und auf einer Moving-Map angezeigt wurden, auszuweichen. Folgende Grafiken zeigen das Ausweichverhalten, welches aus meiner Sicht teilweise nachzuvollziehen, aber nur selten LVR-konform ist.

Ohne hier großartig Eigeninterpretationen zu erstellen, erscheint es durchaus sinnvoll, auch bei VFR-Flugzeugen über Kollisionsvermeidung durch Kollisionswarngeräte mit Ausweichroutenprädiktion nachzudenken.

In der Verkehrsfliegerei und in Businessjets sind TCAS-Systeme ja bereits Standard, wobei mit TCAS II Ausweichmöglichkeiten berücksichtigt werden und sogenannte „Resolution Advisories“ dem Piloten die auszuführenden Aktionen vorgeben. Ähnliches sollte durchaus auch für den Sportpiloten möglich sein.

Diesen Schluss bestätigt auch Ioana Koglbauer, die Hauptautorin dieser Studie: „Intuitive Traffic-Anzeigen für VFR sind unbedingt notwendig. Man darf



Ausweichmanöver: Zwar kennt jeder die Regeln, aber trotzdem sieht die Realität im Test anders aus. Im linken Bild die Streuung der Ausweichrouten bei der Annäherung eines Flugzeugs auf Kollisionskurs, im rechten bei zwei Maschinen.

die Piloten nicht mit Reizüberflutungen im Cockpit alleine lassen. Grafische Ausweichroutenanzeigen bis hin zum automatisierten Ausweichmanöver sind durchaus denkbar, jedoch ist weitergehende Grundlagenforschung, speziell im Bereich der Mensch-Maschine-Schnittstelle, unbedingt notwendig, um sinnvolle Lösungsansätze zu erarbeiten“, erklärte mir die leidenschaftliche Pilotin in einem persönlichen Gespräch und fügt hinzu, „aber egal wie weit man diese Anzeigen auch treibt, entsprechendes Training für die Piloten ist unumgänglich.“

In diesem Zusammenhang ist es gut zu wissen, dass sich bereits helle Köpfe mit der Angabe von Ausweichempfehlungen von Verkehrskonflikten auseinandersetzen. Die vom TCAS II generierten Resolution Advisories im Form von vorgegebenen

Steig- und Sinkgeschwindigkeiten können im VFR-Flugbetrieb nicht so einfach übernommen werden. Erstens muss man bei kleinen Sportflugzeugen davon ausgehen, dass es sich im Konfliktfall nicht um kooperative Ziele handelt bzw. ein Datenaustausch zwischen den Luftfahrzeugen wie bei TCAS II nicht möglich ist, und zweitens ist das Terrain im Sichtflug zu meist eine weitaus relevantere Größe als in der Verkehrsflughafen, da sich ein Großteil unserer Sportfliegerei in relativer Bodennähe und damit oft Bergnähe abspielt.

An der TU Graz gibt es bereits intensive Forschungsarbeiten, die sich mit der Darstellung von sich annähernden Luftfahrzeugen und der intuitiven Erkennung von Konfliktpotenzialen im VFR-Betrieb auseinandersetzen.

So beschäftigt sich dort Thomas Ha-

berkorn im Rahmen seiner Dissertation mit der Berechnung von Konfliktzonen, einer intuitiven Darstellung von potenziell gefährlichen Luftfahrzeugen und der Berechnung von möglichen Ausweichrouten unter Berücksichtigung von Verkehr und Topografie.

Man darf schon auf die Ergebnisse seiner Arbeit gespannt sein, deren Veröffentlichung er bereits in Aussicht gestellt hat.

Gerüchten zufolge gibt es bereits konkrete Pläne, die Resultate dieser Arbeit in verschiedensten Moving-Map-Applikationen anzuwenden und umzusetzen. Dazu aber mehr, sobald die ersten entsprechenden Produkte am Markt sind; solange heißt es wohl schnell überlegen, entsprechend reagieren und vor allem „Heads up“, um den Luftraum zu beobachten und die Verkehrssituation im Auge zu behalten. ■

## Fit für die Zukunft - Funkgeräte, Transponder und Verkehrsanzeige aus einer Hand!

**funkwerk**   
avionics



**ATR833A**  
8,33kHz/25kHz

**TRT800A**  
Mode A/C/S  
+ ADS-B



**TM250**  
ADS-B/FLARM®/Mode S

### Funkwerk Avionics GmbH

Heinz-Strachowitz-Str. 4  
D-86807 Buchloe  
Germany

Phone: +49 8241 80066-0

Fax: +49 8241 80066-99

info@funkwerk-avionics.com

www.funkwerk-avionics.com

# SCHLAGERSTARS UND SCHWEDENBOMBER

50 Jahre Flugschein und 40 Jahre ABBA nahm Wolfgang Grabner zum Anlass, mit Sohn Ewald einen Ausflug nach Schweden zu unternehmen. Insgesamt waren sie in fünf Staaten auf 14 neuen Flugplätzen, einer Insel und sie flogen über fünf Meerespassagen.

TEXT: WOLFGANG GRABNER, FOTOS: EWALD GRABNER

**Nur planlos in der Gegend herumfliegen** ist nicht unsere Sache. Seit wir uns die drei fliegerischen Lebensträume erfüllt haben – die Umrundung von Europa, einen Flug von der Quelle der Donau bis zu ihrer Mündung und die Umrundung des Mittelmeers – unternehmen wir jedes Jahr weitere Abenteuerflüge ([www.flugabenteuer.at](http://www.flugabenteuer.at)). Immer gab es dabei ein besonderes Ziel oder es stand ein bestimmtes Thema im Mittelpunkt. Wegen der zwei Jubiläen – 50 Jahre Flugschein und 40 Jahre ABBA – flogen wir heuer mit einer Piper Archer zu den Wurzeln der weltberühmten Pop-Band nach Schweden und am Weg hin und zurück gab es etliche weitere interessante Highlights.

Der erste Schenkel führte uns von St. Georgen/Ybbsfeld nach einem etwa dreistündigen Flug nach Kassel-Calden. Dort wurde im April der neue Verkehrsflugplatz eröffnet, wir hatten jedoch nur das alte Jeppesen-Anflugblatt und auch im GPS war nichts von einem neuen Flugplatz zu sehen, trotzdem kamen wir hin. Der neue Platz ist wirklich großzügig und mit modernsten Einrichtungen ausgestattet. Wenn man schon in Kassel ist, gehört es sich, auch einen alten Fliegerfreund zu besuchen: Alfred Spindelberger, den Gründer und Eigentümer der Cobra-Flugzeuganhänger-Manufaktur. Der Betrieb befindet sich in Edermünde, etwa eine halbe

Fahrstunde vom Flugplatz Calden entfernt. Begonnen hat alles damit, dass „Fredri“ in den 70er-Jahren bei den Sportfliegern Steyr in Micheldorf und Erla aktiver Segelflieger war. Dann verschlug es ihn beruflich nach Deutschland. Weil er bereits in Österreich Flugzeuganhänger gebaut hatte, wandte er sein Können nun auch bei seinem deutschen Fliegerverein an. Dann erkannte er eine Marktlücke und gründete die Firma Cobra. Im Laufe der Zeit entwickelte sich ein modernes Anhängerwerk, bei dem zahlreiche technische Innovationen realisiert wurden.

## Von Deutschland über Dänemark nach Schweden

Weiter ging es zum Flugplatz Damme, der für die Seitenstettner Flieger in der Vergangenheit eine besondere Rolle spielte. Jahrzehntlang bestanden intensive Freundschaften zwischen Piloten beider Flugplätze.

Dann folgte eine besonders spannende Strecke, und zwar schnurgerade von Damme nach Lübeck. Dabei mussten die Kontrollzonen von Bremen und Hamburg sowie die Anflugzone des Flughafens Hamburg/Fuhlsbüttel durchquert werden. In 2.000 Fuß – or below – war es zwar extrem bockig, aber das muss für einen interessanten Flug mit erheblicher Abkürzung in Kauf genommen werden. Um in Lübeck die Landegebuhr zu bezahlen und einen neuen Flugplan zu machen, musste leider zuerst „eingereist“ und dann nach allen Kontrollen auf dem Weg zum abgestellten Flugzeug wieder „ausgereist“ werden.

Am Weiterflug nach Dänemark überflogen wir einige Inseln. Die von Urlaubern bevölkerten Badestrände und Jachthäfen waren sehr gut auszumachen. Besonders eindrucksvoll sind geometrisch angelegte Windradparks im Meer. Über die Insel Loland, wo wir vor einigen Jahren gelandet waren, vorbei an Kopenhagen und dem Flugplatz Roskilde ging es zum

Überblick:  
Hafen von  
Göteborg



Eingespieltes Team:  
Ewald und Wolfgang  
Grabner (v. l.)





Flugplatz Gronholt. Interessanterweise wurden wir noch im Flug von Kopenhagen-Control unaufgefordert gefragt, ob der Flugplan geschlossen werden soll. Auf der Turmfrequenz von Gronholt meldete sich niemand und nach der Landung war auch klar, warum uns die Schließung per Funk angeboten wurde. Es war nämlich keine Menschenseele am Platz und damit konnten wir auch keinen neuen Flugplan von Dänemark nach Schweden aufgeben.

In Dänemark und Schweden ist das aber nicht ungewöhnlich, und so war es kein Problem, dass der Grenzübertritt-Flugplan auch per Funk angenommen wurde. Nach der Landung in Halmstad und dem Auftanken ging es nach Göteborg. Über das Austro-Control-Homebriefing war am nächsten Tag der Flugplan nach Linköping rasch aufgegeben und auch bestätigt. Als wir allerdings abflie-

gen wollten, mussten wir wieder zurück, weil der Flugplan in Linköping nicht angenommen wurde. Es stellte sich heraus, dass der Platz dort nur ganz am Morgen und am späten Nachmittag besetzt ist, wenn Passagierflugzeuge landen. Um nicht sinnlos auf den Abend zu warten, flogen wir daher zum Verkehrsflugplatz Jönköping. Aber auch auf diesem riesigen Platz ist der Turm nur zu bestimmten Zeiten besetzt. Mittlerweile wussten wir aber, dass das in Schweden gang und gäbe ist und auch in Jönköping wurde der Flugplan wieder per Funk geschlossen.

Weil für Linköping der Wetterbericht eine geschlossene Wolkenuntergrenze zwischen 900 und 1.200 Fuß vorhersagte, telefonierten wir mit einem Mitglied des Linköpinger Fliegerklubs, das uns alle Informationen über das Wetter und die Landung auf dem ebenfalls nicht besetzten Flugplatz erzählte. Am Flug dorthin ging es im Tiefflug über die Landschaft, die in Schweden überall gleich zu sein scheint. Zigtausend kleine Seen, darin Inseln, endlose Wälder und wenige Wiesen.

Genau wie es der Fliegerfreund erzählt hatte, landeten wir am Saab-Werksflugplatz (ESSL). Ein absolutes Ziel unseres Fluges war es, die Saab-Flugzeugfabrik zu besuchen und einen Bildbericht zu verfassen, so wie wir es schon im Airbuswerk Toulouse gemacht hatten. Das Flugzeugwerk befindet sich direkt im Areal des Flugplatzes, doch es war unmöglich, die Produktion zu besichtigen. Auch ein Referenzschreiben der „SKY Revue“ half da nichts.

Besonders interessant war dann das Flugzeugmuseum Linköping. Es sind dort nicht nur sämtliche Saab-Flugzeuge vom allerersten Modell bis zu den neuesten Kampffjets ausgestellt, sondern auch zahlreiche Militärexponate anderer Staaten.

Die nächste Strecke nach Stockholm war landschaftlich wieder typisch schwedisch, doch allmählich war zu merken, dass man sich einer großen Stadt nähert. Nach Kontakt zu mehreren Funksprechstellen war die Landung in Stockholm/Bromma (ESSB) absolut problemlos. Das Auftanken jedoch ganz und gar nicht, denn bei der Selbstbedienungstankstelle muss vorerst die gewünschte Literzahl fixiert werden (wer weiß das im Vorhinein genau?), es werden nur spezielle Kreditkarten akzeptiert und es gibt keinen Zahlungsbeleg.

Nach Übernachtung im neuen Best-Western-Flugplatzhotel ging es am nächsten Tag mit dem Taxi zum Höhepunkt der Reise – dem ABBA-Museum auf der Insel Djurgården, gleich neben dem Grönlund, einem riesen Vergnügungspark ähnlich dem Wiener Prater. ABBA – ihre wirklich ins Ohr gehenden Hits dominierten in meiner Jugendzeit die Musikszene und ich höre sie auch heute noch gerne. Im Mai 2013 wurde anlässlich ihres 40-jährigen Bandjubiläums ein neues ABBA-Museum in Stockholm errichtet. Seit das Museum eröffnet ist, pilgern täglich Tausende Besucher aus der ganzen Welt dorthin, um das Wirken der vier sympathischen Musiker nachzuverfolgen.

**Vertrauen Sie uns – Ihr Flugzeug ist bei uns in guten Händen**

**SAFETY FIRST**



**AIRCRAFT MAINTENANCE + CAMO**  
an 5 Standorten in Österreich

Werft (EASA Part145) und CAMO (EASA Part M)

Austrian Aircraft Corporation - AAC, Österreichische Luftfahrzeug GesmbH

<b>Flughafen Graz</b>	<b>Flughafen Linz</b>	<b>Flugplatz Bad Vöslau</b>	<b>Flughafen Klagenfurt</b>	<b>Flughafen Salzburg</b>
T +43 316 296149	T +43 7221 64532	T +43 2252 790894	T +43 316 296149	T +43 7221 64532
info.graz@aac.at	info.linz@aac.at	info.vooslau@aac.at	info.klagenfurt@aac.at	info.salzburg@aac.at

Wenn man schon nach Stockholm reist, dann ist es auch Pflicht, das Vasa-Museum zu besuchen, den Königspalast mit Wachablöse zu besichtigen, den riesigen Hafen mit Hunderten Schiffen vom kleinen Motorboot bis zu Hochsee-Passagierschiffen zu beobachten und auch durch die Innenstadt zu bummeln.

Nach der anstrengenden Sightseeing-Tour war es angenehm, am Abend wieder im Flugzeug zu sitzen, um auf die Insel Gotland zu fliegen. Der Abflug direkt über Stockholm – wo wir uns noch kurz zuvor aufgehalten hatten – war besonders interessant. Während des einstündigen Fluges über die Ostsee war die Sicht extrem schlecht, doch vertrauten wir auf den Motor des Flugzeuges, dem GPS und dem Autopiloten. Trotzdem hatten wir der Ordnung halber auch die Rettungswesten angelegt. Als allmählich Land in Sicht kam, begannen wir mit dem Sinkflug und landeten in der Stadt Visby, die laut Selbstdescription der schönste Fleck in Schweden ist. In unseren Breitengraden ist die Insel nicht so bekannt, weil kaum jemand im sündteuren Schweden Urlaub macht. Auf der Abstellwiese gibt es schwere Beton-



reifen zum Fixieren der Flugzeuge. Mit einem speziellen Hebel-Wagerl können diese mühelos transportiert werden – eine gute Idee.

Weiterflug nach Polen und in die Tschechei: Ständig beobachteten wir die Wettervorhersage der kommenden Tage. Bisher war das Wetter immer „CAVOK“ –

also Sichtflugbedingungen. Außer der tiefen Wolkenbasis am Festland und dem intensiven Dunst über dem Meer gab es wettermäßig keine Probleme. Für die nächsten Tage war allerdings in Skandinavien ein mächtiges Tief mit Unwetter angesagt, schon am Nachmittag sollte es in Stockholm und Visby regnen. Wegen Terminen zu Hause konnten wir nicht riskieren, Tage oder womöglich gar Wochen in Skandinavien gefangen zu sein und nicht zurückfliegen zu können. Daher verzichteten wir darauf, auf der noch eingeplanten Insel Oland auf einem kleinen Privatflugplatz zu landen, sondern flogen gleich zum großen Verkehrsflugplatz in Kalmar am Festland. Auch hier wieder das gleiche Spiel – keine einzige Person auf dem riesigen Flugplatz und das Schließen des Flugplans über Sveden Info. Weil zum Auftanken des Flugzeuges nur spezielle BP-Aircards akzeptiert werden, erschien es anfangs aussichtslos, zu tanken, doch fanden wir beim Fliegerklub dann hilfreiche Freunde, die das Problem lösen halfen.

Nun ging es eineinhalb Stunden über die Ostsee nach Gdansk in Polen. Wenn man lange Zeit über das Meer fliegt, ist es schon immer wieder beruhigend, irgendwo ein Schiff zu erspähen, für den Fall ... aber daran wollten wir ja gar nicht denken. Zum Festland hin gab es anfangs eine geschlossene Wolkendecke unter uns, später war es aber einfach, durch Wolkenlöcher wieder nach unten zu sinken. Der riesige Flughafen von Gdansk ist vollkommen neu gebaut und trägt den Namen des polnischen Nobelpreisträgers Lech Walesa. Dort war alles ganz anders als in Schweden.

## INFORMATIONEN

### Flugplanaufgabe:

Absolut empfehlenswert ist die Flugplanaufgabe über das Austro-Control-Homebriefing. Überall, wo es Internetempfang gibt, funktioniert das bestens. Wenn kein Computer zur Hand ist, geht es auch ohne Probleme über das Smartphone. Alles ist dabei unkompliziert und die Bestätigung trifft innerhalb weniger Minuten ein. Nur in Polen war es notwendig, einen schriftlichen Flugplan auszufüllen, und das dauerte natürlich viel länger.

### Flugfunk:

Während über Polen und Tschechien relativ wenig Funkverkehr herrscht, ist das in Dänemark und Schweden vollkommen anders. Es gibt viele Funkleitstellen, bei denen man von einer zur anderen weitergereicht wird. Alleine für die relativ kurze Strecke von Göteborg nach Jönköping hatten wir Funkverkehr mit fünf Stellen. Es erübrigt sich zu erwähnen, dass man im Flugfunk Routine benötigt, um die teilweise sehr rasch gesprochenen Anweisungen zu verstehen, mitzuschreiben und zurücklesen zu können.

### Tanken und Landegebühen:

Wie sehr in Skandinavien mit Personal gespart wird, haben wir nicht nur darin erlebt, dass selbst riesengroße Flugplätze nur zu ganz bestimmten Zeiten personalmäßig besetzt sind, sondern auch bei den Dienstleistungen am Boden. Natürlich gibt es auch kein AIS für persönliche Auskünfte, alles muss man selbst am Computer recherchieren, entsprechende Erfahrung ist notwendig. AVGAS gibt es – zumindest auf den Plätzen, wo wir waren – nur von Selbstbedienungstankstellen. Bis auf die Tatsache, dass nicht alle Kreditkarten akzeptiert werden, die gewünschte Tankmenge im Voraus eingegeben werden muss und es teilweise keine Zahlungsbelege gibt, funktioniert das ganz gut. Aus Kosteneinsparungsgründen gibt es in Schweden auch keine Stelle, die Landegebühr kassiert. Die Rechnung dafür kommt irgendwann per Post.

### Schweden

**Stockholm** und andere Flugplätze  
Landegebühr € 34,-  
(genauso viel wie in Graz oder Linz ...)  
Parkgebühr € 27,-  
Landen + Parken € 61,-

### Polen

Landegebühr **Gdansk** € 22,-  
Landegebühr **Poznan** € 32,-

### Tschechien Pardubice

Approach € 5,82  
Handling € 7,37  
Landegebühr € 18,73  
Gesamt € 31,92 = € 32,-



Bilder einer Reise: Christus-König-Statue im polnischen Świebodzin; Geometrisch angelegte Windradparks in der Nordsee; Ex-Maschinen der schwedischen Luftwaffe im Museum; Im Abflug direkt über Stockholm (v. L.)

Ein Follow-me-Car holte uns von der Piste ab, zwei Personen waren für das Inkasso der Landegebühr zuständig, zwei weitere arbeiteten im Wetterbüro. Verglichen mit Schweden war alles wesentlich billiger. Nach einem reichhaltigen Mittagessen, das samt Getränk nur etwa acht Euro kostete – in Schweden mussten wir für einen Burger 23 Euro bezahlen – machten wir uns auf den Weg zu einer Tanklandung nach Poznan in Polen. Auch dort ist unglaublich viel Personal beschäftigt, trotzdem betragen die Preise nur einen Bruchteil von jenen in Schweden.

#### Christus-König-Statue in wiebodzin

Als weiterer Höhepunkt unserer heurigen Flugreise war geplant, die Christus-Statue im Ort Świebodzin zu umfliegen. Im Fernsehen hatte ich einen Bericht darüber gesehen, die Statue soll gleich aussehen wie jene im brasilianischen Rio de Janeiro

am Berg Corcovado, aber sogar noch größer sein. Die Statue befand sich zwar abseits unseres Direktkurses, doch der zwanzigminütige Flug dorthin hat sich absolut ausgezahlt. Dank genauer Koordinaten sahen wir die Statue schon von Weitem. Sogar aus der Luft wirkt sie gegenüber den sie umgebenden Zelten, Autos und Menschen riesengroß. Errichtet wurde sie 2010 vom Pfarrer des Ortes, Sylwester Zawadzki, der damit dem Schutzpatron des Ortes ein Denkmal setzen wollte. Sie ist 36 Meter hoch, 440 Tonnen schwer und auf einem künstlichen Hügel errichtet. Finanziert wurde sie ausschließlich aus Spenden. Mittlerweile ist die Christus-Statue eine Touristen-Attraktion und zieht Besucher aus nah und fern an. Nach mehrmaligem Umkreisen im Tiefflug setzten wir unseren Flug weiter fort.

Weil das Wetter an diesem Tag Sichtflugbedingungen bis nach Hause ermög-

lichte – für den darauffolgenden Tag aber die vom Norden hereinziehende Schlechtwetterfront angesagt war –, setzten wir alles daran, noch abends wieder nach Hause zu kommen. Bei einer Zwischenlandung in Pardubice in Tschechien ging alles wieder flott, sowohl das Handling als auch Flugplanaufgabe waren in kürzester Zeit erledigt. Dann erlebten wir einen wunderschönen Abendflug Richtung Heimat. In 6.500 Fuß ging es neben scharfkantigen CB-Wolkenbänken bei klarer Erdsicht durch Tschechien. Schöner hätte der Abschlussflug nicht sein können. Ab der Grenze empfingen wir Wien-Information und das allerletzte Stück wurden wir von Linz-Approach durch die Kontrollzone geleitet und dann der Flugplan geschlossen. Sehr müde vom langen anstrengenden Flug, aber dennoch glücklich, dass wir alle geplanten Vorhaben realisieren konnten, landeten wir am Flugplatz Seitenstetten. ■

AVIONIK • INSTALLATION • WARTUNG • SERVICE • ENTWICKLUNGSBETRIEB

Ihr zuverlässiger Partner für individuelle Avionik-Lösungen.



Für Sie: Jetzt auch am Flugplatz Egelsbach!

Ihr Kontakt: Klaus Doelle

Tel.: +49 6103 99573-12 Fax: +49 6103 99573-14

E-Mail: [doelle@egelsbach.avionik.de](mailto:doelle@egelsbach.avionik.de)

Vertriebs- und Service GmbH • Flugplatz Wallmühle (EDMS) • D-94348 Atting bei Straubing  
Tel. +49(0)9429 9424-0 • Fax +49(0)9429 9424-24 • [info@avionik.de](mailto:info@avionik.de) • [www.avionik.de](http://www.avionik.de)



## EIN MOZART IM FLUGZEUGBAU

Von der Konstruktion des Klassikers „Standard Austria“ bis hin zum „Eurofighter“ spannte sich das berufliche Wirken von Rüdiger Kunz, der auch selbst Rekordflüge schaffte und bis ins hohe Alter am Steuerknüppel saß. Ein sehr persönlicher Nachruf von **Dieter Reisinger**.

Der Konstrukteur mit seinem Klassiker: Rüdiger Kunz und eine Standard Austria bei der Vintage Glider Rallye am Spitzerberg im August 2011

Foto: Dieter Reisinger

**Mit Ing. Rüdiger Kunz verlieren wir einen Mozart** im Flugzeugbau, einen Mann mit umfassendem Verständnis für die physikalischen Zusammenhänge und einem nahezu unheimlichen Gefühl für Strömungen. Sprach man mit Kunz, dann hatte man schnell den Eindruck, dass er Stromlinien und Ablösungen förmlich sehen konnte. Selbst bei komplexen Zusammenhängen war Kunz imstande, den Sachverhalt auf geniale Art und Weise auf das Wesentliche zu reduzieren. In klaren Worten konnte er dies seinem Gegenüber auch begreiflich machen. Die Begeisterung für die Luftfahrt, die Formel 1 und eigentlich fast jedes Teilgebiet anspruchsvoller Technik blieb Kunz bis ins hohe Alter erhalten.

Kunz absolvierte die Fachrichtung Automobil- und Flugzeugbau an der Ingenieursschule in Mödling, dem Vorgänger der heutigen HTL. Mit 16 Jahren hatte er die drei Segelflugscheine (A-, B- und C-Schein) in der Tasche und inskribierte an der TU Wien. So findet sich im Nachlass, und das mag verwundern, auch ein Schein über das Fach „Atomphysik“. Das Studium musste er mit dem Tod seines Vaters im Jahre 1949 allerdings vorzeitig abbrechen.

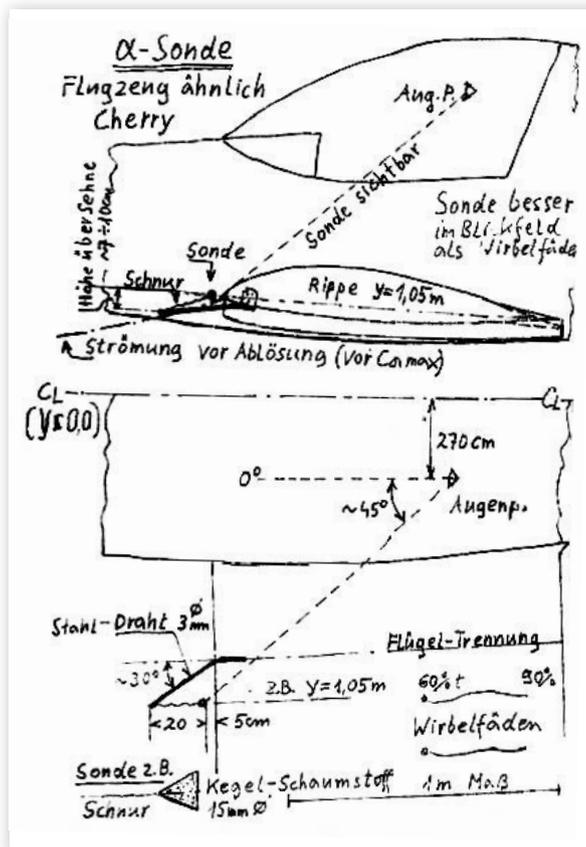
Als wohl einer von ganz wenigen Flugzeugkonstruk-

teuren deckte Kunz die gesamte Sparte vom Menschenflug bis zum Hyperschall ab, vom Rekordflugzeug zum Hochleistungsjagdflugzeug, vom Segelflugzeug bis zum Verkehrsflugzeug. Einerseits berechnete und entwickelte Kunz den Karbonflügel, mit dem der Extremsportler Felix Baumgartner erfolgreich den Ärmelkanal überflog, andererseits arbeitete er am Ende seiner Münchner Schaffensperiode als „Head of Configuration Design“ am zweistufigen Raumtransportsystem „Sänger“. Bei diesem ehrgeizigen Konzept sollte eine raketentriebene Oberstufe Nutzlast in die Erdumlaufbahn bringen. Technisch besonders anspruchsvoll war die luftatmende, geflügelte Unterstufe. Diese sollte wie ein herkömmliches Flugzeug auf europäischen Flughäfen starten und landen, den Reiseflug zum Äquator allerdings im hohen Überschall, dem Hyperschall, zurücklegen. Als ihm von einer Expertengruppe ein Arbeitspapier vorgelegt wurde, demnach der Raumtransporter mit sechsfacher Schallgeschwindigkeit reisen sollte, erkannte Kunz rasch, dass bei derart hohen Reiseflugmachzahlen der stündliche Verbrauch des Triebwerks nicht ausreichen würde, um den flüssigen Wasserstoff als Wärmesenke zur Kühlung nutzen zu können. Er

empfehl, den Entwurf zu überarbeiten und die Berechnungen neuerlich für eine Reiseflugmachzahl von Mach 4 durchzuführen.

Wenige wissen, dass Ing. Rüdiger Kunz wohl zu Recht als „Vater des Eurofighters“ bezeichnet werden darf. Programmstart des „Jäger 90“ war 1971. Nachdem sich die Fachgruppen in Deutschland und England jahrelang nicht über das Aussehen des zukünftigen europäischen Jagdflugzeugs einigen konnten, nahm sich Kunz 1977 als frisch gewählter (!) Leiter der Sache an. Er überzeugte in nur drei Tagen die zehn Arbeitsgruppen von den Vorteilen einer Delta-Canard-Konfiguration. Der EF2000 „Typhoon“ trägt im äußeren Erscheinungsbild damit heute die Handschrift dieses großen Mannes.

Die Anfänge von Kunz liegen aber im Segelflug, im Bau und Entwurf von Segelflugzeugen. Kunz war selbst begeisterter Segelflieger, Fluglehrer und auch Wettbewerbspilot. Er schulte den österreichischen Rekordpiloten Wilhelm Lischak und blieb dem Segelflug bis ins hohe Alter treu. Am 1.1.1943 stellte er einen Fünfstunden-Dauerflugrekord mit einer Weihe auf, mit über 80 Jahren flog er noch im Doppelsitzer mit. Er setzte sich für doppelsitzige Segelflugzeuge anstelle von Schulgleitern ein. Kunz engagierte sich vor allem auch für den Metallrohrrahmen – als technischer Sachverständiger der Flugunfallkommission erlebte er nur allzu oft, dass Bagatellunfälle in Sperrholzflugzeugen tödliche Auswirkungen haben. Das Splittern und die sehr geringe Verformungsarbeit von Holz sind die Ursachen. Der Stahlrohrumpf bot hier wesentlich mehr Sicherheit. In der technischen Zentralwerkstätte des Aeroclubs wurde der Bergfalke unter der Leitung von Kunz in Lizenz gebaut. Die Idee war, den aufstrebenden Vereinen nach dem Krieg ein geeignetes Flugzeug günstig zur Verfügung zu stellen. Die einfacheren Bauteile und Arbeiten (Rippen, Nasenleisten, Bespannung) wurden von den Vereinen übernommen, die komplizierteren Arbeiten (etwa der Stahlrohrumpf) von der Zentralwerkstätte des Aeroclubs ausgeführt. Kunz leitete die Zentralwerkstätte als gewählter technischer Referent. So gesehen hat Kunz das Konzept des „Kitplanes“ angedacht.



Tüftler Kunz: handschriftliche Skizzen zur Verbesserung an der „Cherry“

Quelle: IE Impulse, Nr. 60, Juni 2013

Unfallursache und Verweisen auf zahlreiche Konstruktionsmängel verfasste Kunz in nur vier Wochen. Kunz wurde daraufhin mit der Überarbeitung der M-222 betraut und wechselte vom Aeroclub zu SGP, nicht jedoch, ohne zuvor das Bergfalken-Projekt abgeschlossen zu haben. Es wäre falsch, zu verheimlichen, dass Kunz bis zuletzt zutiefst enttäuscht war, dass die SGP-222 ein typisch österreichisches Schicksal erlitt. Obwohl sich Prof. Bölkow für die Maschine interessierte und 100 Stück in Auftrag geben wollte, die Maschine außerdem nach FAR Pt23 zugelassen war, bestand von Unternehmensseite bzw. der Politik kein wirkliches Interesse an der Serienfertigung eines österreichischen Erzeugnisses.

Die letzten Überlegungen von Kunz im hohen Alter dienten der Verbesserung der Steigleistung des Eigenbauflugzeugs „Cherry“ und dem einfachen Anbringen einer Anstellwinkelanzeige zur Verhinderung von unbeabsichtigtem Strömungsabriss. Diese Arbeit ist in der Vereinszeitschrift „Impulse, Ausgabe Nr. 60, Juni 2013“ des österreichischen Igo-Etrich-Clubs veröffentlicht. Kunz war viele Jahre Mitglied im Verein und galt als graue Eminenz. Bis zuletzt skizzierte und rechnete Kunz – Rechnen selbstverständlich meist im Kopf und Skizzieren auf Millimeterpapier.

Mit vielen bekannten Namen der österreichischen Luftfahrt verband ihn eine persönliche Freundschaft, etwa mit Willy Lischak, dessen Fluglehrer er einst war und dessen Eigenbau-Rekordflugzeug (acht FAI-Rekorde, davon noch fünf heute gültig, zu besichtigen im Aviaticum in Wiener Neustadt) Kunz mitentwickelt hat. Auch Felix Baumgartner war im Zuge der Vorarbeiten zum Projekt „Stratos“ in Kontakt mit Kunz und auch bei ihm zu Besuch. Es ging dabei um die Stabilität und Neutralpunktfrage im Überschall. Lieber Rüdiger, durch deinen großen Geist und Schaffensdrang als Flugzeugentwicklungsingenieur lebst du durch Deine Konstruktionen weiter – mit jedem Start deiner wunderbaren Schöpfungen bleibst du weiterhin bei uns. ■

Allgemein bekannt ist, dass Ing. Kunz der Konstrukteur der Standard Austria ist. Mit diesem Flugzeug wurde im Jahr 1960 sogar die Offene Klasse geschlagen und Kunz erhielt für seinen Entwurf den OSTIV-Preis für das beste Segelflugzeug der Standardklasse. Die Flugzeuge der Offenen Klasse erreichten damals eine Gleitzahl von 1:27 bis 1:30 bei einer Fahrt von 80 bis 90 km/h. Bei 140 km/h lag die Gleitzahl jedoch nur noch bei 1:22. Die Idee von Kunz: Das (damals) neue FIA-Reglement „Ziel-Rückkehr“ und „Dreieck“ verlangte hohe Geschwindigkeiten. Die Standard Austria wurde daher für bestes Gleiten bei 140 km/h mit einem Auftriebsbeiwert  $CA = 0,2$  ausgelegt. Bei der Weltmeisterschaft in Köln 1960 gelingt dann die Sensation: Die Standard Austria schlägt bei der Tageswertung sogar die Offene Klasse!

Weniger bekannt dürfte sein, dass Kunz nach dem Unfall der zweimotorigen Meindl 222 als technischer Sachverständiger in die Unfallkommission des Verkehrsministeriums berufen wurde. Die profunden und ungeschönten Berichte überzeugten den damaligen Verkehrsminister, der den 32-jährigen Kunz in die Kommission holte. Den technischen Bericht mit

# NEUER TOWER IN SALZBURG

Nach über 40 Jahren hat der bisherige Turm der Flugsicherung am Flughafen Salzburg ausgedient. Ab Februar 2014 wird Austro Control den Flugverkehr vom 53 Meter hohen neuen Flugsicherungstower aus sicher und effizient abwickeln.

**Die Inbetriebnahme des neuen** Flugsicherungstowers am Salzburger Flughafen ist mit der „Schlüsselübergabe“ vom Bauherrn, dem Flughafen Salzburg, an Austro Control am 11. Juni 2013 einen entscheidenden Schritt näher gerückt. Damit war das Gebäude so weit fertiggestellt, dass mit der Implementierung der topmodernen Flugsicherungsinfrastruktur begonnen werden konnte. „Der neue Tower wird technisch topmodern und zukunftssicher sein. Die Bedeutung des internationalen Flughafens Salzburg in der gesamten Region wird damit weiter gestärkt“, unterstrich Austro-Control-Vorstandsdirektor Heinz Sommerbauer.

Begonnen wurde mit den Bauarbeiten für den neuen Flugsicherungstower, der den derzeit noch in Betrieb stehenden 40 Jahre alten Turm ersetzen wird, im Oktober 2011. Vor einem Jahr wurde mit dem Aufsetzen der 47 Tonnen schweren Kanzel auf dem Tower eine der wichtigsten wie spektakulärsten baulichen Maßnahmen realisiert.

Nach der Übernahme des etwa 35 Meter westlich des bestehenden Kontrollturmes errichteten Towers Anfang Juni konnten Ende Juli die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Technik, Luftfahrtagentur und Verwaltung dank perfekter Planung und Organisation plangemäß ihre neuen Büros im Sockelgebäude beziehen. Die Übersiedlung der technischen Anlagen wird ter-

mingerecht bis Ende Herbst 2013 abgewickelt werden.

Die Meteorologie konnte Ende Juli 2013 nach mehrmonatiger Planung das 12. Obergeschoß des neuen Towers beziehen. Erleichtert wurde die Übersiedlung dadurch, dass auf den Arbeitsplätzen mit Anfang Juli die komplette Hardware neu aufgebaut und installiert wurde. Somit konnten in Ruhe alle Funktionalitäten getestet werden, während im alten Tower der normale Beobachtungs- und Vorhersagedienst ohne Einschränkungen weitergeführt werden konnte.



**Gute Übersicht:**  
Blick aus der neuen  
Kanzel auf die Piste  
und das Vorfeld



**Eleganter Tower:**  
mit 35 m Höhe eine  
neue Landmark im  
Westen Salzburgs



Schlüsselübergabe: Dir. Hermann, VD Zemsky, VD Sommerbauer, Dir. Bohl (v. l. n. r.)

Während eines zweiwöchigen „Schattenbetriebes“ im Jänner 2014 werden sich dann die Fluglotsinnen und Fluglotsen in der neuen Kanzel bereits einen ersten Überblick von ihrem neuen Arbeitsumfeld verschaffen können. Derzeit werden die Pulte für die Kanzel und Approach installiert. Ab dem Frühjahr 2014 wird Austro Control eine topmoderne Infrastruktur zur Verfügung stehen. Eine mehrfach abgesicherte Energieversorgung trägt zur Ausfallsicherheit der Systeme bei. Getrennte Brandabschnitte für Datenübertragungs- und Verarbeitungssysteme sind ebenfalls Teil des umfassenden Sicherheitskonzepts. Dann wird der Flugverkehr in gewohnter Weise sicher und effizient vom neuen Tower aus abgewickelt. Insgesamt sind in Salzburg 22 Fluglotsinnen und Fluglotsen im Einsatz.

Mit dem neuen Tower werden die Voraussetzungen geschaffen, um auch in den kommenden Jahren eine sichere, effiziente und umweltfreundliche Abwicklung des Flugverkehrs in Salzburg gewährleisten zu können. „Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Austro Control schaffen wir dazu optimale und zeitgemäße Arbeitsbedingungen“, so Austro-Control-Vorstandsdirektor Johann Zemsky.

Vorteile des neuen Towers:

- > verbesserte Sicht auf die Bewegungsflächen
- > modernste Flugsicherungstechnik
- > modernere Arbeitsbedingungen

Neben Flugsicherung und Meteorologie sind im neuen Tower auch die Austro Control Engineering

Services beheimatet, die sich mit 8 Mitarbeitern um den Betrieb der flugsicherungstechnischen Anlagen wie z. B. Radar oder Instrumentenlandesystem am Flughafen Salzburg kümmern. Das Aufgabenspektrum umfasst nicht nur die Betreuung der klassischen Navigationsanlagen, sondern auch das gesamte Spektrum der meteorologischen Mess-Systeme (vom einfachen Temperaturmesser bis hin zu komplexen Wetterradaranlagen), Richtfunksysteme, Sprachvermittlungsanlagen und Netzwerk- bzw. EDV-Systeme.

Ebenso im neuen Tower Salzburg untergebracht ist die Außenstelle West der Luftfahrtagentur-Abteilung AOT mit sechs Mitarbeitern. Deren Aufgabenbereich gliedert sich in die Überwachung von Luftfahrtunternehmen im operationellen und technischen Bereich sowie in die Überwachung von zivilen Luftfahrzeugen. In den Verantwortungsbereich der Außenstelle West fallen 34 % aller in Österreich registrierten motorisierten Luftfahrzeuge sowie 45 % der in Österreich zugelassenen Luftfahrtunternehmen. ■

austro  
CONTROL

# INFO@NIGHT

## TRAUMJOB FLUGLOTSE

Samstag, 12. Oktober 2013  
15:00-22:00  
Schnirchgasse 11, 1030 Wien

Cleared for Take-Off!  
Karriere-START bei  
Austro Control

Den Himmel im Griff [www.austrocontrol.at](http://www.austrocontrol.at)

# SPRÜNGE, SPASS, SENIOREN

Beim zweitgrößten Fallschirm-Bewerb in Österreich – POPS Austria – zeigten die Senioren, dass Perfektion und Spaß keine Altersgrenzen kennen. Eine hohe internationale Beteiligung zeigt die Beliebtheit der Traditionsveranstaltung.

TEXT: ANGELIKA HUHS

**Von wegen Generation 40+:** Bei POPS fängt da der Spaß erst an, denn POPS ist die englische Verballhornung der Vereinigung von über 40 Jahre alten Fallschirmspringern („Pilots Over Phorty“). Wenn die agilen POPS-Sportler antreten, gibt es allerdings in keine Richtung Alterslimits. Und so folgten Fallschirmspringer im Alter von 17 bis 79 Jahren aus ganz Europa auch heuer dem Ruf zum „POPS Austria 2013“, einem außergewöhnlichen und schon traditionellen Jump-Wettbewerb am Kärntner Rauschele See.

Die Veranstaltung hat sich über die Jahre zum zweitgrößten Fallschirmspringer-Wettkampf in Österreich entwickelt, nur der Worldcup im salzburgerischen Thalgau hat ein größeres Teilnehmerfeld als das entspannte Springertreffen im südlichsten Bundesland.

Strahlend blauer Himmel begrüßte die Wettkämpfer aus acht Nationen, die teilweise über zehn Stunden Anreise auf sich genommen hatten, um in das Keutschacher Seen-Tal zu kommen. Dem vorausgehenden Ruf eines einzigartigen Zielwettkampfs folgend meldeten sich heuer so viele Teilnehmer wie noch nie für „POPS Austria“ an. Zahlreiche von ihnen verbanden das mit einem anschließenden Urlaub zum Schwimmen, Wandern, Radfahren oder der Besteigung des neuen Aussichtsturms am Pyramidenkogel. Dieser wurde heuer durch einen Showsprung von Mitgliedern des Vereins „Fallschirmsport Kärnten“ offiziell eröffnet und bietet die längste Outdoor-Rutsche Europas an, die bei bis zu 18 Sekunden Rutschdauer auf 160 Metern Länge fast 52 Meter in die Tiefe geht. Nichts Außergewöhnliches für Fallschirmspringer, aber doch ein spektakuläres

Springerspaß am Rauschele See: Showvorführungen und Wettkampfsprünge begeisterten das Publikum



Ereignis und jeder POPS-Teilnehmer mit einem „Null-Zentimeter-Sprung“ bekam einen Gutschein zur Besichtigung des Turms inklusive eines „Rutschfrei-falls“.

„POPS Austria“ wird seit sieben Jahren von Angelika und Valentin Huhs mit den Mitgliedern des Vereins Fallschirmsport Kärnten organisiert. Die Grundidee, in einem Wettkampf sportliches Höchstniveau und Spaß zu verbinden, wird dabei zu 100 Prozent umgesetzt.

POPS: Heuer nahmen erstmals über 50 Springerinnen und Springer aus acht Nationen teil





Heuer kamen Schirm-Promis wie die Weltmeister im Fallschirmzielspringen Abraham Lasschuijt aus den Niederlanden und Istvan Astalos aus Ungarn, um sich gemeinsam mit der Fallschirmspringer-Elite aus Europa zu messen.

Alois Roppert, der frühere Langzeit-Präsident des Österreichischen Aero-Clubs, ließ es sich ebenfalls nicht nehmen, wie schon bisher jedes Jahr vorbeizukommen und den Veranstaltern zu gratulieren.

Der Freitagnachmittag wurde von den Athleten zum Trainieren genutzt, von den zahlreichen Zusehern konnten auch einige Tandemsprünge ausprobieren. Zusätzlich zum aufregenden Freifall gab es dabei jeweils auch einen attraktiven Hub-schrauberrundflug um den neuen Aussichtsturm.

Wie schon in den Vorjahren befand sich das Wettkampfareal direkt im öffentlichen Strandbad des Rauschele Sees. Die Athleten freuten sich zwischen ihren Wettbewerb-Sprüngen auf die willkommene Abkühlung im See, denn die kurze frische Brise beim Absprung aus 1.000 m wich bald der schwülen Hitze am Boden.

Bei – heißem – Kaiserwetter und vor traumhafter Kulisse zeigten die Wettbewerbsteilnehmer aus Ungarn, Kroatien, den Niederlanden, der Schweiz, Deutschland, Polen, Italien und Österreich einem begeisterten Publikum spektakuläre Zielsprünge. Schwierige thermische Verhältnisse verlangten auch beim Spaß-Durchgang „Hit & rock“ von den Athleten höchste Professionalität. Dabei zählen einerseits die Landegenauigkeit und andererseits die Schnelligkeit beim darauffolgenden Sprint zum Schaukelstuhl. Wie man sich anhand der Aufgabenstellung vorstellen kann, war es auch für die Zuseher eine Hetz ...

- > Exit, Fallschirm öffnen, möglichst nahe an der Zielscheibe landen
- > Das Gurtzeug ablegen
- > Die Zielscheibe auslösen
- > Zum Schaukelstuhl rennen
- > Sich in den Schaukelstuhl setzen

Wertung: Gewertet wird die Zeit vom ersten Bodenkontakt bis zum Sitzen im Schaukelstuhl.

In der Wertung der Unter-Vierzig-Jährigen gewann Josef Kroissl (HSV Red Bull Salzburg) vor seinen beiden Teamkollegen Sebastian Graser und Fabian Resch.

In der Gesamteinzelwertung dominierten die „alten Hasen“ aus der Wertung der Über-Vierzig-Jährigen mit Hans Vos aus den Niederlanden vor Hans-Jörg Terzer aus Südtirol und Gabolos Ferenc aus Ungarn.

Der Sieg in der Klassifikation der Über-Sechzig-Jährigen ging an den Lokalmatador vom Verein Fallschirmsport Kärnten. Franky Adelbrecht gewann nach fünf Durchgängen exzellenter Zielsprünge vor den ex aequo platzierten Abraham Lasschuijt aus den Niederlanden und dem Italiener Franco Zavatti. ■



Senioren-Sieger: Franco Zavatti, Abraham Lasschuijt, Franky Adelbrecht (v. L.); Punktgenau: Zavatti im Zielflug (u.)



Aufbereitung und Restaurierung der Cockpit-Verglasung vor Ort im eingebauten Zustand.

Oberflächenschutz und Reiniger mit Nano-Hybrid Technologie.



**NEWPLEX**<sup>®</sup>  
solutions for plastic

**Ihr Partner für die Restaurierung von Lack- und Kunststoffoberflächen.**

NEWPLEX - solutions for plastic Am Bach 127 A-6334 Schwoich  
info@newplex.eu +43.650.9711005 www.newplex.eu



Aufbereitung und Restaurierung der Flugzeugkarosserie vor Ort.

Oberflächenschutz und Reiniger mit Nano-Hybrid Technologie.

Zertifizierter Korrosionsschutz.

Glänzende Aussichten • sparkling perspectives • perspectivas brillantes • prospettive brillanti



# APPLAUS, ANGELIKA

Spitzenleistungen des österreichischen Fallschirm-Teams im Zielspringen im italienischen Belluno im Rahmen der Para-World Cup-Serie von 9. bis 11. August: Angelika Huhs errang Silber und die Herren ihr bisher bestes heuriges Ergebnis.

**Zum wohl begehrtesten** Fallschirmziel-Wettkampf in Europa entsandte Nationalkader-Trainer Thomas Reisenbichler (HSV Red Bull Salzburg) neben einem Herren-Nationalteam auch ein Damen-Nationalteam. Für die Damen gingen Angelika Huhs und Karin Adelbrecht („Fallschirmsport Kärnten“), Bettina Schleicher und Martina Beier („HSV Red Bull Salzburg“) und Irene Hochrieser (ASKÖ Linz) an den Start.

Bei teilweise schwierigen Wetter-Bedingungen mit schwülen 40 Grad und thermischen Ablösungen wurde Angelika Huhs mit vier „Null-Sprüngen“ und einer Gesamtabweichung

von nur acht Zentimetern nach sieben Durchgängen in der Damen-Einzelwertung stolze Zweite und holte sich damit 80 Weltcup-Punkte für den Gesamt-Weltcup. Als Draufgabe und Bestätigung der Spitzenleistung erreichte sie auch noch den beachtenswerten zweiten Platz in der Masterwertung. In dieser wird nicht zwischen Damen und Herren unterschieden und das Teilnehmerfeld weist bereits über 50 internationale Spitzen-Sportler auf.

Besonders erfreulich und hervorzuheben auch die Leistung des Herren-Nationalteams mit Valentin Huhs (Fallschirmsport Kärnten), Franz Kiesenhofer (ASKÖ Linz), Gernot Alic (HSC Freistadt), Anton Gruber und Fabian Resch (beide HSV Red Bull Salzburg). Sie schafften das beste Mannschaftsergebnis in der heurigen Weltcup-Saison und sicherten sich nach sieben Durchgängen in dem Teilnehmerfeld von 41 Mannschaften den hervorragenden 7. Platz.

Belluno ist eine der sechs Destinationen der World-Cup-Serie in Europa, zu der nicht nur Spitzensportler aus Europa, sondern auch

Erfolge in Belluno:  
Angelika Huhs beim Absprung (gr. B.);  
Startklar: Karin Adelbrecht und Angelika Huhs (l.);  
Corrado Marchet: Gründer und Präsident der World-Cup-Serie (r.)





Damen-Elite: Irene Hochrieser, Bettina Schleicher, Martina Baier, Karin Adelbrecht, Angelika Huhs (v. L.)



Nationalteam-Herren: Franz Kiesenhofer, Fabian Resch, Gernot Alic, Toni Gruber, Valentin Huhs (v. L.)

aus Übersee anreisen, um sich in der Disziplin „Fallschirmziel-springen“ zu messen. Sie alle schätzen die professionelle Organisation, die fairen Wettkampf-Bedingungen, die unvergleichbare Gastfreundschaft und genießen das Flair, das mit dem einer Weltmeisterschaft vergleichbar ist. 2013 meldeten sich über 40 Teams mit 200 Athleten aus 16 Nationen zu diesem angesehenen Fallschirm-Ziel-Wettkampf an. Österreich war mit 23 Sportlern vertreten. Bei stabilem hochsommerlichen Wetter hatten die Wettkämpfer auch schon die gesamte Woche davor die Möglichkeit zu üben. Die Mitglieder von Fallschirmsport Kärnten (Angelika und Valentin Huhs, Karin und Franky Adelbrecht) trainierten dabei unter der professionellen Leitung von Weltmeister Guisepppe Tressoldi.

Ermöglicht wurde das durch Corrado Marchet, Präsident des in Belluno ansässigen Fallschirmsprungzentrums „Para Centro di Belluno“. Marchet ist Gründer und Präsident der World-Cup-Serie, eines international einzigartigen Großereignisses. Heuer jährte sich dieser Bewerb in Belluno zum 24. Mal. Begonnen hat es 1989 mit der Idee, für ganz Italien einen Wettkampf auf hohem Niveau anzubieten. Aus diesem Wettkampf der „Italy Trophy“ entstand darauf die Idee, nationenübergreifend zu agieren. Der „Alpe Adria-Cup“ mit Italien, Slowenien und Österreich war geboren. Als bald kamen auch die angrenzenden Nationen Kroatien, Deutschland und die Schweiz hinzu. Der Wettkampf wuchs zum Europa-Cup, um schlussendlich zur World-Cup-Serie ernannt zu werden. 2013 sind noch die beiden letzten Destinationen in der World-Cup-Serie in Thalgau/Österreich und Locarno/Schweiz ausständig. ■

Add-on für den  
Flight Simulator X



aerOSOFT™

# Austria Pro HD

ADD-ON  
**BALD**  
ERHÄLTlich!

Befliegen Sie mit AUSTRIA Pro HD Österreich in noch nie dagewesener Qualität in Ihrem Flugsimulator! Realistische Vegetation & detaillierte Gebäude, das genaue Höhenmodell sowie die hochaufgelösten Texturen ergeben ein stimmiges Gesamtbild dieses schönen Landes.

Weitere Infos & Produkte:

[www.aerosoft.de](http://www.aerosoft.de)

# IM SCHWEBEFLUG ÜBER LOXT

Als neuer realer Flugplatzanrainer in Langenlebern ging PC-Pilot Johannes Kammerer dort virtuell in die Luft. Am Steuerknüppel saß er dabei in einer „Pilatus Porter“ und in den Hubschraubern „Kiowa“ und „Black Hawk“.



Im Final:  
Anflug auf Linz

Seit kurzer Zeit wohne ich in Königstetten im Tullnerfeld und habe dort Sichtkontakt, zum Flugplatz Tulln/Langenlebern (LOXT). Ich bin zwar nicht als Spotter dorthin gezogen, kann – oder muss – aber so das fliegerische Treiben rund um den und auf dem Flugplatz beobachten. So landen beispielsweise pünktlich um 8:30 Uhr jeden Montag zwei Saab 105 OE aus Linz kommend „zu Besuch“ in Langenlebern. Einige Anflüge vom Eurofighter konnte ich auch schon beobachten. Sie kommen aber sehr selten nach Tulln, dafür sind sie dann nicht zu überhören.

Ich hatte einen Großteil meines Präsenzdienstes in Langenlebern verbracht und „durfte“ damals mit der radargesteuerten 3,5-cm-Zwillingsflak üben, die auch heute noch in Langenlebern stationiert ist. Nun ist in Langenlebern die „Fliegerwerft 1“ beheimatet und diese betreut neben der Pilatus PC-6 „Turbo Porter“ auch die Hubschrauber Sikorsky S-70 „Black Hawk“ und die Bell OH-58 „Kiowa“. Diese Maschinen werden dort einsatzbereit gehalten. Darüber hinaus werden auch die Bodensysteme von der Mannschaft vor Ort gewartet, damit ein reibungsloser Flugbetrieb möglich ist.

Der Flugplatz wurde in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts geplant und 1938 fertiggestellt. Die Luftwaffe benutzte „Lale“, wie LOXT auch oft genannt wird, zur Schulung und nach dem Krieg zogen die Amerikaner ein. Ab 1955 begann die bis heute andauernde Nutzung durch das österreichische Bundesheer, damals mit der Stationierung der YAK-18-Maschinen.

Ich ging nun daran, die aktuellen Maschinen von Langenlebern für den Flugsimulator ausfindig zu machen, und stöberte auf den bekannten Adressen im Internet. Ziel war es, kein Geld auszugeben: So durchforstete ich die Freeware-Szene nach der Turbo Porter, der Black Hawk und der Kiowa. Nach einiger Zeit des Suchens wurde ich zwar fündig, aber nur die Turbo Porter war auch in der Bemalung des Bundesheeres verfügbar. Leider konnte ich genau diese Konfiguration nicht zum Laufen bringen und musste andere Versionen testfliegen. Nachdem ich die drei Maschinen heruntergeladen und installiert hatte, versuchte ich auch noch eine Szenerie für Langenlebern ausfindig zu machen. Auch das klappte leider nicht, da es keine Flugplatzumsetzungen von Langenlebern für den Flightsimulator X gibt (zumindest habe ich keine gefunden).

## Langenlebern-Linz mit der Pilatus PC6

Nach dieser Aktion ging ich daran, die Maschinen zu testen und widmete mich zuerst der Turbo Porter, da ich die Flächenflugzeuge wesentlich besser beherrsche als die Hubschrauber. Nachdem ich die

Pilatus PC: Start  
in „Lale“; Flug  
entlang der Donau



Pilatus PC6 ausgewählt hatte, fand ich mich auf der Startposition in Langenlebern wieder. Nun betrachtete ich die Maschine bei einem ausführlichen Außencheck und grafisch hat sie mir sehr gut gefallen. Alle beweglichen Teile sind sehr schön dargestellt und auch das Fahrwerk ist sehr gut gestaltet.

Als Nächstes „stieg“ ich ins Cockpit und auch dort wird gute Qualität geboten. Meine Maschine hat die Bemalung der „Air America“-Version, die einige sicher aus dem gleichnamigen Film kennen. Durch die doch sehr lange Piste benötige ich zum Start keine Klappen und nach kurzer Rollstrecke bin mit der Turbo Porter „airborn“. Als Ziel für meinen Flug habe ich Linz ausgewählt, da sich dort ja auch ein Flugplatz des Bundesheeres befindet und außerdem die Navigation von Langenlebern nach Linz im Sichtflug denkbar einfach ist. Kurz nach dem Start sah ich auch schon meine Leitlinie nach Linz – die Donau. So ging ich auf Westkurs und flog gemütlich – die Turbo Porter ist nicht das allerschnellste Flugzeug – im Sichtflug Richtung Linz. Die Wachau ließ ich rechts liegen und kürzte meinen Weg durch einen Geradeausflug ab. Das Kraftwerk in Ybbs/Persenbeug konnte ich besichtigen, da ich die „Austrian Professional-Szenerie“ von Flugwerk installiert habe. Damit ist der Sichtflug über Österreich natürlich wesentlich schöner und realistischer als mit der Standardszenerie von Microsoft. Ich flog teilweise über der Donau und nutzte auch die Westautobahn als Navigationshilfe, da sich diese ja auch auf dem Weg nach Linz anbietet. Der Anflug in Linz gestaltet sich aus Osten kommend sehr einfach, da ich einen direkten Anflug durchführen kann. Nachdem ich in Linz gelandet war, tankte ich die Turbo Porter auf und machte mich auf den Rückflug nach Langenlebern. Ich flog nun auf gleichem Weg zurück und erreichte ohne Probleme meinen Ausgangsflughafen Langenlebern.

### Übungsrunden mit Hubschraubern

Nach diesem „Flächenflug“ wandte ich mich den Hubschraubern zu und wählte zuerst die OH-58 „Kiowa“. Das Modell, das ich im Internet gefunden habe, ist eher schlicht ausgeführt und mit dem Standard-Cockpit der Microsoft Bell 206B instrumentiert. Wer sich die Suche im Internet sparen möchte, kann auch auf die Microsoft Bell 206B zurückgreifen, diese ist fast baugleich mit der OH-58. Da ich

mit Hubschraubern eher sehr selten unterwegs bin, konnte ich das riesige Gelände in Langenlebern gut nutzen, um mein Training mit der OH-48 zu absolvieren. Begonnen habe ich mit Schwebeflugübungen und anschließenden Landungen. Dann begann ich, die verschiedenen Flugmanöver mit dem Hubschrauber zu üben. Aber nach und nach konnte ich immer besser mit der Maschine umgehen und so erlaubte ich mir den ersten Ausflug mit der OH-58 „Kiowa“. Ich flog von Langenlebern kommend Richtung Dopplerhütte, die wegen der markanten Serpentina zu ihren Füßen leicht zu finden ist. Dann drehte ich einige Runden über Königstetten, um danach wieder in Langenlebern aufzusetzen. Auch die Landung gelang mir jetzt schon recht gut, wenn auch ein wenig hart. Ich habe dann noch einige Zeit Hubschrauber zu fliegen geübt. Allerdings mit der Bell 206B von Microsoft, da diese Maschine besser ausgeführt ist als meine Freeware-Version. Zu empfehlen sind hier auch noch die Übungsmissionen, die mit dem Flight Simulator X mitgeliefert werden, da diese einen recht guten Eindruck an das Hubschrauberfliegen heranbringen.

Als Nächstes beschäftigte ich mich mit der S-70 „Black Hawk“, wobei meine Maschine eine Marineversion aus Griechenland ist, da es sonst keine kostenlosen Versionen der „Black Hawk“ im Internet zu finden gab. Diese Maschine kann grafisch leider keinen hohen Standard aufweisen und das Cockpit ist enttäuschend. Ich habe diese Maschine auch nur deshalb verwendet, da ich leider keine bessere auftreiben konnte. Hier sollte man doch auf Kaufangebote zurückgreifen, um eine entsprechende Qua-

lität zu erhalten. Einige Runden bin ich trotzdem mit dieser Maschine um Langenlebern geflogen, aber es hat nicht wirklich Spaß gemacht. Grundsätzlich flog sich die S-70 etwas schwerfälliger als die OH-58, was auf Grund der Größe auch nicht wirklich überraschend ist. Die Instrumentierung ist auf einen moderneren Standard und auch auf IFR ausgelegt.



Im Hubschrauber: Bell 206B (o.) und S-70 „Black Hawk“

Die Flugeigenschaften kann ich nicht beurteilen, da ich nie mit einer S-70 mitgeflogen bin und auch kein geübter PC-Hubschrauberpilot bin. Zusammenfassend: Das Fliegen mit der Pilatus Porter PC6 hat mir sehr gut gefallen, da diese Maschine durch ihre Flugeigenschaften optimal für den Sichtflug geeignet und einfach zu beherrschen ist. Auch die Übungsstunden mit der OH-58 „Kiowa“ und mit der „Bell 206B“ haben mir Lust auf mehr gemacht und ich werde sicher noch einige Trainingseinheiten fliegen. Und bei der S-70 „Black Hawk“ mache ich mich auf die Suche nach einer besseren Maschine. ■

HYUNDAI IX35

MASSSCHNEIDEREI

Der „ix35“ ist das am schnellsten verkaufte Modell in der Geschichte von Hyundai in Europa. Nun ist die neue Modellreihe auf den österreichischen Markt gekommen. Der neue ix35 ist in vier Ausstattungsvarianten mit 2- oder 4-Rad-Antrieb erhältlich, die Preise reichen von 19.990 für den 136-PS-Benziner bis 35.900 € für einen 184 PS starken Turbodiesel mit Allrad und einem 6-Gang-Automatikgetriebe. Anhand zahlreicher verfügbarer Optionen können die Kunden sich individuell ein Modell nach ihren Wünschen gleichsam maßgeschneidert bestellen.

Zu den Neuheiten zählen ein beheizbares Lederlenkrad, eine Einparkhilfe vorne sowie eine Anhängerstabilitätskontrolle. Bei der Beleuchtung wird das LED-Tagfahrlicht serienmäßig angeboten, ein Bi-Xenon-Scheinwerfer mit eigener Reinigungsanlage ist optional erhältlich. Je nach Modellklasse gibt es das Flex-Steuer-System, das drei Einstellungen der Lenkung zulässt – Komfort, Normal und Sport. ■



Base-Jumping	Besatzungsmitglied eines Kampfflugzeugs	ein Kampfflugzeug		Drive, Eilaneternetdomäne für Kenia	IATA-Code f. Tuscaloosa Municipal Airport	zirka 735 Watt altes Würfelspiel	Vorsilbe für "erster" int. Raumstation	trendy, ange-sagt	arab. Fürstentitel	amerikan. Freihandelsabkommen	ein Signal geben	Lufttruppe der Seestreitkräfte
				4		1				3	aus, vorbei clever, auf Zack	
Organisation arabischer Erdöl-Staaten					IATA-Code für Sewanee Abk. f. "unter Umständen"		Privatfunkwellenbereich	italien. für "Karte" Abk. für "Heeresamt"				
		12	rechter Nebenfluss der Rhone	ein Aeronaut		2						
Sandwüste der Sahara					ominöses Flugobjekt		sowjetischer Flugzeugkonstrukteur † 1974			5		
6. Juni 1944												Insel der Republik Vanuatu
IATA-Code für Koundara												
Piktogramm												
				11							Abk. für "Airforce" guter Geist Felsenklippe	
Domäne für Heard u. McDonaldinseln			Regionen, Bereiche									
Karibik-Insel												6
		10										
ohne Inhalt loyal					IATA-Code für RAF Marham (King's Lynn)	Tipp Leuchtdiode	ärmel- loser Umhang	engste Stelle der Halbinsel Malakka	Aristokratie Streit-macht			
Dschischens										7		
			Öffent- lichkeits- arbeit	Husaren- mütze Dreizehen- faultier					an dem		IATA-Code der frz. Airline Aigle Azur	Abk. für "Southeast"
							auf den Punkt genau					
frz. Luftfahrt- ingenieur † 1996 (Henri)	Nieder- schlag aus Eis- teilchen				Großraum- flugzeug von Boeing							8

Das Lösungswort senden Sie bitte an [pilot@skyrevue.at](mailto:pilot@skyrevue.at).  
 Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir **eine Uhr „Pollmann Innovation Tritium“**, die sich durch ihre militärtaugliche Ablesbarkeit auch in der Nacht auszeichnet. Die Lösung des letzten Rätsels lautete „**FLUGSCHREIBER**“. Der Gewinner ist **Georg Gaisbauer aus Braunau**.



**LÖSUNGSWORT:**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----



NEU IN DER AERO-CLUB-BOUTIQUE:  
**SOFTSHELLJACKE**  
**€ 65,-**

**Schwarz mit Kapuze**

Vorne links ist der ÖAeC-Adler aufgestickt, Größen: S bis XL

Weiches Drei-Lagen-Funktionsmaterial

Mit TPU-Membran, winddicht, Wassersäule 2.000 mm, atmungsaktiv, angenähte Kapuze mit elastischer Kordel und Stopper, unterlegter Frontreißverschluss mit Kinnschutz, zwei Seitentaschen mit Reißverschluss, elastische Kordel mit Stopper am Saum



**Dunkelblau**

Vorne rechts ist der ÖAeC-Adler aufgestickt, Größen: M bis XXXL

Drei-Lagen-Funktionsmaterial mit PU-Membran, winddicht, atmungsaktiv und wasserdicht, Innenseite aus Microfleece, Netzfutter im Vorderteil, zwei Seitentaschen mit Reißverschluss, eine vertikale Brusttasche mit Reißverschluss, elastische Kordel mit Stopper am Saum

**SOFTSHELL-BODYWARMER**  
**€ 45,-**

**Rot ohne Ärmel, vorne links ist der ÖAeC-Adler aufgestickt, Größen: M bis XXXL**

Atmungsaktives Material, Innenmaterial dreilagiges „Bonded Fleece“, Membrantechnologie: atmungsaktiv und wasserdicht, durchgehender Qualitätsreißverschluss, zwei Vordertaschen mit Reißverschluss, eine Zipper-Brusttasche rechts



**Ich bestelle hiermit die oben stehenden Artikel auf Rechnung:**

Name: ..... Telefon: .....

Lieferadresse: .....

So können Sie bestellen – bitte ausfüllen und einsenden an:  
**ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB**, Prinz-Eugen-Str. 12, 1040 Wien  
oder einfach anrufen Tel.: 01/505 10 28/74 bzw.  
E-Mail: fallmann.gabriela@aeroclub.at senden. [www.aeroclub.at](http://www.aeroclub.at)



Audi  
Vorsprung durch Technik

www.audi.at

Womit auch Rennfahrer  
zur Arbeit fahren.



Audi quattro hält die Spur.  
**quattro** days  
Von 6. bis 30.9.2013 bei Ihrem Audi Händler.

Marcel Hirscher

Kraftstoffverbrauch gesamt in l/100 km: 4,7-14,9. CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 122-349. Symbolfoto.