



SKY REVUE

DAS ÖSTERREICHISCHE FLUGMAGAZIN

SKY REVUE

DAS ÖSTERREICHISCHE FLUGMAGAZIN

3.14

WASSERFLIEGEN
DIE LIZENZ
ZUM „PLATSCH“

KLASSIKER
ALPE-ADRIA-CUP
SPANNENDER
SEGELFLUG

JOHANNES SIEBER
DER STILLE
ORGANISATOR

SCHÖNES SCHWEBEN

DIE ERFOLGSSTORY VON NOVA

1st GLIDING FLIGHT OVER MOUNT EVEREST



6824-3
1499,- €

JUNKERS Mountain Wave Project

- Uhrwerk ETA Valjoux 7750,
- Automatik, 25 Steine, Swiss made
- Chronograph
- Saphirglas, Glasboden
- Edelstahlgehäuse Ø 42 mm
- wasserdicht bis 10 atm



www.pointtec.de

MADE IN GERMANY





News zu Veränderungen des Luftraums

MANFRED KUNSCHITZ

Liebe Fliegerfreunde!

Wir berichteten bereits, dass der ÖAeC einen eigenen Vorschlag zur neuen Luftraumstruktur beim bmvit einbrachte und einen offenen Brief an die Frau Bundesminister richtete. Zu beidem liegen inzwischen Antworten vor, über die im Blattinneren nähere Details zu finden sind.

Zusammenfassend sei hier gesagt, dass nach wie vor eine massive Bevorzugung der Großluftfahrt vorhanden ist und die Sportluftfahrt bei Umsetzung des Kartenvorschlages der Austro Control mit einer Reihe von schwerwiegenden Beeinträchtigungen zu rechnen hätte.

Die massivsten Beeinträchtigungen würden Paragleiter und Hängegleiter treffen, gefolgt von einer erheblichen Anzahl an Negativpunkten für Segelflieger.

Die zwischen bmvit bzw. Austro Control und dem ÖAeC bestehenden Differenzen, die zu gravierend unterschiedlichen Kartenvorschlägen führten, lassen sich kurz und bündig erklären und auf einen aber wesentlichen Streitpunkt reduzieren.

Austro Control und bmvit sind der Meinung, dass ein Mischverkehr in Lufträumen der Klasse E schlichtweg gefährlich und nicht zu verantworten ist. Ganz im Gegensatz zur gegenwärtigen Situation, dürften sich also Instrumentenflüge, und Hänge-/Paragleiter oder Segelflieger nicht mehr gemeinsam im Luftraum E befinden.

Ansatz des ÖAeC ist, dass genau diese Situation aber gemäß den Regeln der ICAO und auch SERA „weiterhin“ zulässig ist, keinerlei Meldungen über deshalb entstandene schwerwiegende Störungen vorgelegt werden können und damit eine derart massive Ausweitung von freigabepflichtigem Luftraum absolut nicht begründbar ist.

Der Gesetzgeber versteckt sich damit hinter dem Totschlagargument Sicherheit, indem er argumentiert, dass nicht der ÖAeC sondern das bmvit und das Air Traffic Management im Falle eines Zusammenstoßes die Verantwortung zu tragen hätte.

Abgesehen davon, dass im Falle eines Zusammenstoßes durch mangelnde Luftraumbeobachtung meiner Meinung einzig die beiden Piloten Schuld tragen würden, kann man darauf nur noch entgegnen, dass wir gerade durch den von uns keineswegs gutzuheißenden Vorschlag eine Beeinträchtigung der Sicherheit der Luftfahrt prophezeien!

Von Aufwind getriebene Luftfahrzeuge hätten schlichtweg nicht mehr den für einen sicheren Flugbetrieb erforderlichen Spielraum zwischen Erdoberfläche und den Untergrenzen der wegen fehlenden Funkgeräten bzw. Transpondern nicht mehr nutzbaren freigabepflichtigen Lufträumen, zur Verfügung. Es könnte entweder gar nicht mehr geflogen werden, oder vermehrt im Bereich der Geländekonturen geflogen werden müssen, wodurch vermehrt mit Landungen in unbekanntem Gelände zu rechnen wäre, was wiederum zu erhöhtem Materialverlust und Personenschäden führen würde. All das läge deshalb ebenfalls in der Verantwortung des bmvit.

Manfred Kunschitz
Generalsekretär des ÖAeC

Beechcraft

Vertrieb und Service GmbH

Ihr Partner für Vertrieb,
Maintenance & Repair!



Top Flugzeuge:

- 2008 Beech Bonanza G36 - TT 530 h
- 1993 Beech King Air C90B - TT 2.025 h
- 2004 Beech King Air C90B - TT 3.010 h
- 2011 Beech King Air C90GTx - TT 466 h
- 2006 Hawker 400XP - TT 3.053 h
- 2007 Cessna Citation XLS - TT 4.065 h

Top Service:

Instandhaltung, Reparatur & Modifikation
(z.B. Raisbeck Swept Blade Props / EPIC Kits)
Spezialleistungen bei Avionik & vieles mehr
Europas größtes Beechcraft Ersatzteillager



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



Weitere Angebote: www.beechcraft.de

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

Die Hubschrauberschule mit seriösen JOB-Aussichten in GRAZ, LINZ und KILB.

PPL(H) für PPL(A) Inhaber: € 16.999,-
 ab initio: € 21.999,-
 CPL(H): € 17.999,-

R22 + R44 Außenlastschulung

Flugbedarf P&B HELITRADE GMBH.
www.helitrade.at
 Österreichs PILOT SHOP mit Know-how

BOSE David Clark JEPPESEN ICOM
 Tel.: 02748/7806 E-Mail: office@helitrade.at

DEINE FLUGSCHULE IN ÖSTERREICH

Der professionelle Partner für Ausbildungen vom Privat- bis zum Linienskipiloten.

PPL
 ME
 IR
 CPL
 ATPL
 FI

let's fly together.

Fly-West GmbH
 Aviation Training Organisation AT.ATO.134
 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!

Das Frühjahr war von zahlreichen Flugsport-Aktivitäten geprägt. Der Landesverband Steiermark lud zu einem Sternflug nach Graz, Rotax zu einem Fly-in nach Wels, um 25 Jahre Rotax zu feiern. Im Flugsportzentrum Spitzerberg fand das traditionelle früh-sommerliche Flugplatzfest statt und am Flugplatz Stockerau feierte man das 65-Jahre-Jubiläum. Mehr darüber finden Sie im Blattinneren.

Manche Menschen vollbringen Beachtliches, ohne sich dafür zu rühmen oder in den Vordergrund zu drängen. Zu ihnen zählt der Steirer Johannes Sieber, der seit vielen Jahren Flugsportveranstaltungen organisiert. Begonnen hat er in diesem Metier als Ordner bei einer Flugshow, heute füllt er große Flugplätze bei eigenen Events (S. 18).

Eine andere Erfolgsgeschichte stammt aus Tirol. Dort nähte sich vor einem Vierteljahrhundert ein fanatischer Paragleiter auf Mutters Nähmaschine aus Geldmangel selbst einen Schirm und begann mit Freunden die Vermarktung. Heute ist die daraus entstandene Nova einer der weltgrößten und erfolgreichsten Produzenten von Para-Schirmen (S. 24).

Mit anderen Schirmen hatte Roland Rettenbacher bisher in seiner Freizeit zu tun: Über 7.700 Sprünge brachte der begeisterte und auch erfolgreiche Fallschirmsportler hinter sich. 50 Jahre auf den Tag genau nach seinem Erstsprung unternahm er seinen letzten – zumindest war das sein Plan (S. 38).

Ich wünsche Ihnen einen schönen und unfallfreien Flugsport-sommer!

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

STORYS & REPORTAGEN

Wasserfliegen: Lizenz in Polen	12
Fallschirm: Weltcupstation in Thalgau	14
Rotax-Jubiläum: Fly-In in Wels	15
Motorfliegen: Sternflug nach Graz	16
Johann Sieber: Der Hans, der kann's	18
Modellflug-WM: Steigflug mit 100m/sec	20
LVR-Novelle: Luftraumstruktur neu!?	22
Nova: Erfolgsschirme aus Österreich	24
Segelflug-WM: Bronzemedaille	27
Paraski Team Austria: Sieg auf allen Linien!	28
Flugsportzentrum Spitzerberg: Flottes Fliegen	30
Avionik: Intercom	34
Alpe Adria Cup: Trocken am Boden	36
Roland Rettenbacher: Absprung einer Legende	38
Scalaria: Trubel am Wolfgangsee	40
BMVIT: Neues Sicherheitsprogramm	43
Diamond: Neue DA 62-Serie	44
Kaiserwinkl Open: Lang, länger, am längsten!	45
Austro Control: Hilfe vom FIC	46
ILA: Von Zwergen und Riesen	49

RUBRIKEN

Editorial	03
Touch & go	06
NÖ-TAL: Neuer Teilnehmerrekord / World Air Games: 2015 in Dubai	
Spitzerberg: Neue „Jungpiloten“ / Solar Impulse 2: Erfolgreicher Jungfernfflug	
Wucher Helicopter: Heli-Handling in Spielberg / Austro Control: Neue Zertifizierung für Langenlebar	
Niederöblarn: Fliegen für SOS-Kinder / Ballonfahren: 25 Jahre LIBRO-Cup	
Atlas Air Service: Wartung für Cirrus Aircraft / Segelkunstflug: Dietmar Poll britischer Staatsmeister	
Heliteam Austria: Thomas Morgenstern neuer Teampilot / Lightwing: Neuer LSA-Zweisitzer	
HTL Eisenstadt: Flugtechnik-Schüler entwickeln „Power4Glider“	
Cartoon	43
Termine	48
Sky drive: Hyundai Santa Fe	50
Kreuzworträtsel	50
Boutique	51

UNSER TITELBILD



Mit zahlreichen Innovationen und Schirm-Modellen hat der Tiroler Paragleiter-Hersteller Nova in einem Vierteljahrhundert den Weltmarkt erobert. Immer mehr Freizeitsportler sind vom schönen Schweben begeistert, wie hier über dem bayrischen Foggensee bei der Einmündung des Lechs.
Foto: Adi Geisegger, www.adigeisegger.com



GEWINNER



flieger
AWARD
2013

Erstes zertifiziertes LSA mit Rotax 912iS



Lightwing AC4 CS-LSA einfach, robust, preiswert www.lightwing.ch

EASA.A.588



TAL: Nicht nur für die Teilnehmer, sondern auch für die Besucher interessant



„Jungpiloten“: Heinz Gspan (l.), Rudi Wenighofer (M.) und Walter Staffenberger

NÖ-TAL NEUER TEILNEHMERREKORD

Der NÖ-TAL (Trainings- & Ausbildungslehrgang) ist inzwischen fixer Bestandteil der österreichischen Segelfliegerszene geworden und hat in den letzten Jahren stark an Beliebtheit gewonnen.

Von den 45 angemeldeten Teilnehmern sind heuer 15 erstmals dabei. Von den anderen sind einige Piloten bereits zum sechsten Mal am Start. Zehn der Segelflieger zählen zur Juniorenklasse. Den Trainings- & Ausbildungslehrgang haben besonders die Ost-Österreicher inzwischen fix in ihr Herz geschlossen, 23 Teilnehmer kommen aus Niederösterreich, drei aus Wien. Auch ein ungarischer Pilot nimmt diesmal teil.

„Der Wettbewerb ist aber auch für Nichtmitflieger interessant!“, wirbt Organisator und Wettbewerbsleiter Alfred Obermayer um Besucher: „Alle, die einmal sehen wollen, wie so ein Segelflugwettbewerb abläuft, sollten die Gelegenheit wahrnehmen, uns zu besuchen, man kann alles hautnah miterleben und sich informieren. Es beginnt täglich in der Früh um 9:00 Uhr mit dem Morgenbriefing und endet am Abend mit vielen Gesprächen über

das Erlebte und die Ergebnisse des Wettbewerbstages. Wir sind gerne auch im Rahmen unseres Wettbewerbes für unsere Besucher da!

www.tal-segelflug.at

SPITZERBERG NEUE „JUNGPILOTEN“

Heinz Gspan und Walter Staffenberger aus Hainburg erfüllten sich ihren Traum, selbst einmal am Steuer eines Flugzeuges den Himmel zu erobern. Während ihrer Berufslaufbahn ließ sich dies aus Zeitgründen nicht verwirklichen. Doch die beiden hatten den Ehrgeiz, den Flugschein in ihrer Pension zu erwerben. Nicht alle in ihrem Umfeld glaubten daran, dass jemand, der die 60 schon überschritten hat, diese Herausforderung meistern könne. Doch die beiden strafte alle Zweifler Lügen.

Und sie ließen dabei sogar manch deutlich jüngere Flugschüler hinter sich. Mithilfe ihrer auch schon der Seniorenklasse zurechenbaren Hainburger Fluglehrer Rudi Wenighofer und Otmar Kaufmann gelang es ihnen, den Segelfliegerschein mit Winden- und Flugzeugstartberechtigung am

Flugplatz Spitzerberg innerhalb kurzer Zeit zu erwerben, und nun sind sie stolze Inhaber einer Pilotenlizenz.

ATLAS AIR SERVICE WARTUNG FÜR CIRRUS AIRCRAFT

Atlas Air Service ist seit April 2014 ein von der deutschen Luftfahrtbehörde (LBA) zertifizierter Instandhaltungsbetrieb für Cirrus Aircraft. Die Zulassung erfolgte nach EASA Part 145. Am Flugplatz Ganderkesee (EDWQ) bietet Atlas Air Service von nun an allen Besitzern und Betreibern von Flugzeugen des Typs Cirrus SR20, SR22 und SR22T einen qualitativen Maintenance-Support. Das Unternehmen verfügt bereits über vierzig Jahre Erfahrung in sämtlichen Service- und Wartungsaspekten der Flugzeugmuster Cessna Citation, Cessna Caravan, Cessna Propeller, Beechcraft, Piper und Enstrom Helicopter. Mit insgesamt fünf Instandhaltungsbetrieben nach EASA Part 145 (DE.145.0017) in Deutschland beschäftigt Atlas Air Service mittlerweile 250 Mitarbeiter und bietet das komplette Portfolio eines Luftfahrtunternehmens an.

SHAPING THE FUTURE OF GYROCOPTERS

ArrowCopter

www.arrow-copter.com

AUSTRO CONTROL NEUE ZERTIFIZIERUNG FÜR LANGENLEBARN

Mit einer neuen Zertifizierung für die Bundesfachschule für Flugtechnik am Fliegerhorst Brumowski im niederösterreichischen Langenlebarn können die Absolventen der Schule nun schneller als bisher eingesetzt werden. Das dazu nötige Zertifikat wurde im Rahmen eines Festaktes durch Franz Graser, Leiter Licensing, Search & Rescue, Aero Medical Section bei Austro Control, verliehen. Damit ist gewährleistet, dass im Zuge der Vermittlung handwerklicher und theoretischer Grundlagen eine qualitativ höchstwertige Ausbildung österreichischer Luftfahrttechnikerinnen und -techniker stattfindet.

Dauerte es bis dato nach Absolvierung der Pflichtschule in Summe rund neun Jahre, bis ein Luftfahrzeugtechniker die behördliche Zertifizierung erhielt, um ein Flugzeug nach Instandhaltungsarbeiten für den nächsten Flug freizugeben, ermöglicht diese Kooperation nun bereits eine Zertifizierung nach vier Jahren Theorie plus einem Jahr Praxis. Danach sind die Absolventinnen und Absolventen überall in EU-genehmigten Instandhaltungsbetrieben einsetzbar.

SOLAR IMPULSE 2 ERFOLGREICHER JUNGFERNFLUG

„Solar Impulse 2“ (Si2), der solarbetriebene Technologieträger von Bertrand Piccard und André Borschberg, absolvierte Anfang Juni seinen Erstflug im schweizerischen Payerne.

Der innovative Einsitzer war dabei



Solar Impulse 2: 72 Meter Spannweite und 17.000 Solarzellen

über zwei Stunden in der Luft und stieg bis knapp 1.700 m. Mit dieser Maschine wollen Piccard und Borschberger im kommenden Jahr zum ersten rein mit Sonnenkraft betriebenen Elektroflug um die Welt antreten. Nun stehen weitere Flüge an, um das Flugzeug zertifizieren zu können.

„Der Erstflug war ein bedeutender Schritt für unser Projekt“, sagte Borschberg, Mitbegründer von Solar Impulse: „Die Si2 verfügt über eine noch effizientere und verlässlichere Technologie für Langstreckenflüge. Es ist das erste Flugzeug, das eine fast unbegrenzte Reichweite hat.“

Die Si2 ist das Nachfolgemodell der „Solar Impulse“, die schon erfolgreich quer durch die USA flog und dabei erstmals bewies, dass ein Solarflugzeug auch ohne Zusatzenergie die Nächte durchfliegen kann.

Das Flugzeug hat eine Spannweite von 72 Metern (ähnlich einer Boeing 747) und wiegt 2.300 kg. 17.000 Solarzellen versorgen vier Elektromotoren und speisen außerdem Lithiumbatterien mit einem Ge-

wicht von 630 kg, die für die Stromversorgung in der Nacht sorgen.

BALLONFAHREN 25 JAHRE LIBRO-CUP

Von 20. bis 28.09.2014 findet als Jubiläumsveranstaltung der „25 Jahre LIBRO-Cup“ in Kirchberg in den Kitzbüheler Alpen statt. Die Region Kitzbüheler Alpen, der Tourismusverband Kirchberg und ABE-Balloonport Tirol laden alle alpenbegeisterten Ballonteamer zu Starts ins Brixental ein.

„Die eindrucksvollen Kitzbüheler Alpen bieten hochalpine Fahrten in alle Himmelsrichtungen. Mit Südwind über den Wilden Kaiser nach Bayern, mit Nordwestwind in den schönen Pinzgau, mit Ostwind ins Inntal und mit Westwind ins Saalfeldner Becken“, schwärmen die Organisatoren Irmgard Moser und Walter Seibl: „Durch die verschiedenen Startplätze können viele interessante Aufgaben gestellt werden und die signifikanten Winde des Brixentales sorgen für Höchstspannung bei den Wertungsfahrten.“ Von 24.01. bis 31.01.2015 findet dann das 14. int. Kaiserwinkl-alpinballoning, ein gemütliches Ballontreffen

Diamond DEXE AT.ATO.116
Wr. Neustadt Ost LOAN

Approved Training Organisation nach EU-Verordnung

- ✈ Vom PPL, IFR, CPL bis ATPL; FI, CRI; HPA, MCC, TMG, SEP, MEP, PC12 und alle Refresher
- ✈ Mit europaweit gültigem Sicherheitssystem zu fairen Preisen – jetzt auch mit LAPL und IFR Light!

Telefon: +43 664 20 535 90 **e-mail: flugschule@dexe.at** **Web: www.diamondair.at**



Erste Flugerfahrung: Jugendliche des SOS-Kinderdorfs mit Organisatoren und Piloten des Alpenflugzentrums Niederöblarn



Seltener Anblick: Großer Heliport für Spielberg-Teilnehmer

am Fuße des Wilden Kaisers, statt.

Infos & Anmeldungen:
www.ballooningtyrol.com, +43-664-505057

NIEDERÖBLARN FLIEGEN FÜR SOS-KINDER

Über Initiative des jungen Piloten Luki Huber hatten die Kinder und Jugendlichen aus dem SOS-Kinderdorf in Stübing die Möglichkeit, vom Flugplatz Niederöblarn mit Motorflugzeugen des UL-Clubs Niederöblarn, des Union-Sportfliegerclubs Wörtschach und des Alpenflugzentrums Niederöblarn einen Rundflug über das Ennstal zu machen. Der 20-jährige Luki Huber, übrigens jüngster Fluglehrer Österreichs und Teilnehmer an den Junioren-Weltmeisterschaften im Segelflug in Polen: „Mir ist es wichtig, auch benachteiligten Mitmenschen die Schönheit des Fliegens näherzubringen.“ Als Draufgabe konnten einige Wagemutige sogar mit einem Segelflugzeug einen Kunstflugwagen.

WUCHER HELICOPTER HELI-HANDLING IN SPIELBERG

Das Vorarlberger Unternehmen Wucher He-

licopter mit Hauptsitz in Ludesch wurde vom Veranstalter des „Formula 1 Großer Preis von Österreich 2014“ in Spielberg mit der Koordination der Hubschrauberflüge während es Grand-Prix-Wochenendes beauftragt.

Sämtliche Hubschrauberflüge sowie das Groundhandling (Parkierung, Betankung) wurden von Wucher Helicopter als „Generalunternehmer“ durchgeführt bzw. abgewickelt. Der temporäre Heliport Spielberg befand sich in der Nähe des Red Bull-Rings. Der stärkste Tag war der Rennsonntag, an dem Dutzende Helis an- und abflogen.

SEGELKUNSTFLUG DIETMAR POLL BRITISCHER STAATSMESISTER

Wie in den vergangenen Jahren nahm Dietmar Poll an den Englischen Kunstflugmeisterschaften in Saltby von 29.5. bis 1.6.2014 teil. „Das Teilnehmerfeld war heuer mit 18 Piloten kleiner als bisher, begründet einerseits durch die nicht gelösten Probleme in der internationalen Jury und andererseits durch die unglaubliche Bürokratie der EU, EASA für die Erlan-

gung und Erhaltung von Fluglizenzen und Flugzeugzulassungen“, berichtet Poll: „Das Wetter zeigte sich anfangs very british mit Regen, tiefer Wolkenbasis und Wind.“

Am zweiten Tag begann der Bewerb, wie auch im letzten Jahr für Poll ohne einen einzigen Trainingsstart im laufenden Jahr, mit der „Bekanntnen Pflicht“. Poll legte die Latte für seine Konkurrenten mit 230 Punkten Vorsprung hoch. Am Nachmittag senkte sich die Wolkenbasis und Poll flog seine Kür gesplittet in zwei Hälften, um das Programm innerhalb der Höhenlimits zu absolvieren. Seine Verfolger hatten am nächsten Morgen etwas mehr Glück und konnten die Kür in einem Flug beenden, was insgesamt harmonischer wirkt. Dennoch konnte Poll wieder 150 Punkte auf den nächsten Verfolger gutmachen, Abstand nun 380 Punkte.

Der letzte Tag war der „Unbekanntnen Pflicht“ vorbehalten, einem Programm, das die Jury aus Figuren komponiert, die von Piloten vorgeschlagen werden. Dabei versucht natürlich jeder, seine Favoritenfigur durchzubringen. Dies führt zu meist recht interessanten Flügen, aber auch zu lustigen Einlagen, wenn dem Schöpfer die

VERTRIEB ÖSTERREICH, KROATIEN, SLOWENIEN, UNGARN
K.FRÜHWIRTH, +43 699 12 66 00 24 ■ WWW.VL3.AT

VL3
evolution
FASTEST SIDE BY SIDE UL AIRCRAFT



Segelkunstflug: Das Wetter war „very british“

eigene Figur misslingt. Poll konnte weitere 600 Punkte zulegen und beendete den Bewerb mit 980 Punkten Vorsprung auf den Zweitplatzierten. Es war sein insgesamt 17. Staatsmeistertitel: „Trotz WM-Abwesenheit und ohne Training bin ich noch immer scharf wie Nachbars Lumpi“, meint Poll.

WORLD AIR GAMES 2015 IN DUBAI

Die FAI hat kürzlich bekannt gegeben, dass die kommenden „FAI World Air Games“ (WAG) an die Vereinigten Arabischen Emirate vergeben wurden und in Dubai ausgetragen werden. Organisiert wird die Veranstaltung, die an zwölf Tagen im Dezember 2015 ausgetragen wird und die mehrere Disziplinen abdeckt, vom Flugsport-Verband der Vereinigten Arabischen Emirate. Diese Veranstaltung ist der einzige global ausgetragene Wettbewerb, bei dem die verschiedenen Flugsportarten zusammenkommen.

Die FAI World Air Games sind eine Kombination aus einem Elite-Wettbewerb und aus spektakulären Vorführungen, die das Beste zeigen, was der Luftsport zu bieten hat. Die nunmehr vierten WAG umfassen Motorkunst- und Segelflug, Modellflugzeugbau, Amateurbau- und Versuchsflugzeuge, Ballonfahren, Tragschrauber, Drachenfliegen, Helikopter, Ultraleichtflugzeuge, Mo-



NACHWUCHSPFLEGE EINMAL ANDERS: In einer österreichweit einzigartigen Aktion hatten Schüler des Polytechnikums in der letzten Schulwoche die Gelegenheit, den Flugplatz Mariazell und alle Einrichtungen „hautnah“ zu erleben. Bei der Präsentation der Flugzeuge und -geräte durch den Obmann des Segelflug-Sportklubs Mariazell, Wilhelm Wohlmuth, und die Fluglehrer zeigten sich die Burschen und Mädchen äußerst interessiert. Christian Papst begeisterte mit einem perfekten Segel-Kunstflug und auch die Gelegenheit zu einem Gratis-Rundflug über dem Mariazellerland mit Pilot Marco Hollerer wurde genutzt

...I have a dream



www.airlink.at

AT.ATO.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

AIRLINK
MY FLYING SCHOOL

TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit



Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

Flugzeigräder und Bremsen

Neue, leichte Radserien: Penta und Tria

Flugzeigreifen/-schläuche

Sicherheitskupplungen

Schleppseileinziehwinden

Start-/Schleppausrüstung

Tost GmbH Flugzeuggerätebau München
Thalkirchner Straße 62 D-80337 München
Tel. +49-(0) 89-544 599-0 info@tost.de
Fax +49-(0) 89-544 599-70 www.tost.de

torschirme und Fallschirmspringen.

FAI-Präsident Dr. John Grubbström sagte: „Es ist mir ein Vergnügen, bekannt geben zu dürfen, dass die FAI World Games 2015 mit dem Flugsport-Verband der Vereinigten Arabischen Emirate als Gastgeber in Dubai abgehalten werden. Die Zahl der Luftsportler steigt in diesem Teil der Welt schnell an und wir sind überzeugt, dass Dubai mit seinen Erfahrungen und Erfolgen bei der Ausrichtung von Veranstaltungen und der Organisation von Luftsportwettbewerben die FAI World Air Games auf ein ganz neues Niveau bringen wird.“

„Die FAI World Air Games sind ein absolut aufregender Wettbewerb, der uns das Beste des Luftsports zeigt. Jedes einzelne Detail aller Veranstaltungen wird genau durchdacht, sodass sowohl den Zuschauern vor Ort und als auch den Zuschauern vor dem Fernseher die Spannung und der Spaß am Flugsport vermittelt werden“, fügte er hinzu. „Ich weiß auch, wie viel es für einen Athleten bedeutet, an der ‚Olympiade‘ des Flugsports teilzunehmen, da ich das Privileg hatte, schon mal als Ballonpilot an dieser Veranstaltung teilnehmen zu dürfen.“

HELITEAM AUSTRIA THOMAS MORGENSTERN NEUER TEAMPILOT

Anfang Juli fand das zweite Training des Heliteam-Austria des Österreichischen Aero-Clubs am Militärflugplatz Langenle-

barn (LOXT) statt. Zwei neue rot-weiß-rote Hubschraubercrews trainierten über drei Tage intensiv für die 2015 in Polen stattfindende 15. Hubschrauber-Weltmeisterschaft.

Einer der teilnehmenden Piloten tritt eigentlich sonst nur prominent im Winter auf – Österreichs Springeridol Thomas Morgenstern. „Morgi“ hat seine Liebe für das Fliegen mit Maschinen entdeckt. Er besitzt bereits seit einiger Zeit eine Hubschrauber-Lizenz und war erstmals beim Training des Heliteams dabei. O-Ton von Morgi und seinem Kopiloten Philipp Köhle, der bei der Ausbildung sein Fluglehrer war:

„Bei diesem Training für die einzelnen Bewerbe der HS-Meisterschaften wird der Crew alles abverlangt. Wir sind begeistert von dieser präzisen Art des Fliegens und freuen uns schon auf die weitere Vorbereitung auf die WM 2015 in Polen!“

Dass der Weltmeister auf Sprungski dann gleich auch Weltmeister am Steuerknüppel eines Heli wird, glaubt er jedoch nicht: „Um bei diesem Flugsport vorne mit dabei zu sein, bedarf es noch vieler Trainingsflüge – aber es ist eine neue Herausforderung, die ich gerne annehme.“ Auch sein Kopilot bestätigt die großen Ansprüche, die diese Flugmanöver stellen: „Das beste Training für jene, die Berufspiloten werden wollen!“

Nicht ganz neu dabei war auch Zivilpilot Günter Paa aus Ampflwang. Er ist Eigentümer eines Jet Ranger, den er vom Bundesheer gekauft hat, und auch vom Hubschraubersport infiziert. Paa nahm bereits zum zweiten Mal am Training teil und ist



aufgrund seiner Fortschritte voll motiviert.

LIGHTWING NEUER LSA-ZWEISITZER

Ein neuer Zweisitzer aus der Schweiz ist gestartet: Im Juni 2014 erhielt der Hersteller Lightwing aus Stans für den AC4 von der EASA das Restricted Type Certificate nach CS-LSA. Die LSA-Klasse dient dazu, bei leistungsfähigeren Ultraleichts das übliche Maximalgewicht von 475 kg erhöhen zu können. Mit einem MTOW von 600 kg bietet der AC4 Raum für eine Zuladung von 235 kg, ist aber trotzdem ein Leichtflugzeug. Mit einer Reisegeschwindigkeit von 160 km/h lässt das Flugzeug zügiges Reisen zu.

Der Hochdecker stellt eine konsequente Weiterentwicklung der bewährten „Hauptrohr“- und Tuchflügel-Philosophie dar. Das leistungsstarke Sportflugzeug besticht durch seine Geräumigkeit und es gehört zu den ersten nach CS-LSA zertifizierten Flugzeugen mit einem Rotax-912-iS-100-PS Einspritzmotor: Das Leichtflugzeug ist ausgelegt für Privatpiloten, Flugschulen und als Option für den Patiententransport.

HTL EISENSTADT FLUGTECHNIK-SCHÜLER ENTWICKELN „POWER4GLIDER“

Im Cockpit eines modernen Leistungssegelflugzeuges kommen immer mehr elektrisch betriebene Instrumente und Hilfsmittel zum Einsatz. Aber genau diese Segelflugzeuge sind sehr lange in Höhen unterwegs, in denen Temperaturen von bis zu -30°C herrschen, und das lässt die Leistung der mitgeführten Akkus rapide sinken. Deshalb sehen sich viele Segelflieger dazu gezwungen, während des Fluges Geräte auszuschalten, die für die Si-



Hoch motiviert: Thomas Morgenstern, Trainingsleiter Wolf-Dieter Tesar, Kopilot Philipp Köhle (v. l.)



Power4Glider-Projekt: Strahlende Sieger

cherheit (z. B. Funkgerät, Kollisionswarnung etc.) essenziell sind. Die beiden Flugtechnik-Schüler der HTL Eisenstadt, Julian Prikril und Mario Steiner, haben nun ein Power-Managementsystem entwickelt, mit welchem einem Stromausfall

im Flugzeug vorgebeugt werden soll. Es misst den aktuellen Stromverbrauch sowie den Ladezustand des Akkus und stellt Prognosen auf, nach denen sich der Pilot richten kann. Unterstützt wird das System von einer Mini-Windturbine (Ram-Air-Turbine), die ebenfalls von den beiden Schülern entwickelt wurde. Diese kann im Bedarfsfall vom Piloten während des Fluges an ein kleines Fenster gesteckt werden, um im Flug die Akkus aufzuladen und somit die Funktion der Instrumente und die Sicherheit im Segelflugzeug zu gewährleisten.

Mit ihrem Projekt „Power4Glider“ gewannen die beiden bei „Jugend Innovativ“, einem österreichweiten Wettbewerb für junge Erfinder, unter 286 eingereichten Ideen in der Kategorie „Engineering“ den 1. Platz.

Neben einem Geldpreis erhielten die beiden Gewinner von Jugend Innovativ eine Einladung zum „26th European Union Contest for young Scientists“, welcher im September 2014 in Warschau, Polen, stattfinden wird und bei dem sie



Die US-Hubschrauberfirma Robinson bietet ihre Hubschrauber nun auch mit modernster Avionik in Form von Glas-Cockpits an. Angeboten wird die Ausstattung der Heli-Cockpits mit Systemen von Aspen und Garmin. Eine Besonderheit dabei ist die Option eines „HTWAS“, eines auf Helikopter optimierten Geländewarnsystems. „Die neue Ausstattung ist für alle Modelle, vom R22 über den R44 bis zum R66, erhältlich“, berichtet Wolfgang Pitterle, österreichischer Robinson-Importeur, (www.helitrade.at).

KisS1 and ride.

Der neue Audi S1 mit quattro.

Vorsprung durch Technik 



Kraftstoffverbrauch gesamt in l/100 km: 7,0 – 7,2.
CO₂-Emission in g/km: 162 – 168. Symbolfoto.

www.audi.at

VOLLGAS AM WASSER

Wer zur Abwechslung nicht auf einer festen Piste, sondern auf dem Wasser starten will, der findet im nahen Polen ein Fliegerparadies. Und man kann dort auch die Lizenz für Wasserflugzeuge erwerben. Chris Barszczewski beschreibt, wie es funktioniert.



Wasserflugparadies Polen: Bis jetzt gibt es keinerlei Einschränkungen für Landungen am Wasser

Wer Wasserflugzeuge ausprobieren oder fliegen lernen wollte, war bisher in Kanada oder Alaska am besten aufgehoben. Die näheren und auch teureren Alternativen, ein Wasserflugzeug „on floats“ auch in Europa fliegen zu lernen, stellten bis dato nur die Flugschulen am Comer See und in Flensburg dar. Mit diesen Zeilen wird ein bisheriger Geheimtipp von mir enthüllt: Nur etwas über zwei Flugstunden von Österreich entfernt gibt es eine preiswertere und interessante Alternative, die noch nicht überannt ist – der Landeplatz ?erniki EPZE in der Nähe von Pozna? (Posau) in Polen.

Was unterscheidet grundsätzlich Wasserflugzeuge von Landflugzeugen? Mit einem Wasserflugzeug kommt man viel direkter in Kontakt mit der Natur beziehungsweise auch in die Wildnis, weil man unter Umständen von Flugplätzen unabhängig bleibt. Das trifft auch auf Polen zu, wo das Fliegen mit Wasserflugzeugen so neu ist, dass es (noch) zu keinen Verboten für die Landungen auf den Gewässern gekommen ist.



Amphibisch: Mit den Maschinen kann man sowohl am Land als auch am Wasser starten und landen, je nachdem, ob der Fahrwerksanzeiger grün oder blau leuchtet

Wer von uns braucht jedoch das Wasserfliegen? Außer für Piloten, die in Finnland leben oder in Alaska beziehungsweise auf den Malediven arbeiten, ist es wahrscheinlich für niemanden zwingend erforderlich.

Es handelt sich dabei einfach um die spannendste Art des Fliegens, die man relativ schnell erlernen kann, zumindest was die „basics“ betrifft. Und nebenbei kann es auch eine willkommene Abwechslung in der Routine unserer alltäglichen Fliegerei und eine Erweiterung des fliegerischen Horizonts bedeuten.

Die Fliegerszene in Polen ist genauso klein und beinahe familiär wie in Österreich. Kein Wunder also, dass ich eines Tages von meinen polnischen Freunden eine Info über die erste und bisher einzige Wasserflugschule in Polen samt Kontaktdaten bekommen habe. Die erste Kontaktgelegenheit ergab sich vor einem Jahr im Herbst, als wir schon traditionell mit den österreichischen Bergpiloten zwecks Besuch und Training die polnische Bergpiste „Grunau“ (Je?ów Sudecki) anfliegen. Von dort ist es zu der nahe bei Pozna? gelegenen Wasserflugschule auch mit der langsamen Citabria weniger als eine Stunde. So manche von uns werden von dem „Wasserflugzeugvirus“ gepackt und ein weiterer Besuch, schon mit dem „Airport Biernat“ in ?erniki bei Pozna? als direktes Ziel, folgt. Der Wiener Fliegerarzt Christian Husek entscheidet sich, die Gelegenheit beim Schopf zu packen und herauszufinden, ob ihm das Fliegen mit einer Cessna 172 „on floats“ Spaß machen wird. Begleiter Tillmann Fuchs und ich brauchen als lizenzierte Wasserpiloten keinen Pilotenkurs. Was uns aber lockt, ist die Möglichkeit, ein neues Flugzeugmuster „on floats“ auszuprobieren: die schöne, fast nagelneue Husky.

Robert Biernat baut im Jahr 2002 vor Ort seine erste Piste und beginnt Pilotenausbildungen anzubieten. Ab September 2010 bietet er als Erster und bisher Einziger in Polen in seiner Flugschule auch Ausbildungen für die Wasserfluglizenz an. Alle Wasserflugzeuge in Roberts Besitz sind Amphibienflugzeuge, das heißt, sie sind mit Schwimmern und Rädern ausgestattet, wobei zwecks Schulung die Cessna 172 Amphibian und Aviat Husky Amphibian eingesetzt werden.

Der private Landeplatz ?erniki EPZE verfügt über zwei parallele Pisten, eine Graspiste und eine Pflastersteinpiste, beide in der Länge von 618 Metern. Zu der weiteren Infrastruktur direkt am Flugplatz zählen vier Hangars, ein eigenes kleines Hotel für Piloten und die Bar „Dakota“, wo für die Flugschüler drei Mal am Tag reichlich Verpflegung serviert wird. Dass man hier bei einem „verrückten“ Flieger zu Hause ist, merkt man schon von Weitem an der blank polierten DC3 Dakota, welche das Dach des Flugplatzgebäudes schmückt.

Die Voraussetzungen für das Erlangen einer Wasserfluglizenz vor Ort sind ein europäischer PPL-Schein für Landflugzeuge sowie ein gültiges Medical. Die Ausbildung beginnt mit einem etwa einen halben Tag dauernden Theorieblock auf Englisch, wobei die Besonderheiten des Fliegens mit Wasserflugzeugen bildlich dargestellt und erklärt werden. Phil Pickles, ein sympathischer und erfahrener Fluglehrer aus Schottland, hat besonderes Talent, mit viel Humor auch komplizierte Vorgänge einfach zu erklären, was den Spaß am Ganzen noch erhöht. Er hat neben der Arbeit als Wasserfluglehrer in Schottland auch eine jahrzehntelange Karriere bei der Royal Air Force auf den VC-10-Tankflugzeugen, unter anderem bei Einsätzen in Irak und Afghanistan, hinter sich. Vielleicht auch ein Grund, warum er in jeder Flugsituation absolute Ruhe bewahrt und diese Ruhe ständig auch beim Lehren ausstrahlt.

Am Ende des Theorieblocks folgt eine kurze schriftliche Überprüfung des frisch Gelernten, welche gleichzeitig auch ein erforderliches Kriterium darstellt, um zur praktischen Ausbildung zugelassen zu werden. Gestartet wird mit Rädern von der festen Piste des Flugplatzes ?erniki, um dann auf den nahe gelegenen Seen in ca. zehn bis 30 Minuten Entfernung Wasserlandungen und verschiedene Manöver zu üben. Es ist auch eine Besonderheit, dass man von Beginn an mit Amphibienflugzeugen übt. Ungewöhnlich am Anfang für die „Landpiloten“ kann sein, dass man vor der Landung am Wasser überprüfen muss, ob das Fahrwerk eingezogen ist. Landungen mit eingezogenem Fahrwerk? Logisch, bei Landungen am Wasser mit Amphibienflugzeugen ein Muss! Der Fahrwerksindikator im Cockpit leuchtet entsprechend mit vier hellen Grünlichtern (Landung am Land) oder vier Blaulichtern (Landung auf dem Wasser). Ein Minimum von acht Flugstunden in Wasserflugzeugen wird verlangt, bevor man zur Prüfung antreten darf. Es ist realistisch, das gesamte Programm in einer sehr komprimierten Form in vier Tagen zu absolvieren. Oder man macht es wie Christian Husek, der sich inzwischen als erster Pilot aus Österreich in der Ausbildung befindet.

Er hat nach dem ersten Wochenende vor Ort bereits die Theorie und beinahe die Hälfte der mindestens geforderten Flugzeit und Erfahrung hinter sich. Ein zweites Wochenende bis hin zur Prüfung folgt demnächst und soll für das Erlangen



Theorie: Fluglehrer Phil Pickles erklärt dem Wiener Fliegerarzt Christian Husek die Welt des Wasserfliegens (o.); Landeanflug: Wasser-Piste in Sicht

der Lizenz ausreichend sein. Um die neue Lizenz in Österreich zu erhalten, reicht es, nach der telefonischen Auskunft sowie Anfrage per E-Mail bei der Austro Control, dass der polnische Flugprüfer eine entsprechende Benachrichtigung an die österreichische Behörde vor der Prüfung schickt. Wie es Christian Husek ergangen sein wird und was das Wasserfliegen noch so an sich hat, darüber demnächst. ■

NEU!!! *Wartung, Instandsetzung und Jahresnachprüfung von Ultralight und AutoGyro*



SAFETY FIRST



AIRCRAFT MAINTENANCE + CAMO
an 5 Standorten in Österreich

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

Austrian Aircraft Corporation - AAC, Österreichische Luftfahrzeug GesmbH

Flughafen Graz T +43 316 296149 info.graz@aac.at	Flughafen Linz T +43 7221 64532 info.linz@aac.at	Flugplatz Bad Vöslau T +43 2252 790894 info.voelslau@aac.at	Flughafen Klagenfurt T +43 316 296149 info.klagenfurt@aac.at	Flughafen Salzburg T +43 7221 64532 info.salzburg@aac.at
---	---	--	---	---

SPRINGEN FÜR DEN NACHWUCHS

Von 5. bis 7. September findet der fünfte Bewerb des heurigen Fallschirm-Weltcups im salzburgerischen Thalgau statt. Als Veranstalter fungiert der HSV Red Bull, der unter anderen auch mit den erfolgreichen Paraskiathleten Sebastian Graser, Magdalena Schwertl und Anton Gruber an den Start gehen wird.



Fallschirm-Weltcupbewerb: Beim Zielspringen gilt es unter der genauen Beobachtung von internationalen Schiedsrichtern zentimetergenau ins Zentrum einer Scheibe zu treffen.



Vor der Station in Thalgau standen schon Rijeka (Kroatien), Lesce (Slowenien) und Peiting (Deutschland) auf dem Programm. Nach Österreich folgt dann noch im Oktober ein Sprungbewerb in Locarno (Schweiz).

Im Moment gibt es noch keinen Zwischenstand weil im ersten Weltcup in Rijeka aufgrund von schweren Verhältnissen nur wenige Sprünge möglich waren und deshalb noch entschieden ist, ob der Stop in Kroatien gewertet wird.

Der Fallschirm-Event in Thalgau wird wie schon im Vorjahr vom HSV Red Bull als Hauptorganisator betreut. Als Höhepunkte im letzten Jahr war ein „Swoop“ von Red Bull Skydive-Teamathlet Dominic Roitmair zu sehen, es gab auch Tandemsprünge mit HSV Red Bull Tandemspringern und ein buntes Begleitprogramm mit Mountainbike-Trial- und Motorrad-Trial-Shows.

Auch heuer kann man wieder die besten Fallschirmspringer der Welt im Zielspringen beobachten, eine entsprechende Moderation wird auch neues Publikum mit entsprechenden Informationen über diesen Sport versorgen.

Der HSV Red Bull Salzburg ist bemüht, das Interesse der Bevölkerung am Fallschirmspringen zu verstärken und für mehr Nachwuchs in diesen traditionsreichen Sport zu sorgen. Das ist ein erklärtes Ziel des Veranstalters des Weltcupbewerbs in Thalgau.

Beim HSV Red Bull, sich hauptsächlich auf das Zielspringen spezialisiert hat, aber auch andere Disziplinen der des Fallschirmsports betreibt, ist stolz darauf eine Sportart auszuüben, zu betreiben, bei der nach dem Laufbewerb „Wien Marathon“ die meisten Nationen bei einer heimischen Sportveranstaltung am Start zu haben. Als besonderes Highlight für die Besucher werden die Athleten in diesem Jahr erstmals aus Helikoptern springen und nicht aus Flugzeugen.

Der HSV Red Bull wird unter anderem mit den sehr erfolgreichen Paraskiathleten aus dem aktuellen Jahr 2014 Sebastian Graser (Junioren Weltmeister), Magdalena Schwertl (Weltcupsiegerin) und Anton Gruber (Weltcupgesamtsieger) an den Start gehen. ■

<http://hsv-redbull.at>

Wir sehen Ihre Zukunft



Aviation Academy Austria



Sie auch?

www.aviationacademy.at

Premium partner of



www.girls-in-aviation.com



Grund zum Feiern:
25 Jahre Rotax 912

FLY-IN IN WELS

Aus Anlass des 25 Jahres-Jubiläum des Rotax 912-Flugmotors und der Produktion des insgesamt 50.000. 4-Takt-Flugmotors gab es einen groß angelegten Fly-In-Event im oberösterreichischen Gunskirchen.

Im Beisein von OÖ-Landtagspräsident Viktor Sigl rollte am Donnerstag, 5. Juni 2014, der 150.000ste Flugmotor des österreichischen Motorenherstellers BRP im Werk in Gunskirchen vom Band. Dabei handelte es sich um ein Rotax-Modell 912 iS „Sport“, die jüngste Unternehmens-Innovation des für Leicht- und Ultraleichtflugzeuge.

Der erst kürzlich präsentierte Motor trägt den Beinamen „Sport“, dabei es handelt sich um eine Weiterentwicklung des im März 2012 eingeführten 912 iS mit elektronischer Benzineinspritzung. Die Sportvariante beheben mehr Drehmoment als der 912 iS und die Leistung stieg von 69 auf 72 kW. Die TBO von 2.000 Stunden bleibt unverändert.

„Äußerlich unterscheiden sich die beiden Motoren kaum. Die Motorsteuergeräte sind mit einer aktualisierten Software ausgestattet. Ein Flugzeug mit dem 912 iS Sport hebt früher ab, steigt besser und verbraucht weniger Kraftstoff im Vergleich zu den anderen 912er-Motoren“, beschreibt Rotax-Manager Stefan Munder.

Zum zweiten Rotax Fly-In reisten 160 Pilotinnen und Piloten aus 20 Nationen an, die meisten davon

aus Großbritannien, Deutschland und Österreich. BRP-Powertrain freute sich aber auch über Teilnehmer von weiter her, etwa aus Taiwan, Brasilien oder Südafrika. Über 70 Leicht- und Ultraleichtflugzeuge starteten und landeten am ersten Juni-Wochenende am Flugplatz Weiße Möwe Wels (LOWL).

Mit besonderen Awards wurden der älteste und jüngste Pilot, jener mit den meisten Flugstunden und der Teilnehmer mit der weitesten Anreise ausgezeichnet. Abheben und genießen lautete das generelle Motto bei Testflügen von mit Rotax 912 iS Sport motorisierten Leicht- und Ultraleichtflugzeugen.

Auch am Boden bei Fahrten mit dem Can-Am Spyder Roadster auf einem Parcours am Flugplatz konnten sich die Gäste von der Leistung eines Rotax-Motors überzeugen. „Unsere Idee war es, die Enthusiasten aus der Flugsportszene mit den Spyder-Fahrern aus ganz Europa zusammenzubringen und damit eine Begegnung völlig unterschiedlicher Erlebniswelten zu ermöglichen, die beide auf Rotax-Motoren in ihren Maschinen vertrauen. Der positive Geist und die Freude waren überall zu spüren“, so Thomas Uhr, Geschäftsführer BRP-Powertrain der es sich nicht nehmen ließ, die Spyder-Lenker auf den Großglockner zu begleiten und auch den neuen Flugmotor auszuprobieren.

Die Teilnehmer des Rotax Fly-In und der Spyder Großglockner Challenge nutzten auch die Gelegenheit, bei einer Führung durch das Unternehmen mitzuerleben, wo und wie Rotax-Motoren entwickelt und produziert werden. ■



Fly-In: Über 70 Flugzeuge kamen nach Wels



**UL
LSA**



**BREEZER
Aircraft**

- robust
- alltagstauglich
- fehlerverzeihend

**26. JULI:
FLY-IN
in Mauterndorf
und St. Johann i.T.**





Fly-in: Oldtimer nach der Sternflug-Landung (L.).
Alt, aber gut: PA 12, Baujahr 1944

STERNFLUG NACH GRAZ

Anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums des Flughafens Graz ließ der ÖAeC-Landesverband eine alte Fliegertradition aufleben und lud die internationale Fliegercommunity zu einem Sternflug nach Graz ein.

Sternflüge, früher fixer Bestandteil des Fluggeschehens, sind selten geworden. Grund genug für den steirischen Landesverband des Aero-Clubs aus Anlass der 100-Jahr-Feierlichkeiten des Flughafens Graz für den 21. Juni zu einem „Fly-in“ aus allen Himmelsrichtungen einzuladen.

Der Landessektionsleiter Motorflug Michael Haidvogel und der LV-Präsident Michael Gaisbacher organisierten diesen Flieger-Event.

Geladen waren Oldtimer mit Baujahr 1974 und älter. Die Teilnehmer genossen nicht nur die Befreiung von Lande- und Parkgebühr seitens des Flughafens Graz, sondern auch einen Grillabend vor der malerischen Kulisse des Luftfahrtmuseums, das an diesem Tag sein 50-jähriges Bestehen feierte.

Der Einladung Gaisbachers folgten acht Besatzungen mit unterschiedlichsten Flugzeugen. Darunter Juwelen wie die französische „Gardan GY 80“ mit Seriennummer 1 von Gerhard Stappen, ein leichtes einmotoriges viersitziges Reiseflugzeug, entwickelt vom Franzosen Yves Gardan und pro-

duziert vom französischen Hersteller Sud-Aviation, später Socata. Ein Gustostück war auch die Piper PA 12 von Christof Fischer mit dem Baujahr 1946.

Gemeinsam mit Flughafendirektor Gerhard Widmann wurde Andi Baumann mit seiner Piper L4 mit dem Baujahr 1944 für die Anreise mit dem ältesten Flugzeug ausgezeichnet. „Aviator“ Christoph Barszczewski wurde für die weiteste Anreise geehrt, war er doch am Morgen des Tages noch beim Wasserflug in Polen gewesen.

Die Piloten und ihre Begleiter zeigten, dass sie nicht nur in der Luft ausdauernd sind, die Feier dauerte bis in die späte Nacht. Einig waren sich dann alle, dass die Tradition der Sportflüge von und nach Graz der österreichischen Motorflug-Community eindeutig wieder vermehrt durchgeführt werden müssen. ■

DIE FLY-IN-TEILNEHMER UND IHRE FLUGZEUGE

Wolfgang Oppelmayr	OE-DEC, Cessna 210, Baujahr 1964
Anton Wildberger	OE-APE, PA 18 150, Baujahr 1961
Michael Haidvogel	S5-DDS, Citabria, Baujahr 1974
Andreas Baumann	OM-M038, Piper L4, Baujahr 1944
Gerhard Stappen	D-EGGN, Gardan GY 80, Baujahr 1963
Silvia Kurzmann	D-ECJV, C 172, Baujahr 1971
Christoph Barszczewski	OE-AON, Citabria, Baujahr 1974
Christof Fischer	OE-AAA, Piper Pa12 Cub Super Cruiser, Baujahr 1946



Sternflug-Teilnehmer: Ehrungen für Alter und Distanz Foto: Anton Wildberger

ÖSTERREICHISCHES LUFTFAHRTMUSEUM

Im Herbst gründeten Wilhelm König und Josef Gaisbacher den Verein „Österreichisches Luftfahrtmuseum“ (ÖLM) mit dem Zweck, Flugzeuge aller Art und aus allen Epochen der Fliegerei – unter besonderer Berücksichtigung der österreichischen Luftfahrt – zu sammeln und sie der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Im ÖLM können alle Ausstellungstücke aus nächster Nähe „hautnah“ betrachtet werden.

Das Museum besitzt inzwischen eine Vielzahl unterschiedlichster Exponate, darunter zwei Hubschrauber, 13 Düsenflugzeuge und zahlreiche Propeller- und Segelflugzeuge, einen elektromechanischen Flugsimulator, Triebwerke, Uniformen und auch Flugzeugmodelle, die sich größtenteils in der Museums-halle befinden. Einige Exponate sind im Freien ausgestellt.

Vordringlichstes Ziel des Museumsvereins ist der Bau einer zweiten Halle, um in Zukunft alle Exponate geschützt unterbringen zu können.

EXPONATE

Jets

Atlas/Aermacchi MB-326M „Impala“ (ex National Test Pilot School, USA)
 PZL TS-11 „Iskra“ (ex Polnische Luftwaffe)
 Saab J 29 „Fliegende Tonne“ (ex Bundesheer)
 Saab J 32 „Lansen“ (ex Schwedische Luftwaffe)
 Saab Sk35C „Draken“ (ex Schwedische Luftwaffe)
 Saab J 35 OE „Draken“ (ex Bundesheer)
 Saab J 37 „Viggen“ (ex Schwedische Luftwaffe)
 Dassault Mirage III S (ex Schweizer Luftwaffe)
 De Havilland DH 112 „Venom“ (ex Schweizer Luftwaffe)
 De Havilland DH 115 „Vampire“ (in Restaurierung, ex Bundesheer)
 Hawker Hunter F 58 (ex Schweizer Luftwaffe)
 Mikoyan Gurevich MiG-15/Lim-2 „Fagot“ (ex Polnische Luftwaffe)
 Mikoyan Gurevich MiG-21 „Fishbed“ (ex Ungarische Luftwaffe)

Hubschrauber

Agusta Bell AB-204 B (ex Bundesheer)
 Bell 47/Bell H13H (ex Bundesheer)

Tragschrauber

TSF 02 Hersteller Otto Frank (Eigenbau)
 Rotary Air Force 2000

Segelflugzeuge u. a.

Musger Mg 19c
 Schulgleiter SG-38
 Scheibe L-Spatz 55

Propellermaschinen

Transall C-160 (ex. Deutsche Luftwaffe)
 Antonov An-2 „Colt“ (ex Polnische Luftwaffe)
 Cessna 150
 Cessna L-19 Bird Dog (ex Bundesheer)
 Easy
 Jakovlev Jak 11 (ex Bundesheer)
 Luscombe 8 Silvaire
 Piper PA-18 Cup (in Restaurierung)
 Texan (in Restaurierung)
 Krähe V
 Meteor FL 55 B Serie 2



Organisator und Gastgeber: LV-Präsident Michael Gaisbacher und Flughafen-Direktor Gerhard Widmann Foto: Anton Wildberger



Grazer Luftfahrtmuseum: Dicht gedrängte Exponate in der Halle. Gestrippte Antonov; Riesenvogel Transall 160 (v. o.)

DER HANS, DER KANN'S

Hinter vielen spektakulären Luftsportveranstaltungen in der Steiermark steht seit Jahren eine Person, die unauffällig die Fäden zieht. Ohne sich ins Rampenlicht zu drängen, ist Johann Sieber zum erfolgreichen Organisator von Flugshows und Wettbewerben geworden.

Jüngster Coup des 62-jährigen Flugsportbegeisterten aus Allerheiligen-Mürzhofen nahe Kapfenberg ist die bevorstehende Weltmeisterschaft für Elektro-Modellflugzeuge in den Klassen F5B und F5D. „Das ist in dieser Größenordnung in Österreich eine Premiere“, freut sich Sieber. Austragungsort ist der Flugplatz Lanzen-Turnau: „Der ist besonders gut geeignet, weil man große Flächen für die Bewerbe und entsprechende Sicherheitszonen benötigt.“

Es sind 78 Piloten für diese Weltmeisterschaft gemeldet, die von 300 Helfern begleitet werden. Dazu kommen noch 50 bis 60 Helfer aus der Region. „Dabei habe ich eine Truppe gefunden, den SV Dynamix, deren Mitglieder nicht nur Helferdienste leisten, sondern als Showgruppe auch am Abend nach der Flugshow im Programm auftreten.“

Die Veranstaltung wirkt sich auch auf den Fremdenverkehr in der Tourismusregion Hochsteiermark aus. Durch die Teilnehmer und Organisatoren werden rund 4.500 zusätzliche Übernachtungen den Tourismus weiter beleben. Und für die Flugshow „modelpower“ nach dem Ende der Weltmeisterschaft am 30. August werden viele Tausend Zuseher erwartet.



Johann Sieber:
Garant für tolle
Flugshows

Begonnen hat alles, während der damals studierende Sieber Mitte der 70er-Jahre als Helfer bei einer Flugshow eingeteilt war: „Da habe ich mir gedacht, irgendwann veranstalte ich so etwas selbst.“ Und er begann, viele Flugshows und -veranstaltungen zu besuchen und die Abläufe zu beobachten.

Der zündende Funke war dann in der zweiten Hälfte der 90er-Jahre die Frage von Bekannten, ob er beim traditionellen Jahrmarkt in Allerheiligen nicht etwas mit „Fliegerei“ auf die Beine stellen könnte. 1997 gab es dann bei der Veranstaltung daraufhin einen Hubschrauber-Landeplatz, von dem Helikopter mit Fallschirmspringern starteten, auch das Bundesheer war vertreten.

1998 folgte die erste Mini-Flugshow mit einem motorisierten Flugdrachen und 1999 waren dann schon sieben Flugzeuge beteiligt.

„Und es ist weiter gewachsen“, erinnert sich Sieber. Bekannte Piloten wie Herbert Schmaderer mit seiner Bucker und der Kunstflugstaatsmeister Walter Mika mit einer Pitts zeigten ihre Künste, die Gebirgspiloten um Martin Skacil nahmen teil.

Die Flying Bulls waren ebenfalls präsent. Und neben den tollkühnen Männern in ihren fliegenden Kisten lockten Ferrari-Präsentationen auch nicht flugaffine Gäste an. Zu den prominenten Besuchern zählte auch Karl Habsburg mit seiner Cessna L-19A, die in den 1960er-Jahren noch beim Bundesheer im Einsatz war.

2002 war mit 6.000 Besuchern und 30 teilnehmenden Flugzeugen das Allerheiligen-Areal an der Kapazitätsgrenze: „Wir haben schon nicht mehr gewusst, wo wir die Maschinen parken sollen.“

Nach einer Nachdenkpause und Wetterproblemen fand die nächste Flugshow 2006 erstmals am Flugplatz Kapfenberg statt. Hannes Arch flog er-

SV Dynamix:
Helfer am Boden
und Showtruppe
am Abend





AirChallenge Kapfenberg: Nostalgie und Top-Speed als Publikumsmagneten

neut eine tolle Vorführung, wurde im gleichen Jahr European Aerobatic Champion im Freestyle und daraufhin ins Red-Bull-Racingteam berufen.

2010 organisierte Sieber die Modell-Motorkunstflug-EM in Kapfenberg. 10.000 Besucher erlebten neben den Modellen auch Vorführungen von Großflugzeugen wie dem Cobra-Hubschrauber und Kunstflug mit Patrick Strasser.

Als bisheriges Meisterstück war Sieber für die Organisation der „Air Challenge“ im Herbst 2013 in Kapfenberg verantwortlich, in der zwei Jahre Vorbereitung steckten. Es war neben der „Airpower“ Österreichs zweitgrößte Flugshow. Zahlreiche Spitzenpiloten beeindruckten die rund 15.000 Besucher mit ihren teilweise atemberaubenden Manövern. Anlass war das 50-jährige Bestehen des Flugplatzes. „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. 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. Freundschaftliche Beziehungen zu Spitzenpiloten wie Hannes Arch und „Blacky“ Schwarz sowie ein guter Draht in die Red-Bull-Zentrale erwiesen sich bei allen Veranstaltungen Siebers als durchaus hilfreich.

1972 hat Sieber „neben dem Studium“ den Segelflugschein gemacht und war zehn Jahre lang aktiv. Dann gründete er

einen eigenen Modellflugklub (Modellflug-Gruppe Allerheiligen/Mürzhofen), der inzwischen 60 Mitglieder umfasst und einen eigenen Modellflugplatz betreibt.

Selbst hat er sieben Modellhubschrauber gebaut, maßstab- und originalgetreue Abbilder von Helikoptern, die auch beim Bundesheer im Dienst stehen und standen. 25 Flächenflugzeuge sind ebenfalls in seiner Sammlung im Keller seines Hauses, darunter ein Fieseler Storch mit einer Spannweite von drei Metern.

Zwischenzeitliche Angebote, doch das Motorfliegen in Kapfenberg zu lernen und auch PPL-Pilot zu werden, lehnte Sieber aus Zeitgründen ab. „Ich war ja bei Böhler im Verkauf und Vertrieb von Flugzeugturbinenteilen und auch viel weltweit dienstlich unterwegs.“ Nach 30 Jahren ist er inzwischen im beruflichen Ruhestand,

geblieben ist aber eine Konsulententätigkeit bei Böhler.

2010 wurde Sieber – „für mich völlig überraschend und unangekündigt“ – zum Landessektionsleiter Modellflug im Landesverband Steiermark des Österreichischen Aero-Clubs. Und ein Jahr danach übernahm er von Gerti Gaisbacher auch das Organisationsreferat des Landesverbandes.

Dass die anstehende Modellflug-Weltmeisterschaft nicht die letzte Veranstaltung ist, die der „Hans“, wie ihn alle in seiner näheren Umgebung nennen, organisiert, steht fest. „Ich habe einige Angebote, größere und noch spektakulärere Flugshows zu organisieren“, schmunzelt er, ohne Details nennen zu wollen. Sie könnten jedenfalls auch außerhalb der Steiermark stattfinden. ■



Flugshow: Nachdem Allerheiligen zu klein wurde, ging es nach Kapfenberg



Potenzielle Sieger:
Bernhard Schatz,
Christian Schnepf-
leitner, Martin
Berner, Kurt
Planitzer (v. l. n. r.)

STEIGFLUG MIT 100 M/SEC

Die weltbesten Elektroflug-Piloten der Welt fliegen von 23. bis 29. August in Turnau/Lanzen in der Hochsteiermark um den Weltmeister-Titel in den Klassen F5B und F5D.

Für die Weltmeisterschaft für Elektro-Modellflugzeuge in den Klassen F5B und F5D haben sich 78 Piloten angemeldet. Am Wochenende vor der Weltmeisterschaft findet in denselben Klassen wie bei der WM quasi zum Aufwärmen der internationale „Turnau Cup“ statt. Gleichzeitig mit dessen Siegerehrung wird am 23. August die Weltmeisterschaft eröffnet, die dann von 25. bis 29. August läuft.

Antonov II:
Rundflüge für
die Besucher



Für Action und Spannung ist bei den beiden Wettbewerben auf jeden Fall gesorgt. Beim sogenannten F5D-Bewerb, dem Elektro-Pylonracing, handelt es sich um ein Geschwindigkeitsrennen. Drei Flugzeuge fliegen gleichzeitig auf einem 400 m langen Dreieckskurs zehn Runden pro Lauf, dabei beträgt die Spitzengeschwindigkeit bis zu 350 km/h.

Im Bewerb F5B, dem Elektro-Segelflug, starten Maschinen mit Motorantrieb und müssen dann ab einer definierten Höhe mit ausgeschaltetem Motor einen 200 Sekunden langen Streckenflug und einen 600 Sekunden langen Thermikflug durchführen, der mit einer zeit- und punktgenauen Landung abgeschlossen werden muss. Dabei werden Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h erreicht. Die rund 1,5 kg leichten Flugzeuge, mit denen bei der Weltmeisterschaft geflogen wird, kosten übrigens bis zu 4.000 € pro Modell.

Die verfügbare Leistung der Flugzeuge liegt je nach Bewerb bei bis zu 1,75 kW pro Minute. Die Steigfähigkeit der kleinen Flitzer beträgt beachtliche 70 und 100 m/sec.

Eingebauten Sensoren gewährleisten die Kontrolle der Flugrouten.



Flugshow „modelpower“: Attraktives Programm zum WM-Ende

Auf dem Flugplatz werden wie bei Autorennen eigene Boxen aufgebaut, in denen die Wettkämpfer ihre Flugboliden parken und aufladen können.

In den beiden in Lanzen-Turnau auszutragenden Wettkampfklassen F5B und F5D konnten die österreichischen Piloten seit der ersten Weltmeisterschaft im Jahr 1986 schon Dutzende Siegerplätze erreichen.

Auch heuer rechnen sich die Nationalteams gute Chancen aus. In der F5D-Klasse (Geschwindigkeitsrennen um einen 400-Meter-Dreieckskurs) gehen Christian Schnepfleitner, Martin Berner und Kurt Planitzer von der Union Eisenerz an den Start, Teamchef Niederhofer ist ebenfalls aus Eisenerz. In der F5B-Klasse (Strecken- und Thermikflug) startet Karl Waser von der Akaflieg Graz, der 2008 in Kiew in dieser Klasse schon einmal Weltmeister war.

Am 30. August findet dann die „modelpower“ statt, eine große Kombinationsflugshow von Vorführungen von Modellflugzeugen und großen, manntragenden Maschinen (www.modelpower.at). Es wird auch eine kleine Modellflug-Messe mit zehn Ausstellern geben.

„Die Stiftung ‚Wings for Life‘ ist nun auch an Bord“, freut sich Johannes Sieber. Sie wurde vom zweifachen Motocross-Weltmeister Heinz Kinigadner und Red-Bull-Gründer Dietrich Mateschitz ins Leben gerufen, um die Rückenmarksforschung voranzutreiben und die Situation von Querschnittgelähmten zu verbessern.

Bei der „modelpower“ wird es ein spektakuläres Programm mit den Stars der Modellflugszene wie Markus Rummer, Alexander Balzer oder dem Team Horizon geben. Die „Flying Bulls“ mit einigen ihrer einzigartigen Flugzeuge und Hubschrauber haben sich ebenfalls angekündigt: Zu sehen sind etwa eine Sukhoj SU-29 und eine Bell 47.

Im Tragschrauberbereich locken die „Girls4fly“, Österreichs erste Gyro-Pilotinnen, und die Tragschrauberformation „Rotorwings“. Herbert Weirather hat sein Kommen mit einer pfeilschnellen Extra 330 zugesagt.

Rundflüge mit dem Oldtimer Antonov-AN2 stehen ebenso auf dem Programm. Den Abschluss bildet eine einzigartige Nachtflugshow mit 3-D-Akrobatik und Modellhubschraubern, deren Abschluss ein spektakuläres Feuerwerk sein wird. ■

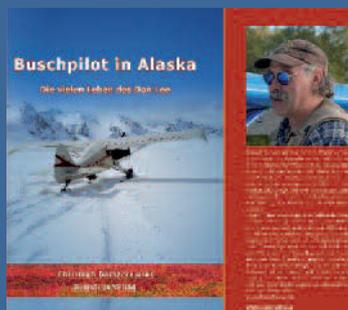
EINLADUNG

HÖRBUCH-PREMIERE „BUSCHPILOTEN“

Der bekannte Pilot und Autor von Flugbüchern, Chris Barszczewski präsentiert die besten Erzählungen aus seinen Werken nun auch als Hörbuch-Edition.

Buckelwale an der Küste Mosambiks zählen? Ersatzteile und Post an eingeschneite Lodges in den Talkeetna Mountains in Alaska liefern? Der Alltag von Buschpiloten ist alles andere als alltäglich!

Viele solcher Geschichten über Buschpiloten fanden ihren Platz in den bisherigen Büchern des Piloten und Autors Chris Barszczewski.



Keine Zeit zum Lesen?

Dann wird Sie die nächste Premiere des Autors im Herbst freuen: Sein erstes Hörbuch „Buschpiloten – Traumberuf Buschpilot in Afrika und Buschpilot in Alaska“ beinhaltet di-

verse Geschichten aus dem Leben der österreichischen Buschpiloten Peter und Hannelore Ragg und eines der bekanntesten Buschpiloten in Alaska Donald Robert Lee. Einen besonderen Touch und Wärme bekommen die Erzählungen durch die Stimme des Schauspielers Peter Uray, bekannt durch die Fernsehserie „Kaisermühlen Blues“ und zahlreiche Engagements am Volkstheater Wien, Theater Baden, Graz, Klagenfurt und anderen Spielstätten.

Im Multimediaprogramm: Lesung aus dem Hörbuch durch Peter Uray, der ebenso den Autor interviewen und ihm einige, inzwischen glücklicherweise verjährte Geschichten aus seinem Pilotenleben auf anderen Kontinenten erstmals entlocken wird. Für Livemusik wird gesorgt und um das Bild abzurunden und die Phantasie des Besuchers anzuregen, werden außergewöhnliche Fotos und spannende Videoclips gezeigt.

Bitte merken Sie sich schon jetzt die Termine vor:

Premiere in Graz:

Oktober 2014, 19:30 Uhr,

Buchhandlung Moser, Am Eisernen Tor 1, 8010 Graz

Premiere in Wien:

9. Oktober 2014,

Ort und Uhrzeit werden noch bekanntgegeben

Anfragen: pilot@aviator.at



LUFTRAUMSTRUKTUR NEU!?

Stellungnahme der Frau Bundesminister für Verkehr.

Ist das tatsächlich die Meinung von Frau Bures, oder wessen Meinung sonst?

Der ÖAeC erhielt von unserer Verkehrsministerin eine Antwort auf den offenen Brief, die wir der Allgemeinheit nicht vorenthalten wollen:

*Sehr geehrter Herr Präsident!
Sehr geehrter Herr Generalsekretär !*

Ich danke für Ihren „Offenen Brief“ vom 23. April 2014 und darf Ihnen wie folgt antworten:

Die Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission – auch bekannt als SERA – stellt eine der größten Veränderungen in der Regelung der zivilen Luftfahrt der letzten Jahre dar. Aus diesem Grund bemühte sich das bmvit schon weit vor In-Kraft-Treten der o.g. Verordnung im April 2012 um eine größtmögliche Versammlung von Kompetenzen, um eine nachhaltige Umsetzung zu garantieren. In diesem Sinn wurde auch die Airspace Task Force (ATF) unter Beteiligung des Österreichischen Aero Clubs am 12.6.2012 gebildet, welche unter Einbeziehung aller relevanten Organisationen eine Umstrukturierung des Österreichischen Luftraums mit dem Ziel der Umsetzung der SERA erarbeiten sollte.

Die allgemein wünschenswerte Vereinfachung der Luftraumstrukturen, welche schon auf Grund der Topographie Österreichs keine leichte Aufgabenstellung ist, stand dabei oftmals im Widerspruch zur größtmöglichen Berücksichtigung der Bedürfnisse der allgemeinen Luftfahrt.

Die Beibehaltung des hohen Sicherheitsniveaus der Luftfahrt in Österreich im Zuge der Umsetzung der SERA und der regelkonformen Integration der Luftverkehrsregeln war und ist oberste Zielsetzung des bmvit. Diese wurde auch durch die von der ATF geforderten und vom bmvit im Januar 2014 erlassenen Weisung zur Einführung von Zonen mit Transponderverpflichtung (TMZ) nicht abgeändert.

Der vorliegende Verordnungsentwurf berücksichtigt zu großen Teilen das Ergebnis der ATF als auch den von Ihnen am 15. April 2014 eingebrachten Gestaltungsvorschlag.

Die Gestaltung der Lufträume wurde so angelegt, dass die Bedürfnisse aller Teilnehmer der zivilen als auch militärischen Luftfahrt einerseits, als auch ökologische Gesichtspunkte – wie die Vermeidung von Lärm und Schadstoffen – andererseits im bestmöglichen und sichersten Verhältnis zueinander gesetzt werden konnten. Trotz schwieriger topographischer Verhältnisse und daraus resultierenden Eigenheiten einiger An-/Abflugverfahren können wir Ihnen versichern, dass den gesetzlichen Vorgaben maximal entsprochen wurde.

Die von Ihnen erwähnten sinkenden Verkehrszahlen sind gesamt-verkehrspolitisch zu betrachten, jedoch muss bei der Strukturierung von Lufträumen zum gesicherten und ordentlichen Ablauf des Flugverkehrs auf langfristige Tendenzen bedacht genommen werden. Die in der Praxis geübte Abtretung nicht benötigten Luftraumes (Temporary Reserved Areas) kann als praktikables Instrumentarium zur flexiblen Nutzung von Lufträumen gesehen werden.

Die mit der LVR-2010 erfolgreich eingeführte Transponderverpflichtung wurde nunmehr auf Hub- und Tragschrauber erweitert. Durch diese weitere markante Steigerung des Sicherheitsniveaus konnte auf die generelle Verpflichtung Instrumentenflugverkehr ausschließlich in TMZs zu führen verzichtet werden. Es darf darauf hingewiesen werden, dass eine Einführung einer TMZ nur im Bereich des Ost- bzw. Westanfluges zum Flughafen Innsbruck vorgesehen ist.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit der vorliegenden Novelle der LVR den Wünschen des Österreichischen Aero Clubs weitgehend entsprochen werden konnte und gleichzeitig das hohe Sicherheitsniveau in der Österreichischen Luftfahrt gesichert werden kann.

*Mit freundlichen Grüßen
Doris Bures*

EINGEGANGEN
20. Mai 2014

bm vti
BUNDES BÜROS
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und Technologie

GZ: BMVIT-800 106/001-800 FBM2014
DVF:000175

Herrn
Präsident
Michael Feing
Generalsekretär
Manfred Kunschitz
Österreichischer Aero Club
Blattgasse 5
1030 Wien

Wien, am 16. Mai 2014

Sehr geehrter Herr Präsident!
Sehr geehrter Herr Generalsekretär!

Ich danke für Ihren „Offenen Brief“ vom 23. April 2014 und darf Ihnen wie folgt antworten:

Die Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 623/2012 der Kommission - auch bekannt als SERA - stellt eine der größten Veränderungen in der Regelung der zivilen Luftfahrt der letzten Jahre dar. Aus diesem Grund bemühte sich das bmvt schon weit vor In-Kraft-Treten der o.g. Verordnung im April 2012 um eine größtmögliche Versammlung von Kompetenzen, um eine nachhaltige Umsetzung zu garantieren. In diesem Sinn wurde auch die Airspace Task Force (ATF) unter Beteiligung des Österreichischen Aero Clubs am 12.6.2012 gebildet, welche unter Einbeziehung aller relevanten Organisationen eine Umstrukturierung des österreichischen Luftraumes mit dem Ziel der Umsetzung der SERA erarbeiten sollte.

Die allgemein wünschenswerte Vereinfachung der Luftraumstrukturen, welche schon auf Grund der Topographie Österreichs keine leichte Aufgabenstellung ist, stand dabei oftmals im Widerspruch zur größtmöglichen Berücksichtigung der Bedürfnisse der allgemeinen Luftfahrt.

Die Beibehaltung des hohen Sicherheitsniveaus der Luftfahrt im Zuge der Umsetzung der SERA und der regelkonformen Integration der Luftverkehrsregeln war und ist oberste Zielsetzung des bmvt. Diese wurde auch durch die von der ATF geforderten und vom bmvt im Januar 2014 erlassenen Weisung zur Einführung von Zonen mit Transponderverpflichtung (TMZ) nicht abgeändert.

Der vorliegende Verordnungsentwurf berücksichtigt zu großen Teilen das Ergebnis der ATF als auch den von Ihnen am 15. April 2014 eingebrachten Gestaltungsvorschlag.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie • Radetzkystraße 3, A-1030 Wien • www.bmvit.gov.at
Telefon: +43 / (0)1 711 62-65 8000 • Telefax: +43 / (0)1 711 62-65 8025 • e-mail: doris.bures@bmvit.gov.at

bm vti

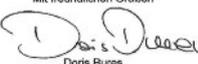
Die Gestaltung der Lufträume wurde so angelegt, dass die Bedürfnisse aller Teilnehmer der zivilen als auch militärischen Luftfahrt einerseits, als auch ökologische Gesichtspunkte - wie die Vermeidung von Lärm und Schadstoffen - andererseits im bestmöglichen und sichersten Verhältnis zueinander gesetzt werden konnten. Trotz schwieriger topographischer Verhältnisse und daraus resultierenden Eigenheiten einiger An-/Abflugverfahren können wir Ihnen versichern, dass den gesetzlichen Vorgaben maximal entsprochen wurde.

Die von Ihnen erwähnten sinkenden Verkehrszahlen sind gesamt-verkehrspolitisch zu betrachten, jedoch muss bei der Strukturierung von Lufträumen zum gesicherten und ordentlichen Ablauf des Flugverkehrs auf langfristige Tendenzen bedacht genommen werden. Die in der Praxis gelobte Abtretung nicht benötigten Luftraumes (Temporary Reserved Areas) kann als praktikables Instrumentarium zur flexiblen Nutzung von Lufträumen gesehen werden.

Die mit der LVR-2010 erfolgreich eingeführte Transponderverpflichtung wurde nunmehr auf Hub- und Tragschrauber erweitert. Durch diese weitere markante Steigerung des Sicherheitsniveaus konnte auf die generelle Verpflichtung Instrumentenflugverkehr ausschließlich in TMZs zu führen verzichtet werden. Es darf darauf hingewiesen werden, dass eine Einführung einer TMZ nur im Bereich des Ost- bzw. Westanfluges zum Flughafen Innsbruck vorgesehen ist.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit der vorliegenden Novelle der LVR den Wünschen des Österreichischen Aero Clubs weitgehend entsprochen werden konnte und gleichzeitig das hohe Sicherheitsniveau in der österreichischen Luftfahrt gesichert werden kann.

Mit freundlichen Grüßen


Doris Bures

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie • Radetzkystraße 3, A-1030 Wien • www.bmvit.gov.at
Telefon: +43 / (0)1 711 62-65 8000 • Telefax: +43 / (0)1 711 62-65 8025 • e-mail: doris.bures@bmvit.gov.at

2

Zur allgemeinen Information sind von Seiten des ÖAeC einige Erläuterungen zu den im Antwortschreiben getätigten Aussagen notwendig.

Es stellt sich die Frage, warum „eine größtmögliche Versammlung von Kompetenzen“ stattfand, wenn letztendlich die fachliche Meinung und vor allem die Bedürfnisse „eines kompetenten Partners“ mit fragwürdigen Argumenten einfach unberücksichtigt bleiben?

Die erwähnte „Beibehaltung“ des Sicherheitsniveaus würde bedeuten, dass die Luftraumstruktur „so bleibt wie sie heute ist“! Der Letztentwurf des bmvt spiegelt, im Gegensatz zum Vorschlag des ÖAeC, jedoch massive Ausweitungen freigabepflichtiger Lufträume wider, was sich mit vorgenannter Aussage nicht vereinbaren lässt.

Die Aussage, dass „zu großen Teilen“ eine Berücksichtigung des vom ÖAeC eingebrachten Gestaltungsvorschlags erfolgte, ist schlichtweg falsch!

Ein von uns angestellter Vergleich bringt für den Flugsport negative Abweichungen in zumindest „20“ Punkten!

WIR VERMUTEN, DASS DER LETZTENTWURF DES BMVIT FERTIG WAR, BEVOR UNSERE KARTE IM BMVIT ANKAM – UND DANACH AM ENTWURF DES BMVIT „NICHTS“ MEHR VERÄNDERT WURDE!

Dass bei der Gestaltung der Lufträume „den gesetzlichen Vorgaben maximal entsprochen wurde“, mag stimmen, wenn man unter maximal versteht, dass die Verkehrsluftfahrt maximale Bevorzugung erhält und alles Andere Nachrang hat – im § 2 LFG 157 idgF steht jedoch, dass die Benützung des Luftraumes im Fluge frei ist, soweit sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt.

Im LFG ist aber über eine Bevorzugung der Verkehrsluftfahrt nichts zu finden!

„Langfristige Tendenzen“ berücksichtigend, müsste zumindest KLAGENFURT und LINZ jeglicher „permanent freigabepflichtige Luftraum“ gestrichen werden!

Sogar Austro Control spricht in Pressekonferenzen von im Sturzflug befindlichen Verkehrszahlen. Durch größere freigabepflichtige Lufträume wird das niemals gebremst werden können! Die zurzeit vorliegenden „langfristigen Konzepte“ erscheinen nur mehr als „krampfhaftes Festhalten“ an veralteten Mustern, die keineswegs mehr up to date und schon gar nicht zukunftsorientiert sind.

Die in der Praxis geübte Abtretung von Lufträumen ist ein praktikables Instrumentarium. Jedoch müsste im Fall von kaum benutzten Regionalflughäfen, Luftraum temporär von der allgemeinen Luftfahrt an die Verkehrsluftfahrt abgetreten werden und nicht umgekehrt!

Die Taktik, den Verzicht der Einführung flächendeckender TMZ als „großen Gewinn“ zu verkaufen, ist eine Zumutung. Zuerst ein Horrorszenario an die Wand malen und danach die noch immer verbleibende massive Verschlechterung als grandiosen Wurf darzustellen, schlägt dem Fass den Boden aus.

Zur Aussage, dass „zusammenfassend gesagt werden kann, mit der Novelle wurde den Wünschen des ÖAeC weitgehend entsprochen“, verschlägt es uns die Sprache.

Einerseits sind es nicht unsere „Wünsche“, sondern die „Bedürfnisse“ der Sportluftfahrt um überhaupt sicher und sinnvoll fliegen zu können und andererseits wurde unseren Vorschlägen – wie eingangs bereits klargestellt – keineswegs weitgehend entsprochen.

Würden wir in unserem Fachgebiet so agieren, wären wir definitiv rücktrittsreif!

Wir – der Flugsport in Österreich – erwarten in rascher anzusetzenden Verhandlungen dringend vorzunehmende Korrekturen der derzeit seitens des bmvt vorliegenden Luftraumvorschläge.

Unsere einflussreichen Dachverbände UNION, ASVÖ und ASKÖ sowie die Verbandslosen können sonst nicht tatenlos bleiben.

ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB



TIROLER SCHIRMHERREN

Aus einer luftigen Geschäftsidee einiger Paragleiter-Piloten vor einem Vierteljahrhundert wurde einer der weltweit erfolgreichsten und größten Paragleiter-Produzenten – der Schirmhersteller „Nova“ aus Tirol.



Perfektionisten: Neuer Schirm-Chefkonstrukteur Philipp Medicus (l.) und Geschäftsführer Wolfi Lechner in der Zentrale in Terfens

Es klingt wie die bekannte Geschichte von großen Computerherstellern und es war auch ähnlich: Aus einer handgestrickten Produktion im Wohnzimmer wächst eine Weltmarke.

Aus Geldmangel konnte sich der begeisterte Paragleit-Pilot Hannes Papesh keinen Schirm leisten, so entwarf und nähte er einen auf Mutters Nähmaschine selbst. Für eine mögliche breitere Vermarktung sprach er Fliegerfreund Wolfgang Lechner an, der bei einem großen Nahrungsmittelkonzern arbeitete. Gemeinsam mit dem ebenfalls dort werkenden Hermann Habe gründete man Nova. „Es war die Geschichte eines unverhofften Erfolgs“, blicken die Gründer heute zurück: „Wir glaubten an ein Potenzial von vielleicht 100 bis 200 Schirmen pro Jahr.“ Als Büro dient Lechners Wohnung, als Lager sein Keller. Die ersten Schnittschablonen werden immerhin auf einem Uni-Compu-

ter in Innsbruck gezeichnet und ausgedruckt.

Der erste Schirm namens CXC – pinkfarben mit gelben Seitenteilen – ist ein Hochleistungsgerät und erregt bei den im gleichen Jahr erstmals stattfindenden Weltmeisterschaften im Gleitschirmfliegen in Kössen Aufmerksamkeit.

Schon im nächsten Jahr läuft der Verkauf so gut, dass man eine eigene Fertigung benötigt.

Nach einiger Suche findet man im südungarischen Pecs eine frühere Ballonfabrik, die nun seit 1990 für Nova produziert und in deren Mehrheitsbesitz ist. Dort ist im Laufe der Jahre eine topmoderne Schneiderei und Näherei entstanden, in der rund 90 Mitarbeiter an der Herstellung der Nova-Schirme arbeiten. Man kann beispielsweise verschiedene Nahtbilder programmieren, die Maschine näht dann automatisch, die millimeterge-

Über Wald und Flur: Rund 100.000 Sportler frönen in Europa diesem Luftsport

nauen Schneidemaschinen arbeiten computergesteuert.

Rund 200.000 m² Stoff unterschiedlicher Güte werden pro Jahr zurechtgeschnitten und vernäht. „Es gibt immer neue Materialien auf dem Markt und wir sind ständig am Testen, welches Material für uns in irgendeiner Form interessant ist“, sagt Nova-Geschäftsführer Lechner. Kriterien für Schirmmaterial sind neben der Festigkeit auch die Lebensdauer und etwa die Sonnenempfindlichkeit.

Insgesamt gibt es rund 70 Schirmhersteller weltweit, von denen die Mehrzahl jedoch in Europa angesiedelt ist. Gemeinsam mit den Herstellern Ozon und Advance zählt Nova heute zu den drei größten Produzenten am Weltmarkt. „Wer gerade der größte ist, ändert sich immer wieder“, erklärt Wolfgang Lechner: „Derzeit liegt unsere Produktion bei rund 3.000 Schirmen pro Jahr.“ Insgesamt hat man bei Nova bisher rund 55.000 Schirme verkauft, die Preise für neue Nova-Schirme liegen zwischen 2.000 und 4.000 Euro.

In Europa liegt der Hauptabsatzmarkt für Paragleiter, in der EU sind insgesamt rund 100.000 Piloten aktiv. In Deutschland gibt es rund 27.000 Paragleitpiloten, in Österreich etwa 4.600.

Eher gering verbreitet ist diese Sportart mit unter 5.000 Piloten in den USA, in ganz Lateinamerika finden sich nur rund 8.000 und in Asien etwa 14.000.

Die Hauptmärkte von Nova sind Deutschland, die Schweiz, Frankreich und Österreich. Die Tiroler sind aber auch fernab der Heimat aktiv: „In Japan beispielsweise haben wir einen sehr guten Vertriebspartner, der selbst zwölf Flugschulen dort betreibt.“ Der Hauptsitz von Nova ist nach wie vor in Tirol, vor wenigen Jahren übersiedelte man von Innsbruck ins rund 25 km entfernte Terfens.

Die Geschichte von Nova ist von Innovationen geprägt: In den 90er-Jahren gelangen Nova serienweise erfolgreiche



Nova-Modell „Phantom“: In der Seegrube bei Innsbruck in den 90er-Jahren

Schirme. 1991 stellt Urs Haari mit dem „Phantom“ einen 200-km-Weiten-Weltrekord auf. Es folgen der „Phönix“ und mit dem „Sphinx“ der erste Schirm mit Diagonalrippen. Mit ihm holt Walter Holz Müller den Weltcup-Sieg.

1995 gewinnen die Piloten, die im Weltcup den neuen „Xenon“ fliegen, doppelt so viele Punkte als alle anderen Teilnehmer. Der ebenfalls in diesem Jahr vorgestellte „Philou“ wird für lange Zeit der meistbenutzte Schulschirm. 1996 bringt der neue „Xyon“ eine Leistungssteigerung und fliegt der Konkurrenz davon.

1997 hat Nova eine komplette Produktpalette vom sicheren Anfängerschirm „Philou“ über den ausgewogenen „Axon“ bis zum Hochleistungsgerät „Xyon“. Eine Umfrage unter Piloten ergibt, dass sich die meisten Piloten über gemütliche und problemfreie Flüge freuen, ohne dabei die ultimative Leistung zu fordern – Resultat daraus ist der „X-Act“.

In diesem Jahr baut Nova 50 Prototypen. Hannes Papesh setzt als erster Gleitschirmkonstrukteur professionelle Simu-

lationssoftware (CFD) ein und kann „virtuelle Schirme in einem virtuellen Luftraum“ am Bildschirm fliegen lassen. Die daraus entstehenden Schablonen gehen via Internet nach Ungarn und binnen einer Woche entsteht ein neuer Prototyp.

Im Jahr 2000 verwendet Nova erstmals unummantelte Kevlar-Leinen, 2001 beschließt man, sich auf Serienschirme zu konzentrieren. 2002 ist ein schwarzes Jahr: bei den „Karbon“-Schirmen treten nach längerem Gebrauch Probleme auf, deren Ursache sich erst nach langem Suchen beim Tuchlieferanten orten lässt. Nova muss 65 Schirme komplett austauschen und viele reparieren.

Parallel entsteht eine neue Produktfamilie mit „Artax“, „Aeron“ und „Radon“. Es gibt auch einen neuen Tandemschirm und den Motorschirm „Rotor“. Mit dem Aeron erzielt der Ungar Szilard Forgo einen neuen Zielflugrekord von 278 km. Erstmals wird übrigens ein Online-Contest für Streckenflieger ausgeschrieben.

2006 gelingt mit dem „Rookie“, einem Schirm mit höchsten Sicherheitsreserven bei guter Leistung, ein toller Wurf. 2.500 Piloten entscheiden sich binnen zweier Jahre für das Modell.

2007 folgt der „Mentor“, der sich als eigene Klasse etabliert und mit dem unzählige Spitzenplätze bei nationalen und internationalen Wettbewerben geflogen werden.

Weiterentwicklung: rund 15 Jahre liegen zwischen den modernsten Schirmen links und ihren Vorgängern





15m Segelflughänger
€ 459,-
 18m Segelflughänger
€ 489,-
 zzgl. Versandkosten



CAPA

Top Allwetter-Schutzhülle
 für ihren Segelflughänger.

Weitere Informationen unter:
www.capa-shop.de



Neuer „Ion 3“: Spaßgerät und Streckenflug-Maschine

Im 20. Jahr des Bestehens wird der 2009er-Rookie dank weiter verbesserten CFD-Know-hows noch einmal überarbeitet und kommt als „Ion“ neu auf den Markt. 2010 übersiedelt man von Innsbruck nach Terfens. Der Mentor wird durch den Mentor 2 ersetzt, der sich zum Verkaufsschlager entwickelt, es herrscht „Mentormania“ (Lechner). 2011 kommt der „Ibex 2“ heraus, der Tandemschirm Jamboo wird durch den Bion ersetzt. 2012 gewinnt Hans Tockner alle Klassen der österreichischen Streckenflugmeisterschaft mit seinem Mentor 2 vor allen Hochleistungsschirmen.

Als große Innovation, an der man zehn Jahre gearbeitet hat, stellt Nova mit „SuSi“ (Super Simple) eine neue Gleitschirmgeneration vor. Super Simple beschreibt dabei sowohl den Aufbau des Schirms als auch seine Flugeigenschaften. Der SuSi ist der Schirm mit der größten passiven Sicherheit, den Nova je entwickelt hat. Durch die einfache Konstruktion werden außerdem ein geringes Gewicht und ein relativ günstiger Preis erzielt.

Der „Mentor 3“, 2013 auf den Markt gebracht, erzielt als konsequente Weiterentwicklung des erfolgreichen Vorgängers den bisher größten Leistungssprung zwischen zwei Nova-Modellgenerationen aufgrund zahlreicher Optimierungsmaßnahmen. Hans Tockner gewinnt erneut alle Klassen mit dem Mentor 3 und schafft außerdem ein FAI-Dreieck über 263 km – neuer Weltrekord. Mit dem Mentor 3 light kommt im Herbst ein Leichtschirm für Hike- & Fly-Freunde auf den Markt.

Das Jubiläumsjahr 2014 beginnt mit einem Paukenschlag, Mitgründer Hannes Papesh zieht sich nach 25 Jahren aus dem operativen Teil zurück, bleibt aber Teilhaber. Die Position des Chefkonstruktors übernimmt Philipp „Pipo“ Medicus, der schon den neuen „Ion 3“ komplett entwickelte. „Der neue Ion ist Spaß-Flieger, Kurbelwunder, Streckenmaschine, Lehrmeister und softer Akrobat in einem. Mehr Gleitschirm geht nicht“, kommt Lechner aus dem Schwärmen nicht heraus.

Wie leistungsfähig neue Schirme sind, zeigen spannende Rekordflüge: Zu Pfingsten 2014 fliegt Bernhard Peßl mit einem Mentor 3 ein 300-km-FAI-Dreieck.

Die technische Entwicklung der Schirme in den letzten Jahrzehnten zeigt sich auch an den Gleitzahlen. War das Verhältnis zu Beginn noch bei 1 : 3 bis 3,5, erreicht man heute bereits 1 : 9,5.

Wie weit sich das noch verbessern lässt, will Lechner nicht voraussagen: „Ein bisschen was ist sicher noch drin.“ Bei den letzten Schirmgenerationen habe man den Wert jeweils um 0,5 steigern können.

„Die Gleitzahl ist eine Sache, eine andere ist die Geschwindigkeit. Heute kann man mit Hochleistungsschirmen 65 bis 70 km/h schnell fliegen und mit Intermediates auch schon rund 55 km/h.“ (Lechner). Nachsatz: „Es geht auf jeden Fall noch flott weiter.“ ■



Deine **Spezialisten**

für

Gleitschirm

und

Motorschirm

> Individuelle Reisen - flexibel & persönlich

> Verkauf, Service und Reparaturen
Fresh Breeze und NOVA

> **NEU! Schulung Motorschirm und Trike!**



AM STOCKERL GELANDET

Bei der Segelflug-Weltmeisterschaft in Räyskälä, Finnland, vom 22.6.–5.7.2014 konnten Guido Achleitner und Michael Rass auf dem dritten Platz landen.

Ab dem dritten Wertungstag setzten sich die beiden Wettkampf-Piloten auf dem Podestplatz fest und verteidigten ihren Medaillenrang souverän. Nach insgesamt sieben Wertungstagen stand dann fest, dass der Österreichische Aero-Club mit Rass und Achleitner nun bereits sechs aktive Piloten mit internationalen Meisterehren aufweist. Die beiden sind fliegerisch in St. Johann in Tirol zu Hause, Achleitner ist Salzburger aus Zell, Rass ein gebürtiger Tiroler.

Silber im hochkarätig besetzten Bewerb belegten die Lokalfavoriten Lehto Antti und Luukkanen Nikke aus Finnland. Gold holten sich die Briten Steve und

Howard Jones, wobei Steve bereits Welt- und Europameister in Einsitzerklassen war. Dies belegt die hochwertige Besetzung der noch jungen FAI-Klasse.

Die anderen Österreicher belegten in der Clubklasse die Plätze 24 mit Mario Schupfer und 37 mit Herbert Ziegerhofer (beide aus der Steiermark), in der Standardklasse Platz 29 mit Reinhard Haggenmüller aus Tirol.

Am 26.7. starten die Weltmeisterschaften in der 15 Meter-, 18 Meter- und Offenen Klasse im polnischen Leszno. Speziell Wolfgang Janowitsch hat sich für den Bewerb viel vorgenommen, war er doch 2003 in der polnischen Flugsportmetropole



Segelflug-WM 2014 in Finnland: Guido Achleitner (l.) und Michael Rass erringen die Bronze-Medaille

Weltmeister in der 18 Meter-Klasse geworden. Diesmal startet er in der 15 Meter-Klasse. Daneben sind Michael Rass und Peter Hartmann heiße Anwärter auf Edelmetall in der 18 Meter-Klasse. In der Offenen Klasse bietet Österreich ein Vater-Sohn-Gespann auf: hier vertreten Josef und Sebastian Eder den ÖAeC. ■

NEU

EXCALIBUR CITY FLUGPLATZ

neben dem Hotel Savannah

Ein neues Ziel für Euren Ausflug
Flugplatz in der Excalibur City

N 48°45' 42"
E 016°03' 19"

Excalibur the friendly airport

Alles zu Fuß erreichbar! Hotel Savannah 4* - 50m
Shopping Centrum und Vergnügungspark Excalibur City - 200 m

Sommer Aktionen

20.7. 9-16 Uhr
Helikopter-Rundflüge

6.-7.9. 9-16 Uhr
TANDEM FALLSCHIRMSPRINGEN

aus dem Pink Skyvan

www.fallschirmspringen.at

MERLIN'S KINDERWELT

www.merlinskinderwelt.com www.excaliburcity.com

SIEG AUF ALLEN LINIEN!

Sowohl bei der Paraski-Weltcupserie als auch bei der Paraski-Weltmeisterschaft räumte das österreichische Nationalteam Goldmedaillen im großen Stil ab – eine neue Rekordleistung.

Punktgenau:
Paraski-Gesamtweltcup-
sieger Toni Gruber



Siegerlächeln: Magda Schwertl, Toni Gruber, Sebastian Graser und Manuel Sulzbacher (v. L.)

In der Wintersaison 2013/2014 wurde erstmals die neu ins Leben gerufene Paraski-Weltcupserie ausgetragen. St. Johann-Alpendorf (A), Cerny Dul (CZ), Kobla (SLO) sowie Unterammergau (D) wurden als Austragungsorte auserkoren.

Nachdem aufgrund der schlechten Schneelage in einigen Teilen Europas ans Skifahren nicht zu denken war, mussten die Wettbewerbe in Tschechien und Slowenien abgesagt werden. Umso motivierter ging das österreichische Nationalteam bei den Bewerben in St. Johann-Alpendorf und beim Finale in Unterammergau (D) in die Wettkämpfe und überzeugte mit fantastischen Leistungen: Unter acht teilnehmenden Nationen gelang es dem Team Austria, alle Klassen für sich zu entscheiden. „Das ist ein unglaublicher und kaum zu wiederholender Erfolg!“, freut sich ein stolzer Toni Gruber, der selbst Gesamtweltcup Sieger wurde. Magdalena Schwertl (HSV Red Bull Salzburg) entschied die Damenklasse für sich und ist damit Gesamtweltcup Siegerin.

Auch Sebastian Graser (HSV Red Bull Salzburg) belegte in der Juniorenwertung den ersten Platz. Die begehrte Nationenwertung ging ebenfalls nach Österreich. Das Team Austria setzte sich zusammen aus dem Tiroler Karl Kreuzer, Toni Gruber, Bernhard Nagele (Aqua Life Graz) sowie Gernot Alic vom HSFC Freistadt. Es gelang ihnen, die Teams aus Deutschland und Slowenien auf die weiteren Podestplätze zu verweisen.

Auch am Siegerpodest der Masterklasse war Österreich bestens vertreten: Es gewann Karl Kreuzer vor dem Schweizer Thomas Sauerer und dem Kärntner Valentin Huhs – ein Sieg auf allen Linien!

Tolle Erfolge gab es auch bei der Paraski-Weltmeisterschaft: Das Team startete im März optimistisch die von Petra Huber vom Österreichischen Aero-Club organisierte Reise nach Tanay (Russland-Sibirien).



Mit an Bord waren Magdalena Schwertl, Heinz Empl, Karl Kreuzer, Gernot Alic, Bernhard Nagele, Sebastian Graser, Michael Löberbauer sowie Toni Gruber. Nach kurzer Akklimatisationszeit und Eingewöhnung in das sibirische Leben fanden sich die Wettkämpfer dann in einem sehr gut organisierten Wettbewerb wieder.

Beim Skirennen (ausgeflaggt vom Thalgauer Florian Schwertl) konnten sich die österreichischen Athleten hervorragende Ausgangspositionen vor dem entscheidenden Zielspringen sichern: Magdalena Schwertl (Damen), Sebastian Graser (Junioren) und Toni Gruber (Herren) setzten sich auf die ersten Plätze und gingen erwartungsvoll Richtung Flugzeug. Auch das Team Austria war toll unterwegs und lag nach dem Skirennen auf Platz 3 hinter den Teams aus Deutschland und Russland.

Zahlreiche Wettkämpfer wurden dann bei äußerst schwierigen Bedingungen beim Fallschirmzielspringen förmlich „vom Winde verweht“ und nach zwei Runden musste das Zielspringen wegen der immer schlechter werdenden Verhältnisse abgebrochen werden.

Die österreichischen Athleten gaben ihr Bestes und konnten am Ende dann noch hervorragende Ergebnisse mit nach Hause nehmen: Sebastian Graser entschied die Juniorenwertung für sich und kehrte mit einer Goldmedaille im Gepäck als Juniorenweltmeister heim.

Auch die Masterwertung blieb in österreichischer Hand. Der neue Masterweltmeister heißt Karl Kreuzer, er siegte vor seinen Kollegen Gernot Alic und Bernhard Nagele. In der Nationenwertung landete das Team Austria auf dem undankbaren 4. Rang. ■

Auch am Ski siegreich (L.): Gernot Alic, Bernhard Nagele, Karl Kreuzer, Toni Gruber und Sprungcoach Thomas Reisenbichler (v. L.); **Paraski-Team (r.):** Bernhard Nagele, Karl Kreuzer, Toni Gruber (kniend), Gernot Alic (v. L.)



TrixyEye of professionals

Specially designed for:

- Aerial photography
- Media broadcasting
- Police air support
- Traffic observation
- Border control
- Coast guarding
- Search & rescue
- Pipe line surveillance

Equipped with:

- Camera fixture
- Aramid reinforced cabin
- Double electrical system
- Double fuel system
- Anti-explosion fuel tanks

Including full warranty for 2 years or 500 hours!

www.trixyaviation.com





Kunstflug: SZD-59 „Acro“ in Aktion (L.). Schwierige Übung: Vier Motorsegler unterschiedlicher Bauart und Motorisierung bei Starkwind in einer Formation

FLOTTES FLIEGEN

Am 28. und 29. Juni fand heuer das schon traditionelle Flugplatzfest am Airfield Spitzerberg statt. Bei strahlendem Wetter konnten die zahlreichen Besucher nicht nur ein attraktives Flugprogramm erleben, sondern auch selbst in die Luft gehen.



Flugnostalgie: Bücker 131-Jungmann in roter und in blauer Lackierung in Doppeldeckerformation

„Wir wollten heuer keine große Airshow mit teuren Stars veranstalten, sondern einfach ein fröhliches und spannendes Fliegerfest für die Bevölkerung aus der Umgebung bieten“, erklärte Wolfgang Oppelmayer. Geboten wurden Segel- und Motor-kunstflug, Formationsflug und Oldtimervorführungen.

Eine Segelkunstflug-Vorführung mit einer SZD 58 eröffnete das nachmittägliche Flugprogramm am Samstag und Pilot Hans Bauer zauberte Figuren in den Himmel. Darauf folgte ein Paarflug einer Grob 109 und einer Katana.

Zwei auch am Boden viel bestaunte blitzblanke Bücker 131-Jungmann in roter und in blauer Lackierung zeigten dann eine Doppeldeckerformation. Und während eine der beiden Traditionsmaschinen nach der gemeinsamen Vorführung zur Landung ansetzte, zeigte die andere, die OE-AKD, die Kunstflugfähigkeiten einer Bücker.

Vier Motorsegler unterschiedlicher Bauart und Motorisierung bei starkem Wind in einer Formation nebeneinander zu halten, erfordert schon viel Fingerspitzengefühl, doch Otmar Kaufmann, Christian Schimmer, Ferdinand von Plettenberg und Franz Stockinger schafften es und dank der humorvoll-informativen Durchsagen des Platzsprechers Rudi Wenighofer wurde den Zusehern dieses kleine Kunststück auch bewusst.

Spitzerberg-Chef Wolfgang Oppelmayer gab dann mit (s)einer Cessna 210 Gas und zeigte bei einigen schnellen und tiefen Überflügen, was in der schon Jahrzehnte alten, aber bestens gepflegten Maschine steckt.

Zum Abschluss demonstrierte nochmals Hans Bauer seine Fertigkeiten im Segelkunstflug, diesmal mit einer ASK 21.



Kraftpaket: Kunstflugmaschine Pitts

JUBILÄUM IN STOCKERAU

Zeitgleich mit dem Spitzerberg gab es am letzten Juniwochenende auch ein groß angelegtes Flugplatzfest in Stockerau aus Anlass des 65-Jahre-Jubiläums. Die zahlreichen Besucher erlebten an der Zufahrtsstraße aufgestellte Flugzeuge hautnah zum Angreifen und konnten auch eine große Flotte an Modellflugzeugen unterschiedlichster Bauart bewundern – vom Segler bis zum Jet. Samstagabend begann nach einer Feierstunde ein (Modell-)Flugprogramm, das in einer spektakulären Lichtershow mit Feuerwerk endete. „Das 10. Flugplatzfest der Neuzeit ist gelaufen, es war ein toller Event mit vielen Highlights! Interessante Flugmodelle mit Österreichs Spitzenpiloten an der Steuerung, ein – so wie es aussieht – gelungener Weltrekordversuch sowie sehenswerte Flieger im static display, tolle Vorführungen unserer Flieger, eine gelungene Feierstunde, viele Besucher und bis auf ein paar ungewollte Modell-Landungen ein vorfallfreier Ablauf“, resümierte Veranstaltungsleiter Hannes Bartosch.



Abwechslungsreich: Groß und Klein am Boden und in der Luft



Interessiert: Besucher im Fachgespräch

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

ATO FLUGBETRIEB
WATSCHINGER



www.watschinger.at | fly@watschinger.at | +43 / 22 52 / 7 72 16





Segler Caproni Calif: Einer der wenigen Side-by-side-Doppelsitzer

Im Showteil: Alte Maschinen



Es war dem Veranstalter wichtig, möglichst viele der Gäste zum Fliegen zu motivieren. Die Besucher nutzten dann auch die vielfältigen Möglichkeiten, selbst in die Luft zu kommen und flogen mit den Gyrocoptern, mit Flächenflugzeugen und in Segelflugzeugen mit. Auch der Pilot eines motorisierten Trikes fand mutige Mitflieger und die schon traditionell anwesende Antonov II hob immer wieder ab, um Interessierten Flugnostalgie erleben zu lassen.

Nicht nur in der Luft, auch am Boden konnten zahlreiche Schmuckstücke besichtigt werden. Beispielweise der elegante rot-weiße Segelflug-Doppelsitzer Caproni Calif – eines der seltenen Modelle, bei dem die Piloten nebeneinander sitzen.

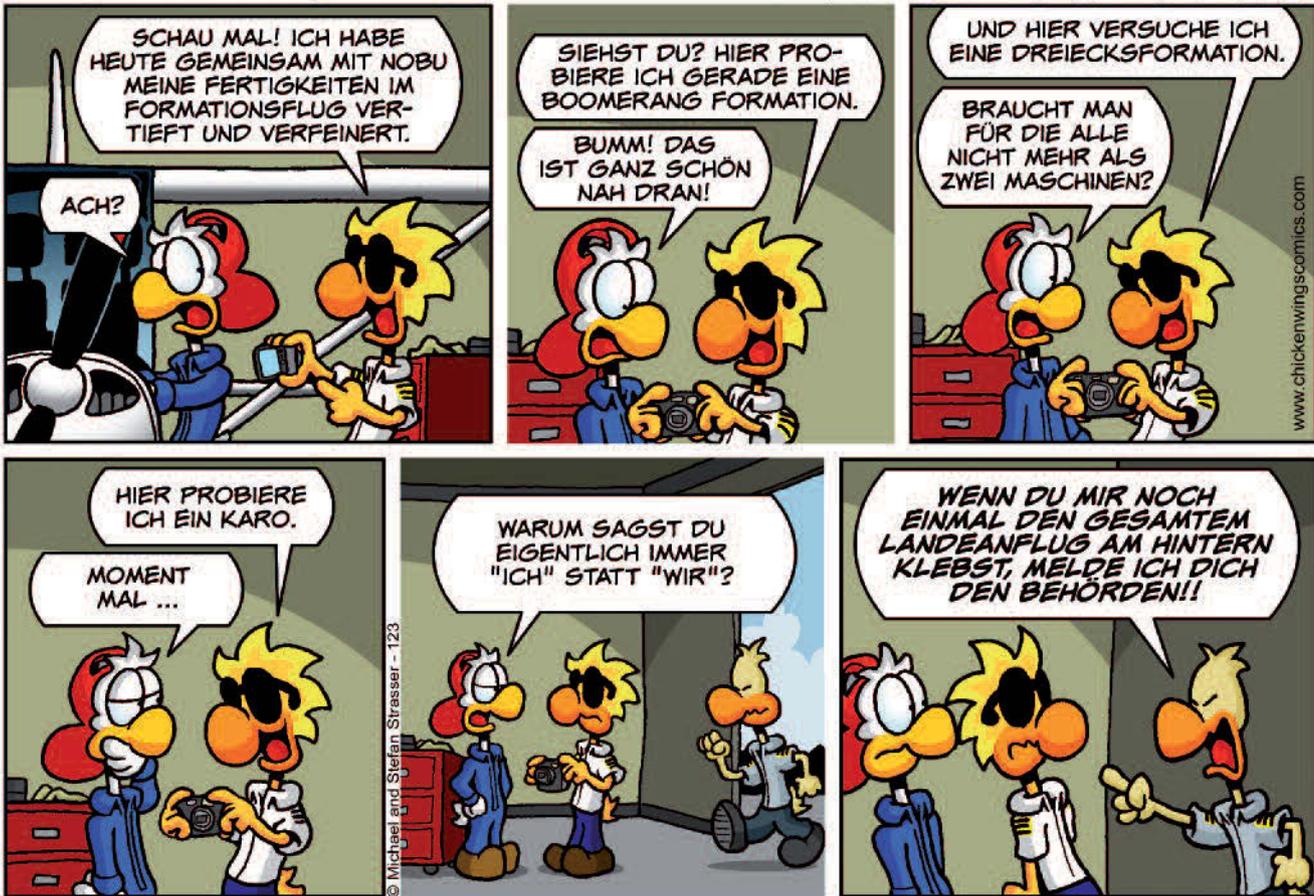
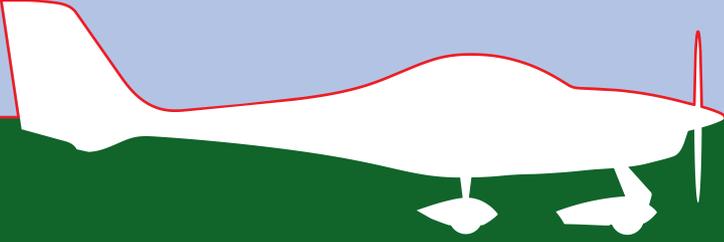
Der Eintritt war gratis, allerdings bat man die Besucher um Spenden. Wie Platzsprecher Rudi Wenhofner auch erklärte, wurden vom Spitzerberg auch schon weite Segelflüge unternommen. Der längste davon – über 1.000 km – stammt von Wolfgang Oppelmayer, der seit rund neun Jahren nun die Geschicke des vom Österreichischen Aero-Club betriebenen Flugsportzentrums leitet. Der Betreibervertrag läuft noch bis Ende 2015. ■



Zum Mitfliegen: Luftiges Abenteuer

Bücker am Boden: Edle Geräte





einfach. besser. fliegen.

Ab sofort geben wir auf alle AQUILA-Neuflugzeuge eine **Garantie** von 2 Jahren oder 500 Flugstunden.



AQUILA Aviation
OT Schönhagen, Flugplatz
14959 Trebbin
Deutschland

Tel.: +49 (0) 33731-707-0
Fax: +49 (0) 33731-707-11

kontakt@aquila-aviation.de
www.aquila-aviation.de



Kristallklare Verständigung?

Intercom-Anlagen sind häufig ignorierte Details im Cockpit, die kaum Beachtung finden, obwohl deren Funktionen nicht minder wichtig sind. Grund genug, einmal ein Auge darauf zu werfen..

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

Kaum jemand interessiert sich wirklich für Intercom-Anlagen, diese kleinen unscheinbaren Baugruppen im Cockpit. Doch genau diese kleinen Büchsen sind für eine funktionierende Kommunikation im Luftfahrzeug verantwortlich sind. Das beste Funkgerät der Welt wird unbrauchbar, wenn eben die Intercom-Anlage, meist kurz ICS (Inter-Communication System) genannt, nicht ordnungsgemäß funktioniert.

Grundsätzlich ist das ICS für die Kommunikation innerhalb der Crew verantwortlich, wobei in Kleinflugzeugen natürlich auch die Passagiere mit einbezogen werden. Bei komplexeren Cockpit-Installationen sind diese Anlagen für das Handling aller Audioquellen verantwortlich. Verfügt das Luftfahrzeug zum Beispiel über eine übliche IFR-Ausstattung, so werden hier die Audiosignale zumeist zweier Funkgeräte, zweier NAV-Empfänger aber auch das ADF, das DME und die Marker gemanagt.

Bei missionsorientierten Luftfahrzeugen kann dieser Aufgabenbereich auch sehr große Ausmaße annehmen. So verfügt ein Hubschrauber im „Search and Rescue“-Einsatz (SAR) neben den normalen Flugfunk- und Navigationsgeräten über zahllose taktische Funkanlagen, wie ein „Health Radio“ für medizinische Kommunikation, diverse Bündelfunkleinrichtungen wie z. B. eine TETRA-Anlage

(Terrestrial Trunked Radio, vormals Trans European Trunked Radio), mitunter auch Maritime FM-Funkanlagen für Einsätze über Wasser und vieles mehr. Damit aber noch nicht genug, Audiosignale von verschiedensten anderen sicherheitsrelevanten Systemen, wie einem Fault Warning Computer, dem ACAS (Airborne Collision Avoidance System) oder dem TAWS (Terrain Awareness and Warning System) sind von der ICS-Anlage ebenfalls zu mischen, gegebenenfalls zu verstärken und zu verteilen. Von militärischen Systemen, welche noch dazu vor Gefahrenpotentialen durch feindliches Radar oder anfliegenden Raketen warnen können, möchte ich hier gar nicht erst sprechen.

Um alle diese Aufgaben mit der entsprechenden Sprachqualität bewältigen zu können, geht der Trend heute klarerweise zu digitalen Intercom-Anlagen. Dabei werden nicht mehr analoge Tonsignale miteinander vermischt und analog verarbeitet, sondern die Audiosignale der verschiedensten Quellen, dies beinhaltet auch die Mikrofoninputs der Crew, werden digitalisiert und von einem leistungsfähigen DSP (Digital Signal Processor) weiterverarbeitet, um schließlich wieder in analoge Signale umgewandelt und ausgegeben zu werden.

Ein Schlagwort, welches immer häufiger zu lesen ist, heißt „3D-Audio“. Hierbei soll eine Audioquelle so wiedergegeben werden, dass diese vom Piloten räumlich zugeordnet werden kann. So soll zum Beispiel der Pilot eines Businessjets die Warnung „Right Engine Fire“ auch rechts hinten hören und intuitiv wahrnehmen. Dadurch sollen erforderliche Aktionen, wie in diesem Fallbeispiel das Löschen



Moderne Intercoms: Garmin GTN 650 und PS Engineering PAR100EX Audio und Radio Management



und Abstellen des Triebwerkes sicherer gemacht werden, da nun eine räumliche Zuordnung leichter möglich ist und Unfälle durch Löschen und Abstellen des nicht betroffenen Triebwerkes verhindert werden können. Bei sehr komplexen militärischen ICS ist das heute schon Realität, ein Kampfpilot kann zum Beispiel die Warnung von einer sich nähernden Rakete räumlich der Anflugrichtung zuordnen und entsprechende Ausweichmanöver intuitiv einleiten.

Mit einigen physischen Einschränkungen, ist dies Großteils auch mit normalen Stereoheadsets möglich (de-facto sind alle heute gängigen Headsets Stereoheadsets, auch wenn sie nicht als solche verkabelt sind). Die limitierende Größe ist vorerst noch die verfügbare Prozessorleistung und die komplexe Software, welche ja luftfahrtspezifisch zugelassen werden muss (D0178 mindestens Level D).

Die Schnittstelle für uns Piloten und Pilotinnen mit dem ICS ist das sogenannte Audio Panel. Das beginnt beim einfachen Bedienteil mit zwei Lautstärkereglern, geht über das DZUS-Panel mit seinen unzähligen Drehreglern bis hin zum integrierten Audio Managementsystem mit Touchscreen. Auch hier zeichnet sich ein klarer Trend ab: immer häufiger werden Radio-Management und Audio-Management miteinander kombiniert. Die neuen Garmin Bestseller GTN650 und GTN750 kombinieren nicht nur ein Multifunktions-Display mit einem Funkgerät und einem NAV-Receiver, sondern diese Geräte haben auch bereits ein komplexes ICS mit



Becker: Digitales Intercom DVCS6100 (o.), ATR833 von f.u.n.k.e Avionics (r.)

umfangreichen Audio-management-Funktionen integriert.

Aber nicht nur bei den hoch komplexen

Anlagen ist dieser Integrationstrend zu erkennen, sondern auch bei Funkgeräten für die leichte Luftfahrt, wie zum Beispiel das Becker AR6201 oder das Funkwerk ATR833 haben Vox-gesteuerte Intercomanlagen integriert.

Wichtig zu wissen ist auch, wie eine Intercom-Anlage eingerichtet ist, denn solche Anlagen müssen unter anderem auch auf die verwendeten Mikrofone abgestimmt werden. Grundsätzlich unterscheidet man zwischen sogenannten „Carbon Level“-Mikrofonen und dynamischen Mikrofonen. Die meisten heute üblichen Headsets verwenden sogenannte „Amplified Carbon Level“-Mikrofone, welche in-

tern dynamische Mikrofone verbaut haben, die elektronisch verstärkt werden und nach außen hin elektrisch hochohmigen Carbon Level-Mikrofonen entsprechen. Solche Mikrofone werden auch häufig als „Standard Mikrofone“ bezeichnet.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang zu wissen, dass man in der Regel ein ICS, welches auf Standard/Carbon Level-Mikrofone abgestimmt ist, nicht mit dynamischen Mikrofonen verwenden kann. Dies gilt natürlich auch vice versa. Bei Intercom-Anlagen, welche in Umgebungen mit hohem Lärmpegel funktionieren sollen (z. B. im offenem UL, ein Bergretter am Bergeseil unter dem Hubschrauber, ...), ist es mitunter ratsam, dynamischen Mikrofonen und entsprechenden Abstimmungen den Vorzug zu geben, da diese unter solchen Umständen meist bes-

ser funktionieren und es hier nicht zum Übersteuern des Mikrofonen kommt. Wie auch immer ein solches Intercom und das dazugehörige Human-Machine-Interface aussieht, für uns Flieger ist es essentiell, dass wir uns mit den Funktionen der Intercom-Anlage auseinandersetzen, denn je vielseitiger die Möglichkeiten und der Integrationsgrad werden, desto einfacher werden auch Fehlbedienungen. Hierbei sollten wir uns auch vor Augen führen, dass eine solche Fehlbedienung mitunter auch den Verlust der Kommunikation mit ATC zur Folge haben kann und gerade ein solches Hoppala erhebliche Sicherheitsrisiken birgt. ■



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

8,33kHz/25kHz



ATR833

Mode A/C/S + ADS-B



TRT800H

ADS-B/FLARM®/Mode S



TM250

*Funkwerk Avionics
ist jetzt
f.u.n.k.e. AVIONICS!*

f.u.n.k.e.
AVIONICS GMBH

f.u.n.k.e. AVIONICS GmbH

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

Phone: +49 8241 80066-0
Fax: +49 8241 80066-99
info@funkeavionics.de
www.funkeavionics.de



Alpe-Adria-Cup: An sechs Tagen konnte gestartet werden

Schon bei der Eröffnungsfeier am Freitag konnte der Kärntner Landesverbandspräsident des ÖAeC und Wettbewerbsleiter Martin Huber den anwesenden Piloten Hoffnung auf fliegbares Wetter in den ersten Tagen des Wettbewerbs machen. Gesagt, getan erging Samstag der Ruf an alle Piloten: Startaufstellung!

Meteorologe Gerhard Hohenwarter, von allen alten Hasen des AAC „Quaxi“ genannt, gab für diesen und auch die folgenden Tage die richtige Einschätzung des Wetters ab: Ein Genua-Tief hatte gegen die anstehende Nordwest- oder Ostströmung keine Chance, über die

TROCKEN AM BODEN, FEUCHT IN DER HÖHE

In der bereits 22. Auflage fand heuer der Klassiker „Alpe-Adria-Cup“ statt. Von 14. bis 21. Juni trugen 29 Piloten aus drei Nationen an insgesamt sechs Wertungstagen in zwei Klassen den traditionsreichen Bewerb in Feldkirchen/Kärnten aus.

TEXT: HOLGER FUHR

das Teilnehmerfeld – aufgeteilt in einer 104er- und eine Offene Klasse – zu legen. Der Wettbewerbsraum ergab sich somit im Bereich Kärnten und Osttirol mit gelegentlichen Ausflügen in die äußersten Zipfel der Steiermark.

Wertungstag 1 hatte im Ergebnis der 104er-Klasse gleich eine Überraschung zu bieten: Der 18-jährige Thomas Leitgeb, im väterlichen Discus bT im ersten Bewerb seines Lebens unterwegs, erlog den Tagessieg! AAC-Urgestein Friedrich Hofinger folgte auf Platz 2.

Die folgenden Tage, das Feld war stets auf AATs in mehr oder weniger großer Ausprägung gut unterwegs, gelang es Fritz Hofinger, die Führung zu übernehmen. Gefolgt von Florian Forcher und David Richter-Trummer waren die vorderen Ränge fest in heimischer Hand.

Die Offene Klasse hatte, am ersten und dritten Wertungstag mit der gleichen Aufgabe auf Strecke geschickt, naturgemäß die höheren Schnittgeschwindigkeiten. Die Taktik spielte hier aber bei allen Piloten die gleiche wichtige Rolle wie bei den Piloten der „kleinen“ Klasse: Die Wendepunkte sind bei einer AAT mit Zylindern eines vorher bestimmten Radius versehen. Den kann man nur ankratzen, aber auch durchfliegen. Da die Aufgabe eine

südlichen Alpen zu kriechen. Damit konnte sich bodennah trockene Luft etablieren. Erkauft wurde dies aber mit einer hoch aufliegenden Feuchtschicht, die immer wieder im Tagesgang für Abschattungen oder Schauer sorgte.

Sogenannte „Assigned Area Tasks“ (AATs) waren das geeignete Mittel von Task-Setter Martin Huber, in die prognostizierten Wetterfenster eine Aufgabe für



Weite Flüge:
Wetterfenster
erlaubten Flüge
bis zu 450 km

Zeitvorgabe umfasst, wird es mit dem Wettergeschehen dann spannend. Macht das Wetter schnell „dicht“, überzieht man eventuell in der Zeit, oder aber das Wetter hält und man verschenkt Kilometer.

In der Offenen Klasse setzte sich mit Sven Kolb aus Vorarlberg ebenfalls ein Österreicher an die Spitze, das Spitzentrio war mit dem folgenden Joachim Kraus aus Deutschland und Guido Halter aus der Schweiz international besetzt.

Am Dienstag verdarb dann eine massive Abschattung den Tag, trotz Startaufstellung musste die Wettbewerbsleitung sich mittags dem Wetter geschlagen geben und den Tag neutralisieren. Der guten Stimmung tat das keinen Abbruch, abends trafen sich alle Teilnehmer, Helfer und Wettbewerbsausrichter zum Forellenessen am nahen Ossiacher See. Immerhin hatte man mit drei Wertungstagen schon einen



gültigen Wettbewerb! Und gute Aussichten fürs Wetter am nächsten Tag.

An diesem folgenden Tag gab es dann allerdings nur eine Mindest-Wertung zu feiern, denn von den Prognosen gelockt ging für beide Klassen die ausgeschriebene große Aufgabe mit festen Wendepunkten „in die Hose“. Das Wetter machte sehr früh und nachhaltig „dicht“, sodass in beiden Klassen die meisten Piloten schon vor der 2. Wende die Triebwerke ziehen mussten. Die reinen Segelflieger gaben sich ein Stelldichein in Lienz, der Rückschlepp bzw. Rückflug wurde zu einer Rallye um ausgedehnte Schauer in den Tälern. Auch der 104er-Klasse erging es ähnlich, hier waren die geflogenen Strecken etwas weiter, da die zweite Wende orografisch etwas besser im Wettergeschehen lag. Die hohe Labilität sorgte für interessante Ereignisse: Ein bisschen Einstrahlung an der sonst abgeschatteten Wende, und schon konnte man einen Bart mitnehmen, der einen der Heimat näher brachte.

Der Ärger der Piloten hielt sich in Grenzen, zum einen streute die Wettbewerbsleitung Asche auf ihr Haupt für die Wahl der Aufgabe, zum anderen bestand Aussicht auf weitere Tage mit fliegbarem Wetter.

Der Feiertag brachte dann wieder Wetter für eine identische und kleine AAT beider Klassen. Die Strecke war geschickt in das Wetter gelegt, bot sie doch die Möglichkeit, bei entsprechender Entwicklung im Wetterraum beide Zylinder um die Wenden voll auszufliegen.

Das Wetter hielt, und die Piloten, die weit in die Zylinder bzw. an deren äußersten Rand flogen, wurden mit entsprechend hoher Punkte-Ausbeute belohnt. Für den Freitag war ein Frontdurchgang gemeldet, mit der Aussicht auf eine fliegbare Rückseite am letzten Wettbewerbstag, Samstag.

Freitagmorgen hatte das Team noch Hoffnung, dass die Front am Alpenhauptkamm entlangstreift, aber nicht den Weg nach Kärnten findet. Eine trügerische Hoffnung, denn mittags musste die Startaufstellung schnellstens aufgelöst und der Weg Richtung Anhänger eingeschlagen werden. Rapide entwickelnde Schauer beschleunigten das Abrüsten und den Weg in einen weiteren Ruhetag. Der Samstag sollte die endgültige Entscheidung bringen.

Der erfolgte Luftmassentausch brachte dann noch einmal Wetter für eine große



Alte AAC-Hasen (o.): Sieger Sven Kolb (L.), Wettbewerbsleiter Martin Huber und Wetterberater Gerhard Hohenwarter von der ZMG Klagenfurt. Großes Starterfeld: 29 Piloten aus der Schweiz, Österreich und Deutschland waren am Start (u.)

AAT-Aufgabe mit, die von allen Piloten genutzt wurde, um noch einmal alles zu geben. Mit gut 450 km in der Offenen Klasse erzielte Bernhard Leitner aus Innsbruck den letzten Tagessieg und sicherte sich Platz 3. Joachim Kraus reichte das obere Mittelfeld, um Platz 2 nach Deutschland zu holen. Sven Kolb aus Vorarlberg konnten beide den Gesamtsieg aber nicht mehr nehmen.

In der 104er-Klasse standen mit Fritz Hofinger auf Platz 1 und David Richter-Trummer auf Platz 3 ebenfalls zwei einheimische Piloten auf dem Stockerl. Fridolin Hauser aus der Schweiz hatte sich in die Austria-Phalanx geschoben und den 2. Platz in die Eidgenossenschaft geholt.

Thomas Leitgeb, mit Christoph Koch einer der beiden Junioren im Feld, sicherte sich im Übrigen mit konstant guten Leistungen einen beachtlichen fünften Platz in der Gesamtwertung. Ein Ansporn für junge Piloten, ihr Können auch einmal in einem Wettbewerb mit alten Hasen zu messen! Bei der Siegerehrung am Samstagabend strahlten dann nicht nur die Gewinner, alle Piloten konnten auf sechs spannende und interessante Wertungstage zurückblicken. ■

Einzelsergebnisse: www.lokf.at; aac.lokf.at



Vor 50 Jahren (l.):
Erhard Stöllinger (l.)
mit Roland Rettenbacher
vor dem 1. Sprung; 6. Juni
2014 (r.): Nostalgiesprung
zum 50. Springerjubiläum

ABSPRUNG EINER LEGENDE

Nach fünf Jahrzehnten Fallschirmsport und 7.577 Sprüngen zieht sich Springerlegende Roland Rettenbacher zurück. Den „50er“ feierte er mit einem spektakulären Jubiläumssprung.



„Geschafft“: Rettenbacher
nach der Wasserlandung

6. Juni 2014: Auf den Tag genau vor 50 Jahren absolvierte der damals 16-jährige Salzburger Fallschirmsportler Roland Rettenbacher am Flughafen Salzburg als Mitglied der Salzburger Rettungsflugwacht seinen ersten Fallschirmabsprung. Grund genug für einen Jubiläumssprung zum 50. Jahrestag.

Geflogen wurde 1964 mit einer gecharterten Cessna 172 der ÖFAG Salzburg. Pilot war der Halbleiner Hugo Fercher. Lehrer war der Gendarmeriebeamte Alex Lehner aus Thalgau und Absetzer der Fallschirmsportler und Nationalkaderangehörige Erhard Stöllinger aus Salzburg-Gnigl.

Obwohl Roland Rettenbacher eigentlich nur einen Sprung probieren wollte, hat ihn dieser Sport derart fasziniert, dass er mit großer Begeisterung und Freude innerhalb dieser 50 Jahre 7.577 Fallschirmabsprünge unfallfrei absolviert hat.

Der 66 Jahre alte Sportler nahm diese 50 Sportjahre zum Anlass, gemeinsam mit 150 Gästen, darunter Familienangehörige, das Red-Bull-Skydive-Team sowie die Vereinskameraden des HSV Red Bull Salzburg, des 1. Salzburger Fallschirmspringerclubs, der Salzburger Rettungsflugwacht, der ÖÖ-Landes-Rettungsflugwacht, Sportkollegen aus Linz, Freistadt und Passau, im Badegelände St. Lorenz am Mondsee gebührend zu feiern.

20 Fallschirmsportler schwebten dabei vom Himmel. Der Jubilar selbst ließ es sich nicht nehmen und sprang mit einem nostalgischen Rundkappenfallschirm, wie er ihn bei seinem allerersten Sprung verwendete, aus 700 m Höhe in den Mondsee. Abgesetzt wurde er – ebenso wie bei seinem Erst-



Der Lehrer mit seinen früheren Schülern: Paul Steiner, Roland Rettenbacher und Felix Baumgartner nach dem Jubiläumssprung (v. l.)

sprung – durch Erhard Stöllinger. Bei diesem Nostalgiesprung wurde er auch von einigen seiner ehemaligen Schüler, dem inzwischen berühmtesten Fallschirmspringer der Welt, Felix Baumgartner, und dem Extremsportler Paul Steiner sowie dem Sektionsleiter des HSV Red Bull Salzburg, Hans Huemer, begleitet. Sie sprangen mit ihm gemeinsam ab. Roland Rettenbacher landete wie geplant vor den Gästen im kühlen Nass des Mondsees, wo ihn die dortige Wasserrettung empfing und sicher ans Trockene brachte: „Ich wollte mit dem schnelleren Rundkappenschirm lieber eine etwas weichere Landung im Wasser.“

Roland Rettenbacher will sich nun nach 50 aktiven Sportlerjahren vom Fallschirmsport zurückziehen: „Das war mein offiziell letzter Sprung“, erklärte er. Nachsatz: „Hundertprozentig versprechen kann ich das nicht.“

„Ein halbes Jahrhundert aktiven Fallschirmsport zu betreiben, ist in der österreichischen Fallschirmgeschichte einmalig!“, sagen seine Kollegen vom Heeresportverein Salzburg Sektion Fallschirmsport, den Rettenbacher 1981 mit Reinhold Gollner, Vater Ludwig Rettenbacher und Georg Schröcker gründete.

Roland Rettenbacher stammt aus einer Salzburger Fallschirmdynastie. Sein Vater Ludwig Rettenbacher sprang einige Male, bis er sich entschied, FAI-Schiedsrichter

und Vereinsfunktionär zu werden, um den Fallschirmsport entsprechend zu unterstützen. Der Cousin des Vaters, Anton Rettenbacher, war Fallschirm-Jäger im 2. Weltkrieg, der Bruder seines Vaters, Viktor Rettenbacher, wanderte nach dem Zweiten Weltkrieg nach Kanada aus und wurde in der dortigen Armee Fallschirmjäger, ebenso sein Schwager Ken Homeniuk. Auch die Geschwister von Roland Rettenbacher, sein älterer Bruder Peter, sein jüngerer Bruder Dieter und seine Schwester Veronika sind gesprungen.

Sein Sohn Wolf begann bereits mit vierzehneinhalb Jahren mit dem Fallschirmsport, wurde später mehrmaliger österreichischer Staatsmeister und perfektionierte seine Leistungen beim Österreichischen Bundesheer, bei dem er drei Jahre im Leistungszentrum LZ-11 verbrachte und große internationale Erfolge erringen konnte. Wolf Rettenbacher absolvierte insgesamt 2.500 Absprünge und entdeckte dann seine Leidenschaft fürs Paragleiten. Einige Absprünge genossen auch die Gattin Hildegard, die Tochter Germana und die Schwiegersöhne Mario und Hermann. Rolands Cousin Wolfgang Karas ist Linienspieler, zusätzlich bei der fliegenden Miliz aktiv und rundet die begeisterte Fliegerdynastie ab.

In jüngster Zeit war Rettenbacher nicht nur in der Luft, sondern auch am Schreib-

ROLAND RETTENBACHERS DATEN UND TATEN

FS-Schein Nr. 208 (heute Nr. über 5400)

7.577 Fallschirmsabspünge:

- > 5.667-mal Ziel aus 1.000 m
- > 191-mal Stil aus 1.500 m
- > 1614-mal Stil aus 2000 m
- > 72-mal Relativ 3.000 m
- > 32-mal 4.000 m Fun und Relativ
- > einmal 5.200 m mit Sauerstoff

dabei:

- > 1.642 Rundkappensprünge
- > 2.116 Tage Fallschirmsport
- > 59 Flugzeugtypen (Flächenflugzeuge, Hubschrauber, Ballone, Motordrachen, Tandem-Paragleiter)
- > 1.984 Nullsprünge

Die Zahlen seiner sportlichen Erfolge in den klassischen Disziplinen Einzelziel, Stil, Kombination und Gruppenziel sind beeindruckend. Dreimal nahm er an WM-Bewerben teil. In nationalen und internationalen Meisterschaften brachte er 60 Gold-, 47 Silber- und 30 Bronzemedailles heim.

Es gibt kaum eine Variante, mit einem Fallschirm abzuspringen, die Rettenbacher ausgelassen hat, wie man an seiner „Besonderheiten-Liste“ sieht: Loopingsprung aus einer Bücker 131 Jungmann, Sprung von einem Motordrachen, Sprung von einem Tandem-Paragleiter, den sein Sohn Wolf flog, zahlreiche Ballonsprünge, Wassersprünge, Nachtsprünge, Relativsprünge, Kappenrelativsprünge, Gebirgsprünge (u. a. 2 x Großglockner), Fallschirmsprünge im hochalpinen Gelände (sieben Wochenkurse mit dem Einsatzkommando COBRA), neun Sprünge in 50 Minuten und 20 Sprünge in 2:05 h in Příbram alleine aus der AN-2, zwei Tiefensprünge aus 300 m, FAI-Leistungsabzeichen A, B, C, D, E, F, G und letztlich ein Nostalgiesprung aus 700 m mit einer Rundkappe (GARANT Bj. 1962).

Als Sprunglehrer hat Rettenbacher rund 400 Sprungschüler ausgebildet.

tisch einschlägig aktiv. Er wurde im Jahre 2010 vom Sektionsleiter des HSV Red Bull Salzburg, Hans Huemer, angeregt, eine Fallschirmchronik anzufertigen, weil er noch persönliche Kontakte zu den ersten Fallschirmpionieren bis hin zu den heutigen Fallschirmsportlern hat. Nach mehr als zweijähriger Arbeit war eine 1.331 Seiten starke und sechs Kilogramm schwere FS-Chronik fertig. Es ist ein umfangreiches, vierteiliges Nachschlagewerk über die internationale Entwicklung des Fallschirmspringens, die nationale Entwicklung des Fallschirmsportes und die spezielle Entwicklung im Land Salzburg. ■

ZU WASSER UND IN DER LUFT

Bereits zum neunten Mal fand heuer am Wolfgangsee die Scalaria Air Challenge statt. Das mittlerweile in ganz Europa etablierte Wasserflug-Event lockte Piloten und Flugenthusiasten ins Salzkammergut und ist auch zu einem Tourismusfaktor für die ganze Region geworden.

TEXT UND FOTOS: ANDREA STURM

Nicht nur Wasserflugzeuge machten den See zu ihrem traditionellen Sommerziel. Auch Kunstflugvorführungen von nicht wasserlandefähigen Fliegern und die Swoop Style Masters der wasseraffinen Fallschirmspringer fanden an der sommerfrischen Seekulisse ihr Publikum. Organisator und Scalaria-CEO Peter Gastberger freute sich über die Begeisterung der geladenen Gäste, aber auch über die vielen Zuschauer an der öffentlichen Seepromenade. „Die Air Challenge war für uns von Anfang an eine ganz besondere Veranstaltung“, erzählt Gastberger, „aber über die Jahre haben wir daran gearbeitet, das Erlebnis zu perfektionieren.“

Auf der Wasseroberfläche tummelten sich heuer 14 Flieger. Star der metallenen Eleganz war, fast schon traditionell, die Do-24 ATT von Iren Dornier, die seit 2012 mit deutscher Kennung fliegt. Nicht nur in der Luft, sondern auch auf dem Wasser bewegte sich der dreimotorige Oldtimer mit tänzerischer Eleganz und bereitete Zuschauern wie auch dem Piloten selbst sichtlich Vergnügen.

Ebenfalls zu den Amphibien, die mit dem Bauch im Wasser liegen, zählen Seabee und Twin Bee. Gleich drei der putzigen Bienen waren am Wolf-



Flotte Bienen über dem Wasser: Twinbee (L.) und Seabee

gangsee zu bestaunen und drehten elegante Formationsrunden. Die anderen Wasserflugzeuge schwammen auf Kufen. Nur zwei der Schwimmvögel kamen aus dem wasserflugtechnisch im Alltag benachteiligten Österreich: Die Cessna Caravan der Flying Bulls, die unermüdlich Gäste für Rundflüge in die Luft schaufelte, und die quietschgelbe Piper Cub, die seit 2008 für den Wasserflugverein Salzkammergut auf dem Traunsee stationiert ist.

Der Großteil der anderen Besucher kam aus der Schweiz, aus Italien und aus Polen. Insgesamt vier Piper Cubs/Supercubs, zwei De Havilland Beavers und eine italienische Savannah sowie eine Cessna 206 und eine ebenfalls historische Cessna 185 schaukelten auf und über dem See. So unterschiedlich wie die Flieger selbst war auch ihr Start- und Landeverhalten. Während die leichten Pipers kaum Anlaufstrecke brauchten, brauchte die voll besetzte Caravan doch eher die ganze Bahn.

Aber nicht nur der See wurde zum temporären Flugplatz. Die Hubschrauber hatten ihre Basis gleich hinter dem Ortsgebiet von St. Wolfgang, Segler und Schleppmaschine erhielten auf dem südlichen Seeufer eine Landwiese zur Verfügung

Wolfgangsee:
Inzwischen schon
gewohnter Apron;
Fallschirm am See:
Swoop it!





Rechts:
Meistbewundert:
Do-24 ATT von
Iren Dormier (o.).
Seetauglich:
Piper PA 18

gestellt. Größere Maschinen wie etwa die Red-Bull-Alpha-Jets schauten aus Salzburg vorbei.

Im Kunstflugprogramm kamen die Fans der verträumten Nostalgie ebenso auf ihre Kosten wie die Freunde der schnellen, lauten Fliegerei. Außer den „Fliegenden Bullen“, die mit vielen Über- und Vorbeiflügen dauerhaft Stimmung machten, verzauberte etwa Wingwalkerin Peggy Wallentin das Publikum. Die Baltic Bees, ein Jet-Team aus Lettland auf fünf tschechischen L-39C Albatros, malten künstlerische Rauchkurven in den Himmel.

Auch in der Abenddämmerung wurde beeindruckend geflogen. Das Red-Bull-Blanix-Team zeigte seinen traumtänzerisch wertvollen Spiegelflug über dem See zart beleuchtet und mit Feuerwerk an den Flügelspitzen. Am Samstag beeindruckte Hannes Arch mit seinem Kunstflugprogramm in abendlich rot-grüner LED-Version. Für die Flying Opera brachten die „Roten Bullen“ noch einmal die Highlights ihres Flugparks in die Luft. Den Anfang machte die Trojan, deren satter 9-Zylinder-Sound die Musikdarbietung perfekt ergänzte. Als Nächstes durfte der schlanke Heli-Hingucker Bell Cobra über den See turnen. Die B25 kam mit Begleitschutz von den beiden Alpha-Jets und durfte dann noch mit Lockheed und Corsair patrouillieren. Mit Feuerwerk und menschlicher Luftakrobatik über der DO-24 fand die Darbietung ihr künstlerisches Ende.

Während es für die vielen luftfahrtfremden Zuschauer aussieht, als



würden Flugzeuge, Helikopter und Fallschirmspringer ganz von alleine elegant auf und über dem Wasser tanzen, wissen Piloten und Eingeweihte, dass es auch hier jemanden geben muss, der den Überblick behält. Ganz oben auf dem höchsten Türmchen des Scalaria-Resorts sitzt Flugleiter Michael Wieser und sorgt mit seinem Team dafür, dass An-, Ab- und Überflüge und natürlich auch die Kunstflugvorführungen perfekt und ohne Zwischenfälle ablaufen. Im restlichen Jahr ist Wieser Leiter der Flugsicherheit in Innsbruck und daher durchaus dichten Verkehr gewöhnt, doch die Air Challenge, deren Flugbewegungen Wieser seit 2008 koordiniert, hat einige Besonderheiten zu bieten.

Wenn der erste metallene Wasservogel des Jahres auf dem Wolfgangsee landet, ist bereits viel Arbeit geschehen. Für die Wasser-Piste braucht man Außenlande-Genehmigungen aus den Bundesländern Oberösterreich und Salzburg, die Austro-

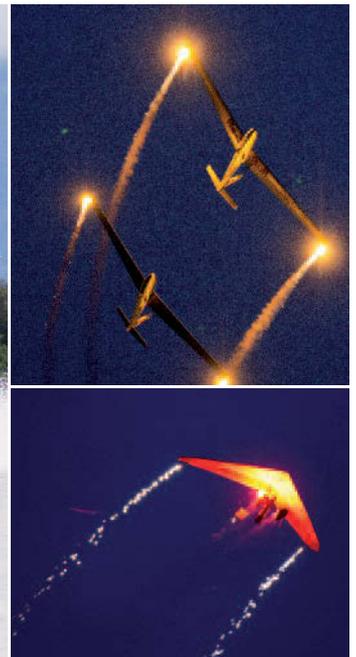
Control muss die Unterschreitung der Mindestflughöhe für Überflüge und Kunstflugprogramme erlauben. Der See verfügt für die Zeit des Events über eine offizielle Landebahn, die mithilfe von mehreren Booten von neugierigen Wassersport-Eindringlingen freigehalten wird. Zusätzlich zum Flugfunk steht der Scalaria-Tower auch mit den Fähren und größeren Ausflugsbooten auf dem See in Kontakt und natürlich auch mit den Einsatzkräften der Wasserrettung. „So können wir eine hindernisfreie Start- und Landebahn garantieren“, ist Wieser überzeugt.

Ist der Flieger einmal in der Luft, befindet er sich im temporären Flugbeschränkungsgebiet von „Scalaria Info“. Das NOTAM reguliert den Flugverkehr im Umkreis von drei nautischen Meilen vom Ground bis zu einer Höhe von 6.000 Metern. Nur Militär und Rettungskräfte dürften rein theoretisch auch ohne lokale Genehmigung einfliegen.





Bekam Flügel verliehen:
Cessna Caravan von Red Bull
(l.). Beeindruckend:
Feuerzauber am Himmel (r.)



Grundsätzlich sind die Starts und Landungen auf dem See wie auch das Showprogramm gut vorbereitet, aber auch mit Plan-Änderungen weiß der Scalaria-Tower umzugehen. Maschinen des DC3-Fly-in, das am selben Wochenende in Salzburg stattfand, sollten den Zuschauern einen eindrucksvollen Überflug bieten – doch die Piloten waren so begeistert von der Szenerie, dass sie wiederkommen wollten. „Das haben wir natürlich eingebaut“, so Wieser. Die Zuschauer dankten mit mehrfachem Applaus. Auch eine Mini-Regenfront am Samstag brachte den Ablauf kaum durcheinander.

Wie schon 2013 wurde das Flugprogramm auch durch einen Fallschirm-Bewerb ergänzt. Swoopen, die jüngste Disziplin im kompetitiven Fallschirmsport, findet nicht in großer Höhe im Freifall statt, sondern am Schirm vor der Landung – ein Live-Erlebnis für die Zuseher also. In den Vorrunden des schnellen Landeanflugs galt es, einen Parcours zu durchfliegen – Punkte gab es für die richtige Höhe beim Anflug, für spritzige Wasserberührung im Endanflug, für das Berühren von großen Luftbal-

lons mit beliebigen Körperteilen und für die punktgenaue Landung auf dem Floß. Die vier bestbewerteten Springer durften in der Endrunde ihr Können im Freestyle zeigen. Figuren wie der „Blind Man“, der eine Drehung in der Luft beinhaltet, oder der „Superman“, bei dem das Wasser in eleganter Heldenmanier geküsst wird, wurden je nach Ausführung bewertet. Schließlich konnte der österreichische Lokalmatador Christian „Wuzi“ Wagner die meisten Punkte und damit auch die Scalaria-Trophäe für sich beanspruchen.

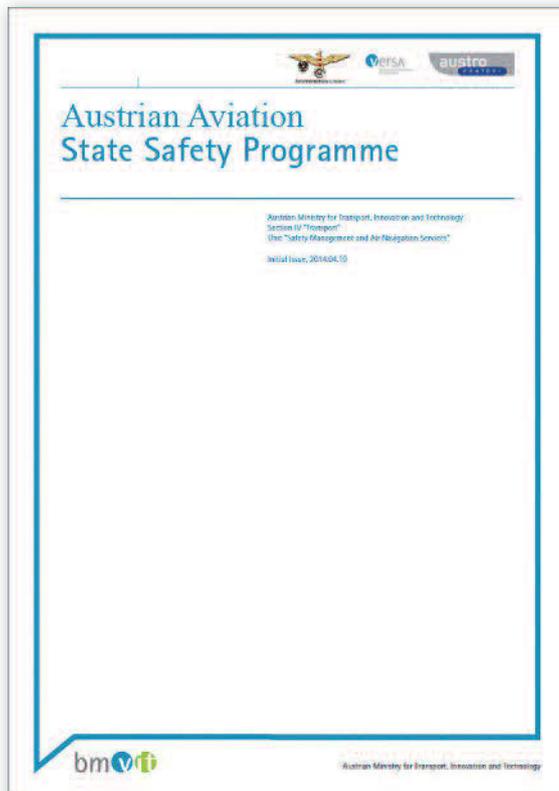
Die 13 Teilnehmer der Swoop Style Masters wurden übrigens von Skydive-Legende Felix Baumgartner aus dem Red-Bull-Hubschrauber B0-105 abgesetzt. Der Weltraum-Springer, der 2006 auch einen Absprung aus der historischen D0-24 wagte, hat sich mittlerweile auf das Hubschrauber-Pilotieren spezialisiert, „weil man mit einem Helikopter einfach überall landen kann“.

2015 feiert die Scalaria Air Challenge übrigens ihr zehnjähriges Jubiläum. „Da müssen wir uns etwas Besonderes einfallen lassen“, schmunzelt Peter Gastberger. Wir sind gespannt. ■

**Nasses Bärchen: Piper Cub
am Wasser. Steiler Abflug:
De Havilland Beaver**



PROGRAMM ZUR ERHÖHUNG DER SICHERHEIT IN DER LUFTFAHRT



Sicherheit hat sowohl in der kommerziellen als auch der allgemeinen Luftfahrt immer höchste Priorität. Über die vergangenen Jahrzehnte hat der Flugverkehr deutlich zugenommen, das Sicherheitsniveau ist jedoch auf konstant hohem Niveau geblieben.

Damit das angesichts eines für die kommenden Jahre prognostizierten Verkehrsanstieges auch so bleibt, müssen bereits heute entsprechende Vorkehrungen getroffen werden. Allein im österreichischen Luftraum bewegen sich bereits jetzt täglich bis zu 4.000 Flugzeuge, in Europa sind es knapp 30.000 pro Tag, dazu kommen je nach Saison und Wetterverhältnissen noch eine Vielzahl von Flugsportlern wie Segelflieger und Para- oder Hängegleiter.

Das BMVIT hat gemeinsam mit den involvierten Luftfahrtbehörden Austro Control, dem Österreichischen Aero-Club und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach den Grundsätzen der ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) und EASA (European Aviation Safety Agency) ein „State Safety Programme (SSP)“ für die Luftfahrt erarbeitet.

Das Programm beschreibt erstmals, in einem Dokument zusammengefasst, das regulatorische Umfeld sowie die Aktivitäten und Rollenverteilung in der Sicherheitsaufsicht über die Zivilluftfahrt in Österreich und besteht im Wesentlichen aus vier Bereichen:

Sicherheitspolitik und Ziele, Sicherheits- und Risikomanagement, Gewährleistung der Sicherheit sowie Förderung der Sicherheit.

Ziel ist die nachhaltige Entwicklung und Umsetzung von Strategien bzw. Prozessen, die sicherstellen, dass alle Aktivitäten der Luftfahrt im Zuständigkeitsbereich der Republik Österreich die hohen Sicherheitsanforderungen erfüllen. Die Umsetzung des Programmes soll durch die Verwendung von festgelegten Sicherheitsindikatoren und Sicherheitszielen in regelmäßigen Abständen überprüft werden.

Mit dem „State Safety Policy Statement“, einem wesentlichen Bestandteil des „State Safety Programmes“, bekennt sich die Republik Österreich dazu, der Luftfahrtsicherheit höchste Priorität einzuräumen. Die Unterzeichnung des „State Safety Policy Statement“ durch Bundesministerin Doris Bures dokumentiert das Engagement der höchsten politischen Ebene in diesem Bereich.

Zu den Kernvorgaben des „State Safety Programmes“ gehören die Überwachung der Umsetzung von Safety Management Systemen innerhalb von Luftfahrtorganisationen genauso wie die Sicherstellung ausreichender Ressourcen und entsprechend kompetenter Mitarbeiter. Zu den wesentlichen Aspekten dieses Programmes zählt insbesondere auch die Förderung einer offenen Meldekultur. Meldungen über Ereignisse und Störungen in der Zivilluftfahrt und deren Auswertung tragen erheblich dazu bei, die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu heben.

Mit dem „State Safety Programme“ ist gewährleistet, dass das Sicherheitsniveau in der österreichischen Luftfahrt nicht nur konstant hoch bleibt, sondern auch kontinuierlich und nachhaltig verbessert wird. ■

Das „State Safety Programme“ gibt es Download unter www.bmvit.gv.at/ssp

FREIE SITZPLATZWahl

Mit der Aufwertung der DA 52 zur zweimotorigen DA62-Serie bietet Diamond eine Alternative für Besitzer leistungsstarker Einmots an. Außerdem präsentiert der weltweit agierenden Flugzeugkonzern das erste kommerziell Spezialflugzeug für Hyperspektralanwendungen.

Diamond Aircraft benennt die DA52 in DA62 um. „Mit der neuesten zweimotorigen Produktlinie, der DA62-Serie, werden die erfolgreichen DA20, DA40 und DA42 Reihen perfekt ergänzt. Durch die Umbenennung der DA52 schaffen wir eine verbesserte Abgrenzung zu unserer DA42 Linie, die weiterhin parallel produziert wird“, sagt Christian Dries, CEO der Diamond Aircraft Industries GmbH: „Unsere Flugzeugpalette wurde über die Jahre kontinuierlich erweitert und mit der DA62-Serie setzen wir nun den nächsten Schritt. Sie wird sich ausgezeichnet im Markt der konventionellen ein- und zweimotorigen, sechssitzigen Kolbenmotorflugzeuge behaupten. Für Besitzer leistungsstarker, einmotoriger Vier- und Fünfsitzer, die mehr Platz und mehr Leistungsvermögen brauchen, aber auch sparsam und wirtschaftlich unterwegs sein wollen, ist die DA62 eine großartige Alternative.“

Die DA62 Linie baut nicht nur auf den Stärken des weltweit bestverkauften zweimotorigen Kolbenmotorflugzeuges, der DA42, auf, sondern bietet zudem verbesserte Leistung, erhöhte Nutzlast, eine geräumigere Kabine und ist vielfältig einsetzbar.

Wie bei jeder Flugzeugproduktlinie von Diamond Aircraft, die sich mit den spezifischen Marktanforderungen in Form unterschiedlicher Typen entwickelt hat, wird auch die DA62 mit optionalen Konfigurationen angeboten. Diese beinhalten variable Sitzoptionen von bis zu sieben Plätzen und Ausführungen mit unterschiedlichem Höchstabfluggewicht von bis zu 2.300 kg.

Zurzeit fliegen zwei Prototypen und die EASA-Zulassung wird mit 2015 erwartet. Der Preis wurde noch nicht bekannt gegeben.

Eine Innovation gibt es auch im Bereich der Überwachungsflugzeuge: Diamond Aircraft, SPECIM und Exogenesis entwickeln gemeinsam das erste kommerziell erhältliche Spezialflugzeug für Hyperspektralanwendungen. Mit der Integration des Aisa Fenix Enix von Specim auf dem Spezialflugzeug DA42 MPP bietet Diamond Aircraft nun die bisher einzige hyperspektrale Fernerkundungsmöglichkeiten als Fertiglösung an.

Bei Testflügen in Wiener Neustadt hat die neue, voll zertifizierte Hyperspektral-Komplettlösung ihr Leistungsvermögen bereits unter Beweis gestellt. Der neue Sensor konnte alle vorgesehenen Ziele finden. Auch mögliche Blindgänger und sogar ein belastetes Waldstück, vermutlich hervorgerufen durch verseuchten Boden, konnten identifiziert werden. Die räumliche, spektrale und radiometrische Auflösung ermöglichte das Auffinden von Zielobjekten, mit einer Größe von 3 – 9 Prozent eines einzelnen Pixels. So wurde beispielsweise eine handelsübliche Getränkedose innerhalb eines 65 cm Bildpixels GSD (Ground Sample Distance; Objektpixelgröße) aufgrund seiner Spektralsignatur erkannt.

Bei den Testflügen war auch eine Somag-Stabilisierungsplattform für den Sensor und ein Flugführungssystem von IGI Systems auf dem Flugzeug eingebaut.

Die DA42 MPP ist das leistungsfähigste Flugzeug seiner Klasse mit einer Höchstflugdauer von bis zu 12 Stunden bei einem Verbrauch von nur 24 l/Std. Angetrieben wird die Fernerkundungsplattform von zwei hochmodernen Turbodieselmotoren (AE300 der Firma Austro Engine). Sie kann mit unterschiedlichen Treibstoffen wie Jet-A, Jet-A1, TS-1, RT oder JP-8, betankt werden. Dadurch ist das Spezialflugzeug weltweit problemlos einsetzbar. Angelegt als Mehrzweckplattform kann die DA42 MPP je nach Kundenwunsch und Anwendung mit dem optimalen Sensorenequipment ausgestattet werden. ■



DA 52: Startet jetzt als DA62 durch (o.)
Feine Spürnase: DA42 MPP mit Hyperspektral-Ausrüstung (u.)



Anspruchsvoll:
Bis zu 155 km
lange Dreieck-
Strecken mussten
die Piloten
bewältigen

Das Kaiserwinkl Austrian Open 2014 am Pfingst-
wochenende von 6. bis 9.6.2014 am Unterberg in
Kössen wurde im Vorfeld auf 120 Teilnehmer be-
grenzt. 60 davon waren im für österreichische Star-
ter reserviert, die zweite Hälfte für internationale
Teilnehmer. Tatsächlich haben dann insgesamt 114
Gleitschirmpiloten teilgenommen.

Das Wetter spielte alle Stückerl und die Task-Set-
ter reizten die Möglichkeiten entsprechend aus.
In den vier Tagen wurden Aufgaben mit einer Ge-
samtlänge knapp über 500 km gestellt.

Der mit Spannung erwartete Bewerb begann am
Freitag, den 6.6.2014, und startete gleich mit einer
außergewöhnlichen Aufgabe: Ein 150-km-Dreieck,
welches sich von Kössen nach Bischofshofen zum
Hochkönig, dann über den Wildkogel im Pinzgau
(Bramberg) und wieder retour nach Kössen spannte.
Diese Strecke galt es für die Piloten in den Klassen
Overall, Sport und auch für die Newcomer zu
fliegen.

Nach der Startfreigabe um 13:00 Uhr konnten
nur dreizehn Piloten die Aufgabe bis 18:15 Uhr ab-
schließen und wohlbehalten am Landeplatz in Kö-
ssen landen. Die unterwegs gestrandeten Piloten
wurden von Rückholteams aufgelesen.

Neben bekannten Vielfliegern aus der österrei-
chischen Flugszene und der Liga waren Stars wie

Ein Himmel voller
Schirme: Insgesamt
114 Piloten nah-
men am „Kaiser-
winkl Open“ teil

LANG, LÄNGER, AM LÄNGSTEN!

Bei den Staatsmeisterschaften im Gleit-
schirmfliegen im Tiroler Kaiserwinkl wurde
mit einem Dreiecksflug über 155 km die
bisher längste Aufgabe in einem Strecken-
bewerb in Österreich gestellt – und von
vielen Piloten auch erfolgreich gemeistert.

Aaron Durogati (Paragleit-Weltcupssieger 2012) und
Pal Takats (dreimaliger Weltcupssieger in der Dis-
ziplin Acrobatic) beim Wettbewerb vertreten.

Am 2. Tag wurde die Strecke mit 116 km etwas
verändert, doch es blieb weiter spannend. Diesmal
erreichten 84 der 113 gestarteten Piloten das Ziel
und alle genossen danach den Abend bei der 20-
Jahr-Jubiläumsfeier des Para Delta Club Kaiser-
winkl (www.pdc-kaiserwinkl.at).

Der 3. Tag sollte das Highlight des Bewerbs brin-
gen. Mit 155 km wurde das Dreieck vom Freitag
nochmals etwas verlängert und damit die bisher
längste Aufgabe in der heimischen Paragleit-Ge-
schichte gestellt. Einer Auslese von 32 der gestar-
teten Piloten gelang dieses Gustostück, sie schaff-
ten den Rückflug zum Unterberg.

Am Pfingstmontag wurde das Wochenende und
die gesamte Meisterschaft mit einer kleinen Auf-
gabe – „nur“ 82 km – abgeschlossen.

Den Sieg in der Klasse Overall und gleichzeitig
den Staatsmeistertitel 2014 konnte sich wie bereits
2012 Alexander Schalber aus Anif (Salzburg) holen.

Zweiter und gleichzeitig Vize-Staatsmeister
wurde Christoph Eder aus Mittersill, der mit 30
Punkten Unterschied nur knapp den Gesamtsieg
verfehlte und damit für nächstes Jahr ein Titel-
kandidat ist. ■





Flight Information Center:
Hier werden den Piloten
unterschiedliche Service-
leistungen während des
Fluges angeboten

PERFEKTER SERVICE FÜR SICHTFLIEGER

Über das „Flight Information Center“ (FIC) der Austro Control kann sich ein Pilot in Österreich im Sichtflug per Funk aktuelle Fluginformationen einholen.

An sommerlichen Schönwetter-Tagen sind besonders viele Flugzeuge, deren Piloten nach Sicht fliegen, über Österreich unterwegs. Die Gesamtanzahl lässt sich dabei nur schwer abschätzen. Ein Teil der VFR-Piloten meldet sich beim „Flight Information Center Wien“, um die kostenlos zur Verfügung gestellten Dienstleistungen von Austro Control in Anspruch nehmen zu können. Je nach Flugwetter werden bis zu 200 VFR-Flüge pro Tag am FIC registriert. Erfasst sind dabei nur jene Luftfahrzeuge, die sich auf der FIC-Frequenz melden. An Spitzentagen werden dabei durchschnittlich etwa zehn bis 15 Flugzeuge gleichzeitig mit Fluginformationen jeglicher Art versorgt.

Die Dienste des FIC stehen prinzipiell allen Piloten täglich von 07:00 bis 21:00 Uhr zur Verfügung. Die Aufgaben von FIC sind die Ausübung von Fluginformationsdienst und Alarmdienst für Luftfahrzeuge innerhalb der „Flight Information Region Wien“ (FIR Wien). Generell bearbeitet das FIC Flugbewegungen, die im Sichtflug stattfinden, und es wird auch nur dann tätig, wenn sich ein Pilot aktiv per Funk auf der Frequenz 124,4 MHz meldet. Je nach „Request“ erhält der Pilot vom FIC-Personal Informationen und Unterstützungen, die für eine sichere und zweckmäßige Flugdurchführung sinnvoll sind. Im Verantwortungsbe- reich der Wiener Anflugkontrolle übernehmen diese Aufgaben in der Zeit zwischen 09:00 Uhr bis ECET (End of Civil Evening Twi-

light) die Mitarbeiter des Terminal Flight Information Center (TFI) auf der Frequenz 118,525 MHz.

Das FIC bietet den Piloten unterschiedliche Serviceleistungen während des Fluges an, wobei das zur Verfügung gestellte Service den verantwortlichen Piloten nicht von einer umfassenden Flugvorbereitung entbindet. Dazu gehören die Versorgung der Piloten mit Wetterinformationen, Auskünfte über gültige NOTAMS bzw. aktuell gültige Sperrgebiete (z. B. wegen eines Luftziel-schießens oder sonstiger militärischer Aktivitäten) sowie die Aufnahme von Flugplänen während des Fluges, wenn außerordentliche Umstände vorliegen. Denn die Annahme von Flugplänen in der Luft („Air Filed Flightplan“, kurz AFIL) ist eine nicht immer leicht zu erfüllende Dienstleistung. Durch die Aufgabe eines Flugplanes in der Luft wird die Frequenz für eine sehr lange Zeit blockiert. Aus diesen Gründen empfiehlt Austro Control den Piloten, ihre Flugpläne am Boden, z. B. mittels Homebriefing-System (www.homebriefing.com), aufzugeben.

Met-Reports und weitergehende Informationen bezüglich des Wetters (z. B. GAMET, GAFOR, AIRMET ...) gibt es „on request“. Dieses Service wird deshalb auch gerne von Airline-Piloten angenommen, die sich am Weg zu ihren (meist europäischen) Destinationen mit den aktuellsten Wettermeldungen von „Wien Information“ versorgen lassen. Es kommt auch vor, dass ein Sicht-



Schwerpunkt Informationen:
Flugpläne während des Fluges werden beim FIC nur bei außerordentlichen Umständen aufgenommen

flugpilot während seines Fluges neue Wetterinformationen einholen will, speziell dann, wenn die meteorologische Situation nicht eindeutig ist. Allerdings gilt es für den Piloten dabei zu berücksichtigen, dass die Mitarbeiter des FIC zwar auf die offiziell ausgegebenen Wetterinformationen des flugmeteorologischen Dienstes zurückgreifen können (GAFOR, GAMET, AIRMET ...), aber für noch präzisere Hinweise zum aktuellen Wettergeschehen mangels eigener meteorologischer Fachausbildung nur eingeschränkte Auskunftsmöglichkeiten haben.

Ein weiteres Thema sind die aktuellen NOTAMS. Die Mitarbeiter des FIC weisen anfragende Piloten darauf hin, welche Gefahren auf ihrer Flugstrecke lauern. Beispielsweise Flugraumbeschränkungen aufgrund militärischer Aktivitäten – etwa Tiefflüge sowie zeitlich aktivierte militärische Sperrgebiete oder temporäre Fallschirmsprungaktivitäten. Als weiteren Service erhalten Piloten andere relevante Informationen, die sie gerade benötigen. Auch dabei handelt es sich um Informationen – von wenigen Ausnahmen abgesehen –, die bei einer ordentlichen Flugvorbereitung dem Piloten bekannt sein müssten.

Problematisch ist es, wenn sich manchmal Piloten mit der Formulierung „request flight following“ oder „request squawk“ melden. Denn im Gegensatz zu anderen Staaten dürfen diese Services in Österreich nicht angeboten werden.

Da am FIC nur Fluginformationsservice (FIS) und Alarmdienst (ALS), jedoch nicht Flugverkehrskontrolldienst (ATC) angeboten wird, können Flüge niemals „kontrol-

liert“ werden und folglich auch keine Freigaben erteilt werden. Das bedeutet ganz klar, dass jeder Pilot eigenverantwortlich unterwegs ist.

Oftmals taucht das Missverständnis „kontrollierter“ Flüge auf, weil das FIC manchen Maschinen nach der Kontaktaufnahme zur besseren Übersicht am Schirm und zur effizienteren Koordination mit den Flugverkehrskontrollstellen (Tower, Anflugkontrolle, Überflugkontrolle) einen „Squawk“ zuteilt. Außerdem ermöglichen diese Transpondercodes eine präzisere Erteilung von Verkehrsinformationen („Traffic Information“) durch den FIC-Operator. Auch etwaige Orientierungsprobleme seitens der Piloten lassen sich dadurch relativ einfach lösen. Durch die Vergabe von Transpondercodes kann das gesamte Flugsicherungssystem effizienter und effektiver arbeiten. Allerdings bleibt es in der Verantwortung und Abschätzung des im Dienst befindlichen FIC-Operators, Transpondercodes zu verteilen.

Verkehrsinformationen werden in der Luftraumklasse E „soweit möglich“ gegeben – an verkehrstarken Tagen ist deshalb mit Einschränkungen dieses Services zu rechnen. Im unkontrollierten Luftraum (Luftraumklasse G) sind Verkehrsinformationen grundsätzlich nicht vorgesehen. Aus diesen Gründen muss jeder nach Sicht fliegender Pilot den Luftraum ständig auf möglichen anderen Verkehr beobachten. Gegebenenfalls werden Piloten auch vor einem Einflug in einen freigabepflichtigen Luftraum darauf hingewiesen, die entsprechende Flugverkehrskontrollfrequenz zu rufen. Trotzdem werden diese Piloten von den FIC-Mitarbeitern niemals im Sinne

eines „kontrollierten Fluges“ geführt. Die letzte Entscheidung über die Flugdurchführung obliegt immer dem verantwortlichen Piloten, weil die erteilten Informationen und Ratschläge niemals als Flugverkehrsfreigaben anzusehen sind.

Manchmal wundern sich Piloten über verzögerte Reaktionen am Funk. Der Hintergrund dazu zeigt, dass die Tücke im Detail steckt: Für das FIC existieren quer durch Österreich drei verschiedene Funkketten. So kann es unter Umständen passieren, dass auf jeder Kette ein Pilot zur selben Zeit ruft. Die Piloten hören sich aufgrund der unterschiedlichen Positionen gegenseitig nicht, während die Lotsen alle Anfragen gleichzeitig vernehmen. Diese Botschaften müssen jedoch zunächst entschlüsselt werden, um entsprechend auf die Anliegen reagieren zu können und danach einem nach dem anderen zu antworten. Es kann auch passieren, dass ein FIC-Funkspruch vom Piloten nicht mehr gehört wird, wenn er sich in einem Tal befindet oder besonders tief fliegt.

Nur wenn sich jemand mit spezifischen Anfragen meldet, kann das FIC helfen. Man braucht und soll keine Scheu haben, auf der FIC-Frequenz zu rufen, insbesondere wenn man mit Problemen während des Fluges konfrontiert ist. Für den Kontakt mit dem FIC kann neben der englischen auch die deutsche Phraseologie verwendet werden. Die Phraseologie muss auch nicht unbedingt so exakt sein, wie sie von den IFR-Piloten erwartet wird.

Prinzipiell sind alle grundlegenden Informationen, die ein VFR-Pilot für die richtige Durchführung seines Fluges benötigt und die er dann auch vom FIC bekommen kann, mittels des Luftfahrt-handbuchs (AIP), des aktuellen NOTAM-Bulletins und der Flugwetterberatung erhältlich. Außerdem sollte man stets darauf achten, das aktuellste Kartenmaterial mit an Bord zu haben. Eine seriöse Flugvorbereitung ist und bleibt die wichtigste Aufgabe des Piloten und kann auch durch das von FIC gebotene Service nicht ersetzt werden. ■



MODELLFLUG

► 2014

Termine siehe Homepage PROP
www.prop.at/offizielle-termine.html

BALLONFAHREN

► 17.07.-27.07.14

21. WM Heißluftballon, Rio
Claro/Brasilien
www.balloonworlds2014.com/us/

► 28.08.-06.09.14

58. Gordon Bennett Cup,
Vichy/Frankreich
www.gordonbennett2014.org

► 31.08.-06.09.14

2. Junioren WM Heißluftballon,
Vichy/Frankreich

► 08.09.-13.09.14

1. Damen WM Heißluftballon,
Leszno/Polen
www.womenworldballoon2014.pl

► 20.09. bis 28.09.2014

„25 Jahre LIBRO-Cup“
in Kirchberg, Tirol
www.ballooningtyrol.com

► 24.01. bis 31.01.2015

14. Int. Kaiserwinkl-
alpin-ballooning
www.ballooningtyrol.com

SEGELFLUG

► 01.10.13-30.09.14

dezentraler Wettbewerb - sis.at,
österreichweit
http://sis-at.streckenflug.at/2014/

► 12.07.-22.07.14

Vor-EM Club-, 15 m, 18 m,
20 m Doppelsitzer und
offene Klasse in Öcseny/Ungarn
pre.egc2015.hu

► 19.07.-27.07.14

Juniorenmeisterschaft in LOGO
www.horst-baumann.at/jms_14

► 21.07.-10.08.14

WM Segelflug 15m, 18 m und
offene Klasse in Leszno/Polen

► 09.08.-16.08.14

NÖ TAL/Dobersberg
http://www.tal-segelflug.at/

FALLSCHIRMSPRINGEN

► 18.07.-20.07.14

Weltcupserie Ziel,
Peiting/Deutschland
www.parawcs.com

► 25.07.-27.07.14

offener Ö-Cup Wingsuit,
Flugplatz Wr. Neustadt West

► 26.07.-27.07.14

POPS Austria Ziel, Rauschelesee
www.popsaustria.at

► 02.08.-03.08.14

Internat. Zielbewerb,
Strakonice/Tschech. Republik

► 07.08.-10.08.14

Österr. Staatsmeisterschaft Forma-
tion und Artistic, Österr. Meister-
schaft Speed Skydiving, Hohenems

► 08.08.-10.08.14

Weltcupserie Ziel Belluno/Italien
www.parawcs.com

► 14.08.-17.08.14

Österr. Staatsmeisterschaft
Canopy Piloting (Pink Open),
Klatovy/Tschech. Republik
www.pink.at

► 15.08.-17.08.14

Internat. Zielbewerb,
Hradec/Tschech. Republik

► 15.08.-23.08.14

33. Weltmeisterschaft Ziel/
Stil und 7. WM Junioren,
Banjaluka/Bosnien Herzegowina
www.fai.org/ipc-events/
ipc-events-calendar-and-results

► 25.08.-31.08.14

21. Weltmeisterschaften
Formation & 10. WM Artistic,
sowie 1. Weltcup Speed Skydiving,
Prostejov/Tschech. Republik
www.wpc2014.com

► 05.09.-07.09.14

Weltcupserie Ziel Thalgau
www.parawcs.com

► 13.09.-14.09.14

Landesmeisterschaft OÖ
Formation 4-er, Wels
www.unionlinz.at

► 17.09.-28.09.14

38. Militär-Weltmeisterschaft CISM,
Solo/Indonesien
www.fai.org/ipc-events/
ipc-events-calendar-and-results

► 04.10.-05.10.14

Vereinsmeisterschaft HFSC, Freistadt

► 24.10.-26.10.14

Weltcupserie Ziel Finale
Locarno/Schweiz
www.parawcs.com

► 01.11.-08.11.14

5. Weltmeisterschaft Canopy
Piloting, Zephyrhills/Florida/USA

► 11.11.-16.11.14

1. Weltcup Indoor Skydiving
(4-er Formation, Vertical Formation,
Artistic), ifly Austin/USA

► 12.11.-23.11.14

12. World POPS Meet & Champion-
ships, San Juan/Argentinien
www.paracaidismo.org.ar/
eventos/wpmmc2014/PortadaE.html

► 26.11.-07.12.14

5. internat. Dubai Meisterschaft
(Formation, Ziel, Artistic,
Canopy Piloting) in Dubai/UAE

► 27.01.-01.02.15

IPC Meeting, Erden/Bulgarien

► 17.02.-22.02.15

15. Weltmeisterschaft Paraski,
Unterammergau/Deutschland

► 23.08.-30.08.15

8. Weltcup Canopy Piloting,
Farnham/Kanada

► 19.08.-28.08.16

34. WM Ziel/Stil und 17. WM Kappen-
formation, Erden/Bulgarien

► 09.09.-23.09.16

MONDIAL @ Skydive Chicago/USA
(Formation, VFS, Ziel/Stil und
Artistic)

HÄNGE- & PARAGLEITEN (HG & PG)

► Sept.13-Sept.14

Österr. Streckenflug Staatsmeister-
schaft Hängegleiten
www.dhv-xc.de/xc/modules/leonardo/
index.php?name=leonardo&op=comp&
clubID=0&rank=3&subrank=4&year=2014
&month=0&season=2014

► Okt.13-Sept.14

Österr. Streckenflug Staats-
meisterschaft Paragleiten
www.xcontest.org/austria

► 10.07.-13.07.14

Greifenburg Open Paragleiten

► 19.07.-26.07.14

Weltcup Paragleiten Krushevo/
Mazedonien
www.pwca.org

► 26.07.-27.07.14

„Polster Pokal“, Landesmeister-
schaft Paragleiten Steiermark
www.soaringclub.net

► 01.08.-03.08.14

Österr. Staatsmeisterschaft
Hängegleiten Klasse 1 + 5, Austrian
Open, Fluggebiet Schießling
www.drachenfliegerclub-aflenz-
land-kapfenberg.at

► 02.08.-15.08.14

13. Europameisterschaft Paragleiten,
Kopaonik-Raska/Serbien
www.fai.org/civil-events/
civil-events-calendar-and-results

► 15.08.-17.08.14

Wildkogelpokal und
Landesmeisterschaft Paragleiten
Salzburg, Bramberg
www.wildkogelfalken.at

► 23.08.-24.08.14

Landesmeisterschaft Paragleiten
Kärnten, Seeboden

► 13.09.-14.09.14

Österr. Meisterschaft der Vereine
Paragleiten (Ausweichtermin
20.-21.09.) in Lienz

► 28.02.-13.03.15

20. Weltmeisterschaft Hängegleiten
Klasse 1, Valle de Bravo/Mexiko
www.faihworldmex.com

MOTORFLUG

(bei allen Staatsmeisterschaften
ist die Teilnahme mit Motorsegeln
und UL's möglich)

► 07.08.-16.08.14

11. WM Advanced Aerobatic,
Dubnica/Slovakia
www.waac2014.sk

► 17.08.-22.08.14

19. WM Rallyflug, Torun/Polen
www.wrfc2014.com

► 23.08.-30.08.14

19. EM Aerobatic,
Matkopuzta/Ungarn
www.eac2014.hu

► 13.09.-13.09.14

5. Bewerb STMS Präzisionsflug,
Kapfenberg

ULTRALEICHT

► 09.08.-16.08.14

15. WM Microlight,
Dunaujvaros/Ungarn

► 09.08.-16.08.14

8. WM Paramotor,
Dunaujvaros/Ungarn

► 12.09.-14.09.14

Österr. UL Meisterschaft, Zell/See

HELIKOPTER

► 24.07.-27.07.14

Offene Deutsche Meisterschaft,
Nördlingen/Deutschland

► 14.08.-17.08.14

Offene Polnische Meisterschaft,
Gdynia-Kosakowo/Polen

► 05.09.-07.09.14

Helidays Austria,
Gmunden/Flachberg

► 11.08.-17.08.15

15. Weltmeisterschaft
in Gdynia/Polen

VON ZWERGEN UND RIESEN

300 Fluggeräte aller Größen, Kategorien und aus allen Epochen zeigten in über 30 Stunden Flugprogramm auf der Internationalen Luftfahrtausstellung in Berlin die Bandbreite des Fliegens.

Ein wichtiges Thema waren neue Technologien und öko-effizientes Fliegen: Airbus

Group stellte dazu sein vollelektronisches, experimentelles Demonstrationsflugzeug, den zweisitzigen E-Fan, vor. Obwohl als „Training Aircraft“ klassifiziert, soll das System hauptsächlich zur Erprobung neuer Antriebskonzepte verwendet werden. Der Erstflug fand am 11. März 2014 statt.

Der Antrieb erfolgt über zwei Mantelpropeller mit variablem Pitch, die Elektromotoren haben eine maximale Gesamtleistung von 60 kW. Zur Energiespeicherung sind in den Tragflächen Lithium-Ionen-Akkus untergebracht. Das Gewicht liegt bei 500 kg, die Höchstgeschwindigkeit bei 220 km/h. Die maximale Flugzeit beträgt derzeit noch 60 Minuten.

Augenfälligstes Exponat am anderen Leistungsende war der Großraum-Langstreckenflieger Airbus A350 XWB. Er bietet mehr als 25 Prozent Gewichts- und Spritersparung, besteht weitgehend

aus Kohlefaserwerkstoffen und ist extrem leise. Von MTU-Aero Engines wurde die Getriebefan-Technologie präsentiert, die mit ihren Kraftstoffeinsparungen von ca. 15 Prozent und Lärminderungen um 50 Prozent einen neuen Standard setzt. Rolls-Royce berichtete auf der ILA über sein Ultra-Fan-Triebwerksprojekt, das 2025 auf den Markt kommen und den Treibstoffverbrauch gegenüber den aktuellen Großraumjet-Turbinen um 25 Prozent senken soll. Mit Rolls-Royce zeigte Airbus

die Konzeptstudie E-Thrust: ein Regionalflugzeug, das 90 Passagiere mit Hybridantrieb befördern soll. Wenn der Prototyp erstmals abhebt, wird er von einem verformbaren Flügel namens „Saristu“ profitieren, an dem die Fraunhofer-Gesellschaft forscht. Die Landeklappen sollen sich künftig im Flug den Strömungsverhältnissen anpassen und so stets die optimale Aerodynamik bereitstellen.

Rund 300 Fluggeräte wurden im Verlauf der Messe am Boden und in der Luft präsentiert. Dazu zählten die „Riesen der Lüfte“ wie der Airbus A380, die Boeing 747-8, der Airbus A350 XWB, der auf einer europäischen Luftfahrtmesse erstmals am Boden präsentiert wurde, der modernste europäische Militärtransporter A400M sowie die Antonov An-124, das größte in Serie gebaute Transportflugzeug der Welt. Mit der Patrouille Suisse (sieben Northrop F-5E Tiger II) sowie der Deutschlandpremiere des Breitling-Jet-Teams (acht L-39C Albatros) standen zwei international renommierte Staffeln an den Publikumstagen auf dem Programm. Solovorführungen unterschiedlichster Kampfflugzeuge, darunter Eurofighter, F-16, MiG 29 und Gripen bis hin zu Klassikern der Luftfahrtgeschichte wie eine Noratlas zogen die Zuschauer in ihren Bann.

Heuer konnte die ILA die zweithöchste Beteiligung in ihrer Geschichte verbuchen. Von 20. bis 25. Mai zeigten 1.203 Aussteller aus 40 Ländern die umfassende Bandbreite ihrer aktuellen Hightech-Produkte und Forschungs- und Entwicklungsprojekte. Die Besucherzahl betrug rund 227.000. ■



Flugmesse in Berlin: Fast 230.000 Besucher



Effiziente Hightech: Neues Elektroflugzeug „E-Fan“ (o.); Diamond-Technologie aus Wiener Neustadt

Starker Schub: Breitling-Jet-Flotte (o.); Airbus A 350



HYUNDAI

JUCHE, SANTA FE

Hyundai hat mit der dritten Generation des Santa Fe ein komplett neu gestaltetes Crossover-SUV auf den Markt gebracht.

Das Modell ist mit einer Vielzahl von aktiven und passiven Sicherheitselementen ausgestattet. Die aktiven Sicherheitssysteme umfassen ABS, ESP, VSM (Vehicle Stability Management), DBC (Downhill Brake Control – Bergabfahrlilfe), HAC (Hill Assist Control, Berganfahrhilfe) und einen Spurhalteassistenten.

Optional gibt es Xenon Hauptscheinwerfer, die eine hohe Intensität und eine weitreichende Ausleuchtung der Fahrbahn gewährleisten. Darüber hinaus verfügen alle neuen Modelle über einen Licht- und Regensensor.

Bis hin zu einem Knieairbag für die Fahrerseite sind alle erdenklichen Airbags eingebaut.



Weitere Features: Beim Reversieren wird das Bild der Rückfahrkamera in einem 7-Zoll-Bildschirm des Navigationssystems abgebildet. Der neue Santa Fe verfügt auch über in den Außenspiegeln integrierte Lichtspots, um den Einstiegsbereich in ein gedämpftes Licht zu tauchen.

Die Topmotorisierung des Santa Fe ist der 2.2 Liter Common Rail Diesel, der über eine Leistung von 200 PS verfügt. Hyundai bietet aber auch einen kleineren Common Rail Dieselmotor mit 150 PS und einen 2.4 Liter GDI Benzinmotor mit 193 PS an. Die Preise beginnen bei 40.000 €, das Top-Modell kostet 52.000 €. Der neue Santa Fe ist mit der 5 Jahre 3-Fach Garantie ausgestattet, inklusive 5-Jahre-Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung, 5 Jahre-Mobilitätsgarantie und 5 Jahre jährliche kostenlose Zustandsprüfung. ■

eine Einrichtung des Navigations-funkdienstes	Leuchte mit parabolischem Reflektor	Anhöhen, Erhebungen Böschung	Raketenflugzeug von A. Lippisch	hellviolett	US-Flugzeughersteller	Weinstock "Beistand von oben"	als Hinterlassen-schaft gekriegt	Prüfung max. Steig-geschwindigkeit														
		1		13			chem. Zeichen für Ein-steinium	4														
ein "Herr der Lüfte"	"heftig" bei Landungen Vorsilbe für "Luft"		Abk. f. "Instr-uctor Pilot" Abk. für "Glide Path"		Offiziers-dienstgrad IATA-Code f. Iraqi Airways			10														
Drachen							frz. für "dich" Bodenkon-takt d. Flug-zeughecks															
ängstlich, mutlos, mem-menhaft	8	3	griffbereit		11	IATA-Code der AirBaltic		Initialen von Lauda														
			Das Lösungswort senden Sie bitte an pilot@skyrevue.at. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir das neue Hörbuch aus dem Aviator-Verlag (www.aviator.at) „Buschpiloten – Traumberuf Buschpilot in Afrika und Buschpilot in Alaska“. Die Lösung des letzten Rätsels lautete „ HÖHENRUDER “. Der Gewinner ist Roland Igelsböck aus Wels. LÖSUNGSWORT: <table border="1" style="margin: 0 auto;"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td><td>15</td> </tr> </table>				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	15
1	2	3					4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15				
Figur im Kunstflug	14										größere Algenarten engl. für "krank"											
Friedens-truppe nach dem Kosovokrieg	engl. für "eingeschaltet"										IATA-Code für Davison Army Airfield	6										
							"Ultraleicht-flugzeug" Raketenab-wehrsystem															
Sitz v. UNO, WHO & Co. "fliegende Verbände"	IATA-Code f. Eurowings englisch für "Auge"		Anhäufung von Schnee arab. Händ-lerviertel	flüchtig	Abk. für "Sicherheits-polizei"	voll entwickelt Gallert-masse	IATA-Code für Essaouira	die Goldene Stadt														
			5					Strom zum Ob-busen in Sibirien														
		"außen ... und innen ptul"			Nerven kosten			Tipps														
engl. für "trocken"	Luftfahrzeug ohne Verbrennungs-motor				9			Internet-domäne für Tschechien														
						12		Staaten-bündnis in Europa														
								7														



POLO SHIRT

20,00 €



POLO SHIRT

Aus 100% Baumwolle, vorne links ist der ÖAeC-Adler aufgestickt. Größe XS-XXL

Farben:

6950 Weiß

6960 Rot

6970 Marineblau

6990 Royalblau

6980 Grau (nur noch in Größe XS)

Ich bestelle hiermit die folgenden Artikel auf Rechnung:

Art.-Nr.: Farbe: Größe: Anzahl:

Art.-Nr.: Farbe: Größe: Anzahl:

Art.-Nr.: Farbe: Größe: Anzahl:

Name:

Telefon/E-Mail:

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

 Crafted in Switzerland

PC-12 NG



 **PILATUS**

GRENZENLOSE FREIHEIT

Sie wollen Ihren Flug nach London mit einer spontanen Zwischenlandung in Florenz verkürzen? Mit dem Pilatus PC-12 kein Problem, denn Sie fliegen bequem und flexibel auch kleinere Flughäfen an. Ob geschäftlich oder privat - der PC-12 NG bietet Ihnen den Komfort von Flugreisen erster Klasse.



Pilatus Flugzeugwerke AG · Schweiz · Tel. +41 41 619 61 11 · www.pilatus-aircraft.com