STEIRISCHE FLUGSPORTUNION

85. Ausgabe

Vereinszeitung der
Steirischen Flugsportunion
8011 Graz

CUMULUS

FLIEGEN – EIN WUNDERBARER GEDANKE

Segelfliegen in Graz www.FLUGSPORTUNION.at

Dezember 2020

Aufnahme aus dem Segelflugkalender 2021

Coronabedingt wird es heuer leider keine Weihnachtsfeier oder kein Jahresabschlussfest geben.

Zu diesem Zeitpunkt ist es uns auch nicht möglich Termine für das Frühjahr zu fixieren.
Bitte berücksichtigt, dass immer am letzten Freitag jedes Monats ein Clubabend geplant ist.

Von März bis Oktober findet dieser immer beim Hangar West nach dem Flugbetrieb statt.
Über den Winter geben wir den Ort und Zeitpunkt jeweils über News und Wochenmail bekannt.

Glosse des Obmanns

2020 ein merkwürdiges Fliegerjahr findet sein Ende und auch der Advent wird in diesem Jahr anders als sonst: Keine adventlichen Zusammenkünfte bei Kerzenschein, kein Adventmarkt, keine Christkindlmärkte, keine Glüchweinstände in der Innenstadt und auch keine SFU Weihnachtsfeier. Die „zweite Welle" hält uns wiedermal am Boden, unsere Flugzeuge im Hangar und uns in unseren Wonungen. Betreten von Sportstätten zur Sportausübung ist untersagt, weitere ungewisse freiheitsbeschränkende Maßnahmen werden bei Pressekonferenzen schon angekündigt. Viele Sorgen plagen uns privat, beruflich aber auch als SFU-Pilot*in. Verfallen unsere Lizenzen? Können wir unsere Luftfahrzeuge lufttüchtig halten? Reichen die Finanzen?

Das Jahresende lässt uns zurückblicken auf das was wir trotz all dem Coronajahr Durcheinander erlebt und erreicht haben. Mal konnten wir fliegen, dann waren die Betriebszeiten wieder eingeschränkt, mal doch noch landen, mal waren juristische Spitzfindigkeiten bei den „recency requirements" die uns Kopfzerbrechen bereiteten. Trotz alle dem gelangen uns großartige Flugabendteuer und Erlebnisse sei es motorisiert oder allein von den Naturkräften der Athmospähre angetrieben. Wir erbrachten tolle sportliche Leistungen und und verlebten kammeradschlaftliche Stunden in launiger Runde.

Das alles war nur möglich dank der unzähligen ehrenamtlich erbrachten Arbeitstunden von so Vielen von uns. Sei es in der Nachwuchs- und Öffetlichkeitsarbeit, Telefon-, Getränke- und Mülldienst, Wartung unserer Flugzeugelektronik und der Internetleitungen, in Unterrichts-, Rechts-, Finanz- und Versicherungsbelangen, bei den Wartungs- und Reparatureinsätzen an den Gerätschaften und dem Fluggeräten, bei der Startleitung und Flugbetrieb, bei den Schleppdiensten, der Büroarbeit und vielen vielen Kleinigkeiten die alle notwenig sind damit alles läuft und die doch jemand sieht und sich dann deren annimt und hingreift.

Nicht immer sind wir alle einer Meinung, es wird heftig diskutiert wie was am besten zu machen sei und die Wogen gehen hier oft hoch und es wird auch oft emotional.

Dies ist Ausdruck davon und zeigt uns wie sehr jedem von uns unsere Steirische Flugsportunion am herzen liegt. Wir können uns dazu nur beglückwünschen dazu wie schlagkräftig und flexibel unsere Gemeinschaft zu agiren in der Lage ist und uns bei denen herzlichst bedanken die nicht müde werden sich mit konstruktiver Kritik, viel Herzblut und ihren vielen individuell unterschiedlichsten Fähigkeiten tagtäglich einbringen um all dass auch in den kommenden Jahren weiter zu ermöglichen.

Ein herzliches Dankeschön, ich freu mich schon auf die Flugsaison 2021 mit euch!

Herwig

Unsere Vereinsmeisterschaft

der Versuch einer würdigen Siegerehrung

Die Ausschreibung unserer Siegehrung ist ja gar nicht so unkomplex:
Wir küren einen Meister im Streckensegelflug und zwar nach der Clubchallenge in der sis.at, einer speziellen Vereinsauswertung auf der Plattform der dezentralen Staatsmeisterschaft unseres Fachsportverbands (zu finden unter www.streckenflug.at). Damit kann jeder engagierte Streckenflieger auch in der Streckenflugwertung viele Punkte sammeln, denn es zählt neben der Weite der Strecken auch der Fleiß, möglichst oft gültige Wertungsstrecken zu erzielen.

Dazu kommt dann das Ergebnis des Ziellandens. Damit aber nicht genug: Der erste der jeweiligen Kategorie bekommt nämlich sowiele Punkte wie es Teilnehmer gab, sodass der letzte der Kategorie immerhin noch einen Punkt bekommt.

Weil es aber mehr Ziellander als Streckenflieger gibt, und der Flug über mindestens 100 Kilometer komplexer ist, als das Treffen der Piste und Ausrollen in messbarer Entfernung zu einem Ballon, multiplizieren wir die Streckenflugpunkte mit dem Faktor 1,5.

Somit ergeben sich folgende Wertungen:

Ziellanden am 26. September:

Corona, angesagtes Schlechtwetter und wahrscheinlich auch Bedenken wegen möglicherweise wechselnder Bedingungen hielten das Teilnehmerfeld heuer eher klein. 16 wertbare Flüge in der Vereinswertung wurden gemessen, immerhin 5 Starts von Gästen hoben die Statistik. Es sei zu erwähnen, dass Philipp Aldrian der

Held des Messens war, und Selmas Töchter Sahra und Sena gekonnt und souverän die Gastro schmissen und das Nenngeld kassierten, dass selbst Schriftführer-Legende Lothar Ranftl stolz gewesen wäre auf die Strenge und Genauigkeit mit der dies passierte.

Rechtzeitig zum Sunset gab es eine Verkündigung der Gewinner, mit der folgenden Punkteausbeute:

1. Erich Zimmermann	16
2. Ernst Wolfgang Knoch	15
3. Rupert Richter Trummer	14
4. Matthias Rom	13
5. Toni Rosenkranz	12
6. Heli Markfelder	11
7. Herwig Wagner	10
8. Stefan Rabensteiner	09
9. Michael Gaisbacher	08
10. Andreas Riedmüller	07
11. Radu Dawkins	06
12. Paul Bernhard	05
13. Philipp Aldrian	04
14. Nikolai Breton Henrriquez	03
15. Alois Reinisch	02
16. Martin Wippel	01

Wir gratulieren Erich Zimmermann zum ersten Sieg in dieser Disziplin und dürfen stolz darauf hinweisen, dass Nikolai als Flugschüler mit gerade einmal einigen wenigen Solostarts eine herzeigbare Leistung erbracht hat. Besser lässt sich unsere Flugschulqualität gar nicht beschreiben. Viel Flugspaß und Gemeinschaft prägte diesen Tag auch wenn einige in der Ergebnisliste fehlen, manche davon waren vor Ort manche schlicht abwesend. Anyway!

Die Streckenflugwertung:

Die Clubchallenge auf der streckenflug.at hat einen interessanten Modus. Der beste Pilot eines Vereines bekommt pro Flugtag 5 Punkte, die nächsten 4 jeweils einen Punkt weniger. Der 5. also noch einen Zähler, der sechste geht bereits leer aus. Das Spannende an diesem Modus ist, dass fleißige Jungflieger öfters mals fliegen gehen können, wenn sich die Cracks gar nicht auf Strecke begeben, weil der Tag keine Rekordweiten hergibt. Solchermaßen kann man ganz gut Punkte sammeln. Gutes Training für die Piloten, gut für unsere Auslastung.

Trotzdem gab es an der Spitze keine Überraschungen, denn der mit den weitesten Flügen, war auch der mit den meisten Starts Paul Bernhard, der Dominator dieser Disziplin. Platz zwei ging an Franz Salomon, der seinen Arcus auf mehreren Flugplätzen, auf zwei Wettbewerben und auch sonst recht häufig bewegte und Platz 3 erzielte Toni Rosenkranz, der fleißig, in Turnau, auf den TALs in Niederöblarn und Mauterndorf und gegen Ende der Saison auch von Graz aus, Punkte sammelte. Dahinter eine Meute an 7 weiteren Piloten im Ranking, erstmals seit langem hatten wir 10 Piloten in der Wertung der dezentralen Meisterschaft: Hier das Ergebnis der Disziplin Streckenflug mit den dazugehörigen Wertungspunkten:

01 Paul Bernhard	15
02 Franz Salomon	13,5
03 Anton Rosenkranz	12
04 Herwig Wagner	10,5
05 Michael Gaisbacher	09
06 Timo Fischer-Menzel	07,5
07 Stefan Rabensteiner	06
08 Ernst Wolfgang Knoch	4,5
09 Helmut Markfelder	3
10 Radu Ionut Dawkins	1,5

Das ergibt dann folgenden Gesamtscore und wir gratulieren dem Vereinsmeister 2020:

Vereinsmeister 2020:

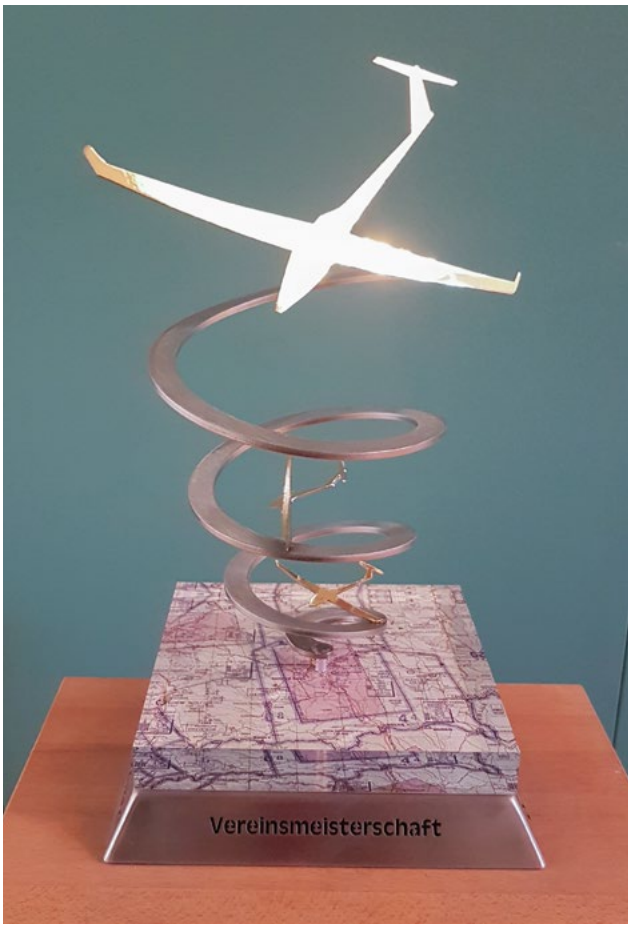
1	**Anton Rosenkranz**	24pt
2	**Herwig Wagner**	20,5pt
3	**Paul Bernhard**	20pt

04	Ernst Wolfgang Knoch	19,5
05	Michael Gaisbacher	17
06	Stefan Rabensteiner	15
07	Heli Markfelder	14
08	Radu Ionut Dawkins	7,5

Wir gratulieren Toni zu einer tollen Saison prall gefüllt mit Flugerlebnissen, Spaß am Flugplatz und jede Menge Leistung bei der Instandsetzung unserer Flugzeuge. Ein neues Gesicht in der Siegerliste und der erste Gewinner des neuen Wanderpokals der Steirischen Flugsportunion.

WIR GRATULIEREN ALLEN GEWINNERN
und erklären die Rückrunde für eröffnet die neue Wertungssaison läuft bereits. An die Startstellen AUF Und DAHIN: HOCH AUFFI WEIIT AUSSI 2021.

PS.: Das Ziellanden findet wie die letzten 15 Jahre am letzten Samstag im September statt. (Ich sag´s nur zum rechtzeitig notieren ;-). Nächstes moi dabei sein!



Der neue Vereinspokal, von Paul ersonnen und von Radu dem Steelworker realisiert. Welche Namen werden hier noch draufstehen, die nächsten Jahre? Vielleicht Deiner?

Vereinsmeister 2020: Toni Rosenkranz wir gratulieren und freue uns mit

Aus der Serie: Do it yourself

Aufgaben die jeder bewältigen kann!

Diesmal: Der TANKWAGEN und warum er meistens voll ist

Zuerst die kurze Antwort auf die spannende Frage: Weil es einige Menschen gibt, die ihn regelmäßig wieder betanken. Hier ein paar Informationen, wie ihr zu diesem erlauchten Kreis gehören könnt.

Schritt 1:
Du brauchst natürlich ein Auto mit Anhängekupplung. Kein solches zu haben ist noch kein Grund niemals die Betankung durchzuführen, fast jeder Kollege, jede Kollegin stellt dir seines/ihres zur Verfügung.

Schritt 2:
Tankwagen ans Auto anhängen und die Tankkarte aus dem Büro und den Schlüssel für das Schloss mitnehmen. Solltest du einen Adapter für den Stecker brauchen findest du diesen im Tankwagen.

Schritt 3:
Dur fährst zur Tankstelle Wings/Avido (Triesterstr. 459, 8055 Graz, Tel. 0316 395090, dem glücklichen Tanker schlägt übrigens keine Stunde. Die Tanke ist tägl. 24 h durchgehend geöffnet. Hurra man kann auch nach dem Flugbetrieb tanken fahren.

Schritt 4:
Du tankst **Super Plus98/100 Oktan** und gehst dann in die Tankstelle und bezahlst mit der Tankkarte. Wenn du keine Berechtigung für einen Gefahrenguttransport hast, (ADR Schein) dann dürfen nicht mehr als **333 Liter** im Tankwagen sein. Hast du eine solchen vergiss nicht die **orange ADR Tafel** auf der Hänger Rückseite aufzuklappen.

Schritt 5:
Nach der Rückkehr trägst du die getankte Menge das Datum und deinen Namen in das Tankbuch ein.

Anmerkungen:
Bei jeglichen Unregelmäßigkeiten informiere VIC unter 0664 338 04 04, er ist unser Fuel-Manager, die Petrol-Patrouille sozusagen.

Auch als reiner Segelflieger benötigst du Sprit für dein Schleppflugzeug. Kein Grund also sich nicht-zuständig zu fühlen

Es ist ein gutes Gefühl getankt zu haben, du bist ein kompletterer Pilot, die komplettere Pilotin, wenn du auch das beherrscht.

Unter Downloads findet ihr eine vollständige Anleitung für das Füllen des Anhänger und das Betanken der Flugzeuge.

Ganz verwegene nehmen auch noch den Dieselkanister für den Traktor mit, denn auch der braucht regelmäßig eine Füllung.

2020 oder ...

wieviel Flugspaß man aus einem sprichwörtlichen Seuchenjahr rausholen kann.

Hauptversammlung zum Saisonstart

Also dieses Jahr hatte es in sich. Es begann eigentlich ganz harmlos mit einer Hauptversammlung Anfang März, die recht gut besucht war und in der Viktor harmonisch und gut abgesprochen das Obmanns-Staffelholz an Herwig Wagner übergab und ein neuer Vorstand für die nächsten drei Jahre gewählt wurde. Übrigens war das erst der 3 Obmännerwechsel in der 55 jährigen Geschichte unseres Vereins. Kontinuität ist wohl einer der Schlüssel zum Vereinserfolg.

A pro pos Vereinserfolg: Unsere Schule einer der wichtigsten Bausteine unseres Clubs wurde in eine DTO nach europäischem Recht umgewandelt. Viel Arbeit für Werner als Leiter der Flugschule und Herwig als neuen Obmann. Neben Problemen mit der Übertragung aller Fluglehrer bietet die Schule jetzt aber auch mehr Möglichkeiten wie die Ausbildung von Fluglehrern innerhalb des Vereins.

CORONA als Spaßbremse

Dann allerdings kam es Dicke. Zuerst sagten wir schweren Herzens das geplante Fliegercamp in San Mauro bei Udine ab, weil die Seuche in Norditalien bereits wütete. Kaum haben wir das verdaut mussten auch wir erfahren, dass einmal vorderhand auch bei uns kein Flugbetrieb möglich war. Gott sei Dank waren wir dann ab 1. Mai bei den ersten Sportarten dabei, die den Betrieb wieder aufnehmen konnten und so starteten wir mit Desinfektionsmittel und Mund- Nasenschutz in die Saison. Mindestens 4 Wochen Flugbetrieb hatten wir aber verloren und wie zum Hohn zeigte das Flugwetter der Austrocontrol bestes Segelflugwetter über Ostern an.

Saisonstart am 1. Mai

Saisonbeginn mit Föhn und Motorflugaktivitäten

Langsam aber kam die Saison auf Touren, sowohl in Graz als auch in Turnau wurden erste Strecken absolviert und die neu ins lebengerufene Gruppe #grenzenlos organisierte Motortouringflüge im In- Und Ausland. Eine tolle neue Aktivität im Verein, der aber vorerst noch die Dimona fehlte, die immer noch bei Diamond zur Reparatur stand, die sich durch die Umstände mit Kurz-Arbeit und Homeoffice ständig verkomplizierte. Immerhin schrieben unsere Wettbewerbspiloten bereits fleißig in der dezentralen Meisterschaft der streckenflug.at an. Ach ja, der Flughafen Graz hatte auch Kurzarbeit ausgerufen und schränkte uns phasenweise auch noch mit einer Tagesendzeit von 1800 zusätzlich ein. Hier konnten wir gemeinsam mit dem Aeroclub durch Einspruch und Verhandlungen mit dem Flughafen bewirken, dass wir auf der Westseite länger Betrieb machen durften.

Die Saison beginnt zu brummen.

Im Juni waren wir dann auch schon im Höchstbetrieb. Wochenenden mit 90 Starts und 40 Flugsunden nur auf der Graspiste West sorgten für Betrieb am sonst sehr ruhig daliegenden Flughafen LOWG, denn der Reiseflugverkehr war fast gänzlich zum Erliegen gekommen. Aber bei uns wurde geschult, geflogen und der Platz belebt. Auch hier eine Anmerkung zu den Rahmenbedingungen. Eine Einschränkung unserer Behörde verhinderte die Umschreibung der Lizenzen unserer Fluglehrer, die mit der bestehenden Lizenz nicht mehr schulen durften. Hier rächten sich einerseits Nachlässigkeiten der Aeroclub Behörde in vergangene Jahren und andererseits nützt das zuständige Ministerium die Gelegenheit offene Rechnungen, aus der Zeit eines Ministers mit Flugsport-Hintergrund zu begleichen. Wie auch immer, mittlerweile ist die Behörde unter neuer, hauptberuflicher Leitung und von Mitarbeiterstand sowie Kompetenz betrachtet, aufgerüstet. Und wir waren für engagierte Flugschüler wieder voll einsatzfähig.

Der Hochsommer als Zeit der zentralen Bewerbe
Durch die Pandemie schoben alle Veranstalter ihre Bewerbe in den Hochsommer und so kam es zu einer Reihe an Bewerben, in denen unser Verein beachtlich aufzeigte. Bereits beim renommierten Alpe Adria Cup nahmen Herwig Wagner und Franz Salomon mit Co Radu Dawkins teil.

Die Juniorenmeisterschaften und die Silver Challenge fanden Anfang Juli statt, während wir zur Juniorenmeisterschaft (noch) keine Teilnehmer entsenden konnten, fuhren mit Sebastian Gert und Andreas Riedmüller. gleich zwei Teilnehmer zu dem Einstiegsbewerb unseres Vereinskollegen und Bundessektionsleiters im Aeroclub Michael Gaisbacher. Leider wurde diese Veranstaltung vom Regen weggeschwemmt, aber schon die Verbringung der Flugzeuge auf einen anderen Flugplatz und die Einweisungsflüge waren prägende Erlebnisse für unsere Jungflieger.

Nächste Station war die Steirische Landesmeisterschaft, das Grimming TAL, auch in Niederöblarn. Hier nahm eine regelrechte Armada an Piloten der SFU teil. Herwig Wagner (der auch das Tasksetting besorgte), Timmo Fischer, (ASW27) Toni Rosenkranz,(ERIKA) Paul Bernhard (ASH25) und Franz Salomon ARCUS. Zusätzlich bewegten Alois Reinisch und Radu Dawkins unsere zweite DG 300 OE-5505 außer Bewerb, um im Ennstal Streckenfluft zu schnuppern, wobei es Radu gelang in der sis.at anzuschreiben. Damit ist unsere Teilnehmerzahl in der dezentralen Meisterschaft endlich einmal zweistellig.

Paul konnte die Allgemeine Klasse gewinnen und wurde Vizelandesmeister in der kumulierten Gesamtwertung der Landesmeisterschaft, in der Herwig Wagner den dritten Platz belegte. Damit aber nicht genug, Michael Gaisbacher und Toni Rosenkranz starteten auch noch beim Salzburg TAL in Mauterndorf und belegten dort Plätze im Mittelfeld.

Ebenfalls im August startete Johnny Schwarzinger bei den Präzisionsmeisterschaften im Motorflug in Weiz. Zwar konnte er seine Vorjahrestitel nicht verteidigen, jedoch ist er nach wie vor einer der ganz wenigen Piloten unseres Vereins , der sich bei Motorflug Staatsmeisterschaften beteiligt. Hut ab auch dafür.

Bewerbe und Trainings-camps eigenen sich dazu neue Gegenden kenne zu lernen. Hier die Tauern vom Süden

Ebenfalls im August Sommerfest und Sport für Alle.
Nachdem das Frühjahr gesellschaftlich durch die Abstandsregeln recht „ungemütlich" war am Flugplatz veranstalteten wir heuer wieder einmal ein internes Sommerfest, zu dem sich gar nicht wenige Kollegen einfanden. Radu war der Grillmeister und Selmas Töchter Sahra und Sena schmissen gekonnt den Verkauf. Es tat gut sich einmal freundschaftlich am Flugplatz zu treffen und die Kommunikation untereinander zu beleben.

Aktion Sport für Alle:
Jede mengen junger Menschen am Platz

Außerdem hatten wir auch heuer wieder 2 x 20 Grazer Schülerinnen und Schüler zu Gast, die die Gelegenheit hatten im Zuge der Aktion Sport für Alle unseren Sport kennen zu lernen.

Mittlerweile haben wir doch einige Mitglieder, die aufgrund dieser Maßnahme bei uns zu fliegen begonnen haben. Aktuell zum Beispiel Sebastian Gert, aber auch langgediente Mitglieder wie Philipp Aldrian fanden auf diesem Weg zum Flugsport und zu unserem Verein. Ein Grund mehr sich hier vertärkt zu engagieren. Der Aeroclub unterstützte uns dabei nicht nur finanziell sondern stellte uns auch den verbandseigenen Simulator zur Verfügung, um die Zeiten zwischen den Flügen zu überbrücken.

Der Herbst
Mitte September kam unsere DIMONA zurück von einer einjährigen Frischzellenkur. Neu aufgebaut, neu lackiert und wie aus dem Ei gepellt präsentierte sich unser Schlepp-Motorsegler nach seiner Rückkehr von Diamond Aircraft. Welcome back.

Und dann war er auch schon da der Herbst mit Ziellanden (Siehe Vereinsmeisterschaft), einer vereinsintern organisierten, verbindlich vorgeschriebenen Fluglehrer-Auffrischung, dem alljährlichen Maronibraten mit Sturm, garniert mit dem ersten Alleinflug unseres jüngsten Flugschülers Nikolai, dem gleich einmal gehörig der G-Messer geeicht wurde, bei der traditionellen Fliegertaufe durch Handauflegen, unter strenger Aufsicht seiner Mutter, die sich auch gleich beteiligte. ;-).

Ansonsten beglückte uns der Herbst noch mit einigen Wellenflugtagen, die mit Höhen von bis zu 5000 M westlich von Graz weidlich genutzt wurden.

Fliegertaufe von Nikolai

Leider erlitten wir in diesem Herbst auch wieder ein technisches KO. Unser Falke verbog sich bei einer Landung in Weiz den Propeller, sodass auch der Motor ausgebaut und untersucht werden musste. Es wäre aber nicht unser Toni Rosenkranz, wenn er nicht was Positives aus dem Vorfall heraugeholt hätte. In der Aktion wurden gleich auch der anstehende Motortausch, der im nächsten Frühsommer angestanden wäre, durchgeführt, sodass uns der Falke im Frühjahr wieder zur Verfügung steht und wieder mindestens 1200 Betriebsstunden schnurren wird können.

Mit Distance Learning in den nächsten Lockdown
Ja und so sind wir durch ein erfahrungsreiches und buntes Jahr gesurft und konnten noch zeitgerecht auf Distance Learning umstellen, bevor uns der nächste Shut Down wieder vom Flugplatz fernhielt. Zuvor aber standen wir auch noch bei einer Anrainerversammlung den Bewohnern der umliegenden Gemeinden Rede und Antwort. Denn auch hier muss sensibel auf die Befindlichkeiten der Menschen eingegangen werden.

Leider wird es heuer unter den gegebenen Umständen keine Weihnachtsfeier geben können. Die Vernunft gebietet uns zur Zeit Abstand zu halten und zu Hause zu bleiben. Lasst uns gemeinsam daran arbeiten, dass wir im Frühling wieder ungetrübten Flugspaß erleben können, unsere Flugschüler ausbilden, an Bewerben teilnehmen und gemeinschaftlich unseren Flugplatz mit Leben erfüllen.

Die Wartung

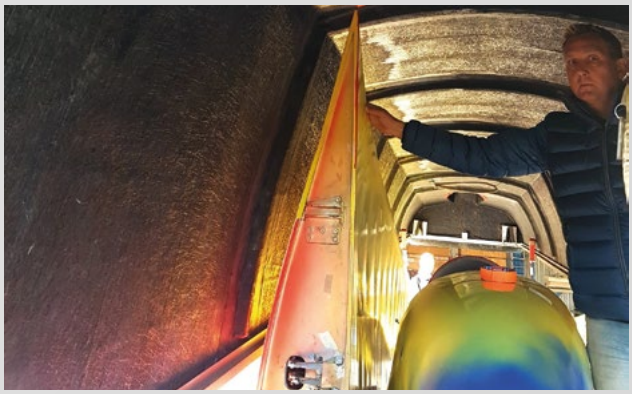
einer der Grundpfeiler unseres Vereins

Neben der allgemeinen Vereinsorganisation mit Mitgliederwesen, Buchhaltung und Flugbetriebsorganisation und der Flugschule ist die Wartung eines der Fundamente, auf dem der Verein steht und unsere Kalkulation in erträglichen Dimensionen hält. Hier ein Einblick in das System, das von einigen Leistungsträgern geschultert wird, damit wir alle sicher und günstig fliegen können - Hier eine Momentaufnahme von VIC, der die grundlegende Organisation der Wartung trägt.

Alles anders in Zeiten des Stillstandes!

Große Werkstätteneinsätze mit vielen Helfern zugleich wird es wohl in Zeiten wie diesen nicht geben dürfen. Also machen wir das Beste daraus und versuchen die Wartungsarbeiten an unseren Geräten mal etwas anders zu organisieren. Es ist der 28.11. während ich diese Zeilen schreibe. Letztes Wochenende haben wir es geschafft unser 5083 so abzurüsten wie ich mir das qualitativ hochwertig vorstelle. Nicht „nur" Abrüsten, sondern gleich in Begleitung von unserem Prüfer Toni. Schwachstellen, Fehlstellen, Auffälligkeiten im TecLog wurden dokumentiert, damit wir eine Arbeitsunterlage für die anstehende Jahreswartung haben. Ziel der Samstagsaktion war es auch, die ASK13 mal mit Polstern in den 500er Anhänger zu bugsieren. Das hat funktioniert und Radu ist mit Toni bereits am Fertigen der Aufnahmen für Rumpf und Flächen. Wir werden also den alten 13er Anhänger stilllegen und den 500er Anhänger ab dem nächsten Jahr für beide Doppelsitzer nutzen können. Dazu müssen wir noch 2 Löcher für entsprechende Eselsohren in den Anhängerdeckel schneiden, dazu aber später.

Vorher noch zurück zum Abrüsten: Bei allen Flugzeugen ist in diesem Winter ein Physical Review durch Toni = CAMO Ulf Calsbach fällig. Daher ist es von riesigem Vorteil, wenn Toni schon beim Abrüsten die Flugzeuge ansehen kann. Ruderspiele z.B. sind abgerüstet in der Werkstätte nicht prüfbar. Ich sehe hier große Vorteile, wenn wir nicht „nur Abrüsten" sondern das Flugzeug genauestens durchsehen und alle Auffälligkeiten im TecLog notieren (ich weiß, ich wiederhole mich, aber das Thema ist mir wichtig!). Ich werde mich dafür einsetzen, dass dieses Procedere zum Standard in der SFU wird.



Jetzt zurück zum work in progress: Wenn Radu alle Aufnahmen für die 13er für den 500er Anhänger fertig hat, werden die Löcher im Deckel rausgeschnitten. Dann kommt der Anhänger samt 13er als erstes zu mir in die Werkstätte, um die zusätzlichen Ohren drauf zu laminieren. Wenn ich damit fertig bin gibt`s den ersten Arbeitseinsatz für freiwillige Helfer! Aufgabe ist es, Anhängerdeckel schleifen und lackierfertig vorbereiten. Lackiert wird mit der Lackierrolle, auch da ist jede helfende Hand willkommen - halt limitiert nach den Kurz`schen Vorgaben - ich werde die Koordination aller Helfer für heuer gerne übernehmen. Wenn ASK13 samt Anhänger fertig sind, sehen wir weiter.
Bitte checkt regelmäßig unsere News!

Vic, living airmanship

Auf die Frage, Was kann ich dazu beitragen:

WANTED Flugzeugkümmerer

Eigentlich sind wir das ja alle, denn schon beim preflight check kümmern wir uns bereits intensiv um unser Flugzeug. Aber natürlich gibt es übers Jahr noch einiges mehr zu tun, um die Lufttüchtigkeit unserer Flugzeuge zu wahren. Mittlerweile genügt es nicht mehr mit den Arbeiten, auch über einfache Tätigkeiten, vertraut zu sein. Es braucht einen LFZ-Wart, der die laufenden Kontrollen durchfürt bzw. überwacht und anschließend im Bordbuch bzw. den Kontrollisten bestätigt. Da gibt es mittlerweile für uns (die exakt eine Handvoll mit Wartlizenz ausgestatteten LFZ Warte) immer mehr zu tun. Da wir Warte (fast) alle auch noch voll im Berufsleben stehen, sind unsere zeitlichen Ressourcen leider auch nicht unendlich....

Auch Wartung ist Teamwork

Genau hier kommt der Flugzeugkümmerer ins Spiel. Er soll die Schnittstelle zwischen Flugzeug- Pilot- Wart sein. Es ist unglaublich hilfreich, wenn sich jemand aus unseren Reihen findet, der sich etwas intensiver um ein Flugzeug kümmert. Die Aufgae des Flugzeugkümmerers ist es bloss, sich einen besseren Überblick über die Lufttüchtigkeit seines Flugzeuges zu schaffen. Also genauere Kontrolle des Bordbuches (Rechenfehler!), Überprüfen des tecnical Logs, L-Akt führen, Statusmeldungen an die CAMO, Ansprechpartner sein für Piloten und Warte.

Georg macht das z.B. für unsere WT9, Applaus an diese Stelle dafür, weil die ist schon ein wenig komplexer zu betreuen als ein Segelflugzeug. Eh klar, da gibts noch einen Rotax samt Propeller. Und natürlich war das ACAM heuer im Herbst mit Vor- und Nachbereitung auch ein zusätzlicher Aufwand für uns alle.

Sebastian hat mich gefragt, welcher Aufwand da auf so einen Kümmerer für die PW5 zukommt. Ich schätze alles in Allem sind das etwa 10 Stunden im Jahr, das sollte locker genügen. Wenn man einmal das Zusammenspiel von L-Akt, Bordbuch, CAMO, Wartungsintervalle und laufzeitbegrenzter Teile verstanden hat, ist das Kümmern um ein Flugzeug echt keine Hexerei. Am Flugplatz ankommen und gleich mal „Sein" Flugzeug checken dauert vielleicht 10 Minuten, da hat man aber die Backhendlspender (Flugzeug nicht angezogen, nicht sauber geputzt, Bordbuch falsch gerechnet, etc.) auch schon ausgemacht...

Also, wir suchen immer Mitstreiter im Wartungsteam, wenn du dir zutraust etwas tiefer in die Materie des Fliegens einzutauchen melde dich bitte bei mir! Natürlich gibt es eine Einschulung wie das alles so funktioniert.

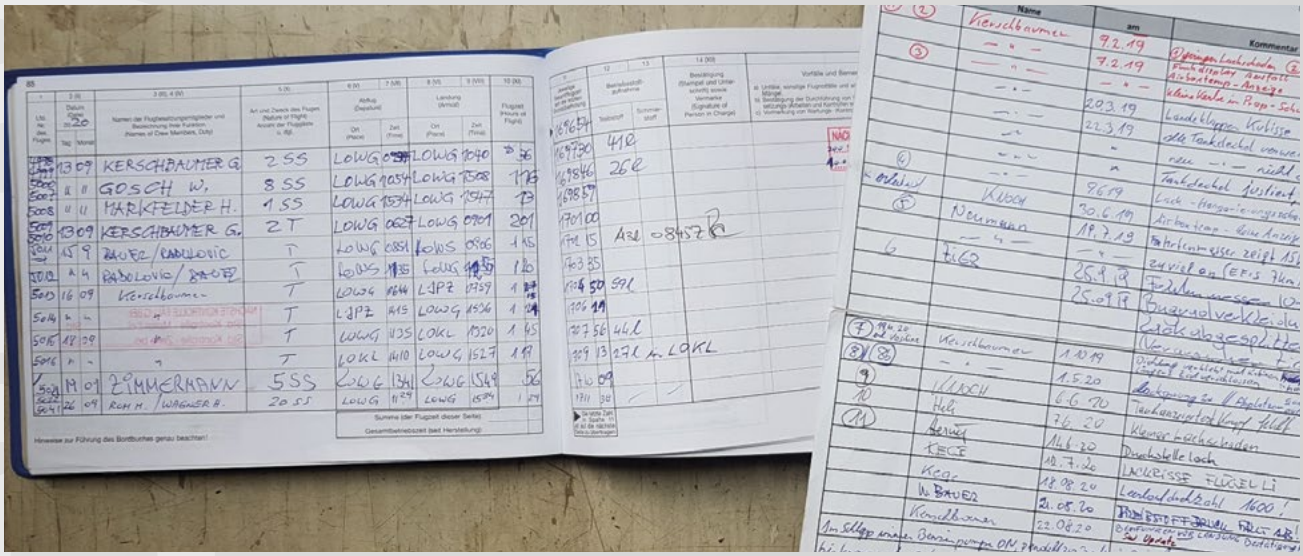
Vic, living airmanship.

Eine Betrachtung: QUALITÄT

ISO und IEC-Normierung
Qualität wird laut der Norm DIN EN ISO 9000:2015-11 (der gültigen Norm zum Qualitätsmanagement) definiert als:
„Grad, in dem ein Satz inhärenter Merkmale eines Objekts Anforderungen erfüllt"

> Die Qualität gibt damit an, in welchem Maße ein Produkt (Ware oder Dienstleistung) den bestehenden Anforderungen entspricht

Die Benennung der Qualität kann zusammen mit Adjektiven wie schlecht, gut oder ausgezeichnet verwendet werden. Inhärent bedeutet im Gegensatz zu



„zugeordnet" einer Einheit innewohnend, insbesondere als ständiges Merkmal. Damit sind objektiv messbare Merkmale wie z. B. Länge, Breite, Gewicht, Materialspezifikationen gemeint.

Nicht inhärent sind subjektiv zugeordnete Beschreibungen wie „schön" oder auch der Preis, weil diese eben nicht objektiv messbar sind. Der Preis oder ein persönliches Urteil sind also nicht Bestandteil der Qualität. Durch die Definition einer Zielgruppe und Meinungsumfragen kann das subjektive Empfinden dieser Zielgruppe ermittelt, ein inhärentes Merkmal definiert und damit „messbar" und Bestandteil der Qualität werden.

Nach der IEC 2371 ist Qualität:
die Übereinstimmung zwischen den festgestellten Eigenschaften und den vorher festgelegten Forderungen einer Betrachtungseinheit.

Ing. Helmut Müller †, ehem. Leiter der Prüfstelle Süd in Graz der ACG:
Qualitätsbegriff für ein Produkt oder eine Tätigkeit Vortrag anlässlich des Segelfliegertages 2003 in Niederöblarn mit dem Thema „Qualitätssicherung in Instandhaltungshilfsbetrieben"

Qualität ist die Übereinstimmung mit den Forderungen für einen sicheren Betrieb.

Philip B. Crosby definierte die vier Eckpfeiler der Qualität folgendermaßen:

- Grad der Übereinstimmung mit Anforderungen ist die „Qualität" („Quality is conformance to requirements")
- Vorbeugung ist das Grundprinzip der Qualitätsplanung
- Null-Fehler-Prinzip muss zum Standard werden
- Qualitätskosten sind die Kosten für Nichterfüllung der Anforderungen …

ACAM
eine ganz besondere Prüfung

ACAM ist die Abkürzung für „Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring", auf Deutsch „Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen".

Früher wurden die jährlichen Flugzeugüberprüfungen hauptsächlich von der AustroControl durchgeführt, doch im Laufe der Zeit gab es immer mehr Dienstleister, die diese Arbeiten übernahmen. Die ACAM Prüfung ist nun eine Möglichkeit der AC festzustellen, in welchem Zustand sich die Flugzeuge am österreichischen Himmel tatsächlich befinden.

Seit nunmehr 10 Jahren ist die Europäisierung der GA bereits in Kraft. Dies betrifft sogenannte „EASA- Luftfahrzeuge" (Annex II- LFZ sind nach wie vor in nationaler Hoheit). LFZ Überprüfungen zur Lufttüchtigkeit wurden somit europäisch, also grenzüberschreitend möglich. Ein sehr umfangreiches Regelwerk wurde erstellt, Sitz der Behörde EASA ist Köln. Die ehemalige Nachprüfbescheinigung (NABE) wurde durch das ARC ersetzt. Um nun die Qualität der LFZ- Überprüfungen und Arbeiten zu monitoren, wurde die ACAM- Prüfung eingeführt, wobei die ACG zum Beispiel auch D- registrierte LFZ prüfen darf.

Im Juli 2020 erhielten wir einen Aufruf, dass unsere WT9 Dynamic von der AustroControl für eine ACAM Prüfung ausgelost wurde, mit der Bitte um eine Terminvereinbarung - also eine behördliche Prüfung des Flugzeugs. Da unser Flugzeug in einem, für uns tadellosem Zustand im Hangar stand, einen relativ neuen Motor, neuen Propeller und ein geprüftes Rettungssystem hatte, sahen die zuständigen Warte und ich als Kümmerer positiv dem Überprüfungstermin entgegen.

Am 6.10. sollte es so weit sein. Irgendwie hatte unser Toni eine gewisse Vorahnung, möglicherweise weil er selber Prüfer ist war. Er hat sich die eine oder andere Nacht davor mit den Flugzeugpapieren um die Ohren geschlagen, um diese nochmals auf den letzten Stand zu bringen.

Am Tag der Überprüfung stand unser UL vor den Hangartoren in der Sonne. Ein echtes Prachtstück! Ein Prüfer überprüfte die Papiere, das Bordbuch, die Mangelliste? Liste der mandatory SB's und den L-Akt, der andere stieg mit mir ins Flugzeug um sich die diversen Prozedere am Stand vorführen zu lassen. An den Kommentaren während der mehrstündigen Inspektion konnte man erahnen, dass das Prachtstück das eine oder andere Schönheitsmakel hatte.

Eine Beanstandungsliste (Finding- Liste) mit Fristen für die Korrekturen und Ausbesserungen wurde uns einige Tage nach der Prüfung zugeschickt und man muss sagen, dass wir doch etwas überrascht waren.
Kurzgefasst war das Ergebnis so, dass unsere WT9 in einem sehr guten physischen Zustand vor uns stand allerding in der Dokumentation und bei den Papieren gab es Mängel.

Der mE gröbste Mangel war, dass wir kein Instandhaltungsprogramm vorweisen konnten. Man sagte mir,

das IHP sei so etwas wie der Zulassungsschein beim KFZ, der bei jedem Eigentümerwechsel zu erneuern sei. Eingebaute Instrumente, die beim Erwerb schon im Flugzeug waren, mussten in unserem L-Akt festgehalten sein und auch die Genehmigung dieser durch den Flugzeughersteller.

So ging es weiter bei unserem FLARM, dem DYNON, der Benzindruckanzeige deren rote Marker nicht dem Motor und Benzinpumpe entsprach, der Starterbatterie – die zwar dieselben Maße hatte, aber 2 Ah stärker als die zugelassene ursprünglich eingebaute Batterie war und andere Kleinigkeiten.

Ich war im Glauben, dass bei einem UL einfachere, weniger strenge Maßstäbe angesetzt werden.

Die Überprüfung war für unsern Verein ein Gewinn, denn sie zeigte auf, wo wir im Bereich der Wartung und Instandhaltung Verbesserungen einführen konnten/ mussten … und das war bei diesem Flugzeug hauptsächlich im „Papierkram" und der Dokumentation von Ver Änderungen, LTH 91 ist das betreffende Papier.

Einen großen Dank an unsere Warte und Helfer, die viel Zeit investierten um unsere Flugzeugflotte in einem solch guten Zustand zu erhalten.

Georg Kerschbaumer, Kümmerer der WT9 und Vorstandsmitglied.

Instandhaltung der LFZ

Wann „darf" ein Segelflugzeug oder ein Motorsegler von Gesetztes wegen fliegen?

Bundesamt für Zivilluftfahrt › Austro Control › Aero Club › CAMO › CAO

Das ist die chronologische Reihe der Behörden und verantwortlichen Organisationen, die für die Lufttüchtigkeit zuständig waren; aktuell gültig ist die CAO.

Allerdings ist immer auch der Halter der Luftfahrzeuge verantwortlich und in letzter Konsequenz der Pilot selbst (Vorflugkontrolle) zuständig, ob das LFZ (Segelflugzeug oder Motorsegler) in „die Luft gehen" darf oder nicht.

Bis zum Frühjahr 2020 war der sehr komplexe, auf die „Großfliegerei" zugeschnittene Teil „M" der EASA Richtlinien (Part-M - Continuing Airworthiness Requirements) anzuwenden.

- Im Part-M der Implementing Rule Continuing Airworthiness war definiert, welche Anforderungen der Halter eines Luftfahrzeugs für eine nachhaltige Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Airworthiness) zu erfüllen hat. Dies galt für „EASA Luftfahrzeuge"; für Nationale Luftfahrzeuge (Annex I) galt und gilt in Österreich die ZLLV und die Behörde ist die ACG bzw der Aero Club

- Damalige Konsequenz für die LFZ- Halter und SFU: Entscheidung „zu einer CAMO zu gehen" oder das LFZ jährlich zu einem luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) zu bringen, um es dort überprüfen zu lassen (Jahreskontrolle) und die Bescheinigung der Lufttüchtigkeit (ARC- Airworthiness Review Certificate) ausstellen zu lassen.Die SFU entschloss sich für eine CAMO.

- Die Möglichkeit einer „Überwachten Umgebung" brachte weiters die Erleichterung, alle drei Jahre ein „physical review" zu machen und in den 2 Jahren dazwischen ein „document review".

Die CAMO übernimmt Verantwortung (TM's, LTA's, SB's, emergency AD's …) und stellt ein digitales System dem LFZ- Halter bereit, der Halter (Vereinsvorstand) jedoch die Verpflichtung, 4-wöchentlich eine Statusmeldung (Startanzahl, Stunden etc.) an das digitale System zu melden und auch die entsprechenden Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (z.B. 100-Stunden- Kontrolle) zeitgerecht durchzuführen.

Die Freigabe des LFZ (release to service) ist im Bordbuch von der Person oder dem Unternehmen, welche die Instandhaltungs- oder Instandsetzungsarbeit durchgeführt hat, zu bestätigen und ein Arbeitsbericht ist zu verfassen › Info an das CAMO- System.

Wer welche Arbeit durchführen darf ist klar geregelt (… Anhang VIII … Pilot owner… jetzt bei Part ML ist dies der Anhang II). zB sind Arbeiten am Hauptsteuerungssystem (QR, SR, HR, WK) nur durch geprüfte
LFZ- Warte oder LTB's zulässig.

Vorstehendes ist inhaltlich auch ab 24.03.2020 geltend!

Ab 24.03.2020: Part ML, also Part M Light – Part CAO – Instandhaltung

Vereinfachte Instandhaltungsvorschriften und Erleichterungen. Aus Teil „M" wurde Teil „ML", also Teil M light (geänderte VO EU 1321/2014).

Der prinzipielle Aufbau von ML ist mit dem des alten Teil M identisch. Zum Beispiel ist das Thema „Pilot Owner

Maintenance" jetzt in ML.A.803 und Anlage II, gegenüber M.A.803 und Anlage VIII des eben nicht mehr gültigen Teiles „M".

Änderungen:

- Der Halter (Vereinsvorstand) kann das Instandhaltungsprogramm (IHP) deklarieren – keine Genehmigung durch die Behörde erforderlich – dies schließt allerdings einen Vertrag mit einer CAO zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aus. Der Deklarierende übernimmt die volle Verantwortung für die Inhalte.

- ARC kann durch genehmigten Part 66- Wart (Independent Airworthiness Review Staff) mit der Jahreskontrolle erfolgen, wenn dieser von der zuständigen Behörde dazu anerkannt ist; dieser ist in vollem Umfang verantwortlich für die Tätigkeiten.

- Vereinfachte Wartungsorganisation – CAO -„Combined Airworthiness Organisation", eine Organisation, die sowohl Instandhaltung als auch Führung und Prüfung der Lufttüchtigkeit übernimmt; letztlich werden zwei Betriebe nach Teil M in einem Betrieb nach Teil CAO zusammengefasst.

Der Halter ist für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlich!

Ob ein Halter oder Verein Verantwortung übernimmt indem er eine eigene Organisation mit entsprechender Dokumentation und Qualitätskontrolle aufbaut oder eben dies einer professionellen CAO überlässt, muß entschieden werden. Selbst ein Self Declaration IHP ist reiflich zu überlegen (an irgendjemandem bleibt schließlich die Arbeit und die Verantwortung hängen…). Die SFU bedient sich der CAO Calsbach. Die CAO ergibt für den Halter keinerlei Änderungen zu vormaligen CAMO.

Wartberechtigungen:
Die nationalen Wartscheine mussten bis Oktober 2020 in EASA Part 66 Lizenzen umgewandelt werden -ansonsten durften keine Instandhaltungsfreigaben mehr gemacht werden. Alle SFU- Warte haben gültige Part 66 Lizenzen. Die nationalen Wartlizenzen sind weiterhin gültig für Annex I – LFZ (die SFU hat keines). Segelflugzeuge brauchen jetzt Freigaben von EASA-konformen Part 66L- Warten.

Info am Rande: Ich bin seit Anbeginn (2009) Prüfer - ARS Airworthiness Review Staff - und habe bis jetzt an die 300 LFZ geprüft und ARC's ausgestellt.

Quellen:
Andreas Winkler, ACG; CAMO/CAO Calsbach

„grenzenlos"
eine Initiative der Motorfraktion

Georg Kerschbaumer hat es sich zur Aufgabe gemacht Vereinskolleginnen und Kollegen auf dem Weg zum Touringmotorfliegen zu unterstützen.

Denn es ist ein Unterschied, ob man mit dem Falken eine Runde über die Pack fliegt oder ob man eine richtige geplante Flugreise mit Landung auf einem anderen Flugplatz macht.

Dazu braucht es nicht nur eine Menge Übung und Flugvorbereitung sondern auch Hintergrundwissen. Und das bietet Georg, der selbst schon mehrere Reisen nach Italien, Slowenien, Deutschland oder Ungarn unternommen hat. Er hilft auch Kollegen, die sich zum Beispiel vom Falken zur Dimona oder gar zur Wt9 upgraden wollen. Hier bietet er Informationen und stellt die Kontakte zu den jeweiligen verantwortlichen Fluglehrern her, damit das auch wirklich profund und gesund für Mensch und Maschine geschieht.

Wer Interesse hat an Meetings der Gruppe „grenzenlos" teilzunehmen oder persönlich Fragen hat, schreibt ihm am besten unter:

kerschbaumer@vermessung.at

Leistungsflug:

Eine Saison Rückbetrachtung von unserem Leistungsreferenten und Vizelandesmeister Paul Bernhard.

Eine außergewöhnliche Segelflugsaison liegt hinter uns! Bedingt durch die allseits bekannten Umstände konnten wir heuer erst mit 1. Mai in die Streckenflugsaison starten. Das von vielen gut beobachtete Streckenflugwetter über lange Phasen während der ersten Lockdownphase, änderte sich dann recht zuverlässig zu mittelprächtigen Wetterlagen ab dem Tage wo wir fliegen durften. Nichtsdestotrotz oder vielleicht gerade deswegen war der Saisonstart dann relativ gut besucht und die Flugzeugauslastung zeigte nach oben.

Gut vorbereitet durch die Streckenflugmeetings im Winter und hochmotiviert ging es unter anderem für Andreas Riedmüller erstmals auf Strecke. Nach seinen ersten Versuch welcher mit einer Aussenlandung Krottendorf-Gaisfeld endete (auch das gehört dazu!), konnte er aber bereits Tags darauf bereits seine Silber C Leistung Dauerflug und Startüberhöhung erfliegen - Gratulation und weiter so!

Das dezentrale Wettbewerbsgeschehen also die österr. Staatsmeisterschaft im Streckensegelflug welche über sis-at.streckenflug.at abgehandelt wird, ist aus Sicht der SFU sehr positiv verlaufen.Wenn man sich die Statistik der letzten 15 Jahre ansieht, sieht man, dass wir als SFU offensichtlich die Talsohle durchschritten haben und es im Streckenflug wieder bergauf geht.In der vergangenen Saison meldeten 10 Piloten mit 97 Flügen in der sis-at. Damit wurden 25.617 Kilometer erflogen, soviel wie noch nie zuvor in der Geschichte der sis-at! Mit der 15ten Vereinsplatzierung welche wir bereits auch 2006/2007 erreichten, festigten wir unsere Position im ersten Drittel der Vereinswertung welche seit gut 6 Jahren konstant ist. Somit konnten wir bekannte Größen wie z.B.: den KSV Kapfenberg und SFC Mariazell überholen - auch das darf erwähnt werden! Reicht eure Streckenflüge ein - alle eingereichten Flüge lukrieren Förderungsgelder seitens der Sportunion für unseren Verein! Jeder geflogene und eingereichte Kilometer zählt! Abgesehen davon ist es auch ein geben und nehmen, man kann viel durch Flüge anderer mitnehmen und lernen. Fairerweise sollte man auch seine eigenen Flüge präsentieren. Der olympische Gedanke zählt! Weiters sei noch erwähnt, dass es zahlreiche Förderungsmöglichkeiten für Leistungsabzeichenflüge gibt (seitens Aeroclub, seitens Verein), näheres auf unserer Homepage und direkt bei unseren Leistungsfliegern zu erfragen.

Auch bei den zentralen Wettbewerben waren wir durchaus wieder gut und zahlreicher als je zuvor vertreten. Der erste Bewerb des Jahres war der Alpe Adria Cup in Feldkirchen/Kärnten. Vertreten durch Franz und Radu im Arcus M und Herwig mit seiner SZD55 wurden sieben Wertungstage hintereinander geflogen. Alleine dies ist schon eine Leistung; konzentriert über diesen Zeitraum bei der Sache zu sein - Herwig im guten Mittelfeld auf Platz 11 und das Gespann Franz/Radu auf Platz 21 konnte wichtige Erfahrungen mit nach Hause nehmen.

Weiter ging es mit dem Grimming TAL bzw. der steirischen Landesmeisterschaft in Niederöblarn. Mit dabei eine beachtliche Delegation der SFU. In der 106er Klasse: Herwig auf SZD55, Toni auf DG300 in der offenen Klasse: Franz auf Arcus, Timo auf ASW27, Paul auf ASH25. Außerhalb der Wertung waren noch Luis Reinisch und Radu Dawkins dabei, die sich eine Woche lang unsere zweite DG300 teilten und damit wunderbare Flüge in alpiner Umgebung erlebten und das Wettbewerbsflair mit nach Hause nehmen konnten. Radu konnte in dieser Zeit auch seine Silber C Dauerflugleistung und Startüberhöhung erfliegen - Gratulation! Direkt anschließend ging es für Toni und Michael mit unseren beiden DG300 nach Mauterndorf wo das TAL Salzburg stattfand.

An 4 tollen Flugtagen konnte Toni seine Erfahrungen aus Niederöblarn ausspielen und Michael erste zentrale

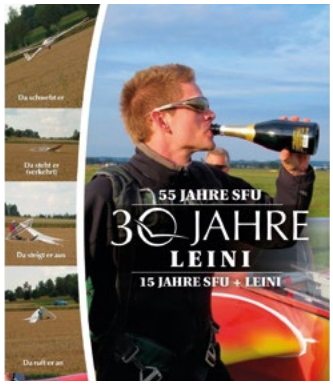
Wettbewerbsluft schnuppern. Toni auf Platz 10 und Michael auf Platz 12 in der 108er Klasse runden das heurige gute Ergebnis der SFU bei zentralen Wettbewerben ab.

Die Streckenflugsaison wurde dann noch würdig mit beeindruckenden und erhabenen Wellenflügen beendet.

Eine gute Planung und Vorbereitung ist Grundlage für eine positiv verlaufende Saison. Gemeinsam haben wir das in den letzten Jahren mit unseren Streckenflugmeetings gemacht - heuer werden diese wohl maximal virtuell abgehalten werden können. Näheres erfahrt ihr dazu aber in den nächsten Tagen auf unserer Homepage.

Leini wurde 30: Feier am Flugplatz

Unser Leini wurde heuer im Herbst 30 Jahre jung und feierte am Flugplatz mit Freunden, Familie und Fliegerkumpels. Zur Musikalischen Untermalung fanden sich die uptown monotones von Heli Markfelder ein. Es ist immer großartige das Indi-Rock Trio aus Graz zu erleben. Wir fabrizierten ihm zu diesem Anlass eine eigens gewidmete Vereinschronik. Die echte Chronik mit Stand von 2015 findet ihr übrigens unter Downloads.



Leini ist bei uns Schriftführer im Vorstand, geprüfter Flugzeugwart und begeisterter Pilot von Motor und Segelflugzeugen. Hier nochmals unsere besten Glückwünsche zum Runden.

Unser Traktor bleibt uns erhalten.

Der Vorstand hat heuer im Sommer beschlossen unseren Startplatz-Traktor doch nicht zu verkaufen. Denn erstens ist er den meisten von uns derart ans Herz gewachsen, dass er einfach zum Flugerlebnis dazu gehört und zweitens ist die Ladekapazität des Quad einfach noch nicht soweit uns über einen langen und fordernden Flugbetriebstag zu bringen.

Dafür wurde auch gleich eine Erhaltunsgmaßnahme gesetzt. Unser Unviersal-Werkzeug Christoph Leitgeb hat dem Traktor gleich einmal auseinandergenommen, um den maroden Starterkranz zu erneuern. Und wer glaubt, dass es sich beim Wort auseinandergenommen um eine Floskel handelt, möge sich das Bild ansehen, der Eingriff war massiv. Der Traktor stand tagelang in zwei Teile getrennt im Hangar, Jetzt schnurrt wer wieder, nun gut er nagelt und schnauft, aber jeder hat seine Ausdrucksform und unser Traktor tuckert eben.

Auch wenn das hier nicht so aussieht aber unser Traktor wird noch die nächsten Generationen an Segelfliegern zum Startplatz begleiten.

Aeroclub unsere Interessenvertretung

Unser Fachsportverband der Aeroclub ist nicht nur verantwortlich für die sportlichen Belange bis hin zu den Staatsmeisterschaften und der nationalteambestellung in 6 Flugsportsparten, sondern auch Interessenvertretung gegenüber dem Staat der Flugsicherung und tw. der Industrie. Neben der Förderung der Aktivitäten der Vereine (zum Beispiel für unsere ASW 27) kämpft der Verband für Lufträume und lebbare Rahmenbedingungen.

Aber die Mitgliedschaft hat auch persönliche handfeste Vorteile: Eine Berge- Rechtschutz- und Lebeversicherung, die Möglichkeit der Teilnahme an den Bewerben von sis.at bis zur Staatsmeisterschaft oder die Teilnahme an Trainings wie der Silver Challenge oder unsere TALs. Der beitritt ist gabz einfach über www.aeroclub.at möglich.

https://aeroclub.at/de/service/beitritt-verwaltung

PRAXISTIPP

Nütze die Zeit jetzt deine Lizenz in die neue FCL Lizenz zu wechseln. Das notwendige Formular findest du hier:

Zivilluftfahrtpersonal – Lizenzierung

- Allgemein — mehr...
- Referat Ballonfahrer Lizenzierung nach **BFCL ab 8. April 2020** — mehr...
- Referat Fallschirmspringer — mehr...
- Referat Hänge- & Paragleiter — mehr...
- Referat Segelflieger Lizenzierung nach **SFCL ab 8. April 2020** — mehr...
- Referat Ultraleichtpiloten — mehr...

www.aeroclub.at/de/behoerde/download

AB 8. APRIL 2021 gilt dein österreichischer Schein nicht mehr und man erwartet im Februar/März längere Wartezeiten, denn es fehlen noch immer gut 50% aller bestehenden Lizenzen.

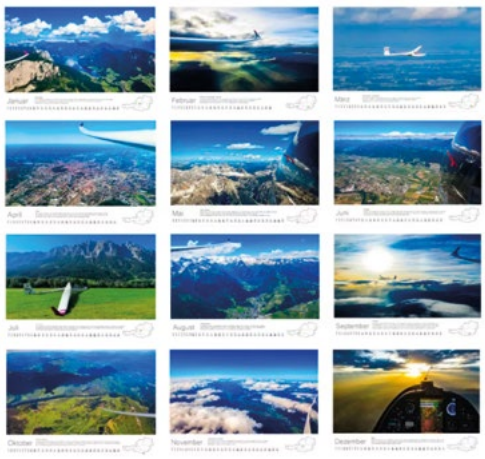
Segelflugkalender 2021

Paul Bernhard hat einen Kalender on Demand gestaltet, der euch mit den schönsten Bildern der Saison durch das Jahr 2021 begleitet.

Bei Interesse schreibt ihn
paul.bernhard.privat@gmail.com

Kosten zum Herstellungspreis:

Wandkalender quer A4 Echtfotopapier:	11,99€
Wandkalender quer A4 Hochglanzveredelt:	17,95€
Wandkalender quer A3 Echtfotopapier:	19,99€
Wandkalender quer A3 Hochglanzveredelt:	25,95€



CUMULUS

Impressum:
Inhaber: Steirische Flugsport Union, 8011 Graz
Obmann: Herwig Wagner
Chefredakteur: Michael Gaisbacher
Layout: AD-Ventures, Göstinger Straße 173, 8051 Graz
www.ad-ventures.at
Redaktionsadresse: Göstinger Straße 173, 8051 Graz
Tel: 0316/291512-0, Fax: 0316/291512-15
E-Mail: office@ad-ventures.at

Diese Unternehmen unterstützen CUMULUS mit einem Druckkostenbeitrag

ad-ventures werbeagentur gmbh — Die Werbeagentur mit der Gleitzahl 100

Dr. Reinhold Ortner - Hautarzt

salomon LIEGENSCHAFTSVERWALTUNG — **Salomon GmbH** Liegenschaftsverwaltung

Der Jahrhundertmaler
VIC Steiner / Malerbetrieb mit Schwerpunkt:
Restauration, Vergoldung, Oberflächenbehadlung, Farbberatung

Dr. Bertram Vidic
FA f. Augenheilkunde

Dr. Roland Zikulnig
FA f. Innere Medizin