

Deutscher Aero Club e.V.

- Bundeskommission Segelflug/Motosegelflug -

Referat Sport

Fachbereich Spitzensport

P r o t o k o l l

der Sitzung des Fachbereiches Spitzensport der Bundeskommission Segelflug/Motosegelflug vom 14.09.2013 in Frankfurt/Main

Anwesenheit: Siehe Anwesenheitsliste

1. Begrüßung

2. Review Protokoll 02.02.2013

a. Frauen-DM

Eine weitere Öffnung der 15m- und Standardklasse für 18m-Flieger wird nicht befürwortet.

Eine Klassenänderung/Entwicklung weg von 15m Richtung 18m muss erst international erfolgen.

b. Abflugzeiten-Abgabe

Der Wegfall der Übermittlung der Abflugzeit verhindert die Beobachtung und Nachverfolgung des Feldes. Eine öffentlichkeitswirksame Darstellung wird damit ebenfalls verschlechtert.

Insofern sollte die Abgabe der Abflugzeiten zunächst beibehalten werden, bis die Technik (Tracking-System) diese Funktion übernehmen können. (Modifizierung des Antrages an die IGC)

c. C-Kader-Richtlinie

Es bestehen Verständnisprobleme bei „Dauer der Zugehörigkeit“. Punkt 4 soll klarer definieren, welcher Zeitraum für welche Mitgliedschaft gelten soll: Mitgliedschaft im C-Kader / Mitgliedschaft in NM

Fred Gai schickt eine neue Formulierung bis Ende Oktober an Hans-Martin.

3. Index-Wertung Doppelsitzer

Es besteht im Ausschuss Einigkeit, dass eine weitere Klasse mit Index nicht gewünscht wird. Mit einem Index werden in dieser Klasse bzw. generell Innovationen in der Flugzeugentwicklung behindert.

Andererseits ist klar, dass der Arcus Vorteile hat. Überlegenswert wäre ein Wölbklappenmalus.

4. Nominierungsverfahren

Das Verfahren soll ausschließlich als Hilfestellung bei der Beurteilung für eine Nominierung zu internationalen Meisterschaften dienen. An den Vorgaben zur Bildung der Nationalmannschaft (SWO Anlage A) wird nichts geändert.

Die „Nominierungskommission“ muss in jedem Fall unabhängig sein. Die SWO Anlage A muss diesbezüglich geändert werden.

Zur Frühjahrssitzung soll über eine beschlussfähige Vorlage entschieden werden.

5. Rangliste

a. Die **Eingabe-/Meldefrist** muss konkretisiert werden.

Der Webauftritt inkl. Programmierung muss unbedingt verbessert werden.

b. Qualifikation Offene Klasse

Die Qualifikation 2014 für DM 2015 soll über die Deutsche Rangliste erfolgen.

Der Pilot muss die Hauptklasse „Offene Klasse“ eingegeben haben sowie in den letzten 3 Jahren (vor dem 30.09.2014) 1 Wettbewerb in der Offenen Klasse gemeldet haben. 1 der 3 gewerteten Flüge muss in der Offenen Klasse sein.

c. **Empfehlung an den Vorstand:** Es sollen 2 Wettbewerbe CAT A gewertet werden.

6. Training NM

Das Konzept des gemeinsamen Trainingslagers der Mannschaften in Stendal war gut. Es konnten mannschaftsübergreifend neue Erfahrungen und Erkenntnisse ausgetauscht werden.

Enttäuschend war die (Nicht-/Wenig-)Teilnahme von Piloten der FAI-Klassen. Hier wurde viel Know-How verschenkt bzw. konnte nicht genutzt werden.

Das Konzept sollte weiter vertieft und ausgebaut werden.

7. Auswertung Meisterschaften

Ist eine Doppel-Qualifikation zur NM/DM als Co-Pilot gewollt oder soll hier das Prinzip der „Keine Doppelqualifikation“ greifen?

Es soll keine Änderung des Regelwerkes erfolgen. Sollte künftig ein Fall auftreten, so hat die „Nominierungskommission“ dies entsprechend zu berücksichtigen. Der Co-Pilot soll offiziell KEIN NM-Mitglied sein. Das Team soll nicht fest definiert sein.

Jedoch sollen wechselnde Besatzungen auf DM nicht möglich sein.

Vorkommnisse DM (Marpingen)

In der Dosi-Klasse war man von vornherein auf Konfrontation aus. Diese waren nicht auf sportlicher Basis begründet. Beleidigungen unter Niveau waren an der Tagesordnung. Der Ausrichter hat zwar reagiert, aber zu zögerlich. Er hat mit der Ausübung des Hausrechts gedroht.

Die Stellungnahmen des Ausrichters sowie der beteiligten Piloten sollten durch die Buko eingefordert werden.

Es muss eine Möglichkeit der Bestrafung von unsportlichen Verhalten (Mobbing) geben.

8. Förderung von Teilnahmen an Europameisterschaften

siehe Ausarbeitung Markus Frank

Ziel: Die Kosten der Meldegebühren und der Teamleitung sollten übernommen werden.

9. Geschäftsordnung

Streichung des Beauftragten UL-Segelflug als Mitglied im RS/S

10. Finanzbedarf WM 2014

Der Bundestrainer erstellt eine Planung auf Basis der Maßnahmeblätter.

11. DM-Vergabe-Empfehlung

DJM: Zwickau

DFM: Stölln

DKM: NN

12. IGC

Christof Geissler erläutert die Ergebnisse unserer Anträge.

Geplante Anträge für 2014:

- Plätze 1-3ff bei Punktgleichheit (Aufnahme der Regel analog Grand Prix)
- verkürzte Zeiten bei Protesten
- Antwort auf Einsprüche bei Ablehnung soll schriftlich gegeben werden
- Zielkreis: Es soll nur V-Punkte geben, wenn der Flugplatz erreicht wird. Radius 4 km und die Höhe soll deutlich unter dem normalen Gleitwinkel bis zum Flugplatz liegen, um die Konzentration auf die Landung zu legen.
- Klare Definition von Abflugzeitschluss
- Wegfall des Malus bei Winglets (Club-Klasse)
- Loggerintervall auf 4s reduzieren w/Nachverfolgung bei gefährlichem Fliegen

Weitere Diskussionsfelder:

13,5m-Klasse in der Club-Klasse mitfliegen?

Variabler Ballast in der Clubklasse („Trimmgewichte“)

Simplifying Sporting Code

13. Regelkomitee

Fred stellt die Ergebnisse der Besprechung vor

14. Ort und Termin der nächsten Sitzung

- Nächste Sitzungstermine:
02.02.2014 in FFM (Regelkomitee ab 01.02.2014), 13.09.2014 FFM (LSS HE)

gez. Markus Frank
Vorsitzender RSS

gez. Jan Braune
Protokoll



Antrag

an Deutscher Aero Club e.V.
Referat Sport
Fachbereich Breitensport

Änderung der WBO für 2014

Sachlage:

Durch die gravierenden Unterschiede in den Flugleistungen der vorhandenen Flugzeugtypen entsteht in der Doppelsitzer-Klasse und auch anderen Klassen, bei der zurzeit gültigen Wertung ohne Index, eine ungerechte Wertung bei den Wettbewerben zur Qualifikation der Deutschen Meisterschaften und auch bei den Deutschen Meisterschaften.

Bewertung:

Als Beispiel kann man die Wertung zur DM-DOSI Marpingen ansehen, bei dem ein Flugzeugtyp die ersten 11 Plätze beherrscht.

Dieses führt zu einer Materialschlacht (nur wer bestes Material besitzt, kann gewinnen).

Die Möglichkeit, dass auch Piloten mit weniger gutem Material eine Chance für einen guten Platz erhalten, ist nicht mehr möglich. Dieses trifft natürlich auch Einsteiger, die keine Möglichkeit haben an dieser Materialschlacht teilzunehmen und entsprechend gering ist die Anzahl der Teilnehmer an diesen Wettbewerben.

Vorschlag:

Aus der Sicht des Referates Segelflug HLB sollte wieder eine Index-Wertung in den Klassen eingeführt werden, um für alle eine Chancengleichheit wieder herzustellen. Wir sehen auch für die Indexliste einen Überarbeitungsbedarf (ARCUS 114 ?????). Wir wollen doch Breitensport und keinen Exklusivsport betreiben.

Detlef Schneider
1. Vorsitzender
HLB Referat Segelflug

Gedanken zur Stellung des DAeC in Bezug auf Europameisterschaften der FAI-Klassen.

Immer wieder hört man den Vorwurf, man würde zuviele „Meister“ im internationalen Geschäft küren. Wir haben allerdings kein Problem damit alleine 14? Nationale Deutsche Meister im **Streckensegelflug** zu erfinden. Von den Landesmeistern gar nicht zu reden.

Das man mich nicht falsch versteht, ich bin für eine „Meister-„ Wertung. Es kann gar nicht genug von Herausragenden Piloten geben. Wenn man je erlebt hat was regional in der Presse erscheint wenn ein Junior „Deutscher Meister“, sich eine Frauenweltmeisterin sich ins goldene Buch der Stadt eintragen darf oder ein Europameister Sportler des Jahres seiner Heimatstadt wird und sich dabei gegen Vollprofisportler im Handball und Eishockey durchsetzt. Diese Werbung hat mehr Charme als so manche bezahlte Initiative durch Werbemaßnahmen welche vom Verband gefördert werden.

Zum Vergleich: zum Glück gibt es Internet: (Der deutsche Ruderverband willkürlich gewählt, könnten auch die Fechter, Skispringer, Sportschützen oder Modellflieger sein©)

Der Deutsche Ruderverband hat ca. 78.000 Mitglieder (Stand 2008), also ungefähr doppelt so viele wie die Abteilung Segelflug im DAeC. (seit 2008, wie auch der DRV schrumpfend).

Segelflieger treten an in 7 Wettbewerbsklassen + 3 Frauen + 1 Grand Prix.

Es gibt also 11 Weltmeister alle zwei Jahre.

Rudern hat 22! Bootsklassen die jedes Jahr Ihre Weltmeister austragen, zuzüglich jedes Jahr U19 Junioren Weltmeisterschaften und U23- Weltmeisterschaften

Olympia gibt es für Sie auch noch (in 14 Klassen) und sie haben die Frechheit auch noch jährlich 17 Europameister zu küren.

Hier redet keiner von einer Medaillen-Flut und sportlicher Abwertung.

Ich verstehe uns manchmal nicht, wir vergeben leichtfertig hochwertige positive Publicity.

Geldprobleme kann ich verstehen, die kann man durch geringere Zuschüsse regulieren. Terminprobleme kann man lösen wenn man nicht die Trennung aller möglichen Kombination berücksichtigt. (Als Beispiel: kann man von einer Juniorpiloten nicht verlangen, dass er sich entscheidet ob er lieber die Deutschen Meisterschaften der Senioren oder die Junioren Weltmeisterschaften mitfliegt? Nachrücker sind im jedem Fall genügend vorhanden). Ex aequo gibt es beim Rudern oder beim Fußball. Da müssen sich Juniorenspieler / Ruderer entscheiden wo sie starten möchten. Beides geht eben nicht.)

Liebe Mitglieder, vor gut 8 Jahren fand eine Mitgliederversammlung in Kassel unter dem Vorsitz Karl –Wilhelm Klossok statt.

In dieser Versammlung wurde beschlossen „Europa-Meisterschaften weiter zu beschicken, jedoch entsprechend Ihrer Priorität gegenüber einer Weltmeisterschaft, finanziell geringer auszustatten, allerdings eine mindeste Personalausstattung zu fordern.“

Dies wird seither so gelebt, mit der Folge, dass z.B. in diesem letzten Sporthaushalt nur noch 2000 Euro zur Verfügung standen für die teilnehmenden 7 Piloten in Vinon. Von diesem Anteil mußte auch noch die Teamleitung bezahlt werden, sodaß für den einzelnen Piloten seitens des DAeC gerade noch ein Anteil von vielleicht 200€ blieb.

Die Meldegebühr alleine betrug 800 Euro !

Wir sprechen hier von Piloten der deutschen Nationalmannschaft, die sich nach harter Qualifikation auf den Deutschen Meisterschaften in aus- nicht aufgefüllten Teilnehmerfeldern durchgesetzt haben. Vielen wird noch die letztjährige Diskussion um die Qualifikationsplätze zur Deutschen Meisterschaft in lebhafter Erinnerung sein.

Wir fliegen laut SWO auf der Deutschen Meisterschaft Plätze aus „für die Teilnahme an Welt- und Europameisterschaften“. Dann sollte man wenigstens die Meldegebühren und die Team Leitung aus dem Sporthaushalt abwickeln.

Zur Verdeutlichung:

Unser Sporthaushalt liegt bei roundabout 366.000€.

Davon entfällt auf die Sportförderung 125.000 Euro. (im Mittel, WM Jahre FAI Klassen mehr EM Jahre weniger).

Trainingslager alleine der verschiedenen Gruppierungen (Frauen, Junioren, FAI-Klassen) werden mit 14.000 Euro bezuschusst

Weltmeisterschaften der FAI Klassen bekommen ca. 35-44.000 Euro, je nach Austragungsorten.

Junioren WM ca. 9000 Euro (nur 6 Piloten!)

Segelkunstflug zwischen 6000 und 13.600 Euro

Europameisterschaften (13 Piloten 2013 !) bekommen 4000 Euro...

Im Gegenzug steht der viel beschriebene sportliche Wert. Hierzu ein paar Zahlen:

Veranstaltung	Anzahl Teilnehmer	Prozentsatz deutscher Teilnehmer	Teilnehmende Länder
Frauen WM	52	21%	14
Junioren	84	7%	20
Kunstflug	59	27%	14
FAI – EM (2St)	149	9%	26
FAI WM (2 St)	164	9%	29

Um nochmal auf die beschlossene Formulierung zurückzukommen:

...Europa-Meisterschaften weiter zu beschicken, jedoch entsprechend Ihrer Priorität gegenüber einer Weltmeisterschaft, finanziell geringer auszustatten, allerdings eine mindeste Personalausstattung zu fordern.“

Ich finde, dass der Beschluss der Mitgliederversammlung hier zu extrem umgesetzt wurde. Nur 9 gegen 91% scheint mir eine zu extreme Auslegung des Beschlusses zu sein.

Könnte man für die Zukunft nicht folgendes Regelung beschließen: Europameisterschaften werden wie folgt gefördert : Es wird den gemeldeten Piloten die Meldegebühr erstattet und für den vom DAeC geforderten Teamoffiziellen die Reisekosten und Unterbringung bezahlt.“

Dies wäre im letzten Jahr ca. 12400€ gewesen, somit bleibt noch genügend Abstand zur Förderung einer Weltmeisterschaft.

