



DEUTSCHER AERO CLUB

7/2024

Fakten & Infos des Deutschen Aero Clubs

Surrrrr...

Liebe Fliegerkameraden und Fliegerkameradinnen,

„Wirst alt wie ‚ne Kuh, lernst immer noch dazu.“, sagt man hier bei uns im hohen Norden. Und das stimmt!

Den 18-Zylinder-Doppelsternmotor Curtiss Wright TC18EA-2 mit 3400 PS (Super Constellation) und das Strahltriebwerk Trent 970 von Rolls-Royce (A380) mit über 300 Kilonewton Schub kenne bzw. kannte ich zur Genüge und habe unter entsprechender Geräuscentwicklung immer wieder deren Bärenkräfte entfesselt.

Umso interessanter war die Erfahrung, die ich dank seines Schöpfers Uwe Nortmann am Rande der „Rallye zwischen den Meeren“ mit seinem Elektra Trainer machen konnte. Ich bin zum ersten Mal in einem Elektroflugzeug geflogen. Welch eine Erfahrung!

Nicht geräuschlos, aber sehr leise, und trotzdem mit Bärenkraft – jedenfalls relativ. Und von der Bauart mehr ein Segel- als ein Motorflugzeug, was auch sinnvoll ist. Die Flugeigenschaften erinnern jedenfalls sehr daran, auch der notwendige Einsatz des Seitenruders zum koordinierten Kurvenflug. Es war ein ganz neues Gefühl, mit etwa 7 Kilowatt Leistung bei 125 Kilometern pro Stunde in 200 Metern Höhe über die Landschaft zu gleiten, nicht an das Thema Motorausfall denken zu müssen und sich sicher zu sein, dass da unten kaum jemand etwas mitbekommt, weil man ja (fast) nicht zu hören ist.

Noch interessanter war aber die sich anschließende Diskussion mit dem Schöpfer des Elektra Trainer über die Möglichkeiten, die das Konzept und diese Antriebsart heute schon bieten und in Zukunft noch bieten werden. Diese Zukunft wird spannend. Der Ausblick zeigt aber auch, dass wir uns engagiert mit dem Thema befassen müssen, damit wir Teil dieser Zukunft sein können.

Der DAeC wird deswegen bis zum Jahresende ein Konzept erarbeiten, das den Luftsport und seine Potenziale weit mehr als bisher in den Fokus der Luft- und Raumfahrtindustrie rücken soll. Denn wer, wenn nicht wir, kann der Industrie bei der Rekrutierung des händeringend gesuchten Nachwuchses helfen? Wenn wir aber für die anzusprechenden jungen Menschen attraktiv sein wollen, kommen wir nicht umhin, den Luftsport zu dekarbonisieren. Wir werden sogar darauf angewiesen sein, wenn wir von der Politik, deren Einfluss auf unser Wohl und Wehe offenkundig ist, beachtet und sogar gefördert werden wollen.

Nachwuchsbegeisterung für den Luftsport und für die Luft- und Raumfahrtindustrie sowie das Streben nach Nachhaltigkeit gehören untrennbar zusammen. Diese Transformation anzustoßen und kontinuierlich voranzutreiben wird eine der Kernaufgaben des DAeC sein. Ganz nach dem Motto: Zukunft nicht erdulden, sondern aktiv mitgestalten!



Mit fliegerherzlichen Grüßen
Ihr und Euer

Claus Cordes

Claus Cordes, DAeC-Präsident

Ein Fest für den Luftsport trotz Wetterpech

Björn Gintzel siegte in der 15-Meter-Klasse vor Steffen Göttler und Tom Arcscott aus Großbritannien. Die Österreicher Wolfgang Jankowitsch und Andi Lutz gewannen in der 20-Meter-Doppelsitzerklasse.

Zum ersten Mal richtete der Luftsporting Aalen einen Qualifikationswettbewerb für den Grand Prix der Segelflieger aus, dessen Finale im August 2025 im französischen St. Auban stattfindet. Piloten aus Deutschland und Europa fanden sich dazu auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen ein.

Auch wenn anhaltender Starkregen dafür sorgte, dass der Wettbewerb bereits nach drei Wertungstagen für beendet erklärt werden musste, war die Veranstaltung ein Erfolg und alle Teilnehmer voll des Lobes für die Organisatoren vom Aalener Luftsporting. Der von der FAI entsendete Beobachter Benjamin Neglais zeigte sich besonders beeindruckt von der ausgezeichneten Öffentlichkeitsarbeit des Vereins. „Der Livestream, welcher täglich vom LSR Aalen produziert wurde, hat vieles bisher Dagewesene in den Schatten gestellt. Livebilder aus dem Starterfeld, Bilder aus den Schleppflugzeugen und das Livetracking mit deutsch-englischer Moderation haben Zuschauer von den USA über Portugal, Madeira, ganz Europa bis nach Neuseeland erreicht!“

Gleichzeitig gelang es den Veranstaltern, die Bevölkerung vor Ort für den Wettbewerb zu begeistern. Das bewiesen die vielen Besucher, welche an den Wettbewerbstagen schon morgens auf den Flugplatz nach Elchingen kamen. „Wir freuen uns, dass die Bevölkerung zwischen Heidenheim, Aalen und Nördlingen mit ihren Besuchen gezeigt hat, wie verwurzelt der Flugplatz in Elchingen bei den Menschen hier ist“, freute sich der Vorstandsvorsitzende des Luftsportings, Helmut Albrecht. Der Präsident des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes, Eberhard Laur, der in der 20-Meter-Doppelsitzerklasse am Grand Prix teilnahm, schaute bereits hoffnungsfroh in die Zukunft zur Junioren-WM, die 2026 in Elchingen ausgetragen werden wird. „Was die Elchin-



In der 15-Meter-Klasse flog Björn Gintzel (Mitte) auf Platz 1, gefolgt von Steffen Göttler (links) auf dem zweiten und Tom Arcscott (rechts) auf dem dritten Platz.

In der Doppelsitzerklasse gewannen Wolfgang Janowitsch und Andi Lutz (Mitte) vor Alexander Schmid und Erwin Ziegler (links) sowie Eberhard Laur und Robert Österle (rechts).

ger hier leisteten, verdient ein großes Lob. Mit dem Grand Prix, der ja in englischer und deutscher Sprache von Beginn an organisiert, kommuniziert und zuletzt auch durchgeführt wurde, hat der LSR Aalen bewiesen, dass er imstande ist, eine Weltmeisterschaft auszurichten.“

Den Grand Prix gewonnen hat in der 15-Meter-Klasse Björn Gintzel von der FG Dahlemer Binz mit zwei Tagessiegen. Damit hat er sich sicher für das Finale im September 2025 in Frankreich qualifiziert. Der WM-Dritte, Steffen Göttler vom LSC Bad Homburg, wurde Zweiter und wird ebenfalls nach Frankreich reisen. Der amtierende englische Weltmei-

ster Tom Arcscott von der Lasham Gliding Society wurde Dritter. In der 20-Meter-Doppelsitzerklasse gewann das österreichische Team Wolfgang Jankowitsch und Andi Lutz.

Michael Kost,
Luftsporting Aalen



Ebenfalls Weltklasse: Die Organisatoren des Wettbewerbs können stolz sein auf ihre Leistung.



Fotos: DHV/Eva Korneluk

Die neuen Europameister kommen aus Frankreich

Die 17. FAI-Europameisterschaften im Gleitschirmfliegen lockten 137 Piloten aus 31 Nationen ins andalusische Pegalajar (Spanien), um sich im Wettkampf miteinander zu messen. Mit zehn unterschiedlichen Durchgängen und insgesamt über 1000 Wertungskilometern zeigte sich der Wettbewerb anspruchsvoll und sportlich, auch wegen des windigen und thermisch starken Wetters. Glücklicherweise gab es jedoch keine Verletzungen oder größere Unfälle.

Am Ende siegten zwei Teilnehmende aus Frankreich. Der neue Europameister der Herren heißt Maxime Pinot. Ihm folgten Sebastian Ospina (Großbritannien) und Tilen Ceglar (Slowenien) auf den Podiumsplätzen. Bester deutscher Pilot war der derzeitige Liga-Chef, Ferdinand Vogel, auf Rang 8, gefolgt von Philipp Haag auf Rang 9. Ernesto Hinestroza erreichte Rang 14 und Daniel Tyrkas Rang 19. Mit im deutschen Team waren Martin Petz und Andreas Malecki.

Bei den Damen kämpften zwölf Teilnehmerinnen um den Titel. Es siegte die Französin Constance Mettetal vor Elli Egger aus Österreich und der Rumänin Anka Tabara. Julia Jauß aus München erreichte den sechsten Rang.

In der Teamwertung hatte die Crew aus Großbritannien die Nase vorn, gefolgt von Frankreich und Slowenien. Deutschland musste sich mit Rang 4 begnügen.

Deutscher Hängegleiterverband

Mehr Infos unter dhv.de



Team Deutschland bei der Eröffnungsfest in den Straßen von Pegalajar.

Jetzt bewerben als Sportsoldat

Bis zum 31. August nimmt die Geschäftsstelle des DAeC Bewerbungen als Sportsoldat Segelflug in der Sportfördergruppe Altenstadt an.

Vier Plätze für eine elfmonatige Förderung stehen Spitzensportlerinnen und Spitzensportlern zur Verfügung. Sie erhalten als freiwillige Wehrdienstleistende einen regulären Wehrsold und ein wettbewerbsorientiertes Training mit dem Ziel einer effektiven Vorbereitung auf die Anforderungen des Leistungssegelflugs. Vorausgesetzt werden die Teilnahme an mindestens einem Qualifikationswettbewerb, Zugehörigkeit zum D-Kader (C-Kader wünschenswert) sowie Teamfähigkeit, Eigenmotivation, Aufgeschlossenheit für neue Trainingsinhalte, Zielstrebigkeit und Ehrgeiz im Wettbewerbsfliegen sowie die Fähigkeit zur Selbstorganisation.

Informationen und Bewerbungsunterlagen unter <https://segelflug.aero/web4/index.php/sportsoldaten>

Im Dienst der europäischen Flugsicherheit

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (kurz BAF) wird für viele Piloten erst dann zu einem Begriff, wenn Regelverstöße zu saftigen Bußgeldern führen. Um zu verstehen, welche Aufgaben das BAF hat und nach welchen Grundsätzen Entscheidungen getroffen werden, hat sich Claus Cordes mit dem Direktor des BAF, Dr. Karsten Baumann, getroffen und ihm einige Fragen gestellt.

Claus Cordes: Vielen Dank, dass Sie unserer Einladung zu einem Interview gefolgt sind.

Karsten Baumann: Ich freue mich sehr über Ihr Interesse am BAF und die Gelegenheit, unsere Aufgaben darstellen zu dürfen. Hierzu existieren viele Gerüchte und Halbwahrheiten – deshalb ist uns Transparenz immens wichtig.

Die wichtigste Frage zuerst: Sie sind selbst Pilot, wie ich gehört habe?

Das stimmt. Ich habe die PPL(A) seit 18 Jahren, seit einigen Jahren mit Instrumentenflugberechtigung. Seitdem bin ich knapp 1100 Stunden geflogen und möchte keine einzige davon missen.

Mit meiner Begeisterung für die Fliegerei bin ich im BAF übrigens nicht allein. Eine ganze Reihe von Beschäftigten hat einen fliegerischen Hintergrund, vom Segelflieger bis zum Fluglehrer oder ATPL-Inhaber.

Welches sind die wichtigsten Aufgaben des BAF?

Das BAF ist die nationale Aufsichtsbehörde über die in der Bundesrepublik Deutschland tätigen zivilen Flugsicherungsorganisationen und wurde 2009 gegründet, um die europäischen Regelwerke über den einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky) auf nationaler Ebene umzusetzen. Wir beaufsichtigen und zertifizieren über 30 Flugsicherungsorganisationen. In diesem Kontext wurden uns auch sämtliche nicht-operativen Aufgaben im Zusammenhang mit der Flugsicherung bzw. Luftraumnutzung zugewiesen, etwa die Erteilung allgemeiner Erlaubnisse zum Durchflug durch Flugbeschränkungsgebiete. Darüber hinaus lizenzieren wir das Flugsicherungspersonal, wachen über die Einhaltung der Anforderungen an flugsicherungstechnische Einrichtungen und die Flugvermessung, sichern die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flugsicherungsorganisationen und wirken an deren wirtschaftlicher Regulierung mit. Wir legen die Flugverfahren für Flüge nach Instrumenten-

Dr. Karsten Baumann (links) im Gespräch mit Claus Cordes



Foto: BAF

flugregeln und, wo anwendbar, Flüge nach Sichtflugregeln fest und vieles mehr. Außerdem ist unsere Aufgabe, Ordnungswidrigkeiten mit Luftraum- bzw. Flugsicherungsbezug zu verfolgen.

Zum letzten Punkt, der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, existieren vermutlich die meisten Missverständnisse, wenn man den Geschichten, die auf Flugplätzen erzählt werden, folgt. Welches sind denn die häufigsten Verstöße?

Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt treten ganz eindeutig die Luftraumverletzungen – das Eindringen in einen freigabepflichtigen Luftraum ohne Flugverkehrskontrollfreigabe – am häufigsten auf, und zwar mit rund 300 Fällen pro Jahr. Mit gehörigem Abstand folgen Abweichungen von Einzel freigaben mit ca. 100 Fällen pro Jahr sowie Verstöße bei Bewegungen am Boden mit etwa 50 pro Jahr. Das sind meistens Runway-Incursions¹. Betroffen sind fast ausschließlich Piloten des Motorfluges.

Nun hört man oft, dass im BAF Bußgelder in saftiger Höhe „nach Gutsherrenart“ verhängt werden. Was entgegenen Sie auf diese Kritik?

Nach § 17 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) sind die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und der Vorwurf, der den Täter trifft, sowie – mit zweitrangiger Relevanz – die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters Grundlagen für die Zumessung der Geldbuße.

Die Bedeutung einer Ordnungswidrigkeit ist an dem vom Gesetzgeber für jeden einzelnen Tatbestand festgelegten

¹ Jeglicher Vorfall auf einem Flugplatz, der das unerlaubte Eindringen eines Flugzeugs, Fahrzeugs oder einer Person in den Sicherheitsbereich einer Fläche, welche für Starts und Landungen von Flugzeugen vorgesehen ist, beinhaltet.

Höchstbetrag der möglichen Geldbuße abzulesen. Dieser Höchstbetrag lautet bei Verstößen gegen die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) bei fahrlässigem Handeln durchgehend auf 25.000 Euro, bei Verstößen gegen die EU-VO 923/2012 [SERA] auf 15.000 Euro, und übersteigt damit wesentlich die Höchstandrohungen für die übrigen Verstöße gegen luftrechtliche Bestimmungen bzw. sonstige verkehrsrechtliche Bußgeldtatbestände. Man denke beispielsweise an straßenverkehrsrechtliche Ordnungswidrigkeiten.

Der in § 17 OWiG genannte Vorwurf, der den Täter trifft, hängt naturgemäß vom vorliegenden Sachverhalt ab und kann, insbesondere bei luftverkehrsrechtlichen Verstößen, nur im Wege einer Einzelfallentscheidung beurteilt werden. Einen Bußgeldkatalog, wie dieser beispielsweise im Straßenverkehr angewandt wird, gibt es hier nicht. Das würde im Luftverkehr auch keinen Sinn machen, da jedes Flugeschehen von einer Vielzahl von Einzelfaktoren abhängt: Flugerfahrung des PIC, Flugwetter, Windverhältnisse, Thermik, Verkehrssituation etc.

Im Schnitt belaufen sich die verhängten Bußgelder auf 400 bis 500 Euro. Hierbei gilt: Je schwerwiegender der Verstoß und die hierdurch gegebenenfalls bewirkte Gefährdung, desto höher die Geldbuße. Allerdings haben in den letzten fünf Jahren die Anzahl der Verfahrenseinstellungen sowie Verwarnungen – zumeist mit 50 Euro Verwarnungsgeld – zusammen über 50 Prozent der Verfahrensabschlüsse ausgemacht. Von „Geldbußen nach Gutsherrenart“ kann also keine Rede sein. Vielmehr nimmt das BAF seine Aufgaben im OWi-Bereich mit sehr viel Augenmaß und einem hohen Grad an fachlicher Expertise wahr, was auch zunehmend von Vereinigungen und Verbänden im Bereich des Luftverkehrs wie bspw. der Vereinigung Cockpit so gesehen wird.

Stimmt es, dass es nicht im Ermessen eines Fluglotsen liegt, ob er eine Luftraumverletzung, z. B. einen kurzen, „harmlosen“ Einflug in einen Luftraum C ohne Freigabe, meldet, oder ob er den Flug verfolgt und versucht, den Piloten ans Telefon zu bekommen und mit ihm oder ihr über den Vorfall zu reden?

Das stimmt, und zwar aus guten Gründen! Gemäß § 63 LuftVG ist das BAF die zuständige Verfolgungsbehörde für luftverkehrsrechtliche Verstöße und nicht die Flugsicherungsorganisationen bzw. die Fluglotsen. Deshalb ist es auch die Aufgabe des BAF, das pflichtgemäß auszuübende Ermessen nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten anzuwenden. Die Flugsicherungsorganisationen sind angewiesen, jeden Vorfall in den Tagesbericht der jeweiligen Flugverkehrskontrollstelle einzutragen. Das BAF als zuständige Aufsichtsbehörde nimmt Einsicht in diese Tagesberichte und greift die objektiv verfolgungswürdigen Fälle auf. So ist gewährleistet, dass nicht sachfremde Erwägungen, beispielsweise eine Bekanntheit zwischen Lotsen und Pilot, Prominenz des Piloten, Einfluss auf die Ermessensausübung haben. Außerdem stellen wir dadurch sicher, dass – unabhängig davon, mit welcher Flugsicherungsorganisation der betroffene Pilot Kontakt hatte oder hätte haben müssen – eine einheitliche Beurteilungs-

und ggf. Ahndungspraxis greift, in der vergleichbare Fälle nach gleichen Kriterien und Maßstäben gehandhabt werden.

Inwiefern kommen bei der Beurteilung von Verstößen die Grundsätze der Gerechtigkeitskultur zur Anwendung?

In der EU-Verordnung 376/2014 lautet die offizielle Übersetzung von „Just Culture“ „Redlichkeitskultur“. Davon werden zwei wichtige Sachverhalte berührt, die sich auf den ersten Blick ausschließen. Im BAF sind wir der Meinung, dass wir einen guten Weg gefunden haben, beiden Themen bestmöglich Geltung zu verschaffen.

Die wichtigste Nachricht an alle Piloten lautet: Niemand muss befürchten, sich durch eine Ereignismeldung einem OWi-Verfahren auszusetzen oder in einem OWi-Verfahren Nachteile zu erleiden. Deshalb können wir mit gutem Gewissen sagen: Melden Sie jedes sicherheitsrelevante Ereignis!

Im BAF haben wir eine strikte Trennung zwischen dem Bereich vorgenommen, der Ereignismeldungen bearbeitet, und dem Bereich, der für Ordnungswidrigkeiten zuständig ist. Damit stellen wir sicher, dass Ereignismeldungen nicht in OWi-Verfahren genutzt werden. Eine Ereignismeldung als solche führt also, außer in krassen Ausnahmefällen wie bei Vorsatz u. a., niemals zur Einleitung eines OWi-Verfahrens. Dies gilt übrigens für alle Meldungen, egal ob sie an das BAF, das LBA oder an die BFU gerichtet sind, und sogar für Meldungen an den DAVVL wegen Vogelschlägen oder an die APEG bei gefährlichen Annäherungen.

Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass die Abgabe einer Ereignismeldung nicht vor der Sanktionierung schützt, wenn das entsprechende Verfahren aufgrund anderweitiger Erkenntnisse eingeleitet worden ist, beispielsweise weil ein von Fluglärm genervter Anwohner einen Verstoß gegen ein Abflugverfahren angezeigt hat. Dann führt eine etwaige Ereignismeldung des Piloten nicht dazu, dass das OWi-Verfahren nicht durchgeführt werden würde.

Sicher hat auch das BAF großes Interesse daran, die Anzahl der Verstöße nachhaltig zu senken. Was tun Sie dafür?

Ein wichtiger Schwerpunkt unserer Arbeit sind Aufklärungsmaßnahmen, um präventiv zu wirken. Dazu zählen Vorträge auf Luftfahrtmessen, Pilotentagen, Fliegerabenden in Vereinen etc., die Erstellung und Verbreitung von Druckwerken, beispielsweise der Flyer „Luftraumverletzungen sind vermeidbar“, sowie die Mitwirkung an Awareness-Kampagnen von Flugsicherungsorganisationen.

Wir sind außerdem der Meinung, dass jede im Bereich Luftfahrt tätige Institution, ergo auch der DAeC, als Multiplikator auf die Luftverkehrsteilnehmer einwirken kann, sich intensiv auf ihre Flüge vorzubereiten. Allein damit könnte die Zahl der Verstöße deutlich reduziert werden, denn fast immer sind es nicht Vorsatz oder Ablehnung von Regeln, sondern lückenhafte Flugvorbereitung und damit schlicht Unkenntnis z. B. über Luftraumstrukturen und Flugverfahren, die zu Verstößen führen.

■ LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO Ungültigkeitserklärungen

Dokumente für Luftsportgeräte

Wer den Verlust von Dokumenten für Luftsportgeräte beim LSG-B meldet, bekommt neue Papiere mit aktuellem Datum ausgestellt. Die alten Papiere verlieren ihre Gültigkeit. Folgende Dokumente sind betroffen:

Eintragungsschein/
Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 05.09.2023
Geräte-Nr. 66214
Amtliches Kennzeichen: D-MCPG

Eintragungsschein/
Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 04.03.2020
Geräte-Nr. 61140
Amtliches Kennzeichen: D-MNRF

Eintragungsschein/
Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 18.08.2016
Geräte-Nr. 61216
Amtliches Kennzeichen: D-MBPK

ULTRALEICHTFLUG ■ Neu

Ausbildungshandbuch für ULH-Piloten

Die BuKo UL hat in Zusammenarbeit mit dem LSG-B ein Ausbildungshandbuch für die Schulung von UL-Hubschrauberpiloten veröffentlicht. Damit hat der Deutsche Aero Club die Grundlage dafür geschaffen, dass in DAeC-Flugschulen zukünftig die Erlaubnis zum Führen von UL-Hubschraubern erworben werden kann.

Das neue ULH-Ausbildungshandbuch baut auf den Erfahrungen im Erprobungsprogramm ULH sowie der Ausbildungsrichtlinie für Piloten von aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen auf. Es umfasst zusätzliche Themen, die sich explizit auf UL-Hubschrauber beziehen in den Bereichen „Aerodynamik“ und „Verhalten in besonderen Fällen“. Außerdem sind Hinweise zur praktischen Ausbildung, zu Erleichterungen für Schüler mit besonderen Vorkenntnissen u. a. enthalten.

Am Ausbildungshandbuch mitgearbeitet haben der 2. Vorsitzende der BuKo UL, Michael Kania, Stefan Reusch von der Luftsportvereinigung Dr. Hermann Köhl am Flugplatz Borkenberge sowie Prüflingenieur Michael Bätz vom LSG-B und Ingenieurin Carola Steinert, Gutachterin des LSG-B.

Das Ausbildungshandbuch steht zum Herunterladen bereit unter <https://lsgb.daec.de/ul-ausbildung/lizenzen/fuer-flugschulen/>



Foto: Rupp Aircraft

FAI ■ Kontrovers

Arbeitstreffen mit FAI-Vorstand

Nationale Luftsportverbände diskutierten Herausforderungen durch Belange des Umweltschutzes, der Kommerzialisierung des Sportes und der Luftraumnutzung.

Am 21. und 22. Mai trafen sich Vertreter zahlreicher nationaler Luftsportverbände mit dem Vorstand der FAI im Haus des Sports in Lausanne. Für den DAeC nahmen Präsident Claus Cordes und Vizepräsident Rudolf Baucke an den zum Teil sehr engagiert geführten Diskussionen teil.

Dabei wurde von vielen Teilnehmern bemängelt, dass die FAI nicht hinreichend auf die mittel- und langfristigen Herausforderungen vorbereitet ist, denen sich der Luftsport gegenübergestellt sieht. In einigen Ländern wirken weitreichende Forderungen des Umweltschutzes bestandsgefährdend, während in anderen eine fortschreitende Kommerzialisierung des Sportes und auch der Luftraumnutzung zu beklagen ist. Aus den Reihen einiger Mitgliedsverbände wurde der Ruf nach einer intensiveren Arbeit in diesen Themenbereichen deutlich vorgetragen. Die Diskussion über Mitgliedsbeiträge und die damit zusammenhängenden Stimmrechte auf der FAI-Generalkonferenz hingegen erinnerten sehr stark an die hoffentlich bald abgeschlossene Phase im DAeC. Auch die Notwendigkeit, sich nicht nur auf den Spitzensport zu fokussieren, sondern sich intensiver um den Breitensport als Grundvoraussetzung für den Spitzensport zu sorgen, wurde von den Mitgliedsverbänden gegenüber den Kommissionen deutlich betont.

Die nächste Generalkonferenz findet im November in Riad statt. Zur Auswahl dieses Ortes gibt es allerdings auch sehr unterschiedliche Standpunkte.

Claus Cordes, DAeC-Präsident



Der Aeroclub Kropp hat die Veranstaltung großartig organisiert.

LSV SCHLESWIG-HOLSTEIN ■ Rundum gelungen

Rallye zwischen den Meeren

Mit einer Rekordbeteiligung von 30 Crews, darunter erstmals eine mit elektrisch betriebem Luftfahrzeug, und einer großartigen Organisation war die Traditionsveranstaltung im Norden ein rundum gelungener Motorflug-Wettbewerb.

Die Wettbewerbsstrecke führte vom Flugplatz Schleswig-Kropp entgegen dem Uhrzeigersinn über Geest- und Marschlandschaften wieder zurück zum Ausgangspunkt. Auf den 100 Nautischen Meilen waren 13 Checkpunkte sekundengenau zu überfliegen und 18 Streckenbilder zu finden.

Die Crews starteten in drei Wertungsklassen. Sieger der fünf Teams umfassenden Einsteigerklasse wurden Dennis und Andrea Schröder.

In der Landeswertung Schleswig-Holstein siegten Rolf und Rouven Oberlör vor zwölf weiteren Teams mit einem beachtlichen Vorsprung: Sie erhielten 153 Punkte und setzten sich damit deutlich vor den Zweitplatzierten Luis Bertram und Christian Wittich (934 Punkte) ab. Sehr viel knapper fiel das Ergebnis in der 25 Crews starken Wettbewerbsklasse aus. Hier siegten Robert Deppe und Carla Moses mit nur fünf Punkten Abstand vor Arnold und Kilian Grubek.

Zum ersten Mal in der 45-jährigen Geschichte der Rallye zwischen den Meeren nahm mit dem von Uwe Nortmann geflogenen Elektra Trainer ein rein elektrisch betriebenes Luftfahrzeug teil.

Michael Frank-Stever, der bei der Rallye als Schiedsrichter fungierte, freut sich, dass die Veranstaltung ein voller Erfolg war: „Der Aeroclub Kropp hatte alles perfekt organisiert, wir hatten Glück mit dem Wetter, und die Teilnehmer waren durchweg zufrieden.“

Michael Frank-Stever, Geschäftsführer des LSV Schleswig-Holstein



Fotos: Michael Frank-Stever

Die Gewinner der Wettbewerbsklasse freuen sich über ihren Erfolg.

■ MOTORFLUG Prüfungsprotokolle

Einfache elektronische Signatur ausreichend

Das Luftfahrt-Bundesamt hat die 3. Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersVDV 3) auf den Prüfstand gestellt und dabei die Forderungen der Sprachtestorganisation des DAeC (D-LTO-010) umgesetzt. Die bearbeitbaren Vorlagen für Prüfungsprotokolle zu Sprachprüfungen (language proficiency tests) können nun mit einer einfachen elektronischen Signatur des Prüfpersonals und des Prüflings gezeichnet werden. Ein Ausdruck des Protokolls ist somit nicht mehr erforderlich, der Vorgang kann rein elektronisch abgewickelt werden.

Bundeskommission Motorflug

Weitere Infos unter www.buzer.de/gesetz/12549/v310855-2024-05-16.htm?n=html

VERBAND ■ Service

Zahlen, Daten, Fakten 2024

Die aktuelle Ausgabe der „Zahlen, Daten, Fakten“ mit den wichtigsten Eckdaten zum Verband, der Bundesgeschäftsstelle, den Mitgliedsverbänden, den Bundeskommissionen, der Luftsportjugend, den Bundesausschüssen u. a. steht auf unserer Website unter www.daec.de/presse-medien/ zum Herunterladen bereit.

Impressum

Herausgeber: Deutscher Aero Club e.V.,
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Anschritt: Hermann-Blenk-Straße 28,
38108 Braunschweig
Tel.: 0531/23540-0, Fax: 0531/23540-11
Internet: www.daec.de, E-Mail: info@daec.de
Redaktion: Gesa Walkhoff
Layout: Marion Hyna
Schlussredaktion: Jutta Clever

Tolle Leistungen und viel Spaß

30 Kinder und Jugendliche aus sieben Bundesländern waren am Pfingstwochenende nach Laucha gereist, um sich in insgesamt sechs Wettbewerbsklassen zu messen. Am Samstag fanden die Wettbewerbe „Der kleine UHU“, „Electric Class“ und „Mini-UHU“ statt, Sonntag gab's dann „Gliding Class“, „Open Gliding Class“ und „Schleuder-UHU“. Die Leistungen der jungen Modellflieger waren enorm. Sie kämpften um jede Sekunde Flugzeit und jeden Zentimeter bei der Landung. Neben dem Fliegen erhielten die Teilnehmenden Gelegenheit, die Modellbauwerkstatt zu besuchen, am Lagerfeuer zu sitzen und auf Schatzsuche zu gehen. Den Abschluss der Veranstaltung bildete die Siegerehrung, bei der es Pokale für die Erstplatzierten und Sachpreise der Firmen Modellbau Thiele, AeroNaut, Höllein und Lindinger gab. Die Organisatoren bedanken sich herzlich für die Unterstützung seitens der Sponsoren.



Foto: Luftsportjugend

Teilnehmende und Helfer freuten sich über einen harmonischen Wettbewerb mit tollem Rahmenprogramm.
Luftsportjugend

Termine

■ Mitfeiern!

75 Jahre AeCS

Unter dem Motto „75 Jahre Luftsport im Saarland - Luftsport beflügelt“ feiert der Aero-Club Saar sein 75-jähriges Bestehen in Marpingen (EDRC). Am **Samstag, den 20. Juli**, lädt der AeCS ein zu einem internationalen Fly-in für alle Piloten mit motorgetriebenen Flugzeugen (SEP, TMG, UL). Geplant ist ein circa einstündiger Saarland-Rundflug. Beim abendlichen Festakt spricht Ministerpräsidentin Anke Rehlinger über Luftfahrt und Luftsport im Saarland. Am **Sonntag, den 21. Juli**, feiert sich der AeCS mit der größten Luftsportshow im Südwesten. Es präsentieren sich Motorkunstflieger, Fallschirmspringer der Bundeswehr und zivile Springer, Modell-Kunstflieger, Segelkunstflieger und Gleitschirmflieger. Besucher können sich auf ein ganztägiges Kinderprogramm, Frühstücken, Mittagessen sowie Kaffee und Kuchen freuen.

Mehr dazu unter www.daec.de/oeffentlichkeitsarbeit/termine/

■ Mitmachen!

Motorenwartlehrgang ganz ohne Jungs

Vom 26. bis 29. September findet beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz in Bad Sobernheim der erste Motorenwartlehrgang nur für Mädchen und Frauen statt. Wie beim regulären Lehrgang stehen neben dem FM (Fachgrundmodul) die Fachmodule M1 und M2 auf dem Plan. Das Angebot richtet sich insbesondere an Mädchen und Frauen, die bei der qualifizierten technischen Ausbildung unter sich sein möchten. Wichtig: Wer den technischen Ausweis erhalten möchte, muss außerdem das Grundmodul Technik absolvieren (möglich als Online-Seminar bei der Fa. Eisenschmidt).



Foto: Ricarda Helm

Anmeldungen zum Motorenwartlehrgang via Vereinsflieger.de. Weitere Informationen bei Ricarda Helm, Frauenreferentin RLP, unter ricarda.helm@t-online.de

■ Mitdenken!

Aus dem Cockpit ins Leben

Von Samstag, den 16., bis Sonntag, den 17. November findet in Oerlinghausen ein Workshop mit Anne Hennig statt. Darin wird der Frage nachgegangen, was Pilotinnen für Lehren aus dem Cockpit für das Leben am Boden mitnehmen können. Es geht um Fehlerkultur, persönliche Entwicklungspotenziale und den Einfluss der Kommunikation. Frühbucherrabatt (bis 25. September): 80 Euro für Mitglieder des Aeroclubs NRW und dessen Mitgliedsvereine (Studierende: 55 Euro), 95 Euro für Mitglieder anderer Landesverbände des DAeC (Studierende: 65 Euro), 110 Euro für Externe (Studierende: 85 Euro)

Anmeldungen: www.aeroclub-nrw.de/2024/05/16/aus-dem-cockpit-ins-leben-2/