

Geschäftsbericht 2017

Luftsportgeräte-Büro



Erstellt am 29. Januar 2018 von Frank Einführer, Leiter des Luftsportgeräte-Büros

Herausgeber:

Deutscher Aero Club e.V.
Luftsportgeräte-Büro
Hermann-Blenk-Straße 28
38108 Braunschweig
Telefon (0531) 23540-60
Telefax (0531) 23540-66

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO PERSONAL

Leitung/ Betrieb	: Frank Einführer, Dipl.-Verww.
Büro/ Kundenservice	: Bettina Hesse-Bergstedt
Rechnungswesen	: Simone Geisler
Technik/ Prüfungen	: Michael Bätz, Dipl.-Ing.
Technik/ Verwaltung	: Christian Spintig
Ausbildung/ Prüfungen	: Jürgen Pechmann
Ausbildung/ Lizenzen	: Nicole Brandes



Statistiken, Aktivitäten und Aktionen des Luftsportgeräte-Büros 2017

Den Geschäftsbericht des Luftsportgeräte-Büros (LSG-B) gibt es in dieser Form nun seit 2007. Er dokumentiert seit zehn Jahren die Statistiken für die Ultraleichtfliegerei mit den Zahlen des DAeC und den Gesamtzahlen für die Bundesrepublik Deutschland für das jeweilige Geschäftsjahr und im Vergleich zu den Vorjahren.

Im hier vorliegenden Bericht sind neben weiteren Statistiken auch die Aktivitäten des LSG-B vom vergangenen Jahr dargestellt. Berichte über die Aus- und Fortbildung von Prüfern, über Musterzulassungen, UL- Flugschulen und Fluglehrerlehrgänge werden auf 20 Seiten abgebildet.

70 Dreiachs-UL und 10 Tragschrauber wurden im vergangenen Jahr beim LSG-B neu registriert und zum Verkehr zugelassen. Zurzeit sind in der Bundesrepublik Deutschland 4133 Ultraleichtflugzeuge und 594 UL-Tragschrauber mit Verkehrszulassung unterwegs. Die ultraleichten Helikopter der italienischen Firmen Helisport und Alpi sind in der Musterprüfung und haben den Status der Vorläufigen Verkehrszulassung, Permit to Fly erreicht.

Auch im vergangenen Jahr waren wieder viele Lehrgänge und Wochenendseminare eingeplant um möglichst vielen Wünschen angehender UL-Piloten, Fluglehrer oder Prüfer gerecht zu werden.

2017 erhielten 616 Piloten ihre Lizenz für Dreiachs-UL, UL-Tragschrauber oder Ultraleichtschrauber vom LSG-B. 57 neuen Fluglehrer, 28 neuen Fluglehrerassistenten wurde die Berechtigung erteilt und 27 Technikern ihre Prüferlaubnis Klasse 5 für UL.

Für das LSG-B ist es Teil des täglichen Geschäftes neue Kunden zu gewinnen, aber auch alte Kontakte zu pflegen. Im letzten Jahr konnte zum Beispiel eine Zusammenarbeit mit der Motorpresse Stuttgart besondere Früchte tragen. Mit deren und der Unterstützung einiger DAeC-Landesverbände konnte das LSG-B seinen treuen Kunden ein kleines Dankeschön zurückgeben. Mit der Beantragung der Jahresnachprüfung für sein UL erhielt der Halter ein halbes Jahr insgesamt sechs Ausgaben des „Aerokurier“ monatlich frei Haus vom LSG-B dazu. Die Aktion galt für das ganze Jahr 2017. Wer den „Aerokurier“ schon hatte, konnte alternativ die Zeitschrift „Klassiker der Luftfahrt“ wählen. Über die eingegangenen freundlichen Rückmeldungen haben wir uns sehr gefreut, sie bestätigten unsere tägliche Arbeit.

Messe

AERO 2017

Beim Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) auf dem DAeC-Stand informierten sich die Besucher über Lizenzen und Zulassungen. Das LSG-B-Team mit Frank Einführer (Leiter des LSG-B), Michael Bätz (Prüfingenieur), Nicole Brandes und Christian Spintig (Lizenzen und Zulassung) waren gefragte Gesprächspartner.



LSGB: Frank Einführer, Leiter des Luftsportgeräte-Büros im Gespräch mit seinen Kunden.

Technikparty: Happy Hour auf dem DAeC-Stand: Am Freitag hatten das LSG-B, der Bundesausschuss Technik und der LTB Hessen auf ein Glas Bier eingeladen.



Hopfe: Versicherungsmakler Dieter Hopfe gab ausführlich Auskunft über Versicherungen für Piloten und ihre Flugzeuge.



Stampe: Raoul Severin (mit Urkunde) und sein Entwicklungsteam freuen sich über die vorläufige Verkehrszulassung für den Nachbau des Doppeldeckers Stampe SV4.

Syton: Der UL-Hubschrauber Syton AH 130 von Alpi Aviation fliegt mit Vorläufiger Verkehrszulassung des DAeC.



Musterzulassungen 2017

Vier neue Musterzulassungen, für zwei UL-Dreiaxler und zwei UL-Tragschrauber, wurden 2017 vom LSG-B erteilt. Eine Musterzulassung brauchen alle UL, die in Deutschland eine Verkehrszulassung benötigen. Also mit dem deutschen D-MIKE-Kennzeichen in Serie von einem Hersteller oder Vertrieb an Kunden ausgeliefert werden können. Die Muster- und ergänzenden Musterprüfungen werden im LSG-B vom eigenen Prüflingenieur und externen Gutachtern durchgeführt. Musterprüfungen werden mit der Erteilung des Musterzulassungsscheines für den Inhaber abgeschlossen.

Flywhale

Nach erfolgreicher Musterprüfung hat das DAeC-Luftsportgeräte-Büro am 12. Juli 2017 die Musterzulassung für das ultraleichte Amphibium Flywhale erteilt. Hersteller und Musterbetreuer ist Flywhale Aircraft in Dötlingen.



Spirit

Am 21. Juli 2017 folgte die Musterzulassung für den UL-Tragschrauber Spirit. Der Spirit ist ein offener, zweisitziger Tragschrauber des slowenischen Herstellers Trixy Aviation.



Matto

Zum Jahresende 2017 hat das LSG-B nach erfolgreichen Musterprüfungen weitere zwei Musterzulassungen erteilt. Der deutsche Hersteller German Gyro Safety Aviation GmbH erhielt am 21. Dezember die DAeC-Musterzulassung für den ultraleichten Tragschrauber Matto.



Pioneer 200

Zwei Tage zuvor hatte das LSG-B dem deutschen Musterbetreuer Pioneer Aircraft GmbH die Urkunde für die Pioneer 200 übergeben. Hersteller ist die italienische Firma Alpi Aviation.



13 neue Prüfer Klasse 5

262 Prüfer haben im vergangenen Jahr im Auftrag des DAeC unzählige Ultraleichtflugzeuge unter die Lupe genommen. Nach einem zweiwöchigen Lehrgang in Braunschweig stehen jetzt 13 weitere Fachleute bereit, um ULs auf Herz und Nieren zu checken.

Auf dem Seminarplan des Lehrgangs, der vom 9. bis 20. Oktober am Flughafen Braunschweig angeboten wurde, standen unter anderem Themen wie die verschiedenen UL-Bauweisen, Triebwerke, Rettungsgerät, "Masse und Schwerpunkt" oder "Avionik und Transponder". Ein Besuch bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung ermöglichte den angehenden Prüfern den Einblick in die Tätigkeit der Unfalluntersucher.



Den Abschluss des Lehrgangs bildete, nach der theoretischen Prüfung, eine praktische Prüfung am Ultraleichtflugzeug, bei der die Teilnehmer den Schwerpunkt des Luftsportgeräts ermitteln mussten – was allen 13 Teilnehmern gelang.

Wie auch im vergangenen Jahr zeichnete sich das Seminar durch kompetente Dozenten und eine gute Arbeitsatmosphäre aus. Ein Teilnehmer schreibt in seinem Fazit: "Ein guter Lehrgang mit äußerst engagierten Dozenten und Mitarbeitern. Top!"



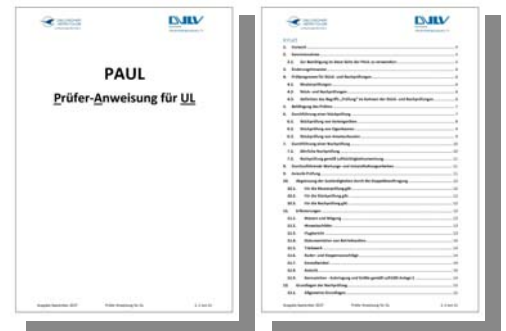
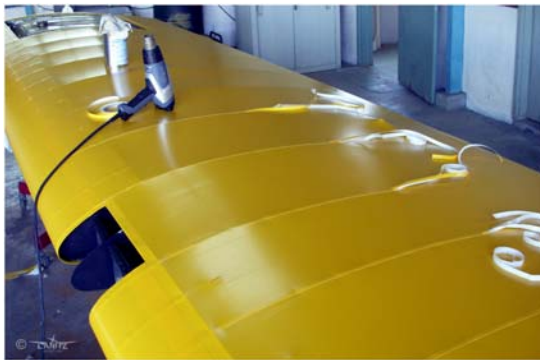
Das LSG-B hatte sich nach dem erfolgreichen Lehrgang im Vorjahr entschlossen, in 2017 noch einen Lehrgang durchzuführen. Die Anzahl der Teilnehmer ist begrenzt und vom Lehrgang in 2016 waren noch hochqualifizierte Anwärter auf der Nachrückliste, die das LSG-B gern mit berücksichtigte.

Prüferlehrgang zu spannendem Material

Bespannmaterial für Flugzeuge wird ständig weiterentwickelt: Um auf dem neuesten Stand zu bleiben, haben sich 22 Prüfer der Klasse 5 zu einer DAeC-Fortbildung in Leipzig getroffen. In der „Lanitz-Prena Folien Factory“ bekamen sie Infos aus erster Hand von Firmeninhaber Siegfried Lanitz: zu Geschichte, Herstellung und Trends.

Wie wurde Bespannmaterial vor 100 Jahren produziert - wie wird es heute gefertigt? Welche Materialien, welche Techniken kommen zum Einsatz? Bei der Fabrikführung ging es um fast jede Frage zur Flugzeugbespannung. Rede und Antwort stand auch Diplom-Ingenieur Michael Bätz vom Luftsportgeräte-Büro des DAeC.

Gastgeber Lanitz stellte seine neueste Entwicklung vor, die den Markt ohne Zweifel erweitert: sogenanntes Oratex-Gewebe, das ohne Spannack, Lösungsmittel oder Schleifarbeiten aufgebracht werden kann und dabei UV- und wetterbeständig ist. Flugzeugbauer benötigen damit weniger Arbeitsgänge, atmeten weniger giftige Dämpfe ein und sparten Geld, so der Hersteller. Beeindruckt zeigten sich die Prüfer unter anderem von den eigens für das Gewebe entwickelten Maschinen, die ganze Räume füllen.



Prüfertagung

Das LSG-B hatte seine Prüfer der Klasse 5 zu einer Prüfertagung auf der AERO in Friedrichshafen eingeladen. 54 Prüfer Klasse 5 kamen zu ihrer Prüfertagung im Konferenzzentrum Foyer Ost. Die Themen waren unter anderem LiPo- Batterien, Änderung am Einzelstück, Glascockpit sowie allgemeine Verwaltung für Prüfer.



PAUL

LSG-B und DULV haben ihre Prüfer-Anweisungen für UL (PAUL) überarbeitet und angepasst. Somit gibt es seit September 2017 wieder eine einheitlich abgestimmte PAUL.

Die PAUL ist die verbindliche Anweisung für alle Prüfer Kl. 5, die mit dem LSG-B und dem DULV eine Prüfvereinbarung abgeschlossen haben. Jeder Prüfer ist verpflichtet, sich mit dem Inhalt der PAUL vertraut zu machen, sich fortlaufend über den neuesten Stand zu informieren und während seiner Tätigkeit als Prüfer Kl. 5 nach dieser Anweisung zu verfahren.

Jahresnachprüfnummer

2230 Jahresnachprüfungen an Ultraleichtflugzeugen und –tragschraubern wurden 2017 über den DAeC durchgeführt. Der bequeme Online-Service des LSG-B wurde dabei in 1238 Fällen von den Kunden zur Auftragsvergabe genutzt. Mit der Auftragsvergabe einer Jahresnachprüfung bedankte sich das LSG-B bei seinen treuen Kunden mit einem halben Jahr kostenlosem Abo des „aerokurier“ oder „Klassiker der Luftfahrt“. Die Geschenkaktion galt vom 01.01. bis 31.12.2017



DEUTSCHER AERO CLUB
Luftsportgeräte Büro

aerokurier

Sie haben Fragen zu ihrem Geschenk?
Bettina Hesse-Bergstedt
Kundenbetreuung und Sekretariat
Tel. 0531 235 40 60

Sie haben Fragen zur Jahresnachprüfung?
Christian Spintig
Verkehrszulassungen
Tel. 0531 235 40 64

Sie haben Fragen zur UL-Lizenz?
Nicole Brandes
Lizenzen
Tel. 0531 235 40 63

Klassiker der Luftfahrt
Das Magazin für Luftfahrtsportler

Erhalten Sie den aerokurier bereits? Haben Sie weitere Fragen oder möchten Sie lieber ein digitales Abonnement mit 12 Ausgaben? Dann wenden Sie sich bitte an Frau Hesse-Bergstedt unter Tel. 0531 23540 60 oder per E-Mail an geschenk@daec.de

Bitte beachten Sie, dass wir nur mit Ihrem Einverständnis den Postvertrieb über den dpv garantieren können, da der dpv für den Versand Ihre Adresse benötigt.



DEUTSCHER AERO CLUB

LUFTSPORTGERÄTE BÜRO

Jahresnachprüfung für Ihr UL

aerokurier

Wir bedanken uns für Ihre Treue und schenken Ihnen zur Jahresnachprüfung ein halbes Jahr den aerokurier

LSG-Büro
Service und Leistung für alle Ultraleichten

Die Aktion gilt bis zum 31.12.2017 und endet automatisch nach 6 Printausgaben des aerokurier. Sie gilt einmalig pro Kunde oder UL. Den Versand organisiert der Verlag über den dpv - Deutscher Pressevertrieb GmbH.

E-Mail: geschenk@daec.de

Vorübergehende Stilllegungen

Zirka 300 Halter von nicht nachgeprüften UL wurden vom LSG-B an den verpasssten Prüftermin erinnert. Die UL dürfen nur betrieben werden, wenn die vorgeschriebenen Nachprüfungen durchgeführt sind. In knapp 100 Fällen nutzten die Halter die Möglichkeit einer vorübergehenden Stilllegung. Daher sind die Gesamtzulassungszahlen in der Statistik etwas zurückgegangen.



Vorbereitungen zur Erhöhung des Abfluggewichtes für Ultraleichtflugzeuge

Da das LSG-B mit einer Umsetzung der Erhöhung der Abfluggewichte befasst sein wird, ist es im stetigen Informationsfluss mit DAeC, Deutschen Ultraleichtflugverband (DULV), Europe Air Sports und Ministerien. Beim UL-Fliegetag in Rheinland-Pfalz informierte der Leiter des LSG-B über den aktuell bekannten Stand.

Eine Europäische Verordnung, die sogenannte Basic Regulation regelt (unter anderem), mit welchen Luftfahrzeugen sich die EASA nicht beschäftigt und die von den Mitgliedsstaaten selbst behandelt werden dürfen oder müssen. Diese Festlegung findet man im besagten Annex II der entsprechenden Verordnung. Unter den Buchstaben e) und f) sind dann eben die Luftfahrzeuge aufgeführt, die wir in Deutschland als UL in Zuständigkeit der beauftragten Luftsportverbände DAeC und DULV kennen:

Flächenflugzeuge, Hubschrauber und Motorgleitschirme mit höchstens zwei Sitzen und einer von den Mitgliedsstaaten erfassten höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von nicht mehr als

- i) 300 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern oder
- ii) 450 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen/-hubschraubern oder
- iii) 330 kg im Fall von einsitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern oder
- iv) 495 kg im Fall von zweisitzigen Amphibienflugzeugen oder Schwimmerflugzeugen/-hubschraubern, sofern sie für den Fall, dass sie sowohl als Schwimmerflugzeuge/-hubschrauber als auch als Landflugzeuge/-hubschrauber betrieben werden, jeweils beide MTOM-Grenzwerte nicht überschreiten;
- v) 472,5 kg im Fall von zweisitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem;
- vi) 315 kg im Fall von einsitzigen Landflugzeugen mit an der Zelle montiertem Fallschirm-Gesamtrettungssystem

und, bei Flächenflugzeugen, mit einer Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit im stationären Flug in Landekonfiguration von höchstens 35 Knoten CAS (Calibrated Air Speed — berichtigte Fluggeschwindigkeit);

- f) einsitzige und zweisitzige Tragschrauber mit einer höchstzulässigen Startmasse von nicht mehr als 560 kg;

All diese zahlenmäßigen Festlegungen wurden 2008 von der EASA in diesem Annex II zusammengefasst. Die Bundeskommission Ultraleichtflug des DAeC hatte sich zu Beginn des Jahres 2016 den Initiativen zur Vereinheitlichung der MTOM und Gewichtserhöhung UL auf 600 kg bei gleichzeitiger Festlegung des Leergewichtes von 350 kg angeschlossen.

Der Wunsch der Änderung und Vereinheitlichung des Annex II auf die vorgenannten Werte hat im Jahr 2017 jedoch keine Mehrheit in den europäischen Gremien und Mitgliedern gefunden. Der bestehende Annex bleibt damit im Grundsatz weitgehend unverändert.

Durch Beharrlichkeit der beteiligten Funktionäre und Abgeordneten soll jedoch ein neuer Paragraph in das Gesamtwerk des europäischen Basic Regulation, also der zu ändernden EU-Verordnung, eingefügt werden. Dieser würde die Mitgliedsstaaten ermächtigen, für sich selbst die Möglichkeit der Erhöhung des Abfluggewichtes von bestimmten Luftfahrzeugen auf 600 kg gegenüber der EASA zu erklären. Das könnte in unserer Beauftragung für Ultraleichtflugzeuge und UL-Hubschrauber gelten.

Für ein solches Opt Out gilt es zur Umsetzung nationale Vorschriften zu ergänzen und zu ändern. LSG-B und DULV haben gemeinsam mit den Vorbereitungen, unter anderem der Ergänzung der Bauvorschriften, begonnen.

Statistik

Zulassungszahlen des Luftsportgeräte-Büros

Musterzulassungen (Stand 31. Dezember 2017)

aerodynamisch gesteuerte UL	153
UL-Tragschrauber	8

Musterzulassungen neu im Jahr 2017:

aerodynamisch gesteuerte UL	2
UL-Tragschrauber	2

Luftsportgeräte (Stand 31. Dezember 2017)

aerodynamisch gesteuerte UL	2521
schwerkraftgesteuerte UL	5
UL-Tragschrauber	108
Leichtes Luftsportgerät Dreiachser	21
UL-Segelflugzeuge	38
Motorschirme	17

Luftsportgeräte neu im Jahr 2017:

aerodynamisch gesteuerte UL	71
schwerkraftgesteuerte UL	0
UL-Tragschrauber	9
Leichtes Luftsportgerät Dreiachser	2
UL-Segelflugzeuge	4

Jahresvergleiche 2012 bis 2017

Alle Verkehrszulassungen - Ultraleichtflugzeuge aerodynamisch gesteuert

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bestand DAeC	2516	2556	2604	2611	2644	2527
Bestand insgesamt	3718	3839	3987	4064	4197	4133

Alle Verkehrszulassungen – Ultraleicht-Tragschrauber

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bestand DAeC	64	79	84	101	102	108
Bestand insgesamt	486	532	548	585	599	594

Neue Verkehrszulassungen - Ultraleichtflugzeuge aerodynamisch gesteuert

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
neu DAeC	88	85	106	99	94	70
neu insgesamt	155	168	200	169	177	153

Neue Verkehrszulassungen – Ultraleicht-Tragschrauber

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
neu DAeC	27	15	14	19	10	10
neu insgesamt	83	66	51	58	30	29

UL-Zulassungen im DAeC in 2017 nach Mustern

Ultraleichtflugzeuge Dreiachs-UL und UL-Tragschrauber

Neuzulassung DAeC

Z-602	10
Dynamic	9
Ikarus C 42	8
Magni M 24	6
Shark	5
Remos GX; Kiebitz; TL 2000; Savannah	jeweils 3
VL-3; Pioneer 300; Trixy; Silent; Breezer; SILA; Savage; Flywhale; Cavalon	jeweils 2
FK 14; MD-3 Rider; Motte; ASSO V; Chico; Ekolot JK-05; TL 3000; Lambda; FA 01; Eurostar; Rans S-7; FK 9	jeweils 1



Z-602
(Roland Aircraft)

UL-Tragschrauber „Magni“
(Italien)



LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO AUSBILDUNG

UL-Lizenzen

Mit der Verlängerung der UL-Lizenzen werden diese seit einiger Zeit unbefristet erteilt. Mehr als 7000 sind bereits vom Luftsportgeräte-Büro umgestellt worden. Die restlichen 5000 folgen bis spätestens März 2020. Die Verlängerung und Umstellung erfolgt beim LSG-B kurz vor Ablauf der UL-Lizenz mit einem einfachen Formular, ohne einen Nachweis von geflogenen Stunden und Starts. Der UL-Pilot bestätigt lediglich seinen gemeldeten Hauptwohnsitz und dass er sich mit den Regelungen zur Gültigkeit seiner Lizenz vertraut gemacht hat. Diese Regelungen sind in der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) verankert.

Das LSG-B hat dazu verschiedene Publikationen mit Informationsflyer, Veröffentlichung im Luftsportmagazin und auf der Internetseite veröffentlicht.



Flugschulen

Während fünf Flugschulen ihre Registrierung gelöscht haben, konnten wiederum fünf neue Flugschulen zugelassen werden und den Schulbetrieb aufnehmen. Vor Aufnahme des Schulbetriebes werden die Flugschulen vom LSG-B vor Ort überprüft. Die Antragsunterlagen müssen mit den örtlichen Gegebenheiten übereinstimmen. Schulflugzeuge, -personal und Einrichtungen müssen geeignet sein um die Zulassung als Ausbildungseinrichtung zu erhalten.



Ebenso müssen bereits registrierte Flugschulen vor Ort überprüft werden. Im vergangenen Jahr wurden dazu 14 Flugschulen oder ausbildende Vereine vom LSG-B besucht, 7 Flugschulen wurden im Rahmen eines Lehrganges begutachtet.

Das LSG-B als Aussteller beim DFS-Pilotentag



Die DFS lud am 18. November 2017 alle VFR-Piloten ein, die Arbeit und die Möglichkeiten der Lotsen genau kennenzulernen. Rund 500 Piloten waren in diesem Jahr auf dem DFS-Campus in Langen. Bei Vorträgen, Diskussionsrunden, an Simulatoren, bei einer Führung in der Langener Kontrollzentrale oder an Infoständen erhielten die Luftfahrer Einblick in die Flugsicherungswelt. Der DAeC hatte das Projekt mitinitiiert, dafür geworben und das LSG-B war als Aussteller dabei. 2011 wurde der Pilotentag zum ersten Mal angeboten.

Bericht über einen UL-Fluglehrlehrgang beim LSG-B

Den Wissensschatz weitergeben: Acht UL-Piloten haben sich vom 28. April bis zum 9. Mai am Hannover Airport zu Fluglehrern ausbilden lassen.

„Wer weiß, was sich beim Starten von einer Graspiste für den Piloten ändert?“ Nikolaus Wettges schaut sich im Raum um. Jemand ruft: „Die Länge der Startstrecke?“ „Genau“, sagt Wettges und drückt auf seinen Präsentations-Stick. Auf der Leinwand erscheint die nächste Tabelle mit Zahlen. Das Thema: „Verhalten in besonderen Fällen“.

Wettges will Fluglehrer für Ultraleichtflugzeuge werden und befindet sich mitten in seiner Lehrprobe – die Ahnungslosigkeit der Zuhörer ist gespielt. Alle, die seinen Ausführungen in der „Ultraleicht Flugschule Hannover“ lauschen, haben etliche Stunden Flugerfahrung, kennen sich in Theorie und Praxis aus. Und alle wollen UL-Fluglehrer werden.

Wer dieses Ziel verfolgt, muss sich unterrichten lassen – im Unterrichten. Die angehenden UL-Lehrer erfahren, wie sie Seminare strukturieren, auf Schüler eingehen, mit Neulingen „von rechts“ fliegen. Nach den Seminarstunden und bestandener Theorie- und Praxisprüfung sind sie trotzdem noch keine Fluglehrer: Als „Fluglehrerassistenten“ müssen sie unter Aufsicht eines Ausbildungsleiters ihr Können im Unterrichten von Schülern unter Beweis stellen. Wenn auch das gelungen ist, dürfen sie sich „UL-Fluglehrer“ nennen.

Nach Wettges Lehrprobe steht fest: In Sachen Didaktik hat der Münchner seine Aufgaben gemacht. „Die Ausführungen waren gut illustriert, die Zahlen sauber aufgearbeitet, der Zuhörer wurde nicht von Text erschlagen – und am Ende gab es noch eine Übungsaufgabe“, meint Jürgen Pechmann vom DAeC-Luftsportgeräte-Büro, der heute als Prüfer im Publikum sitzt. Sein Fazit: „Top“ – eine Einschätzung, die DAeC-Prüfer und Fluglehrer Jean Maesér teilt. Wettges erreicht 158,5 von 160 Punkten; 120 hätten gereicht, um zu bestehen. Entspannen kann sich Wettges indes nicht: Noch heute muss er in einem Flugzeug beweisen, dass er einen Flugschüler anleiten und in brenzigen Situationen eingreifen kann.

Es ist der vorletzte Tag des UL-Fluglehrer-Lehrgangs, den die am Hannover Airport beheimatete „Ultraleicht Flugschule Hannover“ zusammen mit dem DAeC anbietet. Acht UL-Piloten haben teilgenommen: Manche sollen die Ausbildung in ihrem Verein übernehmen, andere wollen sich weiterbilden, wieder andere planen den beruflichen Neuanfang. „Und bei allen gibt es das Bedürfnis, sich auszutauschen“, sagt Timo Drollinger, der die UL-Flugschule leitet. Ein Lehrgang biete dafür mehr Gelegenheit als zum Beispiel ein Fly-in. „Am Flughafen Hannover können sie außerdem über den Tellerrand schauen. Für viele ist es die große Premiere, einen Verkehrsflughafen anzufliegen.“ Der Geschäftsführer des Hannover Airport, Dr. Raoul Hille, ist selber auch UL-Pilot und nimmt sich Zeit für einen Plausch. Die Allgemeine Luftfahrt sei wichtig, sagt er – und vom Flughafen nicht mehr wegzudenken.



(Text Hagen Eichler, DAeC)

Statistik

Lizenzzahlen des Luftsportgeräte-Büros

Lizenzen Stand 31. Dezember 2017, neu und verlängert im Jahr 2017 / nur Zahlen DAeC:

	insgesamt	neu	verlängert
Ultraleichtflugzeuge	12625	580	1470
UL-Tragschrauber	335	24	20
UL-Hubschrauber	12	12	
UL-Segelflugzeuge – nichtmotorisiert (unbefristet)	966	40	
Leichte Luftsportgeräte – motorisiert (unbefristet)	2533	175	
Motorschirme (unbefristet)	50	0	

Berechtigungen Stand 31. Dezember 2017, neu im Jahr 2017:

	insgesamt	neu
Lehrberechtigung	1366	57
Assistentenberechtigung		28
Passagierflugberechtigung		265
Segelflugzeugschlepp	2346	109
Bannerschlepp	404	8
Hängegleiterschlepp	20	1
Wasserflug	11	3
UL-Flugschulen	180	5

Jahresvergleiche 2012 bis 2017

Lizenzen – Ultraleichtflugzeuge

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bestand DAeC	12933	13100	12765	12429	12577	12652
Bestand insgesamt	17281	17746	17320	17275	k.A.	k.A.

Neu ausgestellte Lizenzen – Ultraleichtflugzeuge

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Neu DAeC	858	847	817	719	701	580
Neu insgesamt	1353	1308	1192	1058	1061	919

Lizenzen – Ultraleicht-Tragschrauber

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Neu DAeC	66	38	40	33	35	24
Neu insgesamt	166	164	148	138	104	68
Bestand DAeC	152	199	243	276	311	335
Bestand insgesamt	1109	1183	1271	1304	k.A.	k.A.

Zahlen und Daten

Unterschiedliche Ergebnisse und Differenzen mit den neu hinzu gekommenen Lizenzen und Zulassungen mit der Bestandszahl, sind durch die Löschungen und Streichungen aus dem Bestand zu erklären. Ebenso werden Übergaben von bestehenden Akten vom anderen Beauftragten nicht als neue Lizenzen und Zulassungen eingetragen.

SPRUNGFALLSCHIRME

Außenlandeeralaubnisse

Von den Regionalstellen wurden 37 Außenlandeeralaubnisse und 2 Daueraußenlandegenehmigung erteilt.

Regionalstelle / Landesverband	Anzahl
Mecklenburg-Vorpommern	12
Nordrhein-Westfalen	8
Niedersachsen	6
Baden-Württemberg	6
Bayern	4
Sachsen	3



Statistik

Lizenzen (Stand 31. Dezember 2017, neu im Jahr 2017)

	insgesamt	neu
Fallschirmspringer	2021	63

Berechtigungen (Stand 31. Dezember 2017, neu und abgelaufen im Jahr 2017)

	insgesamt	neu	abgelaufen
Lehrberechtigung	134	12	10
Tandem	77	3	4
AFF-Lehrberechtigung	28	2	1
Prüfungsrat Tandem	6	2	0
Prüfungsrat AFF	0	0	0

Sprungschulen registriert	16	0
----------------------------------	-----------	----------

FLUGMODELLE (mehr als 25 und bis zu 150 Kilogramm)

Statistik

Lizenzen (Stand 31. Dezember 2017, neu im Jahr 2017 / Zahlen DAeC)

	insgesamt	neu
Erlaubnis für Steuerer	475	9

Flugmodelle (Stand 31. Dezember 2017, neu im Jahr 2017 / Zahlen DAeC)

	insgesamt	neu
Musterprüfungen	173	12

Aktuelle Zulassungen / Jahresnachprüfungen 2017	81	48
-------------------------------------------------	-----------	-----------

Großmodelle Zulassen und Fliegen



Ein Beitrag von Reinhard Schott, Prüfer für Großflugmodelle im Luftsportgeräte-Büro (leicht gekürzt)

Seit 2001 werden von den Prüfern des DAeC e.V. Flugmodelle mit einer maximal zulässigen Startmasse von mehr als 25 kg und bis 150 kg geprüft, zugelassen und nachgeprüft. Wer heute einen Antrag auf Zulassung stellt und eine Registriernummer erhält, wird feststellen, dass die fortlaufend erteilte Nummer weit jenseits der 350er Marke liegt.

Am Anfang steht wohl die Überlegung, ob es sinnvoll ist, das Modell mit allen möglichen und unmöglichen Tricks unter die 25 kg Grenze zu bringen, nur um die Zulassung zu vermeiden. So ein Bestreben darf nie zu Lasten der strukturellen Festigkeit und damit der Betriebssicherheit gehen, das ist sicher jedem klar. Ein anderer Aspekt ist das Flugverhalten im weitesten Sinne. Um auch hier dem Original-Flugzeug nahe zu kommen, ist nicht nur ein Scale-Cockpit, sondern auch eine gewisse Masse erforderlich.

Und noch eine ganz profane Überlegung: Was ist schon mal vom Ansatz her sicherer, ein Modell mit 24,9 kg, ungeprüft oder dasselbe Modell mit 25,5 kg, welches ein „fremder Dritter“ im Rahmen einer Zulassung testet und jährlich nachprüft und bei welchem der Halter und Pilot gewisse Pflichten hat und dokumentieren muss?

Auf der Internetseite des DAeC Luftsportgeräte-Büros

www.daec.de (Luftsportgeräte-Büro > Großmodelle)

findet man den „Wegweiser zur problemlosen Zulassung von Großmodellen“

Das eigentliche Zulassungsverfahren ist in diesem Wegweiser recht gut erklärt, ebenso die Erlangungen des Ausweises für Steuerer.

Auf das Thema Aufstiegserlaubnis für Modelle über 25 kg max. Abflugmasse soll noch einmal detailliert eingegangen werden.

Grundsätzlich gibt es folgende Möglichkeiten:

1. Der Flugplatz, auf welchem das Modell betrieben werden soll, hat bereits eine Aufstiegserlaubnis, die die max. Abflugmasse des Modells einschließt – der Idealfall.
Hier ordnet sich der Pilot einfach nur den im Verein geregelten Regelungen für den Flugbetrieb unter.
2. Liegt eine solche Situation nicht vor, besteht die Möglichkeit die gültige Aufstiegserlaubnis für den Platz allgemein auf eine erhöhte Abflugmasse über 25 kg bis maximal 150 kg zu erweitern. Dazu stellt der Vereinsvorstand einen Antrag an die zuständige Behörde, die auch die Erlaubnis erteilt hat. Beizufügen ist die Stellungnahme eines Modellflug-Sachverständigen, der die Eignung des Geländes bestätigt. Das kann ein 3-seitiger Vordruck sein, welcher mit geringem Aufwand ausgefüllt werden kann und vom Prüfer, der auch Modellflug-Sachverständiger ist, gerne mit erledigt wird.
3. Abweichend von Punkt 2 besteht auch die Möglichkeit eine Einzelaufstiegserlaubnis zu erhalten, die dann eben nur für das spezielle Modell gilt. Auch hier sind die Zustimmung des Vereinsvorstandes und eine Stellungnahme eines Modellflug-Sachverständigen erforderlich.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass der korrekte Betrieb eines Flugmodelles mit einer max. Abflugmasse über 25 kg und bis 150 kg nur einen geringen Mehraufwand gegenüber einem Modell unter 25 kg bedeutet, für den man im Gegenzug das gute Gefühl der Sicherheit bekommt.

Jede Aufstiegserlaubnis ist somit speziell oder auch individuell – aber das sind wir und unsere Modelle doch auch, oder?

Auf der Internetseite des DAeC Luftsportgeräte-Büros finden Sie auch die Kontaktdaten der Prüfer des DAeC.

Wenden Sie sich einfach an uns – wir helfen immer gerne!





LSG-Büro
Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28 Tel. +49 5 31. 2 35 40 60
38108 Braunschweig www.daec.de

L U F T S P O R T G E R Ä T E - B Ü R O

Die Geschäftsberichte 2007 bis 2017 sind im Internet veröffentlicht unter: www.daec.de
(Luftsportgeräte-Büro > Service > Statistiken)

Die Reproduktion der Berichte ist mit Quellenangabe erwünscht.