

# Segelfliegerinnen kämpfen ums Treppchen

"FAI World Women's Gliding Championship": Katrin Senne auf Siegerkurs

**ZBRASLAVICE.** Katrin Senne ist auf Siegerkurs: Bereits am fünften Wertungstag konnte die Segelfliegerin aus Baden-Württemberg bei der Frauen-Segelflug-WM in Zbraslavice auf Rang drei in der Gesamtwertung der 18-Meter-Klasse landen – seit dem neunten Wertungstag führt sie das Feld an. Weltmeisterin Sabrina Vogt konnte sich bislang Rang zwei der Clubklasse sichern. Und Cornelia Schaich besetzt den dritten Platz der Standardklasse.

In der Teamwertung belegt Deutschland den zweiten Platz, hinter Frankreich und vor Tschechien, den Niederlanden und Po-



Seit Wertungstag zehn auf Platz eins: Katrin Senne.

Foto: Benjamin Bachmaier

len. Geflogen wird noch bis Samstag, 3. Juni. Der DAeC drückt den Spitzen-sportlerinnen die Daumen,

dass sie zu den besten Pilotinnen gehören. *he*

## Modellflug: zahlreiche World-Cup-Erfolge

25 World Cups gibt es im Modellflug – fast ebenso viele Nationen waren 2016 erfolgreich. Deutschland konnte mit elf Piloten weit vorne landen und wurde nur von Russland geschlagen.

Die Erfolge

im Freiflug:

2. Platz F1B Junior: Sebastian Jäckel

2. Platz F1E: Alexander Winker

2. Platz F1E Junior: Florian Winker

3. Platz F1Q: Ron Assmuss

im Fernlenksegelflug:

1. Platz F3B: Martin Herrig

2. Platz F3B: Jens Buchert

3. Platz F3B: Andreas Herrig

2. Platz F3J: Manuel Reinecke

1. Platz F3K: Martin Herrig

im Raketenmodellflug:

2. Platz S9A: Jonas Büchl

## Positive Bilanz: 28. Deutsche Meisterschaften der UL-Flieger

**GOCH.** Strahlende Gesichter bei den Teilnehmern der 28. Deutschen Meisterschaften der UL-Flieger in Goch am Niederrhein. Der Grund: Bestes Wetter an den drei Wettbewerbstagen, ein toller gastgebender Verein, spannende Navigationsaufgaben, keinerlei Zwischenfälle und ein spannendes Finale um die vordersten Plätze. Ins-

gesamt 26 Mannschaften waren zu der Meisterschaft gekommen, die von der DAeC-Bundeskommission Ultraleicht mit dem DULV ausgerichtet wurde. Mit dabei zum ersten Mal seit langer Zeit: ein reines Frauenteam.

Am Ende war das Rennen bei den Dreiachsern äußerst knapp. Zwischen den beiden vorderen Plätzen

lagen lediglich 47 Punkte. Den Zweit- und Drittplatzierten bei den Doppelsitzertrikes, die mit den drei gemeldeten Tragschraubern gewertet wurden, trennten nur 46 Punkte.

Mit dem Meistertitel ausgezeichnet wurden schließlich die Teams Wyklicky/Harsch (Trike), Bohlig/Bohlig (Dreiachser) und Winter (Trike einsitzig).

Die DM wird bereits seit vielen Jahren vom DULV mit der UL-Kommission des DAeC ausgetragen und stand unter der Leitung von Michael Kania.

Schon jetzt steht fest: Austragungsort für die 29. Deutschen UL-Meisterschaften im nächsten Jahr – vom 10. bis 13. Mai – ist Jena-Schöngleina.

w/

## 8,33 kHz: Infos zum Verfahren

Zurzeit werden die Anträge geprüft – Gewissheit nicht vor Ende Juli

**BRAUNSCHWEIG.** Anfang des Jahres hatte der DAeC den Antrag für die Förderung von bordseitigen 8,33-kHz-Flugfunkgeräten und Bodenstationen für die Allgemeine Luftfahrt in Deutschland bei der EU gestellt. Zurzeit werden alle eingegangenen Anträge geprüft. Nicht vor Ende Juli ist mit der verbindlichen Unterzeichnung der Förderverträge zwischen Antragsteller und EU zu rechnen.

Für die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt war neben dem DAeC auch der International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA) aktiv. Das Antragsverfahren ist für private

Organisationen (so wird der DAeC in diesem Fall eingestuft) und internationale oder staatliche Organisationen unterschiedlich. Damit ergibt sich auch ein unterschiedlicher Verfahrensablauf. Grundsätzlich gilt aber, dass bei Bewilligung die Mittel unabhängig von einer Mitgliedschaft in einer der Organisationen weitergegeben werden.

Wird der DAeC-Antrag positiv beschieden, wird dieser nach der Förderzusage die Piloten und Vereine aufrufen, die notwendigen Unterlagen beim DAeC einzureichen. Erst nach Ablauf des Förderzeitraums am

31. Dezember 2017 und der Prüfung der individuellen Anträge durch die EU könnten die Mittel voraussichtlich ab dem Frühjahr 2018 ausbezahlt werden.

Anders bei Anträgen von internationalen Organisationen. Diese können Teilbeiträge vor dem Abschluss des Förderzeitraumes erhalten, die sofort ausgeschüttet werden dürfen. Deshalb ruft die IAOPA/AOPA Germany bereits jetzt auf, sich zu registrieren. Im Falle der Zusage durch die EU können schon im August/September die ersten Förderbeträge bereitgestellt werden. Auf der AOPA-Website ist der Weg zur

Registrierung beschrieben. Notwendig für den Vorgang ist eine „Neuanmeldung“, um Zugriff auf die Registrierdatenbank zu erhalten. Nach der Anmeldung wird per Mail der Link auf die eigentliche Registrierseite und das Login verschickt. Der Eintrag bei „Neuanmeldung“ ist kein Aufnahmeantrag bei der AOPA und auch noch kein Antrag für die Zahlung von Fördermitteln. Mit diesem Verfahren verschafft sich die IAOPA beziehungsweise die von ihr beauftragte Agentur lediglich etwas Vorlauf und eine Übersicht über die zu erwartenden Antragseingänge. *uk/rk*

## Nicht rufen! TMZ mit Hörbereitschaft

**BRAUNSCHWEIG.** Die Transponder Mandatory Zones mit Hörbereitschaft gelten seit dem 30. März: Beim Einflug in eine solche TMZ sollen VFR-Piloten die auf der ICAO-Karte ange-

gebene Frequenz und den Transpondercode einstellen. So können Fluglotsen in bestimmten Situationen mit den VFR-Piloten direkt Kontakt aufnehmen. Es ist jedoch nicht gewünscht,

dass VFR-Piloten sich anmelden. Auf der angegebenen Frequenz wird der IFR-Verkehr gelenkt und darf nicht blockiert werden.

Das Verfahren „TMZ mit Hörbereitschaft“ hat emp-

fehlenden Charakter. Der Bundesausschusses Unterer Luftraum bittet in der Information 3/2017 dringend darum, das Verfahren zu beachten. *uk*

## Nach BFU-Empfehlung: DAeC richtet Forderung an BMVI

**BRAUNSCHWEIG.** Aus der Anfang des Jahres veröffentlichten „Studie über Annäherungen und Kollisionen von Luftfahrzeugen im deutschen Luftraum“ hat die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) jüngst eine Sicherheitsempfehlung abgeleitet. Unter anderem sieht diese eine generelle Transponderpflicht für Segelflugzeuge im

Luftraum E vor. Der DAeC hat sich in dieser Sache an die BFU und schließlich an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gewandt.

Der Verband solle in die weiteren Beratungen eingebunden werden, um zu ermitteln, ob und wie die BFU-Sicherheitsempfehlung umgesetzt werden sollte, lautet die



Der BFU-Sitz in Braunschweig. Foto: Eichler

Forderung an das Ministerium. Generalsekretär Hubertus v. Samson: „Wir vertreten gemeinsam mit unseren Gremien die Interessen von über 100.000 aktiven Mitgliedern in den verschiedenen Luftsportarten, hier insbesondere die der betroffenen Segelflieger. Wir werden unsere berechtigten Einwände ausführlich vortragen.“ *he*

## Multicopter: Chancen und Risiken

Vorstände der FAI und des DAeC diskutieren über die umstrittenen Fluggeräte

**FRANKFURT.** Die Vorstände der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) und des Deutschen Aero Club (DAeC) haben sich am 19. Mai 2017 in Frankfurt getroffen. Das wichtigste Thema: Was bedeutet die rasante Entwicklung der unbemannten Flugzeuge, umgangssprachlich Drohnen, für den Luftsport? Neue Wettbewerbsformen, neues Mitgliederpotenzial und großes öffentliches Interesse sind die positiven Aspekte der spektakulären Flugobjekte. Dagegen stehen die Konkurrenz bei der Luftraumnutzung und die Probleme der Zuverlässigkeit und Sicherheit. Vor allem die kommerzielle Nutzung der neuen Technik könnte den traditionellen Luftsport existentiell gefährden. Wirtschaftsstärke Unternehmen arbeiten schon mit Hochdruck an neuen Entwicklungen für den Warentransport und andere gewinnorientierte Nutzung der unbemannten



**Starke Partner: Frits Brink (FAI-Präsident), Dr. Michael Vesper (DOSB-Vorstandsvorsitzender) und Wolfgang Müther (DAeC-Präsident).**

Flugzeuge. Werden diese Pläne umgesetzt, könnte der Zugang für Luftsportler empfindlich beschränkt werden.

Gemeinsam wollen der internationale Dachverband FAI und der DAeC, der die Interessen seiner mehr als 100.000 Mitglieder vertritt, bei den politisch Verantwortlichen vorstellig werden.

Unterstützung erhalten sie bei ihren Plänen auch vom Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB). Dr. Michael Vesper, Vorstandsvorsitzender, und Martin Schön-

wandt, Geschäftsführer der Deutschen Sportjugend, sagten den Luftsportverbänden bei dem Treffen am Folgetag ihre Hilfe zu. Erste konkrete Schritte wurden vereinbart. Dazu gehört ein gemeinsames Thesenpapier an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Auch die Bundesregierung wird an ihre Zusage erinnert, sich für den Sport und damit auch den Luftsport starkzumachen.

Sport gilt der Politik als schützenswertes Gut. Dazu

hat sich auch die aktuelle Regierung in ihren Koalitionsvereinbarungen bekannt. Ohne Zugang zum Luftraum gibt es keinen Luftsport. Das Luftverkehrsgesetz legt im ersten Abschnitt fest: „Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei ...“. Im Kriterienkatalog des BMVI zur Einrichtung von Lufträumen heißt es deshalb auch, dass die Interessen aller Luftraumnutzer bei der Planung abgewogen zu berücksichtigen sind.

Außerdem wird der DOSB das Thema bei seinem Wahlhearing aufnehmen. Dabei werden die politischen Parteien in Deutschland nach Positionen zu brisanten Themen aus dem Sport befragt. Die Ergebnisse des Hearings sind nicht nur Entscheidungshilfen für die Bundestagswahl im Herbst sondern auch Aussagen, an denen sich die Politik der nächsten Regierung messen lassen muss. *uk*

## CIAM-Wahlen: DAeC-Mitglieder oft vertreten

**LAUSANNE.** Die Vollversammlung der CIAM hat vom 28. bis 29. April in Lausanne getagt. Delegierte und Vertreter aus 41 Ländern entwickelten die Regeln für Modellflugsport weiter, vergaben Welt- und Europameisterschaften und wählten die Vorsitzenden der Unterausschüsse.

Neuer Vorsitzende des Unterausschusses RC-Kunstflug ist der deutsche CIAM-Delegierte Peter Uh-

lig; Stefan Wolf setzte sich gegen Frits van Laar aus den Niederlanden durch und leitet fortan den Unterausschuss RC-Helikopter. Johannes Eissing wurde in seinem Amt als Chairman des Unterausschusses RC-Aerostat bestätigt. Damit stammen drei der zwölf „Subcommittee Chairmen“ aus Deutschland. Und: Die Hangflug-Weltmeisterschaft F3F 2018 wurde an den DAeC vergeben und soll auf

der Insel Rügen ausgetragen werden.

FAI-Vizepräsident Bengt Lindgren und FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel thematisierten in ihren Beiträgen unter anderem die Weiterentwicklung des Sports in Richtung mehr Öffentlichkeitswirksamkeit und den Rückgang von Sponsorengeldern. Allerdings habe die DHL als neuer Partner gewonnen werden können: Das Unternehmen wolle den

Transport von Flugzeugen und Modellen sowie von Batterien zu internationalen Meisterschaften unterstützen. Ebenfalls wichtig: Die FAI hat ihre Veranstalter-Abkommen überarbeitet und möchte in der Verbandsarbeit die Digitalisierung vorantreiben. Bei der Tagung wurden die Sieger der 25 Modellflug-Weltcup-Wertungen ausgezeichnet. Zum Thema Drohnen gab es eine eigene Sitzung. *he/bs*

## Ultraleicht? Unterricht im Unterrichten

Acht UL-Piloten haben sich am Hannover Airport zu Fluglehrern ausbilden lassen

**HANNOVER.** „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



**Nikolaus Wettges bei seiner Lehrprobe.** Foto: Eichler

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 sau-

ber 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 brenzligen 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.“ Der Geschäftsführer des Hannover Airport, Dr. Raoul Hille, ist selber auch UL-Pilot und nimmt sich Zeit für einen Plausch. Die Allgemeine Luffahrt sei wichtig, sagt er – und vom Flughafen nicht mehr wegzudenken. *he*

## DAeC unterstützt den LSC Condor

**FRANKFURT.** Der Wechsel des Flugplatzes hatte für die Modellflugpiloten vom LSC Condor drastische Folgen: Sie mussten auf eine Sonderregelung verzichten – die den Sport erst ermöglicht hatte. Statt 150 Meter sollten sie maximal 50 Meter hoch fliegen. Dank des Einsatzes des DAeC ist die Regelung Geschichte.

Der neue Flugplatz des LSC Condor liegt innerhalb der Kontrollzone des Dortmunder Flughafens – wie schon das vorherige Gelände. Probleme hatte es wegen der Nähe nie gegeben, die Betriebsabsprache war unproblematisch. Damit die Modellflugpiloten ihren Sport weiter ausüben können, bat der Verein deshalb die DFS-

AS, die Betriebsabsprache auch auf den neuen Modellflugplatz anzuwenden. Kurz vor Ablauf der Bearbeitungsfrist war jedoch nichts Entsprechendes von der DFS-AS zu hören. Der Verein schaltete den nordrhein-westfälischen Landesverband ein, dieser wiederum bat den DAeC-Dachverband um Hilfe. Das Ergebnis ist

eine neue Regelung, mit der die Modellflugpiloten glücklich sein können: 150 Meter Flughöhe, 250 Meter Radius. Wie der Verein mitteilt, sei geplant, dass Flüge bis 200 Meter Höhe genehmigt werden – wenn es Wetterlage und Verkehrsaufkommen zulassen. Einen ausführlichen Bericht des Aeroclub NRW gibt es [hier](#). *he*

# Umfrage zum Relaunch der Website

Mitmachen und mitgestalten: Was interessiert Sie an unserem Internetauftritt?



Screenshot vom Startseiten-Entwurf für die neue DAeC-Website.

**BRAUNSCHWEIG.** Beim Relaunch der DAeC-Website soll neben dem Design auch die Struktur angepasst werden. Dafür brauchen wir Ihre Unterstützung. Uns interessiert:

Warum und mit welchem Ziel besuchen Sie unsere Website?

Wir möchten die Besucher unserer Website besser kennenlernen: Welche Luftsportarten betreiben

die User? Wie wichtig sind ihnen Infos über die politische Arbeit des Deutschen Aero Clubs? Wie gut finden sie sich auf der Website des DAeC zurecht?

Die insgesamt acht Fra-

gen lassen sich in weniger als einer Minute beantworten – bitte nehmen Sie sich die Zeit und helfen Sie uns damit, die Website besser zu machen. Hier geht es zur [Umfrage](#). he

## Anti-Doping-Ordnung (ADO) des DAeC überarbeitet

**BRAUNSCHWEIG.** Die Anti-Doping-Ordnung (ADO) des DAeC ist überarbeitet worden.

Im Zuge der Revision hat die Nationale Anti-Doping-Agentur (NADA) Abweichungen der ADO

DAeC zum Nationalen Anti-Doping-Code 2015 festgestellt; maßgebliche Abweichungen wurden

korrigiert. Zu der aktuellen Version, gültig seit dem 10. Mai 2017, geht es unter diesem [Link](#).