

# Geschäftsbericht 2021

Luftsportgeräte-Büro



Der Geschäftsbericht wurde erstellt am 29.01.2022 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

Deutsche Bundesgesetze und -verordnungen  
Verordnung zur Beauftragung von  
Luftsportverbänden (BeauftrV)

## Die Beauftragung von Luftsportverbänden

Der Deutsche Aero Club (DAeC) e.V und damit das Luftsportgeräte-Büro haben das Vertrauen des Bundesministeriums mit einem verlängerten Einwilligungsvertrag ausgesprochen bekommen. Die wertvolle Beauftragung darf nicht einfach als gegeben betrachtet werden – wissen wir doch selbst, wieviel Verantwortung, Arbeit und Herzblut darin steckt.

Die im Luftverkehrsgesetz ermächtigte Beauftragung von Luftsportverbänden gibt es seit 1993\* und damit bald seit 30 Jahren für alle Luftsportgeräte sowie seit 2001 auch für zulassungspflichtige Großmodelle. In der daraus resultierenden Beauftragungsverordnung ergeben sich sogenannte Doppelbeauftragungen, die bedeuten, dass für die Gerätearten im Luftsport jeweils immer zwei Verbände gleichberechtigt zuständig sind. Somit können sich Piloten, Springer, Halter, Steuerer, Hersteller, die zahlreichen Flug- oder Sprungschulen und die Ausbildungsvereine aussuchen, an welche beauftragte Stelle sie sich wenden. Ausgenommen hiervon sind die Hängegleiter, da ist der Deutsche Hängegleiterverband alleine zuständig. Das Bundesministerium für Verkehr beauftragt mit einem Einwilligungsvertrag die Luftsportverbände jeweils immer über einen befristeten Zeitraum von fünf Jahren. Der letzte Vertrag lief bis zum 31. Oktober 2021 und stand zur Verlängerung an. Diese hatten wir im Juni beim Verkehrsministerium beantragt.

Der DAeC hat für die Beauftragung das von der Verbandsmitgliedschaft selbständige Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) ins Leben gerufen, damit die öffentlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch Luftsportgeräte unabhängig von den übrigen Vereinsaufgaben erfolgen kann. Organisatorisch ist das LSG-B direkt dem Vorstand zugeordnet - unter der im Einwilligungsvertrag festgelegten, strikten Beachtung der Richtlinien des Bundesministeriums und den Weisungen der Aufsichtsbehörde, dem Luftfahrt-Bundesamt, von der wir auch regelmäßig auditiert werden.

Im Rahmen der übertragenen Aufgaben sind wir verpflichtet, unter Beachtung der Kostenverordnung für Luftfahrtverwaltung diese sparsam und kostendeckend wahrzunehmen. Klingt einfach, ist es aber nicht. Die Luftsportgeräteverwaltung muss sich demnach komplett selbst finanzieren. Über diese Kostenverordnung hinaus werden keine Mittel, Beihilfen oder gar (Mitglieds-)Beiträge gewährt. Die Mittel aus den Bearbeitungsgebühren der öffentlichen Aufgaben „reichen“ im DAeC für sieben angestellte Mitarbeiter in den Bereichen: Leitung, Lizenzwesen, Ausbildung, Flugschulen, Lehrgänge, Technik inklusive deren Verwaltung, Musterprüfung, Rechnungswesen für alle ULs bis 600 kg einschließlich der 120 kg-UL, der Sprungfallschirme sowie Großmodellflugzeuge. Die durch das Ministerium übertragenen hoheitlichen Aufgaben werden von den Mitarbeitern zentral im LSG-B wahrgenommen und organisiert. Mit Organisieren ist die Beauftragung, Aus- und Fortbildung und Verwaltung der über 300 Prüfer in der Technik und über 100 Prüfer im Lizenzwesen gemeint.

Alle, mit gleicher Aufgabe beauftragten Verbände, sind verpflichtet sich untereinander abzustimmen. Das klappt nunmehr seit vielen Jahren bis auf manchmal vorkommende kleinere Ausnahmen so gut, dass dieser Aufwand auf ein Mindestmaß reduziert und für alle von Vorteil ist.

\*Davor galt seit 15. Mai 1982 die Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland und wurde mit der BeauftrV am 16. Dezember 1993 aufgehoben.



Zum 31.05.2021 hat unsere liebe Mitarbeiterin Nicole Pissulla unser Luftsportgeräte-Büro verlassen. Nicole war über zwanzig Jahre im Lizenzwesen des DAeC erfolgreich tätig und sehr beliebt. Wir bedauern ihren Weggang sehr und wünschen Ihr für ihren weiteren Berufs- und Lebensweg alles Gute!

Ein Auszug von Grüßen der Sprung- und UL-Flugschulen nach dem Rundschreiben zur Verabschiedung

*„...fast nicht zu glauben, was ich da höre... Für mich war Nicole eine der wirklich guten Seelen des Hauses, immer sehr nett und verlässlich, gar institutionell was den DAeC betrifft.*

*Bitte richte ihr meine besten Wünsche und alles Gute aus.“*

*„Es war über die kompletten knapp 20 Jahre immer und ausnahmslos eine hervorragende Zusammenarbeit und Unterstützung ihrerseits, was sie auch in unseren Reihen sehr beliebt machte.*

*Wir wünschen ihr für die Zukunft alles Gute.“*

*„Joo, das ist aber mal schade mit Nicoles „von Bord gehen“*

*Wir sagen **Dank** für die jahrelange angenehme und vertrauensvolle Zusammenarbeit.“*

*„Bitte richten Sie der Frau Pissulla liebe Grüße aus und alles Gute für die Zukunft und Ihren weiteren Werdegang – ich werde sie vermissen.“*

*„Für Ihre engagierte und kompetente Arbeit beim DAeC über die Jahre hinweg möchten wir uns als Fallschirmsprungverein und ich insbesondere als Ausbildungsleiter bedanken. Dieser Dank ist aufrichtig und wird als Symbol noch Jahre lang durch Ihre Unterschrift in den Lizenzen und Genehmigungen stehen.“*

*„**DANKE** für die vielen Jahre einer kompetenten, reibungslosen sowie sehr engagierten Zusammenarbeit im Sinne unserer Kunden.“*

*„Bitte und lassen Sie Frau Pissulla wissen, wir haben den excellence Service immer sehr geschätzt. Wir wünschen alles Gute.“*

## Prüfer Klasse 5 UL

Mit viel Sorgfalt, Vorsicht und Einhaltung der Coronaregeln konnten wir wieder Fort- und Ausbildung für Prüfer Kl. 5 organisieren. So fanden zwei Avionikkurse mit Prof. Dr.-Ing. Jürgen Doneit auf dem Flugplatz Mosbach statt.



Neue Anwärter, die noch keine Prüferlaubnisse haben, müssen in mehreren Modulen mit Prüfungen ihre Kenntnisse erwerben und nachweisen. Im November konnten sie bei Junkers Profly in Kulmbach eine Schulung mit Prüfung zu Rettungsgeräten besuchen.

### Bewerber mit Prüferlizenz

In jedem Jahr nehmen die Prüfer Klasse 5 im Auftrag des DAeC unzählige Ultraleichtflugzeuge unter die Lupe. Die Aufgaben sind umfangreich und anspruchsvoll. Erfahrene Fluggerätemechaniker und/oder Werkstattleiter mit LBA und/oder EASA-Prüflizenz können sich in einer eintägigen Veranstaltung zum Thema Ultraleichtflugzeug weiterqualifizieren und den Ausweis Prüfer Klasse 5 erwerben. Bei der Schulung geht es um besondere Rechts- und Verwaltungsvorschriften, Prüfer-Anweisungen mit Formularwesen und den Einbau sowie Prüfung von Gesamtrettungssystemen. Am 10. und 11. November absolvierten jeweils fünf Prüfer den Workshop in Braunschweig und dürfen nun ULs checken. Der Ausweis ist fünf Jahre gültig und eine Prüfervereinbarung muss geschlossen werden.



Referent Bernd Vögeli (li.), BRS Service, erklärt beim Workshop in Braunschweig Details der Funktion und Wartung der Gesamtrettungssysteme.

## Informationen zu aktuellen Fragen beim UL-Treffen

Bei den UL-Infotagen auf dem Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld hatte das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) gemeinsam mit dem Deutschen Ultraleichtflugverband (DULV) die Möglichkeit einige Fragen der Piloten, Halter und Vereine zu beantworten. Auf dem vorgegebenen Programm stand für uns die 600 kg-UL-„Geschichte“. Seitens des Luftsportgeräte-Büros konnte zum Zeitpunkt der Veranstaltung berichtet werden, dass bereits 16 UL-Typen mit der DAeC-Musterzulassung und der erhöhten Abflugmasse ausgestattet sind. Seit der AERO 2019 sind diese Zulassungen möglich, seitdem wurde und wird umfangreich getestet, gemessen, geprüft und dokumentiert. 2019 wurden noch 2 Musterzulassungen geschafft, im letzten Jahr 5 und bis zum Zeitpunkt der Veranstaltung in 2021 schon 9. Am Jahresende waren es dann 12. Die gesamte Anzahl dieser bereits erteilten Musterzulassungen beinhalten 85 unterschiedliche Varianten an Motor- und Propellerversionen mit verschiedenen Flugleistungen und Lärmwerten. Anträge auf die geänderte Musterzulassung, ob 600, 560, 540 oder 525 kg, wurden 32mal gestellt, davon 22 ernsthaft betrieben. Auskünfte und Einblicke über einen laufenden Musterprüfvorgang kann das LSG-B nur dem Antragsteller geben. Wie und was der Antragsteller mit welcher Werbung und Information an seine Kunden weitergibt, entzieht sich aber unserem Einfluss.

Es wurden bisher 143 bestehende Verkehrszulassungen beim DAeC „aufgelastet“ und 157 neue 600 kg - UL zugelassen, so dass jetzt beim LSG-B 300 Ultraleichtflugzeuge (UL) mit einer höheren Abflugmasse als 472,5 kg registriert sind.

Bei diesen gewichtigeren ULs ist es wichtig zu wissen, dass sich damit die Anforderungen an die gesetzliche Luftfahrt-Halterhaftpflichtversicherung erhöht hat und der Versicherungsvertrag entsprechend anzupassen ist. Ebenso haben diese ULs nunmehr ein Instandhaltungsprogramm (IHP), welches im Gerätekenntblatt des Musters verbindlich festgelegt ist. Der Halter ist gesetzlich verpflichtet, dieses in den darin festgesetzten Fristen vollständig durchzuführen.



## Weitere DAeC-Musterzulassungen für 600 kg

12 weitere Ultraleichtflugzeugmuster konnten im laufenden Jahr mit erhöhter maximaler Abflugmasse zugelassen werden:

Nr.	Baumuster	Musterzulassungs- und Gerätenummer
1	FK 9 MK VI (600kg/ 540kg)	Nr. 66102 am 19.01.2021
2	Flywhale FW02 - 650	Nr. 66240 am 24.03.2021
3	Bristell LSA-K	Nr. 66253 am 26.03.2021
4	TL 3000 Sirius	Nr. 66221 am 26.03.2021
5	Eurostar SLW	Nr. 66155.6 am 12.04.2021
6	Eurostar SLX (525kg)	Nr. 66155.5 am 11.05.2021
7	Breezer Sport	Nr. 66250 am 11.05.2021
8	Viper SD4	Nr. 66220 am 31.05.2021
9	C 42 B und B Turbo (540kg)	Nr. 66141.1 am 18.06.2021
10	Pioneer 300	Nr. 66178 am 10.09.2021
11	JA-400 Skyleader 400	Nr. 66255 am 28.10.2021
12	JA-600 Skyleader 600	Nr. 66256 am 30.11.2021



Endabnahmen vor der Erteilung der Musterzulassungen

## Bekanntgegebene Lufttüchtigkeitsanweisungen

- LTA-Nr. LSG 21-001  
Ultraleichtflugzeuge: TL 232 CONDOR plus
- **LTA-Nr. LSG 21-001 Revision 1:**

Schwere Mängelanzeige bei Erneuerung der Tragflügelbespannung. Beschädigungen in der Serie können nicht ausgeschlossen werden.

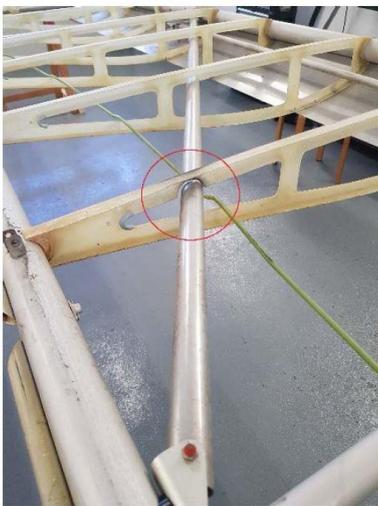


Bild 1) Diagonalrohr



Bild 2) Diagonalverspannung

**SICHER**

- **LTA-Nr. LSG 21-002**  
Ultraleichtflugzeuge: Savage

Riss des Seitenruderseils im Bereich der vorderen Umlenkrolle durch Abnutzung bzw. Verschleiß. Der Musterbetreuer hat eine Technische Mitteilung herausgegeben, die mit dieser Lufttüchtigkeitsanweisung durchzuführen ist.

### **Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV) § 14 Angeordnete Maßnahmen**

Die zuständige Stelle kann jederzeit die Überprüfung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs sowie Instandhaltungsmaßnahmen anordnen, wenn beim Betrieb des zugelassenen Luftfahrzeugs Mängel festgestellt werden, die seine Lufttüchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können, oder wenn begründete Zweifel an der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs bestehen. Das Gleiche gilt für Luftfahrzeuge, die nach einem Muster gebaut wurden, wenn zu vermuten ist, dass das Muster Mängel aufweist.

## Bekanntgegebene Lufttuchtigkeitsanweisungen

- LTA-Nr. LSG 21-003
- Ultraleichtflugzeuge: Wild Thing
- **LTA-Nr. LSG 21-003 Revision 1:**

Bei der Verwendung des Materials AlMg3 für die Beplankungsbleche kommt es durch Überlastung und Alterung zu verschiedenen gemeldeten Schäden in Form von Rissen, Verformungen und losen Nieten. Die nachfolgenden Fotos zeigen Schäden am Leitwerk.

**HEIT**



Bild 1) Knicke, Falten



Bild 2) Lose Nieten (Abtrieb)

Die durchzuführenden Maßnahmen zum Erhalt der Lufttuchtigkeit sind in der LTA beschrieben. Alle LTAs sind auf der Internetseite des DAeC-Luftsportgeräte-Büros publiziert.

[www.daec.de](http://www.daec.de) > [Luftsportgeräte-Büro](#) > [UL-Zulassung](#) > [Sicherheit](#)

Die Anordnung von Instandhaltungsmaßnahmen im Wege einer luftfahrttechnischen Anweisung steht nach § 14 LuftGerPV im pflichtgemäßen Ermessen des Luftsportgeräte-Büros, wenn Mängel festgestellt werden, die die Lufttuchtigkeit beeinträchtigen oder beeinträchtigen können. Zu den Aufgaben des Luftsportgeräte-Büros gehört es, einer derartigen Beeinträchtigung der Lufttuchtigkeit durch die Anordnung der zur Verfügung stehenden technischen Abhilfemaßnahmen zu begegnen.

Eine Beeinträchtigung der Lufttuchtigkeit kann auch nach langer Betriebsdauer eintreten und sie liegt nicht erst vor, wenn entsprechende Mängel regelmäßig auftreten. Mit der Formulierung „beeinträchtigen können“ hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass die Anordnung von Maßnahmen auch zur Vorbeugung einer möglichen Beeinträchtigung der Lufttuchtigkeit zulässig ist.

## Statistik

### Zulassungszahlen des Luftsportgeräte-Büros

#### Musterzulassungen (Stand 31. Dezember 2021)

Aerodynamisch gesteuerte UL - Dreiachs	175
UL-Tragschrauber	9

#### Musterzulassungen neu im Jahr 2021:

Aerodynamisch gesteuerte UL - Dreiachs	12
--	----

#### Verkehrszulassungen (oder Eintragungen) Luftsportgeräte (Stand 31. Dezember 2021)

Aerodynamisch gesteuerte UL - Dreiachs	2692
Schwerkraftgesteuerte UL - Trike	6
UL-Tragschrauber	124
Ultraleichthubschrauber	0
Leichtes Luftsportgerät Dreiachser	24
Nichtmotorisiertes Leichtes Luftsportgerät (UL-Segelflugzeuge)	40
Motorschirme/ Motorschirmtrike	28

#### Verkehrszulassungen (oder Eintragungen) Luftsportgeräte neu im Jahr 2021:

Aerodynamisch gesteuerte UL - Dreiachs	123
Schwerkraftgesteuerte UL - Trike	0
UL-Tragschrauber	0
Ultraleichthubschrauber	0
Leichtes Luftsportgerät Dreiachser	2
Nichtmotorisiertes Leichtes Luftsportgerät (UL-Segelflugzeuge)	0
Motorschirme/ Motorschirmtrike	4

## UL-Zulassungen im DAeC in 2021 nach Mustern

### Verkehrszulassungen DAeC

	Aveko VL-3	18
	Ikarus C 42	13
	Pioneer 200	12
	TL 3000 Sirius, Bristell, Breezer	8
	WT 9 Dynamic	7
	CT	6
	FK 9	5
	Eurostar, Z 602, Remos	4
	Viper, Piccolo	3
	Savage, Asso V, FK 131, Kiebitz, TL 2000, Savannah	2
	A 32, FK 12, FK 14, Fasbo, Pioneer 300, Rans S-6, Stampe, Speed Cruiser	1

## Jahresvergleiche 2016 bis 2021

### Verkehrszulassungen - Ultraleichtflugzeuge aerodynamisch gesteuert

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Bestand DAeC</b>	<b>2644</b>	<b>2527</b>	<b>2558</b>	<b>2572</b>	<b>2644</b>	<b>2692</b>
Bestand insgesamt*	4197	4133	4171	4210	4337	4439

### Verkehrszulassungen – Ultraleicht-Tragschrauber

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Bestand DAeC</b>	<b>102</b>	<b>108</b>	<b>118</b>	<b>122</b>	<b>125</b>	<b>124</b>
Bestand insgesamt*	599	594	608	603	605	595

### Neue Verkehrszulassungen - Ultraleichtflugzeuge aerodynamisch gesteuert

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>neu DAeC</b>	<b>94</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>92</b>	<b>94</b>	<b>123</b>
neu insgesamt*	177	153	114	142	177	200

### Neue Verkehrszulassungen – Ultraleicht-Tragschrauber

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>neu DAeC</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
neu insgesamt*	30	29	31	25	17	10

### Verkehrszulassungen – Ultraleicht-Hubschrauber

Jahr	2020	2021
<b>neu DAeC</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
neu insgesamt*	0	0

Jahr	2020	2021
<b>Bestand DAeC</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
Bestand insgesamt*	5	3

\* Zahlen DAeC und DULV zusammen (Stand: 31.12.2021)

## Statistik

### Lizenzzahlen des Luftsportgeräte-Büros

**Lizenzen** Stand 31. Dezember 2021, neu und verlängert im Jahr 2021 / **nur Zahlen DAeC:**

<b>Unbefristete Lizenzen</b>	insgesamt	neu	erneuert
Ultraleichtflugzeuge	<b>14147</b>	<b>855</b>	<b>152</b>
UL-Tragschrauber	<b>375</b>	<b>27</b>	<b>1</b>
UL-Hubschrauber	<b>24</b>	<b>0</b>	
UL-Segelflugzeuge – nichtmotorisiert	<b>999</b>	<b>13</b>	
Leichte Luftsportgeräte – motorisiert	<b>3070</b>	<b>116</b>	
Motorschirme/-trike	<b>52</b>	<b>0</b>	

**Berechtigungen** Stand 31. Dezember 2021, neu im Jahr 2021:

	insgesamt	neu
Lehrberechtigung	<b>1165</b>	<b>43</b>
Assistentenberechtigung		<b>30</b>
Passagierflugberechtigung		<b>260</b>
Segelflugzeugschlepp	<b>2747</b>	<b>117</b>
Bannerschlepp	<b>431</b>	<b>8</b>
Hängegleiterschlepp	<b>21</b>	<b>0</b>
Wasserflug	<b>28</b>	<b>1</b>
UL-Flugschulen	<b>177</b>	<b>6</b>

## Jahresvergleiche 2016 bis 2021

### Lizenzen – Ultraleichtflugzeuge (Anzahl der unbefristeten Lizenzen<sup>1)</sup>)

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Neu DAeC</b>	<b>701</b>	<b>580</b>	<b>591</b>	<b>579</b>	<b>670</b>	<b>855</b>
Neu insgesamt*	1061	919	892	841	965	1206
<b>Bestand DAeC</b>	<b>12577</b>	<b>12652</b>	<b>12643</b>	<b>12564</b>	<b>13257</b>	<b>14147</b>
Bestand insgesamt*	k.A.	k.A.	k.A.	21611	22302	23544

### Lizenzen – Ultraleicht-Tragschrauber (Anzahl der unbefristeten Lizenzen<sup>1)</sup>)

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Neu DAeC</b>	<b>35</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>33</b>	<b>27</b>
Neu insgesamt*	104	68	63	66	76	60
<b>Bestand DAeC</b>	<b>311</b>	<b>335</b>	<b>360</b>	<b>388</b>	<b>342</b>	<b>369</b>
Bestand insgesamt*	k.A.	k.A.	k.A.	1932	1881	1937

### Lizenzen – Ultraleicht-Hubschrauber

Jahr	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Neu DAeC</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Bestand DAeC</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>24</b>

### Zahlen und Daten

Unterschiedliche Ergebnisse und Differenzen mit den neu hinzu gekommenen Lizenzen und Zulassungen mit der Bestandszahl, sind durch die Löschungen und Streichungen, Wiederinbetriebnahmen aus dem oder im Bestand zu erklären. Ebenso werden Übergaben von bestehenden Akten vom anderen Beauftragten nicht als neue Lizenzen und Zulassungen eingetragen. <sup>1)</sup> Da es seit 2020 nur noch unbefristete Lizenzen gibt, wird seitdem die Anzahl aller unbefristeten Lizenz erfasst.

\* Zahlen DAeC und DULV zusammen (Stand: 31.12.2021)

## Ausbildung

Mit 855 neuen UL-Lizenzen (Dreiachs-UL) wurden die Zahlen der vorangegangenen Jahre noch einmal deutlich übertroffen. Viele Flugschüler konnten ihre Ausbildung beenden und erfolgreich abschließen.

Mit 1200 Ausbildungsmeldungen im laufenden Jahr wurde ebenfalls wieder ein neuer und positiver Rekord im Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) registriert.

Ein UL-Flugschüler wird spätestens acht Tage nach Beginn der Ausbildung von der Flugschule an das LSG-B gemeldet. Eine Schulung außerhalb einer zugelassenen Ausbildungseinrichtung ist nicht möglich. Grundlage der Ausbildung ist das Ausbildungshandbuch (AHB) für Dreiachs-UL mit Ergänzungen für die Lizenz für UL-Tragschrauber. Die Flugschule hat immer die neueste Version vorzuhalten, Aktualisierungen werden vom LSG-B kostenlos per Rundmail zur Verfügung gestellt. Mindestens einmal jährlich hat sich das Ausbildungspersonal mit dem AHB vertraut zu machen und dies in der Liste zur Kenntnisnahme im AHB zu bestätigen. Wer gern selbst im AHB des DAeC nachlesen möchte, bitte nicht googeln! Zum Teil sind ältere und nicht mehr gültige Versionen im Netz unterwegs. Das aktuelle Handbuch mit den gültigen Formularen ist auf der Internetseite des LSG-B unter Ausbildung/Lizenzen > Flugschulen verfügbar, ebenso die laufenden Aktualisierungen.

Für die Theorie- und Praxisausbildung ist es empfehlenswert, unser bewährtes Ausbildungsnachweisheft zu verwenden. Es ersetzt einzelne Formularbürokratie und man behält leichter die Übersicht über den Stand der Ausbildung. Das Heft kann man beim LSG-B erwerben, meist haben es die Flugschulen schon vorrätig. Die Verwendung des Ausbildungsnachweises ersetzt nicht die Pflicht der Führung des persönlichen Flugbuches.



## UL-Ausbildung

Hat der Flugschüler die Theorieausbildung abgeschlossen, wird er vom Ausbildungsleiter der Flugschule 14 Tage vor dem Prüfungstermin zur Theorieprüfung angemeldet. Der Prüfungsrat erhält dann rechtzeitig die Fragebögen für den Prüfling vom LSG-B ausgehändigt. Eine Prüfung im LSG-B in Braunschweig ist nach Voranmeldung auch möglich. Mit bestandener Theorieprüfung hat der Flugschüler drei Jahre Zeit die praktische Prüfung erfolgreich abzulegen. Verstreicht diese gesetzlich vorgegebene Frist muss gemäß der Verordnung über Luftfahrtpersonal (Luft-PersV § 128 Abs. 6) die Prüfung wiederholt werden.

Auch die Praxisprüfung wird angemeldet. Der anmeldende Ausbildungsleiter ist dafür verantwortlich, dass alle Ausbildungsabschnitte erfolgreich abgeschlossen und bestätigt wurden. Der Ausbildungsleiter schlägt einen Prüfer vor. Alle Prüfer sind als Mitglieder im Prüfungsrat in der Internetdatenbank des LSG-B gelistet. Deren Anerkennung als Prüfungsrat im DAeC ist unbefristet und sie können die Prüfungen selbständig nach den Vorgaben des LSG-B-Prüferhandbuches abnehmen, vorausgesetzt die Lizenz und Lehrberechtigung sind gültig. Mit Zustimmung des Ausbildungsleiters und Flugauftrag kann der Flugschüler gegebenenfalls zum Prüfungstermin fliegen und nach bestandener Prüfung auch zurückfliegen. Danach muss er jedoch kurz warten, bis er die UL-Lizenz in der Hand hält. Nach Erhalt hat er an der Flugschule die Möglichkeit die Berechtigung zur Mitnahme von Passagieren zu erwerben. Hierzu muss er mindestens fünf Überlandflüge (Kilometer und Inhalt siehe AHB) mit der Abschlussprüfung durch einen Fluglehrer der Flugschule oder dem Prüfungsrat durchführen.

Wer ein gültiges Flugfunkzeugnis (BZF, AZF etc.) bereits hat, erspart sich in der Ausbildung logischerweise die Flugfunkausbildung für Luftsportgeräteführer. Spätestens jedoch, wenn man sich später für eine Fluglehrausbildung entscheidet, wird das Flugfunkzeugnis benötigt. Erst dann darf oder muss man alle möglichen Lufträume nutzen können.

Mit ausreichender Flugerfahrung, welche ebenfalls im AHB definiert ist, kann der Lizenzinhaber noch weitere Berechtigungen für Segelflugzeug- und Bannerschlepp sowie die Lehrberechtigung erwerben. 2021 fanden hierfür 11 Fluglehrerlehrgänge unter Aufsicht und Genehmigung des LSG-B statt, davon ein kombinierter Dreiachs- und Tragschrauberlehrgang.

Mit dem Begriff Flugschule sind im Text auch alle ausbildenden Flugsportvereine gemeint. Im LSG-B sind 177 Flugschulen und über 300 Ausbildungsvereine registriert. Eine Zulassung zur Flugschule erfolgt mit der Abnahme vor Ort. 2021 wurden 6 neue Ausbildungseinrichtungen registriert. Alle Ausbildungsgeräte und das Ausbildungspersonal müssen genehmigt sein. Auch Änderungen sind genehmigungspflichtig (LuftPersV § 28).



## SPRUNGFALLSCHIRME

Die vakante Stelle der Sachbearbeiterin im LSG-B für Sprunglizenzen und Sprungschulen konnte in 2021 leider nur kurzfristig von August bis Ende Oktober für 3 Monate besetzt werden.

Die Bearbeitung der Anträge im Luftsportgeräte-Büro war dennoch sichergestellt. 53 neue Sprunglizenzen konnten ohne längere Wartezeit ausgestellt werden. Lehrerlehrgänge, -fortbildungen und Außenlandungen wurden rechtzeitig genehmigt und durchgeführt. Da die Vertretung in der Sachbearbeitung kein Dauerzustand sein kann, wurde die Stelle erneut ausgeschrieben.

Die sehr gute Zusammenarbeit mit dem mitbeauftragten Deutschen Fallschirmsportverband (DFV) e.V. soll trotz dessen Austritt aus dem DAeC weiter bestehen. Darauf einigten sich der Geschäftsführer des DFV und der Leiter des LSG-B.



### Statistik Sprungfallschirme

Anzahl Lizenzen im LSG-B		(Stand 31. Dezember 2021)
<b>Unbefristete Lizenzen</b>	Fallschirmspringer	2221
	mit Lehrberechtigung	127
	mit Tandemberechtigung	63
<b>Neuausstellungen Lizenz</b>		53
<b>Neuausstellung Lehrberechtigung</b>		4
<b>Neuausstellung Tandem</b>		2

## FLUGMODELLE (mehr als 25 und bis zu 150 Kilogramm)



Das Luftsportgerätebüro (LSG-B) des DAeC hat die Beauftragung zur Prüfung von Flugmodellen über 25 kg und bis 150 kg schon seit mehr als 20 Jahren. In dieser Zeit haben die Prüfer des DAeC mehrere Hundert Großmodelle einer Einzelstückprüfung unterzogen und erfolgreich zugelassen.



**Reinhard Schott**, Prüfer für Großmodelle,  
beschreibt nachfolgend die Vorgänge rund um den Prozess.

„Dass heute bereits Registriernummern des 400er Blocks vergeben werden, ist zu gleichen Teilen der Arbeit der Prüfer vor Ort und der des Personals des LSG-B zu verdanken. Daher nutze ich gerne diese Gelegenheit um im Namen der Prüfer ein ganz herzliches Dankeschön für die schnelle und engagierte Arbeit des Büros für die Modellflieger zu sagen.“

Das Aufgabengebiet des LSG-B umfasst in erster Linie die Luftsportgeräte (daher der Name), vom Fallschirm bis zum Ultraleichtflugzeug, von der Technik bis zum Luftfahrtpersonal. Wenn dann, trotz reichlich Arbeit auf den zu wenigen Schreibtischen, immer ein offenes Ohr sowie Rat und Tat für die Großmodell-Leute da sind, ist ein hörbares „Danke“ ganz sicher angebracht. Am 11.06.2021 waren Abnahmen von zwei Großmodellen auf dem Flugplatz Wilsche bei Gifhorn vorgesehen.

Bei bestem Sommerwetter bot sich folgendes Bild: eine BAE Hawk Mk 66 im Maßstab 1:2,5 von Sebastian Bode und eine F-104 Starfighter im Maßstab 1:3 von Tassilo Bode. Dazu die beiden Halter der Modelle im Zustand zwischen Freude und Anspannung sowie ein schwitzender Prüfer.



Die Hawk in einer fantastischen, hochglänzenden Sonderlackierung hat eine Spannweite von 3,8 m, eine Rumpflänge von 4,5 m und eine max. Abflugmasse von 92 kg. Angetrieben wird sie von einer Turbine mit 550 N Schub und hat damit ausgewogene und sehr realistische Flugeigenschaften. Die gesamte eingesetzte technische Ausrüstung ist auf dem besten derzeitigen Stand und den Flugleistungen eines solchen Großmodelles angemessen.

Der Starfighter zeigt sich in der Lackierung einer Einsatzmaschine der Marineflieger, die schon etliche Flüge bei Wind und Wetter hinter sich gebracht hat. Äußerst realistisch sind Verwitterung, Abnutzung und Gebrauchsspuren imitiert und ziehen das Auge des Betrachters auf sich. Selbstverständlich ist das nur Imitation, denn auch diese Maschine ist in einem Topzustand und mit modernster Technik ausgerüstet.

Die Rumpflänge von 5,8 m bei einer Spannweite von nur 2,5 m und eine max. Abflugmasse von 73 kg bilden die imposante Erscheinung dieses Modells, welches ebenfalls von einer 550 N Turbine angetrieben wird. Zum Flugbild fällt einem da nur ein Wort ein: atemberaubend.

Eine Prüfung zur Einzelstück-Zulassung umfasst neben der Kontrolle der technischen Unterlagen und der eigentlichen technischen Abnahme auch die Erstellung eines Lärmmess-Zeugnisses und zwei Prüfungsflüge. Dabei wird ein, dem Flugzeugtyp entsprechendes Flugprogramm geflogen und es wird das Verhalten des Fluggerätes bei bestimmten Flugzuständen wie zum Beispiel Schnellflug und Abrissverhalten geprüft. Ebenso werden die zuvor durch statische Belastung simulierten Lastvielfachen nachgeflogen.

Natürlich sind es immer diese Prüfungsflüge, die den Höhepunkt jeder Abnahme bilden und alle Anwesenden faszinieren. Auch an jenem Tag begeisterten uns die so unterschiedlichen Modelle mit ihrer jeweils eigenen Performance.

Nach der bestandenen Prüfung erfolgt dann die Erstellung der Lebenslaufakte durch den Prüfer und die Erteilung der Betriebserlaubnis durch das LSGB.

Text und Fotos: Reinhard Schott, Prüfer für Großmodelle im DAeC

### Statistik

Stand: 31.12.2021	insgesamt	neu
Ausweise für Steuerer	<b>549</b>	<b>11</b>

### **Großmodelle**

	insgesamt	neu
Lufttüchtigkeits-/Einzelstückprüfungen	<b>213</b>	<b>6</b>
Betriebserlaubnisse	<b>107</b>	<b>9</b>



**DAeC**  
Service und Leistung für alle Großmodelle  
Hermann-Blenk-Str. 28 Tel. +49 531. 2 35 40 60  
38108 Braunschweig www.daec.de  
LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO



Die Geschäftsberichte 2007 bis 2021 sind im Internet publiziert: [www.daec.de](http://www.daec.de)  
(Luftsportgeräte-Büro > Service > Statistiken)

Die Reproduktion der Berichte ist mit Quellenangabe erwünscht.



**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](http://www.daec.de)

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