



# DEUTSCHER AERO CLUB

3/2024

Fakten & Infos des Deutschen Aero Clubs

## Geht doch!?

**Liebe Fliegerkameraden und Fliegerkameradinnen,** nein, mit der Titelzeile meine ich nicht, dass wir den Gordischen Knoten der DAeC-Strukturreform durchschlagen hätten, obwohl wir auch daran intensiv arbeiten. Was ich meine, ist, dass die Gemeinschaft aller Fliegerinnen und Flieger gerade ein Stück weiter zusammenrückt. Das ist ein gutes, ein wichtiges Signal – nach innen und nach außen.

Im Herbst hatte ich an dieser Stelle dazu aufgerufen, über Erfahrungen mit der flugmedizinischen Verwaltung in Deutschland zu berichten – und mein E-Mail-Konto quoll über. Das Thema ist offenbar aktueller denn je. Mit der AOPA und dem DULV waren wir uns schnell einig, dass wir etwas tun müssen. Die daraufhin angestoßene Petition kann man seit dem 20.12.23 und noch bis zum 19.03.24 im Internet zeichnen, und die Resonanz ist recht ordentlich.

Allerdings ist noch viel Luft nach oben, denn der Mobilisierungsgrad ist für eine Petition im Allgemeinen schon ein Erfolg, dennoch bin ich ein wenig enttäuscht, und das aus zwei Gründen. Erstens betrifft das Thema wirklich jede Pilotin und jeden Piloten, eigentlich sogar jede Bürgerin und jeden Bürger, denn wir erleben massives staatliches Versagen, und das kann niemanden kaltlassen. Und zweitens kann es jede Fliegerin und jeden Flieger morgen schon selbst erwischen, dass er oder sie in die sehr langsam mahlenden Mühlen der flugmedizinischen Verwaltung gerät. Nicht fliegen zu dürfen, obwohl man flugtauglich ist, ist ärgerlich bis existenzbedrohend. Deswegen ist das Argument „betrifft

mich nicht“ ziemlich dumm und unkameradschaftlich. Ich hoffe und wünsche mir, dass auch jene unter uns, die sich bislang nicht angesprochen fühlten, spätestens jetzt erkennen: Das Problem geht uns alle an!



Gleichzeitig kann ich zur Halbzeit der Zeichnungsfrist bereits feststellen, dass der Druck zu wirken beginnt. Besonderen Eindruck haben offenbar viele der weit über 4000 Kommentare hinterlassen, die den Leidensdruck und die hilflose Wut der Betroffenen genauso wie das Unverständnis für das vollkommen überflüssige Missmanagement des LBA deutlich artikulieren. Ob und wann sich die Dinge zum Positiven wenden, bleibt abzuwarten, aber es

wird in Braunschweig, Bonn und Berlin erkannt, dass die Fliegergemeinschaft die Geduld verloren hat. Wenn dann auch noch bemerkt wird, dass diese Gemeinschaft nun zusammenfindet und sich nachdrücklich für ihre berechtigten Anliegen einsetzt, dann können wir in Zukunft sicher noch mehr bewirken und weitere Themen angehen.

Deswegen vielen Dank an alle, die die Petition unterzeichnet haben, und die anderen kommen bitte auch noch aus dem Sulky!

Wir sind die Flieger!

Mit fliegerherzlichen Grüßen,  
Ihr und Euer

Claus Cordes, DAeC-Präsident

# „Es kann jeden von uns treffen!“

Ein kleiner chirurgischer Eingriff am Knie, ein Entzündungswert, der aus dem Ruder läuft, oder die Veränderung der Sehstärke können bereits dazu führen, dass einem das Tauglichkeitszeugnis und in der faktischen Auswirkung damit auch die Pilotenlizenz entzogen wird – vorläufig, bis das LBA über die Flugtauglichkeit entscheidet. Doch das kann dauern, manchmal mehrere Jahre lang. Für den Rechtsanwalt und Luftfahrtsachverständigen Stefan Hinners gehören solche Fälle zum beruflichen Alltag. Im Interview berichtet er von seinen Erfahrungen.

## Herr Hinners, welche Probleme haben Ihre Klienten mit dem LBA?

**Stefan Hinners:** Ich vertrete permanent zwischen 10 und 15 Berufs- oder Privatpiloten, die mich wegen der langen Wartezeiten auf Tauglichkeitsentscheidungen konsultieren. Sie schalten einen Anwalt ein, wenn ihr Fliegerarzt die Ergebnisse ihrer Untersuchung beim LBA eingereicht hat, aber dann auch nach drei oder sechs Monaten nichts passiert ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nur wenige Betroffene den Weg zum Anwalt wählen.

## Was machen diejenigen, die keinen Anwalt einschalten?

**Stefan Hinners:** Viele warten einfach ab, weil sie sich nicht trauen, gegen das LBA vorzugehen. Sie haben Angst, dass ihre Akte dann noch länger nicht bearbeitet wird. Manche Piloten befürchten auch, dass ihr Fall ein ganz spezieller ist, den das LBA besonders intensiv prüft, um ihnen Untauglichkeit nachzuweisen. Dabei geht es oft nur um eine Lappalie, ein Häkchen, das gesetzt werden müsste, um bestimmte Auflagen festzulegen.

## Sind diese Befürchtungen realistisch?

**Stefan Hinners:** Es ist so, dass das LBA den Piloten niemals zu Gesicht bekommt. Die Sachbearbeiter entscheiden nach Aktenlage. Wenn sie einen Fall prüfen, wollen sie keinen Fehler machen. Sobald es einen Anlass für eine weiterführende Untersuchung der Fallgeschichte gibt, graben sie immer tiefer und fordern noch eine, manchmal noch



Stefan Hinners ist Rechtsanwalt, Pilot und Luftfahrtsachverständiger mit eigener Kanzlei in Hamburg.

Mehr zu Stefan Hinners unter [www.hinners.de](http://www.hinners.de)

Foto: Stefan Hinners

eine und noch eine Untersuchung. Das erlebe ich immer wieder. Am Ende werden theoretisch existierende Restrisiken zum Anlass genommen, zu Lasten des Piloten zu entscheiden.

## Wenn tatsächlich medizinische Probleme bestehen sollten, ist es ja auch richtig, ganz genau zu prüfen.

**Stefan Hinners:** Natürlich! Aber diese Probleme bestehen in der Realität oft gar nicht. Ich habe gerade zwei aktuelle Fälle, wo das zuständige Verwaltungsgericht gegen das Ergebnis der Tauglichkeitsprüfung durch das LBA entschieden hat. Es hat angeordnet, dass das LBA Listen von Sachverständigen herausgeben soll, die es akzeptiert, um die Piloten erneut zu untersuchen. Das LBA hat diese gerichtliche Anordnung dann ganz einfach missachtet. Auch der nochmaligen Aufforderung des Verwaltungsgerichts ist man nicht nachgekommen. Es ist nicht einmal eine Bitte um Fristverlängerung erfolgt, man hat das Verwaltungsgericht schlicht missachtet. Mir zeigt

das, dass das LBA gar nicht in der Lage ist, Verwaltungsvorgänge ordnungsgemäß und gesetzeskonform abzuarbeiten. Von Gesetzes wegen müsste die Entscheidung der Verwaltungsbehörde in einer Verwaltungssache spätestens nach drei Monaten vorliegen, in Tauglichkeitsentscheidungen aber früher.

## Aber woran liegt es, dass das LBA seiner Verpflichtung nicht nachkommt? Ist es die Vielzahl der Fälle, die es zu prüfen hat? Es wird ja immer wieder behauptet, es herrsche Personalmangel, weil es nicht genügend medizinisches Fachpersonal gäbe.

**Stefan Hinners:** Das glaube ich nicht. Nach Angaben des Luftfahrt-Bundesamtes hatte das Referat L 6 im vergangenen Jahr 433 Verweisungen<sup>1</sup>, 672 Konsultationen<sup>2</sup>, 74 Zweitüberprüfungen<sup>3</sup> und 670 Änderungen der Bescheide zu bearbeiten. Das sind im Schnitt zwischen acht und neun Fälle pro Tag! Es kann nicht unmöglich sein, diese zeitnah zu bearbeiten. Noch dazu, wo es sich in vielen

Fällen um ganz simple Vorgänge handelt, die schnell zu entscheiden wären.

## Woran liegt es dann, dass das LBA so lange braucht, um Tauglichkeitsentscheidungen zu fällen?

**Stefan Hinners:** Ich denke, dass diese Behörde mit ihrer Aufgabe völlig überfordert ist. Das sieht man auch beim Blick über die Ländergrenzen hinweg ins europäische Ausland. Dort werden Tauglichkeitsentscheidungen im Regelfall innerhalb von wenigen Tagen getroffen.

Dazu entsteht der Eindruck, dass sich viele Sachbearbeiter nicht trauen oder nicht in der Lage sind, die simpelsten Entscheidungen zu treffen, und sich deshalb immer wieder nach allen Seiten absichern. Außerdem ist die Organisation schlecht. Man könnte einfache Standardfälle vorziehen, wo mehr oder weniger nur ein Häkchen an der richtigen Stelle gesetzt werden muss, weil es sich bei der Auffälligkeit aus medizinischer Sicht um eine irrelevante Kleinigkeit handelt. Insgesamt ist für mich überhaupt nicht nachvollziehbar, warum das LBA das Problem schon seit Jahren nicht in den Griff bekommt, wenn es im europäischen Ausland, wo genau die gleichen Regeln gelten, prima funktioniert.

## Die Probleme beim LBA sind schon viele Jahre bekannt, doch bisher hat sich nichts geändert. Haben Sie dafür eine Erklärung?

**Stefan Hinners:** Man müsste sich nur vorstellen, dass es diese Problematik in vergleichbarer Form für Autofahrer gäbe. Da würden die Bürger massenweise auf die Barrikaden gehen!

Was wäre denn, wenn die Straßenverkehrsbehörde Bürgern reihenweise die Fahrerlaubnis entzöge und in der Folge über Monate nichts mehr machte und auch nichts entschied? Bei Piloten wird es achselzuckend hingenommen. Das liegt natürlich an der verhältnismäßig kleinen Zahl der Betroffenen. Der weit überwiegende Teil der Piloten hat im Regelfall auch noch gar kein Problem mit dem LBA gehabt, weil die Ausstellung des Medicals durch den Fliegerarzt ohne Beteiligung des LBA erfolgt. Das Problem betrifft einen aber dann sofort unmittelbar, wenn der Fliegerarzt

eine Auffälligkeit feststellt – und sei sie für die Beurteilung dessen, ob jemand flugtauglich ist oder nicht, auch noch so unbedeutend – und deshalb an das LBA verweisen bzw. es konsultieren muss. Das Problem ist vielen Piloten also gar nicht bewusst. Zu wenige haben bislang realisiert: Es kann jeden treffen! Jeder kann in die Mühlen des LBA geraten! Dann ist das Tauglichkeitszeugnis gegebenenfalls von heute auf morgen weg, und es dauert ewig, bis man es eventuell wiederbekommt.

## Welche Konsequenzen entstehen für die Betroffenen aus den Wartezeiten auf eine Entscheidung des LBA?

**Stefan Hinners:** Für Berufspiloten, die wirtschaftlich gegen den Verlust der Tauglichkeit nicht abgesichert sind, weil sie vielleicht als Freelancer unterwegs sind, bedeutet es schnell Verdienstauffälligkeit und die Gefährdung ihrer wirtschaftlichen Existenz. Aber auch ein angestellter Berufspilot fällt auf das Krankengeld

so wichtig! Es muss endlich klar werden, wie groß das Problem ist. Es kann jeden von uns treffen!

## Was können Sie tun, um Ihren Klienten zu ihrem Recht zu verhelfen?

**Stefan Hinners** lacht: Das ist Berufsgeheimnis. Ganz allgemein formuliert, kann ich sagen, dass ich jede Möglichkeit nutze, den Druck auf das LBA sinnvoll, aber auch maßvoll zu erhöhen. Es bringt meines Erachtens nichts, immer gleich mit der ganz großen Keule arbeiten zu wollen, man muss auch erst einmal die Grundproblematik verstehen. Liegt vielleicht wirklich ein echtes medizinisches Problem vor, und kann man vielleicht erreichen, dass durch eine weitere Untersuchung die Entscheidung des LBA beschleunigt und positiv beeinflusst wird? Wenn gar nichts anderes hilft, eskaliere ich die Fälle bis ans BMDV mit der Bitte, dafür zu sorgen, dass das LBA seine Aufgaben erledigt. Diesen Weg muss ich immer häufiger gehen. In den letzten drei Jahren hat sich die Problematik dramatisch verschlimmert.

## Das heißt also, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr über das Ausmaß des Versagens der ihm direkt unterstellten Behörde bestens informiert ist?

**Stefan Hinners:** Leider ja. Ich vermute, dass man dort einfach resigniert hat. Man hat ja „nur“ die Aufsicht über die Behörde und bekommt von dort gesagt, dass dies ein Personalproblem sei, das man nicht schnell lösen kann.

Tatsächlich ist es kein Personalproblem, und es kann auch kein Personalproblem sein. Es ist schlicht und einfach ein organisatorisches und strukturelles Problem. Deshalb ist die Petition auch so wichtig, um dieses eklatante und komplett überflüssige Behördenversagen in die breite Öffentlichkeit zu tragen. So können wir vielleicht dafür sorgen, dass das Problem nicht länger unter den Teppich gekehrt wird.

**Jetzt unterzeichnen, damit sich etwas ändert!**

Den Link zur Petition „Problematik der flugmedizinischen Verwaltung im Luftfahrt-Bundesamt“ finden Sie hier: <https://www.openpetition.de/petition/blog/problematik-der-flugmedizinischen-verwaltung-im-luftfahrt-bundesamt-loesen#petition-main> oder auf <https://www.daec.de/>.

## Fußnoten:

- 1 Verweisung: Wenn Berufspiloten die geforderten Mindeststandards des Tauglichkeitszeugnisses der Klasse 1 nicht erfüllen, muss eine sog. Verweisung an das LBA erfolgen.
- 2 Konsultation: Bestimmte Auflagen erfordern eine Rücksprache des Fliegerarztes mit dem LBA. Dies betrifft in der Regel die Tauglichkeitsklasse 2.
- 3 Zweitüberprüfungen der Tauglichkeitsklassen 1, 2 oder LAPL können auf Antrag des Piloten nach einer vollständig abgeschlossenen Verweisung bzw. Konsultation erfolgen.



VERBAND ■ 17. bis 20. April

# Viel Neues auf der AERO

Die AERO in Friedrichshafen findet in diesem Jahr zum 30. Mal statt. Um dieses runde Jubiläum gemeinsam mit Luftsportbegeisterten aus aller Welt zu feiern, hat sich die Messe einiges ausgedacht, beispielsweise die AERO General Aviation Academy mit täglich bis zu 20 Vorträgen, für die ein Teilnahmebeweis über die „Vereinsflieger“-Website erworben werden kann.

## AERO Gliding Expo (Halle A1)

Der Höhepunkt für die Segelflieger und Segelfliegerinnen wird aber sicher die Rückkehr der großen Hersteller Alexander Schleicher, Schempp-Hirth, DG Aviation und Jonker Sailplane auf die AERO Gliding Expo sein. Deshalb wird der DAeC dieses Jahr nicht nur wie gewohnt in Halle B4, sondern auch in Halle A1 mit einem Stand vertreten sein und das Vortragsprogramm auf der Bühne zu einem großen Teil mit bestreiten. Geplant sind u. a. Podiumsdiskussionen

- mit Herstellern zur Zukunft der Segelflugzeugentwicklung,
- über zwischenmenschliche Verständigungsprobleme in Vereinen und auf Flugplätzen,
- über den geringen Frauenanteil im Luftsport und
- Segelflugausbildung als Grundlage für Berufspiloten.

Darüber hinaus gibt es viele Vorträge zur Elektrifizierung des Flugbetriebs, über Luftraum, Flugsicherheit, elektronische Sichtbarkeit u. e. m.

## Messehalle B4

In Halle B4 freuen wir uns, auch in diesem Jahr viele Mitaussteller an unserem Stand begrüßen zu dürfen:

- Aero-Club Schweiz und Aeroclub Ostschweiz
- Baden-Württembergischer Luftfahrtverband (BWLVL)

- Deutscher Verband zur Förderung des Sports mit leichten Luftsportgeräten (DVLL)
- Die Rolli Flieger
- Europe Air Sports (EAS)
- iwiation
- Modellflugsportverband Deutschland (MFSD)
- vereinsflieger.de



Auf dem SG-38-Pendelbock können Interessierte herausfinden, wie man bis zur Mitte des vorherigen Jahrhunderts fliegen lernte.

## TECHNIK ■ Holzflugzeuge

# Vereinfachtes Verfahren

Periodische Kontrolle der Höhenruder-Rippen bei Holzflugzeugen der Firma Alexander Schleicher

Mit der AD 2021-0230 hat die EASA eine periodische Kontrolle der Höhenruder-Rippen bei nahezu allen Holzflugzeugen der Firma Alexander Schleicher vorgeschrieben, wobei die Bespannung zu jeder Kontrolle entfernt werden musste. In Zusammenarbeit mit dem Bundesausschuss Technik sowie dem Bundesausschuss Historie und Technik des DAeC hat die Fa. Schleicher zusammen mit Lanitz Aviation eine Vereinfachung bei der EASA erwirkt: Die Bespannung an der Wurzelrippe kann mit Oratex UL600 durchgeführt werden. Damit ist die Bespannung mittels Heißluft möglich und das Lackieren entfällt vollständig. Auch das Entfernen der Bespannung zur Kontrolle wird vereinfacht. Der Anhang 01-2021 zu den Betriebshandbüchern der K-Typen wurde entsprechend geändert und steht auf der Internetseite der Fa. Schleicher zur Verfügung. Mehr dazu unter [www.daec.de](http://www.daec.de).

Bundesausschuss Technik

Daneben sind natürlich auch viele Ansprechpartner des DAeC vor Ort. Neben Präsident Claus Cordes stehen die Vorsitzenden des Bundesausschusses Fliegende Frauen, Dr. Sybille Krummacher, des Bundesausschusses Flugsicherheit, Thomas Kreimeier, des Bundesausschusses Historie und Technik, Alexander Willberg, die Bundeskommission Motorflug mit dem Vorsitzenden Arnold Grubek, die Luftsportjugend mit Bundesjugendleiter Kjell Buchholtz und das Luftsportgeräte-Büro für einen Austausch herzlich gerne zur Verfügung.

## Sprachprüfungen

Natürlich bietet auch die Sprachtestorganisation des DAeC (D-LTO-010) in diesem Jahr wieder Prüfungen an. An allen Messtagen sind Erst- und Verlängerungsprüfungen für Level 4 und 5 gemäß FCL.055 der VO (EU) 1178/2011 möglich. Für Mitglieder kann eine Level-6-Online-Prüfung bei Language Proficiency Examiner (LPE) Michael Morr vermittelt werden.

Sichern Sie sich bereits jetzt einen Termin für die Sprachprüfungen über das Online-Anmeldeformular unter [www.daec.de](http://www.daec.de).

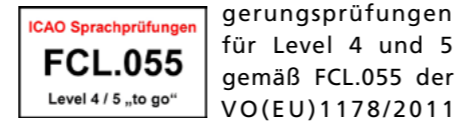


Foto: Volker Engelmann

## MOTORFLUG ■ Task Force Avgas

# Information zur Treibstoffsituation

Die Angst geht um, dass verbleites Flugbenzin ab Mai 2025 in der EU nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Als Konsequenz daraus müssten viele ältere Flugzeuge mit leistungstärkeren Motoren faktisch am Boden bleiben. Im ersten Quartal dieses Jahres wird eine Entscheidung der Europäischen Kommission dazu erwartet, die möglicherweise bei Erscheinen dieses Hefts bereits vorliegt. Was viele nicht wissen: Für viele Flugzeugmotoren gibt es bleifreie Alternativen. Wir geben einen Überblick.

Schätzungsweise 15 bis 20 Prozent der Motorflugzeuge im Luftsport wären aktuell vom Verbot von Tetraethylblei (TEL) im Flugbenzin betroffen. Genauere Zahlen liegen nicht vor. Für alle anderen gibt es bleifreie Alternativen zu Avgas 100LL. Mit der Zulassung von Avgas 100R könnten noch mehr Flugzeuge bleifrei tanken.

## Avgas UL91

Dieser Kraftstoff ist für die allermeisten Flugzeuge im Vereinsbetrieb die praktikable Alternative. Neben der Umwelt wird auch der Flugmotor geschont, weil keine Bleirückstände mehr entstehen. Behindert wird die Verbreitung von UL91 durch das noch dünne Versorgungsnetz für diesen Kraftstoff. Hinzu kommt der Irrglaube, man müsse für die Verwendung des bleifreien Flugbenzins ein STC, also eine Ergänzende Musterzu-

lassung (EMZ) nachweisen. Letzteres ist jedoch nicht erforderlich, denn UL91 ist ein „Aviation Gasoline“ (Avgas). Es genügt die Durchführung des EASA Standard Change CS-SC202. Es reichen ein ausgefülltes Formblatt, die Plakatierung der Tankeinfüllöffnungen am Flugzeug und ein Einleger in das AFM, das Flughandbuch. Auf [www.UL91.de](http://www.UL91.de) stellt die Task Force Avgas der Bundeskommission Motorflug des DAeC das notwendige Rüstzeug kostenfrei zur Verfügung. Voraussetzung ist natürlich, dass das Triebwerk für UL91 zugelassen ist.

## Avgas UL94

UL94 ist eine weitere bleifreie Alternative, ähnlich zu UL91, jedoch mit einer höheren Motoroktanzahl von mindestens 94. Damit kommt unverbleiter Kraftstoff für noch mehr Motoren in Frage, z. B. für Continental-IO-470-Modelle (siehe FAA

STC SE04599CH). Während für US-Flugzeuge ein STC für die Zelle notwendig ist, kann im Geltungsbereich der EASA auch der Standard Change (siehe UL91) durchgeführt werden, da UL94 die Vorgaben von UL91 erfüllt. Leider sind UL94-Tankstellen bislang noch rarer als die mit UL91 gefüllten.

## Avgas 100R

Der noch weitgehend unbekanntere Treibstoff der Swift Fuel GmbH stellt mit gleich hoher Motoroktanzahl einen Ersatzkraftstoff für alle Flugzeuge dar, die für 100LL zugelassen sind. Damit gibt es hinsichtlich der Klopffestigkeit keine Einschränkungen mehr. Die Zulassung für die ersten Modelle soll noch im 1. Quartal 2024 erfolgen. Die Verfügbarkeit in Deutschland und Europa ist bis Ende des Jahres angestrebt.

## Avgas 100LL

Alle Flugzeugeigentümer, die in ihrem Flugzeug Hochleistungsmotoren betreiben, setzen ihre Hoffnungen auf jene Ölfirmen, die bei der zuständigen Europäischen Behörde (ECHA) beantragt haben, die Legierung des Treibstoffes mit TEL noch bis zum Jahr 2030 fortsetzen zu dürfen. Eine Entscheidung darüber wird im ersten Quartal 2024 erwartet.

## Mogas / SuperPlus

In der Vergangenheit sind viele Piloten beim Tanken ihrer Flugzeuge auf bleifreie Automobilkraftstoffe ausgewichen. Da diesen seit geraumer Zeit Bioalkohol beigemischt sein muss, müssen vorher Zelle und Triebwerk auf Verträglichkeit mit dem Kraftstoff geprüft werden. Fällt die Bewertung positiv aus, kann ein STC erstellt werden. Für eine Vielzahl von Flugzeugen hat die Technische Kommission des DAeC, unterstützt von der Bundeskommission Motorflug, solche STCs erworben und durch das LBA validieren lassen. Vertriebspartner ist die Vliegwerk Holland b.v.

Bundeskommision Motorflug  
Task Force Avgas

Mehr dazu unter [www.daec.de/fachbereiche/luftfahrt-technik-betrieb/bleifreie-kraftstoffe/](http://www.daec.de/fachbereiche/luftfahrt-technik-betrieb/bleifreie-kraftstoffe/)

## Neuer Kollege

Am 18. Januar hat Kaan Erol seine Prüfung bestanden und schon einen Tag später als frischgebackener Kaufmann für Büromanagement seinen Dienst in der Bundesgeschäftsstelle aufgenommen. Dort unterstützt er in den Bereichen Finanzen und im Generalsekretariat.



Kaan Erol weiß, worauf er sich einlässt, denn er war bereits seit Juni letzten Jahres im Haus, um seine Ausbildung abzuschließen. Seine Kollegen freuen sich, dass ihnen

der stets freundliche und gut gelaunte Kaan Erol erhalten bleibt. Seine Entscheidung für den DAeC als Arbeitgeber hat auch ein bisschen mit dem Luftsport zu tun, mit dem er vorher keine Berührungspunkte hatte. „Es ist ein neues, interessantes Themengebiet, und ich würde sehr gerne einmal mitfliegen“, wünscht sich Kaan Erol.

der stets freundliche und gut gelaunte Kaan Erol erhalten bleibt. Seine Entscheidung für den DAeC als Arbeitgeber hat auch ein bisschen mit dem Luftsport zu tun, mit dem er vorher keine Berührungspunkte hatte. „Es ist ein neues, interessantes Themengebiet, und ich würde sehr gerne einmal mitfliegen“, wünscht sich Kaan Erol.

## ■ 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 26.07.2000  
Geräte-Nr. 61151  
Amtliches Kennzeichen: D-MVCA

Eintragungsschein/  
Lufttüchtigkeitszeugnis  
Ausgestellt am 09.12.2021  
Geräte-Nr. 61035.1  
Amtliches Kennzeichen: D-MUSL

## Lösung für fehlenden Support angestrebt

Der Bundesausschuss Technik im DAeC ist in Kontakt mit der Limbach Flugmotoren GmbH und dem Luftfahrt-Bundesamt, um zu klären, wie eine zukünftige Versorgung der Halter mit Ersatz- und Verbrauchsteilen von Limbach-Flugmotoren aussehen könnte.

Die Limbach Flugmotoren GmbH hatte im vergangenen Jahr Medienberichten zufolge ihre Zulassung als Entwicklungs- und Instandsetzungsbetrieb aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben. Von den Folgen des nun fehlenden Supports sind zahlreiche Luftsportler und Luftsportlerinnen betroffen. „Der DAeC hat basierend auf Owner Accepted Parts nach Teil-21.A.307 einen Vorschlag ausgearbeitet, der bereits mündlich vom LBA für gut befunden wurde. Details werden derzeit in Zusammenarbeit mit dem LBA ausgearbeitet, sodass in Kürze eine Lösung vorliegen kann“, erklärt Karsten Schröder, Referent Technik und Umwelt im DAeC.

Karsten Schröder, Referent Technik und Umwelt

## Gaidis Neimanis



Es gibt nur ganz wenige Menschen, die über einen so langen Zeitraum hinweg wie Gaidis Neimanis in herausgehobenen Positionen in Haupt- und Ehrenamt für den Luftsport in Deutschland gewirkt und gekämpft haben.

Schon als Jugendlicher begann er mit dem Segelfliegen, wurde Fluglehrer und später Vorstandsmitglied in seinem Verein in Hannover. Viele Jahre lang war er Landestrainer Segelflug in Niedersachsen.

Von 1988 bis 2012 prägte er die Geschicke des Landesverbandes Niedersachsen als Geschäftsführer und war für seine Sachkompetenz, seine offene und ehrliche Art und sein konsequentes Eintreten für das, was er für richtig hielt, bei seinen Kollegen hoch angesehen. Er war ein Vorbild, ein Ratgeber und ein wichtiger Gesprächspartner, mit dem der Meinungs-austausch immer bereichernd war und Freude bereitete.

1999 wurde Gaidis Neimanis als Vizepräsident in den DAeC-Vorstand gewählt. Auch dieses Ehrenamt nahm er sehr ernst, er stellte sich seinen Aufgaben und drückte sich nicht, wenn es schwierig wurde. Als bei der Mitgliederversammlung 2006 kein Präsident gewählt wurde, übernahm er als dienstältester Vizepräsident dessen Pflichten. Eine undankbare Aufgabe, die ihm heftige Angriffe einbrachte. Doch seine persönlichen Interessen hat Gaidis Neimanis stets hintangestellt, wenn es ums Segelfliegen und die Vereine ging und um die Zukunftssicherung des Luftsports.

Wir sind dankbar, Gaidis Neimanis in unserem Kreis als Kameraden und Mitstreiter gehabt zu haben. Wir werden ihn in bester Erinnerung behalten.

Deutscher Aero Club



Foto: Janik Gudzend

## Jetzt für Segelflugsaison 2024 sichern!

Das historische Segelflugzeug Kranich III zu fliegen ist nicht nur für Segelflugschüler eine beeindruckende Erfahrung. Für nur 260 Euro pro Woche können DAeC-Vereine die Gelegenheit nutzen, das denkmalgeschützte Segelflugzeug zu Schulungszwecken auszuleihen! Allerdings sollten sie sich beeilen, denn für einige Wochen im Sommer ist der Kranich III bereits verplant.

Ein wichtiger Pluspunkt in dieser Saison: Für mehr Sitzkomfort an Bord hat der Bundesausschuss Historie und Technik einen zweiten modernen Automatik-fallschirm dazugekauft, der beim Sitzen nicht behindert.

Mehr Infos unter [www.daec.de/verband/bundesausschuesse/historie-technik-ausleihe-kranich-iii-zu-schulungszwecken/](http://www.daec.de/verband/bundesausschuesse/historie-technik-ausleihe-kranich-iii-zu-schulungszwecken/). Buchungsanfragen unter [kranich@daec.de](mailto:kranich@daec.de)

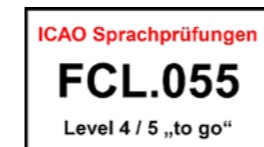
## Prüfungen für Englisch Level 6



Neben Sprachprüfungen für Englisch und Deutsch bietet der DAeC in Zusammenarbeit mit der AOPA auch Vorbereitungstests für Englischprüfungen Level 6 an. Language Proficiency Examiner (LPE) Michael Morr führt die Prüfungen über Zoom durch. Sie beinhalten ein ca. zehnmütiges Interview und einen mündlichen Test mit 30 Fragen über luftfahrtbezogene Themen. Falls der Level 6 nicht erreicht werden sollte, erfolgt automatisch eine Eingruppierung in Level 5 oder 4. Die Prüfung wird aufgezeichnet und von zwei Prüfern beurteilt.

Die Online-Sprachprüfung Englisch Level 6 kostet für DAeC- und AOPA-Mitglieder nur 200 Euro (statt 300 Euro für Nichtmitglieder). Um in den Genuss des vergünstigten Preises zu kommen, geben DAeC-Mitglieder während des Anmeldevorgangs im Feld „AOPA-ID“ die Mitgliedsnummer ein, die sie von ihrem jeweiligen DAeC-Mitgliedsverband erhalten haben.

Anmeldung für Sprachprüfungen unter <https://aopa.de/2021/10/01/neues-angebot-aopa-sprachpruefungen-level-6-englisch/>



## Faktencheck

Wer wissen will, was der Deutsche Aero Club tut und wie er organisiert ist, findet alles Wissenswerte auf unserer Website [www.daec.de](http://www.daec.de). Nichtsdestotrotz kursieren teilweise haarsträubende Gerüchte und Falschmeldungen über den DAeC, die einige Vereinsmitglieder verunsichern. In dieser Serie räumen wir damit auf!

Das zweite Gerücht, das wir unter die Lupe nehmen, lautet:



„In der Zentrale des DAeC sind 25 Mitarbeitende für die Verbands-geschäfte zuständig, die den ganzen Tag lang nichts zu tun haben.“

Fakt ist: Der ehrenamtliche Vorstand wird aktuell von zehn hauptamtlichen Mitarbeitern in den Bereichen Sekretariat, Finanzen, Öffentlichkeitsarbeit, Technik, Natur- und Umweltschutz, Luftraum, Flugsicherheit und Luftsportjugend unterstützt.

Darüber hinaus haben teilweise auch die Beschäftigten der Bundeskommissionen Segelflug, Modellflug und Motorflug/Ultraleichtflug (insgesamt sechs Voll- und Teilzeitkräfte) ihren Arbeitsplatz in den Räumlichkeiten der Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig.

Das Luftsportgeräte-Büro LSG-B, das ebenfalls in der Bundesgeschäftsstelle ansässig ist, ist Beauftragter des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und nimmt hoheitliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Nutzung des Luftraums durch Luftsportgeräte wahr. Die im LSG-B beschäftigten sechs Voll- und Teilzeitkräfte werden ausschließlich durch die in diesem Zusammenhang erhobenen Gebühren finanziert.



Foto: Corinne Baudisch

**FLIEGENDE FRAUEN ■ 48. Hexentreffen**

## Hochkarätige Vorträge

**Vom 26. bis 28. Januar** trafen sich mehr als 100 Luftsportlerinnen aus ganz Deutschland und den Nachbarländern am Fuße der Burg Teck in direkter Nähe zum Flugplatz Hahnweide. Sie waren der Einladung des Dr. Angelika Machinek Fördervereins Frauensegelflug e. V. (AMF) gefolgt und wurden mit einem großartigen Programm belohnt. Der Flugbetriebsleiter der Deut-

schen Zeppelin Reederei, Fritz Günther, der die erkrankte Pilotin Kate Board vertrat, vermittelte viele interessante Infos über den Zeppelin. Ihm folgte Prof. Dr. Wolfgang Junkermann mit seinem Vortrag über „Des Forschers Traum vom Fliegen: Klimaforschung mit Trike und Motorsegler“, in dem er u. a. der Frage nachging, wie sich Wolken mit Staubpartikeln verhalten und ob sich

im Laufe der Zeit etwas verändert hat. Anschließend erläuterte Andreas Lutz von Schempp-Hirth den aufwendigen Entwicklungsprozess für neue Modelle. Es folgten eine Podiumsdiskussion zum Thema „Was wünsche ich mir von AMF, BAFF, VDP & Co.?“ und die Bekanntgabe der beiden Förderpilotinnen des AMF: Elena Steinhorst aus Tübingen und Nicole Hanesch aus Nürnberg können in diesem Jahr ihre Trainingslager und Wettbewerbe mit dem Förderflugzeug fliegen. *Ricarda Helm*

Mehr dazu unter [www.daec.de](http://www.daec.de)

**■ AERO-CLUB SAAR**

16. und 17. März

## Marpinger Flugsicherheitstage

**Egal ob** Segelflieger, Motorsegelflieger, UL-Flieger, Motorflieger oder Ballonfahrer: Bei dieser Veranstaltung im Leistungszentrum Segelflug, Am Segelflugplatz 1 in Marpingen gibt's für jeden Luftsportler Wissenswertes rund um die Flugsicherheit zu erfahren. Mit dabei sind der Vorsitzende des Bundesausschusses Unterer Luftraum, Habbo Brune, mit „Ident-Systeme und Luftraum 2024“, der Vorsitzende des Bundesausschusses Flugsicherheit, Thomas Kreimeier, mit dem DAeC-Flugsicherheitskonzept, Captain N. Donnelly von der Ramstein Air Base mit dem Thema „Ramstein Midair Awareness Campaign“ u. v. a.

**MOTORFLUG ■ 12. bis 16. Juni**

## Deutsche Motorflugmeisterschaft

„**Back to back**“ mit dem 60. Hessensternflug findet die DM Motorflug auf dem Verkehrslandeplatz Breitscheid (EDGB) statt. Ralf Grunwald, Navigationsflugreferent der Motorflugkommission, und Carla Moses, Motorflugreferentin des Hessischen Luftsportbundes, organisieren den Wettbewerb. Lokaler Unterstützer ist die Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger e. V..

Die beiden ersten Wertungsflüge zur Deutschen Meisterschaft erfolgen am 13. und 14. Juni. Die dritte Wertung wird gemeinsam mit der Aufgabe des Hessensternfluges geflogen. Am Nachmittag der beiden ersten Tage wird jeweils ein Lauf zur zweiten DM-ANR durchgeführt, also nach den Regeln des Air Navigation Race. Mit diesem nicht auf Geschwindigkeit, sondern auf Präzision fokussierten Reglement konnten in den letzten Jahren gute Erfahrungen gesammelt und junge Piloten für die Wettbewerbsteilnahme begeistert werden.

Arnold Grubek, Vorsitzender der Bundeskommission Motorflug, weist ausdrücklich darauf hin, dass es für Crews, die Jugendliche im Sinne des DAeC sind, eine merkliche Unterstützung geben wird. Die Bundeskommission hat mit solchen Maßnahmen in der jüngsten Vergangenheit Erfolg gehabt und eine Reihe neuer Wettbewerbscrews gewinnen können. *Bundeskommission Motorflug*

Ausschreibung und Anmeldung unter [www.daec.de/oeffentlichkeitsarbeit/termine/detail/deutsche-meisterschaften-navigationsflug/](http://www.daec.de/oeffentlichkeitsarbeit/termine/detail/deutsche-meisterschaften-navigationsflug/)

**■ Impressum**

Herausgeber: Deutscher Aero Club e.V., Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Anschrift: Hermann-Blenk-Straße 28,  
38108 Braunschweig

Tel.: 0531/23540-0, Fax: 0531/23540-11  
Internet: [www.daec.de](http://www.daec.de), E-Mail: [info@daec.de](mailto:info@daec.de)

Redaktion: Gesa Walkhoff

Layout: Marion Hyna

Schlussredaktion: Jutta Clever