



# DEUTSCHER AERO CLUB

2/2025

Fakten & Infos des Deutschen Aero Clubs

## Luftsport bildet

**Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,** das Editorial der Ausgabe 1/2025 hatte die Überschrift „Luftsport ist die Lösung“. Darin hatte ich darüber berichtet, welch hohen Stellenwert Luftsport in manchen Ländern mittlerweile erlangt hat. Damit wir auch bei uns zu Hause diesen Zustand erreichen, hat der Vorstand des Deutschen Aero Clubs einen Forderungskatalog an die Politik formuliert, dessen (aus redaktionellen Gründen) gekürzte Version wir auf den Folgeseiten vorstellen. Wir meinen, dass die darin genannten Forderungen nur recht und billig sind, und glauben daran, dass ihre Erfüllung eine gute Investition in den Standort Deutschland darstellt. Wir haben noch vor Weihnachten damit begonnen, das Papier aktiv bei der Politik zu bewerben – und die ersten Reaktionen stimmen mich vorsichtig optimistisch. Obwohl in Deutschland gerade Wahlkampf herrscht und dieses Thema nicht das Potenzial hat, Wahlen zu entscheiden, taucht aber das Schlagwort „Bildungspolitik“ in den Diskussionen immer wieder auf. An dieser Stelle können auch wir, speziell im naturwissenschaftlichen Bereich, einen wichtigen Beitrag leisten. Wir sind dabei, ein Angebot zu unterbreiten, das eigentlich keiner ausschlagen kann.

Doch die Zusammenarbeit mit Politik und Industrie ist nicht das einzige Thema, für das wir nach dem Überwinden der Beschäftigung mit uns selbst endlich Zeit und Kraft fin-

den. Der Vorstand erstellt dieser Tage zusammen mit den Vertretern der DAeC-Mitgliedsverbände und der Sportfachgruppen ein Arbeitsprogramm für die nächsten Jahre, das die Hindernisse für die Entwicklung des Luftsports beseitigen helfen und die notwendigen vor uns liegenden Anpassungen anstoßen soll.



Die Zukunft birgt Risiken und Chancen. Als erfahrene Flieger werden wir Bereich für Bereich nach dem FORDEC-Prinzip abarbeiten (FORDEC = Facts, Options, Risks & Benefits, Decision, Execution, Check). Während meiner Laufbahn als Kapitän hat sich dieses Werkzeug zur Lösung von Problemen immer wieder bewährt. Ich bin mir sicher, es wird auch dabei nützlich sein, den

DAeC in einen ordentlichen Steigflug zu bringen und damit ALLEN Luftsportlerinnen und Luftsportlern in Deutschland eine wirkungsvolle Interessenvertretung anzubieten.

Takeoff-thrust set,

mit fliegerherzlichen Grüßen

Ihr und Euer

Claus Cordes, DAeC-Präsident

# Hauptversammlung des DAeC

Reform geglückt, Vorstand bestätigt, neues Mitglied aufgenommen

Am 30. November trafen die 20 Mitgliedsverbände des Deutschen Aero Clubs zu ihrer Hauptversammlung im Landessportzentrum Saarbrücken zusammen. Mit großer Mehrheit stimmten sie mehreren Anträgen des Vorstands zu, mit deren Umsetzung die vor einem Jahr begonnene Umstrukturierung abgeschlossen werden kann.

## Zukunftsfähige neue Struktur

Eine der wichtigsten Neuerungen in diesem Bereich ist, dass der Deutsche Aero Club nun neben den ordentlichen, mitbestimmungsberechtigten Mitgliedern auch assoziierte Mitglieder in den Verband aufnimmt. Damit wird den Bedürfnissen einiger Verbände Rechnung getragen, nur diejenigen Angebote des DAeC in Anspruch zu nehmen, die für ihre Bedürfnisse relevant sind, wie beispielsweise die Mitgliedschaft in der FAI oder dem DOSB. Die assoziierten Mitglieder zahlen dementsprechend geringere Mitgliedsbeiträge.

Wie wichtig dieser Reformschritt ist, zeigte der gleich anschließend von der Hauptversammlung angenommene Antrag des Deutschen Fallschirmsport Verbandes auf assoziierte Mitgliedschaft im DAeC, die zum 1. Januar 2025 vollzogen wird.

Präsident Claus Cordes erläutert die Tragweite des Reformmodells für die Zukunft des Deutschen Aero Clubs: „Zum ersten Mal hat sich eine Arbeitsgruppe intensiv mit der Frage beschäftigt, was die Aufgaben eines Dachverbandes im Luftsport sein sollen, nämlich die politische Interessenvertretung, die sportliche Interessenvertretung und die zentral gesteuerte Kommunikation wichtiger Themen und Erfolge, um in der Öffentlichkeit mehr Gehör zu finden.“ Ein weiterer wichtiger Punkt sei, dass alle Aktivitäten zu bestimmten Themen – ob im Bereich Luftraum, Flug-



Fotos: Christian Mannsbart

Der neue alte Vorstand besteht aus (v. l. n. r.) Kjell Buchholtz (Vizepräsident Jugend), Rudi Baucke (Vizepräsident Finanzen), Claus Cordes (Präsident), Mike Morr (Vizepräsident Regionen) und René Brodmühler (Vizepräsident Sport). Dr. Ralf Hubo hat nicht erneut kandidiert.



Edmund Theisen (rechts) erhält die Goldene Daidalos-Medaille aus der Hand von Claus Cordes.

sicherheit, Natur- und Klimaschutz o. a. – zukünftig zentral koordiniert werden, um Doppelarbeiten zu vermeiden.

## Wahlen

Außerdem standen Vorstandswahlen auf der Tagesordnung. Der Präsident und



(v. l. n. r.) Lukas Schmidt-Nentwig, Leiter der Fliegerschule Wasserkuppe, Frank Thies, Vizepräsident der Fliegerschule, und Markus Kurz, Vizepräsident der Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs auf der Wasserkuppe, nahmen das Otto-Lilienthal-Diplom entgegen.

die Vizepräsidenten wurden einstimmig wiedergewählt. Einzige Ausnahme: Der Vizepräsident Regionen, Dr. Ralf Hubo, scheidet aus dem DAeC-Vorstand aus, um zukünftig den Vorsitz im Bundesausschuss Umwelt und Natur zu führen. Sein Amt übernimmt ab jetzt Mike Morr,

ein ausgezeichnete Luftfahrtexperte mit viel Erfahrung im politischen Umfeld und ein leidenschaftlicher Pilot und Fluglehrer.

Einige Bundesausschuss-Vorsitzende, deren Wiederwahl nach drei Jahren erneut anstand, wurden in ihrem Amt bestätigt, insbesondere Alexander Willberg (BA Historie und Technik), Harald Görres (BA Technik) und Habbo Brune (BA Unterer Luftraum).

## Ehrungen

Zum Abschluss gab es noch zwei Ehrungen. Claus Cordes überreichte der Fliegerschule Wasserkuppe das Otto-Lilienthal-Diplom für ihr unermüdliches Engagement für die Ausbildung von Flugschülern und Flugschülerinnen.

Auch Edmund Theisen wurde geehrt. Für seine bemerkenswerten Leistungen als Fallschirmspringer und sein herausragendes Engagement im Verband verlieh ihm Claus Cordes die Goldene Daidalos-Medaille.

Claus Cordes, Präsident



Foto: Gesa Walkhoff

## Mike Morr ist neuer Vizepräsident Regionen

Mit Mike Morr übernimmt ein ausgezeichnete Luftfahrtexperte die Nachfolge von Dr. Ralf Hubo, der nicht erneut für das Amt des Vizepräsidenten kandidiert hat.

Mike Morr bringt umfangreiche Erfahrungen aus den verschiedensten beruflichen Funktionen mit: Er war Pilot bei der Luftwaffe, Ausbilder an der Akademie der Deutschen Flugsicherung und leitete anschließend den Bereich für Schnellzeitsimulationen bei der DFS. Nach seiner Pensionierung gründete er eine Firma für Verfahrensplanung (Instrumenten-An- und -Abflugverfahren und Luftraumgestaltung).

2016 stieg Mike Morr in die aktive Verbandsarbeit ein. Dort war er zunächst für den Luftsport-Verband Bayern tätig und wechselte dann als Referent für Luftraum, Flugsicherheit und -betrieb in die Bundesgeschäftsstelle des DAeC in Braunschweig. Seit 2022 vertritt Mike Morr den Luftsport auch auf europäischer Ebene ehrenamtlich als Vizepräsident von Europe Air Sports.

In seinem Heimatverein, dem Badisch-Pfälzischen Flugsportverein, ist Mike Morr als Segel- und Motorfluglehrer aktiv. Zudem prüft er Fluglehrer, ist Englisch-Sprachprüfer bis Level 6 und Prüfer für den Flugfunkdienst (BZF/AZF).

Im DAeC-Vorstand wird sich Mike Morr besonders für Verbesserungen im Bereich Flugsicherheit einsetzen und seine ausgezeichneten politischen Kontakte nutzen, um den Luftraum für den Luftsport freizuhalten.

## SEGELFLUG ■ Pilotprojekt

# Qualifikationswettbewerbe 2025/2026 mit DAeC-Wettbewerbsindex

Auf vielfachen Wunsch führt die Bundeskommission Segelflug neben dem Index in der Club- und der Doppelsitzerklasse diesen nun testweise auch in allen weiteren Klassen ein. So sollen ältere Flugzeuge wieder eine reelle Chance im Wettbewerb erhalten.

Konkret bedeutet das, dass die Qualifikationsmeisterschaften in allen Klassen in den Jahren 2025 und 2026 mit DAeC-Wettbewerbsindex der jeweiligen Klasse geflogen werden. Für die Deutschen Meisterschaften ändert sich nichts – für sie gilt der Index in diesem Zeitraum weiterhin nur in der Club- und der Doppelsitzerklasse. Nach der zweijährigen Testphase wird die Bundeskommission Segelflug Piloten und Ausrichter um Feedback bitten sowie Teilnehmerzahlen analysieren und über das weitere Vorgehen entscheiden.

In der ersten Version der Indexliste wurde der Fokus auf die Standard- und die 15-Meter-Klasse gelegt, da 2025 in diesen Klassen bereits Qualifikationswettbewerbe anstehen. Im Hinblick auf die Qualifikationsmeisterschaften der Offenen und der 18-Meter-Klasse 2026 werden die Bewertungen der Flugzeuge beider Klassen 2025 noch einmal genauer geprüft.



Foto: Jörg Bachmann

Die Nutzung der Indexlisten ist auch für die Junioren-Qualifikationen 2026 geplant. Gleiches gilt für die DM der Frauen, die in der Regel mit Qualifikationswettbewerben kombiniert wird. Hierzu wird die Bundeskommission im Herbst 2025, also rechtzeitig vor Beginn der Anmeldungen, weitere Informationen veröffentlichen.

Bundeskommission Segelflug

# Forderungskatalog an die Bundesregierung

**Deutsche Piloten und Pilotinnen gehören international zu den erfolgreichsten Sportlern und Sportlerinnen der Welt. Eine Lobby in der Politik haben sie jedoch nicht – im Gegenteil. Der Vorstand des DAeC hat einen Forderungskatalog aufgestellt, der sich an die zukünftige Bundesregierung richtet und das Augenmerk auf die wichtige Funktion des Luftsports für Wirtschaft und Gesellschaft richtet.**

Seit Otto Lilienthal im Jahre 1891 zum ersten aerodynamisch gesteuerten Menschenflug abhob, hat die Luft- und Raumfahrt einen beispiellosen Höhenflug erlebt. Der Luftsport hat dabei immer wieder wichtige Impulse zum technischen Fortschritt ausgesandt und beflügelt die gesamte Industrie bis heute durch beständige Forschung und Entwicklung in den Bereichen Aerodynamik, Flugführung und Fertigungstechnologie.

Darüber hinaus bietet der Luftsport vielen Menschen mannigfaltige Gelegenheiten für eine anspruchsvolle sportliche Betätigung, bei der Verantwortungsbewusstsein und theoretische Kenntnisse in der flugbetrieblichen Praxis zur Anwendung kommen. Insbesondere Kinder und Jugendliche profitieren davon und entdecken dabei oft eine Tätigkeit in der Luft- und Raumfahrtindustrie als erstrebenswertes Berufsziel. Fehlt es Jugendlichen beim schulischen Erlernen der sog. MINT-Fächer häufig an der Motivation, so ist deren Sinnhaftigkeit beim Erwerb technischer, navigatorischer und meteorologischer Kenntnisse offensichtlich und weckt die Neugier. Weitere Schulungen im Bereich des Luftrechts und der Human Factors runden das Spektrum ab.

**Wir wollen, dass der Luftsport in Deutschland eine Zukunft hat und ein wichtiger Impulsgeber für die deutsche Industrie, Wirtschaft und Gesellschaft bleibt. Es ist höchste Zeit, dass der Luftsport auch hierzulande die dafür notwendige Anerkennung erfährt.**

## Unser Forderungskatalog

### 1. Nachwuchsförderung

Nachwuchsförderung im Luftsport ist gleichbedeutend mit der Förderung des Wirtschafts- und Industriestandortes Deutschland. Dem allorts beklagten Fachkräftemangel, insbesondere im naturwissenschaftlich-technischen Bereich, kann so wirkungsvoll begegnet werden. Weit über 1100 DAeC-Luftsportvereine sind Orte, wo Generationen technikaffiner Nachwuchskräfte rekrutiert und herangebildet werden, wo Talente entdeckt, Interessen geweckt und technische sowie soziale Kompetenzen gefördert werden. All das ist nur durch den ehrenamtlichen Einsatz von Fluglehrern, Werkstattleiterinnen,

Windenfahrern u. v. a. möglich und kostet trotzdem Geld für die Beschaffung, Wartung und den Unterhalt von Luftfahrzeugen, Luftsportgeräten und Bodenanlagen.

Der DAeC hält damit die vollständige Infrastruktur für eine groß angelegte Jugendbildungsinitiative vor und stellt sie zur Verfügung.

**Um möglichst vielen interessierten jungen Menschen einen Zugang zum Luftsport und zur Weiterentwicklung ihrer Fähigkeiten zu ermöglichen, fordern wir die Politik auf, Strukturen zu schaffen, die Investitionen der Wirtschaft in den Luftsport begünstigen.**

### 2. Integration des Luftsportes in die berufliche Bildung

Die vorgenannten positiven Effekte einer „luftsportlichen Grundausbildung“ führen auch zu einer Höherqualifikation vieler Berufstätiger in der Luft- und Raumfahrtindustrie. Die Luftwaffe unternimmt seit mehr als zehn Jahren mit allen Offizieranwärtern einwöchige Segelflurkurse, um das Gefühl für die dritte Dimension zu vermitteln und die Notwendigkeit intensiver Teamarbeit erlebbar zu machen. Auch Forscherinnen und Forscher, Fluglotsinnen und Fluglotsen sowie Verkehrspilotinnen und -piloten können von einer luftsportlichen Ausbildung oder Betätigung profitieren. Die Bundesmarine unterhält dazu ihr Segelschulschiff „Gorch Fock“.

**Wir fordern, dass luftsportliche Betätigung in die Ausbildung zum Erwerb staatlicher Anerkennungen integriert wird.**

### 3. Öffentliches Ansehen

Der Luftsport hat im derzeitigen politischen Mainstream und damit einhergehend in der allgemeinen Öffentlichkeit mit einem erheblichen Ansehensdefizit zu kämpfen. Die mediale Berichterstattung ist oft vorurteilsbehaftet und fehlerhaft. Wenn Flugzeuge und Luftsportgeräte, die sich häufig im Vereinsbesitz befinden oder von Haltergemeinschaften betrieben werden, aus Unkenntnis oder in absichtlich diskriminierender Weise als „Privatjet“ bezeichnet werden, hat das mit einer sachlichen Auseinandersetzung nichts gemein.

**Wir fordern die Anerkennung des Luftsports mit seinen Erfolgen und einzigartigen Möglichkeiten zur Nachwuchsgewinnung für den Industriestandort Deutschland. Damit einhergehend fordern wir ein Ende der pauschalen und undifferenzierten Kritik an der Luftfahrt, die zu einer Schwächung unserer Wirtschaft und zu einer Verlagerung von Aktivitäten ins Ausland führt.**

### 4. Finanzielle Förderung von Initiativen des Klima-, Umwelt- und Naturschutzes

Wir unterscheiden im Luftsport sieben Disziplinen: Segelflug, Modellflug, Motorflug, Ultraleichtflug, Drachen- und Hängegleiterflug, Fallschirm- und Ballonsport. Einige Disziplinen sind mehr, andere weniger oder gar nicht vom Einsatz fossiler Brennstoffe abhängig. Wir sind uns bewusst, dass sich besonders der motorgetriebene Luftsport noch erheblich weiter in Richtung „grüner“ Luftsport entwickeln muss, beispielsweise durch umweltverträglichere Kraftstoffe oder Elektroantriebe. Wegen der speziellen Anforderungen der Luftfahrt ist dafür jedoch ein deutlich höheres technologisches Niveau als bei erdgebundenem Transport notwendig.

Längst haben die ersten Luftsportvereine damit begonnen, ihre Flugplätze mit Fotovoltaikanlagen auszustatten und in mit Naturstrom betriebene Motorflugzeuge, Elektrowinden u. Ä. zu investieren. Doch für die meisten Vereine sind solche Anschaffungen wegen der hohen Kosten unmöglich. Bislang sind Prämien, wie sie beim Kauf von E-Autos selbstverständlich waren, im Luftverkehr nicht einmal angedacht. Dadurch wird die Transformation hin zu umweltschonenderen Antrieben behindert.

**Wir fordern eine staatliche Förderung bei der Anschaffung von E-Flugzeugen, für den Bau regenerativer Stromquellen auf Flugplätzen und eine völlige Freistellung motorloser oder mit Elektroantrieben ausgestatteter Luftfahrzeuge von Betriebsbeschränkungen (z. B. Landeplatzlärmschutzverordnung).**

### 5. Luftraum freihalten

Wir Luftsportler bewegen uns in einem komplexen öffentlichen (Luft)Verkehrsraum, den wir uns mit immer mehr anderen Nutzern teilen müssen. Dabei kommt es naturgemäß zu Interessenskonflikten. In der Folge wird der Luftraum für Luftsportler an vielen Stellen mehr und mehr begrenzt, auch durch Einrichtungen am Boden wie beispielsweise Windkraftanlagen in der Nähe von Flugplätzen. Hinzu kommen Tendenzen, die Nutzung des Luftraumes überwiegend an kommerziellen Interessen auszurichten, wie beispielsweise bei der Entwicklung des unbemannten Luftverkehrs (Stichwort Lufttaxi) – ein Ansatz, der sich voraussichtlich nur in sehr begrenztem Umfang als zukunftsweisend herausstellen wird. Sollten neu hinzukommende Verkehrsarten Anpassungsmaßnahmen der bereits existierenden erforderlich machen, erwarten wir bzgl. der dadurch verursachten Kosten die Anwendung des Verursacherprinzips.

**Wir fordern, die Interessen des Luftsports bei der Gestaltung des Luftraumes zu respektieren und die Bereitschaft, im Konfliktfall einen für alle Nutzer akzeptablen Interessenausgleich herbeizuführen.**

### 6. Bestandsschutz für Flugplätze

Luftsportler üben ihren Sport auf Modellflugplätzen, Hängegleiter-Startplätzen, Segelfluggeländen, Sonderlandeplätzen, Verkehrslandeplätzen oder auch Verkehrsflughäfen aus. Leider gibt es immer häufiger Bestrebungen, Flugplätze zu schließen, um sie anderweitig zu nutzen – als Gewerbegebiet, Solarpark o. Ä. Oft wird dadurch nicht nur die Ausübung des Luftsports unmöglich gemacht, sondern auch sinnvolle Infrastruktur, die zudem Tieren und Pflanzen als Schutz- oder Ruheraum dient, zerstört. Hinzu kommt, dass es in Deutschland heute schon beinahe unmöglich ist, neue Luftsportgelände zu erschaffen.

**Wir fordern, die Interessen des Luftsports bei Entscheidungen, die die Existenz von Flugplätzen betreffen, zu berücksichtigen. Sollte eine Umnutzung von Flächen nicht zu vermeiden sein, ist in angemessener Entfernung für taugliche Ersatzflächen zu sorgen.**

### 7. Staatliche Luftfahrtverwaltung modernisieren

In der staatlichen Luftfahrtverwaltung ist in einigen Bereichen leider eine gewisse Dysfunktionalität zu bemängeln. Eklatant tritt dies bei den oft monatelang, manchmal sogar jahrelang andauernden Bearbeitungszeiten medizinischer Flugtauglichkeitsentscheidungen durch das LBA zutage, die im europäischen Vergleich „einzigartig“ sind.

**Wir fordern die Wiederherstellung der vollen Leistungsfähigkeit bei der staatlichen Luftfahrtverwaltung durch entsprechende Kontrolle und die notwendige finanzielle Ausstattung.**

### 8. Zuverlässigkeitsüberprüfungen abschaffen

Als Folge des „11. Septembers“ und anderer verbrecherischer Handlungen durch gewissenlose Einzeltäter wurde für alle Luftsportler, die Motorsegler oder Motorflugzeuge fliegen wollen, eine Zuverlässigkeitsüberprüfung eingeführt, die alle fünf Jahre aktualisiert werden muss. Diese Maßnahme hat sich in der Einschätzung vieler Experten als für die Terrorismusbekämpfung absolut untauglich erwiesen.

Auch in unserem eigenen Interesse unterstützen wir jede Initiative zur Verbesserung der Luftsicherheit – für Luftfahrer genauso wie für die allgemeine Öffentlichkeit. Untaugliche Maßnahmen, die bestenfalls einen falschen Eindruck von Sicherheit entstehen lassen, lehnen wir jedoch ab.

**Wir fordern eine Überprüfung der Sinnhaftigkeit von Zuverlässigkeitsüberprüfungen (ZÜP) und ggf. ihre Abschaffung bzw. grundlegende Modifikation.**

*Der Vorstand des Deutschen Aero Clubs*

# Navigationsflugtermine 2025

Rallyeflug, Präzisionsflug und Air Navigation Race: Für alle drei Disziplinen im Navigationsflug finden über ganz Deutschland verteilt Events statt, an denen Zweiercrews mit Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen oder Motorflugzeugen teilnehmen können.

**Ziel ist**, einen möglichst präzisen motorbetriebenen Flug durchzuführen. Geflogen wird zu zweit, idealerweise mit terrestrischer Koppelnavigation. Für die teilnehmenden Crews kommt es daher auf eine genaue Flugvorbereitung und ein gutes Teamwork in der Luft an. In einer Gemeinschaft von erfahrenen, hilfsbereiten Piloten lernen Neueinsteiger Tipps und Tricks, wie Flüge mit Stoppuhr und Karte nicht nur Spaß machen, sondern auch sicher durchgeführt werden. Mitmachen können alle, die sich auf ein lehrreiches fliegerisches Abenteuer außerhalb der eigenen Komfortzone einlassen wollen.

## Termine

**17. bis 18. Mai:** 2. Thüringer Bratwurst Air Navigation Race, Flugplatz Gotha-Ost

**29. Mai bis 1. Juni:** 59. Internationaler Allgäuflug, Flugplatz Leutkirch-Unterzeil

**11. bis 15. Juni:** Deutschlandflug

**19. bis 21. September:** Deutsche Meisterschaft Air Navigation Race und 2. SAAR N R, Flugplatz Marpingen

Bundeskommision Motorflug



Foto: Tom Illgner

Weitere Termine und Infos unter <https://navigationsflug.de/veranstaltungen/>

## ■ LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO Ungültigkeitserklärung

### 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. Folgendes Dokument ist betroffen:

Eintragungsschein/  
Lufttüchtigkeitszeugnis  
Ausgestellt am 08.06.2022  
Geräte-Nr. 61170.1  
Amtliches Kennzeichen: D-MDDL

## DAEC-LV BREMEN ■ Veranstaltungstipp

### 4. Pilotentag Nord

Am 15. Februar um 10 Uhr im Haus des Sports in Hamburg

**Auf dem Programm** stehen jede Menge Themen aus den verschiedensten Bereichen der Luftfahrt, u. a.:

- Wie nutze ich fremde Augen für meine Flugvorbereitung? Referent: Felix Herz (DWD)
- Fliegen im gemeinsamen Luftraum – Luftwaffe/ Zivile Luftfahrt / Sicherheit im Luftraum. Referent: Marcus Riemann (Kommando Luftwaffe)
- Human Factors – Unfallvermeidung. Referent: Turgut Pencereci
- Neues aus den norddeutschen Luftfahrtämtern. Referent: Tim Wührmann
- Sicher fliegen in Schleswig-Holstein. Referenten: Hauptmann Spalkhaver und Hauptmann Feldhues (Luftwaffe, Standort Hohn)

Darüber hinaus können Interessierte eine Sprachprüfung Level 4 und Level 5 bei den DAeC-Sprachprüfern Carsten Brandt und Stefan Hetmanek ablegen. Für Fragen und die Anmeldung steht Carsten Brandt zur Verfügung unter [cb@carstenbrandt.de](mailto:cb@carstenbrandt.de). Bitte im Betreff „4. Pilotentag Nord“ angeben.

Mehr Infos und Anmeldung unter <http://pilotentag.daec-bremen.de>

## LSV RHEINLAND-PFALZ ■ Ehrung

### Doppelte Auszeichnung

Ernst Eymann erhält goldene Ehrennadel des DAeC und des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz

**Erst im Oktober** letzten Jahres wurde Ernst Eymann, Präsident des LSV Rheinland-Pfalz, mit dem Sport-Obelisken des Landes für sein umfangreiches ehrenamtliches Engagement ausgezeichnet. Kaum zwei Monate später folgten die nächsten Ehrungen, die Ernst Eymann anlässlich seines 70. Geburtstages überreicht wurden. Sowohl der Deutsche Aero Club, vertreten durch Vizepräsident Mike Morr, als

auch der Luftsportverband Rheinland-Pfalz, vertreten durch Vizepräsident Jörg Federrath, verliehen Ernst Eymann für seine unschätzbaren Verdienste um den Luftsport die höchste Anerkennung, die die beiden Organisationen zu vergeben haben, nämlich jeweils die goldene Ehrennadel. Damit würdigten sie den Einsatz Ernst Eymanns, der sein Wissen 47 Jahre



Mike Morr, DAeC-Vizepräsident, freut sich mit Ernst Eymann, Präsident des LSV Rheinland-Pfalz, über die Würdigung von dessen Verdiensten.

Foto: Jörg Federrath

lang als Fluglehrer an unzählige Flugschüler und Flugschülerinnen weitergegeben hat, dem Luftsportverein Grünstadt 31 Jahre lang als Vorsitzender gedient und sich seit nunmehr fast 20 Jahren als Präsident des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz verdient gemacht hat.

Jörg Federrath, Vizepräsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz

## TECHNIK ■ AG Rotax

### Empfehlungen für die Bedienung der Rotax-Aggregate

**Im ersten Halbjahr 2024** gab es verschiedene Publikationen mit Empfehlungen für Piloten und Fluglehrer zur Vermeidung der Leistungsverluste bei Rotax-Motoren. Diese basierten im Wesentlichen auf dem Rotax-Service-Letter SL 912-016R2 und auf den Erfahrungen mit den bis dahin bekannt gewordenen Fällen. Im Sommer 2024 hat die BAT-AG „Rotax“ eine weitere bundesweite Abfrage in den Vereinen hinsichtlich weiterer Fälle durchgeführt. Die Auswertung der knapp 75 gemeldeten Fälle hat die erwähnten Empfehlungen weitgehend bestätigt. Dabei sind auch weitere Details zu technischen Ursachen bekannt geworden. Der Motorhersteller hat die Erkenntnisse und Empfehlungen im abgelaufenen Jahr in das im November publizierte und kurz darauf revidierte Service-Bulletin SB 912-097R1 einfließen lassen, das wie der genannte Service-Letter ebenfalls Handlungsempfehlungen für die sichere Bedienung enthält. All diese Empfehlungen für Piloten und Fluglehrer sind nachfolgend in kurzer Form aus Sicht der BAT-AG aufgelistet. Sie sollen helfen, durch eine entsprechende Bedienung das Risiko des Auftretens von Leistungsverlust zu minimieren:

- anwendungsgerechte Auswahl des Kraftstoffs (Oktanzahl)
- Vermeidung von Kraftstoffverunreinigungen (Schmutz, Wasser, Diesel)
- zustands- und situationsgerechte Einstellung der Triebwerksleistung
- stete Beachtung aller relevanten Temperaturgrenzen (Zylinderkopf, Abgas, Öl, Kühlmittel) bei allen Leistungseinstellungen in allen Phasen des Flugs
- Sicherstellung hinreichender Kühlung durch situations-

- gerechte Wahl von Geschwindigkeit und Steigrate
- Beachtung der Klopfgrenzen in Abhängigkeit von verwendetem Kraftstoff, Umgebungsbedingungen und Flugzeuganwendung (Schulungs- oder Schleppbetrieb etc.)
- Einhalten zeitlicher Maximalgrenzen der Leistung, wobei diese beim Erreichen von Temperaturgrenzen kürzer sein können als die im Handbuch maximal angegebenen
- Vermeidung von Triebwerksüberhitzung
- sachgerechte Beachtung zusätzlicher Messwerte: Ladedruck, Benzindruck, Kraftstoffdurchfluss, Ansauglufttemperatur, Umgebungstemperatur, Luftdruck
- richtiges Vorgehen bei der Propellerverstellung
- sach- und situationsgemäße Verwendung der Vergaservorwärmung
- konsequente Überprüfung des Öl- und Kühlfüllstands sowie des Kühlsystems (Lufteinlässe, Kühler etc.)
- Unterlassung von unnötigen Starts und Kurzflügen mit kaltem Motor
- Vermeidung von zu kaltem Motorbetrieb im Flug (Leistungswahl, Cowl Flaps etc.)
- Sicherstellung der Mindesttemperaturen vor der Einstellung großer Leistungen (z. B. Start)
- Erreichung von mindestens einmalig 100° Celsius Öltemperatur an jedem Flugtag, Vermeidung unnötig hoher Öltemperaturen (> 110 °C) im Dauerbetrieb
- vorschriftsmäßiges Vorgehen bei Anlassen, Warmlaufen und Abstellen

BAT-AG Rotax

## Neuer Vorstand

Bei der Jahreshauptversammlung des Deutschen Kunstflug Verbands wurde Florian Kowohl zum neuen Vorsitzenden gewählt. Markus Feyerabend ist neuer Vorstand Sport, Simon Greis übernimmt das Amt des Finanzvorstands.

Beim jährlichen Verbandstreffen des Deutschen Kunstflug Verbandes am 30. November 2024 in Fulda stand zunächst die Jahreshauptversammlung mit der turnusgemäßen Neuwahl des Vorstands auf dem Programm.

Bereits im Vorfeld stand fest, dass die beiden bisherigen Vorstände, Rainer Berndt (Vorsitzender) und Heike Sauels (Finanzen), ihre Ämter an die nächste Generation abgeben werden. Beiden wurde von den Mitgliedern attestiert, dass sie – wie die gesamte Kommission - hochzufrieden auf die letzten drei Jahre erfolgreicher Arbeit für den deutschen Kunstflug zurückblicken dürfen.

Die anwesenden Mitglieder wählten Florian Kowohl zum neuen Vorstandsvorsitzenden (bisher Vorstand Sport), Markus Feyerabend zum Vorstand Sport und Simon Greis zum neuen Vorstand Finanzen. Es herrschte große Einigkeit, dass die bisher geleistete Arbeit mit dieser Besetzung auf



Foto: DKuV

Florian Kowohl (links) ist neuer Vorsitzender, Simon Greis (rechts) übernimmt das Amt des Finanzvorstands.

demselben hohen Niveau erfolgreich fortgesetzt werden kann, zumal die ausscheidenden Vorstände dem Team ihre Unterstützung zugesichert haben.

Im Anschluss an die Versammlung folgte der gesellige Teil. Beim traditionellen Gänseessen, gesponsert von den Deutschen Meistern Unlimited und Advanced, wurde bis in den späten Abend hinein gefeiert, gefachsimpelt und gelacht.

DKuV

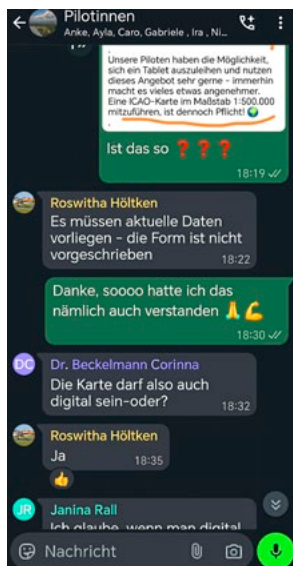


Bild: VDP

## Digitales Pilotinnen-Netzwerk

In der WhatsApp-Gruppe „Pilotinnen“, eingerichtet von der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP), treffen deutschsprachige Motor-, UL-, TMG-, Segelflug- und Heli-Pilotinnen auf Gleichgesinnte. Hier geht es nicht um Witzchenbilder, sondern um den Austausch von Neuigkeiten, Erfahrungen, um Veranstaltungstipps, Reiseberichte und Fragen rund um die meist private Fliegerei. Mittlerweile ist die Austauschplattform auf stolze 190 Mitglieder angewachsen.

Da viele Flugmedizinerinnen, Fluglehrerinnen, Prüferinnen, Technikerinnen, Wettbewerbspilotinnen und Berufspilotinnen aus den Reihen der Vereinigung Deutscher Pilotinnen und der 99s auch in der WhatsApp-Gruppe zu finden sind, bleibt kaum eine Frage unbeantwortet.

Ruth Haliti, Pressereferentin VDP

Wer Teil des fliegenden Netzwerks werden möchte, meldet sich mit Namen, Flugplatz, Lizenzart sowie der notwendigen Mobilfunknummer bei der Admin Ruth Haliti unter [presse@pilotinnen.de](mailto:presse@pilotinnen.de).

### 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