



DEUTSCHER AERO CLUB

11/2025

Fakten & Infos des Deutschen Aero Clubs

Ein neues Gesicht

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,

in dieser Ausgabe erscheinen nur vier statt wie gewohnt acht „blaue Seiten“, wofür wir um Nachsicht bitten. Mitten im Sommer wurden wir davon überrascht, dass unser Referat „Öffentlichkeitsarbeit“ wegen Kündigung und Krankheit plötzlich verwaist war.



Es ist uns erfreulicherweise gelungen, schnell eine neue Mitarbeiterin, ◀ **Frau Laura Heine**, zu finden, die sich seit ein paar Tagen mit viel Fleiß an die Arbeit macht, die eingefahrenen Routinen aber natürlich noch nicht kennen kann. Aufgrund der üblichen Vorläufe bei der Erstellung der blauen Seiten macht sich das für Sie und Euch erst in dieser Novemberausgabe bemerkbar.

Wir haben daher die Gelegenheit genutzt, in dieser Ausgabe ausschließlich das Thema Flugsicherheit zu betrachten, das uns alle angeht und bei dem wir endlich Fortschritte erzielen müssen.

Ich glaube, dass durch die Arbeit des Bundesausschusses Flugsicherheit, BAFluSi, jetzt erstmals eine Grundlage geschaffen wurde, das Thema im gesamten Verband und damit im ganzen Land einheitlich anzugehen.

Bitte lesen Sie / lest die folgenden Seiten aufmerksam durch, das Thema ist wichtig für die Zukunft des Luftsportes.

Mit fliegerherzlichen Grüßen

Claus Cordes, DAeC-Präsident



Neue Angebote zur Verbesserung der Flugsicherheit

Seit vielen Jahren befinden sich die Unfallzahlen im Luftsport auf einem Niveau, das die meisten von uns als absolut inakzeptabel empfinden. Als Folge davon haben an vielen Flugplätzen Vereine und Piloten Maßnahmen ergriffen um die Flugsicherheit zu verbessern. Diese Initiativen zu unterstützen und Vereinen sowie einzelnen Luftsportlern Angebote zur Steigerung der Sicherheit zu machen, hat sich der Bundesausschuss Flugsicherheit zum Ziel gesetzt.

Mit Beginn der 1960er Jahre hat sich das Sicherheitsniveau in der Luftfahrt deutlich erhöht. Das war im Wesentlichen auf eine höhere Zuverlässigkeit des Materials, Funknavigation und erste systematische Flugunfalluntersuchungen zurückzuführen. Diese Faktoren gerieten aber in den 1970er Jahren an ihre Grenzen, weshalb die Unfallzahlen danach stagnierten. Während es die Berufsluftfahrt zwischen dem Beginn der 1980er und Mitte der 1990er Jahre geschafft hat, die Unfallzahlen um noch einmal ca. 90 Prozent zu senken, befindet sich der deutsche Luftsport immer noch auf dem Niveau von vor 50 Jahren.

der Feststellung eines „menschlichen Versagens“ erledigt, versuchte man danach, die Gründe für Fehler zu finden und diese für die Zukunft abzustellen. Später kam dann noch das aktive Suchen nach potenziellen Fehlerquellen dazu, womit die Flugsicherheitsarbeit proaktiv wurde.

Die zweite Frage beantwortet sich nur auf den ersten Blick genauso leicht. SMS und HF sind wirksam – wir machen es also wie die „Großen“ und alles wird gut?

Als Luftsportler betreiben wir den Luftsport als Hobby und nicht als Beruf. Der Aufwand, den ich am Boden betreibe, muss in akzeptablem Verhältnis zum Spaß in der Luft bleiben, sonst werde ich den Sport aufgeben. Für viele sind die Grenzen hier bereits erreicht, deshalb muss ein Weg gefunden werden, die für die Flugsicherheit relevantesten Faktoren herauszufiltern und die Vorgaben auf ein sinnvolles Maß dem Luftsport anzupassen. Unter dieser Prämisse hat der Bundesausschuss Flugsicherheit des DAeC ein Konzept für die Verbesserung der Flugsicherheit im Luftsport entwickelt, welches wir hier kurz vorstellen wollen.

Das Angebot an die Vereine im DAeC besteht aus zwei Modulen, die einzeln oder gemeinsam durchgeführt werden können:

Der Tag im Flugbetrieb

Bei diesem Angebot läuft ein Mitglied aus unserem Team einen Tag im Flugbetrieb eines Vereins mit und schaut sich sicherheitsrelevante Aspekte in Bezug auf

- Personal
- Technik
- Umwelt
- Zusammenspiel

im Flugbetrieb des Vereins an. Die Beobachtungen werden standardisiert dokumentiert und werden mit dem Verein besprochen, idealerweise als Teil des Moduls „Tag im Vereinsheim“.

Wichtig ist die Formulierung „sicherheitsrelevante Aspekte“, nicht „Suche nach Fehlern“. Gibt es an einem Flugplatz eine gute Lösung für ein Problem, das vielleicht auch andere Vereine haben? Wir möchten sie gern weitergeben. Gibt es Reibung im Flugbetrieb des Vereins? Vielleicht haben wir einen Rat.

Der Tag im Vereinsheim

Dieses Angebot besteht aus verschiedenen Inhalten. Es gibt feste Bestandteile wie z. B. die Verbesserung des Umgangs mit Fehlern oder Tipps für eine effektivere Kommunikation.

Daneben wird es sportartabhängige Themen geben, da ein Verein mit dem Schwerpunkt Segelflug andere Bedürfnisse hat als ein Motorflugverein, ein Fallschirmsprungverein oder ein Modellflugverein.

Das dritte Element dieses Tages soll aus „freien“ Einheiten bestehen, die in Absprache mit dem Verein ausgesucht werden. Alle Inhalte des „Tags im Vereinsheim“ haben als Ziel, dass die Teilnehmer am Ende möglichst viele praktisch anwendbare „Werkzeuge“ mit nach Hause nehmen können.

Das Ziel aller Angebote zusammen ist es, letztendlich eine Änderung der Einstellung zum Thema Flugsicherheit zu erzielen. Solange z. B. Checklisten nur benutzt werden, weil es vorgeschrieben ist, wird eine Verbesserung der Flugsicherheit nur mit immer mehr Vorschriften erzielt werden können – die Motivation für ein Hobby verbessert sich dadurch bestimmt nicht. Wenn aber eine Checkliste aus dem inneren Antrieb heraus genutzt wird, dass dies die Sicherheit verbessert, werden schärfere Regeln unnötig. Um es mit einem Zitat von Winston Churchill zu sagen: „Die Einstellung ist ein kleines Ding, das einen großen Unterschied macht.“

Wenn sich unsere Einstellung zur Flugsicherheit verändert, werden uns die vielen kleinen Dinge auffallen, die vielleicht nicht ganz so rundlaufen. In diesen Dingen liegt das Potenzial für weitere Verbesserungen. Dafür müssen die Beobachtungen gesammelt und ausgewertet werden. Dabei geht es aber nicht darum, Luftsportler für Fehler zur Rechenschaft ziehen zu können. Es ist ausschließlich wichtig, WAS passiert ist und WARUM es passiert ist. Vollkommen uninteressant ist dagegen, WEM ein Missgeschick unterlaufen ist.

Als eine Möglichkeit zur Erfassung relevanter Beobachtungen steht inzwischen auf der Plattform „Vereinsflieger.de“ für jeden Nutzer kostenlos ein entsprechendes Modul zur Verfügung. Unter <https://segelflug.aero/Flusi-Meldung.mp4> ist eine Erklärung zur Aktivierung und Nutzung der Funktion verfügbar. Ebenso finden sich Infos unter <https://vereinsflieger.de/member/help/index.php?hid=7501>.



Wenn Ihr Verein eines unserer Angebote nutzen möchte, melden Sie sich bitte per Mail unter Flugsicherheit@daec.de

Thomas Kreimeier, Vorsitzender Bundesausschuss Flugsicherheit

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 14.06.2018
Geräte-Nr. 61035.2
Amtliches Kennzeichen: D-MNKB

Eintragungsschein / Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 13.01.2022
Geräte-Nr. 61141
Amtliches Kennzeichen: D-MWRF

Eintragungsschein / Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 22.06.2023
Geräte-Nr. 66141.1
Amtliches Kennzeichen: D-MOWP

Impressum

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

Anschrift:
Hermann-Blenk-Straße 28,
38108 Braunschweig

Tel.: 0531/23540-0,
Internet: www.daec.de,
E-Mail: info@daec.de

Redaktion: Laura Heine
Layout: Marion Hyna
Schlussredaktion: Jutta Clever

Wir müssen auf uns selbst aufpassen!

„Das Gefährlichste am Fliegen ist der Weg zum Flugplatz!“

Wer kennt ihn nicht, diesen dummen Spruch, der gerne voller Inbrunst hinausposaunt wird, wenn es um die Frage geht, wie gefährlich die Ausübung von Luftsport ist. Als ich mich als junger Mensch für Motorräder interessiert habe, das war in den 1970ern, gab es in Deutschland jährlich etwas mehr als 10.000 Verkehrstote, heute liegt die Zahl bei etwa 3.000, obwohl der Straßenverkehr seitdem erheblich zugenommen hat. Der Luftsport hat leider keine ähnliche Entwicklung vorzuweisen. Es ist also höchste Zeit, intensiv daran zu arbeiten, dass die Unfallzahlen im Luftsport deutlich zurückgehen. Noch halten wir das Heft des Handelns in der Hand, aber wehe uns, wenn es uns aus der Hand genommen wird! Ein weiterer Vergleich: Würde Deutschlands größte Fluggesellschaft auf dem Sicherheitsniveau des Luftsports agieren, hätten wir einmal pro Woche in den Abendnachrichten einen Aufmacher. Das Unternehmen würde das wirtschaftlich nicht überleben. Natürlich geht es aber auch im Luftsport zuerst nicht um wirtschaftliches Überleben, sondern um die Bewahrung von Leben und Gesundheit. Zu viele von uns geschätzte und geliebte Kameraden und Kameradinnen sind wegen eines Unfalls viel zu früh von uns gegangen oder aus ihrem gewohnten und geliebten Fliegerleben gerissen worden. „Helm ab zum Gebet! Er ist den Fliegertod gestorben!“ Solch eine verklärende Geisteshaltung, die oft nur die nachfolgende Untätigkeit im Vorgriff entschuldigt, hat noch niemanden weitergebracht.

Und über das menschliche Unglück hinaus entsteht aber auch für uns als Gemeinschaft der Luftsportlerinnen und Luftsportler ein erheblicher wirtschaftlicher Schaden. Zerstörte oder beschädigte Flugzeuge stehen der Gemeinschaft für Aus- und Weiterbildung, für Freizeit und Wettbewerbe nicht mehr zur Verfügung, und den Vereinen entgehen wichtige Einnahmen. Aufwendige Reparaturen kosten entweder unzählige Arbeitsstunden in der Vereinswerkstatt oder viele Euro für Arbeiten in LTBs oder bei den Herstellern, und die Versicherungsprämien für Kaskoversicherungen steigen für alle an. Die Stimmung im Verein leidet, und u. U. wächst der Ingrim gegen Einzelne, weil sie, wenn auch nur vermeintlich, durch Unkenntnis oder Übermut den Unfall verursacht haben. Oder den Fluglehrern, die Flugaufträge erteilt haben, werden Vorwürfe gemacht. Schnell steht auch der Staatsanwalt auf der Matte, und es folgen peinliche Befragungen oder gar Strafprozesse, bei denen Nebenkläger auch Schadensersatzansprüche geltend machen. Irgendwann ist auch der Gesetzgeber gefragt, der die Aufgabe hat, die Öffentlichkeit vor Gefahren zu schützen. Das, was dabei dann



herauskommt, schränkt unser aller Freiheit in der Regel weiter ein. Wir alle wissen, dass es auch zu Vor- und Unfällen kommen kann, wenn wir uns an alle gesetzlichen Vorgaben halten. Und deswegen ist auch der Umkehrschluss zulässig, dass es zum Erreichen eines akzeptablen Sicherheitsniveaus nicht ausreicht, alle Vorschriften zu befolgen. Der Gesetzgeber kann uns nicht vor Unfällen schützen, wir müssen es schon selbst tun.

Und hier beginnt die eigentliche Arbeit, die im Dachverband anfängt und bei jeder Luftsportlerin und jedem Luftsportler auf der grünen Wiese endet. Der Bundesausschuss Flugsicherheit, BAFluSi, unter Leitung von Flugkapitän Thomas Kreimeier hat ein „Safety Management System“ (SMS) für den deutschen Luftsport entwickelt, das auf den vorherigen Seiten in den Grundzügen skizziert ist. Es ist angelehnt an die sehr erfolgreichen Verfahrensweisen und Erkenntnisse der kommerziellen Luftfahrt, die in den vergangenen Jahrzehnten damit große Erfolge erzielt hat. Denn wie in der Großluftfahrt hat sich auch im Luftsport das technische Sicherheitsniveau erheblich weiterentwickelt, ohne dass das zu einem bemerkenswerten Anstieg des Flugsicherheitsniveaus geführt hat. Die Ursachen für den ausbleibenden Erfolg müssen also bei uns, den Luftsportlerinnen und Luftsportlern, liegen, und genau da

müssen wir jetzt ansetzen. Wir müssen uns und unsere Verhaltensweisen ändern, denn wir alle sind die Ursache für die nach wie vor viel zu hohen Unfallzahlen!

Ich rufe Sie und Euch deswegen an dieser Stelle dazu auf, den notwendigen Veränderungen gegenüber offen zu sein.

Vielen wird das viel abverlangen. Ich kann mich noch gut an meine Copilotenzeit erinnern, als viele in Ehren ergraute Kapitäne das alles als „Psychoquatsch“ abgetan

haben. Die Erfolge haben diese Sichtweise klar widerlegt. Niemand korrigiert sich gerne selbst, aber wir werden nicht umhinkommen, unser Denken und Handeln auf den Prüfstand zu stellen, zu hinterfragen und oft auch zu ändern.

Wie viele von Ihnen und Euch sicher wissen, habe ich auch eine Karriere als Linienflugzeugführer hinter mir, die vorfall- und unfallfrei verlaufen ist. Stress- und problemfrei ist sie nicht gewesen, aber die Methoden, die ich unter der Überschrift „Human Factor Training“ erlernt habe, waren stets sehr hilfreich dabei, die Herausforderungen erfolgreich zu meistern. Vor uns liegen einige Kraftanstrengungen, wir werden sie aber nicht umgehen können, wenn der Luftsport eine erfolgreiche Zukunft haben soll.

Frisch ans Werk,
Ihr und Euer

Claus Cordes

Claus Cordes, DAeC-Präsident