



DEUTSCHER AERO CLUB

5/2026

Fakten & Infos des Deutschen Aero Clubs

Nachhaltig(er) und unabhängig(er) werden!

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden, dieser Tage bekommen wir alle wieder einmal drastisch vor Augen geführt, wie fragil einige Fundamente unseres Alltages mitsamt vieler Gewohnheiten sind. Das Wehklagen über hohe Spritpreise ist ja an sich nichts Neues, gerade erreichen die Preise für Kraftstoffe aber nie dagewesene Höhen, und das wird nicht ohne Konsequenzen bleiben können.

Das muss auch uns Luftsportler spätestens jetzt intensiv zum Nachdenken anregen, denn es geht nicht allein um den Pegelstand im Geldbeutel, es geht je nach Luftsportart vielleicht sogar ums Überleben. Wenn der Preis für einen Liter AvGas mit dem Anstieg beim Diesel Schritt hält, sind Kraftstoffkosten von über 100 Euro pro Flugstunde selbst für eine ganz normale Cessna 172 bald die Regel. Und das betrifft nicht nur die Motorflieger, sondern auch die Segelflieger und die Fallschirmspringer, die in die Luft kommen müssen. Es betrifft die Ballöner, die üblicherweise nicht wieder zum Startplatz zurückkehren, ja sogar die Hängegleiter und die Modellflieger, die „nur“ zu ihren Sportplätzen hinkommen müssen.

Der DAeC hat schon vor zwei Jahren auf der AERO eine Absichtserklärung (Letter of Intent) mit der Firma Aura AERO unterzeichnet. Elektro-Eigenstarter, Elektra-Trainer und die Pipistrel Elektro sind weitere, aber nicht die einzigen Angebote, und laufend kommen neue hinzu. Letztgenannte zu fliegen hatte ich auch schon das Vergnügen, und es war keine schlechte Erfahrung, in geringer Höhe sehr leicht zu fliegen und sich unbemerkt zu fühlen. Zwei Personen mit 120 km/h bei nur 7 kW Leistungsaufnahme sind eine ganz neue Qualität. Und auch wenn insbesondere in Punkto Reichweite noch viele Wünsche offen sind, werden wir uns intensiv mit dem Elektroflug und der dazugehörigen, möglichst eigenen Stromerzeugung befassen müssen. Wir

müssen uns jetzt darum kümmern, wozu aber auch unsere Mitwirkung bei der kreativen Gestaltung von Finanzierungsmodellen gehört. Denn nicht nur bei konventionellen Flugzeugen verlassen die Preise immer mehr die Größenordnung, die sich normale Vereine noch leisten können. Und Vereine sind und bleiben die Keimzelle des Luftsportes in Deutschland, denn alles andere ist für junge Menschen unbezahlbar.

Ich finde, dass gerade jetzt deutlich wird, dass wir die Dekarbonisierung des Luftsportes nicht deswegen vorantreiben müssen, um das Klima zu retten (das schaffen wir allein ohnehin nicht), sondern um unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren. Nicht nur für großvolumige Doppelsternmotoren scheint die Zeit zu Ende zu gehen, wir werden uns umstellen und anstrengen müssen, diesen Wandel, der mir unausweichlich erscheint, mitzugestalten, um die Herausforderungen zu bestehen. Wer sich vor Jahren schon um Erdwärme und Wärmepumpen gekümmert hat, steht

heute besser da, und wer in Jahren noch fliegen will, muss jetzt anfangen, sich umzustellen. Und auch deswegen bitte ich Sie und Euch, Ihre und Eure Erfahrungen mit anderen zu teilen, damit wir voneinander lernen und profitieren können, denn ich glaube nicht, dass wir uns noch große Umwege leisten können. Ich persönlich werde den Klang brüllender Sternmotoren vermissen. Aber diese Leidenschaft teilen nicht alle mit mir und vor allem möchte ich auch in 10 oder 20 Jahren noch fliegen.

Am 19. März hat die schottische Loganair Postflüge mit der vollelektrisch angetriebenen ALIA CX300 aufgenommen. Ich glaube, es gibt keinen Weg mehr zurück.

Euer

Claus Cordes, DAeC-Präsident



Der Plan B und was es für ihn zu beachten gibt

Jeder Segelflugschirmpilot kennt ihn verpflichtend aus der Ausbildung, jeder Kunstflugschirmpilot zieht ihn sich selbstverständlich auf den Rücken, man setzt ihn auf, denkt nicht groß darüber nach, es sei denn er drückt während des Fluges: der Rettungsfallschirm. Ihn als Plan B für Notfälle dabei zu haben ist sehr beruhigend, und jeder hofft, diesen Plan B nie benutzen zu müssen.

Doch was hat es auf sich mit diesem „ziemlich teuren Sitzkissen“?

Wenn man in die Handbücher der Rettungsfallschirme schaut, kann man lesen, dass mindestens einmal im Jahr der Rettungsfallschirm ausgepackt und gelüftet werden sollte. Weiterhin ist dort von regelmäßiger Prüfung und Packung die Rede. Wenn man sich an die Vorgaben der Hersteller hält, geben diese eine Betriebslebenszeit von 15 bis 20 Jahren an.

So weit so gut, aber wer darf das nun machen?

Wegen Umstrukturierungen seitens der EASA und somit auch beim LBA entstand vor einigen Jahren eine Lücke durch den Wegfall des Prüfers Klasse 3 für Rettungsfallschirme. Dieser Prüfer hatte bis dahin eine LBA-Lizenz und konnte deutschlandweit alle Rettungsfallschirme der geforderten jährlichen Betriebstüchtigkeitsprüfung unterziehen. Um diese Lücke zu füllen und den Luftsportlern und Vereinen weiterhin eine sichere und preiswerte Möglichkeit anzubieten, entwickelte der Bundesausschuss Technik des DAeC eine Ausbildungsrichtlinie, die nicht nur die „altbewährten“ Fallschirmwarte (Packer) berücksichtigt, sondern auch die Ausbildung von verbandseigenen Prüfern ermöglicht. Direkt nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie wurden schon mehrere



Fotos: Christiane Neumann

Prüfer ausgebildet und sind für die einzelnen Landesverbände des DAeC tätig.

Was bedeutet das jetzt für mich als Halter oder meinen Verein?

In dem Moment, in dem ein Rettungsfallschirm im Einsatz ist, muss er laut Handbuch gewartet sein. Die jährliche Prüfung kann durch Fallschirmprüfer der DAeC-Landesverbände oder den jeweiligen Hersteller durchgeführt werden. Die Neupackung des Fallschirmes – damit er so aussieht, wie man ihn kennt – kann nach der Prüfung direkt erfolgen oder auch durch Fallschirmwarte im eigenen Verein.

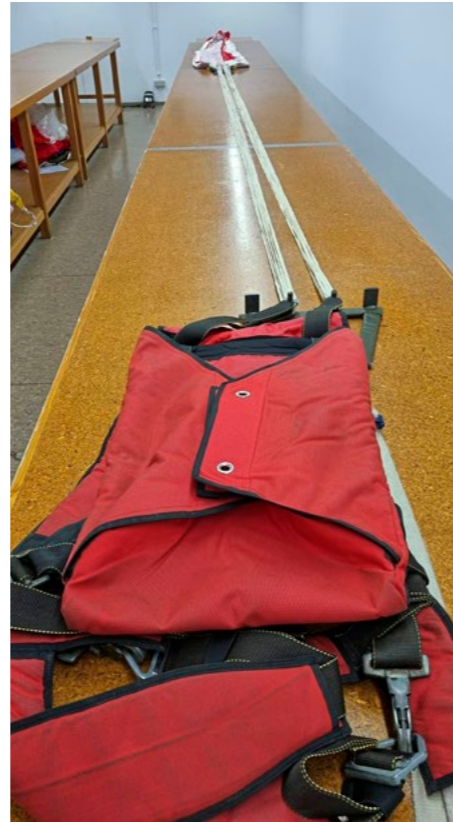
Jeder Landesverband verfügt über eine Liste der für ihn arbeitenden lizenzierten Fallschirmprüfer. Im Zweifel also einfach dort nachfragen. Fallschirmwarte, also die Packer, gibt es entweder

schon im eigenen Verein, oder sie können auf Lehrgängen der verschiedenen Landesverbände ausgebildet werden. Diese Lehrgänge finden meist über die Wintermonate statt und werden über den „Vereinsflieger“ ausgeschrieben. Wer also neugierig ist, wie das „Sitzkissen“ von innen aussieht und wie man für die zusätzliche Sicherheit seiner Flugkameraden sorgen kann, ist herzlich willkommen.

Übrigens:

Unsere DAeC-Richtlinie für fallschirmtechnisches Personal ist von den größten deutschen Fallschirmherstellern anerkannt und so gut, dass die Firma Mertens eine Mitteilung herausgegeben hat, dass nur die eigene Firma oder Prüfer und Warte des DAeC ihre Fallschirme prüfen und packen dürfen!

Christiane Neumann



Retterwurftraining für RML-Gleitschirmpiloten in Koblenz

Auch bei den Gleitschirmfliegern ging es um Rettungsfallschirme. In Koblenz trafen sich am 1. März rund 20 Gleitschirmpiloten der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn im Hilda-Gymnasium zu einem gemeinsamen Retterwurftraining mit anschließendem Packen der Rettungsfallschirme. Ziel der Veranstaltung war es, den sicheren Umgang mit dem Notschirm zu üben und die Ausrüstung für die kommende Flugsaison vorzubereiten.

Experten empfehlen, sich mindestens einmal im Jahr intensiv mit dem

Rettungsschirm zu beschäftigen. Nach längerer Lagerung im Packfach kann sich das Material verändern, sodass sich der Schirm im Ernstfall möglicherweise nicht mehr so schnell entfaltet wie vorgesehen. Da in einer Notsituation jede Sekunde zählt, ist eine zuverlässige und schnelle Öffnung des Retters von entscheidender Bedeutung.

Zu Beginn des Trainings wurden die Ringe der Turnhalle zu einem Retterwurf-Simulator umfunktioniert. In einer Schleuderbewegung lösten die Piloten ihren Rettungsschirm aus und warfen

den Rettungscontainer aus dem Gurtzeug. Das Training vermittelte ein realistisches Gefühl dafür, wie viel Kraft tatsächlich erforderlich ist, um den Retter im Notfall sicher auszulösen.

Im Anschluss wurden die Rettungsfallschirme gelüftet, sorgfältig kontrolliert und unter fachkundiger Anleitung neu gepackt. Danach verstauten die Teilnehmer ihre Schirme wieder ordnungsgemäß im Retterfach – in der Hoffnung, sie während der kommenden Flugsaison nicht in einer echten Notsituation einsetzen zu müssen. Uwe Lochmann



Foto: Uwe Lochmann

Safety Management System finalisiert

Der Bundesausschuss Flugsicherheit kam zum jährlichen Workshop in Kassel zusammen. Vom 13. bis 15. März dieses Jahres hatten sich fast alle Mitglieder in angenehmer Atmosphäre versammelt, um produktiv an Flugsicherheitsthemen zu arbeiten. Zentraler Punkt war die Finalisierung des Entwurfs eines Handbuchs zum Safety Management System (SMS) für den Luftsport im DAeC. In diesem sollen die bereits vorhandenen Flugsicherheitstätigkeiten der unterschiedlichen Verbände und Vereine gebündelt werden.

Dem Bundesausschuss ist es dabei sehr wichtig, gemeinsam mit den Landesverbänden und Vereinen die Flugsicherheit zu verbessern.

Neues Schulungskonzept: Das im Jahr 2025 ins Leben gerufene Human-Factors-Kernteam hat ein neues Schulungskonzept mit den übergeordneten Modulen „Tag im Vereinsheim“ und „Tag im Flugbetrieb“ entwickelt. Dieses Konzept steht den interessierten Vereinen ab sofort zur Nutzung zur Verfügung. Weitere Moderatoren werden noch gesucht. **Verbesserte Meldefunktion:** Der Bundesausschuss hat ferner Verbesserungen der Nutzerfreundlichkeit der Meldefunktion sicherheitsrelevanter Beobachtungen in dem von vielen Luftsportlern genutzten „Vereinsflieger.de“ auf den Weg gebracht.

Auf Wunsch des Meldenden können auch Beobachtungen direkt an das im Bundesausschuss Flugsicherheit angesiedelte „DAeC-Kompetenzteam Flugsicherheit“ geschickt werden. Dieses Team besteht aus Mitgliedern des Bundesausschusses und sichert absolute Vertraulichkeit im Umgang mit den Meldungen

zu. Alle genutzten Computerserver stehen in Deutschland und unterliegen den hiesigen Datenschutzbestimmungen.

Die Meldungen werden vom Kompetenzteam analysiert und Erkenntnisse und Empfehlungen werden über die Homepage und über die Funktion „Flugsicherheitsdokumentation“ auf Vereinsflieger.de publiziert. **Alles Flusi:** Die Termine und Links zu den „Alles Flusi“-Beiträgen sollen in Zukunft zusätzlich auch auf Vereinsflieger.de sichtbar sein. „Alles Flusi“ findet online jeweils am zweiten Dienstag im Monat um 19 Uhr statt. Den Beitrittslink findet ihr auf daec.de.

Es wird geprüft, ob die jeweiligen Vorträge aufgezeichnet und auf der Homepage abrufbar gemacht werden können. Thomas Kreimeier

Wir sehen uns auf der AERO!

Der Bundesausschuss Flugsicherheit wird durch Andreas Peus und Thomas Kreimeier vertreten sein. Es warten täglich spannende Vorträge auf euch.



Foto: Thomas Kreimeier

Bild von li. nach re.: Michael (Mitch) Braun, Hans-Günter (Biggo) Berger, Markus Stury, Andreas Peus, Finn Gutzeit, Thomas Kreimeier, Torsten Gutzeit, Patrick Güntert, Volker Engelmann. Es fehlten Mike Morr, Andreas Bucher, Habbo Brune

Frühjahrstagung der Geschäftsführer

Am 18. und 19. März trafen sich die Geschäftsführenden der DAeC-Landes- und der -Monoflugsportverbände zu ihrer Frühjahrstagung in Bad Sobernheim. Diese Treffen finden zweimal jährlich statt und dienen dem Gedanken- und Erfahrungsaustausch zwischen der Verbandsführung und den DAeC-Mitgliedern, d. h. den 16 regionalen Multi- und den fünf Monoflugsportverbänden.

Die Teilnehmenden diskutierten schwerpunktmäßig die Themen AERO-Präsenz, UL-Ausbildung und Digitalisierung sowie Verbesserungen in der Verbandsarbeit und Struktur. Zur UL-Ausbildung soll ein einheitliches Ausbildungshandbuch entwickelt werden. Die Digitalisierung des UL-Ausbildungs-

prozesses im „Vereinsflieger“ wurde bereits erfolgreich realisiert. Es sind derzeit mehr als 420 UL-Schüler in elf Landesverbänden und externen Schulen in Ausbildung. Der Prozess ist end-to-end, d.h. vom Fußgänger bis zum Piloten. Die Absprache und Kommunikation verbandssintern soll durch einen einheitlichen bundesweiten Kalender, bessere Bereitstellung von Kontaktdaten und stärkere Abstimmung optimiert werden.

Dieser regelmäßige Austausch ist wichtig für den Abgleich des Informationsstandes, aber auch, um dem Vorstand zurückzumelden, welche Auswirkungen die Reformschritte des Dachverbandes auf die Arbeit der Mitglieder haben.



Foto: Guido Wagner

Peter Hamann wird für seine Verdienste vom Präsidenten **Claus Cordes** mit der **Ehrendnadel in Silber** ausgezeichnet. **Neuer Geschäftsführer des Landesverbandes Rheinland-Pfalz** ist **Guido Wagner**.

und kurzem Aufenthalt. Ein herzliches Dankeschön geht schon jetzt an den Luftsportring Aalen, der dies zum 60. Allgäuflug ermöglicht.

Zurück in Leutkirch ist erneut fliegerisches Können gefragt – bei der zweiten Präzisionslandung, bevor es dann entspannt in den gemütlichen Teil übergeht. In der festlich geschmückten Werft erwartet die Teilnehmer ein feierliches, reichhaltiges Buffet, Grußworte der Ehrengäste, die Siegerehrung und wie immer die hochwertig bestückte Tombola, bei der alle Teilnehmenden gewinnen.

Pokale werden vergeben für die Besten in den Klassen Newcomer, Advanced und Unlimited, für die Landesieger sowie für die beste Vereinsmannschaft. Besondere Trophäen erhalten die jüngste und älteste Crew, die Crew mit dem weitesten Anflug, sowie die beste Damen-Crew. Der Allgäuflug wird darüber hinaus erstmals für BWLV-Mitglieder als Baden-Württembergische Navigationsflugmeisterschaft gewertet.

Alle weiteren Informationen zum Programm, Wettbewerbsablauf, Ausschreibungen und zur Anmeldung sind auf der Homepage der Fliegergruppe Leutkirch zu finden.

Fliegergruppe Leutkirch e.V.

MOTORFLUG ■ Veranstaltung

60. Internationaler Allgäuflug

Vom 4. bis 6. Juni 2026 richtet die Fliegergruppe Leutkirch e.V. bereits zum 60. Mal den Internationalen Allgäuflug am Verkehrslandeplatz Leutkirch-Unterzell (EDNL) aus. Sechs Jahrzehnte Navigationsflug – ein heute selten gewordenes Jubiläum, das zu Recht stolz gefeiert werden darf.

Dass der Allgäuflug dieses besonderen Jahr nicht ohne Highlights begeht, versteht sich fast von selbst. Auch 2026 dürfen sich die Teilnehmenden mit ihren K-, M- und E-Maschinen auf ein paar Extras freuen.

Die Offene Vereinsmeisterschaft in der Disziplin Air Navigation Race (ANR) startet bereits am 1. Mai und läuft bis zum Freitag, 5. Juni – ein verlängerter Zeitraum für die Vereinsmitglieder der FG Leutkirch, aber auch für alle anderen, die einen Ausflug nach EDNL mit einem spannenden ANR-Parcours verbinden wollen.

Der 5. Juni ist insbesondere am Nachmittag den Einsteigern (Newcomer) gewidmet, wenn die Fliegergruppe zu

einer Basiseinweisung in die Navigationsfliegerei und zu einem Trainingsflug unter Wettbewerbsbedingungen einlädt. Während die Einsteiger zu ihrem ersten Rallyeflug starten und Wiederholer sich weiter verbessern wollen, fliegen die Profis die Trainingsroute auch



2026 als Präzisionsflugwettbewerb. Am Abend bei der traditionellen Welcome Party werden die Sieger der Offenen Vereinsmeisterschaft und der Trainingsflüge gefeiert – in geselliger Atmosphäre mit Musik, kühlen Getränken und deftigem Vesper.

Der eigentliche Jubiläumsflug, am Samstag, 6. Juni hält eine weitere Premiere bereit: Erstmals führt die Wettbewerbsroute an einen Zwischenlandeplatz. Nämlich nach Aalen-Elchingen (EDPA) mit einer ersten Präzisionslan-

Zwei Nationen – eine Weltmeisterschaft

Deutschland und die Schweiz richten 2027 die Air Navigation Race-WM in Zwickau aus

Mit der vierten FAI World Air Navigation Race Championship erhält Deutschland 2027 wieder eine Weltmeisterschaft im Navigationsflug – und mit Zwickau einen Austragungsort, der in der internationalen Szene für Aufsehen sorgen dürfte. Das „Final Bid“ für das Spitzensport-Event wurde Ende Februar im Rahmen des Plenary Meetings der FAI General Aviation Commission (GAC) in Luzern, Schweiz, vorgestellt. Die Delegierten der anwesenden Nationen stimmten anschließend einstimmig für die Ausrichtung. Das eingereichte Konzept benennt Zwickau als Wettbewerbsstandort, die Austragung im Spätsommer 2027 (23.08. – 04.09.) sowie die Wettbewerbsleitung durch Ralf Grunwald (Präsident der FAI GAC) und Maurice Ducret (Mitbegründer der Navigationsflugdisziplin Air Navigation Race).

Das Air Navigation Race ist eine moderne Disziplin im Motorflug, bei der präzises Navigieren per Karte, exaktes Timing und Teamarbeit im Cockpit über den sportlichen Erfolg entscheiden. Voraussetzung ist, dass der auf der Karte eingezeichnete Korridor nicht verlassen wird – weder zwischen den Wendepunkten noch an den Wendepunkten selbst. Die Korridorbreite ist je Flug vorgegeben und wird im Laufe des mehrtägigen Wettbewerbs immer enger, bis sie teilweise unter 500 Metern liegt.

Besonders bemerkenswert: Erstmals wird eine Weltmeisterschaft der FAI GAC gemeinsam von zwei Ländern ausgerichtet: Ein Schulterschluss des Deutschen Aero Club und des Aero-Club der Schweiz. Die Dachverbände arbeiten bereits

seit vielen Jahren hervorragend im Bereich des Navigationsflugs zusammen. Damit erhält der Motorflugsport nicht nur ein hochkarätiges internationales Format, sondern auch ein starkes Signal für die positive Entwicklung des Navigationsflugs im deutschsprachigen Raum.

Für den Aero-Club Zwickau e.V. ist die Vergabe eine besondere Anerkennung. Der 1. Vorsitzende Joachim Lenk betont: „Wir sehen es als hohe Auszeichnung für unsere Arbeit im Luftsport auf unserem Flugplatz seit der Clubgründung 1990 an. Wir werden alles tun, damit die Teilnehmer sehr zufrieden sind und nach dieser WM in guter Erinnerung an Zwickau zurückdenken werden.“ Auch vereinsintern steht das Projekt auf einem breiten Fundament: Das Gesamtkonzept wurde beim Aero-Club Zwickau im Rahmen der Jahreshauptversammlung mit 84 anwesenden Mitgliedern einstimmig befürwortet.

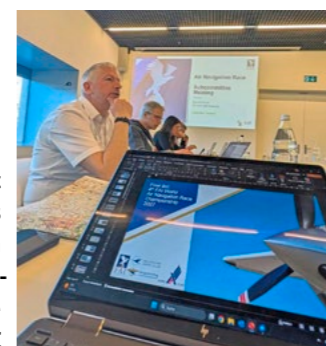
Das Organisationsteam hat sich bereits formiert und arbeitet nun mit Hochdruck an der Vorbereitung. Oliver Meindl, Navigationsflugreferent der Bundeskommission Motorflug des DAeC, erläutert: „Wir verfolgen gemeinsam das klare Ziel, in Zwickau einen teilnehmendenfreundlichen, sicheren und erstklassig organisierten Wettbewerb auf die Beine zu stellen. Mit einem starken Orga-Team aus zwei Ländern und einem hochmotivierten Flugplatz haben wir weltweit die besten Voraussetzungen, um im internationalen Navigationsflug neue Maßstäbe zu setzen.“ Die Vergabe hat darüber hinaus historische Bedeutung: Seit 14 Jahren wurde in Deutschland keine

Weltmeisterschaft im Navigationsflug mehr ausgetragen. Zuletzt war 2013 in Bautzen die damalige Präzisionsflug-Weltmeisterschaft zu Gast. Umso größer ist nun die Vorfreude darauf, dass der internationale Navigationsflug 2027 nach Sachsen zurückkehrt und der Flugplatz Zwickau zum Schauplatz eines echten Höhepunkts im Motorflugsport wird.



Ralf Grunwald leitete erstmalig das Plenary Meeting der FAI General Aviation Commission in Luzern, Schweiz

Maurice Ducret (links) ist nicht nur der Mitbegründer des Air Navigation Race, sondern auch Vorsitzender des entsprechenden Subcommittee der FAI GAC



Oliver Meindl (links) durfte als Referent für den Navigationsflug in Deutschland das Konzept und „Final Bid“ im Plenary Meeting vorstellen und die Fragen der einzelnen Nationen beantworten

Offenburger Flugplatz bleibt erhalten

In Offenburg stand der Flugplatz lange Zeit unter Druck: Ein geplantes Gewerbegebiet drohte das Areal zu verdrängen. Wirtschaftsvertreter hatten in Ermangelung ausreichender Gewerbeflächen für die Umnutzung des Flugplatzgeländes gekämpft.

Am 8. März war dann der Tag der Wahrheit gekommen. In einem Bürgerentscheid wurde über die Zukunft des Flugplatzes abgestimmt.

Die Frage lautete: „Sind Sie für die Entwicklung des Sonderlandeplatzes (Flugplatzes) zu einem Gewerbegebiet auf Offenburger Gemarkung?“ Die Antwort: „Nein“.

Mit rund 57 Prozent der Stimmen votierten die Offenburgerinnen und Offenburger gegen die geplante Umwandlung in ein Gewerbegebiet und damit für den Erhalt des Flugplatzes. Bereits gegen 20:30 Uhr zeichnete sich in den Wahllokalen ab, dass die Befürworter des Flugplatzes vorne lagen.



Große Erleichterung also bei der Fliegergruppe. Herbert Patsch, 1. Vorsitzender der Fliegergruppe Offenbach, beschreibt die Stimmung so: „Ich habe seitdem ein Dauergrinsen im Gesicht. Die ganze Gemeinschaft, die wir da erlebt haben, war einfach phänomenal.“

Dass der Entscheid so deutlich ausfiel, ist kein Zufall. Über verschiedene Plattformen wurde detailliert erklärt, warum der Standort für Offenburg wichtig ist – ökologisch, infrastrukturell und gesellschaftlich. Die Fliegergruppe und ein breites Bündnis aus Bürgerinitiativen, Naturschutzverbänden und Anwohnergruppen hatten im Vorfeld umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit geleistet. Der Zusammenhalt dieser unterschiedlichen Gruppen zeigt, dass es beim Bürgerentscheid nicht nur um Flugsport ging, sondern um Stadtentwicklung, Naturschutz und Lebensqualität.

Herbert Patsch betont: „Dort sind Freundschaften entstanden, die auch erhalten bleiben werden.“

Der DAeC gratuliert der Fliegergruppe Offenburg zu dem erfolgreichen Ausgang des Bürgerentscheids und wünscht allen Pilot*innen weiterhin gute Flüge. *Laura Heine*

VERBAND ■ Lehrgang

Von Luftrecht bis Gefahrenabwehr

Pünktlich zum Saisonauftakt wurde durch den DAeC ein BFL-Lehrgang an zwei Wochenenden vom 27. Februar bis 1. März und vom 6.-7. März in der Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig durchgeführt.

Die Teilnehmenden reisten aus dem gesamten Bundesgebiet an. BFL-Teilnehmende üben nach bestandener Prüfung die Aufgabe des Luftaufsichtspersonal bzw. des Betriebsleiters oder der Betriebsleiterin aus. Der Betriebsleiter ist der Vertreter des Platzes bzw. Flughafenhalters und erhält die Bestallung durch die zuständige Behörde der Liegenschaft.

Voraussetzung für die Teilnahme: Teilnehmende sollten im Besitz eines Luftfahrerscheines oder eine ähnliche Qualifikation aufweisen und im Besitz des BZF I oder II, bzw. AZF sein.

Das erste Wochenende begann erstmalig mit der Theorie von Luftrecht bis Gefahrenabwehr. Folgende Themen standen auf dem Programm:

- Bedeutung der Rechtsformen
- Verantwortungsbereiche
- Betriebsanweisungen
- Luftrecht Abstufungen International zu National

Internationales Luftrecht

- International Civil Aviation Organization (ICAO)
- European Aviation Safety Agency (EASA)

Nationales Luftrecht

- Luftverkehrsgesetz (LVG)
- Luftverkehrsordnung (LVO)
- Luftverkehrszulassungsordnung (LVZO)
- Bundesrecht und Landesrecht
- Gesetze und Verordnungen
- Ordnungs- und Polizeirecht
- Harmonisierung der Luftverkehrsregeln (SERA)

Verwaltungsstruktur in Deutschland

- Bundesministerien
- Landesluftfahrtbehörden

Luftraum

- Struktur und Zuständigkeiten
- Mindestwerte für Landebahnsicht (Wetterminima)
- Flugplätze und Richtlinien
- Versicherungen
- Luftfahrtpersonal

Am zweiten Wochenende übten die Teilnehmer im praktischen Teil Fallbeispiele bei der Überprüfung eines Luftfahrzeuges und des Personals. Ebenso auf der Agenda: Überwachung von Flugplätzen, um Gefahrenabwehr und Lärmschutz zu gewährleisten. Am letzten Tag wurde das Erlernte in einer schriftlichen Prüfung abgefragt. In den Pausen und nach den Seminartagen nutzten die Teilnehmer gerne die Gelegenheit, sich miteinander auszutauschen.

Auch in Zukunft wird der DAeC weitere Schulungen sowie Auffrischungsschulungen in der Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig anbieten. Bei garantierter Mindestteilnehmerzahl ist auch eine Durchführung auf Plätzen in Deutschland möglich.

Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung unter info@daec.de



Oliver Pattay und Matthias Klepping stehen Kopf...

SEGELFLUG ■ Neues von unseren Landesverbänden

Weltrekord im Visier

Zwei Kunstflugpiloten aus Wesel arbeiten an einem Vorhaben, das in der Luftsportszene für Aufmerksamkeit sorgt: Matthias Klepping und Oliver Pattay wollen mit einer ASK 21 einen Weltrekordversuch wagen. Ihr Ziel ist es, mehr als 62 Loopings am Stück zu fliegen und damit eine neue Bestmarke aufzustellen.

Die beiden sind bei den Luftsportfreunden Wesel-Rheinhausen e.V. aktiv. Für den Aeroclub | NRW ist ein solches Projekt ein eindrucksvolles Beispiel dafür, mit wie viel Leidenschaft, Präzision und Ausdauer Luftsportlerinnen und Luftsportler in Nordrhein-Westfalen ihre Ideen verfolgen. Denn hinter dem spektakulären Plan steckt weit mehr als nur Mut: Der Rekordversuch erfordert eine sorgfältige Vorbereitung, ein belastbares Sicherheitskonzept und eine minutiöse Abstimmung aller Rahmenbedingungen.

Anspruchsvoll in jeder Hinsicht

Geflogen werden soll der Rekordversuch auf einer ASK 21, also einem dopsitzigen Segelflugzeug, das auch für Kunstflug geeignet ist. Schon die Ausgangslage zeigt, wie anspruchsvoll das Projekt ist: Um die nötige Höhe für die Serie an Loopings zu erreichen, muss das Flugzeug zunächst von einem Schleppflugzeug auf mehrere tausend Meter Höhe gebracht werden.

Dass es bei diesem Vorhaben nicht nur auf fliegerisches Können ankommt, ist klar. Auch Leistungsfähigkeit von Mensch und Maschine, der verfügbare Luftraum und die genaue Flugwegplanung spielen eine entscheidende Rolle.

Sinngemäß sagen die beiden Piloten: Ein solcher Rekordversuch ist keine spontane Aktion, sondern eine Aufgabe, bei der jedes Detail passen muss.

Wetter, Höhe und Belastung müssen stimmen

Für den Rekordversuch braucht es einen Tag mit idealen Bedingungen. Besonders wichtig ist freie Sicht, denn der Flug soll nach Sichtflugregeln stattfinden. Wolken würden die Durchführung erheblich erschweren oder sogar unmöglich machen. Dazu kommt: Die Loopings müssen ohne längere Unterbrechung geflogen werden, was das Zeitfenster zusätzlich eingrenzt.

Auch körperlich ist der Versuch eine große Herausforderung. Während der Loopings wirken über längere Zeit erhebliche Belastungen auf die Besatzung. Beide Piloten trainieren daher nicht nur fliegerisch, sondern setzen sich intensiv



Fotos: Oliver Pattay und Matthias Klepping

mit den körperlichen Anforderungen auseinander. Sicherheit, so die Rekordaspiranten, stehe jederzeit an erster Stelle, und bei Zweifeln werde der Versuch sofort abgebrochen.

Präzise Abstimmung am Boden und in der Luft

Neben Wetter und Fitness geht es auch um die Wahl des passenden Luftraums und um die sichere Rückkehr zum Flugplatz. Der Rekordversuch muss so geplant werden, dass er mit den rechtlichen und flugbetrieblichen Vorgaben vereinbar ist. Dazu gehört auch die Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Flugsicherung. Gerade diese Verbindung aus sportlichem Ehrgeiz und verantwortungsvoller Vorbereitung macht das Projekt so bemerkenswert. Es zeigt, wie anspruchsvoll moderner Luftsport ist und wie viel Know-how in einem solchen Vorhaben steckt. Für den Aeroclub NRW unterstreicht der geplante Rekordversuch, welche Qualität, Leidenschaft und fliegerische Kompetenz in den Vereinen des Verbands zu Hause sind.

Mehr als nur ein Rekordversuch

Klepping und Pattay geht es nach eigener Darstellung nicht nur um einen Eintrag im Rekordbuch. Ihr Projekt soll auch Aufmerksamkeit für den Luftsport schaffen und Menschen für die Fliegerei begeistern.

Der geplante Versuch macht schon jetzt deutlich, was den Luftsport auszeichnet: technisches Verständnis, Disziplin, Teamarbeit und die Bereitschaft, sich immer wieder neuen Herausforderungen zu stellen. Wann genau der Start erfolgt, hängt am Ende von den Bedingungen ab. Klar ist aber schon jetzt: Die beiden Weseler und ihr Verein, die Luftsportfreunde Wesel-Rheinhausen e.V., arbeiten mit großem Einsatz daran, aus einer kühnen Idee ein außergewöhnliches Kapitel Luftsportgeschichte zu machen. Da sind allerdings auch Zweifel angebracht. Das, was den Luftsport ausmacht, wird mit einem solchen Rekord nicht unter Beweis gestellt, sondern fordert eher leichtsinnige Nachahmer heraus. *Dirk Rellecke, LV NRW*

Zwischen Cockpit und Kommunikation

Das „Fluglehrerbuch Ultraleichtfliegen“ von Babaros Lohnes richtet sich in erster Linie an angehende UL-Fluglehrer sowie Fluglehrerassistenten und bietet eine erste Orientierung für die Ausbildung. Gleichzeitig eignet es sich auch für Flugschüler sowie allgemein flugbegeisterte Leser. Am Ende des Buches finden sich 375 Prüfungsfragen, die Fluglehreranwärtern helfen sollen, sich gezielt auf die Prüfung zum Fluglehrervorbereiten.

Bericht von Otto Stein, Ehemaliger Vizepräsident AOPA Deutschland, Fluglehrer und Prüfer mit jahrzehntelanger Ausbildungserfahrung, Entwickler der Pilotensicherheitstrainings der AOPA Deutschland

Mit einer Mischung aus pädagogisch-didaktischer Anleitung und eigenen Erlebnisberichten kann der Autor die Leserinnen und Leser für die Fliegerei und speziell für die Ausbildung von zukünftigen Fluglehrerinnen und Fluglehrern begeistern. Die pädagogisch-didaktischen-psychologischen Dimensionen werden anhand der ganz konkreten Kommunikation und Interaktion von Fluglehrerinnen/Fluglehrern und Pilotenanwärterinnen/Pilotenanwärtern erläutert und veranschaulicht. Auf diese Weise werden die wichtigen grundlegenden pädagogischen und psychologischen Prinzipien des Zutrauens, stressfreien Lernens beziehungsweise die wichtigen didaktischen Prinzipien des stufenweisen Erfahrens und Selbstkontrollierens und vor allem der kritischen Selbstreflexion auf Seiten der Lehrerinnen und Lehrer interessant und leicht lesbar vermittelt. Leserinnen und Leser, die sich nicht unbedingt in einer Ausbildung zu Fluglehrerinnen und Fluglehrern befinden, werden aber ebenfalls ihre Freude an diesem Buch haben, können sie - je nach Ausbildungsstand und Flugerfahrung - Bekanntes noch einmal wiederholen, aus einer anderen Perspektive betrachten, aber vielleicht auch Neues entdecken. Durch die Erläuterung der Kommunikation und Interaktion



von auszubildenden und lernenden Personen im Bereich der Ultraleichtfliegerei werden implizit auch elementare Aspekte vom ersten Schnupperflug bis zur Prüfungsreife vermittelt. Die Schwerpunkte liegen hier naturgemäß nicht auf der Theorie, sondern auf den konkreten praktischen Umsetzungen vor dem und im Cockpit. Diese werden aber anhand der theoretischen Hintergründe begründet und somit einsichtig gemacht. Es geht somit um das wichtige Wechselspiel im Aufbau von «implizitem und explizitem Wissen». Erfahrungen machen, Erfahrungen formulieren, Feedback bekommen (vom Fluggerät, aber auch von den Lehrerinnen/Lehrern), Üben von möglichst optimalem und angemessenem Verhalten in verschiedenen Situationen bis hin zum automatisierten Verhalten, was über jahrelange Erfahrung immer mehr zu Reflexen und dem impliziten Wissen von Pilotinnen und Piloten mit einer hohen Expertise führt. Auch von meiner Seite aus wünsche ich den Leserinnen und Lesern viel Freude und interessante Erkenntnisse und natürlich die Freude an unserem schönen Luftsport.

Interesse? Das Buch kann unter <https://fluglehrerbuch.tentary.com> für 39,00 Euro erworben werden.

■ 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 22.07.2020
Geräte-Nr. 610352
Amtliches Kennzeichen D-MICO

Eintragungsschein / Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 10.02.2021
Geräte-Nr. 610351
Amtliches Kennzeichen D-MFEM

Eintragungsschein / Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 22.09.2025
Geräte-Nr. 61151
Amtliches Kennzeichen D-MYMI

■ 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