

Deutschlandflug-Chronik

zusammengestellt von Renate Heege

Wie alles begann....

1911

Nur acht Jahre nach dem ersten Motorflug der Gebrüder Wright und dem ersten, viel bestaunten Kilometerflug des Franzosen Henri Farman im Januar 1908 schreibt der „Verein Deutscher Flugtechniker“ im Jahr **1911** einen Wettbewerb aus, bei dem in mehreren Etappen eine Gesamtstrecke von 1.900 Kilometern geflogen werden soll. Die Meinungen sind geteilt. „Größenwahn“ sagen die einen, viele andere aber nehmen das Vorhaben mit Begeisterung auf. Spontan stiftet die „B.Z. am Mittag“ (Verlag Ullstein) ein Preisgeld von 100.000 Mark. Weitere Befürworter, darunter das Kriegsministerium, zahlreiche Städte, Vereine und Privatpersonen folgen dem Beispiel, so dass bald mehr als 400.000 Mark zur Verfügung stehen. Der „**Deutsche Rundflug um den B.Z.-Preis der Lüfte 1911**“ ist geboren.

Der Wettbewerb findet vom 11. Juni bis 7. Juli 1911 statt. Geflogen wird die Strecke Berlin (Johannisthal) - Magdeburg - Schwerin - Hamburg - Kiel - Lübeck - Lüneburg - Hannover - Minden - Bielefeld - Münster - Köln - Dortmund - Kassel - Nordhausen - Halberstadt - Dessau - Berlin. Der Rundkurs wird in Tagesetappen absolviert, deren längste nicht mehr als ca. 200 Kilometer betragen darf. Die Wettbewerbsbedingungen sind einfach: Etappensieger wird, wer die Strecke am schnellsten durchflogen hat, Gesamtsieger ist derjenige, der zum Schluss von der ausgeschriebenen Gesamtstrecke die meisten Kilometer erflogen hat.

Der erste Deutschlandflug ist für Mensch und Material eine harte Prüfung. Es wird bei jedem Wetter geflogen, die Überlandflugerfahrung der Piloten ist gering, die Flugmotoren sind anfällig. Trotz vieler Notlandungen kommt es zu keinen ernststen Unfällen. Die Begeisterung in der Bevölkerung ist groß. Da bei dem Rundflug große Teile Deutschlands befliegen werden, die nie zuvor einen „Aeroplan“ gesehen haben, sind täglich große Menschenmassen zu den Flugplätzen unterwegs, um den „tollkühnen Männern in ihren fliegenden Kisten“ einen begeisterten Empfang zu bereiten. Die anfängliche Sensationslust weicht schnell der Erkenntnis, dass Fliegen keine Spielerei, sondern ernsthafte Arbeit ist und man hier den Beginn einer Entwicklung miterlebt, die in der Zukunft von größter Bedeutung sein könnte.

Sieger wird **Benno König** mit Beobachter **Leutnant Steffen** auf einem LVG-Doppeldecker und einer Gesamtstrecke von 1.883 Kilometern. Die Zweitplatzierten **Hans Vollmüller** und Olt. z. S. Bertram schaffen mit ihrer Rumpler-Taube, die erstmalig mit einem 70-PS Mercedes-Motor ausgerüstet ist, 1.838 Kilometer. Mit dem „Deutschen Rundflug um den B.Z.-Preis der Lüfte 1911“ wird die deutsche Fliegerei aus der Taufe gehoben.

1925

In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Luftfahrtverband e.V. und dessen Vereinen veranstaltet der Aero Club von Deutschland den **Deutschen Rundflug 1925** vom 31. Mai bis 19. Juni 1925. Neben der sportlichen Leistung stehen Zuverlässigkeit und Handhabung von Sport-, Schul- und Reiseflugzeugen sowie die Förderung der allgemeinen Betriebssicherheit von Motorflugzeugen im Vordergrund. Wiederum

stehen ca. 400.000 Reichsmark an Preisgeldern zur Verfügung, wobei allein 110.000 Reichsmark vom Verlag Ullstein kommen.

Der Wettbewerb wird nicht wie noch im Jahr 1911 als Luftrennen ausgetragen, sondern in Form einer Zuverlässigkeitsprüfung, die sich über eine Gesamtstrecke von 5.000 km erstreckt und bei der 34 Städte angefliegen werden. Vorgesehen sind jeweils 5 Flugtage und 5 Ruhetage. Der Flug wird in 5 Schleifen durchgeführt, deren Länge jeweils ca. 1.000 km beträgt. Der nach jedem Flugtag eingelegte Ruhetag gibt den Nachzüglern die Möglichkeit aufzuschließen. 54 Flugzeuge gehen an den Start. Es wird in drei Gruppen geflogen.

Keines der sieben Flugzeuge, die in der Gruppe A (Leichtflugzeuge bis 40 PS) starten, schaffen die Gesamtstrecke, was nicht heißen soll, dass eine Tagesstrecke von 1.000 km nicht von Flugzeugen dieser Kategorie bewältigt werden kann. Otto Fuchs durchfliegt die erste Tagesschleife erfolgreich mit „Mohammed“, einem Flugzeug der Akademischen Fliegergruppe Darmstadt, das nur von einem 13,7-PS-Motor angetrieben wird! Die ersten drei Preisträger der Gruppe A sind Klemm/Daimler-Flugzeuge mit Mercedes-Motoren. Sieger **Bruno Loerzer** und damit Gewinner des „B.Z.-Preis der Lüfte“ fliegt eine zweimotorige L 21, einen abgestrebten Hochdecker. Bei dieser Konstruktion sind die beiden Motoren im Flügel untergebracht und treiben zwei unteretzte Zugschrauben an. Die Zweit- und Drittplazierten **Schrenk** und **Guritzer** steuern die einmotorige L 20.

Von den 17 Flugzeugen der Gruppe B (Flugzeuge bis 80 PS) können sieben die Gesamtstrecke erfolgreich absolvieren. **Karl Hochmuth** siegt auf Udet U 10, einem Sperrholz-Tiefdecker mit 55 PS. **Paul Bäumer** wird Zweiter auf der Eigenkonstruktion „Sausewind“. Ausgestattet mit einem 60-PS-Wright-Motor erreicht der zweisitzige, freitragende Sporteindecker eine Geschwindigkeit von 200 km/h. **Kurt Katzenstein** auf Dietrich D. P. VII a wird Dritter in der Gruppe B.

Die 30 Flugzeuge der Gruppe C (Flugzeuge bis 120 PS) fliegen bei diesem Wettbewerb um den „Bölcke-Preis“. 30 Flugzeuge gehen in dieser Gruppe an den Start, von denen 14 die Gesamtstrecke fehlerfrei durchfliegen. Sieger wird **Hans Ritter** auf einer Konstruktion der Caspar-Flugzeugwerke. Die C.D.I. ist eine Weiterentwicklung des aus dem ersten Weltkrieg bekannten Halberstadt-Doppeldeckers. Platz 2 belegt **Hellmuth Wenke** auf einer Junkers T 26. **Karl Schnäbele** wird Dritter auf einer Junkers T 29, wegen ihres Überrollbügels auch das „Bügeleisen“ genannt.

Da die Siegerflugzeuge in allen drei Gruppen mit deutschen Motoren ausgestattet sind, fallen ihnen gleichzeitig auch noch die „Richthofen-Preise“ zu. Im anschließenden technischen Wettbewerb um den „Otto-Lilienthal-Preis“ heißen die Sieger **Martin Schrenk** auf Daimler L 20 (Gruppe A), **Karl Hochmuth** auf Udet U 10 (Gruppe B) und **Ernst Udet** auf Udet U 12 (Gruppe C).

Die Deutschlandflüge der Dreißiger Jahre

1931

Der **Deutschlandflug 1931**, mit einem Preisgeld von über 50.000 Reichsmark ausgestattet, besteht aus einer technischen Prüfung sowie einem Streckenflug, bei

dem innerhalb von zwei Tagen mehr als 2.000 km geflogen werden müssen. Die Aufgabenstellung berücksichtigt nicht nur die Entwicklung neuer Touristikflugzeuge, sondern ist insbesondere auf die Prüfung der fliegerischen Fähigkeiten der Piloten ausgerichtet. Sieger des Deutschlandfluges 1931 wird **Oskar Dinort** auf Klemm L 26, gefolgt von **Wolf Hirth**, der eine Klemm 25 Hirth fliegt.

Im Anschluss an diesen Wettbewerb legt der DLV fest, dass die weiteren Deutschlandflüge nicht mehr als technische Prüfung für die Weiterentwicklung des Fluggerätes gelten, sondern ausschließlich eine Bewährungsprobe für die Flugzeugbesatzungen darstellen sollen.

1933

Somit wird der **Deutschlandflug 1933** die erste große sportliche Prüfung für die deutschen Piloten, bei dem erstmalig auch dem Nachwuchs eine Chance gegeben wird, sich mit den „alten Hasen“ zu messen. Der Wettbewerb findet vom 24. bis 27. August statt, Start- und Zielflughafen ist Berlin-Tempelhof. 150 Maschinen werden zugelassen, von denen 126 an den Start gehen. Bedingt durch technische Ausfälle und andere widrige Umstände überfliegen nur 75 Flugzeuge am 27. August das Zielband in Tempelhof. Sieger in der Gesamtwertung als auch in den Einzelwertungen wird die **Akaflieg Hannover** mit den Piloten **Köhnk, Höfft, Dietrich, Rose** und **Beseler** auf Klemm L 26.

1934 - 1938

Die **Deutschlandflüge 1934, 1935, 1937 und 1938** unterscheiden sich grundsätzlich von ihren Vorgängern. Der Auffassung dieser Zeit entsprechend wird die Gemeinschaftsleistung vorrangig behandelt. In die Bewertung kommen nur noch Verbände, die aus drei bis sieben Flugzeugen bestehen.

Sieger des **Deutschlandfluges 1934** wird die Dreierstaffel der **Akaflieg Hannover** auf Klemm L 25 mit den Besatzungen **Weigand/Westerkamp, Bode/Kreutzträger** und **Esche/Baist**, vor der **Siebenerstaffel** aus **Esslingen**.

Am **Deutschlandflug 1935** nehmen 30 Verbände von drei bis neun Flugzeugen teil. Es siegt der Fünferverband **DLV-Danzig** auf Klemm L 25 mit den Besatzungen **Braun/Rohwer, Cuno/Kuhn, Czolbe/Wagner, Schneider/Jahnke** und **Blumers/Pasternack**. Den zweiten Platz belegt der Neunerverband der **Fliegergruppe Stuttgart** auf Klemm L 25.

Der **Deutschlandflug 1937** findet vom 21. bis 27. Juni statt. 62 Wettbewerbsverbände mit je drei Flugzeugen gehen an den Start, 61 erreichen das Ziel! Neu bei diesem Wettbewerb ist, dass die Verbände nicht gemeinsam eine vorher festgelegte Route abfliegen, sondern sich ihren Flugweg selbst wählen. Mehr als 70 Flugplätze in ganz Deutschland werden angefliegen. Der Wettbewerb endet in Berlin-Rangsdorf. Die **Stuttgarter** Siegermannschaft mit den Besatzungen **Keidel/Walz, Hasenmajer/Büsing** und **Schmidt/Striebel** fliegen Flugzeuge vom Typ Klemm L 25 ebenso wie die Zweitplatzierten von der **Fliegerschule Breslau**.

Gleichzeitig und erstmalig im Rahmen eines Deutschlandfluges wird ein Wettbewerb für Privatpiloten mit eigenem Flugzeug ausgetragen. Der Stuttgarter **Taxis** und sein Navigator **Voy** gewinnen diesen Wettbewerb auf Klemm 35 vor **Eisleben** aus

Hamburg auf Klemm L 26 und **Adi Vogel**, München, der eine Messerschmitt M 23 fliegt.

Der **Deutschlandflug 1938** wird die größte flugsportliche Veranstaltung, die die internationale Luftfahrt bisher gesehen hat. 403 Flugzeuge gehen am 21. Juni an den Start und legen in den acht Wettbewerbstagen insgesamt 2.530.668 km zurück. Auf teilweise gemeinsamen Streckenflügen, größtenteils jedoch im ungeführten Wettbewerb können die Teilnehmer selbst die Flugroute und die anzufliegenden Flugplätze (110) auswählen. Für viele der meist noch jungen und unerfahrenen Piloten sind die Anforderungen extrem hoch, insbesondere deshalb, weil zudem auch noch Schlechtwettersituationen auftreten, die sie nicht meistern können. So kommt es leider im Verlauf des Wettbewerbs zu mehreren schweren Unfällen.

Mit 2.121 Punkten gewinnt der Stieglitz-Verband der **Fliegerschule Breslau** mit den Besatzungen **Friedrich/Reichmann, Linke/Schreiber** und **Deutschmann/Burghardt** vor dem Verband der **Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt Berlin**, auf Klemm mit 2.096 Punkten.

Der für das Jahr 1939 vorgesehene Deutschlandflug findet nicht mehr statt, da über ihm bereits die Schatten des zweiten Weltkrieges liegen. Erst 1956 wird es weitergehen.

Die Deutschlandflüge des Deutschen Aero Clubs e.V. ab 1956

Als Deutschland im Jahre 1955 die Lufthoheit zurückerhält, fasst die Motorflugkommission des Deutschen Aero Clubs (DAeC) unter Vorsitz von Heinz Bär den Entschluss, die Deutschlandflüge weiterzuführen. Bundes- und Länderbehörden unterstützen das Vorhaben, viele Firmen helfen mit, die anfänglichen finanziellen Schwierigkeiten zu überwinden. Senator Dr. Franz Burda ist ein besonders engagierter Förderer der Deutschlandflugidee. Er übernimmt die Schirmherrschaft über den Deutschlandflug und stiftet den „Burda-Preis der Lüfte“, ein Sportflugzeug vom Typ Piper. Seinem Wunsch entsprechend kann dieser Preis nur von einem Verein des DAeC gewonnen werden.

Der „neue“ Deutschlandflug soll nicht mehr, wie in den Dreißiger Jahren, eine Zerreißprobe für Mensch und Material sein, sondern vielmehr die deutschen Motorflieger in einer gemeinsamen Veranstaltung zusammenbringen. Zuverlässigkeit, fliegerisches Können und diszipliniertes Fliegen, aber auch die Pflege von Freundschaften und die Werbung für den Motorflugsport sollen bei diesem Wettbewerb im Vordergrund stehen.

Die Ausschreibung des **Deutschlandfluges 1956** sieht folgende sportliche Prüfungen vor: Gemeinsamer Streckenflug, Zuverlässigkeitsprüfungen, Ziellandeproofungen, Pünktlichkeitsanflüge und vieles mehr. Um möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, wird in drei Gruppen geflogen:

- Gruppe I Flugzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h und mehr
- Gruppe II Flugzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 180 - 209 km/h
- Gruppe III Flugzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 179 km/h

Darüber hinaus werden die Teilnehmer in verschiedene Kategorien eingeteilt:

A Bewerber - Vereine des Deutschen Aero Clubs

B Bewerber - Sportflieger mit eigenen oder gecharterten Flugzeugen

C Bewerber - Bundesluftwaffe, Berufspiloten, Deutsche Luftfahrtindustrie und Luftfahrthandelsunternehmen

Am 22. Juni 1956 gehen 87 Wettbewerbsflugzeuge in Bonn-Hangelar an den Start. Bundesverkehrsminister Dr. Seehofer eröffnet die Veranstaltung und gibt den Start zur ersten Etappe Hangelar-Braunschweig frei. Zielort ist der Flughafen Stuttgart.

Gesamtsieger des Deutschlandfluges 1956, Sieger der Gruppe II und Gewinner des „Burda-Preises der Lüfte“ wird der **Mannheimer Luftsportverein** mit **Claus Kühl** als Flugzeugführer und Copilot **Egon Schmelzinger** auf Piper PA 18. Zweiter in der Gesamtwertung und Sieger der Gruppe III werden **Elly Beinhorn** und **Gerd Maier** auf Piper L4, die für den **Breisgauer Verein für Luftfahrt Freiburg** fliegen. Sieger der Gruppe I sind **Oberst Johannes Steinhoff** und **Major Horst Geyer**.

1957

Der **Deutschlandflug 1957** wird am 20. Juni 1957 auf dem Flughafen Stuttgart-Echterdingen gestartet. Der Flugweg der 100 Wettbewerbsflugzeuge, die wiederum in drei Gruppen starten, führt über das gesamte Bundesgebiet und berührt nicht weniger als 40 Flugplätze. Nach vier Tagen endet der Wettbewerb am 23. Juni 1957 in Braunschweig. Gesamtsieger und Sieger der Gruppe III sowie Gewinner des „Burda-Preises der Lüfte“, eine Piper J 3 C, wird die **Luftsportgruppe Kempten** mit Flugzeugführer **Kurt Müller** und dessen Tochter **Irmgard Müller** auf Piper J 3 C. **Oberst Johannes Steinhoff** und **Major Horst Geyer** auf Cessna 172 siegen in der Gruppe I und gleichzeitig in der Kategorie C. Sieger der Gruppe II wird der **Augsburger Verein für Luftsport** mit der Besatzung **Siegfried Merz/S. Lehmann** auf Cessna 140.

1958

Von den 133 Flugzeugen, die am 2. Juli 1958 in Braunschweig zum **Deutschlandflug 1958** starten, erreichen 128 nach vier Wettbewerbstagen den Zielflughafen Augsburg. Erstmals wird auf die bis dahin üblichen Geschicklichkeitsprüfungen Zielabwurf und Ziellandung über ein Hindernis verzichtet. Stattdessen wird die Fähigkeit des Piloten, genau am Landekreuz aufzusetzen, bewertet. Kleinorientierungs- und Schätzaufgaben kommen ebenfalls als Neuerung hinzu. Fünf ausgelegte Tuchzeichen sind während des Fluges zu finden, zweimal muss ein ausgelegter Pfeil nach Länge und Richtung bestimmt sowie ein markiertes Feld nach Länge, Breite und Richtung geschätzt werden. Gesamtsieger und Sieger der Gruppe III sowie Gewinner des „Burda-Preises der Lüfte“, eine Piper J 3 C, wird der **Aero Club Coburg** mit Flugzeugführer **Edgar Dittmar** und Copilot **Georg Brütting** auf Piper PA 12. In der Gruppe II siegen **Karl Heinrich Landspecht/H. Thies** auf Piper J 3 C. Die Gruppe I sowie die Kategorie C gewinnen **Adolf Galland/Peter Eberhardt** auf Klemm KL 107. **Erwin Rohm** und **Kurt Dombacher** auf Piper PA 18 sind die Gewinner der Kategorie B.

Am Ende des Deutschlandfluges 1958 wird bekannt gegeben, dass der Deutschlandflug zukünftig nur noch alle zwei Jahre ausgerichtet wird. Tatsächlich wird der nächste Deutschlandflug erst drei Jahre später stattfinden.

1961

Der **Deutschlandflug 1961** wird am 21. Juni in Braunschweig gestartet und endet am 25. Juni in München-Neubiberg. 150 Flugzeuge nehmen teil. Zum ersten Mal in der Geschichte des Deutschlandfluges wird schon der Anflug zum Startflugplatz in die Wertung mit einbezogen. Jeder Maschine ist vorher eine Ankunftszeit mitgeteilt worden, die beim Überflug über das ausgelegte Zielband sekundengenau eingehalten werden muss. Für die Kleinorientierungsaufgaben werden erstmalig Karten im Maßstab 1:200 000 sowie Streckenbilder verwendet. Gesamtsieger des Deutschlandfluges in 50. Jahr seines Bestehens, Sieger der Gruppe II und der Kategorie C wird die Besatzung **Gerd Maier/Paul König** aus **Offenburg** auf Piper PA 18 mit einer Gesamtpunktzahl von 525,9 Punkten. Sieger der Kategorie A und somit Gewinner des „Burda-Preises der Lüfte“, eine Piper J 3 C, wird der **Aero Club Bamberg** mit **R. Weigmann/H. Welzel** auf einer Compe AC IV mit 509,3 Punkten. In der Gruppe III und der Kategorie B siegen **Oberstleutnant Horst Geyer** und **Oberstleutnant H. Schmetz** auf Elster B mit 510,5 Punkten. Mit 491,8 Punkten siegen **K. Selk/H. Schnabel** auf Bölkow F 207 für **Deutscher Aero Express GmbH Hamburg** in der Gruppe I.

1963

Der **Deutschlandflug 1963** findet vom 20. bis 23. Juni 1963 statt. Wiederum stiftet der Burda-Verlag Offenburg als Sonderpreis für den besten teilnehmenden Verein des DAeC den „Burda-Preises der Lüfte“. Startort ist erneut Braunschweig, Zielort in diesem Jahr Nürnberg. Der Wettbewerb ist von den Unbilden des Wetters gekennzeichnet. Ausgedehnte Sturmtiefs, stundenlange, wolkenbruchartige Regenfälle machen den Teilnehmern das Leben schwer. Dennoch erreichen von den 194 Wettbewerbsflugzeugen 189 Nürnberg. Gesamtsieger und Sieger der Gruppe II werden **Lutz Gäbler/Fritz Kühne** aus **Peine** auf einer Cessna 172 mit 1.009 von 1.020 möglichen Punkten. Sieger der Gruppe III, ebenfalls mit 1.009 Punkten wird die **Fliegerschule Bremen der Deutschen Lufthansa** mit der Besatzung **Rolf Reese/Klaus Bauer** auf De Havilland Chipmunk. Die Sieger der Gruppe I heißen **Helmut Hufner** und **Wolf Graf von Rex** von der **Motorfluggruppe FAG Schwäbisch-Hall**. Sie fliegen eine Cessna 180 und erzielen 963 Punkte. Gewinner der Kategorie B sind **Edith Neuer-Staiger** und **Gunter Nieschler** auf Piper PA 22 mit einer Gesamtpunktzahl von 975 Punkten.

Den „**Burda-Preis der Lüfte**“, in diesem Jahr ein Flugzeug vom Typ Bölkow Junior, gewinnt die **Flugsportgruppe Bölkow OttoBrunn** mit der Besatzung **Heinz Goldmann/Hans-Jürgen Blankenagel** auf Klemm 107 C mit 979 Punkten. Die Flugsportgruppe Bölkow beschließt, den „Burda-Preis der Lüfte“ an den Nächstplazierten, den **Fliegerclub Merzbrück** mit der Besatzung **Peter Hommes** und **Walter Mohr** weiterzugeben, die 976 Punkte auf einer Elster B erflogen haben. Diese wahrhaft sportliche Geste wird von den Deutschlandfliegern mit Begeisterung aufgenommen und findet allseits große Würdigung.

1965

Als Ziel des **Deutschlandfluges 1965** hat man München gewählt, um den Teilnehmern den Besuch der Deutschen Verkehrsausstellung zu ermöglichen. Am 29. Juni 1965 gehen 165 Flugzeuge an den Start, 164 erreichen am 3. Juli 1965 das Ziel in München-Neubiberg. Viele neue Teilnehmer sind dabei - der Nachwuchs drängt vor! Schon am ersten Tag die Überraschung: Eine junge Damenbesatzung,

Erika Schörner und H. Doetsch aus Nürnberg, setzt sich mit einem sekundengenauen Pünktlichkeitsüberflug und einer perfekten Ziellandung an die Spitze. Sie können diese Position auch noch am zweiten Wettbewerbstag halten. Der dritte Tag bringt erste Abweichungen vom Plan. Aufliegende Wolken in den Mittelgebirgen sorgen dafür, dass alle drei Gruppen durchs Rheintal zu ihren Zielflugplätzen Mannheim, Egelsbach und Worms geführt werden müssen. Tag 4 zeigt sich etwas freundlicher. Zwar mit Verspätung und unter Auslassung einiger Wendepunkte erreichen alle Gruppen die Übernachtungsplätze Augsburg, Straubing und Landshut. Trotz Wetterverschlechterung bereitet die letzte Teilstrecke nach Neubiberg keinerlei Probleme. Gesamtsieger und Sieger der Gruppe II sowie Gewinner des „Burda-Preises der Lüfte“, ein Bölkow Junior, wird der **Sportfliegerclub Augsburg** mit **Franz Strobel** und **Otto Haas** auf Cessna 172. Sieger der Gruppe III und der Kategorie B werden **Karl Eckert** und **Karl Siebenwurst** aus **Freiburg** auf einem Fieseler Storch F 156. **H. Mylius** und **E. Seubert**, **Flugsportgruppe Bölkow**, siegen in der Gruppe I auf Bölkow Junior. Gewinner der Kategorie C werden **H. Müller/H. Baus**, **Lüftomatic GmbH**, auf Cessna 172.

1967

Der **Deutschlandflug 1967** findet vom 20. bis 25. Juni statt. 143 Wettbewerbsflugzeuge fliegen von Friedrichshafen aus durch landschaftlich reizvolle Regionen in ganz Deutschland zum Zielflugplatz Mönchengladbach. Gesamtsieger, Sieger der Gruppe III und der Kategorie C wird die **Luftwaffensportgruppe Leipzig** mit **E. Wuggazer** und **R. Schmidt** auf Elster B. Sieger in der Gruppe II, in der Kategorie A und somit Gewinner des „Burda-Preises der Lüfte“, ein Bölkow Junior, wird der **Luftfahrtverein Bielefeld** mit der Besatzung **H. Schmitz/H. Steinmeier**. Sieger der Gruppe I sind **H. Goldmann** und **H. Blankenagel**, **Flugsportgruppe Bölkow Ottobrunn**, auf Bölkow Junior. Die Kategorie B gewinnen **Karl Eckert** und **K. Blume**, **Freiburg**, auf Fieseler Storch.

1969

Der **Deutschlandflug 1969** wird als die „Wasserschlacht“ in die Geschichte des Deutschlandfluges eingehen. Zunächst noch bei strahlend schönem Wetter beginnen die 157 Teilnehmerflugzeuge mit einem Pünktlichkeitsanflug mit anschließender Ziellandung den Wettbewerb am 17. Juni in Augsburg. Doch schon am nächsten Tag muss der Start aufgrund der Wetterverschlechterung verschoben werden. Der späte Start hat zur Folge, dass aufziehende Gewitter und starke Regengüsse allen drei Gruppen das Leben schwer machen. Die Gruppe II trifft es an diesem Tag am härtesten. Bei der Ziellandung in Friedrichshafen stellt man fest, dass das Landefeld 30 m statt 20 m lang ist, so dass die Ziellandung nicht gewertet werden kann. In Heubach muss der ganze Pulk bis nach 17 Uhr warten, weil die Schlechtwetterfront aus Westen bereits das Rheintal erreicht hat. Man schlägt sich mühsam nach Bad Dürkheim durch, um dort festzustellen, dass der Regen das Landefeld „weggewaschen“ hat - wieder keine Wertung. Am Schluss des zweiten Wertungstages ist das ganze Teilnehmerfeld irgendwo auf den Flugplätzen entlang der Wettbewerbsstrecke verstreut. Die Wettbewerbsleitung beschließt daher, alle Gruppen am nächsten Tag (19.6.) in Egelsbach zu sammeln, um dort gemeinsam auf besseres Wetter zu warten und sie dann auf Strecke nach Braunschweig zu schicken. Während sich die Nachzügler der Gruppe II, die seit zwei Tagen in Heubach festsitzen, endlich nach Norden aufmachen können, absolvieren die anderen Teilnehmer am 20. Juni in Braunschweig eine Reihe von

Wettbewerbsaufgaben. Zudem erhält die Gruppe II die Möglichkeiten, die nicht gewerteten Ziellandungen (Friedrichshafen/Bad Dürkheim) zu wiederholen. Der fünfte Wertungstag verläuft ohne große Wetterprobleme. Alle drei Gruppen fliegen auf den geplanten Routen zum Zielflugplatz Flensburg. Gesamtsieger, Sieger der Gruppe I, Gewinner der Kategorie A und somit des „Burda-Preises der Lüste“, ein Bölkow Junior, wird die **Flugsportgruppe Aschaffenburg** mit der Besatzung **W. Müller/E. Schlagmüller** auf PA 28. Sieger der Gruppe III werden **Roland Husemann/H. Baumann** vom **Flugsportverein Gütersloh** auf Cessna 150. In der Gruppe II und der Kategorie B siegen **Hans Dittes** und **H. Sertel** auf Cessna 172. Die **Henschel Flugzeugwerke Kassel** mit **Ernst Kropp** und **H. Krug** auf PA 28 sind die Sieger der Kategorie C.

1971

Der **Deutschlandflug 1971** steht unter dem Motto „60 Jahre Deutschlandflug“. Er besteht aus einem freien ungeführten Wettbewerb am 22. und 23. September sowie einem geführten Wettbewerb am 24. und 25. September. Startflugplatz ist Ganderkesee. 147 Flugzeuge nehmen an diesem Jubiläumsflug teil. Während der ersten zwei Tage führt der Wettbewerb kreuz und quer durch acht Bundesländer. 14 Wettbewerbsflugplätze sind anzufliiegen. Der Rundkurs endet wieder in Ganderkesee. Am 24. September erfolgt der erste geführte Wettbewerb Richtung Norden. Es wird auch der einzige dieses Deutschlandfluges bleiben, denn am nächsten Tag ist an Fliegen nicht zu denken. Die Strecke zum ursprünglich vorgesehenen Zielflugplatz Siegerland kann aus Wettergründen nicht geflogen werden. So findet die Siegerehrung ebenfalls in Ganderkesee statt. Gesamtsieger, Sieger der Gruppe I, Gewinner der Kategorie A und somit des „Burda-Preises der Lüste“, eine Bölkow 209 Monsun, wird die **Fliegergruppe Giengen** mit der Besatzung **Michael Kimmerle/Ernst Mattern** auf Morane MS 892. Sieger der Gruppe B sind **Heinz Urban** und **Henning Ohlendorf** aus **Obernburg** auf PA 28. Wie schon im Vorjahr heißen die Sieger der Kategorie C **Ernst Kropp** und **H. Krug**, die mit ihrer **PA 28** für die **Henschel Flugzeugwerke Kassel** fliegen.

1973

Mit einem Zielbandüberflug bei Hartenholm und einer Ziellandung in Lübeck beginnt am 20. Juni 1973 der **Deutschlandflug 1973**. Am nächsten Tag fliegen die 154 Wettbewerbsflugzeuge zunächst zu den verschiedenen Nordseeinseln und dann über Norddeutschland hinweg nach Münster-Osnabrück. Am 22. Juni, dem dritten Wettbewerbstag, heißt es früh aufstehen, denn der erste Start ist für 8 Uhr angesetzt. Der Rundkurs führt diesmal nach Süden und ist mit Sonderprüfungen, Orientierungsaufgaben, Pünktlichkeitsüberflügen und Ziellandungen auf den Zwischenlandeplätzen gespickt. Der Wettbewerbstag endet für alle drei Gruppen mit einer Ziellandung in Münster-Osnabrück. Wettbewerbstag 4 bringt schlechtes Wetter von Südwesten, so dass statt wie geplant nur eine Gruppe alle drei Wettbewerbsgruppen in Mannheim landen. An ein Weiterfliegen nach Donaueschingen, dem Zielflugplatz, ist nicht zu denken. In einer organisatorischen Meisterleistung werden sieben Busse bereitgestellt, die die Teilnehmer zur Abschlussveranstaltung nach Donaueschingen bringen. Gesamtsieger und Sieger in der Kategorie C werden **Hans Dittes** und **Eugen Armbruster** auf PA 28. Sieger der Kategorie A und Gewinner des „Burda-Preises der Lüste“, ein Geldpreis in Höhe von 10.000 DM, ist der **Lübecker Verein für Luftfahrt** mit der Besatzung **R.**

Mangelsdorf/H.J. Ahlemann auf Cessna 172. In der Kategorie B siegen **H. Schmitt** und **G. Hübner** auf PA 28.

1975

Zum **Deutschlandflug 1975** gehen 185 Flugzeuge an den Start. In der Zeit vom 25. bis 28. Juni werden insgesamt 372.000 Streckenkilometer geflogen. Erstmals bei diesem Wettbewerb wird die Überbewertung der Ziellandungen abgeschafft. Ihr Anteil von 33% aller erreichbaren Punkte wird auf 7% reduziert. Die Aufgaben, die die Besatzungen im Fluge zu lösen haben, werden leichter, aber dafür zahlreicher und vielseitiger als in der Vergangenheit. Mit einem Sternflug nach Hof von vier zur Auswahl stehenden Flugplätzen mit Zwischenlandungen auf vier weiteren Flugplätzen beginnt der Deutschlandflug. Der zweite Tag führt die Teilnehmer nach Westen. Der Wettbewerb endet in Mannheim, am Nachmittag fliegen die Teilnehmer zu ihren Übernachtungsplätzen. Zielflugplatz des dritten Wettbewerbstages ist Mönchengladbach. Der 28. Juni, Tag 4 des Wettbewerbs, steht ganz im Zeichen der Windmühlen, die es an den Wendepunkten auf dem Flug nach Wilhelmshaven zu identifizieren gilt. Abschlussveranstaltung und Siegerehrung finden in der Gorch-Fock-Halle statt. Gesamtsieger und Gewinner des mit 10.000 DM dotierten „Burda-Preises der Lüfte“ ist der **Sportfliegerclub Augsburg** mit **Josef Wagner** und **Hermann Graf**, vor **Hans Dittes/Ortwig Rettig** und **Edith Neuer /Gunter Nieschler** auf den Plätzen 2 und 3.

1977

Der **Deutschlandflug 1977** findet vom 15. bis 19. Juni statt - trotz des Wetters. Die offizielle Eröffnung in Paderborn fällt aus, da kein einziger Wettbewerbsteilnehmer in Paderborn ankommt. Am 16. Juni wird das Wetter mäßig bis gut. Im freien Anflug erreichen 77 der 181 gemeldeten Flugzeuge Offenburg. Erneut im freien Anflug geht es am nächsten Tag weiter nach Memmingen, wo für die 124 Besatzungen, die dort ankommen, der Wettbewerb mit einer Ziellandung endlich beginnt. Auf dem Flug zum Zielflugplatz Coburg am nächsten Tag kann das ganze normale Wettbewerbsprogramm abgespult werden. **Josef Wagner** und **Hermann Graf** vom **Sportfliegerclub Augsburg** gewinnen auch in diesem Jahr den Deutschlandflug und den „Burda-Preis der Lüfte“. Den zweiten Platz belegt die Besatzung **Barnsteiner/Wegscheider** aus **Kempton** vor **Illig/Windmüller**, **Schwäbisch-Hall**, auf dem dritten Platz.

1979

Der **Deutschlandflug 1979** findet vom 20. bis 23. Juni 1979 statt. Bereits zum dritten Mal in Folge wird der Wettbewerb von Wilfried Müller organisiert, der sich im Verlauf der Veranstaltung wieder einmal als Meister der Organisation und vor allem der Improvisation erweisen wird. „Traumwetter zum Auftakt des Deutschlandfluges 1979“ meldet die örtliche Presse, nachdem am 20. Juni 174 Wettbewerbsflugzeuge in Offenburg gelandet sind. Erstmals in diesem Jahr wird ein Wanderpreis für Oldtimer (alle Flugzeuge, die vor 1931 gebaut wurden und keine geschlossene Kabine haben) ausgeschrieben. Die Oldtimer fliegen den normalen Wettbewerb mit, werden jedoch zusätzlich als separate Gruppe gewertet. Bei strahlendem Sonnenschein ist das Wetterbriefing am nächsten Morgen eigentlich nur Formsache. Nichts deutet darauf hin, dass der darauf folgende Tag (22. Juni) aufgrund der Wetterentwicklung ein Totalausfall werden wird. Am frühen Vormittag des 21. Juni gehen die Teilnehmer auf die erste Teilstrecke von Offenburg über Donaueschingen nach Kaufbeuren. Von dort aus fliegen die Gruppen unterschiedliche Strecken und treffen sich erst wieder

zum gemeinsamen Anflug auf den Zielflugplatz Flensburg. Planmäßig fliegen die Teilnehmer die zweite Teilstrecke des Tages und treffen wohlbehalten an ihren Übernachtungsplätzen ein. Die Wettermeldungen aus Norddeutschland verheißen nichts Gutes. An einen Weiterflug und Fortsetzung des Wettbewerbs ist am 22. Juni nicht zu denken. Wilfried Müller tüftelt, organisiert, improvisiert und dirigiert die Gruppen am 23. Juni zu den geplanten Übernachtungsplätzen vom Vortag, von wo aus der Wettbewerb planmäßig nach Flensburg weitergeführt wird. Die letzte Etappe ist ein echter fliegerischer Leckerbissen - bestes Wetter, interessante Navigations- und Orientierungsaufgaben und eine Streckenführung über landschaftlich reizvolle Gebiete. Der Wettbewerb endet mit einem Zielbandüberflug und einer Ziellandung in Flensburg. Gegen Mitternacht stehen die Sieger fest. Den Deutschlandflug 1979 gewinnen **Otto Höfling/Dr. Horst Möller** vom **FSC Aschaffenburg** vor **Häblein/Häblein, AC Ansbach** und **Barnsteiner/Lettko** von der **LSG Kempten**.

1981

Im 70. Jahr seines Bestehens wird der **Deutschlandflug 1981** vom 24. bis 27. Juni ausgetragen. 134 Flugzeuge nehmen in diesem Jahr teil. Startflugplatz ist Braunschweig. Die rund 1.400 km lange Wettbewerbsstrecke führt von den Sammelpunkten Rinteln und Hörter-Holzminden über Braunschweig zu den Nordseeinseln Borkum, Juist und Norderney. Von dort aus geht es über Diepholz, eine Reihe von Zwischenlandeplätzen im Westfälischen nach Korbach und Aschaffenburg. Die letzte Etappe führt über verschiedene Zwischenlandeplätze in Süddeutschland nach Freiburg. Ab Schwäbisch-Hall fliegen noch sieben Oldtimer mit, darunter der letzte noch fliegende „Zaunkönig“. Mit 1.536 Punkten gewinnt **Otto Höfling** zum zweiten Mal in Folge den Deutschlandflug, diesmal mit Copilot **Michael Amtmann**. Mit nur einem Punkt Abstand folgen **Kurt Kabelitz** und **Uwe Reszka**. Den dritten Platz belegt die Besatzung **Gozdowski/Goebel** mit 1.526 Punkten.

1983

Der **Deutschlandflug 1983** führt von Straubing nach Osnabrück-Atterheide und findet 29. Juni bis 2. Juli statt. Wie schon in den Jahren zuvor sammeln sich die Teilnehmer auf vorher festgelegten Flugplätzen, in diesem Jahr Nörtlingen und Donauwörth, um von dort bereits unter Wettbewerbsbedingungen nach Straubing zu fliegen. Der zweite Wertungstag im süddeutschen Raum kann problemlos absolviert werden. Der dritte Wertungstag, für den der Weiterflug in den norddeutschen Raum geplant ist, muss allerdings aus Wettergründen neutralisiert werden. Am 2. Juli, dem vierten Wettbewerbstag, ist der Weg nach Norden endlich frei. Von Arnsberg und Dortmund aus starten die Teilnehmer zur letzten Etappe nach Osnabrück. Mit nur drei Punkten Vorsprung heißen die Gesamtsieger und somit die Gewinner des „Burda-Preises der Lüfte“ **Gert-Hinrich Tebbenhoff** und **Klaus Haug** vom **Aero-Club Osnabrück**. Platz 2 belegen **Roland Husemann/Sturmi Westerbarkey** - wiederum mit drei Punkten Abstand - vor der besten Damenbesatzung im Teilnehmerfeld **Christine Vad/Dr. Heidrun Rothenbach**.

1985

Vom 28. bis 31. August wird der **Deutschlandflug 1985** ausgetragen. Vom Startflugplatz Wilhelmshaven führt die Wettbewerbsstrecke zunächst zu den Nordseeinseln, von dort nach Damme und weiter zu den Übernachtungsplätzen Dortmund, Werdohl, Meschede und Marl. Der zweite Wettbewerbstag führt die Teilnehmer nach Osten über Fritzlar und Alsfeld nach Aschaffenburg. Nach der Mittagspause geht es weiter über Bad Dürkheim und Lachen-Speyerdorf zu den

Übernachtungsplätzen Nörtlingen, Donauwörth, Neuburg-Egweil und Ansbach. Am 31. August, dem letzten Wertungstag, fliegen die Teilnehmer über Augsburg, Mindelheim und Leutkirch zum Zielflugplatz Kempten. Mit 3.379 von 3.460 möglichen Punkten gewinnen **Christiane Collin** und **Axel Maurer** vom **Aero Club Reichelsheim** den diesjährigen Wettbewerb. Sie sind die jüngste Siegerbesatzung, die es je bei einem Deutschlandflug gab. Die Zweitplatzierten sind **Edith Neuer** und **Gunter Nieschler**, gefolgt von **Dr. Reinhold Schmülling/Roland Junger**, die wie Neuer/Nieschler für die **Freunde der Motorflugschule des BWLV** fliegen.

1987

Keine Wertung beim **Deutschlandflug 1987!** Das hat es in der Geschichte dieses Traditionswettbewerbs noch nie gegeben. Vom 2. bis 5. September eilt das schlechte Wetter den 128 Wettbewerbsflugzeugen, darunter erstmalig auch zwei Motorsegler, auf ihrem Weg von Bayreuth nach Lübeck geradezu voraus. Das Wetter ist immer gerade so gut, dass die Übernachtungsplätze erreicht werden können. Auf der letzten Etappe ist dann endgültig Schluss. Die Teilnehmer werden mit Bussen zur Abschlussveranstaltung nach Lübeck-Travemünde gefahren.

1989

Trotz des Jahrhundertsommers haben die Teilnehmer am **Deutschlandflug 1989** wieder mit dem Wetter zu kämpfen. Dennoch kann der Wettbewerb, der vom 30. August bis 2. September stattfindet, erfolgreich durchgeführt werden. Wilfried Müller hat nach vielen Jahren die Leitung des Deutschlandfluges an Dieter Stephan abgegeben. Die diesjährige Veranstaltung ist der erste Wettbewerb unter seiner Regie, der auch gleich verschiedene Neuerungen aufweist: Bestimmung der Wettbewerbsgeschwindigkeit durch die Piloten schon bei der Anmeldung zum Deutschlandflug, Fliegen mit selbst errechneter Ground Speed, unbekannte Zeitkontrollen auf der Strecke, Verzicht auf Einteilung in Gruppen und Einführung der sogenannten Einsteigerklasse. Die Wettbewerbsstrecke führt von Marl über Worms, Aalen und Leutkirch nach Straubing und von dort weiter im Zickzackkurs quer durch die Bundesrepublik zum Zielflugplatz Coburg. Wie schon die Jahre zuvor, macht das Wetter den Teilnehmern mal wieder einen Strich durch die Rechnung. Nur 35 von den 93 Wettbewerbsflugzeugen erreichen am 30. August Marl. Da sich das Wetter am nächsten Tag ab Mittag bessern soll, verzichtet man auf die Ziellandung mit Durchstarten in Pferdsfeld zugunsten eines freien Anfluges auf die vorgesehenen Zwischenlandeplätze. Das Wetter bessert sich, der Wettbewerb läuft gut und endet mit einer Ziellandung in Aalen. Am nächsten Tag heißt es wieder warten, weil der Fröhdunst sich einfach nicht auflösen will. Die Wettbewerbsleitung beschließt, einen Direktflug von Aalen nach Leutkirch mit Zeitüberflug und Ziellandung auszuschreiben. Von Leutkirch nach Straubing läuft der Wettbewerb planmäßig weiter. Lediglich die Vorbereitungszeit vor dem Start hat man auf Wunsch der Teilnehmer von 30 auf 45 Minuten erhöht. Als die Tageswertung bekannt gegeben wird, ahnt jeder, dass es spannend wird. Die ersten vier Besatzungen liegen extrem dicht beieinander. Da die letzte Etappe nach Coburg in die ADIZ führt und das Wetter mal wieder „durchwachsen“ ist, schickt Dieter Stephan vorsichtshalber Gert-Hinrich Tebbenhoff als „Schnüffler“ voraus. Als sein Okay kommt, geht das ganze Teilnehmerfeld auf Strecke und kommt wohlbehalten in Coburg an. Sieger des Deutschlandfluges 1989 werden **Friedrich Rink** und **Werner Rau** vom **LSC Friedrichshafen** mit nur einem Punkt Vorsprung von **Heinz Nagel (LSV Roßfeld)** und **Hermann Haaga (FDM Hahnweide)**. Nur drei Punkte trennen die Drittplatzierten **Hans Joachim Ahlemann/Dr. Klaus Lucke** vom **Lübecker Verein für Luftfahrt**

von **Willi Eickhoff/Thomas Schaab** vom **LSV Werdohl** auf dem undankbaren vierten Platz. Die Einsteigerwertung gewinnen **Dr. Joachim Ostwald/Dr. Diethard Braun, FSV Unterjesingen**.

1991

Das Teilnehmerfeld des **Deutschlandfluges 1991** ist erfreulich groß, gibt es doch Gründe genug, an der diesjährigen Veranstaltung teilzunehmen: Zum ersten Mal seit mehr als 50 Jahren führt der Kurs wieder über ganz Deutschland. Aber auch 100 Jahre Menschenflug und 80 Jahre Deutschlandflug wollen gewürdigt werden. Sogar das Wetter spielt mit. Die Wettbewerbsstrecke über rund 1.300 Flugkilometer führt von Bielefeld nach Karlsruhe. 140 Flugzeuge sind in der Wettbewerbsklasse gemeldet. Wer es etwas gemütlicher angehen will, hat die neue Touristikgruppe gewählt. Die 45 Flugzeuge dieser Gruppe fliegen gleichfalls vorgegebene Strecken ab, ohne jedoch die in der Wettbewerbsgruppe geforderte Klein-Klein-Orientierung durchführen zu müssen. Am ersten Tag sind die Wettbewerbsaufgaben noch relativ einfach, der Schwierigkeitsgrad wächst von Etappe zu Etappe. Zu den anfänglich bekannten Zeitkontrollen kommen jetzt unbekannte hinzu. Die Zahl der zu identifizierenden Streckenbilder nimmt zu. Trotz schlechter werdenden Wetters treffen alle Teilnehmer in Schönhagen ein, wo sie mit einem riesigen kalten Buffet und Spanferkel vom Grill willkommen geheißen werden. Am nächsten Tag ist der Deutschlandflug wettermäßig aus dem Größten raus. Der Kurs führt im Zickzack über herrliche Landschaften nach Kamenz und weiter zu den Übernachtungsplätzen Hof, Kulmbach und Coburg. Auch am letzten Wertungstag kann der Wettbewerb planmäßig weitergeführt werden. Der Deutschlandflug endet für alle in Karlsruhe-Forchheim. Die Teilnehmer der neuen Touristikgruppe sind voll des Lobes, sind sie doch die einzigen, die die schöne Landschaft, die sie überflogen haben, auch wirklich genießen konnten. Zum zweiten Mal nach 1985 und zum ersten Mal als Ehepaar gewinnen **Christiane und Axel Maurer** vom **FSC Aschaffenburg** den Deutschlandflug. Den zweiten Platz belegen **Reinhard Ruck/Dr. Manfred Meyer, CdF Oldenburg**, vor **Edith Neuer** und **Gunter Nieschler**. Die Einsteigerwertung gewinnen **Hanns-Michael Kissner/Axel Springer** aus **Seligenstadt**. Die Besatzung **Uhl/Spänig** siegt in der Touristikgruppe.

1993

Der **Deutschlandflug 1993** findet vom 5. bis 8. Juni statt. 85 Wettbewerbs- und 28 Touristikflugzeuge nehmen an der Veranstaltung teil. Startflugplatz ist Breitscheid, Zielflugplatz Aschaffenburg. Die erste Teilstrecke geht von Breitscheid nach Höxter-Holzminden. Beide Teilstrecken des zweiten Tages, Höxter-Lüchow und Lüchow-Strausberg fallen dem Wetter zum Opfer. Der dritte Wertungstag beginnt mit einem freien Anflug auf Halle-Oppin, wo der Wettbewerb wieder aufgenommen wird. Die Wettbewerbsgruppe fliegt nach Fritzlar und Allendorf, die Touristikgruppe macht sich nach Bayreuth auf dem Weg. Am nächsten Tag führt die letzte Teilstrecke zum Zielflugplatz Aschaffenburg. Den Deutschlandflug 1993 gewinnen **Helmut Felderhoff** und **Rolf Heyne, DASA-MBB SG Augsburg**, vor **Christiane und Axel Maurer** vom **FSC Aschaffenburg** und **Reinhard Ruck/Dr. Manfred Meyer, CdF Oldenburg**. Die Sieger in der Einsteigerklasse heißen **Helmut Hopper** und **Alois Bauer**.

1995

Beim **Deutschlandflug 1995** vom 7. bis 10. Juni 1995 gehen 85 Wettbewerbsflugzeuge und 25 Touristikflugzeuge an den Start. Erstmals in der

Geschichte des Deutschlandfluges nimmt auch ein UL, ein Rans S-6 Coyote II, teil. Der DAeC will damit der immer größer werdenden Luftsportsparte Ultraleichtflugzeuge Rechnung tragen und den diesjährigen Wettbewerb als Testplattform für die zukünftige Zulassung von ULs zum Deutschlandflug nutzen. Startflugplatz ist Schönhagen. Der Kurs verläuft am ersten Wertungstag Richtung Dessau, am Luftraum E von Leipzig/Halle vorbei nach Jena und von dort weiter nach Mainbullau bzw. Würzburg. Für den zweiten Tag ist ein Streckenverlauf über Darmstadt, Bad Kreuznach, den Rhein hinauf nach Aachen geplant. Der Kurs wird bei bestem Hammerwetter absolviert, doch die Schlechtwetterfront aus Westen zieht schneller herein als erwartet. Die Wettbewerbsleitung beschließt, die zweite Teilstrecke des Tages zu neutralisieren. Die Teilnehmer fliegen in freiem Anflug die Übernachtungsplätze Nordhorn, Münster/Telgte und Osnabrück an. Am 10. Juni, dem letzten Wertungstag, wird das Wetter langsam besser. Der Start zur letzten Etappe nach Wilhelmshaven erfolgt um 14.30 Uhr. Das Endergebnis ist völlig offen, denn nach einer neuen Regelung kann das schlechteste Teilstreckenergebnis gestrichen werden. Erstmals in ihrer langen Wettbewerbskarriere gewinnen **Edith Neuer** und **Gunter Nieschler, FMS Kirchheim/Teck**, den Deutschlandflug. Platz 2 belegen **Roland Husemann/Florian Kappler, LSV Bielefeld Gütersloh**, vor **Dr. Friedhelm Siebert/Uwe Siebert** vom **Kurhessischen Verein für Luftfahrt Marburg**. Die Einsteigerwertung gewinnen **Arnold Schmutte** und **Ulrich Wermuth** aus **Damme**. Das „Test-UL“ mit der Besatzung Heinz Andorfer/Ralf Strackbein, das nur inoffiziell gewertet wird, hätte bei offizieller Wertung den 27. Platz in der Gesamtwertung und den 4. Platz in der Einsteigerwertung belegt! Einer Zulassung von Ultraleichtflugzeugen bei zukünftigen Deutschlandflügen steht nichts mehr im Weg. **Hans-Dieter Bonsmann** und **Anton Beidl** heißen die Sieger der Touristikgruppe.

1997

Die Fachpresse wird später den **Deutschlandflug 1997** als eine „Rallye wie aus dem Bilderbuch“ bezeichnen. Bestes Wetter, anspruchsvolle Aufgaben, hervorragende Organisation und viel Spaß erwarten die Besatzungen der 72 Wettbewerbs- und 23 Touristikflugzeuge an den vier Deutschlandflugtagen vom 4. bis 7. Juni. Die Wettbewerbsklasse fliegt insgesamt eine Strecke von 1.240 Kilometern von Strausberg über Stendal, Laucha, Speichersdorf und Giebelstadt nach Bad Gandersheim. Für die Touristikgruppe ist ein Flug von Strausberg über Kamenz, Eisenach, Weiden und Giebelstadt nach Bad Gandersheim vorgesehen. Das Protokoll vermerkt: Keine besonderen Vorkommnisse. Die Abschlussveranstaltung und Siegerehrung findet im Kurhaus von Bad Gandersheim statt. **Edith Neuer** und **Gunter Nieschler, FMS Kirchheim/Teck**, gewinnen zum zweiten Mal in Folge den Deutschlandflug. Darüber hinaus wird Edith Neuer noch eine besondere Ehrung zuteil. Für ihre ununterbrochene Teilnahme an Deutschlandflügen seit 1957 verleiht ihr DAeC-Präsident Wolfgang Weinreich die Ehrennadel in Gold. **Arnold Grubek** und **Dörthe Schweiger, DFS-FC Offenbach**, werden Zweite vor **Helmut Bäder/Gerhard Spreng, FMS Kirchheim/Teck**, auf dem dritten Platz. Bei den Einsteigern siegt die **aerokurier**-Besatzung **Christopher Hess/Heiko Müller**.

1999

Der **Deutschlandflug 1999** findet vom 1. bis 3. Juli statt. Schon am 30. Juni beim Anflug auf den Startflugplatz Osnabrück-Atterheide macht das Wetter den Teilnehmern, 77 Wettbewerbsflugzeuge, 21 Touristikflugzeuge, das Leben schwer.

Die Tiefausläufer auf der Wettbewerbsstrecke von Osnabrück nach Stadtlohn machen die ohnehin schon anspruchsvollen Navigationsaufgaben nicht unbedingt leichter. Im weiteren Verlauf führt die Wettbewerbsstrecke nach Paderborn-Haxterberg, Eisennach, Ailertchen und Zweibrücken, wo der Deutschlandflug endet. Die Touristikgruppe fliegt die Strecke Osnabrück - Dinslaken - Paderborn-Haxterberg - Schameder - Bad Sobernheim - Zweibrücken. Nach Platz 2 im Vorjahr gewinnen **Arnold und Dörthe Grubek, DFS-FC Offenbach**, den Deutschlandflug 1999. **Helmut Bäder** und **Arnulf Spreng, FMS Kirchheim/Teck**, belegen den zweiten Platz. Dritter wird die Besatzung **Peter Denzler/Gunter Nieschler** aus **Wehrheim**. In der Wettbewerbs-Einsteigerklasse siegen **Jochen Klein/Rolf Uchtmann**. Die Dreierbesatzung **Rainer Ahrens/Dieter Sieg/Hans Thomas Hansen** gewinnt den 1. Preis in der Touristikgruppe.

2001

90 Jahre ist der Traditionsflug mittlerweile schon alt, als der **Deutschlandflug 2001** am 7. Juni in Eisenach-Kindel gestartet wird. Die erste Etappe im Jubiläumsjahr führt die 61 Wettbewerbsflugzeuge nach Haßfurt, 32 von 37 Touristikflugzeugen fliegen nach Kulmbach. Die fehlenden fünf Flugzeuge stoßen in Kulmbach dazu - 5 Yak-18T vom Moskauer Aeroclub „AIST“ (zu deutsch „Storch“), die auf ihrem Flug von Moskau über Lettland, Estland, Finnland und Schweden in Strausberg hängen geblieben sind. Nun komplett fliegt die Touristikgruppe nach Mühldorf am Inn und am nächsten Tag, dem 8. Juni, weiter nach Wiener Neustadt, wo anlässlich der 100-Jahr-Feier des österreichischen Aero Clubs der Deutschlandflug endet. Die Wettbewerbsgruppe wird einen Tag später erwartet. Doch es kommt alles anders. Über Rothenburg und Landshut fliegt die Wettbewerbsgruppe am 8. Juni ebenfalls nach Mühldorf. Eine stationär gewordene Front mit starken Regengüssen macht einen Weiterflug nach Wiener Neustadt unmöglich. Während die Touristikgruppe an den gesellschaftlichen Veranstaltungen des ÖAeC teilnehmen kann, erfolgt die Siegerehrung bei strömendem Regen in Mühldorf. **Helmut Bäder** und **Arnulf Spreng, FMS Kirchheim/Teck**, gewinnen ihren ersten Deutschlandflug. Auf Platz 2 folgen **Andreas Marko/Rudolf Rieger, Deutscher Präzisionsflug-Verein**, vor **Peter Denzler** und **Gunter Nieschler**, die für den **BWLV Hahnweide** fliegen. Die Einsteigerwertung gewinnt die Damenbesatzung **Corinna Offenbach/Tabata Tietke, SGS Pohlheim**. **Günther Budde** und **Wolfgang Peters** heißen die Sieger der Touristikgruppe.

2003

Kräftig durchgeblasen werden die Teilnehmer am **Deutschlandflug 2003**, der vom 19. bis 21. Juni stattfindet. Während des ganzen Wettbewerbes, der die 77 Flugzeuge der Wettbewerbsgruppe von Hildesheim über Westerstede nach Husum, über Purksdorf nach Barth und schließlich über Strausberg nach Berlin-Tempelhof führt, herrschen starke Winde mit Geschwindigkeiten von 25 Knoten und mehr. Gleiches gilt für die 47 Flugzeuge der Touristikgruppe, die nun Touringgruppe heißt und von Hildesheim über Lüneburg nach Heide-Büsum, über Kyritz nach Güttnin und über Eggersdorf nach Tempelhof fliegt. Wettbewerbsleiter Heinrich Linkogel erntet für seine exzellente Streckenführung von allen Teilnehmern uneingeschränktes Lob. Die Landung der Wettbewerbsgruppe auf der rosengesäumten Piste in Westerstede, die herrlichen Etappen entlang der stürmischen Nord- und Ostseeküste, der einzigartige Anflug auf Tempelhof wird allen unvergessen bleiben. Wetterbedingt wird die Strecke Purkshof-Barth neutralisiert, gleiches gilt für die Ziellandung in

Strausberg. Der Deutschlandflug 2003 steht unter dem Motto „100 Jahre Motorflug“. Dieses Jubiläum findet Würdigung in der Wahl des geschichtsträchtigen Flughafens Tempelhof als Zielflugplatz. Abschlussveranstaltung und Siegerehrung finden in Berlin-Adlershof auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes Johannisthal statt, wo zu Beginn des 20. Jahrhunderts Deutschlands erste Motorflugzeuge starteten und die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) 1912 ihren Sitz nahm.

Der Deutschlandflug 2003 wird erstmals konsequent nach der Wettbewerbsordnung für Navigationsflug des DAeC durchgeführt. Die 1995 eingeführte „Streichwertung“, bei der das schlechteste Teilstreckenergebnis gestrichen werden kann, kommt nicht mehr zur Anwendung. Sieger des Deutschlandfluges 2003 werden - wie schon zwei Jahre zuvor - **Helmut Bäder** und **Arnulf Spreng**, **FMS Kirchheim/Teck**. Platz 2 belegen **Ralf-Rainer Schmalstieg/Fred Pierskalla**, **Hodenhagen**, vor **Hans Joachim Ahlemann/Winfried Heller** aus **Husum**. Sieger in der Einsteigerwertung werden **Marcus** und **Astrid Ciesielski** aus **Ratingen**. Die Besatzung **Steffen Müller/Werner Olsen** siegt in der Touringgruppe.

2005

Mit einem freundlichen „Herzlich Willkommen zum Deutschlandflug in Celle-Arloh“ werden die Teilnehmer bei ihrer Ankunft über Funk begrüßt. Herzlichkeit, sportliche Fairness, spontane Hilfsbereitschaft und viel Engagement seitens der ausrichtenden Vereine werden in erheblichem Maße zum Gelingen der Veranstaltung beitragen. Der **Deutschlandflug 2005**, der vom 16. bis 18. Juni stattfindet, führt die Wettbewerbsgruppe, die in diesem Jahr erstmals Logger zur Streckenaufzeichnung und -auswertung einsetzt, von Celle über Osnabrück, Leverkusen, Höxter und Dessau nach Rudolstadt, während die Touringgruppe unter der bewährten Leitung von Wolfgang Drexel die Strecke Celle-Lüneburg-Stendal-Rothenburg/Görlitz-Eisenhüttenstadt-Rudolstadt fliegt.

Exzellenter Service schon gleich bei der Ankunft. Nach dem Abstellen eilen nette Menschen herbei und waschen die geparkten Flugzeuge! Ein Teilnehmer stellt nach der Landung fest, dass er sämtliche Papiere in Gera vergessen hat. Sofort erklärt sich ein Vereinsmitglied bereit, ihn mit einem schnellen Flieger nach Gera und zurück zu fliegen. Für diese spontane Hilfsaktion wird Herr Dr. Dr. Hans-Jürgen Bornemann von der Flugsportvereinigung Celle dann später der Fairness-Preis des DAeC verliehen. Am Abend eröffnet DAeC-Präsident Gerhard Allerdissen offiziell den Deutschlandflug 2005.

Am 16. Juni trennen sich die Wege der 49 Wettbewerbs- und 34 Touringflugzeuge. Die Wettbewerbsgruppe fliegt über Osnabrück nach Leverkusen, die Touringgruppe über Lüneburg nach Stendal. Während die Wettbewerber das ganz normale Programm mit Zeitüberflügen, Checkpunkt- und Streckenbildern und Ziellandung absolvieren, brütet die Touringgruppe über den kniffligen Fragen des Deutschlandflug-Quiz. Mit Sektempfang im Rathaus, Stadtbesichtigung und gemütlichem Beisammensein am Flugplatz klingt für die Touringgruppe der Tag in Stendal aus. Währenddessen sitzen die Wettbewerber in Leverkusen am Flugplatz gemütlich auf der Terrasse und lassen sich von Zauberkünstler Wilfried Feiler unterhalten.

Am nächsten Morgen bestätigt sich, was die meisten schon wissen: Aus Wettergründen ist an einen Wettbewerbsflug nach Höxter nicht zu denken. Startverschiebung um zwei Stunden - Zeit für die nächste Hilfsaktion. Teilnehmer Jochen Ahlemann repariert mal eben den defekten Generator eines anderen

Teilnehmerflugzeuges, das sonst nicht hätte weiterfliegen können. Das Wetter hat sich zwar zwischenzeitlich gebessert, doch die Entscheidung von Wettbewerbsleiter Fred Pierskalla ist richtig: Freier Anflug auf Höxter. Dort wird der Wettbewerb wieder aufgenommen und es geht weiter nach Dessau, wo viele Flugbegeisterte die Ankunft erwarten. Die Abendveranstaltung im Junkers-Museum ist für alle ein Erlebnis.

Mehr Glück mit dem Wetter hat die Touringgruppe, die an diesem Tag ihre Strecke von Stendal nach Rothenburg-Görlitz und Eisenhüttenstadt planmäßig fliegen kann. In Rothenburg-Görlitz besucht die Gruppe das Luftfahrtmuseum und fliegt dann weiter nach Eisenhüttenstadt. Auch hier „großer Bahnhof“ für die Deutschlandflieger. Anschließend stehen eine Stadtrundfahrt und der Besuch des Klosters Neuzelle mit seiner prunkvollen Kirche auf dem Programm.

Samstag, 18. Juni: Beide Gruppen fliegen auf unterschiedlichen Routen nach Rudolstadt, dem Ziel des diesjährigen Deutschlandfluges. Wie schon an den Tagen zuvor, ist die Streckenführung von ausgesuchter Schönheit. Um nicht in die Landephase der Wettbewerbsgruppe zu geraten, verschiebt die Touringgruppe den Start und nutzt die Zeit für eine Besichtigung der Stadt Frankfurt/Oder.

Riesentrubel in Rudolstadt. Die Deutschlandflieger sind ein Programmpunkt des hier stattfindenden Flugplatzfestes. Am Abend bei der Siegerehrung warten beide Gruppen mit einer kleinen Sensation auf. In der Touringgruppe haben die Besatzungen **Günther Budde/Wolfgang Peters (Bothe)** und **Thomas Tschuschke/Evelyn Zuro (Rudolstadt)** die gleiche Punktzahl erreicht und belegen gemeinsam den ersten Platz. In der Wettbewerbsgruppe ahnt man inzwischen, dass es vorn sehr eng werden kann. Doch dann ist die Sensation perfekt: Zum ersten Mal in der Geschichte des Deutschlandfluges gewinnt mit **Corinna Fuchs** und **Tabata Tiedtke (LSC Babenhausen)** eine reine Damenbesatzung! Platz 2 belegen die dreifachen Deutschen Meister **Andreas Marko/Rudolf Rieger (Deutscher Präzisionsflug-Verein)** vor den ebenfalls dreifachen und amtierenden Deutschen Meistern **Helmut Bäder** und **Gerhard Spreng (FMS Kirchheim/Teck)**. Sieger der diesjährigen Einsteigerwertung werden **Ingo Weise** und **Timo Wolf (Flugsportvereinigung Celle)**.

2007

Weniger Wettbewerbsstress und die Möglichkeit, nicht nur die Flugplätze, sondern auch die zugehörigen Städte der einzelnen Etappenziele kennenzulernen - diesen Wunsch hatten viele Teilnehmer der Wettbewerbsgruppe am Ende des Deutschlandfluges 2005 geäußert. „Sicht Null - Piloten machen Stadtrundfahrt“ titelte eine Magdeburger Tageszeitung, was zeigt, dass Petrus offensichtlich alles daran setzte, diesen Wunsch beim **Deutschlandflug 2007** (21. - 23. Juni) zu erfüllen.

Noch ist das Wetter schön, als am 20. Juni die insgesamt 95 Teilnehmerflugzeuge in Magdeburg eintreffen. Die gemeinsame Schifffahrt auf der Elbe findet noch bei herrlichstem Sonnenschein statt, doch bei der Eröffnungsveranstaltung gießt es bereits in Strömen.

Am Donnerstag, 21. Juni, gibt der Leiter der Touringgruppe, Wolfgang Drexel, schon recht früh bekannt, dass der geplante Flug nach Weiden mit Zwischenlandung in Großenhain nicht stattfindet. Die Wettbewerbsgruppe hofft währenddessen noch auf wenigstens einen Wertungsflug. Das Briefing wird verschoben, eine Stadtrundfahrt organisiert und am späten Nachmittag der Abflug zum Zwischenlandeplatz Alkersleben von Wettbewerbsleiter Fred Pierskalla freigegeben. An einen Wertungsflug oder gar Weiterflug nach Haßfurt ist zu diesem Zeitpunkt nicht mehr zu

denken. Am Ende sitzen zwei Drittel der Wettbewerbsgruppe in Magdeburg, der Rest verteilt sich auf die Flugplätze rund um Alkersleben.

Freitag, 22. Juni - ein weiterer Beweis für den Unterschied zwischen Theorie und Praxis. Für die Touringflieger hätte für heute ein Flug von Weiden nach Speyer auf dem Plan gestanden. Da sie aber nicht in Weiden sind, fliegen sie stattdessen Magdeburg-Speyer. Schwieriger hingegen wird es für die Wettbewerbsgruppe, die ja erst einmal wieder zusammenfinden muss. Man trifft sich in Alkersleben, immer noch in der Hoffnung, eine Wertungsstrecke zu fliegen. Theoretisch ist das zwar möglich, aber aus Wettergründen nicht durchführbar. Also auf ein Neues - freier Abflug nach Bad Dürkheim. Der Kurs führt auch an Speyer vorbei, wo die Flugzeuge der Touringgruppe wohlbehalten auf dem Flugplatz stehen. Für die Teilnehmer steht dort der Besuch des Technikmuseums auf dem Programm, wo auch die Abendveranstaltung stattfinden wird.

Und was macht die Wettbewerbsgruppe in Bad Dürkheim? Natürlich eine Stadtbesichtigung. Das Wetter hat sich übrigens auch zusehends gebessert und die Abendveranstaltung entschädigt die Teilnehmer aufs beste für entgangenen Wettbewerbsstress.

Samstag, 23. Juni - der dritte und letzte Deutschlandflug-Tag. Sollte sich etwa wiederholen, was vor genau zwanzig Jahren, geschah? Damals hieß es: Keine Wertung beim Deutschlandflug 1987!

Doch es wird ein Wertungstag! Während die Wettbewerbsgruppe noch ein bisschen im schönen Bad Dürkheim verweilt, startet die Touringgruppe bereits in Speyer, um nicht gleichzeitig mit den Wettbewerbsfliegern in Freiburg anzukommen. Die etwas „abgespeckte“ Wettbewerbsstrecke führt über acht Checkpunkte zur Ziellandung nach Bremgarten und anschließend weiter nach Freiburg.

Allen Wetterwidrigkeiten zum Trotz werden am Abend jede Menge Pokale überreicht. Platz 1 in der Touringgruppe belegen **Carsten und Astrid Braun (FVC Celle)** vor **Steffen Müller/Werner Ohlsen** und **Reinhard Tampe/Wolfgang Ballerstedt (Kirchheim/Teck)**. **Karl Peterlini und Christiane Frühe (HFC Frankfurt)** heißen die Sieger der Einsteigerklasse Wettbewerb. Ihnen folgen **Rainer Heidrich/Manfred Müller (FG Plettenberg-Herscheid)** und **Henried Kanheißner/Hagen Thate** auf den Plätzen 2 und 3. Den 1. Platz in der Wettbewerbsgruppe belegen **Klaus und Renate Heege (AC Baden-Baden)** vor **Marcus und Astrid Ciesielski (LSG Breitscheid)** und **Helmut Bäder/Gerhard Spreng (FMS Kirchheim/Teck)**.

2009

„Ein verregneter Auftakt in Paderborn. Ein stürmisches Intermezzo zwischen Aschaffenburg und Bad Gandersheim. Und schließlich ein grandioser Abschluss in Bremen.“ So beginnt die Berichterstattung im „aerokurier“ über den Deutschlandflug 2009, der vom 10. bis 13. Juni stattfindet. Rund 70 Besatzungen sind gemeldet und fliegen im Laufe des 10. Juni auf den beiden Startflugplätzen Paderborn-Haxterberg (Wettbewerbsgruppe) und Paderborn-Lippstadt (Touringgruppe) ein. Das Wetter ist strahlend schön, doch Ausrichter und Teilnehmer wissen, dass es nicht so bleibt. Und es kommt, wie es kommen muss - am nächsten Morgen Starkregen und Sturm, an einen Start ist nicht zu denken. Stattdessen vollbringen die ortsansässigen Organisatoren eine logistische Meisterleistung: Die Beschaffung von Übernachtungsmöglichkeiten für eine weitere Nacht für den gesamten Deutschlandflug-Tross - also etwa 160 Leute!

Am Freitag, 12. Juni, beginnt dann nun endlich der Deutschlandflug 2009. Die geplanten Zwischenlandeplätze Breitscheid (Wettbewerb) und Idar-Oberstein

(Touring) werden gestrichen und beide Gruppen fliegen direkt nach Aschaffenburg bzw. Gelnhausen. Während die Wettbewerbsgruppe ihre erste „scharfe“ Strecke absolviert und mit einer Ziellandung in Bad Gandersheim abschließt, fliegt die Touringgruppe nach Bonn-Hangelar und feiert dort zünftig den 100. Geburtstag des Verkehrslandeplatzes.

Samstagmorgen in Bad Gandersheim und Hangelar: Beide Gruppen machen sich auf den Weg nach Bremen. Auch dieser Flughafen feiert seinen 100. Geburtstag und freut sich auf die Ankunft der Deutschlandflieger. Ziellandung auf einem Verkehrsflughafen? In Bremen kein Problem. Ein schönes Beispiel dafür, dass sich „Groß“ und „Klein“ hervorragend vertragen, wenn die Koordination stimmt.

Im historischen Bremer Ratskeller findet die Abschlussveranstaltung und Siegerehrung statt. Stehende Ovationen für Wettbewerbsleiter Fred Pierskalla und das gesamte Ausrichterteam. Sieger in der Touringgruppe werden **Horst Müller/FrankEichberger/Thomas Möller (PC Berliner Bären)** vor **Dr. Bernd Günther/Wolfgang Berger** und **Ernst-Detlev Ohlig/Volker Macholdt (beide Flugsportclub Suhl)** auf den Plätzen 2 und 3. **Robert und Carla Deppe (LSV Breitscheid)** gewinnen die Einsteigerklasse Wettbewerb. Auf den Plätzen 2 und 3 folgen **Jürgen Schulze und Olaf Stenzel** vom **Bremer Verein für Luftfahrt** und **Sandro Wagner/Josef Kobold (LSC Ikarus Schleißheim)**. Die Siegerehrung in der Wettbewerbsgruppe bringt eine kleine Besonderheit zutage: Genau zehn Jahre nach ihrem ersten Sieg bei Deutschlandflug gewinnen **Arnold und Dörthe Grubeck (HFC Frankfurt)** erneut diesen Traditionswettbewerb. **Helmut Bäder und Gerhard Spreng (FMS Kirchheim/Teck)** belegen Platz 2 vor **Werner und Stefan Lindner (HFC Frankfurt)** auf dem dritten Platz.

Quellennachweis:

- Sachsenberg, Wilhelm „EINST UND JETZT - Die Geschichte des Deutschlandfluges“ 1971, veröffentlicht in der Ausschreibung zum Deutschlandflug 1971 anlässlich des Jubiläums „60 Jahre Deutschlandflug - 1911 bis 1971“
- Amtmann, Michael „Deutschlandflug 2003 - Das Ereignis des Jahres für Motorflieger“, 2003, veröffentlicht anlässlich des Deutschlandfluges 2003
- Deutscher Aero Club, Juni 1958, 2. Jahrgang, Heft 6, S. 2-4
- Deutscher Aero Club, November 1961, 5. Jahrgang, Heft 11, S. 994-998
- deutscher aerokurier, August 1963, 7. Jahrgang, Heft 8, S. 296-305
- deutscher aerokurier, August 1965, 9. Jahrgang, Heft 8, S. 442-447
- deutscher aerokurier, August 1967, 11. Jahrgang, Heft 8, S. 422-428
- deutscher aerokurier, August 1969, 13. Jahrgang, Heft 8, S. 504-509
- deutscher aerokurier, November 1971, 15. Jahrgang, Heft 11, S. 748-752
- deutscher aerokurier, August 1973, 17. Jahrgang, Heft 8, S. 567-569
- deutscher aerokurier, August 1975, 19. Jahrgang, Heft 8, S. 579-582
- aerokurier, Juli 1977, 21. Jahrgang, Heft 7, S. 640
- aerokurier, August 1977, 21. Jahrgang, Heft 8, S. 738-741
- aerokurier, Juli 1979, 23. Jahrgang, Heft 7, S. 830 -831, 865-866
- aerokurier, Juli 1981, 25. Jahrgang, Heft 7, S. 842 -843
- aerokurier, August 1983, 27. Jahrgang, Heft 8, S. 894-896
- aerokurier, Oktober 1985, 29. Jahrgang, Heft 10, S. 1082-1085
- aerokurier, Oktober 1987, 31. Jahrgang, Heft 10, S. 1180-1183
- aerokurier, September 1989, 33. Jahrgang, Heft 9, S. 36-40
- aerokurier, Oktober 1991, 35. Jahrgang, Heft 10, S. 56-63
- aerokurier, September 1993, 37. Jahrgang, Heft 9, S. 30-33
- aerokurier, August 1995, 39. Jahrgang, Heft 8, S. 118-121
- der adler, August 1995, Heft 8, S. 328-329
- aerokurier, Juli 1997, 41. Jahrgang, Heft 7, S. 16-17

- der adler, August 1997, Heft 8, S. 333-334
- der adler, September 1999, Heft 9, S. 419
- aerokurier, August 2001, 45. Jahrgang, Heft 8, S. 6-13
- aerokurier, August 2003, 47. Jahrgang, Heft 8, S. 26-27
- der adler, August 2003, Heft 8, S. 344-346
- aerokurier, August 2009, 55. Jahrgang, Heft 8, S. 6-12

Stand: 24.09.2010/rh