DEUTSCHER AERO CLUB

2/2026 Fakten & Infos des Deutschen Aero Clubs

Es liegt auch an uns!

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,
jetzt, wo ich diese Zeilen an Sie und Euch richte, hat die Sonne ihren Jahrestiefststand noch nicht ganz erreicht. Bis sie von Ihnen und Euch gelesen werden, nähert sie sich aber schon wieder dem Äquator. Die Tage werden länger, die Winterarbeit ist gemacht, und damit nehmen nicht nur die Lust, sondern auch die Gelegenheiten zu fliegen wieder zu.

Wie in jedem Jahr richte ich daher meinen Appell an Sie und Euch, dem naturgemäß reduzierten Übungsstand nach der Winterpause gerade jetzt besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Wer es noch nicht getan hat, sollte spätestens jetzt sein theoretisches Wissen auffrischen und den eigenen Übungsstand kritisch und ehrlich einschätzen. Diese Selbsteinschätzung ist ein zentrales Element der „Human Factors"-Theorie – denn machen wir uns nichts vor: Wir Pilotinnen und Piloten sind im Luftsport nach wie vor die häufigste Unfallursache. Mangelnde Übung und eingerostete Fertigkeiten haben schon zu vielen kritischen Situationen geführt, aus denen manche gerade noch entkommen sind, andere jedoch nicht. Die Technik hat in den vergangenen Jahren enorme Fortschritte gemacht; wir Menschen müssen hier unbedingt Schritt halten.

Denn trotz elektronischer Karten und anderer Navigationshilfen kommt es immer noch zu Luftraumverletzungen. Und das hat nicht nur für den oder die Einzelne(n) Konsequenzen, sondern für uns alle. Zwischen den Zeilen liest und hört man neuerdings, dass die Luftraumstruktur wohl zu komplex und eben das der Grund für etliche Verstöße sei. Denen, die das äußern, schwebt aber bestimmt nicht vor, den gesamten Luftraum unter FL 100 zu Luftraum G zu machen. Mit wieder deutlich steigendem Airlinerverkehr und zunehmenden militärischen Aktivitäten wird es gerade deutlich enger im unteren Luftraum, und damit steigt der Druck auf den Luftsport. Hier können wir unsere Stimme nur erheben, wenn wir vorher bewiesen haben, dass wir uns im dreidimensionalen Raum zurechtfinden, und Regeln, ob sie uns passen oder nicht oder ob sie angemessen sind oder auch das nicht, einhalten. Hoffen wir, dass unser Bestreben danach Unterstützung findet, indem es wieder gelingt, vollständige Luftfahrtkarten zu produzieren.

Es gibt viel zu tun. Packen wir es an, damit es in der Flugsaison 2026 weniger Verstöße und Unfälle gibt! Für uns hängt viel daran, dass uns das gelingt. Auch wenn sich das politische Klima für die Luftfahrt in Deutschland insgesamt spürbar aufgehellt hat, gibt es immer noch genug Kräfte, die gerade dem Luftsport seine Existenzberechtigung absprechen. Halten wir gemeinsam dagegen! Voraussetzung dafür, gehört und ernst genommen zu werden, sind aber erst einmal regelkonformes Verhalten und die Vermeidung negativer Schlagzeilen jeder Art.

Mit fliegerherzlichen Grüßen
Ihr und Euer

Claus Cordes

Claus Cordes, DAeC-Präsident

Wie funktioniert die neue Rangliste?

Ab dem 01.03.2026 wird die alte Rangliste durch eine neue Rangliste ersetzt. Nachfolgend bekommst du einen kurzen Überblick über alle geplanten Neuerungen, die dich in der kommenden Saison erwarten.

Hinweis: *Pilotinnen und Piloten, Segelfliegerinnen und Segelflieger werden nachfolgend zusammenfassend als Piloten bzw. Segelflieger bezeichnet.*

Ganz am Ende des Artikels kannst du lesen, was du jetzt noch erledigen musst, um für die kommende Saison vorbereitet zu sein.

Hintergrund

Das Referat Sport der Bundeskommission Segelflug, genauer gesagt der Ausschuss Spitzensport, stellte sich der Herausforderung, das Regelwerk der Rangliste zu aktualisieren. Aus ihrer Mitte heraus, haben mehrere ehrenamtliche Segelflieger an der Verbesserung der Rangliste getüftelt. In Kooperation mit dem Ausschuss Regelwerk entstand so über viele Stunden hinweg eine modernisierte Rangliste, die in der Saison 2026 an den Start gehen soll.

Ziel der Umstellung ist die Schaffung einer internationalen Vergleichbarkeit. Indem die Leistung besser und individueller abgebildet wird, kann eine Wertung auf Augenhöhe mit der IGC-Weltrangliste geschaffen werden, ohne hohe Aufnahmegebühren zu zahlen.

Über verschiedene Qualifikationsmeisterschaften können sich höchstens 40 Prozent der dortigen Teilnehmer für die Deutsche Meisterschaft qualifizieren. Sollten danach noch Startplätze frei sein, werden diese anhand der Rangliste vergeben.

Leider greift die Ehrenamtsmüdigkeit auch im Breitensport Segelflug um sich. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass es immer schwieriger wird, Vereine zu finden, die eine Qualifikationsmeisterschaft ausrichten möchten oder können. Dieser Entwicklung soll vorbeugend mit der Möglichkeit entgegengesteuert werden, sich klassenspezifisch über die Rangliste für eine Deutsche Meisterschaft zu qualifizieren. Dies dient als zusätzliches Backup für Jahre, in denen möglicherweise nicht genügend Ausrichter für Qualifikationsmeisterschaften gefunden werden.

Grundsatz

Es werden verschiedene Ranglisten gebildet: eine Gesamtrangliste und je eine spezifische Klassen-Rangliste in den sechs Wettbewerbsklassen (Club, Standard, 15 m, 18 m, Offene, Dosi). Gesamtwertungszeitraum sind die letzten vier Jahre. Letzter Wertungstag der Saison ist regelmäßig der letzte Tag des Septembers (30.09.) des Saisonjahres. Maximal zwölf Wettbewerbsflüge fließen in die Wertung ein. Bei wie vielen unterschiedlichen Wettbewerben diese Flüge absolviert wurden, spielt keine Rolle. Bereits ab dem ersten Wertungstag zählen die eingereichten Wettbewerbsflüge für die Rangliste. In Bezug hierauf hervorzuheben ist, dass maximal sechs Wettbewerbsflüge aus demselben Wettbewerb in die Wertung eingebracht werden können.

Bei einem zentralen Wettbewerb orientiert sich die maximale Menge der zu vergebenen Ranglistenpunkte an der Kategorie in Kombination mit dem sogenannten Maßstab des Wettbewerbes. Unabhängig von ihrer letztlichen Wettbewerbsplatzierung wird der Maßstab durch die fünf besten Gesamtranglisten-Piloten des Teilnehmerfeldes bestimmt. Zur Berechnung des Maßstabs wird der Mittelwert ihrer Ranglistenpunkte zugrunde gelegt. Welchen prozentualen Anteil der Ranglistenpunkte nun jeder einzelne Pilot aus dem Gesamtteilnehmerfeld erhält, richtet sich nach seiner finalen Platzierung im Wettbewerb.

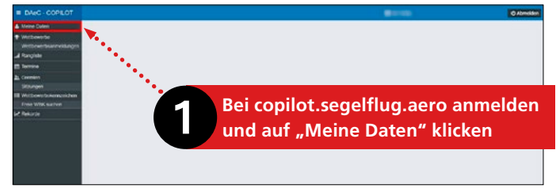
Die zentralen Wettbewerbe werden durch die DMSt als dezentralen Wettbewerb ergänzt. Im Vergleich bringt der dezentrale Wettbewerb zwar deutlich weniger Punkte ein als die Teilnahme an einem zentralen Wettbewerb – im Ergebnis zählt aber jeder einzelne Wertungspunkt bei der Vergabe der besten Ranglistenplätze.

Zentrale / ausländische Wettbewerbe

Durch deine Teilnahme an regionalen oder ausländischen Wettbewerben kannst künftig auch du Punkte für die Rangliste sammeln. Voraussetzung hierfür ist, dass das dem Wettbewerb zugrunde liegende Regelwerk den offiziellen Vorgaben eines zentralen Wettbewerbs entspricht, um faire Verhältnisse bei der Punktevergabe zu erhalten. Die Bewertung von Flügen bei ausländischen Wettbewerben bemisst sich an den Wertungsvorgaben für die IGC-Weltrangliste. Damit die gesammelten Punkte für die Rangliste zählen, gibt es zwei Möglichkeiten: Zum einen kann der Ausrichter eines regionalen Wettbewerbs seinen Wettbewerb beim Bundesverband vorab anmelden, damit die Punkte automatisch in die Rangliste übernommen werden. Sollte dies einmal nicht der Fall sein – in der Regel bei ausländischen Wettbewerben –, dann können die gesammelten Punkte nachträglich in die Rangliste mit aufgenommen werden. Damit dies geschieht, muss der Pilot seine Absicht und alle Informationen zum Wettbewerb und Flug innerhalb von vier Wochen nach dem letzten Wertungstag per E-Mail an segelflug@daec.de übersenden.

Neulinge

Piloten, die bisher noch nicht die Chance hatten, an zentralen Wettbewerben teilzunehmen, können auf die DMSt-Wertung zurückgreifen. Diese bringt zwar nicht so viele Punkte ein wie eine Platzierung bei einem zentralen Wettbewerb. Dennoch sind das zumeist die entscheidenden Pünktchen, die dabei helfen, beim Auffüllen der Wettbewerbsplätze zwischen den Neulingen zu differenzieren.



Klassenwertung

Eine Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft über die Rangliste erfolgt grundsätzlich klassenspezifisch. Anhand der jeweiligen Klassen-Ranglisten wird entschieden, wer sich in der entsprechenden Klasse für die Deutsche Meisterschaft qualifiziert. Klassenspezifische Ergebnisse gelten als Vorerfahrung. Als solche kann die maximale Anzahl an Flügen, sprich: zwölf, eingereicht werden. Falls der Pilot in der jeweiligen Klasse, für die er sich anmelden möchte, keinerlei Vorerfahrung vorweisen kann, sind maximal acht der zwölf eingereichten Flüge wertungsfähig.

Bei manchen Wettbewerben werden Wertungsklassen gebildet, die nach den Regeln der SWO mehrere Flugzeugklassen enthalten. Bei Eingabe der Ergebnisse wird eine der Klassen vorläufig als gesetzt festgelegt. Die Ergebnisse werden sodann gewertet, aber eventuell nicht im beabsichtigten Interesse des Piloten. Erst nachträglich kann ihn der Pilot aktiv der gewünschten Klasse zuordnen. Die persönliche Zuordnung erfolgt über das Portal copilot.

In Vorbereitung auf die kommende Saison wird diese Funktion für alle Piloten am Segelfliegertag sichtbar gemacht. Alle Segelflieger erhalten ab dann die Möglichkeit, bis Ende Februar (28.02.2026) ihre noch offenen Flüge aus den vergangenen vier Jahren zuzuordnen. Wie das funktioniert? Das lest ihr im nachfolgenden Abschnitt.

Zuordnung einer Wettbewerbsklasse für die Klassenranglisten

Wie bereits erwähnt, bietet die neue Deutsche Rangliste Segelflug zusätzlich zu der Gesamtrangliste klassenweise Ranglisten für Club-, Standard-, 15-m-, 18-m-, Offene- und Doppelsitzerklasse. Dafür muss jeder Pilot jedem Wettbewerb eine der sechs Klassen des deutschen Wettbewerbssystems zuordnen. Für WM-, EM-, DM- und Quali-Wettbewerbe geschieht diese Zuordnung global und unveränderbar gemäß der Wettbewerbsklasse. Für andere, „freie“ Wettbewerbe muss die Zuordnung durch den Piloten bis zum nächsten Stichtag (30.09. bzw. 28.02.) erfolgen.

Einmalig im Rahmen der Umstellung muss die Zuordnung für alle Wettbewerbe aus dem Zeitraum vom 01.10.2021 bis 30.09.2025 bis zum 28.02.2026 erfolgen!

Dabei darf nur die Klasse gewählt werden, die im jeweiligen Wettbewerb durch das verwendete Flugzeug definiert wird. Außerdem muss die gewählte Klasse in dem Wettbewerb grundsätzlich zugelassen sein.

Beispiel:

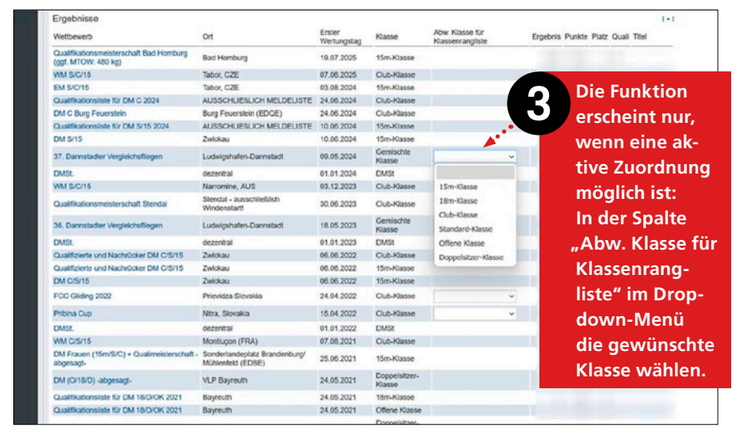
Fliegt Pilot A mit einem Discus 2 beim Pribina Cup in der „15 m Class“, kann er diesem Wettbewerb die Standardklasse oder die 15-m-Klasse zuweisen; Pilot B, der mit einer ASW 27 teilnimmt, kann das Ergebnis nur der 15-m-Klasse zuordnen.

Fliegt ein Pilot C mit einer LS4 beim Pribina Cup in der “Open Class” mit, kann er das Ergebnis jeder Klasse außer der Doppelsitzerklasse zuordnen.

Die Zuordnung ist wie folgt vorzunehmen (siehe Bildschirmfotos anbei):

1. https://copilot.segelflug.aero/ aufrufen und anmelden
2. unter „Meine Daten“ den Reiter „Informationen“ aufrufen
3. runterscrollen bis zu den Ergebnissen aus dem Zeitraum vom 01.10.2021 bis 30.09.2025

Die Funktion erscheint nur, wenn eine aktive Zuordnung möglich ist: In der Spalte „Abw. Klasse für Klassenrangliste“ im Dropdown-Menü die gewünschte Klasse wählen. *Elli Krell*



Noch Fragen? *Deine noch offenen Fragen, dein Feedback zur neuen Rangliste, Verbesserungswünsche, Lob und Kritik nehmen wir gerne per Mail entgegen an* ***segelflug@daec.de***

BUNDESAUSSCHUSS UNTERER LUFTRAUM ■ Militärische Tiefflugebiete

(Re-) Aktivierung von militärischen Tiefflugebieten 250ft GND über Land

Die Bundeswehr hat mitgeteilt, dass die militärischen Tiefflugebiete seit dem 27.11.2025 wieder genutzt werden können.

Die Bundeswehr hat mitgeteilt, dass die vor ca. 15 Jahren ausgesetzten militärischen Tiefflugebiete (LFA 250), mit 250ft GND minimaler Flughöhe für militärische Tiefflüge am Tag, seit dem 27.11.2025 wieder genutzt werden können. Die Reaktivierung dieser Gebiete stellt bei Weitem nicht den Paradigmenwechsel dar, als der sie teils aufgefasst wird. Tiefflüge bis 500ft GND fanden auch bislang schon regelmäßig statt, ohne dabei an diese Gebiete gebunden zu sein. Es gilt jedoch einige Punkte zu beachten, die für die Flugdurchführung und besonders auch für Flugplatzhalter relevant sind.

Grundlagen der Regelung

NfL 2025-1-3686 v. 12.11.2025 (NfL I-90/02 wird aufgehoben) MilAIP Germany, in der jeweils gültigen Fassung.

Militärische Tiefflüge am Tag – Militärische Tiefflüge sind VFR-Flüge von mil. Luftfahrzeugen unterhalb 1500ft GND. Für Hubschrauber und UAV gelten gesonderte Regelungen, diese fliegen auch außerhalb von LFA250 in niedrigsten Flughöhen.

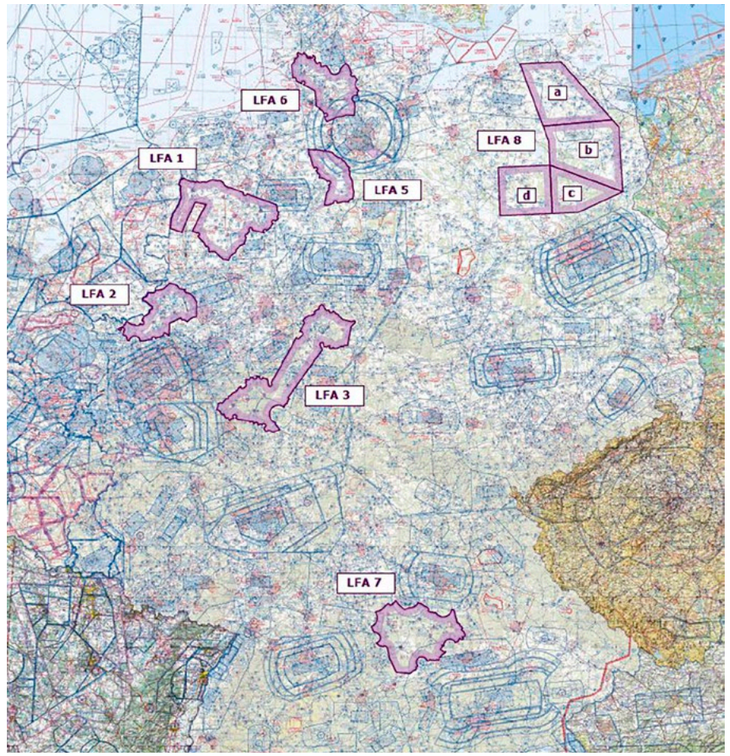
Tiefflüge von Jets und Transportflugzeugen über Land haben auch bislang schon stattgefunden. Diese sind auf 500ft GND limitiert und werden auch weiterhin und weitaus öfter stattfinden, als Flüge in 250ft GND Höhe. Die jetzt wieder ausgebrachten Tiefflugebiete ermöglichen räumlich begrenzt auch Flughöhen bis minimal 250ft GND für strahlgetriebene Kampfflugzeuge über Land (über See generell niedriger). Die Flugdauer unterhalb 500ft GND beträgt maximal 120 Sekunden und ist auf zwei Anflüge pro Flug/Lfz begrenzt. Die Nutzung von LFA250 Gebieten erfolgt zumeist max. einmal wöchentlich. Häufigere Nutzungen, insb. bei Übungsvorhaben sind aber möglich.

Die Aktivierungszeiten sind grundsätzlich nur tagsüber von Montag bis Freitag von 8 – 17 Uhr Ortszeit, jedoch nicht länger als SS+30. Vom 01.05. – 31.10. sind Ruhezeiten von 12:30 – 13:30 Uhr möglich.

Handlungshinweise für die Flugdurchführung

Da abseits der LFA250 militärischer Tiefflug bis 500ft GND nicht an diese Gebiete gebunden ist, gilt die Empfehlung für zivilen VFR-Verkehr außerhalb von Flugplatzbereichen eine Reiseflughöhe von 1500ft GND, sofern möglich, nicht zu unterschreiten. Vorhandene Transponder sollten immer genutzt werden (SERA.13001). Damit ist eine Erfassung zivilen Flugverkehrs für den Einsatzführungsdienst der Luftwaffe und tlw. auch für die mil. Luftfahrzeugbesatzungen möglich.

Das Prinzip See & Avoid ist aufgrund der geflogenen Geschwindigkeiten nur schwer umsetzbar. Die Fluggeschwindigkeiten der Jets liegen je nach Auftrag bei Flügen über Land bei ca. 400 bis 575kts (IAS). Der Status von LFA250 Gebieten kann bei FIS erfragt werden.



Handlungshinweise für Flugplatzhalter

Flugplatzhalter können für den Nahbereich des Flugplatzes eine Tiefflugschutzzone beantragen. Diese können i.d.R. eine Ausdehnung vom 2NM Radius um den Flugplatz bis 1500ft GND haben. In diesem Bereich ist dann der Tiefflug am Tag mit strahlgetriebenen mil. Luftfahrzeugen untersagt. Bislang gelten diese Schutzzonen zwar auch für Transport- und Sonderflugzeuge der Bundeswehr, hier ist jedoch mit einer Änderung zu rechnen. Militärische Hubschrauber und UAV sind von den Schutzzonen nicht betroffen.

Flugplätze, die über eine Tiefflugschutzzone verfügen, sind verpflichtet die Anzahl der Flugbewegungen am Flugplatz jährlich an das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) zu melden. Bei der Mehrzahl der vorhandenen Tiefflugschutzzonen ist das in den letzten Jahren von den Flugplatzhaltern unterlassen worden! Das kann zum Entfall der Schutzzonen für die Flugplätze führen. Nach Rücksprache mit der Bundeswehr, bleiben die derzeit etablierten Schutzzonen für das Jahr 2026 zunächst erhalten.

Das LufABw wird die Flugplätze mit Tiefflugschutzzone in nächster Zeit anschreiben und um die Zusendung der Flugbewegungen für 2025 bitten. Die Bundeswehr bittet beim Ausfüllen des Formulars folgendes zu beachten: In der Spalte „GESAMT“ soll die Gesamtzahl der Flugbewegungen in dem jeweiligen Monat des betroffenen Jahres wiedergegeben werden, nicht die Summe der bereits aufgelisteten Bewegungen. Also kommen hier die Flüge außerhalb der Tiefflugbetriebszeiten hinzu, bzw. umgekehrt sollen in den übrigen Spalten nur Flüge gelistet werden, die in die Tiefflugbetriebszeiten, also montags bis freitags zu den in der NfL angegebenen Uhrzeiten, hineinfallen.

Eine Liste mit derzeit etablierten Tiefflugschutzzonen aus der aktuellen MilAIP Deutschland ist dieser Info angefügt. Die Liste aus der zivilen VFR AIP (ENR 3-14) datiert vom 07. Juli 2016 und wird ggf. aktualisiert. Der DAeC unterstützt Flugplatzhalter gerne bei Beantragung und Erhalt von Tiefflugschutzzonen.

Bei Rückfragen wendet euch gerne per Mail an ***luftraum@daec.de***

MOTORFLUG/ULTRALEICHTFLUG ■ Mitmachen!

Navigationsflug-Termine 2026

Foto: Carla Peters

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

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

Bundeskommission Motorflug

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

Termine 2026

11. April
Navigationsflugseminar 2026, Hodenhagen (EDVH)

30. April – 3. Mai
Navigationsflugtraining 2026, Mengen-Hohentengen (EDTM)

15. Mai – 17. Mai
30. Rallye zwischen den Meeren, Husum (EDXJ)

4. Juni – 7. Juni
60. Internationaler Allgäuflug, Leutkirch-Unterzeil (EDNL)

15. Juli – 19. Juli
32. Offene Deutsche Meisterschaft Rallyeflug, Zwickau (EDBI)

28. August – 30. August
49. Niedersachsenrallye, Varrelbusch (EDWU) und Verden-Scharnhorst (EDWV)

3. September – 6. September
4. Offene Deutsche Meisterschaft ANR und 3. Thüringer Bratwurst ANR, Gotha (EDEG)

BUNDESAUSSCHUSS FLIEGENDE FRAUEN ■ Workshop

„Aus dem Cockpit ins Leben“

Ein Workshop, der unter die Haut ging

Wenn an einem grauen Novembermorgen in der Flugschule Oerlinghausen plötzlich ungewohnt viel Gelächter, konzentriertes Nicken und noch mehr Tiefgang durch die Seminarräume weht, dann kann das nur eines bedeuten: Die Pilotinnen sind wieder da.

In diesem Jahr waren es 15 Teilnehmerinnen, die aus ganz unterschiedlichen Bereichen des Luftsports angereist waren – Segelfliegerinnen, UL-Pilotinnen, Motorsegler- und Motorflugpilotinnen. Sie alle verbindet die Leidenschaft fürs Fliegen und die Neugier darauf, was man aus dem Cockpit fürs Leben lernen kann.

Foto: Janine Brennenstuhl

Der Workshop **„Aus dem Cockpit ins Leben“,** erneut initiiert von **Sybille Krummacher,** Vorsitzende des Ausschusses Frauen im Luftsport des Aeroclub NRW und des Bundesausschusses Fliegende Frauen im DAeC, brachte diese vielfältige Gruppe zusammen. Ihr gemeinsames Ziel: Die Parallelen zwischen Aviatik und Alltag zu erkunden und sie für ein selbstbestimmtes, starkes Leben zu nutzen. Geleitet wurde das Seminar wieder von **Anne Hennig,** Motorfluglehrerin, Unternehmerin und systemischer Coach. Wer Anne kennt, weiß: Hier wird nicht nur Wissen vermittelt, hier werden Perspektiven verschoben.

Gleich zu Beginn konfrontierte sie die Runde mit Fragen, die man nicht einfach nebenbei beantwortet: *Was ist wichtiger: die eigenen Stärken oder Schwächen beim Fliegen zu kennen? Wie sehr bestimmt mein Mindset, wie ich lande? Und vertraue ich eigentlich meinen eigenen Entscheidungen?*

Plötzlich wurde aus einem fachlichen Thema ein persönliches. Denn die Antworten ließen sich nahtlos ins private Leben übertragen: **Wer seine Stärken kennt, übernimmt Verantwortung, ob an den Rudern oder im Alltag.** So startete die Gruppe in einen Tag voller Denkflüge:

- Wenn wir im Funk klar und eindeutig formulieren – warum fällt uns das im Alltag manchmal schwer?
- Wenn uns Seitenwind zwingt, flexibel zu handeln – wie nutzen wir dieses Mindset in herausfordernden Lebenssituationen?
- Und wenn eine Checkliste im Cockpit selbstverständlich ist – warum verwenden wir nicht auch mentale Checklisten für Stress, Entscheidungen oder Selbstzweifel?

Das eigene Mindset als persönliches Flugwetter

Anne Hennig ermutigte die Runde, sich eine entscheidende Frage zu stellen: *„Was brauche ICH, um eine Situation zu verbessern?“* Nicht: *„Wer ist schuld an der Situation?“* Denn den Seitenwind kann niemand ändern, das eigene Mindset hingegen schon.

Im Laufe des Tages entwickelten sich hierzu intensive Gespräche, ehrliche Momente, viel Lachen und auch jene stillen Sekunden, in denen eine Erkenntnis genau ins Schwarze trifft.

Stille im Raum – und ein Kopf voller Startenergie

Am Ende des Workshops wurde es ganz ruhig im Seminarraum. Jede der 15 Pilotinnen nahm etwas für sich mit: einen neuen Blickwinkel, ein neues Verständnis ihrer eigenen Stärke oder gleich einen ganzen Werkzeugkasten für mentale Klarheit.

Die Atmosphäre war geprägt von Offenheit, Respekt und einer Dynamik, die entsteht, wenn Frauen mit ähnlichen Erfahrungen, aber unterschiedlichen fliegerischen Hintergründen zusammenkommen.

Fazit: „Aus dem Cockpit ins Leben“ ist längst mehr als ein Workshop. Es ist ein Stück gelebte Selbstführung für Pilotinnen aus allen Sparten des Luftsports. Ein Tag, der inspiriert, stärkt und eindeutig nach Wiederholung und Vertiefung ruft.

Janine Brennenstuhl

Workshop mit finanzieller Unterstützung des DAeC e.V. und des Landessportbundes NRW e.V.

■ **VERANSTALTUNGSHINWEIS**

Vortrag: Integration der Kabinenakustik in den multidisziplinären Prozess des Flugzeugvorentwurfs

Referenten: **Pia Allebrodt,** ausgezeichnet mit dem VDI Luft- und Raumfahrtpreis 2025; **Dr. Jörn Biedermann,** Abteilungsleiter für Integrierte Kabine und Industrialisierung DLR Institut für Systemarchitekturen in der Luftfahrt, Hamburg

2. März 2026, 19:00 Uhr: Online-Seminar

Anforderungen der Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit erfordern für zukünftige Verkehrsflugzeuge den Einsatz neuer Technologien, die den Rumpf und infolge veränderter Lärm- und Strukturcharakteristiken auch die Kabinenakustik stark beeinflussen. Zur Vermeidung nachträglicher Entwicklungsarbeiten von kosten- und massenintensiven Maßnahmen ist daher die Berücksichtigung der Kabinenakustik als weitere Disziplin im Rahmen der frühen Flugzeugentwurfsphase maßgeblich.

Angesichts des bestehenden Zielkonflikts zwischen Anforderungen der Akustik und der etablierten Entwurfsdisziplinen an den Flugzeugentwurf ist der Ansatz der Multidisziplinären Analyse und Optimierung (MDAO) essenziell, um deren simultane Berücksichtigung zu gewährleisten. Zur Schaffung der Grundlage eines um die Kabinenakustik erweiterten MDAO-Ansatzes wird ein repräsentativer Prozess betrachtet, welcher die Kabinenakustik sowie die auf dem Framework PANDORA (Parametric Numerical Design and Optimization Routines for Aircraft) basierende Strukturdimensionierung berücksichtigt. Eine hohe Vorhersagegenauigkeit des Kabinenlärms im Flugzeugvorentwurf wird durch die Modellgenerierung hohen Fidelitätsgrades mittels des wissensbasierten Werkzeugs FUGA (Fuselage Geometry Assembler) sichergestellt, welches Vorentwurfsdaten mit spezifischem Wissen zur numerischen Detailanalyse anreichert. Diese Modelle erfordern allerdings hohe Rechenzeiten, die den Anforderungen einer schnellen Berechnung im Rahmen der MDAO widersprechen. Zur Vereinbarkeit dieser Anforderungen wird der Einsatz datenangepasster Surrogatmodelle als Ersatz rechenintensiver numerischer Simulationen untersucht. Die Anwendbarkeit der entwickelten Methodik sowie das Potential einer disziplinübergreifenden Optimierung des Flugzeugentwurfs unter Einbeziehung der Kabinenakustik wird aufgezeigt.

*Die Vorträge werden grundsätzlich als kostenlose Online-Webinare über die Webseite **www.luftfahrt-der-zukunft.de** angeboten.*

Exkursionen sind teilnehmerbeschränkt und erfordern jeweils eine verbindliche persönliche Anmeldung.

„Luftfahrt der Zukunft“ widmet sich seit 2011 in Vorträgen und Exkursionen den Entwicklungen im Bereich der Luftfahrt sowie neuesten Anwendungen und Lösungen der Luftfahrtforschung. Die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DGLR), das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), das Niedersächsische Forschungszentrum für Luftfahrt (NFL) und der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) präsentieren renommierte Expertinnen und Experten, die den heutigen Stand von Forschung und Technik erläutern. Das populärwissenschaftliche Format hat eine hohe Reichweite in technikaffinen Kreisen aller Altersgruppen. Für den ingenieurwissenschaftlichen Nachwuchs ist sie als verlässlicher Kompass in der beruflichen Entwicklung besonders attraktiv.

Lehrgang für Luftaufsichtspersonal

Der DAeC bietet einen weiteren Lehrgang für Luftaufsichtspersonal gemäß NFL I-170/01 (Theorie und Praxis) für Mitglieder an.
Der Lehrgang findet vom 27. Februar bis 1. März sowie am 6. und 7. März 2026 in der Bundesgeschäftsstelle des DAeC e.V. statt. Anmeldungen sind ab sofort möglich.

- **Zeitraum:** 5 Tage vom 27. Februar – 1. März und vom 6.–7. März 2026
- **Ort:** DAeC-Bundesgeschäftsstelle Hermann-Blenk-Straße 28, 38108 Braunschweig
- **Kosten:** für Vereinsmitglieder 735 Euro zzgl. der gesetzlichen MwSt. (7 %), für Nicht-Mitglieder 935 Euro zzgl. der gesetzlichen MwSt. (19 %)
- **Teilnehmerzahl:** max. 12 Teilnehmer, mind. 7 Teilnehmer

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

Hier geht es zur Anmeldung:
https://forms.office.com/e/aKr2R2jhaE?origin=lprLink

■ 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

DAEC ■ Luftsportjugend

Schutzkonzept verabschiedet – ein wichtiger Schritt für das zukünftige Miteinander!

Mit der Hauptversammlung 2025 hat der DAeC ein neues Konzept zum Schutz vor interpersoneller Gewalt verabschiedet. Damit erfüllt der Verband nun die erweiterten Bestimmungen des Deutschen Olympischen Sportbundes, DOSB. Die neuen Inhalte umfassen unter anderem ein neues Meldesystem bei Vorfällen, Leitfäden für den weiteren Umgang bei Entstehung einer Gewaltsituation, ein Schulungskonzept für die Mitarbeiter des DAeC im Bereich Gewaltprävention und neue Verhaltensrichtlinien, die zu mehr Sicherheit im Umgang miteinander führen sollen.
Zudem soll 2026 ein Arbeitskreis für die weitere Gestaltung des Schutzkonzeptes eingerichtet werden.

LUFTSPORT JUGEND des DAeC

Ausschreibung für Maßnahmenförderung

Die Luftsportjugend des DAeC hat für das Jahr 2026 noch ein kleines Budget für die Maßnahmen zur Förderung der Jugend zur Verfügung. Interessenten mit einem entsprechenden Konzept können sich damit bei dem Jugendreferenten bewerben. Aufgrund der Bestimmungen seitens der deutschen Sportjugend können jedoch keine Wettbewerbe gefördert werden. Mehr Informationen zur Förderfähigkeit und den näheren Bestimmungen können ebenfalls beim Referenten der Luftsportjugend erfragt werden.

Alle Anfragen bitte per E-Mail an: m.fieberg@daec.de

ULTRALEICHTFLUG ■ Deutsche Meisterschaft

Termin steht fest

Die nächste Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen wird vom 20. bis 23. August auf dem Flugplatz Böhlen (EDOE) in Sachsen ausgetragen. Ein freiwilliges Training ist für den 17. bis 19. August vorgesehen.

*Weitere Informationen zur Veranstaltung sowie die Online-Anmeldung für Teilnehmende stehen unter **www.deutsche-meisterschaft-ul.de** bereit.*