



DEUTSCHER AERO CLUB

9/2026

Fakten & Infos des Deutschen Aero Clubs

Was macht der Genesungsprozess bei L6?



Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,

das Thema „flugmedizinische Verwaltung“ beschäftigt Fliegerinnen und Flieger schon seit Jahren und nervt bisweilen gewaltig. Nichterreichbarkeit, nicht nachvollziehbare Auslegung von Vorschriften und überlange Wartezeiten lassen so manchen schon von Dysfunktionalität der Oberbehörde LBA zumindest im Bereich Flugmedizin reden.

Zweieinhalb Jahre ist es her, dass DULV, AOPA und DAeC eine Online-Petition gestartet haben, die ein sehr eindeutiges Lagebild zutage gefördert hat. Es haben Gespräche und runde Tische auf ministerieller Ebene stattgefunden, es hat Feedback-Runden und viele Zusagen von „L6“ gegeben, dass nun alles besser würde. Aber noch immer erreichen uns wütende bis verzweifelte Rückmeldungen von gegroundeten Piloten und von unter Bürokratie ächzenden Fliegerärzten.

Ich halte es für ein absolutes Unding, sollten die seit Jahren kritisierten und objektiv vorhandenen Mängel mehr oder weniger einfach fortbestehen. Um ein aktuelles und belastbares Lagebild zu bekommen, möchte ich Euch dringend bitten, uns Eure Erfahrungen aus jüngerer Zeit mitzuteilen. Wir haben dazu eine E-Mail-Adresse eingerichtet, auf der wir die Rückmeldungen sammeln wollen. Sie lautet: flugmedizin@daec.de. Auch wenn wir keine Einzelfallbearbeitung leisten können, möchten wir uns ein aussagekräftiges Gesamtbild verschaffen, das wir den Verantwortlichen bei Bedarf vorhalten können.

Kommen wir zu einem anderen Thema: Die Windräder werden immer mehr, und sie werden immer höher. In der Wahrnehmung fallen die Interessen und vor allem das Sicherheitsbedürfnis des Luftsports dahinter zurück. Der DAeChat auf der Internetseite hat einen Leitfaden für Vereinsvorstände hinterlegt. Über den nebenstehenden QR-Code kommt ihr direkt dorthin.

Es kommt sehr darauf an, frühzeitig von Plänen zur Errichtung von WEAs im Umfeld eines Flugplatzes „Wind zu bekommen“, um Gefahren abwenden zu können. Hier sind die Vereinsvorstände gefordert, sich in regelmäßigen Abständen zu kümmern. Für Rückfragen und Rückmeldungen stehen der Bundesausschuss Umwelt-, Natur- und Klimaschutz und der Koordinator Andreas Bucher zur Verfügung.

Bei beiden Themen dürfen wir uns nicht auf die schützende Hand des Staates alleine verlassen, wir müssen uns selbst kümmern – Luftsport besteht leider nicht nur aus Fliegen.

Allzeit glückliche Landung, mit fliegerherzlichen Grüßen Euer

<https://www.daec.de/fachbereiche/nachhaltigkeit-umwelt-natur-und-klimaschutz/windenergieanlagen-an-fluggelaenden/>



Claus Cordes

Claus Cordes, DAeC-Präsident

Die Bundeskommission Ballonsport im DAeC hat einen neuen deutschen Rekord anerkannt. Andreas Zumrode gelang es mit seinem Co-Piloten Axel Hunnekuhl 107 Stunden und 2 Minuten in der Luft zu bleiben.

Damit lösen sie den bisherigen nationalen Rekord von Nikolai Packard und Peter Rollmann (100 Stunden und 14 Minuten) ab, der gleichzeitig der amtierende Weltrekord war.

Auch dieser Rekord war nicht geplant, sondern wurde als Qualifikationsflug für das Gordon-Bennett-Rennen im nächsten Jahr angekündigt. Aber lest selbst, was die beiden berichten:

Es war schon immer unser Wunsch, den Weltrekord von Willi Eimers und Bernd Landsmann, den sie beim Gordon Bennett Rennen 1995 mit 92 Stunden und 11 Minuten aufgestellt hatten, zu knacken. Dann sind uns jedoch Kolja Packard und Peter Rollmann im November 2024 mit 100 Stunden und 14 Minuten zuvorgekommen. Das wir diesen Rekord nur eineinhalb Jahre später knacken würden, damit hätten wir niemals gerechnet. Wir sind auf jeden Fall stolz darauf, dass wir die Ersten sind, die in dieser Größenklasse fünf komplette Nächte durchgefahren sind. Und wir hätten uns am fünften Morgen auch wieder von der Sonne hochziehen lassen und bis in den Nachmittag weiterfahren können. Denn die Wetterlage war auch am fünften Tag sehr stabil. Dann wären vielleicht noch 7 bis 10 Stunden hinzugekommen. Aber dann aus wahrscheinlich knapp 4.000 Metern (Prallhöhe) mit nur vier Sandsäcken à 10 kg in der starken Nachmittagsthermik abzusteigen, war keine Option für uns. Also landeten wir bei null Wind und sehr sicher am fünften Morgen nördlich von Bourg-en-Bresse in Frankreich. Aber fangen wir von vorne an:

Wir hatten uns – wie sehr viele andere Teams auch – für den Europa-Cup / die Landesmeisterschaft anlässlich des 20jährigen Bestehens von „Willi's Wiese“ in Gladbeck angemeldet. Einige Tage vorher zeichnete sich allerdings schon



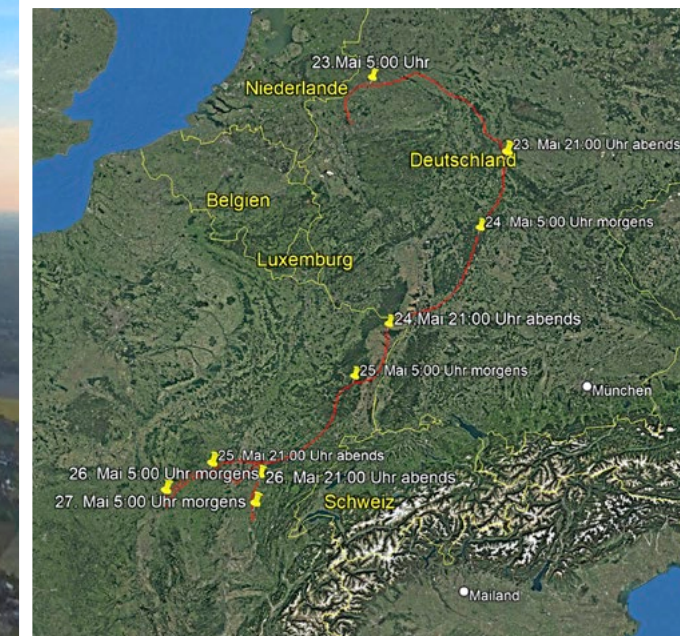
BUNDESKOMMISSION BALLONSPORT ■ Gasballon

Neuer deutscher Rekord in der Dauerfahrt

diese sehr stabile Wetterlage ab. Und da (wie jedes Jahr) die Qualifikationsfahrten für das Gordon Bennett-Rennen des darauffolgenden Jahres absolviert werden müssen und gerade die Dauerfahrt für zwei Berufstätige am besten an einem langen Wochenende durchgeführt werden können, haben wir bei Sebastian Eimers angefragt, ob wir bereits Freitagabend starten können. Sebastian gab uns dankenswerterweise das Go und wir reisten gegen 18 Uhr local mit der Absicht an, um 20 Uhr zu starten. An jenem Abend war auf dem Startplatz schon ordentlich was los. Zwei Gasballone starteten vor uns und der Gasballon von Deborah Scholes machte sich ebenfalls bereit für einen Weltrekord. Dieser war allerdings im Gegensatz zu unserem geplant. Sie stellte einen neuen Höhenweltrekord als Frau in der Klasse AA-07 mit 6.474 Metern laut GPS auf. Der bisherige Rekord stammte noch aus dem Jahr 1975. Unseren herzlichen Glückwunsch!

19:59 Uhr waren wir startklar, warteten allerdings noch kurz um uns wie geplant um 20 Uhr local mit ca. 630 kg Sandballast in die Lüfte zu erheben. Für unsere Pünktlichkeit gab es dann beim Start noch ein Lob von Willi. Unser Ziel war es, bis Montagabend die 72 Stunden voll zu machen.

In der ersten Nacht fuhren wir in knapp 1.000 Metern Richtung Norden. Immer im Hinterkopf: die im Vorfeld ermittelten Trajektorien von NOAA. Im Laufe des ersten Morgens drehte der Wind wie vorhergesagt Richtung Osten und wir überfuhren unsere Heimat nahe des Flughafens Münster/Osnabrück. Im Tagesverlauf drehte der Wind weiter über Südost in Richtung Süd. Wir genossen Teile des Weserberglandes aus knapp 2.000 Metern und konzentrierten uns bereits auf den nächsten Tag, um nicht in Konflikt mit größeren Flughäfen zu kommen. Je nachdem, in welcher Höhe wir die zweite Nacht verbringen würden, waren die Flughäfen Nürn-



Die Fahrstrecke



Fotos: Zumrode/Hunnekuhl

berg, Stuttgart und vor allem Frankfurt ein Thema für uns. Ziel war es, so nördlich wie möglich in Frankreich einzufahren, da uns dort sehr ruhiges Wetter mit variablen, schwachen Winden erwarten sollte. Dafür durften wir in der zweiten Nacht jedoch nicht zu weit südlich kommen, was wiederum hieß, so dicht wie möglich am süd-östlichen Rand der Kontrollzone Frankfurt entlangzufahren. Wir verbrachten die zweite Nacht in einer Höhe von ca. 1.800 Metern mit sehr wenig Ballastverbrauch.

Am zweiten Morgen passierten wir dann den südöstlichen Teil des Luftstraums Frankfurt unterhalb von Charlie. Da uns die Sonne jedoch schon früh auf

Prallhöhe hochziehen wollte, mussten wir den Ballon durch einige Ventilzüge eine Zeit lang daran hindern, da wir sonst oberhalb von uns in den Frankfurter Luftraum eingefahren wären. Nachdem wir von Charlie frei waren, konnten wir den Ballon steigen lassen und in knapp 2.100 Metern mit geringer Geschwindigkeit in südwestliche Richtung fahren.

Gegen Mittag passierten wir eine Dropzone. Der Turm und auch der Pilot waren sehr kooperativ, sodass wir fünf Mal das Absetzen einer Gruppe von Fallschirmspringern beobachten konnten. Am späten Nachmittag überfuhren wir nördlich von Karlsruhe den Rhein und

informierten unsere Abholer, dass sie sich Montagvormittag langsam auf den Weg nach Frankreich machen sollten. Am frühen Abend überquerten wir bei Berg in der Pfalz die Grenze zu Frankreich. Die dritte Nacht verbrachten wir in knapp 2.000 Metern bei langsamer Fahrt in südlicher Richtung. Straßburg bei Nacht war sehr sehenswert.

Zu Beginn des dritten Tages hatten wir noch 22 Sandsäcke zu je 10 kg. Das hieß, dass bei den vorherrschenden Bedingungen auch eine vierte Nacht möglich war. Allerdings musste sich Andreas für den darauffolgenden Dienstag Urlaub nehmen. Axel profitierte noch von den Pfingstferien. Gesagt, getan. Andreas Chef stimmte zu, und wir genossen zunächst den Verlauf des dritten Tages größtenteils in einer Höhe von ca. 3.000 Metern in südwestliche Richtung. Bei Besanc hatten wir erneut Kontakt mit einigen Fallschirmspringern. Aber auch die waren uns wohlgesonnen. Wir buchten für unsere Abholer ein Hotel südlich Dijon. Dort sollten wir in etwa Dienstagvormittag ankommen.

Ab Montagnachmittag nahm der Wind in Richtung Südwest weiter ab und schlief dann bis Dienstagvormittag fast ein. Perfekt für eine ruhige Dauerfahrt. Danach kam die Winddrehung Richtung Nordost, und wir fuhren langsam wieder zurück Richtung Dijon.

Nachdem wir Dienstagmorgen immer noch 13 Sandsäcke zu je 10 kg hatten, keimte bei uns allmählich die Hoffnung auf, dass wir eine fünfte Nacht schaffen und den bestehenden Weltrekord knacken könnten. Nachdem Andreas Frau Heike ihm per WhatsApp das Go für einen weiteren Tag gegeben hatte, schrieb er erneut seinen Chef an und bat um einen weiteren Tag Urlaub.

Die Prallhöhe des Ballons lag am vierten Tag bereits bei 3.600 Metern. Wir warteten den Tagesverlauf ab, was den Ballastverbrauch anbelangte. Aber auch dieser Tag war – bis auf das „Durchfallen“ des Ballons am späten Nachmittag des Dienstags – sehr stabil. Für alle Nicht-Gasballonfahrer: Wenn der Gasballon ins natürliche Fallen kommt, fängt er sich eigentlich irgendwann von selbst. Oder man opfert halt ein wenig Sand, um den Fall zu bremsen. Wenn man je-



Sichere Landung nach 107 Stunden und zwei Minuten in der Luft.



zeit 01:16 entgegen: Dann hatten wir den bis dahin bestehenden Rekord übertroffen! Zur Anerkennung eines neuen Rekords muss der mindestens ein Prozent über dem alten liegen. Wir fielen uns erschöpft in die Arme, und danach machte sich allmählich die Müdigkeit breit. Jeder von uns hatte die ersten vier Nächte nur rund vier Stunden geschlafen. In der letzten Nacht waren es nur noch ein bis zwei Stunden.

Zu Beginn des fünften Tages waren noch 40 kg Sand für die Landung übrig. Völlig ausreichend bei der ruhigen Wetterlage vor Thermikbeginn. Wir hatten einen schwachen Wind aus unterschiedlichen Richtungen und landeten um 07:02 Uhr stehend auf einem Kornfeld. Sven Göhler war als Zeuge per Video-Call bei der Landung zugegen. Nachdem wir die Koordinaten festgehalten hatten und das Okay von Sven fürs Einpacken bekommen hatten, stieg Axel

aus und trug den Ballon zu einer nahe gelegenen, gemähten Wiese, um einen Flurschaden zu vermeiden. Nachdem die Hülle am Boden lag, gönnten wir uns endlich ein Landebier. Bis auf eine halbe Packung Tuc war unser Proviant (bis auf das mitgeführte Landebier) komplett aufgebraucht. Mit dem Essen hauszuhalten, war kein großes Problem gewesen. Aber die Getränke, die ebenfalls nur für drei Tage geplant waren, zu rationieren, war schon ein wenig schwieriger gewesen, zumal wir ja die ersten beiden Tage ganz normal gegessen und getrunken hatten. Rest-Sandballast hatten wir noch 25 kg. Bei Gordon-Bennett-Rennen ist nach der Landung häufig kein Sand mehr vorhanden.

Etwa eine Stunde nach der Landung waren unsere Abholer Jörg und Hermann vor Ort. Wir verpackten den Ballon und fuhren zunächst einen Autohof an für ein herrliches Frühstück nach viereinhalb Tagen in der Luft. Von dort ging es durch die Hitze von Frankreich und Luxemburg wieder Richtung Münster-Nienberge. Kurz nach 21 Uhr erreichten wir völlig erschöpft die münsterische Ballonhalle. Eine großartige Überraschungsparty war in vollem Gange. Ballonfreunde und Mitglieder vom FSV Münster und Münsterland, vom Ballonclub Teuto, vom Montgolfieren Club Gremmendorf und weitere waren vor Ort. Und auch Willi Eimers, der uns beim Start verabschiedet hatte, begrüßte uns nebst Presse und WDR-Fernsehen. Der kommende Arbeitstag war für Andreas und Axel sehr hart.

In Erinnerung bleibt eine anstrengende, aber auch einzigartige Gasballonfahrt. Wir wurden – vor allem von den Medien – immer wieder gefragt, was wir Spannendes oder Spektakuläres während der Fahrt erlebt hätten. Aber da war eigentlich nichts. Denn so eine Dauer-Rekordfahrt bekommt man nur bei einer absolut stabilen Wetterlage hin und bei der Möglichkeit, alle großen Kontrollzonen und Beschränkungsgebiete zu vermeiden. Dass andere Teams, die nun neue Bestmarke knacken, hal-

ten wir für absolut möglich und drücken allen Piloten und Pilotinnen fest die Daumen, wenn sie es angehen.

Wir danken allen, ohne die dieser Rekord nicht möglich gewesen wäre: unseren Rückholern Jörg Pohl und Hermann Wehrmeyer, Familie Eimermacher, Alfons Völker, der Firma Howe, Ballonbau Wörner, der Firma Pfeifer, Familie Eimers, der Flugsicherung, Sven Göhler, Thomas Fink, Rainer Hassold und natürlich unseren beiden Familien, die uns wieder für einige Tage entbehren mussten. Wir danken auch allen Vereinsmitgliedern und Freunden für die Willkommensfeier in Nienberge und allen, die uns in den sozialen Medien Mut zugesprochen und nach der Landung beglückwünscht haben. Sollten wir noch jemanden vergessen haben, mögen sie uns bitte verzeihen.

Allzeit Glück ab und gut Land!

Andreas Zumrode und Axel Hunnekuhl



Foto: Dr. Dirk Wolff

P. S.: Eine spannende Sache ist uns im Nachhinein doch noch passiert. Während wir in der zweiten Nacht gegen 01:30 Uhr die Wasserkuppe überfuhren, stand unter uns Dr. Dirk Wolff und nahm mit seiner Kamera über zwei Stunden lang „Startrails“ auf. Als er damit fertig war, staunte er nicht schlecht über die „Störung“ in seinem Bild. Er recherchierte auf Flightradar und fand dort die Erklärung für den Strich von unten rechts nach oben links, der durch unsere Nachtfahrtbeleuchtung entstanden war. Über die Kennung des Ballons machte er uns ausfindig und ließ uns die Bilder zukommen. Vielen Dank dafür, Dirk!

■ BUNDESKOMMISSION FLIEGENDE FRAUEN Workshop

Stark im Leben. Sicher im Cockpit.

Der Deutsche Aero Club lädt Pilotinnen vom 6. bis 8. November 2026 zu einem Workshop in der Segelflugschule Oerlinghausen ein. Unter dem Titel „Stark im Leben. Sicher im Cockpit.“ stehen Human Factors, Kommunikation und Konfliktmanagement im Fokus.

Neben fliegerischem Können sind Selbstvertrauen, klare Kommunikation und sicheres Handeln unter Druck entscheidend für die Flugsicherheit. Es geht um die Vermittlung praxisnaher Strategien zum souveränen Umgang mit Stress, Hierarchien, Konflikten und Entscheidungsprozessen im Cockpit. Referentin ist Anne Hennig (Anne Hennig Coaching).

Der Workshop ist eine gemeinsame Veranstaltung der Bundesausschüsse „Fliegende Frauen“ und „Flugsicherheit“ des DAeC und richtet sich an interessierte Pilotinnen aller Erfahrungsstufen. Bis zum 25. September 2026 gibt es Frühbucherrabatt.

Weitere Informationen und Anmeldung unter www.daec.de/news/news-detail/workshop-fuer-pilotinnen/
Rückfragen an Sybille Krummacher, s.krummacher@daec.de, Tel.: 02461 – 34 56 58



Anne Hennig

Foto: Privat

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO ■ 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. Folgendes Dokument ist betroffen:

Eintragungsschein / Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 15.07.2010
Geräte-Nr. 61102.2
Amtliches Kennzeichen: D-MEPO

■ Impressum

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

Anschrift:
Hermann-Blenk-Straße 28,
38108 Braunschweig
Tel.: 0531/23540-0,
Fax: 0531/23540-11
Internet: www.daec.de,
E-Mail: info@daec.de

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

Hohe Beteiligung bei der Deutschen Meisterschaft in Welzow

Vom 5. bis 12. Juli zeigten die besten Motorkunstflieger*innen des Landes, sowie Pilot*innen aus Tschechien, Rumänien, Polen, Luxemburg, Großbritannien, den USA und der Schweiz im Luftraum über dem Flugplatz Welzow ihr Können.

Während es im Vorjahr 31 Starter*innen gab, waren diesen Juli 45 Teilnehmer*innen angereist. Dies resultiert auch aus dem bewährten Format der Blockaufteilung in Sportsman/Interme-

diate und Advanced/Unlimited, wie Joachim Weinbrenner, Pressesprecher des Deutschen Kunstflug Verbandes (DKuV), berichtet: „Dank dieses Konzepts ist es uns gelungen, dass auch sehr viele aus-

ländische Piloten und Pilotinnen gerne kommen, da sie nicht so viel Urlaub nehmen müssen.“ Trotzdem hätten sich aber viele auch die gesamte Woche Zeit genommen, um die anderen Kategorien zu verfolgen.

Was genau bedeuten die verschiedenen Klassen?

Die Klassen sind nach Schwierigkeit unterteilt. Die Kategorie Sportsman beginnt mit einfacheren Übungen, es folgen Intermediate, Advanced und Unlimited. Dabei steigen mit der höheren Klasse die Ansprüche: Komplexere Figuren und sinkende Flughöhen setzen einen sicheren Umgang mit der Maschine voraus.

Mindestflughöhen je nach Klasse:	
Sportsman	400 m
Intermediate	300 m
Advanced	200 m
Unlimited	100 m

Daher ist es gängig, dass sich an der 70-Prozent-Regel orientiert wird, d. h., vor Aufstieg in die nächsthöhere Klasse sollte das Ergebnis in der aktuellen Klasse bei über 70 Prozent liegen. Der Beauftragte für den Sport, Ludwig Hofmann, hat darauf ein Auge und beurteilt, ob ein Aufstieg Sinn ergibt. Auch die Flugzeuge müssen für die jeweilige Klasse geeignet sein und die entsprechende Sportlichkeit mitbringen.

Wie wird geflogen?

Der vorgegebene Flugbereich wird als Box bezeichnet, die unabhängig von der Klasse immer 1x1x1 Kilometer groß ist. Das Verlassen der Box führt zu Punktabzug in der Positionierungsnote, im schlimmsten Fall zur Disqualifikation.



Auf dem Treppchen stehen die Deutschen ADV Sieger Ulrich Pade (1), Jan Schröjahn (2), Dietke Clauß (3), auf der (1) sitzt im weißen Shirt Jaromir Cihak als Gesamtsieger.



Die drei Sieger der Deutschen Meisterschaft (UNL) Florian Berger (1), Rene John (2), Markus Feyerabend (3).



Die Sukoi Truppe v.l.n.r.: Markus Latoschinski (INT), John Groteloh (SPO) und Dietke Claus (ADV).

Eine Aufgabe besteht je nach Klasse aus 7 bis 15 Figuren und dauert zwischen 5 und 15 Minuten. Die Figuren wie beispielsweise ein Looping, Hammerhead oder Rollen werden mit bis zu 10 Punkten bewertet. Zusätzlich wird die Positionierung der Figur nach dem gleichen Punktesystem beurteilt.

Trotz Regen alles möglich

„In der ersten Hälfte bei Sportsman und Intermediate hatten wir mehrfach mit Regen zu kämpfen. Da mussten wir Programme unterbrechen und abwar-

ten, bis die Wolken sich wieder ein bisschen verzogen hatten“, sagt Weinbrenner. Auch bei Advanced und Unlimited musste später begonnen werden. Schlussendlich konnten aber alle Programme absolviert werden. Bei Sportsman und Intermediate wurde aufgrund der Wetterbedingungen allerdings das Programm getauscht. Normalerweise startet man mit dem sogenannten Known-Programm, hier wissen die Piloten genau, welche Figuren erwartet werden, und konnten dieses Programm bereits seit Veröffentlichung der Übungsaufgaben

im Januar trainieren. Die Unknown-Programme, also unbekannte Aufgabenstellungen, werden erst im Wettbewerb bekannt gegeben. Bei Sportsman gibt es zwei Known- und ein Unknown-Programm. Ab der Kategorie Intermediate dann jeweils ein Known und zwei Unknown. Besonderheit war in dem Fall, dass mit dem Unknown gestartet wurde.

Deutsche gewinnen in Sportsman und Freestyle

Besonders viele Schaulustige kamen zum Freestyle-Fliegen am Samstag. „Dabei kann sich jeder Pilot ein Programm ausdenken, das nicht an den Figuren im Regelwerk hängt“, so Weinbrenner. Hier werden die Schwierigkeit der Figuren und die Harmonie zur Musik bewertet. Florian Berger lieferte das überzeugendste Freestyle-Programm und gewann mit 3.153,77 Punkten die Kategorie.

Den Titel Deutscher Meister konnte sich zum wiederholten Male Florian Berger mit dem zweiten Platz hinter dem Rumänen Romain Fhal sichern. Vizemeister wurde René John (Gesamtplatz 4), und den dritten Platz belegte Markus Feyerabend (Gesamtplatz 7).

In der Kategorie Sportsman gewann Sebastian Glück. Den ersten Platz der Intermediate sicherte sich der Tscheche Tomas Turek. Der Advanced-Gewinner Jaromir Cihak kam ebenfalls aus Tschechien. Hier sicherte sich Ulrich Pade den Meistertitel vor Jan Schröjahn.

Zwar gab es leider nur zwei Pilotinnen, dafür haben es beide auf das Podium geschafft. In der Sportsman-Klasse Wiebke Althoff auf Platz 2 und in der Unlimited die Amerikanerin Ekaterina Volkova auf Platz 3.

Die Deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug 2026 wurde vom Deutschen Aero Club e. V., vertreten durch die Kommission Motorflug, veranstaltet. Ausrichter war der Deutsche Kunstflug Verband e.V. mit freundlicher Unterstützung durch das Flugplatzteam Welzow.

Laura Heine

Die Ergebnisse im Einzelnen findet ihr auf der Website des DKuV: www.kunstflugverband.de/wettbewerbe/2026/dm-welzow/



BUNDESKOMMISSION MODELLFLUG ■ Wettbewerbe

Deutsche Meisterschaft F5J in Burgau

Die Klasse F5J gehört aktuell zu den aktivsten Wettbewerbsklassen im Modellflug. Dies wurde bei der Deutschen Meisterschaft F5J und dem gleichzeitig ausgetragenen World Cup/Eurotour Contest in Burgau eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Insgesamt hatten sich 84 Piloten aus sechs Nationen angemeldet. Besonders erfreulich war die Beteiligung von sechs Jugendlichen und fünf Frauen.

Ziel ist es, mit einem Elektro-Segelflugmodell zehn Minuten zu fliegen und punktgenau zu landen. Der Elektromotor darf dabei nur in den ersten 30 Sekunden genutzt werden. Die besondere Herausforderung besteht darin, den Motor in möglichst geringer Höhe abzuschalten und trotzdem die zehn Minuten Flugzeit zu erreichen. Im Fly-off werden 15 Minuten geflogen.

Ein Wettbewerb mit vielen Facetten

Genau diese Vielseitigkeit zeigte sich an den beiden Wettbewerbstagen (27. und 28. Juni). Der Samstag bot bei hohen Temperaturen hervorragende Thermikbedingungen. So konnten die Motoren teilweise in extrem geringer Höhe abgeschaltet werden. Wer unter zehn Metern den Motor abschaltet, hat nur wenig Zeit, die aufsteigende Luft zu fin-

den – hier waren ein gutes Auge für Thermik und taktisches Geschick gefragt.

Am Sonntag änderten sich die Bedingungen deutlich. Zunehmender Wind machte die Aufgaben anspruchsvoller und sorgte insbesondere im abschließenden Fly-off (mit den 14 besten Piloten) für große Spannung. In keinem der drei Fly-off-Durchgänge erreichte ein Pilot die vorgegebene Flugzeit von 15 Minuten – ein seltenes Ereignis.

Insgesamt konnten acht Wertungsrunden geflogen werden. Für die Mitglieder der deutschen Nationalmannschaft war der Wettbewerb gleichzeitig eine wichtige Vorbereitung auf die F5J-Europameisterschaft, die im August in Frankreich stattfinden wird.

Ergebnisse

In der Jugendwertung setzte sich Sebastian Merz mit nur elf Punkten Vorsprung gegen Simon Schütz durch und wurde Deutscher Meister. Charlotte Mahmoudi belegte den dritten Platz. Deutscher Meister bei den Senioren wurde Lukas Dietrich, während sich Anna Schütz den Titel bei den Damen sicherte. Peter Feigl konnte die Kategorie 65+ für sich entscheiden. Die vollständigen Ergebnisse sind auf Gliderscore abrufbar.

Dank

Ein besonderer Dank gilt dem MFSD, dem ausrichtenden Modellflugclub Burgau sowie den zahlreichen Helfern und Unterstützern, die mit ihrem Einsatz diese Veranstaltung ermöglicht haben.

Mehr als fliegen

Doch F5J steht nicht nur für sportlichen Wettbewerb. Auch der Samstagabend zeigte einmal mehr, was die Gemeinschaft in dieser Klasse auszeichnet: Bei Pizza, guter Stimmung und vielen interessanten Gesprächen kam das gesellige Beisammensein nicht zu kurz. Eine Tombola sorgte zusätzlich für Unterhaltung. Ein besonderes Zeichen für die Nachwuchsförderung setzte der Online-Shop Himmlische Höllein, der allen teilnehmenden Jugendlichen einen Gutschein überreichte. Im Rahmen der Veranstaltung fand außerdem die Wahl des Aktivenprechers statt.

Nach dem erfolgreichen Wochenende in Burgau richtet sich der Blick bereits auf die nächsten Höhepunkte der Saison: Im August steht die Europameisterschaft in Frankreich an, bevor Anfang September mit dem internationalen World Cup und Contest Eurotour in Weilheim bereits das nächste hochkarätige F5J-Event in Deutschland stattfindet.

Anna Schütz



Fotos: Anna Schütz