DEUTSCHER AERO CLUB

11/2026 Fakten & Infos des Deutschen Aero Clubs

Hinterm Horizont geht's weiter!

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,
die Flugsaison 2026 liegt hinter uns, Zeit für einen Rückblick. Sportlich war das Jahr 2026 für die Deutschen Luftsportlerinnen und Luftsportler ausgesprochen erfolgreich, wir können auf eine große Anzahl Welt- und Europameister und -meisterinnen stolz sein. Das muss uns erst mal jemand nachmachen, und ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Athletinnen und Athleten, Trainerinnen und Trainern, bei allen Organisatoren und Helfern, die diese Erfolge errungen und ermöglicht haben, bedanken.

Das Luftfahrtbundesamt hat einen neuen Präsidenten, der sich – so seine Bezeichnung - für die „Herzkammer der Deutschen Luftfahrt" viel vorgenommen hat. Die ersten Kontakte verlaufen sehr vielversprechend.

Auf der anderen Seite haben wir aber auch wieder eine Vielzahl von Unfällen zu beklagen. Wenn man sich die Fälle mit dem bisher darüber bekannten Wissen näher anguckt, kann man manchmal nur mit den Ohren schlackern, denn zu oft liegt die Ursache eben zwischen den Ohren. Und das MUSS anders werden. „Ein guter Flieger ist der, der niemals beweisen muss, dass er einer ist!" Der Spruch ist so alt wie richtig, und ein gangbarer Weg, diesen Beweis nicht antreten zu müssen, sind so „verstaubte" Tugenden wie Ordnung und Disziplin. Beweist man sich selbst denn nicht genug, wenn man sich eine vernünftige Flugaufgabe stellt und sie sicher und unauffällig erfüllt?

Und dann sind da noch die rapide gestiegenen Kraftstoffpreise, die inzwischen ja schon auf dem Weg zum Flugplatz zu Buche schlagen, und die es in Zukunft noch schwerer machen werden, eine Inübunghaltung auf vernünftigem Niveau sicherzustellen. Umso wichtiger wird es, sich über die Formen des Luftsports in ein paar Jahren Gedanken zu machen. Hier sind besonders unsere Sportfachgruppen, angeführt von den Bundeskommissionen, gefordert, erheblich aktiver zu werden als bisher. So wie die Fluggesellschaften





sich bei Herstellern und Behörden Gehör verschaffen, müssen auch wir es vermehrt tun. Ob wir uns damit am Ende durchsetzen können, steht auf einem anderen Blatt, aber einmischen müssen wir uns. In einigen Bereichen fliegen wir noch mit Flugmaschinen durch die Gegend, die aus der Zeit der ersten Strahlverkehrsflugzeuge stammen. Wir sind es aber doch, die das Gerät betreiben, wir sind die Kunden, wir sollten uns stärker einmischen, denn Sportflugzeuge ab 350 000 Euro aufwärts, so faszinierend sie aus technischer Sicht auch sein mögen, werden die Zukunft des Luftsportes nicht sicherstellen können. Der Nachwuchs kann sich das schlicht nicht leisten. Das müssen wir begreifen und schleunigst unsere Hausaufgaben machen. Und das wird nicht gelingen, wenn sich die Sportarten nicht zusammentun, denn auch Segelflieger und Fallschirmspringer brauchen bezahlbare Schlepp- und Absetzflugzeuge. „Hinterm Horizont geht's weiter!" Das muss uns Fliegerinnen und Fliegern doch klar sein, und daran müssen wir unser Handeln ausrichten.

Mit fliegerherzlichen Grüßen
Ihr und Euer

Claus Cordes

Claus Cordes, DAeC-Präsident

Präzision in Gotha

Vom 03.09. bis zum 06.09.2026 kamen in Gotha Navigationsflugbegeisterte aller Erfahrungs- und Altersgruppen zusammen. Mitmachen konnte grundsätzlich jeder, der ein geeignetes motorisiertes Flugzeug mitbrachte, egal ob Motor-, Ultraleichtflugzeug oder Motorsegler. Elf Crews fanden den Weg nach Thüringen.



Wettbewerbsleiter Maurice Ducret moderiert das Briefing.

Was genau macht man eigentlich beim Air Navigation Race?

Ihr fliegt zu zweit durch einen vorgegebenen 0,2 bis 0,5 NM engen, virtuellen Luftkorridor, den ihr weder verlassen noch zu früh oder zu spät passieren dürft. Die Route ist kurz, die Wendepunkte nah beieinander und die Zeittoleranz eng. Jeder Fehler wird in eurem GPS-Logger erfasst, und ihr bekommt euer Ergebnis direkt nach der Landung. Transparent, direkt, messbar.

Was ANR so besonders macht? Es ist kompakt, intensiv und erfordert vollen Fokus auf die Navigation nach Papierkarte, aber ohne komplizierte Vorbereitung. Kein langes Briefing, keine Fotoaufgaben, kein Papierkrieg. Ihr braucht nur Grundkenntnisse in der terrestrischen Koppelnavigation, eine ordentliche Portion Konzentration und ein gutes Händchen für euer Flugzeug.

Alle können mitmachen

Das offene Konzept der Deutschen Meisterschaft sieht vor, dass Crews aus ganz unterschiedlichen Erfahrungsstufen und mit einer Vielzahl von Flugzeugen teilnehmen können. Daher wird die Offene Deutsche Meisterschaft einerseits ohne vorherige Qualifikation ausgeführt und andererseits in drei verschiedenen Kategorien ausgeübt:

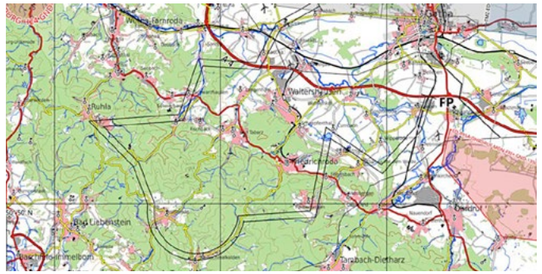
- **Newcomer:** erstmals bei einer Deutschen Meisterschaft dabei und mit nur wenig Navigationsflugerfahrung
- **Advanced:** die schon etwas Geübteren mit einschlägiger Wettbewerbserfahrung
- **Unlimited:** die „Profis" und Teilnehmende an internationalen Wettbewerben

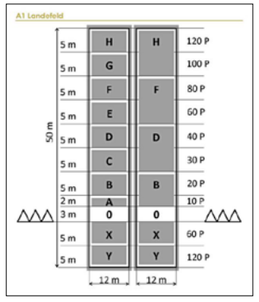
Für die Newcomer und Advanced gibt es üblicherweise Erleichterungen bei den Aufgabenstellungen sowie mehr Zeit zur Vorbereitung. Crews, die ganz frisch dabei sind, bekommen meist auch noch einmal individuelle Hilfestellungen. Schließlich stehen der Spaß und die Flugsicherheit an oberster Stelle.

Windige Bedingungen in Gotha

Im Laufe des Donnerstags trafen nach und nach alle Teilnehmenden und Helfer und Helferinnen ein. Die Vereinsmitglieder des Aero-Clubs Gotha e.V. sorgten mit ihrer offenen und herzlichen Art dafür, dass sich jeder schnell zu Hause fühlte. Einige der Gäste kannten sich bereits aus früheren Wettbewerben.

Die Routen wurden zunehmend komplizierter.





Die Strafpunkte bei der Landung richten sich danach, wie weit vor oder hinter dem Nullfeld das Flugzeug aufgesetzt wird. Zu frühe Landungen führen bei gleicher Distanz zu deutlich mehr Strafpunkten als zu weite. Natürlich wollen alle eine sogenannte „0er Landung" erfliegen.

Für Langschläfer begann der Freitag „tragisch". Das Briefing startete bereits um neun Uhr. Gegen zehn Uhr bekamen die ersten Crews die Route und konnten mit der Flugplanung beginnen. Dafür hatte jedes Team 30 Minuten Zeit. Im Anschluss musste innerhalb von 15 Minuten gestartet werden.

Wettbewerbsleiter Maurice Ducret ging im Briefing noch einmal darauf ein, dass niemand verpflichtet sei zu starten. Bei sehr windigen Bedingungen entschieden sich die diesjährigen Newcomer Carla Peters und Wiebke de Boer am ersten Wertungstag gegen den Start und für einen Ausflug in die Gothaer Innenstadt. „Eine Entscheidung, die richtig Charakterstärke zeigt", wie Ralf Grunwald, Hauptschiedsrichter und stellvertretender Vorsitzender der Bundeskommission Motorflug, betont. Während sich Carla auf die sichere Steuerung des Flugzeugs auf dem vorgegebenen Kurs konzentrierte, unterstützte Wiebke beim Navigieren und behielt die geplanten Kurse im Blick. Carla war schon einmal als Navigatorin dabei, diesmal jedoch erstmals als Pilotin.

Am zweiten Wettbewerbstag ging es nun auch für sie in die Luft. Ohne Druck und Angst konnten sich die Newcomer auf diese Weise sicher an den Wettbewerb rantasten.

Hinsichtlich des Flugzeugs gibt es keine Einschränkungen, solange es propellergetrieben ist und mindestens 60 Knoten schnell ist. Daher sind Motorflugzeuge, aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge sowie Motorsegler gerne gesehen.

Im Grunde sind die Aufgaben der Crews und die Auswertung relativ einfach. So lange man sich innerhalb des Korridors befindet, gibt es keine Strafpunkte. Der GPS-Logger zeichnet den gesamten Flug auf, ohne dass die Crew den geflogenen Track sieht; elektronische Hilfsmittel zur Navigation sind hier verboten. Fliegt man länger als fünf Sekunden außerhalb des Korridors, bekommt man pro zusätzlicher Sekunde drei Strafpunkte. Damit man nicht durch den Korridor trödelt, gibt es vorgegebene Start- und Endzeitpunkte. Hier wird an einer exakten Position (beispielsweise an einer Straßenkreuzung) die Zeit gemessen und mit dem sekundengenauen Sollwert verglichen. Zwei Sekunden Toleranz gibt es dabei; wer früher oder zu spät ankommt, erhält ebenfalls Strafpunkte.

Für den Navigationsflug ist es üblich, dass auch die Landung einer Wertung unterzogen wird. Ziel bei der Präzisionslandung ist es, im weiß markierten, drei Meter großen Feld mit dem Hauptfahrwerk aufzukommen, was bei den windigen Bedingungen der Meisterschaft gar nicht so leicht war. Einige Teams schafften es trotzdem mehrmals.

Nachdem am Freitag die zweite von drei Landungen aufgrund zu starken Windes abgebrochen und nicht gewertet wurde, war der Samstag wettertechnisch freundlicher, und es wurden zwei Routen mit Präzisionslandungen durchgeführt.

Die Meisterschaft blieb bis zum Schluss spannend. Aufgrund der immer engeren Korridorbreiten wuchsen sowohl die Herausforderung als auch die Wahrscheinlichkeit, außerhalb des Korridors zu fliegen. Auch die Routen selbst wurden immer kniffliger und beinhalteten zum Schluss sogar Kreisbögen über dem Thüringer Wald, teilweise mit Korridorbreiten von 0,25 NM. Das Kopf-an-Kopf-Rennen der erstplatzierten Crews wurde so sprichwörtlich auf den letzten Metern entschieden.



Carla Peters und Wiebke de Boer bei der Siegerehrung in der Damenwertung.



Robert und Carla waren bei den Landungen am präzisesten.

Ergebnisse

Robert Deppe und Carla Moses gewannen in der Kategorie Unlimited, gefolgt von Oliver Meindl und Marco Frenzel. Maximilian und Gregor Przybylla belegten in dieser Kategorie den dritten Platz. In der Kategorie Advanced gewannen Eilif Monrad-Krohn und Thomas Kirchner. Vladimír Anderák und Kay Larbig kamen auf Platz zwei. Den dritten Platz belegten Jörg Schönfels und Daniel Breithaupt. Die Landewertung meisterten mit knappen Vorsprung Robert Deppe und Carla Moses am erfolgreichsten, gefolgt von Oliver Meindl und Marco Frenzel.

Abflug nach Hause

Nach einem letzten gemeinsamen (sehr leckeren) Abendessen am Samstag ging es mit tollen Erfahrungen, Taschen voller Preise und Geschenke und gut gesättigt für einen Teil bereits nach Hause. Manche nutzten auch noch den Sonntag für eine zusätzliche Runde Air Navigation Race, bevor sie den Heimweg antraten. Die Deutsche Meisterschaft war für die Bundeskommission Motorflug und die Wettbewerbsleitung zugleich eine Vorbereitung auf die WM im kommenden Jahr. Vom 23.08. bis 04.09.2027 findet in Zwickau die 4. FAI World Air Navigation Race Championship statt. Dort werden etwa 40 Crews aus der ganzen Welt antreten und um den Weltmeistertitel im Air Navigation Race kämpfen. Die Vorbereitungen laufen bereits auf Hochtouren, und der DAeC freut sich auf dieses besondere Highlight im Motorflugsport.

Auch mal Lust auf Navigationsflug? Unter navigationsflug.de teilt die Bundeskommission Motorflug alle wichtigen Infos zu Wettbewerben, Förderungen und Veranstaltungen. Die Bundeskommission Motorflug fördert nämlich fortlaufend gezielt Jugendcrews. Hierfür können sich alle bis 27 Jahre bewerben. Dafür reichen ein Motivationsschreiben und ein Lebenslauf aus. Alle Infos findet ihr hier: Förderungen – Deutscher Navigationsflug.

Laura Heine



Die Kategorie Unlimited ist die anspruchsvollste.



Die Sieger der Kategorie Advanced.

Fotos: Tom Illgner und Laura Heine

15 Medaillen für Deutschland bei der Segelkunstflug-WM

Fayence, Frankreich, 13. September 2026 – Nach elf Wettkampftagen sind bei den FAI-Weltmeisterschaften im Segelkunstflug im südfranzösischen Fayence die neuen Weltmeister gekürt worden.

Bei der 27. FAI-Weltmeisterschaft im Segelkunstflug hat sich Michael Spitzer aus Deutschland den starken zweiten Platz in der Einzelwertung der Unlimited-Klasse gesichert. Der 21-jährige Tscheche Oliver Adamy holte den Weltmeistertitel, während der amtierende Weltmeister von 2024, Maciej Pospieszyński aus Polen, Dritter wurde. Auch in der Mannschaftswertung überzeugte Deutschland und belegte hinter Weltmeister Tschechien den zweiten Platz.

Die Stärke des deutschen Teams spiegelte sich auch in der Medaillenbilanz wider. Insgesamt gewann die Mannschaft 15 Medaillen. Besonders erfolgreich präsentierte sich das Team in der Advanced-Klasse mit einem kompletten Podium in der Gesamtwertung sowie dem Weltmeistertitel in der Mannschaftswertung.

Die deutschen Medaillenerfolge im Überblick:

Unlimited

Gesamtwertung: Michael Spitzer – Silber (Vizeweltmeister)
Known-Programme: Wolfgang Schieck – Gold, Michael Spitzer – Silber
Free-Programme: Wolfgang Schieck – Silber
Unknown-Programme: Michael Spitzer – Silber
Mannschaftswertung: Michael Spitzer und Steffen Engel – Silber

Advanced

Gesamtwertung: Tobias Ohlig – Gold (Weltmeister), Nick Charly Weiss – Silber (Vizeweltmeister), Stefan Zistler – Bronze
Free-Programme: Tobias Ohlig – Bronze
Unknown-Programme: Tobias Ohlig – Gold, Nick Charly Weiss – Silber, Richard Münzberger – Bronze
Mannschaftswertung: Tobias Ohlig, Nick Charly Weiss und Stefan Zistler – Gold
Juniorenwertung: Nick Charly Weiss – Gold



Das Podium der Unlimited: Oliver Adamy aus Tschechien holt den Sieg vor Michael Spitzer und dem Polen Maciej Pospieszynski.



Team Germany

In der Advanced-Klasse triumphierten die deutschen Piloten. Der 50-jährige Tobias Ohlig gewann den Einzelwettbewerb und führte ein rein deutsches Podium an, gefolgt von Nick Charly Weiss und Stefan Zistler. Auch die Mannschaftswertung ging an Deutschland, vor Rumänien und Polen.

„Es ist unglaublich! Es war eine Ehre, hier dabei zu sein und diesen Wettbewerb zu gewinnen. Ich bin sprachlos“, sagte Tobias Ohlig, Weltmeister in der Advanced-Klasse.



Weltmeister Tobi Ohlig nimmt die verdienten Glückwünsche nach der Landung entgegen.



Die besten Piloten der Advanced-Klasse: Tobias Ohlig, Nick Weiss und Stefan Zistler.

Ergebnisse

27. FAI-Weltmeisterschaft im Segelkunstflug – Gesamtwertung Unlimited
1. Adamy (CZE)
2. Michael Spitzer (GER)
3. Maciej Pospieszyński (POL)

27. FAI-Weltmeisterschaft im Segelkunstflug – Mannschaftswertung Unlimited
1. Tschechien
2. Deutschland
3. Polen

15. FAI-Weltmeisterschaft– Gesamtwertung Advanced
1. Tobias Ohlig (GER)
2. Nick Charly Weiss (GER)
3. Stefan Zistler (GER)

15. FAI-Weltmeisterschaft – Mannschaftswertung Advanced
1. Deutschland
2. Rumänien
3. Polen

Fayence bot mit seiner Lage zwischen den Bergen und der Mittelmeerküste eine spektakuläre Kulisse, stellte die Piloten jedoch gleichzeitig vor anspruchsvolle Bedingungen. Die Windrichtung konnte sich zwischen dem unteren und oberen Bereich des Kunstflugraums erheblich verändern. Starke Winde und große Hitze beeinflussten den Wettbewerb zusätzlich.

Der Flugplatz Fayence-Tourrettes, eines der bekanntesten Segelflugzentren Europas, war unter der Schirmherrschaft der Fédération Française de Vol en Planeur (FFVP) Gastgeber der Weltmeisterschaften. Organisiert wurde die Veranstaltung von der Association Aéronautique Provence Côte d’Azur (AAPCA) und dem Gliding Club Fayence-Tourrettes.

Über den Segelkunstflug

Segelkunstflug wird häufig als lautlose und elegante Demonstration präzisen Wettbewerbsfliegens beschrieben. Im Gegensatz zum Kunstflug mit Motorflugzeugen sind die Piloten ausschließlich auf die Energie angewiesen, die ihnen nach dem Ausklinken aus der Schleppmaschine durch ihre Ausgangshöhe zur Verfügung steht. Während jeder Flugsequenz müssen sie Geschwindigkeit und Energie daher sorgfältig einteilen.

Die Piloten führen eine Reihe von Kunstflugfiguren innerhalb eines ein Kilometer großen Wettbewerbsraums aus. Die Wertungsrichter beurteilen dabei die Genauigkeit jedes Manövers sowie die Positionierung des Flugzeugs.

Die Weltmeisterschaften werden in zwei Klassen ausgetragen: der Advanced- und der Unlimited-Klasse. Während die erstere eine Möglichkeit bietet, sich auf höchster Ebene des internationalen Wettbewerbs zu messen, gilt die Unlimited als Königsdisziplin dieser Sportart. Dort werden die anspruchsvollsten Flugprogramme mit hoch spezialisierten Flugzeugen geflogen. *FAI*



Einzelgold gab es für Wolfgang Schieck in der Free Known der Unlimited, Michael Spitzer holte hier Silber

Fotos: Fotos: Marcus King / FAI



BUNDESAUSSCHUSS FLIEGENDE FRAUEN ■ Treffen

3. Frauen-Freundschafts-Fliegen auf dem Übersberg

Sieben Tage Thermik, Freundschaft und große Begeisterung: Unter diesem Motto fand vom 18. bis 25. Juli bereits zum dritten Mal das Frauen-Freundschafts-Fliegen (FFF) auf dem Segelfluggelände Übersberg bei Pfullingen statt.





Gemeinsames Abendessen auf dem Übersberg

Am Ende der Woche stand eine beeindruckende Bilanz: **171 Starts, rund 267 Flugstunden und insgesamt 7871 geflogene Kilometer.**

Doch was von diesem Frauen-Freundschafts-Fliegen am meisten in Erinnerung bleiben wird, lässt sich nicht in Statistiken ausdrücken: neue Freundschaften, gegenseitige Unterstützung und die gemeinsame Begeisterung für das Segelfliegen.

Von der WSPA zum FFF

Die Geschichte des FFF beginnt mit der Women Soaring Pilots Association (WSPA). Vom 3. bis 7. Juli 2023 veranstaltete die WSPA ihr internationales Jahresseminar in Deutschland auf dem Übersberg. Die Organisation bringt leidenschaftliche Segelfliegerinnen aus der ganzen Welt zusammen – von Australien bis Israel, von Italien bis Deutschland.

Denn während die Luftfahrt noch immer stark männlich geprägt ist, verfolgt die WSPA ein klares Ziel: Frauen im Segelflug zusammenzubringen, zu unterstützen, zu inspirieren und miteinander zu vernetzen.

Nach den europäischen Seminaren 2009 in Slowenien, 2014 in Italien und 2023 in Deutschland entstand auf dem Übersberg der Wunsch, diese besondere Idee weiterzuführen. So wurde 2024 das erste Frauen-Freundschafts-Fliegen ins Leben gerufen – als eine Art europäisches Gegenstück zum großen WSPA-Treffen in Kansas. Was zunächst als einzelnes Treffen gedacht war, ist inzwischen zu einer eigenen Tradition geworden.

Ein großes Treffen mit internationalem Charakter

Organisiert wurde das diesjährige FFF von der Flugsportgruppe Heinkel, einem der vier Vereine der Flugsportvereinigung Übersberg. Gemeinsam mit dem Luftsportverein Reutlingen, der Akaflieg Tübingen und der FSG Pliezhausen wird auf dem Segelfluggelände Übersberg der Flugbetrieb durchgeführt; die FSVÜ übernimmt die Organisation und Verwaltung des Flugplatzes sowie die Koordination des Flugbetriebs. Hinter dem FFF stand jedoch nicht nur ein einzelner Verein, sondern ein großes Team engagierter Menschen. Die Gesamtorganisation und Kommunikation lagen vor allem bei Barbara Kaiser und Manu Steck. Dazu kamen Fluglehrer, Flug- und Betriebsleiter, Schlepp- und Windenfahrer, Mitglieder der Jugendgruppe sowie zahlreiche weitere freiwillige Helferinnen und Helfer aus den vier Übersberger Vereinen. Das Logo des diesjährigen FFF wurden von der 16-jährigen Flugschülerin Ema Steck gestaltet.

Insgesamt hatten sich 20 Pilotinnen angemeldet. Sie kamen aus verschiedenen Bundesländern wie Bayern, Hessen, Sachsen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen – und weit darüber hinaus: aus China, Australien, Ungarn sowie aus Texas und Alaska in den USA.



Flugzeuge aufgebaut und Streckenflugwetter angesagt



Daniela Helbig aus Australien mit LS3



Katharina Großer mit ihrer Sie 3

Unter den Teilnehmerinnen waren ganz unterschiedliche Persönlichkeiten: professionelle Pilotinnen ebenso wie begeisterte Hobbyfliegerinnen, langjährige Segelfliegerinnen und Frauen, die nach vielen Jahren im Ruhestand ihre alte Leidenschaft wiederentdeckt haben.

Zusammen mit den neun Pilotinnen aus den gastgebenden Vereinen sowie den vielen Helfern, Familienangehörigen und Freunden kamen im Laufe der Woche rund 40 Menschen zusammen.

Unterschiedliche Generationen, verschiedene Berufe, unterschiedliche Nationalitäten und Lebensgeschichten – verbunden durch eine gemeinsame Leidenschaft: das Segelfliegen.

Ein stimmungsvoller Auftakt

Die meisten Teilnehmerinnen reisten am Samstagnachmittag an. Zelte, Wohnwagen und Flugzeuge wurden aufgebaut, erste Begrüßungen ausgetauscht, und schon bald war auf dem Flugplatz eine ganz besondere Atmosphäre zu spüren.

Am Abend lud das Gastgeberteam zum gemeinsamen Begrüßungsgrillen ein. Bei gutem Essen, Getränken und vielen Gesprächen lernten sich die Teilnehmerinnen kennen. Alte Freundschaften wurden aufgefrischt, neue geschlossen.

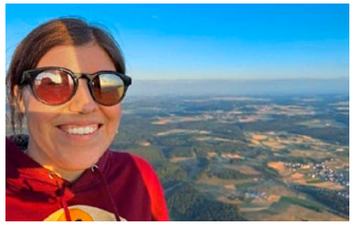
Am Sonntagmorgen begann der Tag mit einem Frühstücksbuffet und anschließendem Briefing. Uwe Kaiser, Vorstand der Flugsportgruppe Heinkel, stellte den Teilnehmerinnen das Fluggelände, die örtlichen Besonderheiten und die wichtigsten Regeln für den Flugbetrieb vor. Anschließend folgte ein Wetterbriefing mit Ines Schäffer und Jutta Scholz.

7 Tage Sonne, 21 Flugzeuge – für jede Pilotin ein Platz in der Luft

Gemeinsam wurden die Flugzeuge aufgerüstet. Insgesamt waren 15 eigene Segelflugzeuge vor Ort, darunter DG-100, Libelle, Discus, LS8, LS3, LS4, Sie 3, ASW 27, DG-800 und Kestrel 401.

Für Teilnehmerinnen ohne eigenes Flugzeug stellten die Gastgeber zwei ASK 21, zwei Duo Discus XLT und einen Arcus T zur Verfügung.

Fast jeden Tag sorgte gute Thermik für ideale Segelflugbedingungen. Die Pilotinnen konnten nicht nur ihre Runden über dem Übersberg drehen, sondern ausgedehnte Streckenflüge unternehmen und die Schwäbische Alb ausgiebig erkunden.



Für Christina Kaiser eine unvergessliche Ballonfahrt in der „Wilhelmine“ am Abend auf dem Übersberg.





Mari (rechts) und Ema Steck mit Fliegerinnennachwuchs Kira (in der Mitte) – Papa Daniel (links) ist auch dabei.

v.l.n.r.: Silke Neugebauer überreicht die Blumen an die beiden Organisatorinnen Manu Steck und Babara Kaiser.

Fotos: Teilnehmerinnen, privat

Ein Ballon am Übersberg

Am Dienstag gab es neben den Segelflugzeugen noch einen weiteren besonderen Gast am Himmel: den Ballon „Wilhelmine“ des BWLV.

Der große Heißluftballon mit dem weithin sichtbaren BWLV-Logo hob vom Flugplatz ab. Daniela Helbig, Christina Kaiser und Manu Steck nutzten die Gelegenheit, mitzufahren.

Für die Segelfliegerinnen war dies eine ganz andere Art, den Himmel zu erleben. Gleitschirm, Heißluftballon oder Segelflugzeug – die Wege an den Himmel mögen unterschiedlich sein, doch die Faszination bleibt dieselbe.

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO
Ungültigkeitserklärungen

Dokumente für Luftsportgeräte

Wer den Verlust von Dokumenten für Luftsportgeräte beim LSG-B meldet, bekommt neue Papiere mit aktuellem Datum ausgestellt. Die alten Papiere verlieren ihre Gültigkeit. Folgende Dokumente sind betroffen:

Eintragungsschein /
Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 14.07.2006
Geräte-Nr. 61152
Amtliches Kennzeichen: D-MHRB

Eintragungsschein /
Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 04.12.2023
Geräte-Nr. 61037.2
Amtliches Kennzeichen: D- MKIB

Eintragungsschein /
Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 25.08.2026
Geräte-Nr. 61186
Amtliches Kennzeichen: D-MUWA

Eintragungsschein /
Lufttüchtigkeitszeugnis
Ausgestellt am 03.11.2023
Geräte-Nr. 66235
Amtliches Kennzeichen: D-MTLZ

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



Der Duo Discus wird an den Start zurückgeschoben.

Besuch mit 55 Jahren Flugerfahrung

Ein weiterer Gast sorgte ebenfalls für große Freude: Gudrun Bühler, Präsidialrätin Südwürttemberg/Hohenzollern des BWLV, besuchte die Veranstaltung und zeigte sich begeistert. Sie versicherte, sich künftig gerne stärker in die Verbandsarbeit einzubringen.

Das FFF spielte sich nicht nur in der Luft ab

Während der gesamten Woche war der ausgeprägte Teamgeist spürbar. Ob beim Auf- und Abrüsten der Flugzeuge, beim Startbetrieb, beim Rückholen der Flugzeuge, in der Küche oder bei der Betreuung von Kindern und Hunden – überall halfen sich die Teilnehmerinnen selbstverständlich gegenseitig. Jeder packte mit an, und genau dieses Miteinander machte die Veranstaltung so besonders.

Ausblick auf 2027

Nach sieben Tagen ging die gemeinsame Zeit viel zu schnell zu Ende. Wer einmal dabei war, versteht schnell, warum viele Teilnehmerinnen schon bei der Abreise sagten: „Bis nächstes Jahr auf dem Übersberg!“ Nach einer rundum gelungenen dritten Auflage steht bereits der Termin für das nächste Treffen fest: Das **4. Frauen-Freundschafts-Fliegen** soll **vom 10. bis 17. Juli 2027 auf dem Übersberg** stattfinden. Das FFF ist mehr als eine Flugveranstaltung. Es ist eine Einladung, gemeinsam abzuheben.

Zhenjun Dong & Gabriele Siemoneit

VERBAND LBA

Probleme im Zusammenhang mit dem flugmedizinischen Verfahren beim LBA

Der Deutsche Aero Club e.V. möchte die Erfahrungen und Probleme im Zusammenhang mit dem flugmedizinischen Verfahren beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zusammentragen. Ziel ist es, wiederkehrende Probleme und Verzögerungen strukturiert zu erkennen und gegenüber dem LBA auf nachhaltige Verbesserungen der Verfahren hinzuwirken. Dafür haben wir diese Umfrage erstellt. Wir stehen nicht für rechtliche oder medizinische Beratung zur Seite. Das Formular dient lediglich der strukturellen Erfassung und Auswertung. Der DAeC übernimmt damit keine individuelle Bearbeitung oder rechtliche bzw. medizinische Beratung Ihres Verfahrens. Jetzt über den QR-Code teilnehmen:

Probleme bei flugmedizinischen Verfahren beim LBA melden