VDP Nachrichten

Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V.
im Deutschen Aeroclub e.V · Mitglied bei AOPA Germany
Member of the Federation of European Women Pilots

Themen

37. JHV in Stuttgart
9. – 11. Sept. 2005
Seite 6

Kondensstreifen
von Judith Wörler
Seite 9

VDP-Pilotinnen
überfliegen
„Karibikblau und
Regenwaldgrün“
Seite 22

www.pilotinnen.de

Ausgabe
1
2005

INHALT

EDITORIAL
von Heidi Galland — Seite 3

EINLADUNG
zum Fly-In nach Kaprun — Seite 4

VDP-COME-TOGETHER IN BERLIN
Golf Fly-In vom 15.-17. Juli 2005 — Seite 5

37. JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER VDP
Pilotinnen – Porsche – Pattonville / Weiber – Weinfest – Württemberg — Seite 6
Anmeldung zur 37. Jahreshauptversammlung in Stuttgart
9. bis 11. September — Seite 7

VERANSTALTUNGEN
FEWP-Jahreshauptversammlung in Slowenien vom 27. – 29. Mai 2005
Deutschlandflug 2005 von Celle nach Rudolstadt 16.–18. Juni 2005 — Seite 8

THEMA
Kondensstreifen von Judith Wörler — Seite 9-11
VDP-Pilotinnen überfliegen „Karibikblau und Regenwaldgrün“ — Seite 22/23

MITGLIEDERBERICHTE
Fliegen in den Bergen: Auf Rädern und auf Kufen — Seite 12/13
Fliegen in Namibia — Seite 14/15
Luftfahrt-Akademie gegründet — Seite 16
The British Women Pilots Association –
50th Anniversary Luncheon, Sunday 13th March 2005 — Seite 18/19
30. Deutsches Hexentreffen in Frankfurt – ein voller Erfolg! — Seite 20/21
Fly-In nach Hangelar am 09.10.2004 — Seite 30
VDP auf der AERO 2005 in Friedrichshafen — Seite 17

REISERBERICHTE
„Ferryflight“ von New York nach Naples/Florida — Seite 24/25

HISTORISCHES
Antonie Straßmann - Leidenschaft für's Fliegen, Leidenschaft für's Leben — Seite 26-29

VDP-INTERN
VDP-Archiv – VDP-Flyer – Mitgliedsbeiträge — Seite 31
Elly Beinhorn feiert 98. Geburtstag
Neue Mitglieder
Trauer um Gabi Kämpf — Seite 32

MITGLIEDER-ANTRÄGE
Für alle, die es werden wollen — Seite 33/34

TERMINE
und Veranstaltungen — Seite 35

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 30. November 2005

IMPRESSUM

VDP-NACHRICHTEN erscheinen bis zu dreimal jährlich und sind das offizielle Mitteilungsblatt der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. **Präsidentin:** Heidi Galland **Redaktion:** Heidi Galland, Am Langenacker 40, D-53343 Wachtberg-Pech, Tel. 0228-321410, Fax: 0228-321490, E-Mail: Galland3@aol.com **Versand:** VDP-Geschäftsstelle: Osttor 32, D-48165 Münster, Tel.: 02501-25145 Fax: 02501-927620, E-Mail: Carola.Niemeier@t-online.de, www.pilotinnen.de
Bankverbindung: Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. Konto: 9257270, Sparkasse Karlsruhe, BLZ 66050101
Gestaltung: SCHWIND.Werbeagentur, Bonn, www.schwind.de, info@schwind.de

Liebe Pilotinnen und Freunde der VDP

Die Messetore sind noch nicht geschlossen – Abbauarbeiten der AERO in Friedrichshafen – aber ich bin schon auf dem Weg nach Hause und lasse diese vier Messetage Revue passieren. Natürlich frage ich mich, lohnen sich der Aufwand, die Kosten, die Zeit? Was macht einen Verband, eine Vereinigung erfolgreich? Ist die Präsenz auf Messen notwendig? Wie weit darf ich mit ehrenamtlichem Einsatz rechnen? Wo und wann sind Grenzen gesetzt?

Nicht nur mich bewegen diese Fragen. Alle, die sich für eine gemeinnützige Sache einsetzen, sind immer wieder mit der Diskrepanz zwischen ihren Visionen und deren Machbarkeit konfrontiert. Und wie überall, spielt auch hier der Faktor „Mensch“ eine große Rolle. Ich durfte in diesen Tagen in vielen Gesprächen mit Verantwortlichen anderer Verbände und Institutionen einen gewissen Trost, aber auch viel Ansporn finden. Trost, weil man sich verschiedenen Ansichten und Meinungen stellen muss und trotzdem zu der Erkenntnis kommt, es nicht allen recht machen zu können. Ansporn für nicht nachlassenden Einsatz, an seinen Zielen zu arbeiten, weil man nur damit sein Umfeld motivieren kann.

Mein Ziel ist, unsere VDP auch nach 37 Jahren jung und zeitgemäß zu halten und unser Umfeld sind alle unsere jetzigen und zukünftigen Mitglieder.
Und so stehe ich heute wieder mit einer neuen Zeitung da, gespickt mit Berichten von Veranstaltungen, Beiträgen unserer Mitglieder, dem Ausblick auf den Fliegersommer 2005 und Informationen. Mein Dank gebührt allen, die daran mitgearbeitet haben!

Unser Programm für 2005: Wir haben versucht, für jeden Geschmack und jedes Budget etwas zu bieten. Unter der headline „VDP-come-together“ ist vom Entspannungswochenende bis zu kleinen Fly-Ins und erstmaligem Golf-Fly-In für jeden etwas geboten.
Das Treffen in Kaprun, Zell am See, das unsere Vizepräsidentin Birgit Gräfin Stenbock–Fermor ausrichtet, verspricht ein besonderes Schmankerl zu werden, das FEWP-Treffen in Slowenien ebenso, und was der Deutschlandflug mit einigen VDP-Besatzungen bringen wird – davon lassen wir uns überraschen.

Highlight in 2005 wird unsere 37. Jahreshauptversammlung in Stuttgart sein. Unser „Dreigestirn“ Dagmar Deckstein, Elvi Schaller und Renate Schrempp sind schon voll im Einsatz. Bitte unterstützen Sie ihre Arbeit mit pünktlicher Anmeldung und Hotelreservierung. „Pilotinnen – Porsche – Pattonville“ (Pattonville ist der Flugplatz in Ludwigsburg bei Stuttgart), Weiber – Weindorf – Württemberg“ versprechen eine Menge Spaß. Aber auch die administrativen Belange der VDP gilt es bei unserer JHV zu diskutieren. Ich würde mich freuen, viele VDP-Mitglieder begrüßen zu dürfen.
Einen besonderen Dank möchte ich noch Bärbel Kuchler und unserem fördernden Mitglied Werner Trense sagen. Am 13. April 2005 jährte sich zum 19. Mal der Todestag unserer ersten, verehrten Präsidentin Mutz Trense. Auf Einladung von Werner Trense organisierte Bärbel am 16.04.05 ein Treffen mit VDP-Pilotinnen in München. Ich habe mich über das positive Echo sehr gefreut und hoffe, dass wir zum 20. Todestag von Mutz einen Mutz-Trense-Gedächtnisflug organisieren können.

Liebe Pilotinnen, wir alle wissen, dass es in allen Luftfahrtsparten viele Änderungen gegeben hat und weiterhin geben wird. Das Fliegen wird uns nicht einfacher gemacht und unsere Augen richten sich auf Verbände wie AOPA und DAeC, Interessenverbände und Ausschüsse. Ich kann nur mit Ihnen hoffen, dass unsere Politik mit Maß agiert und uns die Freude am Fliegen lässt.
In diesem Sinne wünsche ich uns allen einen wunderschönen Fliegersommer, mit vielen bestandenen Medicals, minimalen Sicherheitsüberprüfungen und fast keinen Sonderauflagen.
Happy landings und einen guten Schutzengel wünscht Ihnen

Ihre

Heidi Galland

Heidi Galland

Einladung zum Fly-In nach Kaprun / Zell am See in Österreich vom 24. bis 26. Juni 2005

Programm

Freitag, 24. Juni 2005:
bis 15.00 Uhr Ankunft Flugplatz Zell am See (LOWZ)
Welcome am Flughafen
Transfer zum Hotel
Cocktail an der Bar
Festliches Galadinner

Samstag, 25. Juni 2005:
Erlebnisprogramm:
Ausflug zum Mooserboden, Strom + Eis - Museum,
45 min leichte Wanderung zum Fürthermoarbauern.
Ordentliche Jause, anschließend auf der Alm eine kleine Alpentrophy –Veranstaltung (bei Regen indoor).
Abendessen im Hotel: „Rustikaler Abend“
Anschl. kleines Wettnageln an der Bar (wer versenkt den Nagel in den Holzklotz?).

Sonntag, 26. Juni 2005:
evtl. kleine Wanderung zum Untergaign, um noch einige Souvenirs zu besorgen.
Rundgang durch Kaprun oder zur freien Verfügung
Ca. 12.00 Uhr Transfer zum Flughafen.
Verabschiedung mit Vitaminpaket

Kosten:

im Steigenberger Hotel Kaprun ****+

Übernachtung, Frühstücksbuffet pro Person EUR 57,-- im DZ pro Nacht

pro Person EUR 71,-- im EZ pro Nacht

Leistungen vom Hotel und Erlebnisprogramm mit Burgi:
pro Person EUR 142,-- darin eingeschlossen:
24. Juni 2005: Welcome am Flughafen mit Brötchen und Prosecco - Transfer zum Hotel - Cocktail an der Bar - Abendessen im Hotel: Festliches Galadinner - Getränkepauschale (excl. Schnäpse) zum Abendessen

25. Juni 2005:
außer Haus mit Burgi (Tagesausflug – siehe oben) - Abendessen im Hotel:
Rustikaler Abend Getränkepauschale (excl. Schnäpse) zum Abendessen

26. Juni 2005: Transfer zum Flughafen – Verabschiedung mit Vitaminpaket

Info. Birgit Stenbock-Fermor
e-mail: stenbock-fermor@t-online.de

Golf-Fly-In: Bad Saarow / Berlin vom 15. Juli 2005 bis 17. Juli 2005

Programm

Freitag 15.7.05

- Ankunft bis 16.oo Uhr Flugplatz Fürstenwalde (EDAL)
  oder Bahnhof „Bad Saarow-Pieskow“ oder Anreise mit dem PKW
- Welcome Cocktail auf der Hotelterrasse „Hotel Esplanade“
- gemeinsames Abendessen im Hotel

Samstag 16.7.05

- Frühstück, Transfer zum Sporting-Club Berlin e.V. Silberbergplatz mit Tee-Time ab 11.oo Uhr für alle Golfer.
- Nichtgolfer machen einen Ausflug per Fahrrad oder haben die Möglichkeit
  zu einem Schnupperkurs bei einem Golf-Pro.
- Rückkehr ins Hotel ca. 17.oo Uhr
- abends Kabarett-Variete-Besuch in Berlin

Sonntag 17.7.05

- gemeinsames Frühstück
- danach zur Bootsfahrt auf dem Scharmützelsee
- ab ca. 13.oo Uhr Transfer zum Flugplatz, Bahnhof etc.

Hotelreservierung bitte unter dem Kennwort: „Pilotinnen“ selbst vornehmen:

Hotel Esplanade Resort u. Spa
15526 Bad Saarow
Seestr. 49
Tel: 033631/432-0 Fax: 033631/432-8222
E-mail: info@esplanade-resort.de

Preise: Doppelzimmer: 136,00 EUR / Nacht,
Einzelzimmer: 98,00 EUR /Nacht jeweils incl. Frühstück

Die Kosten für das Programm werden bei ca. 100,00 EUR / Person liegen, je nach Abendveranstaltung. Eingeschlossen sind die notwendigen Transfers, Welcome Cocktail im Hotel, Theaterkarten und die Bootsfahrt

Anmeldungen bitte an Jeannette Busch per Fax (030-83200887) oder per E-mail: halbu@t-online.de bis zum 1. Juni 2005 mit Angabe folgender Informationen:
Vor- und Zuname, Tel./Fax/E-mail
Teilnehmer-Anzahl
Golfer: Ja / Nein bei Ja: Handycap
wenn Anreise per Flugzeug, Kennung.....
PKW / oder Bahn
Interesse am Schnupperkurs / oder Fahrradtour
Herzliche Grüße
Jeannette Busch, e-mail: halbu@t-online.de

VDP-come-together in Rheine EDXE

Samstag, 23. Juli 2005 ab 13 Uhr
Zwangloses Treffen am Flugplatz Rheine zum Kaffeetrinken und Klönen, Landegebühren werden nicht erhoben. Anmeldung aus organisatorischen Gründen wäre gut, aber auch unangemeldete Pilotinnen sind herzlich willkommen. (Dann wird der Kuchen eben geteilt!)

Rosa Höltken,
Tel.: O5971-6300, Fax: 05971-87000,
E-mail: roswitha@hoeltken.de

VDP-come-together in Hamm EDLH

Sonntag, 21. August 2005 ab 10:30 Uhr
Annette Daelman und Ruth Frenken laden ein:
Ein zwangloses Treffen zum Brunch auf der Terrasse des Flugplatzes Hamm

Anmeldung wäre nett – wer ohne kommt, ist auch willkommen! Keine Landegebühren!

Annette Daelman,
Tel./Fax: 02384-733,
E-mail: annettedaelman@gmx.de

Pilotinnen – Porsche – Pattonville / Weiber – Weinfest – Württemberg

Liebe Pilotinnen,
liebe fördernde Mitglieder,

die Zeit vergeht bekanntermaßen wie im Fluge – und schon zeichnet sich die Jahreshauptversammlung vom 9. bis 11. September am Horizont ab. Wir laden Euch herzlich ein in die aufregendste Stadt Deutschlands, nach Stuttgart. Sogar die ehrwürdige britische Wirtschaftszeitung Financial Times geriet unlängst ins Schwärmen über die Schwabenmetropole: „This is a city that feels impatient to meet the future.“ Und wir sind schon ganz ungeduldig, Euch hier in absehbarer Zukunft willkommen zu heißen.

Wer mit dem Flugzeug anreist, landet in Pattonville bei Ludwigsburg (www.flugbetriebsgemeinschaft.de) EDTQ. Von dort geht es zum Schlosshotel Monrepos, wo nebst einem Imbiss 25 Porsche 911er, Boxster und Cayenne warten, mit denen es Neckartal und Weinberge zu erfahren gilt (bitte Führerschein mitbringen).
Schloss Monrepos lädt zur Besichtigung. Abends dinieren wir im nagelneuen Wintergarten des Schlosshotels .

Nach der Jahreshauptversammlung im Ratssaal des renovierten Rathauses beim OB Schuster verfügen wir uns auf eines der schönsten Stadtfeste, das Stuttgarter Weindorf zum Vespern und Viertele schlotzen. In Laufnähe die kulturellen und architektonischen Kleinodien, die Staatsgalerie, das neue Kunstmuseum, das Museum für württembergische Landesgeschichte, Neues Schloss, Altes Schloss ... und natürlich mag, wer will, auf der Shoppingmeile Königstraße flanieren. Der Samstag klingt dann am Abend in Stetten im urigen Remstal aus, wo uns der bekannte und vielgerühmte Ochsenwirt Schwäbisches auftischt.

Das endgültige und detaillierte Programm folgt mit der Tagesordnung zur JHV.

Jetzt heißt es erst einmal anmelden und bis 30. Juni Hotel reservieren, und zwar unter dem Stichwort „VDP“:

Hotel Europe
Siemensstraße 26
70469 Stuttgart
Tel. 0711 - 81004 - 0
Fax 0711 - 81004 - 1444

Doppelzimmer:
90.- EUR jeweils incl. Frühstück
Einzelzimmer: 70.- EUR

■

Anmeldung zur 37. Jahreshauptversammlung in Stuttgart 9. bis 11. September

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Telefon: _____

Fax: _____

e-mail: _____

Ich reise an mit:

O Flugzeug/Kennzeichen: _____

Achtung, wichtig: Pattonville muss bis zum 31.5.05 wissen, wie viele Maschinen kommen!!

O Auto

O Bahn

Ich interessiere mich für:

O Kunstmuseum O Staatsgalerie O Haus der Landesgeschichte

Den Teilnehmerbeitrag für ordentliche und fördernde Mitglieder: EUR 110.-
für Nichtmitglieder: EUR 130.-
bitte überweisen auf Kto.Nr. 123 838 501 bei der Deutschen Bank,
Stuttgart (BLZ 600 700 24) an Elvi Schaller unter Stichwort VDP

Ausgefüllte Anmeldebögen bitte bis spätestens 30. Juni 2005 an:
Dagmar Deckstein - Kreuzäckerstraße 40/1 - 70794 Filderstadt oder per e-mail an Pilotinnen@web.de.
Achtung: Die Flugzeuge für Pattonville bis 31. Mai !! anmelden. Beides gerne auch per Fax: 0711 – 23 699 73.
Telefonauskünfte jeglicher Art unter 0711-24 75 94 (Dagmar Deckstein, Büro) oder Elvi Schaller: 0711-2566474

Seid herzlich gegrüßt
Von Dagmar Deckstein Elvi Schaller Renate Schrempp

Die offiziellen Anmeldetermine sind zwar schon vorbei, aber hier noch einmal zur Erinnerung zwei Veranstaltungen besonderer Art:

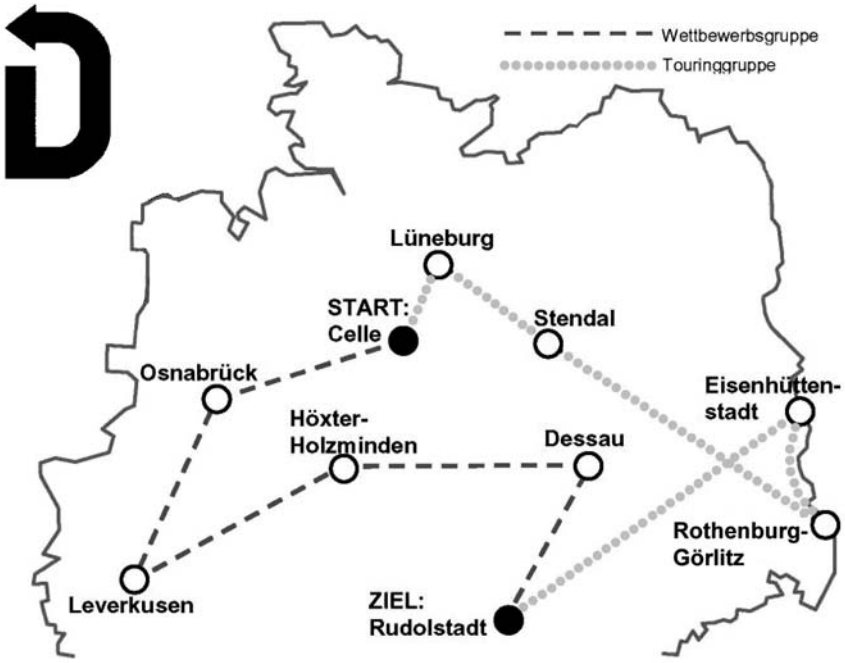
FEWP-Jahreshauptversammlung in Slowenien Vom 27. – 29. Mai 2005

Federation of European Women Pilots
and
Drustvo slovenskih letalk
Invite you to attend the Annual Congress of the FEWP
in Bled, Slovenia on the 27th, 28th and 29th of May 2005

Info: e-mail Barbara.Friedenberg@t-online.de
Drustvo slovenskih letalk: e-mail: dsl@dr-nemo.si

Deutschlandflug 2005 von Celle nach Rudolstadt 16.–18. Juni 2005

Info: motorflug@daec.de



Liebe VDP – Pilotinnen!

von Judith Wörler

An dieser Stelle erschien bisher immer Madlenes Kondensstreifen. Nun, ich kann nur verschämt zu ihm aufschauen. Um ganz ehrlich zu sein: Ich sehe zwar sehr viele dieser herrlichen Erscheinungen am Himmel, jedoch muss ich gestehen, dass meine kleine Citation nur einen Hauch von Streifen am Himmel hinterlässt. Sie verwirbelt vermutlich nur äußerst kurzfristig eine minimale Menge von Luft und das auch nicht sehr heftig. Wir können zwar hoch fliegen, aber nicht sonderlich schnell.

Nach einem turbulenten Herbst komme ich erst jetzt dazu, mich als neue Referentin für die Berufspilotinnen vorzustellen:
Geboren und aufgewachsen in Augsburg im schönen Bayern habe ich nach dem Abitur 1988 ein Jahr im sonnigen Kalifornien als Aupair und Skilehrerin verbracht, bevor mich meine Mutter, um mich wieder nach Hause zurück zu holen, für's BWL-Studium eingetragen hat.
Während ich nach dem Grundstudium zwei Wartesemester absolvieren musste, fing ich bei der Lufthansa mit einem Saisonvertrag als Flugbegleiterin an. Schon schnell habe ich mir gedacht, dass das, was „die da vorne" machen, nicht so schwer sein könnte. Mein Entschluss stand fest: Ich will Pilotin werden.

Nachdem es bei der Lufthansa Fliegerschule nicht geklappt hatte, machte ich 1996 in San Diego, Kalifornien, den US-PPL/IFR, flog anschließend mit einer Warrior 100 Std. quer durch die Staaten (was super Klasse war) und schrieb damit anschließend beim LBA die Lizenz mit 4 Theorie-Fächern um. Den CPL hängte ich beim Barbarossa in Rendsburg an, da ich ja eh schon mal in der Richtung war.

1997 konnte ich keinen Job finden, also ging ich wieder zur Lufthansa in die Kabine, um dann aber endgültig festzustellen, dass sich ohne ATPL und Rating vermutlich gar nichts tun würde. Also wieder nach USA, diesmal zum King Air Rating (zum Glück war der Dollar-Kurs damals ziemlich gut) und durch viele Beziehungen und Glück bin ich dann in Augsburg bei verschiedenen Firmen als Freelancer endlich zum Einsatz gekommen, während ich mir den Lebensunterhalt bei Augsburg Airways wieder in der Kabine verdiente. 1998 kam dann meine erste Festanstellung bei Flight Inspection International auf King Air 200, 300, 350 und 1999 dann bei Luxair auf ERJ 145. Ende 2003 Freelance bei Cirrus Airlines auf ERJ 145 und seit Mai 2004 bei NetJets auf CE550B.

Bevor ich genauer auf die Frage „wer oder was ist NetJets?" eingehen werde, möchte ich ein Thema anschneiden, das im Allgemeinen und speziell auch in unserer Branche immer mehr an Bedeutung gewinnt:

NETWORKING
Seit Jahrhunderten schon pflegen Männer Kontakte auch ganz speziell für berufliche Zwecke in Burschenschaften, Männerclubs und ähnlichem. A kennt B, der wiederum kennt C und bringt so beide für geschäftliche Interessen zusammen. Frauen klönen gerne zusammen beim Kaffeekränzchen, gehen zusammen shoppen oder zu einem Weiberabend. Sie besprechen Strategien für und gegen Männer – nur komischerweise scheint das im Berufsleben nicht zu funktionieren. Man bekommt immer noch den Eindruck, dass wir uns als Konkurrentinnen unter all den Männern sehen. Anstatt zusammenzuhalten und uns stark zu machen (nicht notwendigerweise GEGEN die Männer), geht jede ihren eigenen Weg und kämpft auf einsamem Posten. Zumindest in Deutschland.

Da ich meine Flugausbildung in den USA begann, hatte ich durch Publikationen von der „Women in Aviation"-Association gehört, und

bin natürlich sofort Mitglied geworden, um mir dadurch die nötigen Kontakte für einen Job zu verschaffen.

Um in den USA bei einer Airline eine Anstellung zu bekommen (oder auch nur ein Interview) ist es fast zwingend, Referenzen beizubringen. Und wenn diese Referenzen von der jeweiligen eigenen Firma stammen, sind diese umso hilfreicher. Durch meine damaligen Kontakte, die mir zumindest indirekt zu Freelancejobs auf der King Air verhalfen, konnte ich am eigenen Leib lernen, wie wichtig Vitamin B ist.

Als ich also von „Women in Aviation“ hörte, dass es eine „Vereinigung Deutscher Pilotinnen“ gibt, wusste ich sofort, dass ich dort Mitglied werden wollte.
Nun muss ich gestehen, dass ich zwar Mitglied geworden bin, doch nahm ich an keiner Veranstaltung teil, bis auf eines der Treffen der Berufspilotinnen in Dortmund. Zum Teil, weil ich viel arbeitete und in Trier ziemlich abseits vom Schuss war, aber vor allem auch aus finanziellen Gründen: musste ich doch meine Ausbildungsdarlehen zurückzahlen – und mein Auto fuhr ich auch noch gegen einen Baum ...

Wie gerne wäre ich bei einem Fly-In oder einer Rallye mitgeflogen! Seit der Umschreibung meiner Lizenzen- bzw. dem CPL bin ich nicht mehr in Deutschland privat geflogen, weil ich es mir nicht leisten konnte und ich in meiner wenigen Freizeit versuchen wollte, meine Freundschaften nicht allzu sehr zu vernachlässigen. Nichtsdestotrotz oder vielleicht auch gerade deswegen hatte ich mir immer wieder Gedanken gemacht: Wie kann man die Berufspilotinnen in der VDP zusammenbringen bzw. auch dazu bewegen, dass sie sehen, wie wichtig Networking ist.

Auch wenn ich bis auf das eine Mal nicht teilnahm, so wusste ich doch immer sehr zu schätzen, wie viel Mühe Madlene Clausen sich bei ihren Versuchen machte, uns an einen Tisch zu bringen. An dieser Stelle: Madlene, herzlichen Dank! Keine wird dich ersetzen können, aber nichtsdestoweniger müssen wir weitermachen mit dem Versuch, die Mädels zum Zusammenhalt zu bewegen. Natürlich hat die VDP nicht den gleichen Stellenwert wie die VC (Vereinigung Cockpit), haben die beiden doch unterschiedliche Zielsetzungen.

Der Alltag in Europa und speziell auf dem engen Jobmarkt in der Fliegerei zeigt uns aber, wie Referenzen und Networking immer bedeutender werden. So sah ich z.B. durch Zufall dieser Tage einen Bericht über Firmen in Deutschland, die Prämien ausgeben für „Mitarbeiter werben Mitarbeiter“. Endlich erkennen auch die Chefs hierzulande, welche Ressourcen ihre Mitarbeiter darstellen. Wie viel größer ist die Chance, einen guten neuen Mitarbeiter zu finden, der von einem geschätzten und anerkannten Kollegen empfohlen wird, im Vergleich zu einem Bewerber, den kein Mensch kennt? Dieses System übernahm auch NetJet als europäischer Ableger einer amerikanischen Firma, nicht zuletzt als simple Ausführung amerikanischer Praktiken.

Als die Bewerbungen nach dem 11. September so zahlreich wurden, dass man sie kaum mehr bewältigen konnte, wurden die eigenen Piloten angehalten, neue Bewerber zu empfehlen. Und so kam es, dass Bewerbungen bei Netjets fast ausschließlich über Empfehlungen zu einer Einstellung führten. Uns sollte dies anspornen, künftige Jobchancen zu erhöhen und auch den Nachwuchs zu unterstützen und zu fördern. Außerdem kann man nie

wissen, wann man selbst diese Kontakte nutzen kann.

Ich weiß selbst, wie schwierig es ist, unseren Job mit seinen unregelmäßigen Arbeitszeiten und den vielen Tagen weg von zuhause mit dem geregelten Kalender „normaler Leute“ bzw. dem anderer Kollegen zusammenzubringen. Doch nur gemeinsam sind wir stark. Davon ganz abgesehen haben wir Mädels in diesem Beruf mit Problemen zu kämpfen, bei denen es oft äußerst hilfreich ist, sich mit anderen Frauen in anderen Firmen austauschen zu können, speziell was Akzeptanzprobleme oder Schwangerschaft/ Mutterschaft anbelangt.

Was ich mir vorstellen und wünschen würde, wäre eine – freiwillige – Datenbank von allen Berufspilotinnen für regionale Treffen untereinander und vor allem für Kontakte in Bezug auf Jobs oder Gedanken- und Erfahrungsaustausch – vielleicht auch nur bei einem Kaffee oder bei einem Layover. Eventuell gibt es auch Antworten auf so einfache Fragen wie „Wo bekomme ich schöne und qualitativ hochwertige Pilotenshirts und Uniformen?“ – Unsere Dienstkleidung ist jedenfalls eine einzige Katastrophe.

Und nun zu NetJets. Einige werden sich fragen: wer oder was ist NetJets? NetJets ist seit vielen Jahren in den USA mit ihrem „ Partial Ownership Program“ erfolgreich. Viele kennen so etwas bei „Timeshare Apartments“. Bei NetJets kauft man mindestens 1/16 eines Fliegers und bekommt dafür 100h pro Jahr mit Rückkaufgarantie nach 5 Jahren bei 6 - 10 Stunden Vorlaufzeit (je nach Vertrag), ohne Ferry-Kosten bei One-way-Flügen und mit fixen Kosten pro Monat.

Seit letztem Jahr hat NetJets auch MarquisJet übernommen und bietet hierüber ihre Flugzeuge z.B. im 10- oder 25-Stunden-Block an, um neue Kunden in das Programm einzuführen und für die Idee des Teileigentums zu gewinnen. Seit Jahren schon in

Amerika erfolgreich, ist NetJets Europe von 50 auf 600 Besitzer gewachsen, hat alleine letztes Jahr seine Flugzeugzahl auf 58 verdoppelt und 147 Piloten eingestellt – Tendenz im gleichen Tempo nach oben.

Da die Besitzer, die wir fliegen, „rich and famous“ sind und oft Flugangst haben, hat Sicherheit absolute Priorität. Die NJE Operation ist übrigens unglaublich professionell, jederzeit mit einer Top-Airline vergleichbar und kann diese in gewissen Bereichen sogar übertreffen. So gibt es eine sogenannte Firewall: Eine Arbeitsgruppe, die Notams und Wetterberichte Tage im Voraus liest, um eventuelle Probleme für kommende Flüge im Keim zu ersticken und gegebenenfalls Flüge umzuplanen. Dispatch arbeitet dermaßen professionell, dass bei einem schlechten Slot umgehend Reroutings und andere Tricks gefiled werden, um eine Slotverbesserung zu erreichen (zudem bestehen sehr gute Verbindungen zu Eurocontrol in Brüssel). So gab es z.B. letztes Jahr im Mai, als das erste Mal in der Firmengeschichte der NetJets Europe mehr als 100 Flüge an einem Tag stattfanden (inzwischen ist das schon „average“), weniger als 5 verspätete Flüge, wobei aber ein Großteil der Flüge durch die London Area bzw. in sie hinein- oder hinausflog. Wer schon mal mit einem Flieger in London war, weiß, wie ungewöhnlich dies ist.
Als erste Firma in diesem Bereich hat NetJets Europe einen IATA Audit bestanden und ist somit eine IATA-Airline.

Ihr seht, ich bin von meinem Arbeitgeber begeistert und ich freue mich, Euch im nächsten Heft mehr von meiner Fliegerei zu berichten.

In diesem Sinne möchte ich Euch ermutigen, Beiträge, von denen ihr glaubt, dass sie uns interessieren, oder nette Erlebnisse aus dem Berufsalltag, niederzuschreiben und uns mitzuteilen.

Many happy landings
wünscht Euch

Judith Wörler

■

Fliegen in den Bergen: Auf Rädern und auf Kufen

von Inge Berger

Der erste Schnee in den Alpen lässt mich wie jedes Jahr davon träumen, bald wieder Landespuren auf Frankreichs herrlichen Gletschern zu ziehen.

Seit 1985 bin ich der Liebe zu den Bergen im Winter wie im Sommer verfallen, obwohl meine erste Gletscherlandung dazu diente, einer PA 18 zu helfen, die der Rückenwind auf den Kopf gestellt hatte. – Wie kommt man dazu? Skifahren in den Alpen, genau gesagt in Meribel, und ein Schnupperflug mit Lehrer in der weißen Bergwelt. Umkehrkurven in den Tälern sind zwar gewöhnungsbedürftig, aber das sanfte Gleiten der Kufen auf Schnee ließ keinen Zweifel mehr daran: Fliegen in den Bergen hatte mich total fasziniert!

Die Verwirklichung dieses Traumes wurde natürlich gebremst durch Wetter, meinen Wohnort (4 Autostunden entfernt von Meribel) und nicht zu vergessen, die Flugstundenkosten. Also galt es, sich mit einer guten Portion Geduld zu wappnen. Ein halbes Jahr später war ich zumindest Besitzerin der Bergflugberechtigung auf Rädern. So durfte ich mit einem ebenfalls frisch gebackenen Gebirgsflugkollegen allein sämtliche Altiports anfliegen. Das Gefühl war erhebend. Der darauffolgende Winter mit herrlichem Schnee und Sonne ließ mich diese Berechtigung auf Kufen erweitern. – Ein Jahr später hatte ich mein Ziel erreicht: Ich war Lehrerin für „Gletscherfliegen“. Die ersten Flugschulstunden ließen mir den Schweiß von der Stirne rinnen. Erst jetzt wurde augenscheinlich, wie viele Eigenheiten sich Piloten angewöhnen können. Flugschüler kamen mit sehr verschiedenen Erfahrungen: Linienpiloten, Militärjetpiloten, Flugzeugbesitzer (die schlimmsten – pardon!) und ganz „normale“ Piloten. Ich versank jedes Mal vor Ehrfurcht bei solch erfahrenen „Flugschülern“, es wurde aber auch klar, dass die Bergfliegerei eine ganz besondere Disziplin erfordert und keinerlei „lass’ mich mal probieren“ zulässt. Die Gebirgsplätze variieren zwischen 250 m und 600 m Länge und einem Gefälle zwischen 5 % und 25 %. Es gibt nur eine Landerichtung – bergauf, egal woher der Wind weht. Steigung bzw. Gefälle helfen, Lande- bzw. Startstrecke zu verkürzen. Die Entscheidung, zu landen oder auch nicht, liegt immer beim Piloten selbst.

Gebirgswanderungen, Picknick, Höhenrestaurants sind der Reiz dieser Graspisten. Sie liegen alle um die 2000 m hoch und bieten eine wunderbare Erfrischung bei oftmals erdrückender Hitze in der Ebene. Im Winter sind diese Plätze verschneit und werden dann mit Kufen angeflogen. Bevorzugt werden allerdings die Gletscher in den französischen oder auch italienischen Alpen.

Die Auswahl, Natur pur per Flugzeug zu erreichen, ist groß: Frankreichs Massif Central, die

wunderbare Gegend entlang der Dordogne, die französischen Pyrenäen. Ein wirkliches „Aha“-Erlebnis bereitet dem Neugierigen der Überflug der Pyrenäen auf die spanische Seite, Coscojuela sollte erwähnt werden, direkt am See gelegen inmitten einer traumhaften Bergsilhouette. Es lohnt sich, Spanien und Portugal zu erkunden, eine unglaubliche Vielzahl von Naturlandeplätzen existiert in beiden Ländern. Oftmals dienen diese hauptsächlich der Feuerbekämpfung oder als Ausgangspunkt für Sprühflugzeuge für die Landwirtschaft. Zur Navigation dient hier am besten der Michelin-Atlas 1: 400 000 neben den üblichen Jeppesen GPS-Karten.

Mit einer Gruppe von Bergfliegern erkunden wir jedes Jahr beide Länder. Sie sind extrem pilotenfreundlich: Vistabella del Maestrazgo in Spanien oder Montargil und Obidos in Portugal rufen Berge, Korkeichen, Seen und Atlantik in Erinnerung. Ideale Fluggeräte für diese Fliegerei natur sind Spornradflugzeug, wie die PA 18, Jodel 113, 119, Mousquetaire D 140 und jede Art von ULM.

Die Betankung muss hier gut geplant werden, und so lernen wir auch einige große Städte kennen: Burgos, Leon, Segovia (bekannt bei Deutschlands Segelfliegern), Cordoba, Evora, Coimbra. Ausgangspunkt ist Castejon de Monegros, ein Dorf einige Meilen östlich von Zaragoza, mit einer langen, aber schlecht zu erkennenden Piste inmitten dürrer Felder, und einer phantastischen Dorfkneipe. In Ixtassou, einem Segelfluggelände in den westlichen Pyrenäen, verbringen wir den letzten Abend mit, wie üblich, hervorragenden Spezialitäten.

In Frankreich fliege ich als Fluglehrerin „Spezialität Gebirgsfliegen“ ab Grenoble-Versoud. Der Aeroclub du Dauphiné besitzt mehrere Jodel Mousquetaire D 140 (mit Ski je nach Schnee- und Wetterlage, aber mindestens bis Ende Mai). 40 Minuten Steigflug benötigen wir z. B. zwischen Grenoble und dem Gletscher St.Sorlin in 10 000 ft Höhe; hinter den drei Zacken der Aiguilles d'Arves, etwas östlich von hier, liegt der Lombard-Gletscher eingekeilt wie in einem großen Topf. Windrichtung, Beschaffenheit des Schnees, Startlänge sind nur wenige Punkte, die der Pilot selbst zu bestimmen hat. Nicht die Landung ist ausschlaggebend sondern die Frage der Startstrecke unter den augenblicklichen Bedingungen. Nicht die Sonneneinstrahlung am Tage,

sondern der eventuelle Bau eines Iglus für die Nacht lässt nachdenken.

Die Websites der Association Francaise des Pilotes de Montagne http://www.afpm.org oder auch www.gletscherflug.ch (deutsch) von Hans Fuchs, vermitteln Ihnen zumindest virtuell einen Eindruck dieser Disziplin. Diverse nationale und internationale Ausflüge und Zusammenkünfte werden von der AFPM und der angeschlossenen EMP (European Mountain Pilots) organisiert, so dass die Erlaubnis für das Anfliegen privater Plätze für diese Zwecke global für alle Beteiligten beantragt wird.

Das größte Erlebnis? Einer unserer Freunde verlor seinen Propeller im Flug zwischen San Sebastian und Bilbao. Er ist Bergpilot und landete sicher auf einer Wiese mit 20 % Steigung vor dem erstaunten Besitzer und seinen Kühen. Das Glück begleitete ihn zweimal – einer der Polizisten vor Ort fand den Propeller in seinem Hintergarten und überbrachte das wertvolle Stück seinem Besitzer. Niemand wurde verletzt. Ohne Bergflugerfahrung wäre dieser Vorfall mit Sicherheit anders verlaufen.

Kontakt: Inge Berger
E-mail: iberger@tiscali.fr
Tel.: (33) 466 37 10 58. ■

Fliegen in Namibia

von Kimberly Marx

„Naua Naua“, so sagen hier bei uns in Namibia die Einheimischen, wenn sie „gut gut“ meinen.

Es ist ein herrliches Land und die Menschen sind aufgeschlossen und hilfsbereit. Namibia hat viele Gesichter, besonders für uns Piloten birgt es immer wieder neue Entdeckungen und Flugzeuge sind in einem solchen Land enorm wichtig. Eigentlich sind Flugzeuge hier reine Transportmittel. Die weiten Distanzen mit den endlosen unbewohnten Flächen und den wenigen Strassen, die das Land durchziehen, geben der Fliegerei eine ganz andere Bedeutung als im dichtbesiedelten Europa. Dort kann man das Flugzeug nehmen, klar ist es mit dem Airliner wie mit der Eisenbahn, aber wenn wir von privaten, kleinen Flugzeugen sprechen, dann ist es in Europa wohl eher so, dass der Spaßfaktor die Hauptrolle spielt. Ganz anders hier in Namibia. Bei uns sind kleine Flugzeuge oft ein notwendiges Transportinstrument, weil die Strassenverbindung zu weit, oder gar nicht vorhanden ist.

Arbeitsplatz für Buschpiloten

Nava Naval-Lodge

Besucher, die eine Zeit hier verbringen, erkennen dies sehr rasch und Piloten, die hier ihren Urlaub verbringen, oder sich einfach mal das Land ansehen wollen, genießen das Privileg, mit dem Flugzeug eine der schönsten Landschaften der Welt zu entdecken. Wir sind es einfach gewohnt! Von Naua Naua auf dem Weg zur Küste landen wir bei den Himbas, fliegen dann weiter nach Süden, Walfishbay, die Namibwüste und natürlich Sossusvlei mit den größten Sanddünen der Welt, die selbst im Vorbeiflug majestätisch jeden Betrachter faszinieren. Nicht zu vergessen der Fishriver Canyon und die Kalahari.

In fremden Ländern ist es manchmal schwierig, die ganzen Hürden und Risiken in den Griff zu bekommen, mit denen man konfrontiert wird, wenn man selbst mit einem Flugzeug Touren unternehmen will. Von den Kosten ganz zu schweigen, ergibt sich oft ein Berg von scheinbar unkalkulierbaren Problemen, die sich in einem zwei- oder dreiwöchigen Aufenthalt nicht bewältigen lassen. Wir kennen diese Probleme und können gut damit umgehen, denn zum einen haben wir derzeit zwei eigene D-registrierte Flugzeuge und zum anderen sind wir auch gerne behilflich, bei der Validation der ausländischen Lizenz auf namibischen Standard Unterstützung zu leisten.

Unzählige Möglichkeiten eröffnen sich von Naua Naua aus und fliegerischer Spaß ist auch bei uns garantiert. Seit kurzem bieten wir hier ein Buschpiloten-Training an, bei dem die Sicherheit im Umgang mit Flugzeugen in unwirtlichen Gegenden und

auf unbefestigten Pisten ohne Infrastruktur das zentrale Thema sind. Landegebühren kennen wir hier auch nicht und wenn es sein muss, dann trainieren wir Anflüge und Landungen bis zum Abwinken. Wir wollen, dass die Piloten, die hier ihren ganz persönlichen Fliegerurlaub verbringen, mit einem guten Gefühl unterwegs sind und trotzdem viel erleben. Klar haben wir auch an die Familien gedacht. Während des Trainings oder der Vorbereitungsphase auf eine Tour können die Begleiter die Etosha entdecken und sehen Löwen, Elefanten und Zebras in natürlicher Umgebung in einem der schönsten Naturparks Afrikas.

Fliegerferien sind immer etwas ganz Besonderes, wenn sich alle Beteiligten wohl und sicher fühlen und der Eindruck, kompetente Ansprechpartner zu haben, nicht verloren geht. Thomas und Kimberly kennen das Geschäft seit langer Zeit. Der „alte Haudegen“, der mit seiner Antonow AN2 seit vielen Jahren auf allen Buschpisten Afrikas zuhause ist, hat vom Wasserflugzeug in Kanada bis zum Hochleistungsflieger alles bewegt.
Kimberly, die „schwarze Baroness“, hat ihre wilden Jahre in der abenteuerlichen Fliegerei auch gut überstanden und freut sich jetzt, wenn sie Piloten aus Europa mit ihrer Erfahrung zu einem unvergesslichen Erlebnis in Namibia verhelfen kann.

Auf Naua Naua seid ihr in guten Händen und bei guten Freunden zuhause, die sich gerne um Euch kümmern. Also, Naua Naua, auf bald in Namibia! ■

Blick aus dem Cockpit der Antonow

Anzeige

FLIEGEN AUF NAUA NAUA

NAUA NAUA

WILDE TIERE UND EIN EIGENER AIRSTRIP MIT EINER ANTONOV AN2, SOWIE EINER WILGA SIND DIE WESENTLICHEN KOMPONENTEN, DIE DIESE LODGE ZU EINEM GANZ BESONDEREN ZIEL IN NAMIBIA MACHEN.

FLY-OUTS, SEGELFLIEGEN, FLUGZEUGCHARTER (Z.B. C 182), BUSCHFLIEGEN, TRAINING

KONTAKT UNTER: TEL.: +49 (0) 4104 976655
E-MAIL: NAUANAUA@NAMIBNET.COM

Luftfahrt-Akademie gegründet

von Ingolf Panzer

Dass Ausbildung allein nicht reicht, ist mittlerweile Allgemeingut. Weiterbildung zur Auffrischung, Vertiefung und Ergänzung einer abgeschlossenen Ausbildung ist ja nicht nur in der Luftfahrt erforderlich. Die kontinuierlichen technischen Änderungen sowie die Erkenntnisse über den Faktor Mensch machen es erforderlich, alte Erkenntnisse kontinuierlich aufzufrischen und neue nach Möglichkeit zu beherrschen.

Wer von VFR auf IFR, von PPL auf CPL oder ATPL „umsteigt“ oder eine Fluglehrerausbildung absolviert, „muss“ sich sogar weiterbilden. Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob das einmal im Rahmen einer Lizenz oder eines Umstiegs zu einer verbesserten Qualifikation erworbene Wissen für alle Zukunft ausreicht? Die Antwort ist ein klares „Nein“.

Gründungsmitglieder von links nach rechts: Siegfried Niedek, Wolfgang Hirsch, Ralf Wagner, Immo Schernikau, Ingolf Panzer, Inge Niedek, Dieter Walch, Lothar Abrakat und Hans Eberhard

Aus dieser Erkenntnis und im Gespräch mit einigen Luftfahrtbegeisterten (AOPA, VdL, FSTC) entstand die Vision, eine unabhängige Luftfahrt-Akademie zu gründen und Weiterbildung anzubieten.

Drei Köpfe (Wolfgang Hirsch, Siegfried Niedek und Ingolf Panzer) verfassten nach mehreren intensiven Arbeitswochen ein Inhalts- und Organisationspapier. Im August 2004 wurde die Luftfahrt-Akademie gegründet und zwei Monate später ins Vereinsregister eingetragen.

Ziel der Akademie ist eine signifikante Erhöhung des Sicherheits- und Bildungsstandards in allen Bereichen der Luftfahrt, und zwar durch Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen. Hierzu gehören ansprechende Räumlichkeiten mit guter Technik und ein akzeptabler, auch für Privatpiloten tragbarer Preis. Mit dem ZDF in Mainz war eine Einigung über die Nutzung der Tagungsräume auf dem Mainzer Lerchenberg möglich.
Und die Referenten? Für den Schwerpunkt Wettergeschehen konnte Dieter Walch vom ZDF Wetterstudio gewonnen werden. Auch für die anderen Themen wie z. B. Crew Resource Management, English for Pilots, French for Pilots, „Human Factor“, sowie Luftrecht, betriebswirtschaftliche Aspekte und Flugbetrieb, stehen kompetente Experten zur Verfügung, die sich fast alle aus den Gründungsmitgliedern der Luftfahrt-Akademie rekrutieren.

Wollen Sie mitmachen? Super. Zur Anmeldung nutzen Sie bitte das Anmeldeformular, das auf der Internetseite www.luftfahrt-akademie.de „Seminare“ unter „Kürzel“ hinterlegt ist oder kontaktieren Sie Hr. Wolfgang Hirsch in 70182 Stuttgart, Uhlandstraße 19 unter 0711-237330 oder über Fax 0711-2373317. Die Kosten für den eintägigen Workshop inkl. Getränke und Mittagessen betragen 180 EUR für Nichtmitglieder, und 130 EUR für Mitglieder der Luftfahrtakademie, der Sie gern für 100 EUR Jahresbeitrag beitreten können.

Wir sind sicher, dass die Angebote auch weiterhin so gut angenommen werden, wie es die ersten Workshops „Flugwetterproblematik“ von Dieter Walch gezeigt haben, und der Verband von Anfang an sein Ziel, für Fort- und Weiterbildung zu sorgen und damit – frei nach Maybrit Illner – „die gewonnenen Einsichten zu vertiefen“, erreichen kann.

Ingolf Panzer
Berufspilot und Fluglehrer, förderndes Mitglied der VDP, Vorstand der Luftfahrt-Akademie

■

VDP auf der AERO 2005 in Friedrichshafen

von Ruth Frenken

Auf Deutschlands größter Fliegermesse durfte natürlich auch in diesem Jahr die VDP nicht fehlen. Heidi Galland, Barbara Friedenberg, die hilfsbereite Seele Waltraud Moog und ich empfingen in diesem Jahr wieder Pilotinnen aus aller Welt auf dem gemeinsamen Stand zusammen mit den Repräsentanten der AOPA.

Es gab viel zu tun, den Mund redeten wir uns gerne fusselig und die Füße ließen wir brennen, um bei Kaffee, Sekt und kalten Getränken unsere Vereinigung denen vorzustellen, die uns noch nicht kannten und die zu begrüßen, die wir seit langem unsere Mitglieder nennen dürfen.
Und ... die Anstrengungen haben sich gelohnt! Wertvolle, zukunftsorientierte Kontakte wurden geknüpft und immerhin sieben neue Mitglieder konnten gewonnen werden.

Am Freitagabend feierten wir ein gemeinsames Standfest mit interessanten Gästen aus allen Sparten der Luftfahrt, am Samstag morgen besuchten wir die Veranstaltung des DAeC, der alle anwesenden Pilotinnen eingeladen hatte. Dort trafen wir auf die Nationalmannschaft der Segelfliegerinnen, auf Ballonfahrerinnen, UL- und Motorflugpilotinnen. Eine gelungene Veranstaltung, auf der u.a. auch die DVD „Frauen in der Luftfahrt“ als Geschenk an alle Besucherinnen verteilt wurde, an der federführend unsere Mitglieder Astrid Gerhardt und Sigrid Berner mitgearbeitet haben. Die DVD kann sicherlich bald beim DAeC von Interessierten angefordert werden. In diesem Zusammenhang möchten wir auch auf das Treffen der Luftsportlerinnen im Januar 2006 aufmerksam machen (www.pilotinnen 2006.de).

Mit Vertretern aus den USA, aus Kanada, der Schweiz, Großbrittannien und Griechenland wurde die internationale Ausrichtung von AOPA unterstrichen.

von links nach rechts: Dr. I. Janicke, H. Galland, K. Zeh, Dr. U. Dietsel, S. Glässing-Deiss, B. Friedenberg, Y. Überschär und R. Frenken.

Interessante Diavorträge lockten immer viel Publikum auf unseren Stand und Gesprächsstoff gab es auch noch an den Abenden genug.

Wir freuen uns auf das nächste Mal und sagen AOPA ein herzliches Danke für die erfolgreiche Kooperation!

■

The British Women Pilots Association – 50th Anniversary Luncheon, Sunday 13th March 2005

von Barbara Friedenberg

Die englischen Pilotinnen

Der Rahmen für das viel versprechende Programm sollte der Blenheim-Palast in Woodstock bei Oxford sein, Besitz der Grafen von Marlborough. Nachdem wir einen billigen LH-Flug von München aus nach Heathrow gefunden hatten, gab es kein Halten mehr. Ein paar e-mails hin und her mit Caroline Gough-Cooper, der Präsidentin der FEWP, die so freundlich war, uns, ihren ausländischen Gästen, unter die Arme zu greifen – und schon war alles organisiert. Drei deutsche Pilotinnen – Ingrid Hopman, Helga Wimmer und Barbara Friedenberg – reisten schon am Samstag an und würden auch noch einen Tag länger bleiben, denn wir wollten von der Gegend noch etwas mitbekommen.

Ingrid Hopman, Helga Wimmer und Barbara Friedenberg

Auf dem großen Londoner Flughafen wurde es zu einem organisatorischen Kunststück – dem Mobiltelefon sei Dank - sich mit noch zwei anderen Pilotinnen zu treffen: Teresa Quemada Vives aus Spanien und Brigitte Gaal aus Österreich sollten ungefähr um dieselbe Zeit ankommen. Hoffentlich im selben Terminal. „Hallo, wo bist du?“ „Im Terminal 2, wo seid ihr, ich warte am Ausgang.“ „Das kann nicht sein, da sind wir ja auch.“ „Ach nein, ich bin ja im Terminal 4, am anderen Ende von Heathrow! Wartet auf mich, es wird aber dauern.“ Als wir schließlich alle fünf im Bus nach Oxford saßen, bekam Caroline, die uns abholen wollte, noch kurz die Info von unserer Abfahrt und ab ging's. Unsere Unterkunft war „Bed & Breakfast“ in Gehentfernung vom Blenheim-Palast. Abends fand ein sehr angeregtes Get-together Dinner mit denjenigen englischen Pilotinnen statt, die ebenfalls am Vorabend angereist waren. Hinzu kamen nun auch noch Martine Tujague aus Frankreich, Diana Ferrero aus der Schweiz, Thea Geris-Vogels mit zwei Fliegerkollegen aus Holland sowie Marga Rohe von der VDP, die mit dem Zug aus Aachen angereist war. Somit waren wir neun Pilotinnen vom Kontinent, die den Weg zu den Insulanerinnen gefunden hatten.

Zum Auftakt besuchen wir am Sonntag den berühmten Blenheim-Palast, ein Meisterwerk in englischem Barock. Sir Winston Churchill wurde hier 1874 geboren, weshalb man nicht nur die prachtvollen Palast-Räumlichkeiten mit unbezahlbaren Gemälden, wertvollem Porzellan und Wandteppichen bewundern kann, sondern es ist auch möglich, einen Blick in die Privaträume des großen Staatsmannes zu werfen.

Anlässlich der BWPA-Geburtstagsfeier empfängt uns eine Zwei-Mann-Jazz-Band in einem Festsaal – wir sind ungefähr 130 Personen. Schon beim Aperitif können wir einige alte Bekannte begrüßen und viele neue Pilotinnen kennenlernen. Die Gespräche werden beim Essen animiert weitergeführt. Als charmante Geste steht vor jedem Teilnehmer ein kleines

Geburtstagsgeschenk. Und natürlich wird an einem hübschen Stand mit interessantem Fliegerschmuck eine Menge Geld umgesetzt.

Des Weiteren liegt eine Dokumentation über die BWPA aus und viele herausragende Ereignisse sind an den Wänden mit Fotos dokumentiert. Auch Polly Vacher ist anwesend, die berühmte Pilotin, die in einer einmotorigen Maschine um die Welt geflogen ist, um Geld für das Fliegen von Behinderten zu sammeln. Sie veranstaltet eine Tombola und später noch eine Versteigerung. Tricia Nelmes, die Vorsitzende der englischen Vereinigung, freut sich in ihrer Begrüßungsrede zuallererst darüber, dass wir ausländische Pilotinnen den Weg nach England gefunden haben. Dann erfahren wir viel über die Geschichte der BWPA und einige langjährige Mitglieder werden begrüßt und geehrt.

Die ein oder andere hält eine launige kleine Rede. Später, zur „Teatime“, wird die kunstvolle Geburtstagstorte – was kann sie anderes darstellen als eine Landebahn – unter großem Beifall von einer alten Dame, der allerersten Vorsitzenden der Vereinigung der englischen Pilotinnen, „Freydis Sharland“, angeschnitten. 130 Personen erhalten ein Stückchen davon, eine Meisterleistung im Aufteilen der Torte durch die Gastronomie! Und natürlich gibt es Tee dazu – wir sind schließlich in England – yes, indeed!

Gäste vom Kontinent

Nach dem Ende der Veranstaltung finden sich einige Leute zum letzten Umtrunk in einer Kneipe zusammen und der „ganz harte Kern“ bleibt später noch in einem örtlichen China-Lokal hängen. Das sind all diejenigen, die vom Kontinent herübergekommen sind. Wir haben noch großen Spaß, bevor wir uns endgültig voneinander verabschieden müssen. Wir vier aus München und Österreich machten am nächsten Tag eine Sightseeing-Fahrt durch das bezaubernde Oxford; die sehr konservativ anmutende Stadt besteht fast nur aus alten stilvollen Universitätsbauten, in denen jedes Jahr 16.000 Studenten und Doktoranden der verschiedensten Fakultäten ihr Studium absolvieren. In Heathrow verprassen wir dann noch unsere letzten englischen Pfund, ehe wir um 21 h den Flieger nach München nehmen. Um 24 h sind wir alle zu Hause.

Die Veranstaltung war eine wirklich schöne runde Sache. Ein großer Dank gebührt Caroline Gough-Cooper, die uns als Kontaktperson die Anmeldung erleichtert hat, eine Unterkunft besorgte, uns mit ihrem Auto hin- und hertransportierte und vorab viel Geld für uns als Anzahlung verauslagt hatte. Ich bin überzeugt, dass durch solche länderübergreifenden Veranstaltungen Europa wirklich Schritt für Schritt zusammenrückt.

■

Der Blenheim-Palace in Oxford

30. Deutsches Hexentreffen in Frankfurt – ein voller Erfolg!

von Gaby Haberkern

Von Angelika Machinek und Ingrid Becher bestens organisiert, trafen sich am Wochenende vom 29.-30. 01. 2005 ca. 80 Pilotinnen und Unterstützer der fliegenden Ladies sowie zahlreiche geladene Ehrengäste in der Landessportschule der Mainmetropole Frankfurt.

v.l.nr.: Sigrid Berner, Ingrid Blecher, Dr. Angelika Machinek

Nach einführenden Reden von Schirmherrin und stellvertretendem Bürgermeister folgte ein Bericht von Tatjana Ochs über ihren Beruf. Sie zeigte uns ihren Weg zur Fluglotsin auf, ebenso wie das, was für Frauen im Bereich Luftfahrt heute möglich ist. Ein spritziger Vortrag von Gill van den Broek über die Geschichte der Internationalen Segelflugmeisterschaften der Frauen schloss sich an. Mit vielen Bildern und ihren originellen Kommentaren brachte Gill uns die Entwicklung der europäischen Segelflugmeisterschaften nahe. So manche Pilotin ihrer Diashow ist vielen von uns bekannt und einige dieser Frauen sind auch heute noch aktiv!

Nach einer Laudatio von Ingrid Blecher bekam Gill van den Broek die „Goldene Hexe“ verliehen. Bereits zum 6. Mal wurde diese Auszeichnung für besondere Verdienste im Bereich der Frauenfliegerei vergeben. Nach Brigitta Keller, Ingrid Blecher, Christa Hinrichs und Isolde Wördehoff, auch einem Mann – Fred Weinholz – bekam somit die erste ausländische Pilotin diese Hexe überreicht. Gill hat sich ehrenamtlich in außerordentlicher Weise für den nationalen und internationalen Segelflug eingesetzt.

Anschließend hörten und sahen wir einen traumhaften Vortrag von Christine Grote über das Segelfliegen in den Anden. Mit ihrem spitzbübischen Humor nahm sie sofort alle Besucher gefangen. Zwar waren die „Wellenlagen“ während ihres Aufenthalts in Argentinien doch etwas spärlich gesät, dafür konnte sie uns aber mit faszinierenden Bildern über Landschaft, Vulkane und auch mitfliegende Condore begeistern. Christines „Wellentag“ kam am vorletzten Tag ihres Aufenthalts: zusammen mit Karl Rabeder flog sie im Nimbus 4 dm in 14 Stunden eine Strecke von 1900 Kilometern!

Nach einem hervorragenden kaltwarmen Buffet schnupperten wir ein wenig andere Sportluft:

Als Vertreterinnen der Frauenfußballweltmeisterinnen hatten wir die Trainerin des FFC Frankfurt, Monika Staab, und die Spielerin Steffi Jones zu Gast. Nach ihrer aufschlussreichen Präsentation über den Frauen-

Profi-Fußball wurden sie von den ca.130 Anwesenden im Saal mit Fragen überschüttet. Ein intensiver Erfahrungsaustausch erfolgte beim geselligen Abendprogramm. Disco und Tanzmöglichkeit boten für viele den Anlass, erst in den frühen Morgenstunden ihre Zimmer aufzusuchen.

Nach dem Frühstück am Sonntag hörten und sahen wir noch eine sehr interessante Präsentation über die „Human Factors“.

Danach trennten sich die verschiedenen Gruppen, um an den Besichtigungen des neuen Waldstadions, der DFS in Langen und der Lufthansa-Werft auf dem Frankfurter Flughafen teilzunehmen.

Es war ein großartiges und sehr gelungenes Programm!

Das Hexentreffen 2006 in Stuttgart, organisiert von Sigrid Berner (Frauenbeauftragte des Landes Baden-Württemberg und Vorsitzende des Bundesausschusses für Frauen im Luftsport) soll mehr denn je zu einem Treffen der Luftsportlerinnen werden!

Mit „Tandems“ der Luftsportarten und mindestens so vielen Luftsportlerinnen in Motorflug, Fallschirmspringen, Drachen- und Gleitschirmfliegen etc. wie Segelfliegerinnen, soll dieses Treffen zur Vereinigung aller Luftsportarten beitragen.
Wir freuen uns darauf! ■

VDP-come-together – Entspannungswochenende von Freitagnachmittag bis Sonntagmittag

Mit Autogenem Training, verschiedenen Massageformen, Progressiver Muskelrelaxation nach Jacobson, Reflexzonenmassage und Chi Gong wollen wir uns an einem Wochenende ganz der Entspannung widmen. Mit den Theoriethemen „Verspannungssituationen im Flug“ und „Wie bereite ich mich auf einen langen Flug vor?“ Kommen auch flugrelevante Themen nicht zu kurz. Interessierte wenden sich bitte per Mail an: gaby@eike-net.de.
Gaby Haberkern, VDP-Referentin für Segelflug, Breslauer Str. 22, 73529 Bettringen, 07171 / 88749, gaby@eike-net.de,
www.eike-net.de/eike/segelfliegen

Segelflugrelevante Termine:

Pokal der alten Langohren	**29.04. – 06.05.05**	Klix
27. Int. Hahnweide-Segelflugwettbew.	**29.04. – 08.05.05**	Kirchheim Teck
Clubklasse SPEZIAL	**30.04. – 07.05.05**	Hornberg
Rennklasse SPEZIAL	**11.06. – 18.06.05**	Burg Feuerstein
Gebirgssegelflug/Breitenförderkurs	**13.06. – 24.06.05**	Samedan
Training Contest,WM der FAI-Klassen	**16.06. – 23.06.05**	Esskilstuna/Schweden
Weltmeisterschaft im Segelkunstflug	**05.07. – 23.07.05**	Serpuchov, Russland
4. Segelflugmeistersch. der Junioren	**31.07. – 20.08.05**	Husbands Bosworth,England
1. World Sailplane Grand Prix	**02.09 – 11.09.05**	Saint Auban, Frankreich
EM der FAI-Klassen(offene und 15m)	**28.06 – 17.07.05**	Rayskälä/Finnland
EM der FAI-Klassen (18m, Std.Club)	**04.07 – 23.07.05**	Nitra/Slowakei

Förderung erfolgreicher Pilotinnen

2004 wurde seit Bestehen der VDP der Höchstbetrag zur Förderung herausragender Pilotinnen ausbezahlt! Der Vorstand der Vereinigung Deutscher Pilotinnen hat im Jahr 2004 Zuschüsse an folgende Segelfliegerinnen aufgrund Ihrer hervorragenden Leistungen bei Wettbewerben bewilligt:

Susanne Bisch
Gundula Goeke
Gaby Haberkern
Annette Klossok
Sue Kussbach
Dr. Angelika Machinek

Sue Kussbach bekam für ihre konstant guten Leistungen bei der Deutschen Segelflugmeisterschaft der Frauen in Klix 2004 den Hanna-Reitsch-Gedächtnispreis verliehen, der mit EUR 250.- honoriert wird.
Der Gesamtbetrag der Förderung im Segelflug betrug EUR 1940.-
Die Förderung für den Motorflug betrug EUR 250.-.
Somit wurden von der Höchstfördersumme von EUR 2. 500.- insgesamt EUR 2190.- ausgeschüttet.

Karibikblau und Regenwaldgrün – 21 Tage über Wasser und auf Inseln zwischen USA und Venezuela

von Doris Gerecht

Tortola, Virgin Islands

Drei VDP-Frauen wagen als einzige Pilotinnen zusammen mit neun Piloten und sieben Passagieren das Abenteuer Karibik: Jeannette Busch, Angela Fuchs-Bletzinger und Doris Gerecht. Die eigenständige Charterung der Flugzeuge von Deutschland aus war schwierig gewesen. Aber am Ende stand fest: die Cessna 182 ging an die Damen-Crew Angela/ Jeanette, die Cessna 172 neu an Doris und Pius Weisser. Linienflüge brachten uns aus dem winterlichen Deutschland nach Miami unter den blauen Fliegerhimmel und in die Wärme Floridas. Die Vorbereitungen bis zum Start forderten von uns wertvolle Tage, unendliche Geduld.

Am 1. Februar 2005 starten wir von Tamiami Airport mit drei Cessnas 172, einer Cessna 182 und einer PA-32 in den diesig blauen Vormittagshimmel über Miami aufs Meer in Richtung Bahamas. Bald driften immer mehr Wolken heran.
Wir steigen hinauf in die Wolkenfreiheit. Erst die Exumas locken uns wieder hinunter. Einmalig schön ist diese Inselkette. Landaugen, Landfetzen, grün bewachsen, weißer Sandstrand, ringsherum ein Meer von Hellblau, Türkis und irgendwann Tiefdunkelblau. Endlich Long Island in Sicht! Laut Karte drei Landeplätze im Norden. Der im NW, nicht mehr aktiv, streckt sich uns entgegen. Wir lassen uns aber nicht, wie der Pilot einer anderen Cessna, verführen, sondern landen sicher auf der Piste von Stella Maris.

Der zweite „leg“ schenkt uns traumhaft schöne Sichten aus 2500 ft auf das exotisch geformte Crooked Island und die Turks and Caicos Islands. Bei den Inagua Islands steige ich höher und lande nach drei hrs. Flugzeit zum Tanken in Puerta Plata im Norden der Dominikanischen Republik. Über bewaldete Höhenrücken fliegen wir aufs Meer hinaus und in 1000 ft den längsten Palmenstrand der Welt entlang nach Punta Cana. Dort ein schmerzlicher Gegensatz: die riesige Luxus-Ferienanlage und die Holzhütten-Slums der bitterarmen Bevölkerung.

Beef Island

Von Punta Cana aus fliegen wir über Puerto Rico. Die tiefen Wolken zwingen uns nach oben eingedenk der bis 4500 ft hohen Gebirge. Nahe San Juan holt uns ATC auf 1500 ft hinunter mit Anweisung zum Überqueren der Landebahn von San Juan Intl. Wir fliegen weiter über Isla de Culebra, St. Thomas, St. John nach Tortola, Virgin Islands. TUPJ liegt pittoresk zwischen zwei Buchten, im Anflug Meer, am Ende der RWY Meer. Sehr hübsch die Ferienanlage auf Beef Island im tropischen Garten an einer traumhaft schönen Palmenbucht. Von nun an müssen wir übrigens im Voraus telefonisch sicherstellen, dass da, wo wir landen, Avgas getankt werden kann.
Am nächsten Tag ein fliegerisches Highlight: Über die Kleinen Antillen Saint Maarten, Saba, St. Kitts and Nevis nach Montserrat. Von weitem sichtbar dicke Wolkenberge über dem Vulkan, der 1996 ausbrach, ein Dorf zerstörte und immer noch aktiv ist. Ich fliege auf 1500 ft nahe heran.

Der erkaltete Lavafluss reicht bis ins Meer, aus dem Krater steigt Dampf. Schwefelgeruch dringt in unsere Cessna. Auf Guadeloupe können wir tanken und, da französisch, sogar mit Euro bezahlen. Schön ist der Weiterflug die Bucht von Guadeloupe entlang, vorbei an Marie Galante, Dominica, Martinique und Saint Lucia. Spannend die Landung. Anflug vom Südwesten, vom Meer her. Wo ist der Platz? Wir scannen eine Bucht nach der anderen. Endlich! E.T. Joshua, Saint Vincent, 4600 ft lang, Runway-Ende am Zaun, Schwelle fast im Wasser. Sanfte kurze Landung, Backtrack.

Ab Saint Vincent sind die Unterkünfte sehr karibisch: Winzige

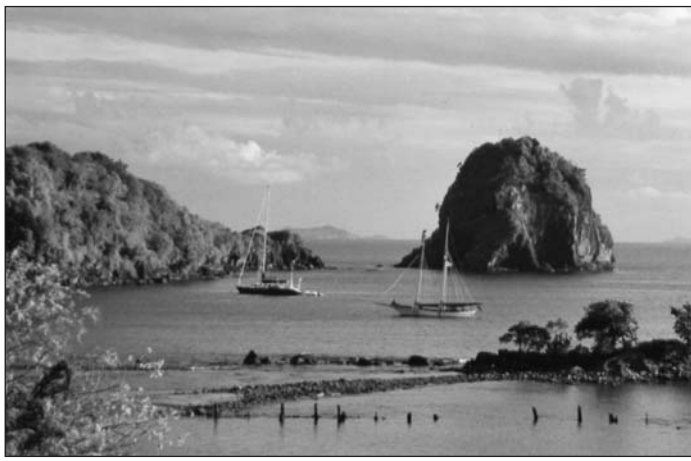
Trinidad Carneval

Zimmer mit Fenster zur Mauer, Etagentoilette/-dusche, aber von der Terrasse ein unvergleichlicher Blick auf eine traumhaft schöne Bucht. Lucie, die Besitzerin von „Tranquillity Home“, fährt uns in ihrem Uraltauto die unglaublichsten Straßen über Stock und Stein zur Befestigungsanlage oberhalb Kingstown. Ein herrlicher Ausblick auf Stadt, Hafen und Umgebung.

Auf dem Flug nach Tobago bewundern wir wieder den Farbenzauber der Karibik, jetzt die Segelparadiese der Grenadinen: Mustique, Union Island, Carriacou, Grenada. Und dann Tobago: Palmenstrand, bunte Fischerboote und der sattgrüne Regenwald mit seinen riesigen Farn-, Philodendron- und anderen Superbäumen. Fröhlich, strahlend bunt und sehr laut erleben wir bei tropischen Temperaturen den Karneval in Trinidad. Den Flug nach Port of Spain unternehmen wir drei VDP-Pilotinnen und mein Mann in „meiner“ N53589.

Von Tobago aus starten wir zum Rückflug nach Miami. Eine Nacht auf Dominica. Von dort nach Isla Grande/San Juan, Puerto Rico. Pius fliegt zur Sicherheit sehr hoch, während ich lieber aus niedrigerer Höhe die Seh-Geschenke der karibischen Inselwelt genießen würde. Der „leg“ von Isla Grande nach Ponce geht noch einmal über Regenwald. Auf 2500 ft fliegen wir zum größten Radioteleskop der Welt, über Talsperren und dunkelgrüne Berge, deren üppige Pflanzenwelt wir am nächsten Tag per Auto hautnah erleben.

Noch ein echt karibisches Ziel liegt vor uns, Portillo auf der Halbinsel Samana/Dom. Rep. Wir fliegen die Südküste entlang und landen auf Herrera mitten in Santo Domingo zum Tanken. Hinter der weitläufigen Stadt kommt uns bald eine seltsame Landschaft entgegen: Unzählige grün bewaldete kleine Vulkankegelberge. Über die Samana-Bucht fliege ich auf Portillo zu und lande auf einer löcherigen Piste neben einem sehr urigen „Tower“, einer Holzhütte auf vier Pfosten.



Saint Vincent

Unser letzter Stopp vor Miami ist Stella Maris, Long Island. Zum Abschied fliege ich noch einmal über die im Nachmittagslicht traumhaft schönen Exumas, über Little San Salvador, wo ein Kreuzfahrtschiff in der Bucht im tiefblauen Wasser schwebt, über Cat Island und San Salvador.

Am 20. Februar 2005 landen wir nach einem Flug über den Wolken wieder wohlbehalten auf Tamiami Airport. Die Tage über Wasser und auf den Inseln der Karibik und die gelebte Fliegerkameradschaft werden uns unvergesslich in Erinnerung bleiben. Jeannette, Angela und ich, wir freuen uns, dass wir die VDP als einzige weibliche Piloten vertreten konnten, und ermuntern alle Pilotinnen, ihre Fliegerträume zu verwirklichen.

Zum Schluss ein Tipp: US Validation, US Medical, Flight Review, Besorgung von Kartenmaterial und Ausrüstung für Überwasserflüge kosten auch mit Leihwagen 2-3 Tage!

■

„Ferryflight“ von New York nach Naples/Florida

von Ruth Frenken

We did it!

Im März 2005 hatten wir eine gebrauchte Diamond DA-20 C1, vielleicht besser bekannt als Diamond Eclipse, in den USA aufgetan, um sie nach Deutschland zu importieren und hier an begeisterte Piloten zu verkaufen. Mit ihrem Contimotor von 125 HP macht der kleine, wendige Zweisitzer (max. Abfluggewicht 750kg) immerhin gut und gerne 130 ktn.

Mit der Linie von EDDF nach JFK, mit dem Leihwagen durch die Bronx, um am späten Abend auf dem schneebedeckten Airfield Wilkes-Barre (KAVP) anzukommen. Dort übernachtet, wurden Flieger u. Logbücher früh am nächsten Morgen inspiziert und für gut befunden. Ihr 3-jähriges Leben hatte diese Maschine hangariert in einer beheizten(!) Halle verbracht. Man siehts! Nun ja, und dann auch nur 450 Stunden Totaltime, perfekt!

Also, frierend rein in den Flieger bei -2 Grad und die bereits zuhause mit FlightStar geplante Route in Angriff genommen. Unser immer mit Flugplan und größtenteils mit FSS oder Approach- oder Departure-Frequenzen begleiteter Weg führte uns aus Pennsylvania am Airspace Washington vorbei, weiter zu unserem 1. Tankstopp nach gut 3 Std. in Danville, auf der Grenze zwischen Virginia und North Carolina.

Sonne über Venice

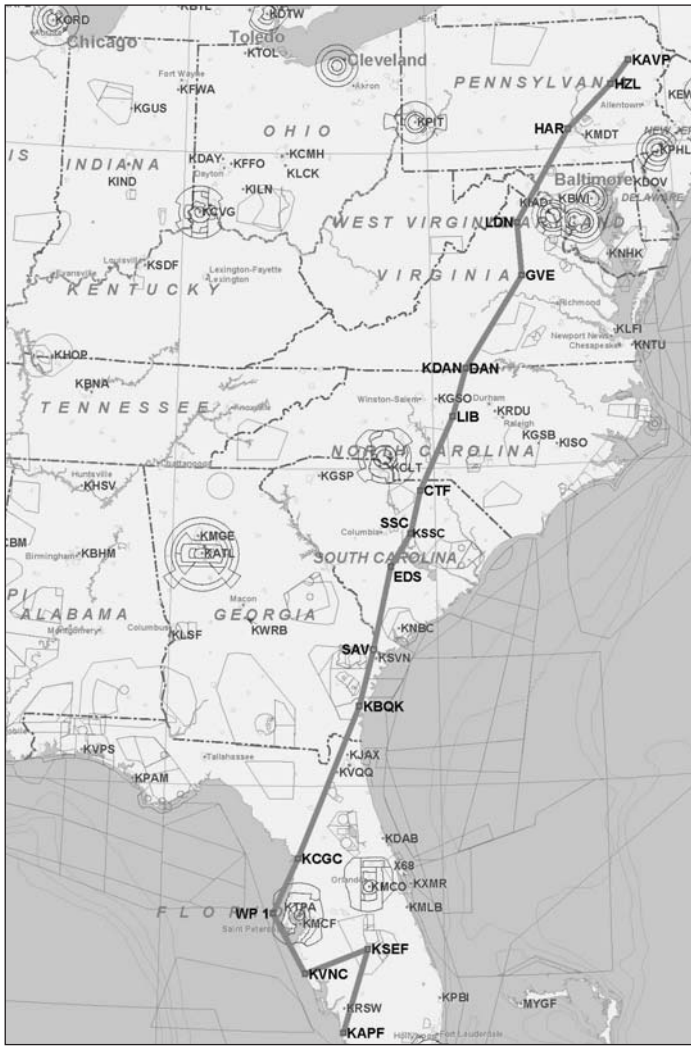
Nicht faul, ings gleich weiter, über North und South Carolina, vorbei an Savannah, zur Übernachtung nach Brunswick, Georgia. Im letzten Licht der Sonne erreichten wir den Platz, der im Volksmund liebevoll „Golden Isles“ genannt wird.
In den USA ist es ja so, dass auf den meisten anzufliegenden Plätzen die an- und abfliegenden Piloten ihren Flugzeugtyp samt Kennung, ihre Position, Höhe sowie ihre Intention den anderen Maschinen über Funk mitteilen und man von allen Teilnehmern erwartet, dass sie sich selbstständig separieren.
Funktioniert normalerweise auch, es sei denn, man weiß als fremder Pilot nicht, dass die gleichzeitig anfliegenden Maschinen ihren Airport „Golden Isles“ und nicht Brunswick nennen...
Wir sagen also: Brunswick Traffic, Diamond Eclipse (N97)7DC, 5 miles north of the field, in 3.000 ft, for landing runway 31, Brunswick traffic ...Tja, und die anderen sagen das gleiche, nur halt mit „Golden Isles Traffic“ ... ups ...
Ist ja auch nichts passiert, nur wähnte ich uns mutterseelenallein in der Platzrunde Brunswicks, als kurz nach uns dann noch zeitnah drei weitere Maschinen landeten.

Anyway, am nächsten Morgen ings bei immerhin schon 12

Grad weiter Richtung Südosten, von der Atlantik- an die Golfküste Floridas. Auf einen kleinen Stop im weithin bekannten „Sharky's on the Beach“ in Laufweite des Airfields Venice (KNVC) konnten wir nicht verzichten. Bei einem Budweiser light, den obligatorischen Shrimps mit geringelten Pommes genossen wir den Nachmittag bei frühlingshaften Temperaturen. Dank des Wettergotts hatten wir ja schon fast unseren ganzen Weg geschafft und beschlossen daher, erst am nächsten Tag weiter nach Naples zu fliegen. Gesagt, getan!

Auf den Tipp eines netten Fluglehrers hin, flogen wir noch schnell einen kleinen Umweg ins Landesinnere, nach Sebring (KSEB). Der Platz liegt mitten im Nichts, direkt(!) neben einer Autorennstrecke, auf der an diesem Tag ein beeindruckend lautes Porscherennen stattfand. Gut, aber völlig überteuert gesättigt, flogen wir schließlich in 1.000ft über's Meer nach Naples. Naples, wo ich doch erst vor vier Jahren meinen PPL gemacht hatte, taxi ich durch die Allee der Flugschulen-Flugzeuge ... Sogar meine Prüfungsmaschine mit ihrem auffällig goldenen Spinner steht noch am gleichen Platz; offensichtlich sind die Hurricanes des letzten Herbsts an Naples vorbeigestürmt. Hier übergeben wir die Eclipse dem deutschen Mechanikerteam, um sie demontiert in den Container auf ihre rund vierwöchige Seereise zu schicken.

Drei Tage, 10,5 Flugstunden und um viele schöne Eindrücke reicher verbringen wir noch ein paar Tage im völlig ausgebuchten Sunshine-State der Snowbirds (Senioren) und Springbreaker (Schulabsolventen).
Schön war's, wie eigentlich immer im Fliegerland USA. ■



Die Route

Winter beim Abflug aus New York

Antonie Straßmann – Leidenschaft für's Fliegen, Leidenschaft für's Leben

von Evelyn Zegenhagen

Antonie Straßmann – ganz androgyn – am Steuer. Sie gewann mehrere „Auto-Schönheitswettbewerbe", in denen die Attraktivität von Auto und Fahrerin gewertet wurde.

Oftmals wurde und wird gegen Fliegerinnen der Vorwurf erhoben, dass sie mit Hilfe ihrer Fliegerei nur in die Schlagzeilen kommen wollten. Bei Antonie Straßmann, der attraktiven Berliner Schauspielerin, die mit Paul Wegener und anderen Größen ihrer Zeit auf der Bühne gestanden hatte, die Ballonfahrerin war, einen Radfahrweltrekord für Frauen hielt und auch gern boxte, scheint das auf den ersten Blick der Fall gewesen zu sein.

Doch wie immer zeigt uns Evelyn Zegenhagen auch hier, dass der genauere Blick erstaunliche Details zutage fördert. Ein besonderer Dank gilt Prof. Wolfgang Paul Straßmann, dem Neffen der Fliegerin in den USA, der private Dokumente aus ihrem Leben zur Verfügung stellte und die Geschichte der außergewöhnlichen Schauspielerin, Fliegerin und Geschäftsfrau demnächst im Rahmen einer Biographie seiner Familie veröffentlichen wird.

WILDE ANFÄNGE

Die zweite Hälfte der 1920er Jahre war genau die richtige Zeit für eine Frau wie Antonie Straßmann. In wohlbehüteter Kindheit als Tochter des berühmten Berliner Frauenarztes und Geburtshelfers Paul Straßmann aufgewachsen, gefördert und unterstützt durch eine verständnisvolle, kluge Mutter, beschloss Antonie schon während ihrer Schulzeit, dass sie Schauspielerin werden wollte. Obwohl die gutbürgerlichen Eltern sich lange sträubten, setzte Antonie leidenschaftlich ihren Kopf durch – Leidenschaft sollte ihr herausragender Charakterzug bleiben. Als Schauspielerin war Antonie in den Stücken der frühen 1920er Jahre sehr erfolgreich, und als Ausgleich für das anstrengende Bühnenleben trieb sie genauso leidenschaftlich Sport: 1927 lief sie die 100 Meter in fünfzehn Sekunden, sprang 1,15 Meter hoch, stieß eine 5-kg-Kugel 6,63 m weit und radelte zwanzig Kilometer in 43 Minuten und 42 Sekunden, letzteres ein Weltrekord.

Kein Berliner Sechstage-Rennen konnte ohne sie stattfinden, und jeder Berliner Schutzmann liebte sie, wenn sie in ihren schnellen schnittigen Wagen durch die Berliner Straßen jagte.

Antonie Straßmann war ein Star in Berlin, weit berühmter als die damals noch recht unbekannte Marlene Dietrich, mit der sie ihre Leidenschaft für das Boxen teilte – eine in den 1920er Jahren durchaus nicht ganz unübliche Sportart für die Damen der besseren Gesellschaft.

DIE „NEUEN FRAUEN“

Mit ihrer männlichen Erscheinung, ihrem leidenschaftlichen Wagemut, ihren ungewöhnlichen Hobbys und vor allem ihrer frühen beruflichen Selbstständigkeit war Antonie eine typische „neue Frau“ der 1920er Jahre. Diese „neuen Frauen“ waren ein soziales Phänomen der Zwischenkriegszeit in Europa und den USA: Sie forderten ihre individuelle Gleichberechtigung ein, strebten berufliche Unabhängigkeit an, trugen Lippenstift, Kurzhaarschnitt und aufreizende Kleider. Doch die wilde Phase des Aufbegehrens gegen konventionelle Normen war vorüber, sobald die jungen Frauen heirateten: Dann fielen die meisten von ihnen zurück in die traditionelle Rolle als Hausfrau und Mutter, und so blieben die „neuen Frauen“ ein zeitlich begrenztes Phänomen ohne tiefergreifende Auswirkungen.

Auch für Antonie Straßmann war die Zeit des Aufbegehrens bald vorüber: Sie verliebte sich 1923 in einen Gardinenfabrikanten und gab ihre Bühnenkarriere auf. Die Ehe blieb allerdings kinderlos und wurde geschieden. Später sollte sie über ihren Mann sagen: „Ich traf ihn, als er auf dem Höhepunkt seines Lebens war – ein Kavallerie-Offizier, Anwalt, Fabrikbesitzer, belesen und gutaussehend. Ich dachte, er würde sich noch weiter entwickeln, aber er war damit am Ende, mit sich selbst zufrieden, und das hat mir auf lange Sicht nicht gereicht.“

Antonie hatte höhere Ansprüche: Ihre nächsten Liebhaber wurden der preußische Kronprinz Wilhelm, danach der Schauspieler Rudolf Förster und später der Flieger Ernst Udet. 1928 begann Antonie an der Fliegerschule Bornemann in Staaken ihre Flugausbildung, gleichzeitig mit Elly Beinhorn und der Schauspielerin und Tänzerin Georgia Lind. Mit Elly Beinhorn sollte Antonie ihr Leben lang eng befreundet bleiben.

Für Antonie, die mit einem ihrer Brüder seit vielen Jahren Ballon gefahren war und mit dem Gang zum Theater schon vor Jahren die traditionellen Geschlechtergrenzen für Frauen überschritten hatte, war die Fliegerei nur ein spannender weiterer Schritt in ihrer persönlichen Entwicklung. In einem Artikel sollte sie um 1930 äußern: „Der Geruch frischgestrichener Kulissen, der Luftzug, der von der Bühne so oft in den Zuschauerraum zieht, wenn der Vorhang aufgeht, bedeutet dasselbe wie das Brummen des Motors, nämlich die große Sehnsucht, mittun zu dürfen. [...] Das eine ist ein körperlicher, das andere ein geistiger, beides aber ein seelischer Höhenflug. Und beides macht mich unbeschreiblich glücklich.“

Sehr bald erwarb Antonie auch ihren Kunstflugschein und flog im Lauf der Jahre in vielen europäischen Staaten, in den USA und in Südamerika.

DIE GIMBEL-AUSSTELLUNG 1930 IN DEN USA

Antonie Straßmann sah die Fliegerei jedoch nicht nur als privates Vergnügen, sie verstand sich auch als Repräsentantin Deutschlands, verband ihre individuelle fliegerische Ambition mit den ökonomischen und politischen Bedürfnissen ihres Landes. Dass sie 1930 mit dem Sportflieger Freiherr König von Warthausen eine von der US-Kaufhauskette „Gimbel“ arrangierte Wanderausstellung von etwa 30 deutschen Flugzeugmodellen und Flugzeugen betreute, die durch ein

Feierlicher Empfang für die Besatzung der „Do-X“ in Berlin im Mai 1932: Antonie Straßmann zwischen Fiete Christiansen, dem Kapitän der „Do-X“, und Dr. Claude Dornier, dem Konstrukteur des Riesenflugboots

Fortsetzung

Dutzend amerikanischer Städte tourte, war da nur folgerichtig. In einem Brief an das Auswärtige Amt, das die Ausstellung betreute, schrieb sie: „Die Möglichkeiten einer deutschen Propaganda, die in dieser Sache liegen, schienen mir für die deutsche Industrie und den Gedanken der Fliegerei im allgemeinen so bedeutend, dass ich mit Einsatz meines persönlichen Geldes ... einen Vertrag mit der Firma Gimbel abschloss. Gleichzeitig hatte ich Fühlung genommen mit der deutschen Flugzeug-Industrie, die ... eine außerordentlich erfreuliche, dankbar mitarbeitende Haltung eingenommen hat.“ Die Kontakte zu führenden politischen und wirtschaftlichen Kreisen der USA, die Antonie während dieser Ausstellung knüpfte, bewogen sie 1932 zur Emigration und sollten ihr nach 1933 überlebenswichtig werden.

Doch nicht nur zu amerikanischen Wirtschaftskreisen unterhielt Antonie gute Kontakte. Sie war ebenso eng befreundet mit Ernst Heinkel, vielen Junkers-Direktoren und mit Hugo Eckener. An Bord von dessen Zeppelinen überquerte sie mehrfach den Atlantik. 1932 war Antonie als „Hilfszahlmeisterin“ bei der Atlantiküberquerung des legendären deutschen Riesenflugbootes Do-X dabei, das am 19. Mai von Neufundland ablegte. Amelia Earharts Soloflug über den Atlantik startete einen Tag später von ebendort.

ANTONIE IN DEN USA

1932 in die USA emigriert, sollte Antonie ihre fliegerische Karriere nicht wieder aufnehmen, obwohl sie dies zunächst geplant hatte. Sie war zu der Überzeugung gekommen, daß die Zukunft der Fliegerei nur in der kommerziellen Luftfahrt läge, und in dieser gäbe es keinen Platz für Frauen. So setzte sie statt dessen auf eine Karriere in der Wirtschaft: Sie schrieb sich an einer Hochschule ein und erwarb einen Abschluss in Wirtschaftsadministration. Dies und ihre exzellenten Kontakte zu führenden Persönlichkeiten in Wirtschaft und Politik der USA wurden der Grundstein ihrer Karriere ab 1933 als Repräsentantin deutscher Flugzeugfirmen in den USA, wo sie Geschäftskontakte, Verhandlungen und Verträge für Junkers, BFW, Heinkel, Klemm, Lufthansa und viele andere Firmen anbahnte.

Zur gleichen Zeit war Adolf Hitler in Deutschland an die Macht gekommen. Antonies Familie, die jüdischer Herkunft war, wurde wie alle anderen Menschen jüdischer Herkunft diskriminiert, gedemütigt und ihres Besitzes beraubt. 1935 verlor ihr Vater seine Privatklinik in Berlin und verstarb kurz darauf. Ihre Verwandten, darunter ihre Mutter und ihr Bruder, ein angesehener Arzt, mussten Deutschland verlassen. Mit dem Geld, das Antonie im Dienste deutscher Flugzeugfirmen verdiente, ermöglichte sie ihnen allen Emigration und Existenzgründung, zumeist in den USA. In den Briefen, die Antonie nahezu täglich an ihre Mutter schrieb, deutete sie an, dass die Beschäftigung einer „Jüdin“ bei der Vorbereitung wichtiger Patent- und Handelsverträge von den politischen Machthabern des „Dritten Reiches“ nicht gern gese-

Antonie Straßmann in einem ihrer frühen Künstlerfotos aus der Schauspielerkarriere

An der Fliegerschule Bornemann in Staaken 1928: Straßmann, Beinhorn und Lind

hen wurde; aber ihre wertvollen Geschäftskontakte, ihre fachliche Erfahrung und ihre einnehmende, lebendige Persönlichkeit ohne Falsch und Vorurteile, doch immer voller Hingabe und Aufmerksamkeit, machten sie für die deutschen Flugzeugunternehmen und deren amerikanische Geschäftspartner unersetzlich.
Eine interessante Episode in diesem Zusammenhang ereignete sich 1938, als deutsche Spionagepläne in den USA aufgedeckt wurden, zu denen auch die Entführung Antonies per Schiff zurück nach Deutschland gehört hatte.
Hintergründe und Auftraggeber dieses geplanten Anschlags konnten ebensowenig aufgeklärt werden wie die einer Durchsuchung der Kabine der Fliegerin an Bord des Dampfers „Bremen“ durch die Gestapo 1936, als sie von einer Europareise in die USA zurückkehren wollte. Antonie selbst vermutete eine ihrer fliegenden deutschen Rivalinnen hinter diesem Anschlag; wahrscheinlicher ist jedoch, dass von offizieller deutscher Seite sowohl der Fliegerin als auch den sie beschäftigenden deutschen Firmen eine deutliche Warnung zukommen sollte.

Wie schwer Antonie ihre Tätigkeit manchmal fiel, lässt sich in den Briefen nach Deutschland nur zwischen den Zeilen lesen. Als sie im März 1937 ihre US-Staatsbürgerschaft erhielt, schrieb sie ihren Verwandten: „Die Sterne [auf der amerikanischen Flagge] sind mir näher als das Hakenkreuz! ... They can kiss my ass in Macy’s at high noon!’ ,ist der äußerst gewöhnliche Ausdruck für derartige Gefühle in diesem Land ...“. Als bei Kriegsausbruch 1939 die Geschäftsbeziehungen zwischen Deutschland und den USA ein Ende fanden, wusste Antonie sofort, wo ihre neuen Aufgabenfelder liegen würden.

ANTONIE –
DIE LETZTEN JAHRE

Mit Kriegsbeginn begann sie, junge Frauen, die sich im Rahmen der Kriegsbestrebungen in Firmen des Flugzeugbaus beworben hatten, im Bohren, Fräsen usw. zu unterrichten. 1941 wurde Antonie Fahrerin beim Roten Kreuz der USA. Nach Kriegsende konzentrierte sie sich auf eine Management-Karriere in New York und erneuerte ihre Kontakte zu alten Freunden in Deutschland, zu Elly Beinhorn, Ernst Heinkel, Hugo Eckener und anderen.

Zu einer Rückkehr nach Deutschland konnte sie sich jedoch lange nicht entschließen. 1947 schrieb sie an Ernst Heinkel: „Ich hatte mit Europa abgeschlossen, als ich hierher kam. Was noch meine Wurzeln hätten sein können in eine Vergangenheit hinein, haben die Nazis abgehauen [...], ein Zurück gibt es nach diesen Jahren nicht mehr.“ Und als sie 1953 endlich eine Reise nach Deutschland erwog, erlag sie wenig später, nur 52-jährig, einem Krebsleiden. Zu ihrem Tod schrieb Eleanor Roosevelt, die Witwe des US-Präsidenten, an Antonies Mutter: „Ich habe Ihre Tochter immer bewundert und gespürt, was für eine bemerkenswerte Persönlichkeit sie war.“

Antonie Straßmann in ihrem New Yorker Büro

Mit Antonies Straßmanns Tod ging eine der charmantesten und spannendsten Fliegerinnenkarrieren Deutschlands zu Ende. Es ist sehr bedauerlich, dass Antonie Straßmann und ihr Wirken heute so vollständig vergessen sind, spiegelt sich doch in ihrem Leben eine ganze Epoche in all ihrer Abenteuerlichkeit, Widersprüchlichkeit und Leidenschaft. ■

Fly-In nach Hangelar am 09.10.2004

von Birgit Gräfin Stenbock-Fermor

Wir waren schon eine starke Gruppe – inclusive Partner immerhin 26 Personen –, die sich am Samstag gegen 11.00 Uhr in den Räumen der Air Lloyd, Deutsche Helicopter Flugservice, am Flugplatz Bonn-Hangelar bei herrlichem Herbstwetter einfand.

Eine kurze Kaffeepause gab die Gelegenheit, wieder ganz fit und aufnahmefähig zu werden, denn dann ging es auch schon los zum Besuch des Bundesgrenzschutzes, direkt auf dem Gelände des Flugplatzes. Während der ILA in Berlin hatte ich zum Sachbearbeiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BGS, Herrn Ralf Schnurr, gute Kontakte knüpfen können und es war gelungen, für uns einen Sondertermin zum Besuch der Hubschrauberstaffel des BGS zu organisieren. Sehr herzlich empfing uns der leitende Kommandeur des BGS, Polizeidirektor Gerd Schäfer.

In einem interessanten Vortrag stellte er uns Aufbau und Zuständigkeit des Grenzschutzes vor, und als besonderes Zugeständnis an uns hatte er extra die beiden ersten Frauen, die in dieser Staffel einen Militärhubschrauber fliegen dürfen, gebeten, an diesem Vormittag für uns zur Verfügung zu stehen.

Nach der Theorie gab es dann Hubschrauber zum Anfassen. Wir hatten die Gelegenheit, die große Flotte des BSG ausgiebig zu besichtigen und nach allem zu fragen, was wir wissen wollten. Und das war eine ganze Menge. Geduldig gaben uns Herr Schäfer, Herr Schnurr und die beiden Damen Auskunft. Nur weil die Zeit allmählich drängte, verabschiedeten wir uns nach mehr als 3 Stunden.

Durch einen Imbiss in den Räumen der Air Lloyd gestärkt, gab es dann von Peter Möller, Fluglehrer und Chef der Schule, anhand eines beweglichen Modells einen Grundkurs in Hubschraubertheorie. Auch hier fanden wir mit unseren Fragen kaum ein Ende und hätten ihm sicher noch Löcher in den Bauch gefragt, wenn nicht als nächster Punkt „selber fliegen“ auf dem Programm gestanden hätte.

Vor den Hallen der AL standen verschiedene Hubschraubertypen, und wir konnten alles ganz nah ansehen.

Neun von uns waren so mutig, es mal selbst versuchen zu wollen. Mit Peter Möller als erfahrenem Fluglehrer zur Seite konnte man ausprobieren, wie groß doch der Unterschied zwischen Heli und Flugzeug ist. Nach jeweils 20 Minuten stiegen alle, die es gewagt hatten, ganz begeistert aus.

Den Tag beschlossen wir in fröhlicher Runde in einer netten Weinstube.

Fast alle blieben bis zum Sonntag und fanden sich dann bei unserer Präsidentin, Heidi Galland, am Sonntag zum Frühschoppen in ihrem Haus ein. Bei schönstem Herbstwetter standen wir in großer Runde auf der Terrasse und im Garten und wurden von Heidi mit Getränken und köstlichen Canapés bewirtet.

Es war angenehm, sich in Ruhe unterhalten und neue Pläne schmieden zu können, und so fand dieses Treffen einen wirklich schönen Abschluss.

Birgit Stenbock-Fermor

■

Unser VDP-Archiv

Schon lange angedacht, kommt es endlich „in die Gänge“! Helga-Heidrun Hartwig-Illmer und Annette Daelman sind in den Keller unserer Geschäftsstelle gestiegen und haben die dort gesammelten Akten studiert, sortiert und geordnet. 36 Jahre VDP, mit bisherigen Ablagen an verschiedenen Plätzen, wollen erst einmal sortiert werden. So fehlen uns aus den Jahren der Gründung der VDP 1968 bis zum Jahre 1973 Unterlagen von den Veranstaltungen der JHVs:
1969 Worms, Ausrichter war P. Wagenhals · 1970 Cloppenburg, Ausrichter C. Terjung
1971 Egelsbach, Ausrichter Günther · 1972 Ludwigsburg, Ausrichter H. Fischer
1973 Bonn-Hangelar, Ausrichter A. Eckert und E.v. Griesheim

Wer aus dieser Zeit noch entsprechende Unterlagen, besonders die Protokolle der Jahreshauptversammlungen, aber auch andere Unterlagen, wie Programme, Teilnehmerlisten, Presseberichte oder Sonstiges aufbewahrt hat, möge diese, evtl. auch nur in Kopie, dem VDP-Archiv zur Verfügung stellen.
Im 2. Abschnitt der Archivierung des VDP-Materials beabsichtigen wir, eine Datenbank zu erstellen mit den sonstigen Veranstaltungen und Treffen. Wir benötigen dazu die Mithilfe aller Mitglieder. Besonders ansprechen möchten wir diejenigen, die solche Treffen veranstaltet haben, (Auslandstreffen von Inge Berger, Chiemseetreffen von Ingrid Hopmann, die Ski-Treffen von Bärbel Kuchler, Treffen der FEWP usw.) aber auch alle anderen VDP-Mitglieder, die VDP-Treffen, FLY-INs, Monatstreffen, Adventstreffen, usw. ausgerichtet haben, bitten wir um Mithilfe. Daten, Presseberichte, Fotomaterial – alles ist gefragt!
Hintergrund dieser Aktion ist nicht nur die preußische Ordnungsliebe Eurer Präsidentin, sondern auch die Aussicht, von unserer Historikerin Evelyn Zegenhagen, die Geschichte der VDP in Schriftform festzuhalten.

Über Eure Unterstützung würden wir uns freuen. Federführend für das „VDP-Archiv“ ist Helga-Heidrun Hartwig-Illmer, Ansprechpartner und Empfänger für Archivmaterial. Ihre Adresse:
Riekestr. 9, 28359 Bremen, Tel.0421-2030105, Mobil: 0172-5162111,
e-mail:Hartwig-Illmer@t-online.de

Unser VDP-Flyer

Mit unserem Mitgliederverzeichnis wurde unser neuer Flyer verschickt. Er ist für Werbezwecke und Mitgliederwerbung gedacht. Bitte gebt Euren gewünschten Stückzahlbedarf der Geschäftsstelle bekannt. Die Flyer werden Euch dann zugeschickt.

VDP-Mitgliedsbeiträge

Eine herzliche Bitte unserer Schatzmeisterin Uta Kienle: Wer noch nicht seinen VDP-Jahresbeitrag in Höhe von EUR 60.—überwiesen hat, möchte dies doch bitte umgehend vornehmen. Bankverbindung: Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. Konto Nr. 9257270 BLZ 660 501 01 bei der Sparkasse Karlsruhe

... und wer macht noch ein VDP-come-together? Mit oder ohne Aufwand, für kleine oder große Ansprüche, für ein paar Stunden, einen Tag oder ein Wochenende? – Unser network macht’s möglich. Über e-mail-Verteiler und website geben wir gerne Eure Einladung bekannt!

Wir gratulieren Elly Beinhorn,

Gründungs – und Ehrenmitglied der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V.
zu ihrem 98. Geburtstag am 30. Mai 2005!
Wir wünschen Dir, liebe Elly, von ganzem Herzen, dass Dein Lebensabend weiterhin unter Gottes Segen stehen möge.
Deine Heidi Galland und die VDP

Ein herzliches Willkommen unseren neuen Mitgliedern:

Nr. 525 Valerie Meeth,
54498 Piesport, PPL-H

Nr. 526 Belinda Raddy,
10247 Berlin, PPL-A, IFR, CPL-A, ATPL-Theorie

Nr. 527Nicole Fitzner,
94486 Osterhofen, ATPL-Anwärterin

Wir trauern um

GABI KÄMPF

*8. April 1951 † 1. April 2005

Mit großer Trauer müssen wir erfahren, dass unser VDP-Mitglied Gabi Kämpf nach langer, tapfer ertragener Krankheit verstorben ist. Gabi war vor 15 Jahren Flugschülerin von unserem VDP-Mitglied Susanne Joest im Flugsportclub Aschaffenburg und ist eng befreundet gewesen mit den VDP-Mitgliedern Elfi Kronenberger und Anita Werner, mit denen sie viele gemeinsame Flugerlebnisse hatte.

Noch im Herbst 2004 hatte Gabi ihr Medical bekommen, um das sie so gekämpft hat. Die Stunden im Flugzeug gaben ihr bis zuletzt Auftrieb und Glück. Gabi war eine sehr starke Frau, lustig und lebensfroh. Als Ehefrau eines erfolgreichen Tankstellenpächters hat sie hinter den Kulissen mit geschickter Hand die Geschäfte geführt und einen prächtigen Sohn großgezogen, der inzwischen im Cockpit eines Airliners sitzt.

Ihrem Mann und ihrem Sohn gehört unsere große Anteilnahme. Wir trauern mit ihnen und werden Gabi Kämpf ein ehrendes Andenken bewahren.

Heidi Galland

WERDE MITGLIED!

VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN E.V.

IM DEUTSCHEN AEROCLUB E.V.
MITGLIED BEI AOPA GERMANY
MEMBER OF THE FEDERATION OF EUROPEAN WOMEN PILOTS

Antrag auf Mitgliedschaft

in der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V.

Name _____ Vorname _____

Beruf _____

Geburtsdatum _____

Straße / Nr. _____ PLZ / Wohnort _____

Telefon _____ Mobil _____ FAX _____

e-mail: _____

Flugstunden _____ Heimatflugplatz _____

Ich bin Inhaberin folgender Lizenzen / Berechtigungen _____

Datum _____ Unterschrift _____

Der Mitgliedsbeitrag beträgt EURO 60,-- pro Jahr, die Aufnahmegebühr EURO 20--.
(für Piloten-Anwärterinnen und Jugendliche (14 – 25 Jahre) beträgt der **Mitgliedsbeitrag** EURO 30,-- pro Jahr.)

Präsidentin: Heidi Galland, Am Langenacker 40, D-53343 Wachtberg-Pech Tel: 0228/321410 Fax: 0228/321490
e-mail: Galland3@aol.com · Internet: http://www.pilotinnen.de
VDP Geschäftsadresse: Osttor 32, D-48165 Münster Tel: 02501/25145 Fax: 02501/927620 E-Mail: Carola.Niemeier@t-online.de
Bankverbindung: Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. Konto Nr: 92 5 72 70 Sparkasse Karlsruhe BLZ: 660 501 01

WERDE MITGLIED!

VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN E.V.

IM DEUTSCHEN AEROCLUB E.V.
MITGLIED BEI AOPA GERMANY
MEMBER OF THE FEDERATION OF EUROPEAN WOMEN PILOTS

Antrag auf fördernde Mitgliedschaft

in der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V.

Name _____ Vorname _____

Beruf _____

Geburtsdatum _____

Telefon _____ Mobil _____ Fax _____

e-mail: _____

Straße / Nr. _____ PLZ / Wohnort _____

Flugschein _____ ja / nein

Bürginnen
(Ordentliche Mitglieder)

1.----------

2.----------

3.----------

Datum _____ Unterschrift _____

Der Mitgliedsbeitrag beträgt EURO 60,-- pro Jahr, die Aufnahmegebühr EURO 20,--

(nicht ausfüllen)
Das VDP-Präsidium stimmt dem Antrag zu / nicht zu. Die Mitgliedsnummer lautet: FM

Präsidentin: Heidi Galland, Am Langenacker 40, D-53343 Wachtberg-Pech Tel: 0228/321410 Fax: 0228/321490
e-mail: Galland3@aol.com · Internet: http://www.pilotinnen.de
VDP Geschäftsadresse: Osttor 32, D-48165 Münster Tel: 02501/25145 Fax: 02501/927620 E-Mail: Carola.Niemeier@t-online.de
Bankverbindung: Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. Konto Nr: 92 5 72 70 Sparkasse Karlsruhe BLZ: 660 501 01

Termine & Veranstaltungen

21.05.-03.06.
Zwickau, Segelflug
Deutsche Meisterschaft
Std.- und 15m - Klasse
Info: segelflug@daec.de

27.05. -29.05.
Lesce-Bled, Airport
FEWP-Treffen Slowenien
Info: Barbara.Friedenberg@t-online.de

30.05. Nordholz
AOPA-Training, Sea-Survival
Kontakt: info@aopa.de

03.06.- 05. 06. Nardt
Deutsche Meisterschaft
im Präzisionsflug
(auch doppelsitziges Fliegen möglich)
Info: motorflug@daec.de

11.06. Rinteln bis 10.00 Uhr
• **VDP**-come-together mit Draisinenfahrt
Info: Waltraut Breschke
VDP-Geschäftsstelle
Carola.Niemeier@t-online.de

15.06.- 18. 06. Celle - Rudolfstadt
Deutschlandflug
Info: motorflug@daec.de

24.06.-26.06. Kaprun/Zell am See (A)
• **VDP**-FLY-IN
Info: Birgit Stenbock-Fermor
stenbock-fermor@t-online.de

09. 07. ab 11.00 Uhr Lüneburg
• **VDP**-come-together
Info: Traudl Scheit
Carola.Niemeier@t-online.de

30. 07. - 13. 08. Klix
Segelflug-Weltmeisterschaften der Frauen
Info: segelflug@daec.de

15.07.-17.07. Bad Saarow
• **VDP**-Golf-Fly-In
Info: Jeannette Busch
halbu@t-online.de

23.07. ab 13.00 Uhr Rheine
• **VDP**-come-together
Info: Rosa Höltken
roswitha@hoeltken.de

31.07.-05.08. Eggenfelden
27. Trainingscamp
Kontakt: info@aopa.de

13.08. ab 11.00 Uhr Hodenhagen
• **VDP**-come-together
Info: Inge Müller-Kortkamp
privat@mueller-kortkamp.de

14.08.-26.08. Musbach, Baden-Württemberg
Deutsche Meisterschaft der Clubklasse
Info: segelflug@daec.de

19.08.-21.08. Budapest, Ungarn
AOPA-FLY-OUT
Kontakt: info@aopa.de

21.08. ab 10.30 Uhr Hamm
• **VDP**-come-together
Info: Annette Daelmann u. Ruth Frenken
annettedaelman@gmx.de
kiddyfly@t-online.de

26. 08. - 28. 08. Berlin
Rund um Berlin
Info: fliegen@12207@aol.com

26.08.-28.08. Teuge / NL
International Ladies Cup
www.ladiescup.nl

09. 09. - 11. 09. Stuttgart
• **VDP** 37. Jahreshauptversammlung
Info: pilotinnen@web.de

10.09. Schwarzheide
traditioneller (Gaudi) Landewettbewerb
Info: motorflug@daec.de

14. 10. Bonn
Hotel Maritim
Ball der Luft- und Raumfahrt unter der
Schirmherrschaft von Wolfgang Clement
Kontakt: clubdl@t-online.de
www.club-der-luftfahrt.de

Die VDP im Internet:

@ **www.pilotinnen.de**

37. VDP – Jahreshauptversammlung in Stuttgart

Weiber – Weinfest – Württemberg

vom 9. – 11. September

wird unsere JHV mit einem unterhaltsamen Rahmenprogramm begleitet!

Wir freuen uns alle auf ein Wiedersehen