



Sabine Nendza Erfolgreich in Frankreich, Seite 16

Themen

Erfolgreiche Pilotinnen:
Zum ersten Mal ge-
winnt ein Damenteam
den Deutschlandflug
Seite 12-13

Vizeweltmeisterin im
Segelflug:
Swaantje Geyer
Seite 14-15

4. Platz bei den Heli-
Weltmeisterschaften:
Sabine Nendza
Seite 16-17

INHALT

EDITORIAL

von Heidi GallandSeite 3

EINLADUNG

„Am liebsten in der Luft“ – Treffen der LuftsportlerinnenSeite 4

BESUCH BEI DER NATO

Die VDP zu Besuch in KalkarSeite 5

EINLADUNG

Einladung zum Mutz-Trense-Gedächtnis-Fly-In und Drive-In
nach OberschleißheimSeite 6

WEIBER UND WEIN IN WÜRTEMBERG

Nachlese von der Jahreshauptversammlung 2005 in StuttgartSeite 7–9

37. JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER VDP

Protokoll der 37. JHVSeite 10–11

MITGLIEDERBERICHTE

DeutschlandflugSeite 12–13

3. Segelflugweltmeisterschaft der Frauen in KlixSeite 14–15

Heli-WM in Rouen – Schwebeflug in der NormandieSeite 16–17

Sachsen-Marathon 2005: Die größte Luftwanderveranstaltung
in DeutschlandSeite 18–19

Fly-In nach Kaprun/Zell am See in ÖsterreichSeite 20–21

Jahreshauptversammlung der FEWP in Bled/SlowenienSeite 22–23

Ein kleiner AusflugSeite 24

Strampeln statt Fliegen – Nordlichter-Training auf DraisinenSeite 24

Crash vermieden – Glück gehabt!Seite 25

Die „Snowgirls in the desert“Seite 26–27

JHV der Ninety-Nines – Sternflug zur Königin der NordseeSeite 28

Mit der Einmot durch Kanada und AlaskaSeite 30–31

VDP-PORTRAIT

Waltraut MoogSeite 29

KONDENSSTREIFEN

„Tutor“ bei der VDP und das ProgrammSeite 32/33

HISTORISCHES

Christl-Marie Schultes - erfolgreiche Pilotin
oder Glücksritzerin mit Größenwahn?Seite 34-37

VDP-INTERN

Nachruf Margit ten CateSeite 37

Neue MitgliederSeite 38

VDP-TickerSeite 39

AOPA-GermanySeite 40

MITGLIEDER-ANTRÄGE

Für alle, die es werden wollenSeite 41/42

TERMINE

und VeranstaltungenSeite 43

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 30. März 2006

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

Frauen-Power?



Weltmeisterschaften der Frauen im Fußball und beim Boxen sind relativ neu, Frauen als Gewinnerinnen beim Deutschlandflug gab es noch nie; erst jetzt im Jahr 2005, siegte eine Damenmannschaft! Wieder flog eine Frau als Kommandantin in den Weltraum; Eileen Collins in der Discovery war souverän! Und Angela Merkel ist erste Bundeskanzlerin! Man liest es allenthalben: Frauen-Power, Frauen in Führungsetagen von Banken, Industrie und Wirtschaft. Frauen, die Unternehmen gründen, führen und erfolgreich sind.

Lesen wir aber die Vitae der ersten Fliegerinnen, so spiegelt sich darin die Entwicklung der Frauen. Lebensträume, die überhaupt nicht konform gingen mit den Vorstellungen der Eltern (man wählte sie in einem Kochkurs, tatsächlich machte sie den Flugschein ...), die Wandlung der Frau zu selbstständigen, unabhängigen Persönlichkeiten, die ihren Kopf durchsetzen und in „Männerdomänen“ auftauchen. Waren vielleicht die Pilotinnen überhaupt Vorreiter dieser neuen Frauengeneration?

Man kann darüber lange philoso-

phieren, aber ich denke, dass jede von uns ein Stück Selbstbewusstsein der Fliegerei verdankt.

Und so macht es mir viel Spaß in diesem Heft wieder große und kleine Geschichten von Pilotinnen vorzustellen, die auch diesen Fliegersonmer so ereignisreich gestalteten. Ob Segel- oder Motorflugzeuge, Airliner, Hubschrauber, Ultralights oder Ballone – sie waren alle in der Luft und mit ihnen die VDP-Ladies, die in diesem Heft zu Wort kommen. Habt Dank für Eure Mithilfe, den Facettenreichtum unserer VDP darzustellen.

Sonst konnte ich mich als VDP-Präsidentin immer auf eine „Winter-Verschneupause“ einstellen; im nächsten Jahr schaut es nicht danach aus. Dem Luftsportlertreffen im Januar (28./29.1.) in Stuttgart, zu dem mich Sigrid Berner so herzlich eingeladen hat, dass ich nicht absagen konnte, folgt im Februar (8.2.) in Bonn im Club der Luftfahrt ein Vortragsabend von unserem VDP-Mitglied Evelyn Zegenhagen über die Pilotinnen der 30er und 40er Jahre. Im März (18.3.) haben wir das Treffen bei der Luftwaffe in Kalkar, ein Termin, der bei vielen von Euch mit großem Interesse aufgenommen wurde, und das nächste große Event steht im April ins Haus: der Mutz-Trense-Gedächtnisflug nach Oberschleißheim, vom 29.4.-1.5. 2006.

Ein paar Stichworte für unsere Mitglieder, die erst nach den 90er Jahren zu uns kamen: Mutz-Trense war Gründungsmitglied

(1968) und 18 Jahre lang erste VDP Präsidentin. Sie starb 1986 im Alter von nur 58 Jahren. Ihr zu Ehren wurde der Mutz-Trense-Gedächtnisflug ins Leben gerufen, der bisher 4 mal ausgeflogen wurde und nun, zu ihrem 20. Todestag, wieder stattfinden wird. Im nächsten Jahr erscheint eine Festschrift über das Leben von Mutz, die uns Vorbild war, fliegerisch, menschlich und für die VDP auch heute noch richtungweisend ist.

Die Organisatorinnen Hedwig Sensen und Elvi Schaller freuen sich auf eine große Beteiligung. Und das Gleiche gilt für Werner Trense, den Mann von Mutz und für mich. Es wäre sehr schön, wenn viele Pilotinnen und fördernde Mitglieder per Flugzeug oder Auto diese Veranstaltung mitmachen könnten.

Jetzt heißt es aber erstmal inne zu halten, adventlichen und weihnachtlichen Zauber zu verbreiten, Familie und Freunde zu verwöhnen, den Küchensettel festzusetzen und für ausgleichende Stimmung zu sorgen. Und was brauchen wir dazu?: „Frauen - Power“!

In diesem Sinne wünsche ich Euch ein ausgefülltes, gesundes und fröhliches Neues Jahr mit vielen happy landings!

Eure

Heidi Galland
Heidi Galland

„Am liebsten in der Luft“ –

Treffen der Luftsportlerinnen 28.-29. Januar 2006 in Stuttgart - Untertürkheim

Unter Insidern ist dieses alljährliche Treffen auch besser bekannt als das „Hexentreffen“. Dazu möchten die Organisatorinnen Luftsportlerinnen aus allen Sparten des Luftsports herzlich einladen. Schwerpunkt ist das Kennenlernen und der Erfahrungsaustausch zwischen den verschiedenen Flugsportarten. Wir würden uns freuen, wieder recht viele von Euch im Januar 2006 in Stuttgart begrüßen zu dürfen!

VORLÄUFIGES PROGRAMM:

Samstag, 28.01.2006: Fortbildung – Fachbeiträge – Erfahrungsaustausch

- 9 - 12 Uhr : Seminar: „Einführung ins Vereinsmanagement“
- 13:30 Uhr -18:30 Uhr: Begrüßung, anschließend Fachbeiträge zu den Themen: Flugmedizin, Berufspilotinnen, Fallschirmsport, Vergleich und Diskussion mit Motorflugsportlerinnen.
- 19:30 Uhr geselliges Beisammensein und Abendessen
- kurze Filmbeiträge über die sportlichen Erfolge 2005
- Der Höhepunkt: Das Sportkabarett „Die Flotten Lotten“

Sonntag, 9.01.2006, Kulturprogramm mit folgenden Angeboten:

„Stuttgart: Kultur-Geschichte-Gesellschaft“:

Die Anmeldung zu diesen Veranstaltungen sollte bis zum 10.01.06 erfolgen.

- Neues Kunstmuseum mit Führung
- Württembergisches Landesmuseum mit Führung zum Thema Glas
- Stadtrundfahrt Stuttgart
- Staatsgalerie mit Führung
- Neues Daimler Chrysler Museum
- Historischer Rundgang durch Stuttgart

Anmeldung und Kontakt:

Rita Heimann,
Schimmingweg 60,
73230 Kirchheim/Teck
Telefon: 0151 170 60 455
oder Fax: 07141-125-188
E-Mail: pilotinnen2006@gk4.de

Alle aktuellen Informationen, auch zu den verschiedenen Übernachtungsmöglichkeiten, und Anmeldeformulare finden Sie im Internet unter: www.pilotinnen2006.de



Die Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. bei der Luftwaffe in Kalkar – Besuch bei der Nato Samstag, 18. März 2006



**auf Einladung des Kommandeurs Operative Führung Luftstreitkräfte,
Generalleutnant Hans-Joachim Schubert
in die v. Seydlitz-Kaserne
Römerstr. 122
D-47546 Kalkar/Niederrhein**

INFOS ZUM BESUCH:

Samstag, 18.3.2006

- Gen. Schubert, der Kommandeur dieser Luftwaffen-Einrichtung, hat „zwei Hüte“ – einen nationalen und einen „Nato-Hut“.
- Er würde im „nationalen“ Fall, - d.h. Amerikaner und Nato würden nicht mitmachen – (ein eher unwahrscheinlicher Fall) die deutsche Luftwaffe befehligen, z.B. bei Luftraumverletzungen und Einflug unbekannter, nicht identifizierter Flieger (Fälle wie in Berlin und Frankfurt).
- Er würde im „NATO“- Fall, was heißt, dass die Nato voll einstiege, alle Nato-Luftwaffen in Nord-Europa befehligen.
- Ist Chef eines internationalen Planungsstabes, der sich mit allen Möglichkeiten eines Luftkrieges in Europa befasst und Empfehlungen dazu erarbeitet.

Unser Besuch beginnt um 10 Uhr in der v. Seydlitzkaserne in Kalkar und wird dort um 16 Uhr enden.

Dazwischen werden wir

- Briefings über die Aufgaben dieser Institution erhalten und nach einer Mittagspause die Bunkeranlage des Gefechtsstandes in Uedem besichtigen, der für nationale und Nato-Missionen gleichermaßen genutzt wird.
- Dazu kommen die Darstellung der Luftlage (wer fliegt wo), Überwachung des Luftraumes, Einsatzmöglichkeiten – evtl. Auswirkungen des Flugsicherheitsgesetzes mit Hilfe von
- jeder Menge Computer und fixer Jungs.

Wer mit dem Flieger in Niederrhein – EDLV – (Weeze) www.airport-Niederrhein.de landen möchte, bitte auf Anmeldeformular vermerken!

Hotelempfehlung für Übernachtung (ca. 10 Autominuten von Kalkar):

Hotel Rheinpark Rees, Vor dem Rheintor 15, D-46459Rees/Niederrhein
Tel. 02851-588-0 Fax: 02851-588-1588 www.rheinparkrees.de

Es handelt sich hier um eine anspruchsvolle aber bestimmt sehr interessante Veranstaltung, die im Vorfeld schon über unseren e-mail-Verteiler und bei der Jahreshauptversammlung in Stuttgart bekannt gegeben wurde. Auf Grund des gezeigten großen Interesses ist nun dieser Termin zustande gekommen. **Kontakt:** Heidi Galland.

Anmeldungen bitte mit beigefügtem Anmeldeformular bis **Ende Februar 2006** an Heidi Galland per Fax 02 28-32 14 90 oder 02 28 - 32 14 94 oder e-mail: Galland3@aol.com.

Einladung zum Mutz-Trense-Gedächtnis-Fly-In und Drive-In nach Oberschleißheim vom 29. April – 1. Mai 2006

Samstag, 29. April 2006:

- Bis 13 Uhr Landung in Oberschleißheim – EDNX, mit Suchaufgaben und Ziellandewettbewerb, oder
- Ankunft per Auto oder Bahn, Transfer zum Hotel, dort Kaffee-Büfett
- 5 Uhr: Fahrt mit dem Bus in die 1.200 Jahre alte Stadt Dachau. Geführter Stadtrundgang und Besuch der Gemäldegalerie Dachau, (Dachauer Malweiber). Die Dachauer Schule war neben Worpswede die bedeutendste Künstlerkolonie Anfang des 20. Jahrhunderts.
- 19 Uhr Abendessen im Schlossrestaurant des Dachauer Schlosses
- Rücktransfer zum Hotel



Sonntag, 30. April 2006

- Frühstück im Hotel Kurfürst
- 9:30 Uhr Fahrt mit dem Bus nach Pullach zum Grab von Mutz Trense, unserer 1. VDP Präsidentin von 1968-1986
- 12 Uhr Mittagessen mit Herrn Werner Trense in Pullach
- Ca. 15 Uhr Führung durch die historische Flugwerft des Deutschen Museums in Oberschleißheim
- Anschl. geführter Spaziergang durch den wunderschönen Barockgarten des Schlosses Oberschleißheim nach Lustheim, Nähe Hotel Kurfürst
- 19 Uhr Festliches Abendessen mit musikalischer Begleitung in einem noch zu benennenden Restaurant.

Montag 1. Mai 2006

- Frühstück
- und ab 10 Uhr Verabschiedung der Teilnehmerinnen am Flugplatz Oberschleißheim. (Ältester aktiver, deutscher Flugplatz, gegr. 1912 für die Königlichen Bayerischen Fliegertruppen)

Hotelreservierungen bitte selbst vornehmen.

Hotel am Schlosspark „zum Kurfürst“

Kapellenweg 5, 85764 Oberschleißheim, T. 089-315790, Fax 089-31579400

e-mail: rezeption@kurfuerst-hotel.de

www.kurfuerst-hotel.de

Ausgefüllte Anmeldebögen bitte bis spätestens Ende Januar an

Hedwig Sensen, D-85591 Vaterstetten, Primelstr. 32 a

e-mail: karsten.sensen@ebe.online.de

Tel. 08106-32211, Fax 08106-321983

Nenngebühr: Euro 80,-

Darin sind enthalten: Gemeinsame Essen ohne Getränke, Bustransfer, Eintrittsgelder und Führungen.

Anmeldebogen ist den VDP-Nachrichten beigelegt!

Wir freuen uns auf Euer Kommen!

Weiber und Wein in Württemberg – Nachlese von der Jahreshauptversammlung 2005 in Stuttgart

von Ruth Frenken

Ich sage euch, manche von uns mussten noch am Sonntag still und leise in sich hineingrinsen – mich eingeschlossen. Und das hatte seinen Grund.

Man(n) stelle sich also vor, 80 Pilotinnen und ihre 40 männlichen Anhängsel, die allesamt ihre Affinität zu sämtlichen per Zündschlüssel anzuwerfenden Motoren nicht verbergen konnten, standen vor einer Armada buntgemischter Porsches. Vom 911-er Cabrio über Boxster bis hin zum 500 PS starken Geländefahrzeug Cayenne in allen Farben des nahenden Herbstes, im herrlichen Ambiente des Schlosshotels Monrepos bei Ludwigsburg.

Wir durften nach Herzenslust auf einer abwechslungsreichen, 40 Kilometer langen Strecke durch Weinberge, verträumte Dörfchen und über die Autobahn unsere Leidenschaft „Geschwindigkeit + Wendigkeit“ ausleben.



Der erfolgreichste Autobauer Deutschlands, die im benachbarten Zuffenhausen ansässige Sportwagenschmiede Porsche, hat unseren Pilotinnen die Reverenz erwiesen und uns zu einer Erprobung ihrer legendären Erzeugnisse eingeladen. Hoch Fliegen oder tief liegen? Ist nur Fliegen schöner oder Porschefahren? Das war hier die Frage, die manche von uns bis heute noch nicht für sich abschließend beantwortet haben. Selbst unsere Lilo Ullrich, die seit genau 35 Jahren einen Porsche fährt, grübelt immer

noch ... Wie auch immer: Der von Porsche gesponserte Auftakt der Jahreshauptversammlung in Stuttgart war ein ganz besonderes Schmankerl, für alle Damen – und die sie begleitenden Herren!!!

Im Anschluss gab es glückliche Gesichter und ausgelassene Stimmung bei der von S.K.H. Herzog Michael von Württemberg höchstselbst moderierten Weinprobe im Pavillon am See.

Zu kosten gab es gekelternete Erzeugnisse aus der namhaften Hofkammer des Hauses Würt-



temberg, wie etwa das berühmte „Stettener Brotwasser.“ Nicht nur viele von uns, auch Herzog Michael beschritt hier Neuland: Mit mehr als 30 Gästen hatte er bis dato noch nie eine solche Weinprobe bestreiten müssen.

An diesem Freitagspätnachmittag galt es für ihn aber, mehr als 100 trinkfeste VDP-Mitglieder und –Nahestehender zu bedienen. Es gelang ihm mit Bravour – und Heidi dankte ihm charmant! Und wie wir in Erfahrung brachten, hat uns auch dieses sekt- und weinselige Intermezzo die Firma Porsche großzügig gesponsert, verfügte aber dennoch wider Erwarten über genügend Kapital, um sich zwei Wochen später als Großaktionär bei VW einzukaufen. Im Anschluss an die Weinprobe wartete noch ein köstliches, feines Abendessen im Schlosshotel Monrepos auf uns. Dabei hatte unsere Präsidentin Heidi Galland die Gelegenheit, den Organisatorinnen, Dagmar Deckstein, Elvi Schaller und Renate Schrempp für ihre hervor-



**Katrin Schieler
in Tower-Action**

ragende Arbeit zu danken und unsere Ehrengäste herzlich zu begrüßen: Ein besonderer Dank für großzügiges Sponsoring der Busse ging an den Direktor der UBS Wealth Management AG, Herrn Wolfgang Eichert und Frau Melani Schraml, UBS, ebenso wie an Herrn Dr. Albrecht Bamler, zuständig für die Unternehmenspresse in der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit bei Porsche. Begrüßt wurden Herr Wolfgang Winkler, Vorsitzender der Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville,

Dr. Michael Erb, Geschäftsführer der AOPA und Sibylle Glässing – Deiss, Vizepräsidentin der AOPA, sowie die Überraschungsgäste Walter Jaegle und Frau Mabel, VDP- Sponsoren aus den 1970er Jahren, in denen schon Pattonville angefliegen wurde.

Heidi Galland eröffnete dann am Samstagmorgen die alljährliche Jahreshauptversammlung im Hotel Europe am Killesberg, das uns für das Wochenende auch als Domizil diente. Alles Wissenswerte zu den angesprochenen Themen aus Motor/UL-, Segel- und Helikopterflug, zur Sparte Ballonfahrt und Auslandsaktivitäten, einer klitzekleinen Beitragserhöhung von 10 Euro und den vielen Aktivitäten könnt Ihr im Protokoll in diesem Heft nachlesen. Nach viel zu kurzer Zeit für Wirtschaftspläne und heiße Diskussionen über Zuverlässigkeitsprüfung und nächstjährige Veranstaltungen, ging unser Bus schon zum „Weindorf“ in der Stuttgarter Innenstadt, das seit vielen Jahren zu einer der herbstlichen Attraktionen im Veranstaltungskalender der Schwabenme-



tropole zählt. Zünftig ging's zu und sehr gemütlich am vorletzten Tag dieses zweiwöchigen Innenstadtfestes rund um den schwäbischen Trollinger und Riesling. Schön, so viele Pilotinnen-Freundinnen mal wieder gesehen und auch viele neu oder intensiver kennengelernt zu haben!!!

Kultur fehlt ja bekanntlich bei uns nie, so dass wir nach einer „Fliegerinnenschmuck-Präsentation“ unseres neuen Fördermitglieds Susanne Gassmann im Hotel in Gruppen durch die architektonisch und künstlerisch ansprechenden Museen der Landeshauptstadt zu den The-

nach Kernen-Stetten im Remstal, wo uns die Wirtsfamilie Schlegel mit wiederum schwäbischem Wein und heimischen Spezialitäten verwöhnte. Selbst die Möglichkeit zum Einkauf von Maultaschen oder Wurst in der hauseigenen Metzgerei war für uns am Samstagabend organisiert, und die Seniorchefin Schlegel stand höchstpersönlich dafür zu Diensten ... unglaublich! Oder vielleicht auch lebendige Anschauung für den sprichwörtlichen schwäbischen Geschäftssinn.

Am Sonntag hatte der Gott der Fliegerinnen seine schützende Hand vorübergehend von uns ge-



Weinprobe mit S.K.H. Herzog Michael von Württemberg

Heimfahrt kein einziger Porsche bereit. Aber alle kamen früher oder später heil nach Hause, erfuhren wir aus sicheren Quellen. Die internen Buschtrommeln der VDP funktionieren halt immer wieder!

Dagmar, Elvi und Renate, ihr wart ein unschlagbares Team! Wir danken Euch für soviel Engagement, Idealismus und Organisationstalent!!!

Ihr habt uns ein facettenreiches Hochgeschwindigkeits-Wochenende bereitet, an das wir noch lange zurückdenken werden!

Schon jetzt freue ich mich, freuen wir uns auf die JHV vom 8. – 10. September 2006 in Bayreuth, die Fliegerkameradin Elke-Silvia Söllner ausrichten wird!



men Landesgeschichte und Kunst geführt wurden. Die Staatsgalerie, das neueröffnete Kunstmuseum auf dem Kleinen Schlossplatz sowie das Haus der Geschichte lernten wir durch fachkundige Führerinnen kennen.

Zeit zum Verschnaufen im Hotel vor dem Abendessen gab es am Samstagabend kaum, aber mal ehrlich, wer wollte das auch schon angesichts des kurzen Wiedersehen-Wochenendes?

So fuhren wir am Abend zum alt-eingesessenen Gasthaus „Ochsen“

zogen. Nach Osten ging es am Nachmittag spärlich VFR, nach Norden schafften es nur unsere IFR-Pilotinnen. Die restlichen der insgesamt 19 Maschinen, die den Flugplatz Pattonville am Freitag noch bei strahlendstem Wetter angefliegen hatten, mussten einsteilen stehen bleiben. Und so endete für eine Reihe von Pilotinnen die Jahreshauptversammlung, wie sie am Freitagnachmittag in Schloss Monrepos begonnen hatte: Als Beifahrerin im Auto – allerdings stand für die



Unser Organisations-Team Elvi Schaller und Dagmar Deckstein

Und wir sind vielleicht nicht so schlecht wie die anderen! Wie Rallies aus kleinen Fliegerinnen große Siegerinnen machen können

von Corinna Fuchs und Tabata Tiedtke



Wir, Corinna und Tabata aus dem hessischen Babenhausen, haben uns vor einigen Jahren zum Rallyefliegen entschlossen.

Ursprünglich aus einer Laune heraus hatten wir einen Hessensternflug anvisiert. Ein Desaster, betrachtet man die Pünktlichkeitswertung, denn unsere gewählte Wettbewerbsgeschwindigkeit war für uns – wir flogen mit einem Falken – einfach nicht zu halten. So sahten wir auf unserem ersten Wettbewerb erst mal nur Strafpunkte ab und hatten dennoch so viel Spaß dabei, dass wir beschlossen: „Wir müssen besser werden“!

Seitdem sind einige Rallies vergangen, und wir sind tatsächlich besser geworden. Weil wir – so glauben wir – ein tolles Team sind. Großgeworden sind wir in der Kleinfamilie der Rallyeflieger, einem winzigen Völkchen unter den Luftfahrern. Erwachsen aber wurden wir bei den Deutschlandflügen, die der DAEC organisiert. Alle zwei Jahre wird er im Wechsel zur deutschen Meisterschaft im Navigationsflug ausge-

tragen als Event, den sich die wenigsten Rallyeflieger entgehen lassen. So hatten wir dieses Jahr den Deutschlandflug fest auf unserer Terminliste. Die Vorfreude war groß, aber es sollte noch besser kommen.

Bereits vor dem Hinflug nach Celle Erlah hatten wir viel Spaß. Weight & Balance will gekonnt

men schon drei dienstfertige Geister mit Putzwerkzeug herbeigeilt. Wir staunten nur, und haben uns gleich wohlgefühlt.

So euphorisch gestimmt starteten wir am ersten Wettbewerbstag nach Osnabrück. Die Strecke: Sehr schön, die Bilder alle gefunden, die Zeiten hervorragend. Das alles machte uns Mut.

Nach einem kurzen, zweistündigen Aufenthalt erhielten wir die neuen Aufgaben. Auf geht's nach Leverkusen! Der Flug ist schon anstrengender und dann: große Diskussionen am Finalpunkt. Das Bild liegt eine Meile nördlicher, sind wir nun richtig....? Ein genauer Blick in die Karte verrät: WIR SIND RICHTIG. Aber wo ist der Flugplatz? Wir spähen hinunter, er muss gleich auftauchen.



sein, betrachtet man die Tatsache, dass zwei Frauen mit einer Katana für 4-5 Tage unterwegs sein wollten. Da hieß es jedes Gramm abwägen, angefangen von der Zahnpasta bis hin zu ICAO Karten. So kamen wir leicht genug in Celle an. Ein herrlicher Empfang: Wir sitzen noch im Flieger, da kom-

Corinna erblickt ihn zuerst und wir sind froh, denn auch für falsche An-, Abflugverfahren gibt es ja Strafpunkte. Wir setzen zur Landung an, alles sieht gut aus. Der Tower gibt eine „leichte“ Rückenwindkomponente durch, die wir zwar hörten, aber praktisch ignoriert haben. So schwe-



DEUTSCHLANDFLUG

ben wir voller Eleganz mit unserer gut gleitenden Katana deutlich hinter dem Landefeld auf und kassieren 200 Strafpunkte.

Ärgern? Gehört natürlich dazu, dennoch haben wir uns vor Jahren darauf geeinigt, dass wir lieber Strafpunkte kassieren als eine Landung zu verkorksen. Safety first. Der erste Tag lag also hinter uns, und wir waren stolz, zufrieden, enttäuscht, verärgert – aber unterm Strich: Glücklich!

Tag zwei begann leider mit nicht so gutem Wetter, sodass die Wettbewerbsleitung erst am frühen Nachmittag den freien Anflug nach Höxter Holzminden bekannt gab. Das Herrliche an Rallyefliegern ist, dass sie sich diszipliniert und ohne Wenn und Aber ordentlich aufstellen und losdüsen. Keine Hektik, einfach nur fliegen. Angekommen in Höxter werden wir verköstigt. Die fortgeschrittene Zeit erlaubt nur eine kurze Pause, denn wir wollen ja noch nach Dessau. Der Flug dorthin ist gut, die Wetterbedingungen völlig ausreichend, die Strecke wird von uns einfach abgeflogen. Wir finden alle Bilder und Checkpoints, die Zeiten sind gut (trotz des starken Windes) und: die Landung sitzt. Wieder große Freude!

Die Abendveranstaltung findet im Junkers Museum am Flugplatz in Dessau statt. Unter einer JU 52 das Abendessen einzunehmen ist ein einzigartiges Erlebnis.

Auf dem Weiterflug am nächsten Morgen Richtung Rudolstadt hängen wir uns an der bayerisch-thüringischen Bier- und Burgenstraße entlang, passieren den legendären Kyffhäuser. Herrlich! Die Aufgaben-Fotos erkennen wir teilweise schon von Weitem in natura – das Auge ist inzwischen geübt.

Jetzt die Landung in Rudolstadt – und dann ist der Deutschlandflug beendet. Volle Konzentration also! Wir waren bisher so gut, jetzt nur nichts falsch machen...Machen wir auch nicht: die Maschine setzt super auf – kurz hinter dem Hauptbalken. Es ist unsere beste Landung bei diesem Deutschlandflug. Wir fallen uns in die Arme. Wir sind stolz auf uns.

Ein roter Trabbi holt zwei mit sich äußerst zufriedene Rallyefliegerinnen vom Flugzeug ab, die das anschließende Flugplatzfest in vollen Zügen genießen. Spät abends im Hotel sitzen wir beide noch zusammen und überlegen uns, ob wir nicht am Ende unser Ziel erreicht haben könn-

ten: Unter den besten Zehn zu sein.

Aber so recht glauben können wir es dann doch nicht, als es zur Siegerehrung geht. Platz 6? Nicht wir. Platz 5? Auch nicht. Aber sicher Platz 4. Wieder verfehlt. Unfassbar: Platz 3! Am Ende? Aber nein: der gehört der Besatzung Bäder/ Spreng. Uns wird zeitgleich schlecht. Wir starren uns an, Platz 2 etwa? Was geht denn hier ab? Das kann nicht sein. Genial, das hätten wir nicht gedacht. Nun, Platz 2 waren wir auch nicht...jetzt war es unerträglich, wir wussten gar nicht wie uns geschieht. Sollten wir gewonnen haben? Wir werden aufgerufen und – flippen total aus, freuen



uns, sind zugleich fix und fertig: **PLATZ EINS – GEWONNEN!!** Zum ersten Mal in unserer Rallyekarriere.

Siegerehrung v.l.n.r.:
Corinna Fuchs,
Heidi Galand,
Tabata Tiedtke

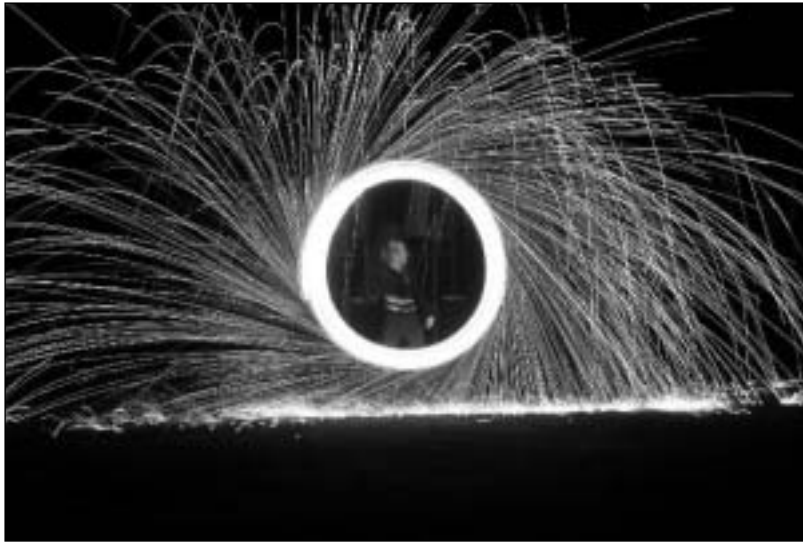
Wer hätte das gedacht. Wir zualerletzt.

Wir können jeder Pilotin aus eigenen Erfahrungen nur wärmstens empfehlen, einfach mal eine Rallye mit zu fliegen. Es spornt an und macht in dieser kleinen Fliegerfamilie richtig Spaß! Vielleicht sehen wir uns ja – auf dem Deutschlandflug 2007. Wir freuen uns schon auf Euch!



3. Segelflugweltmeisterschaft der Frauen in Klix

von Gaby Haberkern



Voller Hoffnung waren vom 30. 07. bis 13. 08. 2005 47 Pilotinnen nach Klix zur 3. Weltmeisterschaft der Frauen angereist. Sie kamen aus 17 Nationen, unter anderem aus Australien, Südafrika, Japan und Dänemark.

Das deutsche Team trat mit 11 Pilotinnen an den Start.

Die Erwartungen waren hoch, da zum ersten Mal in der Geschichte der Weltmeisterschaften der Frauen eine Meisterschaft auf deutschem Boden ausgetragen wurde.

Leider ließ das Wetter die gewohnten Klixer Flugverhältnisse nicht zu. Zwar wurden insgesamt 367 Starts gemacht mit 1100 Stunden Segelflug, aber es gab auch 103 Außenlandungen.

Von 14 möglichen Tagen konnten in der Standard- und 15m FAI-Klasse nur 6 und in der Clubklasse 7 Wertungstage erfolgen werden. Die verhältnismäßig kleinen Aufgaben von max. 250 km Distanz waren nicht das, was die Deutsche Nationalmannschaft von zwei Wettbewerben und einem Trainingslager im Klixer Raum gewohnt war. Die „schnellen Wetterlagen“, bei denen unse-

re Pilotinnen immer vorneweg fliegen, waren an keinem Tag gegeben.

Daher auch das Endergebnis:

In der Clubklasse landete Hana Vokrinova aus Tschechien auf Platz 1.

mit 22 Punkten Vorsprung vor Swaantje Geyer auf Platz 2.

Den 3. Platz erflieg Marina Kalaeva aus Russland.

Die deutschen Pilotinnen Sandra Malzacher (amtierende Deutsche Meisterin dieser Klasse), Kathrin Wötzel und Christine Grote belegten die Plätze 5, 6 und 7.

In der Standard-Klasse kam Jana Veprekova, ebenfalls aus Tschechien, auf Platz 1, gefolgt von den beiden Engländerinnen Gilian Spreckley und Sarah Kelman.

Unsere vier deutschen Pilotinnen Cornelia Schaich, Anett Arndt, Gundula Goeke und die amtierende Meisterin Sue Kussbach kämpften sich auf die Plätze 5, 6, 7 und 8 vor.

Die FAI-15m-Klasse wurde souverän von Mette Schmeltz-Pedersen aus Dänemark angeführt, gefolgt von Yvonne Schwarz aus der Schweiz und Annette Klossok aus Deutschland.

Für Stefanie Mühl und die amtierende Deutsche Meisterin Angelika Machinek reichte es leider nur auf die Plätze 6 und 10.

Trotz des schlechten Wetters war die Stimmung sehr gut. Dafür sorgte die gewohnt hervorragende Organisation des Aeroteams Klix. Die Wettbewerbsleitung mit Hanno Obermayer, Uwe (Blumi) Hübner und dem "Wetterfrosch" Uwe Nitz trug ihr Bestmöglichstes dazu bei. Es gab sehr viele Höhepunkte. Schon die Eröffnung in Bautzen im 1000 Jahre alten Schloss war ein großes Ereignis.

Während des Wettbewerbs gab es einen „Internationalen Abend“, ein „Bergfest“ mit Livemusik und einen Babajaga-Abend, bei dem am Hexenfeuer 10 zum ersten Mal mitfliegende „Hexen“ den „Hexen-



schwur“ in der Landessprache ihrer erfahrenen Wettbewerbsmutter aufsagen mussten. Das Lachen erscholl weit über den Flugplatz.

Aber auch ein von den Engländerinnen organisierter „Gummistiefel-Weitwurf“ trug zur Erheiterung aller Anwesenden bei!

Das große Highlight am Abschlussabend war das Feuer tänzer-Varieté, bei dem die Gruppe „Die Nachtschwärmer“ aus Dresden zeigte, welche geniale Effekte man mit Feuer erzielen kann. Es wurde bis in die frühen Morgenstunden gefeiert. Das tat der festlichen Stimmung der Siegerehrung, welche am nächsten Morgen stattfand, keinen

Platz 2 für Swaantje Geyer

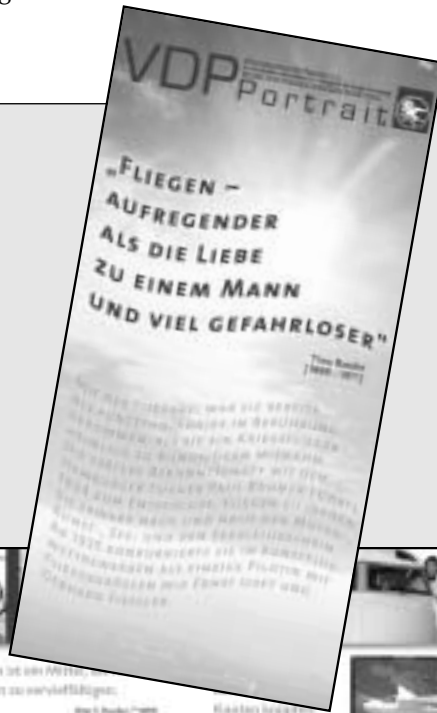


Abbruch. Allerdings spielte auch hier der Wettergott nicht ganz mit. Es war stürmisch und kalt, ab und zu regnete es auch leicht. Den jeweils Erstplatzierten wurde von Gaby Haberkern ein gravier-

tes Kristallglas der Vereinigung Deutscher Pilotinnen überreicht. ■

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.



Heli-WM in Rouen – Schwebeflug in der Normandie

von Sabine Nendza

Vom 16. bis 21. August 2005 fanden die Hubschrauber-Weltmeisterschaften in Rouen/Frankreich statt. Als eines von 42 Teams aus 7 Nationen waren auch meine Copilotin Marion Hoven und ich am Start.

Wir flogen in der Juniorenwertung (Piloten bis 250 Flugstunden) und waren eins von nur sechs reinen Damenteamen, d. h. sowohl Pilotin als auch Copilotin weiblich – sehr ungewöhnlich in der Hubschrauberfliegerei.

Schon die Überführung des kleinen Hubschraubers Typ Hughes 300 war ein Abenteuer für sich. "Bonjour" am Funk war eine nette Einleitung, aber dann kam häufig Unverständliches. Da musste man sich trotz Französischkenntnissen mit universellem Englisch weiterhelfen. Von Koblenz nach Rouen brachten wir ein Sperrgebiet-Zick-Zack erfolgreich hinter uns und in Frankreich angekommen hatten wir noch zwei Tage Vorbereitungszeit, bevor es spannend wurde. Da lernten wir schon einmal das französische Frühstück kennen, das für unseren Geschmack meist recht sparsam ausfiel. Oder den Wind am Flugplatz in Rouen ... Windstille kommt auf dem Hochplateau neben dem Seine-Tal nicht oft vor!

Die Wettbewerbe begannen mit dem Präzisionsflug, wo ein markiertes Quadrat mit gleicher Richtung abzufliegen ist, d. h. vorwärts, seitwärts und rückwärts im Schwebeflug. Die Höhe wird über Ketten, die am Heli befestigt sind, von den Schiedsrichtern genaue-



Sabine Nendza

stens überprüft: Die lange Kette (3 m) darf den Boden nicht verlassen, die kurze (2m) ihn nicht berühren. Ein Meter Höhenabweichung in einem auf Zeit zu fliegenden Parcours ist nicht viel und eine Ziellandung, am besten auf den Millimeter genau, ist das i-Tüpfelchen am Ende dieser Aufgabe.

Marion und ich haben mit dem Rückenwind zu kämpfen, aber insgesamt läuft dieser Wettbewerb ganz gut. Wir sind mit etwas mehr als zwei Minuten in der vorgegebenen Zeit geblieben und haben auch nur wenige Sekunden Abweichungen von der Schwebeflughöhe notiert bekommen. Die Navigation am nächsten Tag enttäuscht uns: Wir finden nicht alle Geländezeichen und Wegpunkte und das zieht deutlichen Punktabzug nach sich. Allerdings befinden wir uns in guter Gesellschaft, denn sogar die alten Hasen fanden diese Navigationsaufgabe schwierig. In Frankreich liegen die Häuser eines Dorfes teilweise weit auseinander und machen die

Orientierung nicht leicht. Auch der Zielanflug ist trickreich: Da es sich um ein „timed arrival“ handelt, bekommt das Team fünf Minuten vor Abflug neben den zu suchenden Koordinaten auch die Gesamtflugzeit, die auf die Sekunde genau einzuhalten ist. Schon 200 Sekunden Überzeit bedeuten hierbei das Aus – ein harter Wettkampf, denn wer zu spät ist, sieht im Ziel eine schwarze Flagge: disqualifiziert wegen Zeitüberschreitung. Wir waren allerdings pünktlich und glücklich!

Am nächsten Tag beim Slalomparcours geht es besser: Der Wassereimer, der von Marion am 5m langen Seil durch einen Parcours aus 12 Toren geführt wird, hängt stabil unter dem Heli und pendelt wenig. Das ist wichtig, damit wir die Tore treffen und wird nur durch gute Teamarbeit zwischen Pilotin und Copilotin erledigt. Ich kann den Eimer unter dem Heli nicht sehen, deswegen muß Marion mir ständig Höhen- und Richtungskorrekturen geben, die ich ebenso



Foto: © Stuart McAllister

schnell umsetzen muß, ohne den Eimer ins Schaukeln zu bringen, denn der Wasserstand wird im Ziel gemessen. „Eimer hängt ruhig, höher, mehr rechts ...“ so lauten die Anweisungen, die ich über Kopfhörer bekomme. Sehr laut ist es obendrein, denn es wird ohne Tür geflogen. Nach dem letzten Tor steige ich senkrecht, das Seil wird auf 11 m verlängert: jetzt muß der Eimer auf einem 1-m-Tisch mittig abgesetzt werden – hier spielt uns der enorme Wind wieder einen Streich und die zusätzlichen Richtungskorrekturen kosten wertvolle Sekunden.

Auch beim letzten Wettbewerb am Samstag war Petrus nicht gut gelaunt: ein starker Regenschauer begleitete unser Fender Rigging. Bei dieser Disziplin müssen Bootsfinder an drei verschiedenen langen Seilen in Tonnen versenkt werden, auf Zeit natürlich. Es ist herrlich, den weltbesten Mannschaften zuzusehen: Anflug auf die Tonne, der Pilot bremst, der Fender schwingt am Seil nach vorn und – schwupp – hinein in die Tonne. Ja, wenn das so einfach wäre!

Die ersten beiden Fender kosten uns viel Zeit und Mühe, der Regenschauer prasselt auf uns herab und Marion sitzt nach wenigen Sekunden in einer Wasserpfütze, da auch dieser Wettbewerb ohne Seitentür geflogen wird, weil die Copilotin den Fender am Seil führen muß. Wir unterbre-

chen den Wettbewerb nach dem zweiten Fender kurz und überlegen, den Motor abzustellen wie andere Mannschaften es bereits tun. „Stört Dich der Regen auf der Scheibe?“ fragt Marion. „Nicht wirklich, Du mußt mir sowieso die Richtung sagen, ich sehe den Fender unter dem Heli ja nicht“ antworte ich. „Dann laß uns den dritten auch noch fliegen – guck mal, der Wind läßt gerade etwas nach!“ Gesagt, getan – wir machen weiter und die verdutzten Schiedsrichter, die sich gerade ins Trockene flüchten wollten, müssen noch einmal an die Notizblöcke. Wir heben ab, Marion positioniert



Foto: © Tommy Kurz

den Fender, dann geht es über die Startlinie, wo die Zeitmessung beginnt. Anflug auf die Tonne, Marion spricht mich perfekt ein: „... drei, zwei, eins – stopp!“ und der Fender versinkt augenblicklich in der Tonne wie bei den Profis – wir freuen uns riesig! Da stört auch der Regen überhaupt nicht mehr als wir glücklich über den tollen Abschlusstreffer zum letzten Mal bei dieser WM zu unserer Parkposition schweben.

MITGLIEDERBERICHTE

Bei den Abschlussfeierlichkeiten sind Regen, Rückenwind, Regelwidrigkeiten und sonstige „französische“ Probleme (wie z. B. Verspätungen) so gut wie vergessen und alle feiern gemeinsam die Erfolge.

Die deutsche Mannschaft holt Bronze, einen sehr guten vierten Platz in der Einzelwertung und stellt obendrein die Junioren-Weltmeister bei den Herren.

Bei den Damen liegen Marion und ich auf dem **vierten Platz** und damit vor den weiteren deutschen Damen und hinter den Favoritinnen aus England und Russland.

Slalomvorbereitung

Die WM in Rouen war fliegerisch sehr anspruchsvoll, organisatorisch verbesserungswürdig, aber alles in allem hat uns die Teilnahme sehr gefreut und wir trainieren weiter für die nächste DM und WM – für 2008 bewirbt sich Deutschland um die Ausrichtung der Hubschrauber-Weltmeisterschaft.



Wie Oscar am Kyffhäuser zerschellte – Sachsen-Marathon 2005: Die größte Luftwanderveranstaltung in Deutschland

von Gudrun Herbich



Am Himmelfahrtswochenende trafen sich in diesem Jahr zum 14. Mal Ultraleichtflieger aus ganz Deutschland auf dem bei Kamenz liegenden UL-Flugplatz Brauna zum gemeinsamen Luftwandern.



In diesem Jahr lag die Teilnehmerzahl lediglich bei 65, da einige Maschinen auf Grund des schlechten Wetters nicht rechtzeitig anfliegen konnten.

Der Flug sollte uns durch Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt führen. Das Wetter in der Frühe war mäßig. Auf der Fahrt von Dresden nach Brauna lag die horizontale Sicht bei mageren zwei Kilometern. Das kann ja heiter werden!

Bei der Ankunft auf dem Flugplatz kam mir der Vereinsvorsitzende mit dem GAFOR entgegen

und verkündete freudestrahlend, dass überall „Oscar“-Bedingungen angesagt seien. Ich sah mich im falschen Film. Die sogenannten Oscar-Bedingungen hatten sich inzwischen zu einer kräftigen Front entwickelt, die sich für mehrere Stunden über dem Flugplatz abregnete. Gegen Mittag besserte sich das Wetter, so dass wir noch bei niedrigen Wolken und starker Böigkeit nach Laucha aufbrachen, wo wir bei strahlendem Sonnenschein ankamen. Dann ging es weiter zum Kyffhäuser, um dem alten Barbarossa unsere Aufwartung zu machen und von da über die Thüringer Pforte nach Weimar-Umpferstedt. Das ist ein kleiner Verkehrslandeplatz mit einer freundlichen und engagierten Besatzung. Nach Genuss einer obligatorischen Thüringer Rostbratwurst ging es dann weiter über das Saaletal bei Jena und die Dornburger Schlösser (Goethe und Frau von Stein!) nach Riesa-Göhlis.

Der Verkehrslandeplatz Riesa war durch das Elbehochwasser 2002 sehr stark betroffen. Der gesamte Platz einschließlich aller Gebäude standen damals fast zwei Meter unter Wasser. Inzwischen sind alle Schäden beseitigt. Ein neuer Rollweg ist entstanden, die Bahn

wurde verbreitert und eine geräumige neue Kneipe mit großer Terrasse hat seit kurzem geöffnet. Wieder in Brauna angekommen hatten wir mehr als 450 Kilometer zurückgelegt und waren alle zufrieden. Leider war die Wettervorhersage für die nächsten zwei Tage so vernichtend, dass sich einige Piloten mit weitem Anflug gleich nach Hause verabschiedeten, weil sie ansonsten bis Montag kaum eine Chance sahen, zurück zu kommen.

Die Planung für den Freitag sah einen Flug über Görlitz nach Jelenia Gora (Hirschberg) zum Fuß des Riesengebirges vor. Mit den polnischen Fliegerkameraden verbinden uns seit vielen Jahren freundschaftliche Beziehungen. Bei unserem Flug im vorigen Jahr sind wir mit 85 Ultraleichtflugzeugen völlig unvorbereitet aus Wettergründen dort hängen geblieben. Wie die Polen damals die Sicherstellung unserer Maschinen und die Unterbringung und Verpflegung von 150 Teilnehmern innerhalb weniger Stunden organisiert haben, das nötigt allen die dabei waren, heute noch Hochachtung ab. Seitdem habe ich beim Fliegen immer einen Kamm und eine Zahnbürste dabei.

Das Wetter war tatsächlich so schlecht wie vorhergesagt. Die nächste Hiobsbotschaft erreichte uns von der DFS. Unsere Flugpläne waren in Polen nicht angenommen worden, weil wir keinen Nachweis über eine Versicherung gegen Terrorismus- und Kriegsschäden vorweisen konnten. Nach vielem Hin- und Hertelefonieren und Einschalten der Fliegerkameraden in Jelenia Gora stellte sich endlich heraus, dass dies nur für Flugzeuge mit mehr als 500 kg MTOW gilt. Ich frage mich, ob man das nicht hätte bereits aus den Kennzeichen ersehen können. Jedenfalls war der Tag fliegerisch gelaufen.

Am Sonnabend, dem letzten Tag des Sachsenmarathons, sollte es nach Prag gehen. Der Wettervorschau glaubend (was blieb uns auch anderes übrig) standen wir in aller Frühe auf und zogen den Start auf acht Uhr vor. Bis 15 Uhr gab man uns Aussichten, auch wieder zurückzukommen.

Danach waren erneute Schauer und Gewitter zu erwarten. Tatsächlich war gegen neun Uhr die letzte der ca. 60 Maschinen in der Luft. Wir flogen in lockeren Formationen von sechs – acht Flugzeugen. Damit sich der Funk-



verkehr in Grenzen hielt, sollten nur die Formationsführer sprechen. Trotzdem war ein Geschnatter auf der Frequenz, dass ich die Leute von Berlin- und Praha-Information ob ihrer Geduld nur bewundern konnte.

Bei langsam ansteigender Wolkenuntergrenze flogen wir über das Elbsandsteingebirge bis an die Elbe. In Schmilka passierten wir die Grenze und wurden an die tschechische Flugsicherung übergeben. Von da an verlief unser Kurs entlang der Elbe über Decin und Roudnice bis zum Flugplatz Prag-Letnany. Das ist ein geräumiger Grasplatz, allerdings mit einigen Unebenheiten. Das bekam die Besatzung einer P92 schmerzhaft zu spüren, der einige Bolzen am Fahrwerk zu Bruch gingen. Nach

einem Besuch auf dem nächsten Baumarkt konnte das Fahrwerk instandgesetzt werden und der gemeinsame Rückflug war gesichert.

Dann stand der Besuch des Luftfahrtmuseums auf dem benachbarten Militärplatz Prag-Kbely auf dem Programm. Das Museum beherbergt in drei Hallen eine beeindruckende Sammlung historischer Motor- und Segelflugzeuge - vorwiegend deutscher und tschechischer Produktion. Wir hätten uns gern etwas mehr Zeit genommen. Aber auf Grund der Wetterprognose starteten wir gegen 13.30 Uhr wieder Richtung Heimat. Je weiter wir nach Norden kamen, desto grauer wurde es auch. Eine halbe Stunde nachdem die letzte Maschine in Brauna gelandet war, begann ein gleichmäßiger Landregen, der bis in die Nacht andauerte. So gesehen war auch der diesjährige Sachsenmarathon wieder in jeder Hinsicht ein Erlebnis. ■

**Guhrun Herbich und
Bürgermeister Klaus
Weise, Brauna**



Im Almrausch grüßt das Murmeltier – Fly-In nach Kaprun/Zell am See in Österreich vom 24. bis 26. Juni

von Birgit Gräfin Stenbock-Fermor



All mein Flehen um gutes Flugwetter schien erhört worden zu sein, bei strahlend blauem Himmel und Temperaturen von mehr als 30 Grad trafen wir uns Freitagnachmittag am Flugplatz Zell am See.

Wir, das waren immerhin 32 Teilnehmer/innen, die aus allen Teilen Deutschlands – sogar aus dem hohen Norden – mit zehn Maschinen angereist kamen. Bei diesen extremen Temperaturen und einer Platzhöhe von 2470 ft war die Landung nach einem

Endanflug unmittelbar über hohe Bäume gar nicht so einfach, klappte aber bei allen problemlos.

Das Steigenberger Hotel Kaprun stellte uns einen Shuttle-

Service zur Verfügung, und wir alle freuten uns nach den heißen Stunden in den Maschinen über einen herzlichen Empfang auf der Hotelterrasse mit kühlen Erfrischungen.

Die Direktorin, Marie-Luise Zott, eine langjährige Freundin unserer Familie, hieß uns schon einmal inoffiziell willkommen.

Bis zum großen Empfang und anschließenden Gala-Dinner blieb uns noch etwas Zeit, um das Schwimmbad zu genießen. Der angekündigte Willkommens-Cocktail an der Bar wurde kurzerhand wegen des herrlichen Wetters auf die Terrasse verlegt. Beim Sekt wurden wir dann von Frau Zott nochmals herzlich begrüßt, und Heidi Galland bedankte sich im Namen aller Teilnehmer bei der Direktorin für den warmherzigen Empfang und den außergewöhnlichen Hotelservice.

Das anschließende Fünf-Gänge-Menü mit gutem Wein und vielen netten Gesprächen haben wir alle sehr genossen. Eigentlich hatte keiner Lust, ins Bett zu gehen, und der Ausklang an der Bar bei Life-Musik zog sich noch sehr lange hin ...

Am nächsten Morgen zeigte uns dann Burgi, die Gästebetreuerin

in Kaprun, die wunderschöne Umgebung. Mit dem eigens für uns gemieteten Postbus fuhren wir bis zum oberen Ende des Kapruner Tals, und von dort aus ging es dann per Bus und Schrägaufzug zu den berühmten Stauseen am Moserboden. Allein die Fahrt dorthin mit den Bussen – die Strecke ist für jeden anderen Verkehr gesperrt – war schon abenteuerlich. Dank der langjährigen Erfahrung der Busfahrer, die in atemberaubendem Tempo durch die langen, sehr engen Tunnel fuhren, kamen wir heil oben an. Das Wetter war herrlich und die Sicht auf die umgebenden Berge (mehrere Dreitausender) atemberaubend.

Nachdem wir auf einen kleinen Aussichtsberg gekraxelt waren und das Strom- und Eismuseum zur Geschichte der Stauseen besucht hatten, wanderten wir abwärts zur Schafsalz. Unterwegs gab uns Burgi auf all unsere Fragen zur Umgebung, zu Blumen und Tieren erschöpfende Antworten.



Marie-Luise Zott,
Lorle und Heidi.

Nur der Versuch, mit ihrem Murmeltier-Pfiff wenigstens einige Tiere zu locken, war nicht von Erfolg gekrönt, vor so vielen Pilotinnen hatten die Tierchen wohl doch zu viel Angst. Wenigstens ist es einigen von uns gelungen, später aus dem Bus einen Blick auf ein dickes Murmel zu werfen.

Der Weg zur Schafsalm war gesäumt von Almrausch (Alpenrosen), die in voller Blüte standen, und führte uns über und durch Bäche sowie über ein großes Eisfeld. Doch Pilotinnen ist ja nichts zu schwer, wir zogen einfach Schuhe und Strümpfe aus und ließen uns weder von eiskaltem Wasser noch von Schnee abschrecken! Belohnt wurden wir auf der Schafsalm mit einer zünftigen Jause.

Frisch gestärkt überraschte uns Burgi mit der Aufforderung, an einer Pinzgauer Olympiade teilzunehmen. Also versuchten wir uns im Bogenschießen, Hufeisenwerfen, Bauerngolf und Saututten-Stecken. Wie wir alle feststellen mussten, war es gar nicht so einfach, angespitzte Holzstöcke – Saututten – so zu werfen, dass sie

im harten Boden stecken blieben. Ausgerechnet unsere Zarteste, Katrin Schieler, entpuppte sich schnell als unschlagbar in dieser Disziplin. Mit sehr viel Spaß und manchmal nicht dem nötigen Ernst, konnten wir zum Schluss Jeanette Busch als Siegerin, gefolgt von Ingrid Kuhlmeiy und – zur Ehrenrettung der Spezies – auch noch einen Mann aufs Siegereppchen stellen.

Das Wetter meinte es solange noch immer gut mit uns, doch nach der Rückkehr ins Hotel öffneten sich die Schleusen des Himmels, und das Gewitter war so heftig, dass selbst im Hotel für längere Zeit der Strom ausfiel. Dennoch genossen wir einen weiteren tollen Abend zusammen bei Pinzgauer Schmankerln.

Am nächsten Morgen war das Kapruner Tal verhangen! Gegen elf Uhr ließen wir uns in kleinen Gruppen zum nahe gelegenen Zeller Flugplatz bringen.

Unterstützt durch eine große Gruppe von UL-Fliegern, die ebenfalls ein Treffen in Zell hatten und jetzt wieder nach Hause wollten, suchten wir die besten Wege



Siegerehrung mit Bruni (vorne)



Unsere Gastgeber Nils und Birgit.

über einen der zu bewältigenden Pässe. Langsam klarte es auf, und die UL-Flieger übernahmen für uns die Vorhut. Per Funk gaben sie an den Flugplatzleiter durch, welcher Pass gerade „offen“ war.

Mit dieser Hilfe und stetiger Wetterbesserung schafften wir es alle, unsere langen Wege nach Hause anzutreten.



Jahreshauptversammlung der FEWP in Bled/Slowenien vom 27. – 29. Mai 2005

von Barbara Friedenberg

Dieses Jahr war eine anspruchsvolle Flugreise zum Treffen der FEWP angesagt. Das Mitgliedsland Slowenien hatte nach Bled eingeladen, für Pilotinnen aus dem Norden natürlich ziemlich weit. Hohe Berge waren zu überfliegen. Würde das Wetter dies zulassen?

Ich bereitete minutiös drei Routen vor: die Direktissima über die ganz hohen Berge, den Mittelweg über hohe Berge, aber auch dazwischen durch die Täler, und den „worst case“: die niedrige Strecke; dieser große Umweg führt immer entlang der Autobahn, erst vor den Alpen und später durch die Täler über Graz und Klagenfurt. Der Grund für diese genaue Vorbereitung: Unsere spanische Vertreterin konnte keinen günstigen Flug von Madrid nach Slowenien finden. Nun kam sie mit einem Freund per Linie nach München, ich würde sie abholen, und in meinen kleinen Flieger dann nach Slowenien mitnehmen. Der Flug mußte klappen, denn sie sollten ja am Sonntag abend dann auch wieder den

Anflug auf Bled



Airliner nach Madrid erwischen. Slowenien gehört noch nicht zum Schengener Abkommen, und so wurden wir auf dem Entry-Flugplatz Ljubljana von Polizei und Zoll empfangen. Danach war noch ein Flugplan für den zehnmütigen Flug nach Bled auszufüllen und schon waren wir am Ziel.

LESCE/Bled ist ein interessanter Grasplatz mit viel Segelflug- und Campingatmosphäre, und an einem hübschen See inmitten einer traumhaften Bergkulisse gelegen. Wir sollten uns im Anschluß an eine kräftigende Brotzeit bei diversen Flugvorführungen – Kunstflug, Segel-/Motorflug, Ultraleicht-/Oldtimer-/Modellflug und Fallschirmspringen – davon überzeugen dürfen, welche Aktivitäten an diesem Platz zur selben Zeit möglich waren. Im Anschluß daran tischten die gastfreundlichen Slowenen zum Welcome-Dinner ein großes Buffet auf.

Die Gesamtbeteiligung mit fast 40 Personen am Treffen war sehr

groß, obwohl nicht sehr viele Pilotinnen aus dem Norden mit dem kleinen Flugzeug gekommen waren. Da waren ein paar aus Österreich, zwei aus Deutschland, und je eine aus Frankreich und Holland. Für manche war die Strecke über die Berge halt doch zu riskant gewesen.

Das für Samstag angesetzte Board-Meeting verlief sehr kreativ. Es sind Überlegungen im Gange, ob die Satzung der FEWP aus dem Jahre 1999 nicht gemäß den jetzigen Gegebenheiten und Bedürfnissen etwas abgeändert und modernisiert werden sollte. Auch Aussehen und Inhalt der FEWP-Homepage wurde kritisch durchgesprochen und sollte noch einmal überdacht werden.

Erfreulicherweise nahmen 28 Pilotinnen an der anschließenden Jahreshauptversammlung teil und hörten interessiert zu, als die Vertreterinnen der Mitgliedsländer ihre Berichte vortrugen. Wir freuten uns besonders, daß zum ersten Mal auch eine kroatische Pilotin den Weg zu uns gefunden hatte.



Vielleicht können wir unseren Kreis ja nun um ein neues Land erweitern?

Nachmittags gingen die einen zum Golfen, die anderen besichtigten Bled und Umgebung und der Rest machte eine Wanderung durch den nahegelegenen Nationalpark mit seinem spektakulären Wasserfall und atemberaubenden senkrechten Felswänden.

Aber es sollte noch weitergehen: In der Abendsonne stiegen wir in spezielle kleine Boote, „Pletna“ genannt, und wurden zur Insel im See gerudert, wo wir die hübsche Kirche besichtigten, in der uns zu Ehren zwei Kinder musizierten. In der zauberhaften und geschichtsträchtigen VILA BLEĐ – hier hatte der jugoslawische General Tito viele kommunistische Parteitreffen veranstaltet – fand abschließend das Gala-Dinner statt, in dessen Verlauf anlässlich einer Tombola auch Geld für Behinderte in Bled gesammelt wurde.

Für den nächsten Vormittag wurden noch interessante Rundflüge auf diversen Flugzeugmustern angeboten. Nachdem sich aber von Westen eine Schlechtwetterfront näherte, hatten alle Flieger es



eilig, noch aus den Bergen rauszukommen. Dies ging natürlich auch erst wieder etwas zeitraubend über den internationalen Flughafen Ljubljana. Doch auch hier spielte das Wetter mit und ich habe die Alpen in FL 120 zwischen Hohen Tauern und Großglockner an sich aufbauenden Kumuluswolken vorbei überqueren können. Meine spanischen Gäste waren von der Schönheit der Berge begeistert.

Ein großes Dankeschön an Boza und Jasna und all die Helferinnen und Helfer des Organisationskomitees vom Slowenischen Fliegerklub, die im Hintergrund dieses Treffen so perfekt ausgerichtet haben. Es wurde sogar extra eine Broschüre für unsere Veranstaltung angefertigt.

Ihre Gastfreundschaft war einfach einzigartig und wir sind mit unvergeßlichen Erlebnissen nach Hause zurückgekehrt.

Als nächster Ort für die Jahreshauptversammlung der FEWP vom 26. – 28. Mai 2006 ist Cambridge in Großbritannien vorgesehen.



Ein kleiner Ausflug, oder wozu das Netzwerk der Pilotinnen so dienen kann...

von Ruth Frenken



Pfingsten 2005

Rosa Höltken, Karin Bruchhausen, Annette Pannecke und ich überlegten uns, wozu der liebe Gott die Feiertage erfunden hat und kamen nur zu einem Ergebnis: Na, zum Fliegen natürlich! Gesagt, getan, verabredeten wir uns zum Fliegen gen Norden,

nach Dänemark. Erster Zwischenstopp vor der dänischen Südsee bei unserer gastfreundlichen Margot Mielk auf Sylt und dann ran an die kleinen Inseln im Süden Skandinaviens.

Fliegen in Dänemark ist etwas Besonderes für uns regulierte

bundesdeutsche Pilotinnen, das steht für uns seitdem fest!

Wozu braucht der Flieger eine Turmeule? Wozu die Ansage über Funk, woher uns der Wind weht? Gemütliche, gepflegte Graspisten u.a. auf den Inseln Endelave und Aerö belehrten uns, dass die Fliegerei auch ohne großen Aufwand funktionieren kann, wenn sich alle an die wenigen aufgestellten Regeln halten.

Meer- und Insellandschaften von rau und karg über farbenfroh bis hin zu lieblichen Hügeln erfreuten uns neben viel, viel Gastfreundschaft auf unserem kurzen Wochenend-Pilotinnen-Trip gen Norden. Bewertung:

SEHR EMPFEHLENSWERT!!!

Strampeln statt Fliegen – Nordlichter - Training auf Draisinen

von Waltraut Breschke und Hannelore Wurzer

Nach Rinteln an der Weser hatten wir am 11. Juni 2005 eingeladen, um die Nordlichter unserer VDP an einer der Attraktionen dieses Landstrichs teilhaben zu lassen: einer Draisine-Fahrt. Der Erfinder Karl Friedrich Freiherr Drais von Sauerbronn (1785-1851) gab dieser Fortbewegungsart den Namen: Die Draisine.

Im Jahre 1817 schuf er seine Laufmaschine und nannte die Erfindung „Draissienne“.

Diese geniale Idee war zugleich Grundlage für das Fahrrad und später für die mit Muskelkraft betriebenen Schienenfahrzeuge. Ein echtes Kontrastprogramm also für Frauen der Lüfte. Am Vormittag ging es per Beintrieb auf große Fahrt von 18 Kilometern, bei denen es einen Höhenunter-

schied von 250 Metern zu überwinden galt.

Es half nichts: Wir mussten uns, um auf Betriebstemperatur zu kommen, mit dem einen oder anderen Schnaps dopen. So stieg denn auch die Stimmung mit der Körpertemperatur.

Am späten Nachmittag erreichten wir wieder das Tal. Und mit einem netten Ausklang bei warmen Getränken in der Flugplatzkneipe in Rinteln haben wir Evelyn, Gunhild, Margret, Usch und Hanneli nach Hause entlassen.



Crash vermieden - Glück gehabt! Eine Landung, die beinahe schief gegangen wäre

von Ingrid Hopman

Es geschah am 22.04.2005 um 11 Uhr 30 Ortszeit. An diesem Tag wollte ich meinen ersten F-Schlepp mit meiner Moran 180T angehen.

Die ganze Woche über verbrachte ich auf meinem Heimatflugplatz Friesach-Hirt (LOKH), um Segelflugschlepp zu üben. Ich ließ also den Motor an, es tat sich nichts – Stille. Die Batterie wurde geprüft, sie war voll geladen. Also hieß es, die Maschine per Hand anzuwerfen.

Das klappte, jedoch hatte ich keinerlei Anzeige, so startete ich natürlich nicht. Kurze Zeit später war die Anzeige im grünen Bereich. Ich rollte los zum Halteort 17, wo die Segelflugzeuge schon auf den ersten Start warteten. Das Wetter war gut, bis auf den sehr böigen, starken Wind.

Am Seil ein tschechisches Segelflugzeug 5ZD-55 Standardklasse 15m. Nach dem Start fliege ich gleich an und über die Berghänge, der Aufwind war gut, aber sehr turbulent. In 800 Metern über einem Sender wollte der Pilot ausklinken.

Plötzlich hörte ich im Funk, „ich kann nicht ausklinken“. Darauf ich „Aber ich kann“!. Der Pilot fragte mich, ob ich mit ihm gemeinsam landen könne. Oh je, das habe ich noch nie gemacht, auch in der Ausbildung 1972 nicht gelernt. Ich überlegte kurz und war damit einverstanden, sagte ihm mein Vorhaben, dass ich die Bergkuppe umfliegen würde, um einen langen Endanflug zu machen. Der Pilot war damit einverstanden.

Es war ziemlich bockig. Ich sagte ihm, dass ich mit 110km/h anfliegen und 30 Grad Klappen setzen wolle. Ob das für ihn ok sei. Ich merkte wohl, dass er großen Stress hatte, aber er war einverstanden. Der Wind kam direkt von vorne, kurz vor der Landung müssen wir hohe Bäume überfliegen, die ein Flugplatzgegner auf seinem Grund gepflanzt hatte. Vor der Schwelle sah ich, dass die Piloten am Boden unseren Funkverkehr mithörten und einige Fotos machten.

Die Landung verlief gut, am Segelflugzeug entstand geringer Schaden. Wir stiegen beide aus un-



seren Flugzeugen aus, ich stand auf der Tragfläche, der Pilot Werner M. warf mir einige Kuss-hände zu, kam auf mich zu, umarmte mich und sagte nur, prima, phantastisch, spitze, super.

Am nächsten Tag bekam ich das Foto zu sehen, und da erst wurde mir erst mulmig zumute. Man sieht, dass die Bremsklappen nicht bedient wurden, wodurch das Schleppseil nicht straff war.

Was also war passiert? Morgens beim Check hatte der Pilot den Ausklinkhebel nicht kontrolliert, beim Ausklinken über dem Sender hatte er plötzlich nur den Griff in der Hand.

Hätte sich das Schleppseil in den Bäumen verfangen, hätte es für uns beide nicht gut ausgesehen. Fazit: Glück gehabt!



Friedrichshafen / Bodenseekreis

Schülerinnen lernen fliegen

FRIEDRICHSHAFEN (ca) - 15 Schülerinnen der Realschule St. Elisabeth haben einen Flugtag in historischen Kostümen verbracht. Begleitet waren sie vom Luftparkclub Friedrichshafen (LSC), von der Vereinigung Deutscher Frauen (VDF) und der ADFA Germany, einer internationalen Piloten- und Flugzeughilfsvereinigung.

In Rahmen eines Schulfestes hatten die Mädchen nach alten Fotografien die Kleidung von Flugpionierinnen aus den Anfängen der Luftfahrt selbst angefertigt und auf einer Modenschau im Zappeln-Museum präsentiert. Eine Sonderveranstaltung dieser Modenschau wurde im letzten Herbst für das Jahrestreffen der VDF gegeben und hatte bei VDF-Präsidentin Ines Galland, ADFA-Präsident Klaus Zeh und beim LSC-Vorstand den größten Begehrten aus, dass die Einladung zum Flugtag ausgesprochen wurde.

Als die Abschlusarbeiten geschrieben waren, konnte das Versprechen

eingelöst werden. Der LSC hat die Regeln übernommen und fog die Teilnehmerinnen zunächst in Dreiergruppen mit Motorflugzeug über den Bodensee, die Mainau und Lindau. „Fliegen – aufregender als die Liebe zu einem Mann und viel gefährlicher“, den Hinweis für dieses Ziel von Frau Reichle, die 1925 als erste deutsche Kunstfliegerin ihren Pilotenschein erwarb, hatte sich der LSC vorgenommen. Ob der Beweis gelang, ist nicht bekannt.

Fast alle Mädchen wollten jedoch auch den Motorflugzeug mitfliegen. Tief beeindruckt zeigte sie sich vom Windenstart der Segelflieger, der das Gefühl verleiht, mit einem Katabat in den Himmel geschossen zu werden. Als die Schülerinnen erfuhr, dass am nächsten Tag ein Flugtag stattfinden wird, waren sie begeistert. Die Teilnehmerinnen sind: Daniela Beck (11), Ina Böhlinger und Alexander Probst (16) und Achim Strödel (15) die A-Prüfung bestanden hatten, wurde deutlich, dass man nicht älter sein muss als sie selbst, um gestandene Piloten zu sein.



Den Gewinnern: Die Mädchen der St. Elisabeth-Schule mit ihren Kostümen von LSC und VDF am Flughafen.

Foto: pr

Die „Snowgirls in the desert“

von Astrid Gerhardt

Am Silvesterabend 2004 entstand die Idee: „Wir sollten mal was als Frauenteam machen“, rief Petra in die Runde. Unser Freund Dominik war begeistert: „Ihr könnt meinen Ballon haben.“ Petra: „Ich habe vor kurzem eine Einladung nach Chile bekommen?“. Astrid: „Für wann?“ Petra: „Februar.“ „Alles recht kurzfristig“, gab Astrid zu bedenken. Sechs Tage später war unsere Anmeldung bestätigt.

Nun galt es zu handeln: Urlaub, Flugtickets und vor allem der Ballontransport wollten organisiert werden. Für all das blieben uns weniger als sechs Wochen Zeit. Die Chilenen meinten: „Kein Problem! In drei Wochen ist der Ballon per Schiff in Valparaiso.“ Das beruhigte uns. „Kein Problem“ hörten wir übrigens in den kommenden Wochen noch häufiger. Nicht immer bedeutete es, dass es tatsächlich kein Problem gab. Aber das gehört vermutlich dazu, wenn man in Südamerika unterwegs ist.



Die „Snowgirls in the desert“ –
Michaela Schwab/
Petra Oberzig/Astrid Gerhardt

Zwanzig Flugstunden trennen Stuttgart von Santiago de Chile. Als wir im Februar unsere Reise antraten, herrschte in Deutschland klirrende Kälte, Schneefall und böiger Wind. In Chile erwarteten uns Sonnenschein und blauer Himmel. Chile gehört zur Diaspora. Zumindest, was den Ballonsport angeht. In dem Land, das sich 4.300 Kilometer über den amerikanischen Kontinent erstreckt und in dem 16 Millionen Einwohner leben, gibt es ganze drei Ballonpiloten. Das zu ändern, hatte sich Alfredo Barrinuevo zum Ziel gemacht.

Das Programm sah Starts in La Ligua und Los Andes, zwei Städte im „Valle del Aconcagua“ vor. Als krönender Abschluss stand eine Reise in die Atacama-Wüste im Norden Chiles an. Gekommen waren elf Teams aus: Chile, USA, Kanada, Spanien, Tschechien. Und mittendrin wir: das deutsche Frauenteam – die „Snowgirls in the desert“.

Als wir in Santiago landeten, war unser Ballon tatsächlich in Valparaiso angekommen. Trotzdem begann das Festival ohne die europäischen Ballone. Die Zollabwicklung im Hafen zog sich endlos hin und schließlich ordneten die chilenischen Behörden noch eine zusätzliche Inspektion durch einen so genannten „Wood Inspector“ an. Alfredo versicherte uns täglich aufs Neue, dass unser Ballon in Kürze am Startplatz eintreffen würde. Gleichzeitig wuchsen bei uns die Zweifel – Mit Hilfe des tschechischen Botschafters bekamen wir doch noch unsere Ballone und konnten endlich auch selbst in die Luft gehen.

Bei jedem unserer Starts fanden sich unzählige Besucher ein, die die „Globos Aerostaticos“ bestaunten. Verfolgt wurden wir von jungen Chilenen aus dem „Four Wheels Drive Club“, die mit großem Einsatz und viel Spaß bei der Sache waren.

Dabei hatten wir als einziges reines Frauenteam in einem südamerikanischen Land natürlich einige Vorteile. Wegen Fahrzeugmangels teilten sich oft mehrere Teams ein Verfolgerauto – bei uns war das Verhältnis umgekehrt. Dafür durften die Jungs vom „Jeep Club“ gleich bei unserer ersten Landung an einem Steilhang der Kordillere die volle Bandbreite ihres Könnens unter Beweis stellen.

Frühmorgens – meteorologisch allerdings viel zu spät – waren wir auf einer Hazienda in Los Andes gestartet. Auf der einen Seite das grüne Flusstal mit Weinanbau-

gebiet, auf der anderen die kargen Berghänge und im Hintergrund die Anden mit Gipfeln, die bis zu 7000 Meter in die Höhe ragen – eine berauschte Umgebung! Strahlend blauer Himmel, bunte Heißluftballone und den höchsten Berg der Anden, den Aconcagua, in Sicht – das war die Kulisse für unsere erste Ballonfahrt in Südamerika!

Berge, so weit das Auge reicht – aber befestigte Straßen gab es in dieser Gegend nur wenige. Bei einsetzender Thermik landeten wir deshalb mit dem Ballon auf dem ersten erkennbaren Weg mit Fahrspuren. Der war allerdings sehr viel steiler, als wir vermutet hatten – so steil, dass wir den Ballonkorb gegen Abrutschen sichern mussten. Eine echte Herausforderung für die Verfolger vom „Four Wheels Drive Club“.

Nach einer Woche hieß es Abschied nehmen vom „Valle del Aconcagua“. Von Santiago aus traten wir unsere Weiterreise in den



Norden an, in die trockenste Wüste der Welt: die Atacama. Die kleinen Straßen in San Pedro de Atacama sind von Lehmhäusern gesäumt, zwischen denen geschäftiges Treiben herrscht.

Unweit von San Pedro liegt das „Valle de la Luna“, das Tal des Mondes. Inmitten der flachen Wüstenlandschaft erheben sich Berge und Klippen aus rotem und gelbem Gestein.

So wunderschön die Landschaft auch ist – zum Ballonfahren ist die Region eine echte Herausforderung: Gleich bei unserer Ankunft erfuhren wir mehr zufällig von Tretminen, die in der Gegend verbreitet waren – Überreste aus dem chilenisch-bolivianischen Grenzkrieg. Außerdem war es äußerst schwierig, in der Wüste geeignete (und befahrbare!) Start- und Landeplätze ausfindig zu machen. Schließlich mangelte es an einer – wie auch immer garteten – Wetterberatung. Selbsthilfe und Improvisationsgeschick waren deshalb gefragt. Der einzig mögliche Ort für eine Ballonfahrt schien die Gegend um das „Valle de la Luna“ zu sein. Von einem der Park Ranger ließen wir uns deshalb den ungefähren Verlauf der Minenfelder beschreiben. Denn eine Karte mit den Gefahrenzonen gab es nicht. Ein GPS half in dieser Gegend nicht weiter, klassische Navigation war gefragt. Das Wetterbriefing kam via Satellitentelefon und Fax von Dominik aus Deutschland.

Im Morgengrauen – die Temperaturen in der Wüste waren knapp über Null – trafen wir uns im Norden des Tals, um aufzurüsten. Aus Ermangelung anderer Möglichkeiten war hier der Qualm eines Lagerfeuers der einzige An-



haltspunkt, um den Bodenwind wenigstens ungefähr einzuschätzen zu können.

Die Anforderung dieser sehr kurzen und schnellen Ballonfahrt waren extrem hoch: Einerseits stimmten nun die Rahmenbedingungen für den Start und die Fahrtrichtung, andererseits erforderten die Minenfelder und Turbulenzen an den Klippen höchste Konzentration.

Schon kurz nach dem Start gerieten 2 Ballone unter uns in heftige Leerrotoren, die sie an den Boden drückten. Desweiteren galt es, möglichst genau auf der nahegelegenen Straße zu landen, denn das war der einzig mögliche und zugängliche Landeplatz in der Gegend. Erst nach der Landung konnten wir deshalb die Bilder dieser einmaligen Landschaft noch einmal so richtig auf uns wirken lassen.

Für uns war die Reise nach Chile – die vielen Eindrücke, die Menschen, die atemberaubenden Landschaften – ein unglaubliches Abenteuer, von dem wir sechs Wochen zuvor noch nicht einmal geträumt hatten.

Herzlichen Dank an den „Snowman“ Dominik Haggenev!!!

JHV der Ninety-Nines - Sternflug zur Königin der Nordsee

von Margot Mielck

Zum Auftakt der Flugsaison im Mai 2005 wählten rund 20 Pilotinnen der 99' für das „Fly-In“ Deutschlands Urlaubsinsel Nr. 1. Mit reduzierter Landegebühr, gesponserten Souvenirs, einem reichhaltigen Programm, auserlesener Gastronomie und liebevoller Betreuung wurden die Fliegerinnen drei Tage lang mit „fly & bike“ in die schönsten Winkel der Sylter Natur geführt und lernten Sylt von einer ganz anderen Seite kennen.

Vom technischen Geschäftsführer des Flughafens in den Räumen der Sylt-Air begrüßt wurden die fliegenden Frauen anschließend vom Inspektionschef der Marine-Flieger-Ausbildung Korvettenkapitän M. Dormann und Oberstabsbootsmann R. Kochendörfer zu einer Führung empfangen. Hier bekamen sie einen Einblick über die Ausbildungseinrichtung und die damit verbundene Ent-



Besonders wohl fühlten sich die Pilotinnen bei den Bürgern in Uniform

bude Deutschlands zum Fisch-Papst Gosch in List. Der Vorsitzende des Sylter Aeroclubs, Dieter Gauss, hielt im Anschluss einen brillanten Vortrag über die historischen Anfänge der Sylter Fliegerei und der 1. Atlantiküberquerung von Wolfgang v. Gronau mit einem Flugboot (18. August 1930) von List nach New-York.

Ein Besuch der Lister Wetterstation am nördlichsten Zipfel der Insel war ebenso interessant wie informativ, zumal die Wetterdaten vom Dienst habenden Wetterfrosch akribisch dargelegt wurden. Im Garten der romantischen Kupferkanne in Kampen gab's dann Kaffee und Kuchen, welcher von der neu gewählten Präsidentin, Waltraud Moog, gesponsert wurde. Per bike – unter Führung von Dieter und Otti Gauss – ging es durch die verträumte Dünenlandschaft zum Geheim-Tipp Restaurant „Osteria“ am Westerland Süstrand und das Live-

Erlebnis Sonnenuntergang vor der Skyline war garantiert.

Und last but not least siegte Justitia: Ursula Hammer erflog sich 2 Tage Sylt-Aufenthalt für 2 Pers. (weitester Anflug 330 Meilen), gesponsert vom Hotel Roth am Strande.

Zum Abschied am Sonntag hatte man zum Brunch in das In-Lokal Sansibar am Nudistenstrand geladen. Hier klang das Fly In aus und man radelte zum Flugplatz oder Bahnhof.

Nicht alle kamen aus Wettergründen mit dem Flieger, aber alle kamen und der einhellige Tenor war: „Wir kommen wieder!“

An dieser Stelle herzlichen Dank allen Helfern und Sponsoren, die das Flieger-Treffen zu einem Erlebnis mit positiver Sylt Erinnerung werden ließen.



Wetterbeobachtung auf der Düne an der Wetterwarte

wicklung der Technik. In der Hubschrauberhalle erfuhren sie im Detail etwas über die Obliegenheit und den Einsatz des Rettungswesens. Danach ging es zum Schlemmeressen in die nördlichste Fisch-

Waltraut Moog

Wir gratulieren Waltraut Moog zur Präsidentin der Deutschen Sektion der Ninety-Nines und danken ihr bei dieser Gelegenheit auch für die immer pünktlich verschickten VDP-Geburtstagsbriefe!

„Fliegen, mein Leben“ von Hanna Reitsch hatte auf mich als Elfjährige tiefen Eindruck gemacht.

Mein Vater Wolfgang Stamm, selbst begeisterter Segel- und Motorflieger, hatte mir das Buch zu lesen gegeben. Mein Interesse wurde wach gehalten auf den allmählich wieder in Betrieb genommen Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Mülheim und Frankfurt, sowie einiger Flugtage, wohin ich meinen Vater begleitete.

Aber es sollte noch eine lange Zeit vergehen, bis ich mit Fünfzig die Flugschule in Bonn-Hangelar betrat.

Ich studierte auf Lehramt, unter anderem Englisch und ev. Religion, was der Schwerpunkt für 35 Berufsjahre werden sollte.



Nach der Heirat kamen zwei Töchter zur Welt. Die junge Familie lebte 12 Jahre in Landsberg am Lech, ehe es wieder ins Rheinland ging. Mein Mann wurde nach Köln-Wahn ins Luftwaffenamt versetzt. Ich bekam eine Stelle in Troisdorf.

Meinen Flugschein PPL-A machte ich im April 1999 in Hangelar, auf vielfältige Weise unterstützt von meiner Familie. Mein Mann ist Förderndes Mitglied der VDP geworden. Tochter Claudia machte den Pinch-Hitter in Eggenfelden.

Da ich einmotorige Maschinen chartere, fliege ich Cessna 152 und 172, Grumman Cheetak, Katana und Remos Mirage. Bei letzterer, einer UL, gebe ich nicht auf, mein Rating zu bekommen, trotz vorübergehender Zuladungsprobleme.

Wo ich fliege? Von Hangelar aus war das Normale: Koblenz-Winningen, die Dahlemer Binz, Mülheim, Aachen-Merzbrück, Maastricht, Antwerpen, Paris,

Biggin Hill, Borkum, Wangerooge, St. Peter-Ording, um nur einige zu nennen.

Einen völlig neuen Akzent bekam meine Fliegerei durch die viermalige Beteiligung am AOPA-Camp in Eggenfelden. Die Alpenflugeinweisungen unter kundiger Führung, Alpenüberflüge nach Slovenien und Kroatien, ein Flug nach Prag und letztlich Training im Münchner Raum, das waren besondere Highlights. Spannend waren auch die zwei Stunden „besondere Flugzustände“ mit Kunstflugähnlichkeiten.

Bei den interessanten VDP Begegnungen gab es immer wieder Gelegenheit zu Schnupperflügen mit Hubschrauber und Segelflugzeug, was den Horizont ungemein erweitert.

Kurz nach Erwerb des PPL-A trat ich in die VDP ein, wo ich mich gut aufgehoben fühle und der Sache der Pilotinnen volle Unterstützung gebe. Die Treffen mit Frauen gleichen Interesses, mit der gleichen Begeisterung

für die Fliegerei, ist eine glückliche Bereicherung für mich und bedeutet mir viel.

Seit Mai 2005 bin ich selbst in die Verantwortung genommen worden, als „govenor“ der Deutschen Sektion der Ninety-Nines, einer internationalen Organisation lizenzierter Pilotinnen. Wie ich feststelle, sind die meisten unserer deutschen Mitglieder auch in der VDP und einige in der AOPA. Daraus schließe ich, dass ein Bedürfnis danach besteht, sich auf verschiedenen Ebenen zu begegnen.

Ich wünsche mir weiterhin, viele bedeutsame Zusammenkünfte zu erleben, in freundschaftlichem Kreis mit den „Schwestern des Ikarus“.

**Euch allen viel erfüllte fliegerische Erlebnisse!
Eure Waltraut Moog**

Wo Grizzlys grüßen und Gletscher kalben Mit der Einmot durch Kanada und Alaska

von Carola Haas-Blank



Die VDP in Alaska: Carola Haas-Blank, Annette Daelman und Annette Panneke

Es war auf unserem letzten großen, gemeinsamen Flug von Boston nach Oshkosh über Kanada (VDP Bericht Nr. 2/2004), da beschlossen Annette Daelman, Annette Panneke und ich, einen Westkanada/Alaska-Trip als nächstes größeres Projekt in Angriff zu nehmen.

Intensive Planungen begannen schon Anfang 2005. Es sollten zwei Maschinen mit je drei Personen an Bord auf Reise gehen. Zur Ergänzung der Crew wurden zwei Ehemänner (Eric Daelman und Karl-Heinz Blank) sowie Fritz Droste, ein Freund von Ehepaar Daelman, gewonnen. Ein größeres Problem bestand darin,

das passende Fluggerät zur rechten Zeit zu finden, und zwar unter Einbeziehung des nötigen Versicherungsschutzes. Die meisten Vercharterer hatten abgewunken, als sie vom geplanten Flugziel Alaska hörten: zu unbeständiges Wetter, zu hohe Berge, zu wenige Flugplätze.

Nach Mails und Telefonaten ohne Ende hatte Karl-Heinz schließlich Erfolg bei Northway Aviation, am Paine Field in Everett, US-Staat Washington. Wir erhielten zwei Cessna 172 mit 180 PS in Top-Pflegezustand und Spitzenausstattung zu deutschen Vereinspreisen.

Vor dem Flug musste natürlich die erforderliche Berechtigung komplettiert werden, d. h. bei Vorliegen eines US-PPL war ein Checkflug fällig, bei Vorliegen einer US-Validierung eines deutschen PPL ein „Biennial Flight Review“. Nach ein paar Stunden Vorbereitung im Hotel auf der Bettkante erfolgte die Überprüfung durch einen Fluglehrer: eine Stunde Theorie in der Gruppe und jeweils eine Stunde in der Luft – und wir konnten loslegen. Immer zwei PilotInnen vorne und ein fluguntauglicher Passagier mit dem Gepäck hinten.

Ziel war, möglichst weit nördlich nach Alaska vorzustößen, wobei wir Routenverlauf und Flugfortschritt natürlich in jeder Tagesetappe vom Wetter abhängig machen mussten. Zunächst ging es nach Vancouver Island, Kanada, über Nanaimo (Zoll) nach Campbell River, wo wir auch schon wetterbedingt pausierten. Dann wollten wir weiter, trotz noch mäßiger Wetterbedingungen über Bella Bella nach Prince Rupert.

Der nächste Stopp sollte Ketchikan, im Süden Alaskas, werden. Vor dem Abflug wurde obligatorisch der Zoll kontaktiert, um unser Kommen anzukündigen. Hier gab es zum ersten – und glücklicherweise, wie sich im Verlauf der Reise herausstellte, auch letzten – Mal Probleme mit den restriktiver gewordenen US-Behörden. Es wurde uns eröffnet, dass die Privatfliegerei in den USA nur noch mit Visum im Pass möglich sei. Dieses Visum hatte nur eine der vier Pilotinnen. Eine



Abraumhalden aus der Goldförderung um Dawson City

Ausnahme, so beschied man uns, könne entgegenkommender Weise gemacht werden durch den Erwerb eines Visums vor Ort und gegen eine Gebühr von US\$ 250 pro Person. Dieser Schock löste ein kreatives Brainstorming unsererseits aus mit dem Ergebnis, es doch mal wo anders zu versuchen. In Sitka ging's auch ohne Visum! Vielleicht war der Officer in Ketchikan nur schlechter Laune, oder die Information zum Visumzwang war nördlich Sitka noch nicht angekommen. In Sitka wurde übrigens der Verkauf Alaskas an die USA abgewickelt.

Der Ort hat noch russisches Flair mit einer russisch-orthodoxen Basilika, russischem Popen, und Babuschkas in den Läden. Zwei Nächte hält es uns dort, dann sollte es nach Skagway, am nördlichen Ende der 'Inner Passage', gehen. Kurz vor dem Ziel mussten wir allerdings wegen tief hängender Wolken wieder abdrehen. Wir kehrten also um und landeten in Juneau, der Hauptstadt Alaskas. Juneau ist ohne Straßenanbindung zum Hinterland und somit nur über das Wasser und die Luft erreichbar. In Juneau hatten wir Sechs genug Zeit, den Mendenhall-Glacier, den ersten Gletscher unserer Reise, vom Boden aus zu betrachten und uns in einer Salmon-Hatchery (Lachsaufzucht-anstalt) mit Abertausenden von Lachsen über den Post-Laich-Tod zu informieren. Am dritten Tag am Boden überkam uns wieder das Flugfieber. Im Zielgebiet der anstehenden Etappe, Seward, südlich von Anchorage am Golf von Alaska, sollte das Wetter zum Besseren umgeschlagen haben. Also flogen wir los, an Gustavus vorbei, über Jakutat Richtung Seward. Kurz vor Seward konnten wir die Gletscher bei herrlichem Sonnenschein von oben genießen, aber das

Städtchen beherrschten am Wochenende unserer Ankunft die Angler, kein Zimmer war frei. Wir mussten uns in der Jugendherberge einquartieren. Am nächsten Tag nahmen wir an einer touristischen Bootsfahrt teil, vorbei an Berghängen, belegt mit allerlei Getier, bepelzt und gefiedert, und draußen auf dem offenen Meer dann die Orcas und Grauwale. Als Highlight wurde noch ein 'kalbender' Gletscher aufgesucht, von dem ständig durch Schmelzen gelockerte Brocken herunterfielen.

Danach Weiterflug über Anchorage nach Healy am Rande des Denali-Nationalparks. Während einer halbtägigen Bustour durch den Park bei traumhaftem Sommerwetter gab's in der Ferne den McKinley zu sehen und etwas näher die im Permafrost sehr spärliche, für die Tundra typische Flora und Fauna. Auf einer solchen Tour ist man natürlich erst dann zufrieden, wenn man auch mal Bären und Elche zu sehen bekommt, die sich nach geduldigem Abwarten auch tatsächlich zeigten.

Der Weiterflug ging über Fairbanks zum Auftanken, knapp südlich des Polarkreises gen Osten wieder zurück nach Kanada, und zwar nach Dawson City, an der Mündung des Klondike in den Yukon. In Dawson City landeten wir auf der einzigen Schotterpiste unserer Tour. Die Einreise war wie zuvor in Nanaimo problemlos; kein Zöllner ließ sich blicken. Hier, wo vor etwas mehr als 100 Jahren der Goldrausch begann, stürzten wir uns ins Nachtleben bei Diamond Tooth Gerty: In diesem etwas größeren Saloon wird eine historische, aber familiengerecht entschärfte Can Can Show geboten. Ganz Dawson City steht unter



Denkmalschutz; so bemüht man sich historische Holzhäuser und Raddampfer auf dem Yukon zu erhalten. In Museen ausgestellte Relikte aus der Goldgräberzeit und die vorgeführten Biographien der Lokalmatadoren und zugereister Prominenz aus dem Literaturbetrieb sollen die vergangene Zeit weiterleben lassen.

Unser längster Tagestrip mit sieben Flugstunden führte von Dawson City über die hohen Küstengebirge westlich der Rockies nach Smithers, wo wir eine Schlafpause einlegten. Am nächsten Tag ging es weiter nach Salmon Arm, einem malerisch an einem Gebirgssee gelegenen Ort im südlichen British Columbia. Dort kamen wir für zwei Tage in den Genuss der grenzenlosen Gastfreundschaft im Sommerdomizil von Annettes Fliegerfreunden aus Hamm.

Nach 16 Tagen und 35 Flugstunden mussten unsere Flugzeuge wieder nach Everett zurück. Drei Tage später ging es von Vancouver zurück nach Deutschland, wo wir braungebrannt eintrafen und uns als erstes die Klagen der bleichgesichtigen Daheimgebliebenen anhörten, dass der Sommer in Deutschland immer noch nicht begonnen hätte.



„Tutor“ bei der VDP

von Judith Wörler

Liebe Kolleginnen,

mit traumhaftem Wetter geht ein Sommer zu Ende und wie bestimmt viele von Euch freue auch ich mich auf den ruhigeren Herbst. Die Ferien sind vorbei und wir haben wieder Zeit tief durchzuatmen und alles ein bisschen ruhiger angehen zu lassen.

Unser Job bringt es mit sich, dass wir oft unterwegs sind und wir an den wenigen freien Tagen zuhause den Spagat zwischen Haushalt, Familie und Freunden versuchen. So manches bleibt dann auch mal auf der Strecke.

Innerhalb der VDP fragen sich manche, warum von den Berufspilotinnen so wenig Resonanz kommt bzw. kaum eine auf einer Veranstaltung erscheint, so wie zur JHV im September in Stuttgart. Da wir aber doch einige Airliner- bzw. CPL'erinnen in der VDP haben, ist das Interesse wohl da, sich mit Kolleginnen austauschen zu können. So mache ich mir schon seit einer Weile – wie bestimmt schon andere Kolleginnen vor mir – Gedanken, wie man die Berufspilotinnen ein bisschen besser in die VDP mit einbeziehen könnte.

Erst auf meiner letzten Tour sprach ich mit einem Kollegen über Networking, wie wichtig es ist, aber wie viel wir Deutschen in dieser Beziehung noch aufzuholen haben.

Als ich meine Pilotenausbildung anfang, hatte ich jemanden, der mich an die Hand nahm und



durch seine Kontakte herausfand, was der schnellste und kostengünstigste Weg wäre. Er wusste, wo man nachfragen musste, um eine US-Lizenz umzuschreiben, riet mir ein King Air Rating zu machen und als ich mit CPL keinen Job fand, ließ er seine Kontakte spielen, um mir Adressen von in Deutschland registrierten King Air zu finden, wodurch ich prompt über einen Freelance Job zu meiner ersten Festanstellung kam.

Sicherlich hätte ich meinen Weg auch ohne diese großartige Unterstützung gefunden, doch bestimmt wäre es schwieriger gewesen, als es so schon war.

Um nun zum Networking in der VDP zurückzukommen. Es wäre es doch schön, wenn wir unsere Erfahrungen und Kontakte auch für andere nutzen und zur Verfügung stellen könnten. Hierfür möchte ich eine Datenbank aufbauen, in der sich Berufspilotinnen (aber auch „Spaß“-Fliegerinnen) aufnehmen lassen können, um für Berufs- bzw. Fluganfängerinnen als eine Art „Tutor“ (Hilfestellung-Patenschaft) zur Verfügung zu stehen, um

Fliegerneulinge zu unterstützen, Ihnen wertvolle Tipps zu geben, Fragen zu beantworten oder mit den richtigen Leuten zusammenzubringen.

Mit Hilfe dieser Datenbank könnten sich vielleicht auch Jobsuchende nach Arbeitgebern erkundigen bzw. Tipps für einen neuen Job holen.

Also, ich hoffe, dass ich Euer Interesse wecken konnte. Anbei ist ein Formular, das ihr ausgefüllt an mich, per Fax, Post oder e-mail schicken könnt. Die Daten werden selbstverständlich und ausschließlich nur für diese Zwecke verwendet.

In diesem Sinne wünsche ich Euch einen ruhigen, nicht zu nassen und sicheren Winter mit Many Happy Landings
Eure Judith

Judith Wörler,
VDP-Referentin für
Berufspilotinnen
Morellstr. 15 a, D- 86159
Augsburg, Tel. 0821 747-8411,
Fax 0821-3279262
e-mail: JWorler@web.de

Tutoring – Programm in der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V.

Name: _____

Vorname: _____

Geb. Datum: _____

Erstwohnsitz: _____

Straße: _____

Ort: _____

Bevorzugte Telefon Nr: _____

Wann am Erstwohnsitz erreichbar _____

E-Mail: _____

Zweitwohnsitz: _____

Telefon: _____

Wann am Zweitwohnsitz erreichbar _____

Ausbildung (Schule und Ort, ggfls. Land und Jahr) _____

PPL _____

GPL _____

ATPL auch durchgehende Ausbildung _____

Arbeitgeber _____

(auch Freelance) _____

Charteradressen, bei denen geflogen wurde _____

Es wird hiermit versichert, dass die Daten ausschließlich für das Tutoring – Programm verwendet werden

Christl-Marie Schultes - erfolgreiche Pilotin oder Glücksritterin mit Größenwahn?

Evelyn Zegenhagen präsentiert heute die Lebensgeschichte einer Fliegerin, die belegt, wie schwierig die Rekonstruktion der historischen Wahrheit sein kann. War Christl-Maria Schultes, die erste Fliegerin Bayerns, eine krankhafte Lügnerin und Hochstaplerin oder einfach eine außergewöhnliche Frau, die für ihr Recht auf ein selbstbestimmtes Leben und für die Freiheit und Achtung aller eintrat und an ihrer Missachtung durch die Gesellschaft zerbrach? Nur dreißig Jahre nach ihrem Tod scheint die Wahrheit kaum noch feststellbar.

Christl-Maria (eigentlich Maria Rosalia) Schultes wurde 1904 als Tochter eines bayerischen Forstverwalters geboren. Sie wuchs sehr sportlich auf, war eine begeisterte Jägerin, Reiterin, Seglerin und Motorradfahrer. Zu ihren Berufswünschen gehörte Farmerin in Afrika und Privatsekretärin in Tunis. Ihr Vater wusste diese Ambitionen zu verhindern, doch nicht den Wunsch, Pilotin zu werden: Als Christl-Maria 1928 ihren Sportflugschein in Berlin-Staaken erwarb, wähten die Eltern sie auf einem Kochkurs. „Mich fesselt jede Faser meines Herzens an den Flug, ich bin ihm verfallen mit Leib und Seele“, sollte Christl-Maria später Reportern erzählen, die der ersten Fliegerin Bayerns bald auf Schritt und Tritt folgten. Ihr ausgeprägter Sinn für Freiheit, Gerechtigkeit und Unabhängigkeit fand über den Wolken ein neues Domizil.

Nach Erwerb ihres Flugscheins im Sommer 1928 trat Christl-Maria



Frauen klopfen an die Tür der Luftfahrt: Christl-Maria Schultes in Berlin-Staaken 1928.

mit einem geliehenen Flugzeug auf Flugtagen in der Provinz auf und plante einen Flug über den Atlantik, der allerdings aus unbekanntem Gründen nicht verwirklicht wurde. Ihr erstes eigenes Flugzeug, eine de Havilland Moth, erwarb sie mit Unterstützung ihrer Heimatstadt: Bayerischer Lokalpatriotismus und die Hoffnung auf eine Belebung des städtischen Kurbetriebs bewogen den Stadtrat von Bad Tölz, der berühmten Einwohnerin 10.000 Reichsmark für den Erwerb eines neuen Flugzeugs zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug musste Schultes sich verpflichten, für die Stadt und ihren Bäderbetrieb Reklame zu fliegen. Am 4. August 1929 wurden die Fliegerin, ihr neues Flugzeug und ein Monteur des Herstellerwerkes in Bad Tölz von „weißgekleideten Ehrenjungfrauen, fahenschwenkenden Schulkindern, Gebirgs- und Feuerwehrvereinen unter festlichen Klängen“ feierlich empfangen, der Stadtrat servierte zum festlichen Anlass „Kurhaus-Pastete, Tölzer Grüner-bräu-Exportbier, Schildkröten-suppe, 1921er Liebfrauenmilch-Auslese,

Delikatessen und Mokka“, das Städtische Kur-Orchester intonierte unter anderem den „Einzug der Gäste auf der Wartburg“ von Wagner und ein „großes Patriotisches Tongemälde“ eines lokalen Komponisten. Soviel Ehre stimmte auch die immer noch zögerliche Familie um.

Mit ihrem Flugzeug trat Christl-Maria an der Seite Ernst Udets und Gerhard Fieslers auf Flugtagen im In- und Ausland auf, 1930 in München sogar vor 150 000 Zuschauern. Bald jedoch wurde es in einem Gewitterflug zerstört. Mit einem neuen Flugzeug gastierte Schultes dann auf Flugtagen in Berlin, Wien, Bukarest, Budapest und Paris, in Italien, Spanien, Holland und Bulgarien. Im November 1930 bat Christl-Maria das Auswärtige Amt um Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung eines Fernfluges, der sie über Österreich, Ungarn, Rumänien, die Türkei, Syrien, Mesopotamien, Persien, Britisch Indien, Siam, Anam, China und Korea nach Japan führen sollte. Allerdings setzte sie dieses Projekt aus unbekanntem Gründen nicht um. Stattdessen startete sie am 26. Mai 1931 als Begleiterin des Piloten Gustav Sackmann zu einem „Weltflug“ vom Flugplatz München-Oberwiesenfeld. Schon wenige Stunden später stürzte das Flugzeug in einem schweren Unwetter ab – die öffentliche Schelte der Medien galt allerdings nicht dem leichtsinnigen Piloten, der trotz der schlechten Wetterbedingungen seinen Flug nicht abgebrochen hatte, sondern Christl-

Maria Schultes: „Man hatte in den letzten Jahren wiederholt Gelegenheit, den Unternehmungen der Fliegerin Fräulein Schultes mit einer gewissen Skepsis gegenüberzustehen“, schrieb eine lokale Zeitung, „da man sich besonders in Fliegerkreisen manchmal des Eindrucks nicht erwehren konnte, daß Frl. Schultes in vielleicht verständlichem Ehrgeiz jener auf allen Sportzweigen und nicht zuletzt bei der Fliegerei so sehr überhandnehmenden Sucht nach dem Ruhm, dem Rekord, nach dem Weltflug-Nimbus zum Opfer gefallen ist. [...] Fräulein Schultes [!] wollte zunächst Wien anfliegen. Sie [!] kam vom Kurs ab und mußte infolge der Wetternot im bayerischen Wald eine Notlandung vornehmen. [...] Ihr Begleiter [!] Sackmann wurde noch schwerer verletzt, obwohl er den rückwärtigen Pilotensitz [!] eingenommen hatte.“

Bei diesem Absturz verlor Christl-Maria ein Bein; ihre Begeisterung für die Fliegerei wurde dadurch jedoch nicht beeinträchtigt. Kaum vom Krankenbett genesen, plante sie die Herausgabe einer Flugzeitung für jedermann, die dem großen Luftfahrtenthusiasmus in der Bevölkerung Rechnung tragen sollte. Im Januar 1933 erschien die erste Ausgabe der „Deutschen Flug-Illustrierten“, auf deren Titelseite stolz der Vermerk „Verlag und Herausgeber Christel-Maria Schultes“ prangte. Die 14-täglich erscheinende Zeitschrift konnte sich der gängigen nationalsozialistischen Pressediktion nicht verschließen, hatte aber unverkennbar einen Frauen-Schwerpunkt. So schrieb Christl-Maria unter anderem: „Es ist erstaunlich zu hören, daß der türkische Staat

seine erste Fliegerin mit einer Anstellung bei der Postflugstation belohnte. Darin ist uns nun die Türkin voraus.“ Doch schon wenige Sätze später relativierte sie ihre Aufmüpfigkeit: „Doch wir deutschen Fliegerinnen verlangen keine Anstellung, wir wollen den Männern keine Stellung nehmen.“ Sie hatte ihre Lektion aus dem Absturz gelernt: Die Luftfahrt war eine Männerdomäne, in der sich eine Frau nur äußerst vorsichtig bewegen konnte. Vorsicht und Taktieren zählten jedoch nicht zu den Stärken von Christl-Maria: So

zahllose bekannte Persönlichkeiten ihrer Zeit, darunter Marschall Petain, General Franco, General de Gaulle, den Schriftsteller Franz Werfel, dem sie 1940 zur Flucht aus dem besetzten Frankreich verhalf, den Flieger Antonie Saint-Exupery und viele andere. Mit finanzieller Unterstützung ihres jüdischen Lebenspartners Ernest Wilkan gründete sie 1939 die „Internationale Fliegerhilfe Amelia Earhardt [!]“, mit der Kinder aus den spanischen Bürgerkriegsgebieten nach Frankreich ausgeflohen wurden.



Festansprache des Bad Tölzer Bürgermeisters anlässlich der feierlichen Taufe von Christl-Marias Flugzeug auf den Namen „Bad Tölz“

weigerte sie sich, der NSDAP beizutreten und verlor so im November 1933 ihre Zeitschrift, deren Herausgabe und Chefredaktion nun ihre Kollegin Thea Rasche übernahm. Christl-Maria emigrierte ins Ausland, und spätestens ab hier wird ihre Lebensgeschichte verworren und widersprüchlich.

In ihren Erinnerungen beschreibt Christl-Maria „das furchtbare Heimweh der Emigranten, das weder Palmen noch Luxushotel stillen konnten“ und ihre Aktivitäten in der Schweiz, in Portugal, Spanien und Frankreich. Sie traf

Nach dem deutschen Überfall auf Frankreich transportierte sie Lebensmittel in das französische Internierungslager Gurs und bemühte sich nachdrücklich und vielfach erfolgreich um die Freilassung der zumeist jüdischen Insassen. Später verbarg sie jüdische Flüchtlinge und entflozene alliierte Kriegsgefangene auf dem Berghof in den Pyrenäen, den sie gemeinsam mit ihrem Mann besaß. Von der Gestapo verraten, wurde sie 1943 verhaftet und nach Deutschland deportiert, wo sie zunächst in das Konzentrationslager Ravensbrück eingeliefert

Fortsetzung

wurde. Ihre Intervention bei Hermann Göring erbrachte ihr eine Anstellung als Testpilotin bei der Firma Dornier, doch schon innerhalb von zwei Wochen wurde sie nach einer Intervention von Kriminalpolizei und Gestapo aufgrund ihrer politischen Unzuverlässigkeit entlassen und unter Polizeiaufsicht zu ihren Eltern nach Bad Tölz gesandt. Ende 1944 wurde Christl-Maria verhaftet, nachdem sie in einem öffentlichen Bus und vor dem Rathaus in Bad Tölz gegen den Krieg Stellung genommen und Soldaten aufgefordert hatte, nicht mehr an die Front eines ohnehin verlorenen Krieges zu ziehen. Sie blieb zunächst in Haft in Bad Tölz und wurde Anfang 1945 in das Zuchthaus Stadelheim verlegt, wo sie auf ihren Prozess wegen „Wehrkraftzersetzung“ wartete, der wegen Kriegsendes nicht mehr stattfand. Am 1. Mai wurde sie durch amerikanische Truppen befreit.

Als Christl-Maria sich jedoch nach Kriegsende um Wiedergutmachung bemühte, wurden ihre Forderungen und Klagen wegen Schadens an Körper, Eigentum und beruflichem Fortkommen fast ausnahmslos abgelehnt. Warum? Weit mehr als eintausend Seiten Akten aus Entschädigungsprozessen, die Christl-Maria bis in das Ende der 1960er Jahre führte, geben darüber Auskunft; wer und wie die Fliegerin war, enthüllen sie jedoch nicht. Die Beamten der bayerischen Behörden tragen Dokumente zusammen, die ein völlig anderes Bild von der Fliegerin und ihren Aktivitäten seit dem Absturz 1931 zeichnen.

Danach hatte sie sich mit der Herausgabe der „Deutschen Flug-Illustrierten“ schwer verschuldet, hatte Hotels, Geschäfte und Geschäftspartner um Geld geprellt



Christl-Maria Schultes als gefeierte Pilotin vor 1931

und war nicht aus politischen Gründen ins Ausland geflohen, sondern um einem Prozess wegen Betrugs zu entgehen. Ihr Lebenspartner, so die Behörden, war kein vermöglicher Jude, sondern ein suspekter Hochstapler, und einen Berghof in den Pyrenäen hätten die beiden auch nicht besessen. Schlimmer noch: Die Akten behaupten, dass Christl-Maria sich nach der Besetzung Frankreichs bei den deutschen Behörden gemeldet und selbst um ihre Repatriierung nach Deutschland gebeten hätte, die ihr gewährt und finanziert worden wäre. Und bei Dornier hatte sich Christl-Maria auch freiwillig beworben, wäre aber wegen politischer Unzuverlässigkeit abgelehnt worden. Danach lebte sie bei ihren Eltern, bis sie im Herbst 1944 wegen ihres öffentlichen Protestes verhaftet wurde; allerdings, so einige Dokumente, wäre ihr Auftreten gegen den Krieg Ende 1944 ja keine bedeutende Leistung mehr gewesen, da jeder ohnehin gewusst hätte, wie es um Deutschland stand. Die Logik dieser

Behauptung ist angesichts eines „Dritten Reiches“, das noch weitere neun Monate existierte und kämpfte, schwer nachzuvollziehen.

Offensichtlicher wird allerdings, dass nach dem Krieg im Fall Christl-Maria Schultes zwei Welten aufeinanderprallen: eine selbstbewusste, vielleicht auch anmaßende Frau mit einer ungewöhnlichen Biographie einerseits und Behörden, die durch ebendiese Biographie verstört werden, andererseits. So findet sich bereits 1949 folgender Vermerk in den Akten: „Die Schultes gehört zu jener Sorte der weiblichen Betreuten, die nichts anderes zu tun hat, als am laufenden Band Stänkereien zu verursachen und für sich alle Vorteile herauszuholen. Es ist bedauerlich, dass für die vielen in Not befindlichen männlichen Betreuten und deren Ehefrauen, die sich in richtiger und bescheidener Form in allen Dingen an ihre Betreuungsstelle wenden, durch derartige Kreaturen so viel verdorben wird.“

Ärzte unterstellen Christl-Maria eine „pseudologica phantastica“, Geltungssucht, Egozentrik und „Verfälschungen der Tatbestände“. Letztere betreiben allerdings auch die Behörden: So behaupten sie, dass Christl-Maria ihre Heimatstadt 1931 zur Vorbereitung eines Weltfluges „um 5.000 Reichsmark geprellt“ habe, bezweifeln ihre Betätigung als Fliegerin überhaupt. Dass Christl-Maria sich in ihren verschiedenen Entschädigungsanträgen widerspricht und manche ihrer Ansprüche auch überzieht, verbessert ihre Situation nicht – ebensowenig der Um-

stand, dass die Entscheidung über die Gewährung der Entschädigung teilweise in den Händen derselben Justizbeamten liegt, die bereits während des „Dritten Reiches“ über sie zu Gericht gesessen hatten.

Christl-Marias Kampf gegen die Behörden wird immer verzweifelter, ihre Anschuldigungen werden immer umfassender: Sie erklärt, dass viele gegen sie vorgelegte „Beweise“ Fälschungen wären und wehrt sich gegen die Bezeichnung

als Hochstaplerin: „Das Wort Hochstaplerin“, schreibt sie 1950, „verwechselt man wohl mit meinem Leben, das an Abenteuern reich war als Fliegerin.“ Das Bayerische Staatsministerium des Inneren gibt ihr zumindest darin recht und weist 1951 alle Behörden an, die Bezeichnung von Christl-Maria als „Betrügerin und Hochstaplerin“ zu unterlassen. Ihre Ansprüche auf Entschädigung und Wiedergutmachung wurden dennoch Ende der 1960er Jahre endgültig abgelehnt.

Der lange Kampf mit den Behörden hatte Christl-Maria nicht gehindert, sich weiterhin für Belange einzusetzen, die ihr wichtig erschienen: So engagierte sie sich in den 1950er Jahren für Opfer einer Massen-Lebensmittelvergiftung in Marokko und für die Freilassung der letzten deutschen Kriegsgefangenen. 1976 verstarb sie verarmt und vergessen, aber nicht verbittert in München. Bis zuletzt hatte sie fast ausschließlich von der Unterstützung durch ihre Familie gelebt.

NACHRUF



Trauer um

MARGIT TEN CATE

*23.06.1948 † 04.10.2005

Es ist für uns alle eine schmerzhaft Erfahrung miterleben zu müssen, wie eine aktive, fröhliche und engagierte Frau viel zu früh von ihrer Familie und von uns geht. Margit ten Cate ist tot und wir sind in unserer Trauer bei ihrer Familie, insbesondere bei ihren drei Kindern, Katharina, Jennifer und Frederik. Ich erhielt die Nachricht erst nach der Beerdigung. Ingelo Hövels, VDP-Präsidentin von 1992-1998 und Waltraud Bals waren jedoch dabei und Ingelo hat uns würdig mit diesen Worten vertreten:

Margit war Mitglied der VDP seit 1978. Ich habe sie 1986 kennen gelernt und in den vielen Jahren ist sie mir eine gute Freundin geworden. Margit hat sich sehr engagiert und interessiert für die Belange unserer VDP eingesetzt, bis ihre Krankheit dies nicht mehr zuließ.

Im September 1990 hat sie uns ein wunderschönes und gelungenes Wochenende in Mönchengladbach ermöglicht: Das VDP-Fly-In mit der JHV im Dorinhotel und einem attraktiven Begleitprogramm.

Seit meiner Wahl zur Präsidentin 1992 hat sie unsere Vorstandsarbeit als Schriftführerin unterstützt. Darüber hinaus hat sie in den 6 Jahren meiner Präsidentschaft jährlich ein Fly-In zum Flughafen Mönchengladbach organisiert und außerdem zu ihrem schon traditionellen Weihnachtstreffen am 1. Adventswochenende nach Hause eingeladen. Auch nachdem Heidi Galland die Präsidentschaft übernommen hatte, wirkte sie noch als Schriftführerin und veranstaltete ihre beliebten Weihnachtstreffs. In den VDP-Nachrichten 1/2000 ist ein Artikel über Margit veröffentlicht.

Wir bedanken uns bei Margit, deren Lebensinhalt ihre Familie war, die sie über alles geliebt hat und dafür, dass sie der VDP ihre Zeit und ihre Mitarbeit zur Verfügung gestellt hat.

Wir werden Margit sehr vermissen und schließen uns dem sehr bewegendem Spruch auf der Todesanzeige an:

„Wenn Tränen eine Treppe bauen könnten
Und Erinnerung eine Brücke,
dann würden wir hoch in den Himmel fliegen
um Dich zurück zu holen.“

Einige Pilotinnen und fördernde Mitglieder treffen sich zum Skifahren vom 25.02 -4.03.2006
(Faschingswoche)
Ausgewählt wurde das **Sporthotel in Ellmau in Tirol (Wilder Kaiser)**

Das 4-Sterne-Hotel hat einen großen Wellness-Bereich. Das Skigebiet ist abwechslungsreich und weitläufig. Wer kommen möchte, sollte so schnell wie möglich ein Zimmer buchen. In Bayern und Baden-Württemberg sind Skiferien und schon viele Hotels am Ort sind ausgebucht!

Sporthotel Ellmau, Familie Unterlechner, Dorf 50,
A-6352 Ellmau am Wilden Kaiser , Tel: +43 (0)5358 3755
www.sporthotel-ellmau.com

Wir freuen uns auf Euch!

**Ein herzliches Willkommen
unseren neuen Mitgliedern:**

528	Ring-Heber	Anne-Marie	D-80805 München	PPL-A
529	Sum	Britta	D-79576 Weil / Rhein	UL
530	Barthel	Vivian	D-79238 Ehrenkirchen	PPL-C Anwärtlerin
531	Avonda	Alceste	D-85410 Haag	PPL-A
532	Wötzel	Kathrin	I-21020 Luvinata (VA)	PPL-B+C
533	Krafczyk	Marita	D-82152 Krailing	PPL-D
534	Diestel, Dr.	Ursula	D-20251 Hamburg	PPL-A+B+C
535	Bayer, Dr.	Gabriele	D-50672 Köln	PPL-A+UL
536	Appenmeier	Rita	D-88046 Friedrichshafen	PPL-C Anwärtlerin
537	Röder	Simone	D-49878 Ratingen	PPL-A,IFR,CPL
538	Schulz-Gittner	Ursula	D-31542 Bad Nenndorf	PPL-A
539	Hulskes-Wagener	Karin	L-8369 Hivange	PPL-A,IFR
540	Menzinger	Renate	D-65207 Wiesbaden	PPL-A
541	Hammer	Ursula	D-74850 Schefflenz	JAR-FCL/PPL
542	Stahl	Elisabeth	D-49808 Lingen	PPL-A,CVFR
543	Krawietz	Nadine	D-12527 Berlin	PPL-A
544	Schäfer	Ösi	D-76530 Baden-Baden	ATPL
545	Roch	Christine	D-91126 Schwabach	PPL-A,SEP(Land)
546	Grote	Christine	D-40882 Ratingen	PPL-C und Lehrberechtigung
547	Hannen	Christina	D-47546 Kalkar	PPL-A Anwärtlerin
548	Vieth	Sabine	D-59073 Hamm	PPL-A
549	Abel	Christa	D-85521 Ottobrunn	PPL-B + UL

Fördernde Mitglieder:

FM 61	Ebert	Brigitte M.	D-63683 Ortenberg
FM 62	Hammer	Wolfmar	D-74850 Schefflenz
FM 63	Gassmann	Susanne	D-70193 Stuttgart
FM 64	Terjung	Christel	D-81545 München

Veranstaltungen und Ereignisse, die noch genannt werden sollten:

- **Sylvia Grassmann**, Gründungsmitglied der VDP und Urheberin der Flugrallye „Goldene Rose von Edesse“ feierte am 17. Juli 2005 ihren 80. Geburtstag. Wir gratulierten mit Rosen und Champagner und Waltraut Breschke organisierte mit VDP Mitgliedern eine Kutschfahrt durch die Lüneburger Heide. Liebe Sylvia, bleibe noch viele Jahre gesund und fröhlich!
- **Flugrallye 2005 „Rund um Berlin“** 26.-28. August 2005, VDP Mitglied Prof. Dr. Cecilia Rentmeister flog erfolgreich mit – zumindest eine VDP-Pilotin
- **6. Internationaler Ladies Cup 2005**, Teuge Airport, 26. – 28. August 2005
Lilo Ullrich und Bit Heitmann-Guth gewannen den Ziellandewettbewerb.
- **VDP-Come –Together in Rheine**, liebevoll organisiert von Rosa Höltken in Rheine, bot uns Hubschrauberfliegen, gemütliches Fachsimpeln mit VDP-Verehrern und die größten Kuchenstücke, die ich je gesehen habe.
- **VDP-Come-Together in Berlin**, organisiert von Jeannette und Heinz Busch, war etwas von der speziellen Art. Golfen war angesagt und bei den Ziellandungen mit dem kleinen weißen Ball zeigten wir unser wahres Können. Was macht man in Berlin am Abend? - Man geht ins Theater, ins Tipi und amüsiert sich köstlich. Ich hab noch einen Koffer in Berlin ... wir wollen alle wieder hin! Dank an Euch: Jeannette und Heinz
- **Die Ausstellung „Zwischenlandung“** in Bremen vom 1.9.-31.10.2005 war den Pionierinnen der Luftfahrt gewidmet und zeigte den Weg zur heutigen Selbstverständlichkeit von Frauen in allen Berufsfeldern der Fliegerei. Das Projekt ist eine Kooperation der Hochschule Bremen mit dem Zeppelin- Museum, Friedrichshafen. Helga-Heidrun Hartwig –Illmer vertrat die VDP bei der Eröffnung.
- **VDP- Mitglieder bei der Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“ aufgenommen:** Ingrid Blecher (Segelfliegerin) und Barbara Friedenbergl (Motorfliegerin) sind in „Würdigung der Verdienste um die Luft- und Raumfahrt“ anlässlich des Treffens der „alten Adler“ vom 10.-12.5. 2005 in Gersfeld/Wasserkuppe zu neuen Mitgliedern ernannt worden. Es wurden ihnen Urkunde und Fliegerabzeichen der Gemeinschaft aus dem Jahre 1912 überreicht und sie haben sich mit einem kleinen Vortrag über ihre Aktivitäten präsentiert. Wir gratulieren!
- **Auf Einladung von Fliegerverbänden in Moskau** und der russischen Botschaft hat Heidi Galland die Luft – und Raumfahrt ausstellung MAKS in Zhukowski und das Nato-Verbindungsbüro in Moskau vom 21. – 25. August 2005 mit einer deutschen Luftwaffendelegation besucht.
- **Am 8. Februar 2006 hält VDP-Mitglied Evelyn Zegenhagen einen Vortrag** „Die Deutschen Sportfliegerinnen in der Weimarer Republik und im Dritten Reich“ im Club der Luft – und Raumfahrt in Bonn. VDP-Mitglieder sind herzlich eingeladen!
- **Vom 16. – 21. Mai 2006 findet wieder die ILA in Kooperation** mit AOPA in Berlin statt. Wer Interesse hat „mit Standardarbeit dabei zu sein“ möchte sich bitte bei Heidi Galland melden.
- **Neue Luftfahrkarte „Tri National Chart Bale Mulhouse“** für den komplexen Großraum Basel-Mühlhausen. Gemeinsam mit den Flugsicherungs -Organisationen von Frankreich und der Schweiz entwickelte VFR-Karte im Maßstab 1: 250.000. Ab sofort für Euro 8.50 über das AIS-C, Tel. +49(0)69-78072-540 erhältlich.
- **Für unsere Archivgestaltung bittet Helga- Heidrun Hartwig-Illmer** um Zusendung von Unterlagen und Fotos gewesener Veranstaltungen für unsere Datenbank. Vorrangig bitte Fotos und Informationen von Mutz Trense für unsere Mutz Trense-Festschrift schicken. H-H. Hartwig-Illmer, Riekestr. 9, 28359 Bremen, Tel.0421-2030105
- **Kleine Finesse im Protokoll:** Für die, die nicht alles lesen, etwas Wichtiges in Kurzform: Ab 2006 wurde eine Erhöhung von Euro 10.- des Mitgliedbeitrages beschlossen. Für ordentliche und fördernde Mitglieder sind dies somit Euro 70.—. Jugendliche (14-25 Jahre) und Piloten-Anwärterinnen zahlen nur Euro 35.-. Bitte Daueraufträge ändern oder neu einrichten. VDP - Konto 925 7270 Sparkasse Karlsruhe BLZ 660 501 01

Ich hoffe, ich habe nichts vergessen ... Eure Heidi

**13.10.2005: AOPA Eilantrag (Musterverfahren) gegen die ZÜP erfolgreich!**

Das Verwaltungsgericht Braunschweig, Az.: 2 B 247 / 05, hat heute mitgeteilt, dass es am 10.10.2005 den von der AOPA in einem Musterverfahren eingereichten Antrag nach § 80 Abs.5 VwGO auf Aufhebung des Sofortvollzuges erfolgreich beschieden hat. Der Beschluss liegt noch nicht schriftlich vor. Die Auskünfte erfolgten telefonisch.

Die AOPA hat das Musterverfahren im Namen eines Berufspiloten geführt, der auf die Lizenz angewiesen ist, jedoch aus rechtsstaatlichen Gründen sich nicht der ZÜP unterwerfen wollte. Dieser hatte ausdrücklich und schriftlich erklärt: "Ich bin aus Gewissensgründen nicht bereit, den Antrag auf Zuverlässigkeitsüberprüfung zu stellen und widerspreche deshalb ausdrücklich. Ich bin damit nicht einverstanden".

Die Behörde hatte mit Bescheid vom 08.09.2005, zugestellt am 12.09.2005, seine Berufspilotenlizenz widerrufen und den Sofortvollzug angeordnet. Die AOPA hatte hiergegen am 14.09.2005 den Eilantrag gestellt. Dieser ging bei dem Gericht am 15.09.05 ein.

Die Richter haben die grundsätzliche Bedeutung des Falles gewürdigt und nicht nur z.B. wegen des "Berufsverbotes" den Sofortvollzug als nicht angemessen abgelehnt.

Sie haben sich dankenswerterweise umfassend mit der für jedes deutsche Gericht und jeden Richter völlig neuen und unbekanntem Thematik auseinandergesetzt. Es gibt keinerlei Rechtsprechung oder Kommentare. Wir haben somit sehr umfassend vortragen müssen mit den politischen Abläufen beim Gesetzgebungsverfahren und danach und mit dem unterschiedlichen Vorgehen der Behörden. Aus diesem Grund war der vorliegende Antrag und die jetzt eingereichte Anfechtungsklage vor allem mit politischem Hintergrund der angeblichen Terrorisusgefahr durch Flugzeuge zu sehen. Diesen Hintergrund hat die AOPA eindrücklich dem Gericht vorgebracht. Wir konnten uns auch auf die leider abgewiesene AOPA-Verfassungsbeschwerde beziehen. Wir haben in dem 28 seitigen eng beschriebenen Antrag mit ca. 80 Seiten Anlagen neben den besonderen Argumenten gegen den Sofortvollzug umfassend und grundsätzlich § 7 LuftSiG gerügt:

- dass das Gesetz mangels Bundesratszustimmung nicht rechtmäßig erlassen wurde,
- dass die ZÜP gegen die Grundrechte verstößt
- dass die ZÜP gegen Datenschutzrecht verstößt,
- dass die ZÜP im konkreten Einzelfall nicht verhältnismäßig ist,
- dass überhaupt kein Einzelfall nach § 7 LuftSiG vorliegt,
- dass der Bescheid ohne die nach § 17 LuftSiG erforderliche Verordnung erlassen wurde.

Trotz der im Eilverfahren üblichen nur summarischen Prüfung hat das Gericht grundsätzliche, aber wegen der Art des Verfahrens vorläufige Hinweise über den Einzelfall hinaus gegeben, die als Präzedenzfall bundesweit Beachtung finden sollten. Das Gericht hat erhebliche Zweifel am wirksamen Zustandekommen des Gesetzes. Es ist der Ansicht, dass der Bundesrat hätte zustimmen müssen. Zwar ist dieser Beschluss nicht für andere Behörden oder Gerichte bindend und noch nicht einmal rechtskräftig. Wir halten die Bedeutung dieses Beschlusses gleichwohl als wegweisend.

Die AOPA führt derzeit noch ein weiteres Mustereilverfahren gegen die Bez.reg. Münster. Die AOPA schreibt derzeit alle Luftfahrtbehörden und Ministerien an und teilt die Rechtsauffassung des Gerichtes mit.

Sibylle Glässing - Deiss
Vizepräsidentin AOPA e.V.
Rechtsanwältin

© AOPA - Germany
13. Oktober 2005

Bitte beachten Sie zu diesem Thema weiterhin unsere News und Rundmails auf www.aopa.de und unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Mitgliedschaft. Wir tun etwas für Sie!



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

Telefon Mobil Fax

e-mail-Adresse

Straße / Nr. PLZ / Wohnort

Flugschein Heimatflugplatz

Ich bin Inhaberin folgender Lizenzen / Berechtigungen

Datum Unterschrift

Der Mitgliedsbeitrag beträgt Euro 70,00 pro Jahr, die Aufnahmegebühr Euro 20,00.
(für Pilotinnen-Anwärerinnen und Jugendliche (14 – 25 Jahre) beträgt der Mitgliedsbeitrag Euro 35,00 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

Geburtsdatum

Beruf

Straße / Nr. PLZ / Wohnort

Telefon Mobil FAX

e-mail-Adresse

Flugschein ja / nein

Bürgerinnen
(ordentliche Mitglieder)

1.

2.

3.

Datum Unterschrift

Der Mitgliedsbeitrag beträgt Euro 70,00 pro Jahr, die Aufnahmegebühr Euro 20,00.

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

28.01. und 29.01.

Stuttgart-Untertürkheim

Treffen der Luftsportlerinnen

Kontakt: Sigrid Berner

email:berner@mf.mpg.de

08.02. 17:00 Uhr Bonn

im Club der Luft- und Raumfahrt

Vortrag von VDP-Mitglied Evelyn Zegenhagen

über die Pilotinnen der 30er und 40er Jahre

Info: Heidi Galland

Telefon 0228-321410 email: Galland3@aol.com

18.03. 10-16 Uhr Kalkar

„Luftwaffe in Kalkar“

Info: Heidi Galland

Telefon 0228-321410

email: Galland3@aol.com

29.04. - 01.05. Oberschleißheim EDNX

VDP-Fly-und Drive In

Mutz-Trense-Gedächtnisflug

Info: Hedwig Sensen

email: karsten.sensen@ebe-online.de

16.05. - 21.05. Berlin

ILA

Info: www.ila-berlin.de

26.05.-28.05. Cambridge

FEWP Jahreshauptversammlung

Info:Barbara Friedenberg

email: Barbara.Friedenberg@t-online.de

08.09. - 10.09. Bayreuth

38. VDP Jahreshauptversammlung

Info: email elke.soellner@t-online.de

Die VDP im Internet:

www.pilotinnen.de



Mutz-Trense-Gedächtnisflug Oberschleißheim - EDNX 29. April – 1. Mai 2006



**20. Todestag von Mutz Trense
Erste VDP-Präsidentin 1968 - 1986**

**Wir freuen uns auf ein
ganz besonderes VDP-Treffen!**



Anmeldung für den Besuch in der v. Seydlitz-Kaserne bei der Luftwaffe in Kalkar

Samstag 18. März 2006

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Telefon: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Personalausweis-Nr. _____

Ich reise an mit:

- Flugzeug/Kennzeichen:
- Auto

Ausgefüllte Anmeldebögen bitte bis Ende Februar 2006 an:

Heidi Galland

Am Langenacker 40

53343 Wachtberg – Pech

Tel. 0228-321410, Fax 0228-321490

e-mail: Galland3@aol.com

Hotelreservierung bitte selbst vornehmen. Bis 15.02.2006 ist unter dem Kennwort „VDP“
ein Zimmer-Kontingent reserviert.

EZ Euro 60.-, DZ Euro 90.- incl. Frühstück

Hotel Rheinpark Rees

Vor dem Rheintor 15

D-46459 Rees/Niederrhein

Tel. 02851-588-0, Fax 02851-5881588

www.rheinparkrees.de



Anmeldung zum Mutz-Trense – Gedächtnisflug. nach Oberschleißheim vom 29. April – 1. Mai 2006

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Telefon: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Ich reise an mit:

- Flugzeug/Kennzeichen:
- Bahn
- Auto

Hotelreservierungen bitte selbst vornehmen.
Bis 1. März 2006 ist unter dem Kennwort VDP
ein Zimmer-Kontingent reserviert. EZ Euro 65.-
DZ Euro 84.- incl. reichhaltigem
Frühstücksbüfett.

Hotel am Schlosspark „zum Kurfürst“
Kapellenweg 5
85764 Oberschleißheim, T. 089-315790,
Fax 089-31579400
e-mail:rezeption@kurfuerst-hotel.de
www.kurfuerst-hotel.de

**Ausgefüllte Anmeldebögen bitte bis spätestens
Ende Januar 2006 mit Angaben von Flugzeugtyp
und Kennung an:**

Hedwig Sensen
D-85591 Vaterstetten
Primelstr. 32 a
e-mail:karsten.sensen@ebe.online.de
Tel. 08106-32211, Fax 08106-321983

Nenngebühr: Euro 80.- bitte überweisen an
Hedwig Sensen, Kennwort VDP
Kreissparkasse Ebersberg
BLZ 700 518 05, Kto. 50 88 04