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

VDP Nachrichten

Arbeitsplatz über den Wolken – auf der Fahrt nach Riga –

Seite 22-24

Foto: Astrid Gerhardt

Themen

38. JHV in Bayreuth
08 – 10. September
Seite 4-7

Fluglevel unendlich – Mutz Trense bleibt unvergessen –
Seite 8-11

VDP-Ladies inspizieren die Luftwaffe in Kalkar
Seite 16-19

Ausgabe 1 2006

www.pilotinnen.de

INHALT

EDITORIAL
von Heidi Galland . . . . . Seite 3

EINLADUNG
38. Jahreshauptversammlung in Bayreuth . . . . . Seite 4–5

VDP-PORTRAIT
Elke Silvia Söllner . . . . . Seite 6

ANMELDUNG
zur 38. Jahreshauptversammlung in Bayreuth . . . . . Seite 7

FLUGLEVEL UNENDLICH
Mutz Trense bleibt unvergessen . . . . . Seite 8–11

WEISSE ROSEN FÜR DIE GROSSE FLIEGERIN
Impressionen vom Mutz Trense Gedächtnisflug in Oberschleißheim . . . . Seite 12–14

VDP-PORTRAIT
Hedwig Sensen . . . . . Seite 15

MITGLIEDERBERICHTE
VDP-Ladies inspizieren die Luftwaffe . . . . . Seite 16–19
Treffen der Luftsportlerinnen in Stuttgart . . . . . Seite 20–21
Heute Schweden, morgen Finnland - und dann Riga . . . . . Seite 22–24
Flug nach Asien - aber "No Go" nach Peking . . . . . Seite 25–27
Williams pur am wilden Kaiser . . . . . Seite 28
Ruth on duty . . . . . Seite 29
Wissenschaftliche Arbeit zur Geschichte
der frühen deutschen Pilotinnen . . . . . Seite 30

HISTORISCHES
Karin Mannesmann . . . . . Seite 31–33

VDP-INTERN
Neue Mitglieder. . . . . Seite 34
Nachruf . . . . . Seite 35
VDP-Ticker . . . . . Seite 36

MITGLIEDER-ANTRÄGE
Für alle, die es werden wollen . . . . . Seite 37–38

TERMINE
und Veranstaltungen . . . . . Seite 39

SCHLUSSWORT
Winter Ade . . . . . Seite 39

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 30. Oktober 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

Auf einen sommerlichen Sommer...

Liebe Mitglieder und Freunde der VDP,

ich komme gerade von unserem VDP-Treffen in Oberschleißheim zurück. Leider musste der fliegerische Wettbewerb des Mutz-Trense-Gedächtnisfluges zum zweiten Mal im wahrsten Sinne des Wortes „ins Wasser fallen“. Fliegerschicksal, schade, aber nicht zu ändern. Ich habe mich über die kollegialen und kameradschaftlichen Reaktionen gefreut, Hedi nicht im Stich zu lassen und trotz schlechten Wetters ein Kommen möglich zu machen. „Hut ab“ und Danke für so viel Flexibilität.

Die Veranstaltung war von Hedwig Sensen hervorragend organisiert und von ihrem Mann Karsten sehr charmant und umsichtig begleitet worden. Wir waren sehr beeindruckt und haben uns so richtig verwöhnen lassen. Werner Trense hat unsere Homage an seine Frau Mutz anlässlich ihres 20. Todestages großzügig unterstützt. Auch an dieser Stelle nochmals Dank und Anerkennung! Wir haben in diesem Heft sehr viel Platz für die Berichterstattung dieser Veranstaltung vorgesehen, so dass auch die Daheimgebliebenen Anteil haben können.

Wer war Mutz Trense?
Sie war eine außergewöhnliche Frau, die 18 Jahre lang als erste Präsidentin die Geschicke der VDP leitete. Mutz hatte Charisma und motivierte uns alle. Sie setzte die Akzente, sie zeigte die Richtlinien, nach denen man eine Vereinigung von selbstbewussten, aus allen Schichten kommenden, unabhängigen, begeisterungsfähigen Frauen, sprich Pilotinnen, leiten kann.
Ihre Fähigkeit zu motivieren, Pilotinnen und ihr Umfeld für ihre Ideen zu begeistern, dabei selbst Vorbild zu sein mit einer alles überstrahlenden Lebensfreude - das prägte ihren Führungsstil. Elisabeth Besold hat als Nachfolgerin von Mutz sechs Jahre lang die VDP in ihrem Sinne weitergeführt und neue Akzente gesetzt. Weitere sechs Jahre hat Ingelo Hövels die VDP zusammen gehalten und ich darf seit nunmehr acht Jahren die Vereinigung Deutscher Pilotinnen leiten und habe sie somit in das neue Jahrtausend begleitet. Trotz großer technischer Erneuerungen in der Kommunikation, trotz großer Änderungen in unserem Fliegeralltag, entsprechen die Statuten, wie sie 1968 in unserer Satzung festgelegt wurden, noch heute unserer Zielsetzung und unserer Wertvorstellung.

Ich meine, wir können stolz darauf sein. Stolz darauf, dass es uns gelungen ist, eine Vereinigung über fast 40 Jahre hinweg von ehemals 9 Mitgliedern zu heute 330 Mitgliedern – Tendenz steigend – geführt zu haben.

Und das nächste Fly-In ist schon in Sicht. Edeltraud Barthel richtet uns ein Treffen in Staufen im Breisgau aus. Edeltraud ist seit 2003 VDP-Mitglied, ihre 14-jährige Tochter Vivian, eine Segelfluganwärterin, seit 2005. Ungeachtet dessen, dass somit unser Durchschnittsalter wieder einen touch nach unten bekommt, freue ich mich besonders darüber, dass nicht nur langjährige Mitglieder solche Treffen organisieren, sondern dass sich auch unser Nachwuchs dafür engagiert. Also, „Take-off“ in den schönen Schwarzwald vom 1.-2. Juli, wenn die Männer Fußball gucken!
(siehe Zeitungsbeilage).

Und die nächste Jahreshauptversammlung ist nicht nur in Sicht sondern schon richtig geplant. Bayreuth ist die ausgewählte Stadt. Alle Informationen findet Ihr in diesem Heft. Mit beigefügtem Anmeldebogen könnt Ihr schon frühzeitig Euer Kommen Elke Silvia Söllner kundtun. Sie wird sich freuen und es wird ihr die Organisation erleichtern.

Jetzt brauchen wir nur noch so einen sommerlichen Sommer wie wir einen winterlichen Winter hatten und alles ist „just perfect“. Natürlich hat jeder seinen „trouble“, aber Pilotinnen stecken das doch locker weg – Hauptsache wir sind in der Luft.

In diesem Sinne: „Happy landings“
Eure

Heidi Galland

38. Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. 8. – 10. September 2006 in Bayreuth

BAYREUTH erleben ...

„Ehedem mussten Dichter und Künstler nach Neapel, Florenz oder Ferrara wallfahrten, jetzt ist ihr Ziel Bayreuth." Voltaire

Diese Zitat sagt viel aus über eine Stadt, die seit Jahrhunderten große Persönlichkeiten anzieht, die geprägt wurde durch die Prinzessin und Markgräfin Wilhelmine, Schwester Friedrichs des Großen.

Sie schenkte Bayreuth zahlreiche Schlösser und Gärten, allem voran jedoch ein Juwel von barockem Opernhaus, das seinesgleichen in Europa sucht. Allein dafür lohnt ein Besuch in Bayreuth.

Doch Bayreuth bietet vieles mehr. Richard Wagner zog es im 19. Jahrhundert hierher und bis heute sind die Bayreuther Festspiele ein Glanzpunkt internationaler Festspiele. Bayreuth gelangte durch den Komponisten

zu Weltruhm und Wagner fand in der Stadt jenen Ort, den er benötigte, um seine Vorstellungen eines neuen Musiktheaters zu verwirklichen. Die Akustik im „Haus am grünen Hügel" – so wird hier liebevoll der Festspielort genannt – wird hochgerühmt. Wagners Wohnhaus, die Villa Wahnfried, ist heute ein sehenswertes Museum.
Bayreuth ist Regierungssitz von Oberfranken und eine lebendige Universitätsstadt.
Ungefähr 70.000 Einwohner leben hier umgeben vom Fichtelgebirge und der Fränkischen Schweiz.

Am „Bindlacher Berg", so heißt der Ort, wo der Flugplatz (EDQD) liegt, werden die ankommenden Pilotinnen und Gäste am Freitag, dem 8. September, gegen Mittag empfangen (www.flybay.de) und nach einer kleinen Stärkung ins Hotel gebracht (Arvena Kongress Hotel, Eduard-Bayerlein-Str. 5a, 95445 Bayreuth).

Friedrichstraße

Der Freitagnachmittag soll Richard Wagner gehören. Wir erfreuen uns einer Sonderführung im Festspielhaus und wir machen einen Besuch im Hause Wahnfried, ehemaliges Wohnhaus und heute Museum. Den Abend verbringen wir im Festsaal des Hotels und lassen uns kulinarisch verwöhnen.

Kirchgasse

Am Samstag, dem 9. September, steht der Vormittag ganz im Zeichen unserer 38. Jahreshauptversammlung im Hotel Arvena.

Die begleitenden Gäste verbringen diese Zeit im Bayreuther Biermuseum und erleben Bayreuther Braugeschichte. Wer Lust auf Stadtbummel oder Einkaufen hat - das Hotel liegt günstig auch für solche Unterfangen. Nach einem stärkenden Lunch nach der Jahreshauptversammlung wird uns die Welt der kunstsinnigen Markgräfin nahegebracht. Wir bestaunen das barocke Opernhaus in einer Licht- und Tondarbietung und flanieren zum Neuen Schloss mit kostbarem Interieur. Zurück zum Hotel geht es durch die Innenstadt.
Am Abend wartet in der Eremitage – es ist eine unvergleichliche Parkanlage mit Schloss und Restaurant – ein fränkisches Buffet auf uns.
Doch es wird noch nicht alles verraten, lassen Sie sich überraschen!

Anmeldeformulare sind dieser Zeitung nochmals extra beigefügt.

Hotelreservierungen bitte bis 1. August 2006 unter dem Stichwort „VDP“ selbst vornehmen:

Arvena Kongress Hotel
Eduard-Bayerlein-Str. 5a
95445 Bayreuth
Fon 0921 727- 0
Fax 0921 727- 115
www.arvenakongress.de
info@arvenakongress.de

Zimmerpreis pro Nacht incl. reichhaltigem Frühstücksbuffet
EZ 69,00 € / DZ 89,00 €

Markgräfin Wilhelmine von Bayreuth

Das exakte und zeitlich detaillierte Programm wird Ihnen mit der Tagesordnung der Jahreshauptversammlung zugesendet.

Weiterführende Lektüre:
Rosendorfer Herbert • Bayreuth für Anfänger • Dtv

Söllner Elke-Silvia (Hg.) • Frauenleben im Europa des 18. Jahrhunders • C. u. C. Rabensteinverlag

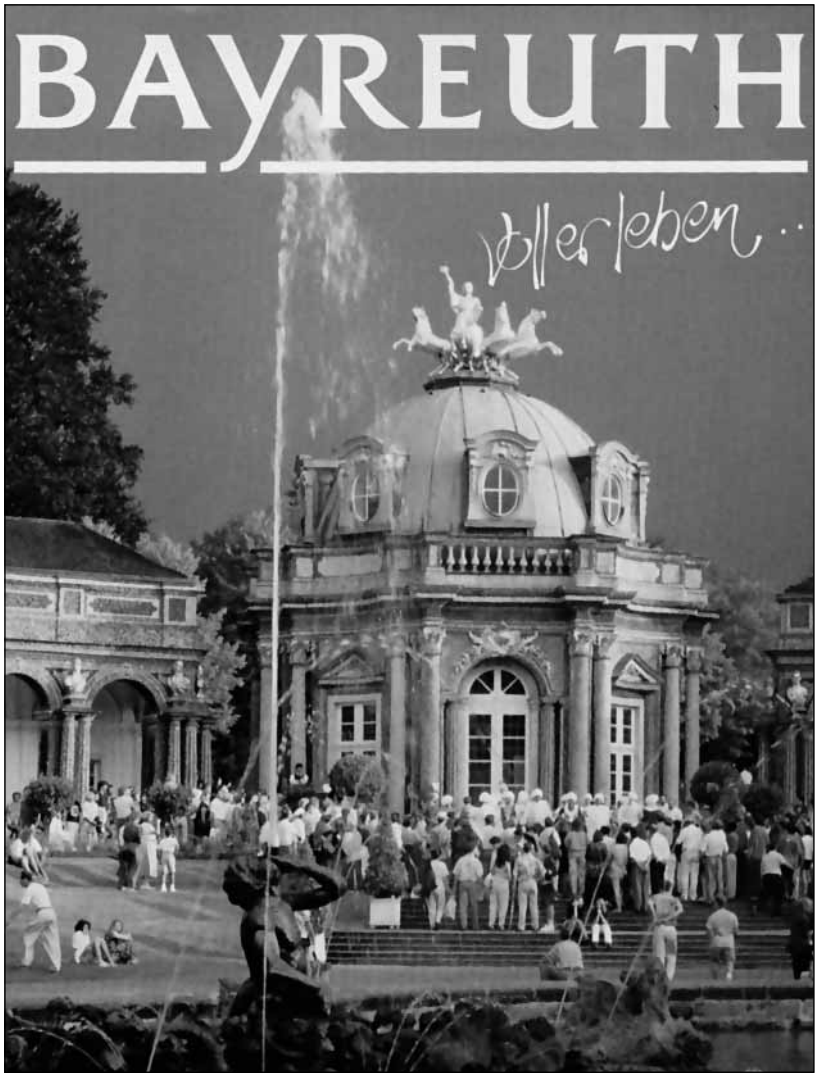
Warnecke Kläre • Spaziergänge durch Richard Wagners Bayreuth • Arche

Eine preußische Königstochter • Die Memoiren der Markgräfin Wilhelmine von Bayreuth • Inselverlag

Herzliche Grüße aus Bayreuth!
Eure Elke- Silvia Söllner

Tel. 0921- 99326
Fax 0921- 99398
E-mail elke.soellner@t-online.de

■



Elke-Silvia Söllner

Ein kurzer Blick in mein Leben

„Beeilen Sie sich, pressen Sie“, feuerte die Hebamme meine in Wehen liegende Mutter an „beeilen Sie sich, damit er noch in die Volkszählung kommt“.
Meine Mutter beeilte sich und das Kind war geboren, es war jedoch eine sie, es war ich. Ich wurde noch mitgezählt, bei der ach so wichtigen Volkszählung kurz vor Mitternacht am 10. Oktober. Durch diese Geschichte erfuhr ich, dass ich als Sohn gedacht war.

Hineingeboren wurde ich in eine Familie mit 2 Töchtern und wir wurden bald das 3-Mädel-Haus in Dillingen/Do. Ich wuchs dort auf, besuchte die Schulen, lernte meinen Mann Hansjörg kennen, wir heirateten, bekamen 2 Söhne Marc und Daniel und blieben nach verschiedenen Stationen letztendlich in Bayreuth. Hier leben wir nun seit 1974.

Das für mich Feudale an dieser Stadt war einerseits der „Bindlacher Berg“ mit dem wunderschönen Flugplatz und zum Anderen eine nagelneue Campus-Universität. Ich schrieb mich in der Uni ein und studierte Romanistik und Philosophie mit dem Abschluss Magister Artium und am „Bindlacher Berg“ lehrte mich mein leider schon verstorbener Fluglehrer Hans Knoll das Fliegen.

Wir waren dort eine fröhliche Runde in der Luftsportgemeinschaft Bayreuth e.V. und neben vielen anderen Aktivitäten machten wir jedes Jahr einen Ausflug im Konvoi zu befreundeten anderen Fluggruppen in Österreich, in der Schweiz, in Frankreich und im eigenen Lande. Ein jeweiliger Gegenbesuch festigte die Beziehungen.
1989 las ich in der Süddeutschen Zeitung von einer Vereinigung Deutscher Pilotinnen. Es war die Adresse der damaligen Präsidentin Elisabeth Besold angegeben. Ich rief sie an und meldete mich nach einem sehr herzlichen Gespräch mit ihr zur Jahreshauptversammlung in Mönchengladbach an. Sie war hervorragend organisiert von Margit ten Cate. So wurde ich das Mitglied mit der Nummer 307.

Es war und ist für mich immer eine große Freude, all diese munteren Frauen zu treffen und zu hören, wie sie ihr Leben gestalten. 1993 hatte ich das Vergnügen, die 25. Jahreshauptversammlung zu organisieren und eine dem Anlass entsprechende Rallye zu Ehren und zum Gedächtnis von Mutz Trense.
1998 – zum 30-jährigen Bestehen der Vereinigung – wurde ich gebeten, einen Abriss über die Geschichte der Pilotinnen zu geben, was ich mit großer Freude getan habe.

Da das Leben für mich ein buntes, üppiges Bouquet von vielen Möglichkeiten ist, pflücke ich mir immer wieder diejenigen heraus, die mir am schönsten scheinen. So verbringe ich, wann immer die Alltagsgeschäfte dies zulassen, mein Leben malend, schreibend, lesend und reisend.
In diesem Jahr habe ich wieder die Ehre und das Vergnügen, die 38. Jahreshauptversammlung hier in Bayreuth zu organisieren und ich freue mich auf viele Pilotinnen, Fördermitglieder und Gäste, um sie mit der Markgräfin Wilhelmine, mit Richard Wagner und mit unserer Stadt bekannt zu machen.

Elke-Silvia Söllner M.A.

■

Anmeldung zur 38. Jahreshauptversammlung in Bayreuth 8. bis 10. September 2006

Name _____ Vorname _____

Straße _____

Ort _____

Telefon _____ Fax _____

e-mail _____

Ich reise an mit

O Flugzeug/Kennzeichen: _____

O Auto

O Bahn

Teilnehmerbeitrag € 125,00 für Pilotinnen und fördernde Mitglieder
Für Nichtmitglieder: € 135,00

Bitte überweisen auf Konto 20767588, Blz 77350110
bei der Sparkasse Bayreuth, Elke Silvia Söllner, Stichwort VDP

Hotelreservierung bis spätestens 01.08.2006 unter dem Stichwort „VDP“ bitte selbst vornehmen
EZ € 69,00
DZ € 89,00
Arvena Kongress Hotel · Eduard-Bayerlein-Str. 5a · 95445 Bayreuth
Tel. 0921 727- 0 · Fax 0921 727 -115
www.arvenakongress.de · info@arvenakongress.de

Ausgefüllte Anmeldebogen (siehe auch Zeitungsbeilage) bitte bis spätestens 15.07.2006 an
Elke-Silvia Söllner · Warmensteinacher-Str. 134 · 95448 Bayreuth
Telefonische Auskünfte 0921- 99326 · Fax 0921- 99398
e-mail elke.soellner@t-online.de

Herzliche Grüße aus Bayreuth
Elke-Silvia

Die Mitgründerin und erste Präsidentin der VDP war eine großartige, erfolgreiche Ausnahmefrau

von Dagmar Deckstein

Abschiedsworte an einen Menschen, der aus dem Leben geschieden ist, verraten in ihren Formulierungen immer auch etwas über den besonderen Charakter des Verabschiedeten. Und über die Qualität der Beziehungen, die trauernde Hinterbliebene zu diesem Menschen hatten. Mal spricht aus solchen Abschiedsworten mehr eine Art nüchterner Trauer aus innerer Distanz, mal tief empfundener Schmerz, der nur aus großen und warmen Gefühlen erwächst.

Als Mutz Trense am 4. März 1986 nach längerer Krankheit aus dem Leben ging, schrieb die Föderation der Europäischen Pilotinnen, deren Vizepräsidentin Mutz Trense damals war: „Die Piloten sterben nicht. Sie fliegen weg und lösen sich in ihr Element auf. So ist unsere Freundin Mutz Trense zu ihrem letzten Flug gestartet. Ohne dadurch aufzuhören, unter uns zu sein. Ihr Andenken bleibt unvergänglich.“ Und die seinerzeitige Präsidentin der VDP, unsere heutige Ehrenpräsidentin Elisabeth Besold, formulierte in ihrem Rundbrief an die Pilotinnen: „Unser Streben wird sein, ihr fliegerisches Werk in ihrem Sinne fortzusetzen. Ihr beispielhaftes Leben und ihre starke Persönlichkeit werden in unauslöschlicher Erinnerung bleiben.“ Aus solchen Worten sprechen tiefe Gefühle.

Mutz und Helga

So ist es bis heute geblieben. Nicht von ungefähr richtete die VDP Ende April, 20 Jahre nach Mutz Trenses Tod, zum mittlerweile fünften Mal ein Gedächtnis-Fly-In aus, diesmal in München Oberschleißheim. Mutz Trense, die Mitgründerin und erste Präsidentin der Vereinigung Deutscher Pilotinnen, bewegt sich schon lange auf den Flughöhen der Unendlichkeit, ist aber in den Köpfen und Herzen derer, die sie kannten, nach wie vor sehr präsent.

Diejenigen, die sie nicht mehr persönlich kennen lernen durften, können sich immerhin noch durch die Erzählungen und Niederschriften jener Menschen beeindrucken lassen, die Weggefährten dieser in vielerlei Hinsicht Ausnahmefrau waren. Einer Frau, in der so viel Enthusiasmus, Lebensfreude, Zielstrebigkeit, Aufrichtigkeit und Klugheit steckte, dass sich andere begeistert von ihrer Leidenschaft anstecken ließen.

Wer war Mutz Trense? Sie wurde geboren am 18. Juni 1927 als jüngste Tochter des Geschäftsmanns Schneider und seiner Ehefrau Sophie von Opel, der Enkelin von Carl von Opel aus der Frankfurter Autodynastie. Bedingt durch die Kriegswirren und die Scheidung der Eltern wuchs Clairelotte Schneider von Opel – so ihr Tauf- und Mädchenname – bei der Tante Irmgard von Opel in Schloss Westerhaus bei Ingelheim auf und zur jungen Dame heran, die sich auf Reiten, Tennis- und Klavierspielen verstand, wie es sich für höhere Töchter damals geziemte. 1951 zog die 23-jährige mit dem familiär gebräuchlichen Rufnamen „Mutz“ nach München, um dort eine Fotoschule zu besuchen. In den Folgejahren ergatterte sie als Pressefotografin und Reporterin den einen oder anderen Auftrag, zum Beispiel anno 1955 den einer Frauenzeitschrift. Es war das Jahr, in dem die junge Bundesrepublik ihre Souveränität erlangte, und die Frauenzeitschrift orderte bei Mutz Schneider von Opel eine Geschichte über junge, aufstrebende Flugschulen – unter besonderer Berücksichtigung von Frauen in Flugausbildung. Also pilgerte Mutz zum Oberwiesenfeld bei München, wo Georg

Bauer eine Flugschule unterhielt und seiner Frau Helga schon mal zum Segelflugschein verholfen hatte. Um es kurz zu machen: Eine Reportage über diese Fliegerschule erschien bis heute nicht, aber um Mutz war es nach dem ersten Kennenlernflug mit Georg Bauer geschehen: sie brannte lichterloh vor Begeisterung über die Fliegerei, machte stantepede ihre Pilotenscheine im Motor- wie im Segelflug.

Ihren allerersten Namen machte sie sich schon 1956, als sie, die noch unerfahrene Flugschülerin, als bis heute einzige Pilotin mitten in München notlandete. Den Segler setzte sie ganz sacht in einer Baulücke zwischen Leopold- und Ungererstraße auf, und die Passanten staunten nicht schlecht, als dem Vogel ein zierliches Mädchen entstieg...

Von da an ging es nur noch bergauf, also himmelwärts. Und das in unschlagbarer Teamarbeit mit Helga Bauer, der Frau von Fluglehrer Georg Bauer. Helga flog in den Folgejahren nicht mehr selbst aktiv, leistete Mutz aber unverzichtbare Navigationsdienste auf dem Copilotensitz. Mutz Trense erklärte das anno 1971 einem Zeitungsreporter einmal so: “Ich bin die Antreibende, die Ehrgeizigere von uns beiden.“ Dieser Ehrgeiz wurde reichlich belohnt, mit Siegen, Titeln, Preisen ohne Ende, die im wesentlichen auf Mutz’ und Helgas PA 18 „D-EMUZ“ erflogen wurden. Sie alle aufzuzählen, sprengte diesen Rahmen. Aber immerhin: zwischen 1956 und 1961 hatten Mutz Trense und Helga Bauer sozusagen die uneingeschränkte weibliche Luftherrschaft in Deutschland, waren sie doch das einzige rein weibliche Gespann im Cockpit. Hören wir mal kurz Helga Bauer, die sich erinnert: „1956 war dann der

erste Deutschlandflug, an dem Mutz und ich teilnahmen – mit Null Erfahrung! Wir glaubten, nur hinter den anderen Maschinen herfliegen zu müssen. Aber das Wetter war so schlecht, dass wir nie eine andere Maschine in Sicht hatten. Also folgten wir Eisenbahnlinien, und wenn die in einem Tunnel verschwanden, wussten wir nicht mehr weiter. Um es kurz zu machen: wir waren bei Zwischenlandungen und bei der Wertung immer die Letzten!

Ein Jahr später – Mutz hatte nach einer Bruchlandung während eines Kunstfluglehrgangs mit einer Bücker 131 gerade einen Krankenhausaufenthalt hinter sich und kam mit einem Gipsbein dahergehumpelt. Natürlich wollte sie mit mir auch 1957 am Deutschlandflug teilnehmen! Wir mussten unbedingt wieder dabeisein! Damals waren wir die einzige Damenmannschaft unter rund 100 Männern.“

Na, auch 1957 „stolperte“ die D-EMUZ, und zwar über ein Seil bei der Ziellandung in Oberwiesenfeld, weil Mutz mit dem Gipsbein auf die Bremse geriet. Wieder nichts mit Lob und Preis und Ehre. Aber in den darauffolgenden Jahren ging es Schlag auf Schlag: 1968 vierter Platz bei der deutschen Meisterschafts-Rallye, 1970 und 1972 Deutsche Meister, fünfmal Teilnahme am Deutschlandflug zwischen 1956 und 1981, Baden-Baden, Zugspitz-Flug, Lilienthal-Wettbewerb, Balkan-Rallye, Adria-Rallye, Alpenflug, Loire-Schlösser-Rallye ...ach: mindestens 75 Wettbewerbe haben das Team Trense/Bauer in all den Jahren mitgeflogen – nach Helga Bauers Statistik, wie die Lottozahlen immer ohne Gewähr. Dreimal auch gewannen sie den Wettbewerb um die Goldene Rose von Eddesse, nachdem diese Trophäe von der VDP ausschließlich für Damenmannschaften ausgelobt worden war.

Mutz mit goldener Rose

Aber zuvor galt es erst einmal, die VDP ins Leben zu rufen. Das geschah knapp zehn Jahre, nachdem Clairelotte „Mutz“ Schneider von Opel den begeisterten Großwildjäger und Afrikakenner Werner Trense lieben gelernt und geheiratet hatte. Mit ihm, dem gebürtigen Mecklenburger, zog sie Anfang der Sechziger Jahre nach Angola, wo beide eine Farm betreiben wollten. Angesichts der Kolonialskriegswirren gegen Portugal, die 1964 das afrikanische Land aufwühlten, zogen Mutz und Werner Trense zurück nach München, und Mutz Trense widmete sich voller Elan ihrer alten Liebe Fliegerei. Inzwischen war sie zur Überzeugung gelangt, „dass es viele Frauen gibt, die den Flugschein besitzen, aber ich habe selten mal eine kennen gelernt. Also haben wir zu neunt den Verein gegründet. Es sollte kein emanzipierter Frauenverein werden, sondern ein lokkerer Zusammenschluss Gleichgesinnter. Die Männer waren immer willkommen.“ Sie sind es übrigens bis heute, wie wir ja bei jedem VDP-Event feststellen dürfen. Auf Initiative von Mutz Trense wurde also am 6. April 1968 auf Gut Petersau bei Worms die VDP gegründet, und so große deutsche Luftfahrtladies wie Elly Beinhorn (die im Mai 99 Jahre alt wird) und Hanna Reitsch (die 67-jährig im August 1979 starb) waren damals mit von der Partie.

Danach hat Mutz Trense noch viele Wettbewerbe geflogen und gewonnen. Nicht zuletzt flog sie mit Kopilotin Brigitte Höck Tausende von Flugmeilen anlässlich der „Atlantic-Rallye“ und der „Black-Sea-Rallye“, letztere ging 14 Tage lang über 9000 Kilometer! Ganz zu schweigen vom „Powder Puff Derby“, also dem Puderquastenrennen über den gesamten Amerikanischen Kontinent: Mutz und Brigitte gewannen 1973 diesen hart umkämpften Internationalen Wettbewerb gegen taffe Frauen-Teams aus Kanada, Südafrika und Australien. Typisch Mutz!

Diese wunderbare Frau bekam in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts die niederschmetternde Diagnose gestellt, dass sie an der Parkinson-Krankheit leide. Ich denke, jede von uns kann nachvollziehen, wie dieses Verdikt über ihre künftige körperliche und geistige Einsatzfähigkeit auf eine solch aktive, lebensbejahende, siegesgewohnte Frau gewirkt haben muss: niederschmetternd.

Diesen Niedergang wollte sie nicht erleben. Sie entschloss sich, mutig, wie sie immer gewesen ist, einem irdischen Gefesseltsein durch Krankheit zu entfliehen – dorthin, wo wir alle, ohne die Hilfe von Flugmotoren, dereinst nur noch getragen werden: durch die tiefen, dankbaren Erinnerungen all der Freunde und Freundinnen, die noch irdisch gebunden sind und sich vorläufig nur ein paar tausend Fuß hoch gen Himmel bewegen können.

Mutz und Helga

Lassen wir ganz zum Schluss noch unsere Freundin und VDP-Pilotin Lilo Ulrich zu Wort kommen, die 1998, zum 30. VDP-Gründungsjubiläum, über Mutz Trense schrieb: „Wer war Mutz Trense? Gewiss eine Frau, die man nicht vergisst. Burschikos und lady-like – ausgelassen und nachdenklich-traurig – spontan und zögerlich selbstkritisch – ehrgeizig, aber ohne die Ellenbogen zu benutzen – großzügig, aber nicht protzend – freimütig, aber keine Emanze – behutsam, aber wenn notwendig, mit fürsorglicher Schonungslosigkeit.“
Wer war Mutz Trense? Kurz: Eine großartige Frau, eine Fliegerin, wie es nicht viele unter der Sonne gibt. Und so behalten wir sie in Erinnerung – bis ans Ende auch unserer Tage.

■

Gründungspräsidentin Mutz Trense – ein Mensch, den man nicht vergisst.

von Elisabeth Besold, VDP-Ehrenpäsidentin

Elisabeth Besold

Eine außergewöhnliche Frau mit einer außergewöhnlichen Leidenschaft begegnet einem nicht allzu häufig im Leben.

Der zweite Advent 1976 war so ein Tag. Ich hatte mich für die Vereinigung Deutscher Pilotinnen interessiert und nach einem Telefonat mit der Präsidentin Mutz Trense meine Mitgliedschaft besiegelt. Gänzlich unvoreingenommen besuchte ich das anstehende Weihnachtstreffen bei Lore Richter und war nach drei Stunden im wahrsten Sinn des Wortes „eingenommen“. Eine beeindruckende Kombination aus Herzlichkeit, Unkompliziertheit, Neugierde, aber auch dem nötigen Quantum Führungseigenschaft, umhüllte mich geradezu.

Mit soviel Ausstrahlung hatte ich nicht gerechnet. Von diesem Moment an ging mir Mutz Trense nicht mehr aus dem Kopf und bald danach auch nicht mehr aus dem Herzen.

Unabhängig von ihren fliegerischen Leistungen, die uns alle bekannt sind, erlebte ich in ihr immer wieder einen Menschen mit überaus starkem Willen. Geprägt von Herkunft und Erziehung vermittelte sie einen bemerkenswerten Eindruck eines enfant terrible. Fernweh, Abenteuerlust und ein enormer Gerechtigkeitssinn wurden sicher nicht von Anfang an in die behütete Wiege gelegt. Die ehrliche Lust am Leben war es, die in ihr Charakterzüge erzeugte, die sie zum Vorbild machten: Seit ich Mutz Trense kannte, redete ich nicht mehr über Dritte in deren Abwesenheit. Oder ehrlicher: Ich versuchte es. Seit ich Mutz Trense kannte, sollte jedes Geschenk eine “Story“ haben. Geschenke ohne Geschichte waren für sie konsumorientiert und machten keinen Sinn. Seit ich Mutz Trense kannte, erlangten Kameradschaft und Toleranz eine neue Bedeutung, denn eine treuere Freundin konnte man kaum finden.

Mit großem Humor berichtete sie immer wieder aus ihrem reichhaltigen Leben. Wie oft brachte uns ihre Fähigkeit zur Selbstironie zum Lachen. Mit Anteilnahme und Interesse sog sie aber ebenso Lebensgeschichten anderer (ihrer) Pilotinnen auf, um schon mal den Zeigefinger zu erheben, wenn ihr berichtete Lebensabenteuer allzu bunt erschienen. Ohne je „ein Kind der Traurigkeit“ gewesen zu sein, wohl bemerkt. Traurig waren wir nur, als wir von ihrem Tod nach langer, unheilbarer Krankheit erfuhren. Ihr Todestag liegt nun 20 Jahre zurück. Vergessen haben wir Mutz Trense nicht – weder in unseren Köpfen, noch in unseren Herzen.

■

v.l.n.r.: Brigitte Höck, Hanna Reitsch, Sylvia Grassmann, Elly Beinhorn, Dr. Marie-Luise Wessel, Uta Kienle, Marliese Harrach von Michalkowski, Traudl Scheidt, Mutz Trense

Impressionen vom Mutz-Trense-Gedächtnistreffen in Oberschleißheim

von Dagmar Deckstein · Fotos: Hedwig Sensen und Anne-Marie Ring

Der schlichte Grabstein trägt die Inschrift „Mutz Trense 1927 – 1986“, darunter ist das VDP-Emblem in den rötlichen Stein eingraviert.

Es war genau 12 Uhr mittags an diesem 30. April, die Sonnenstrahlen hatten sich endlich ihren Weg durch die Wolken des Vortags gebrochen, als sich die Gruppe von knapp 50 vor dem Grab der VDP-Mitgründerin auf dem Pullacher Friedhof versammelte. Jeder und jede trat einzeln heraus, um eine weiße Rose aus einem üppigen Strauß aufs Grab zu legen und sich noch einmal innerlich vor der großen Fliegerin zu verbeugen.

20 Jahre liegt Mutz Trense dort nun schon begraben, und ihr zu Ehren hatte unsere Hedwig Sensen den Gedächtnisflug vom 29. April bis 1. Mai in Oberschleißheim ausgerichtet.

Wie in unseren Breitengraden leider so häufig zeigte sich das Wetter am Samstag von seiner unangenehm kapriziösen Seite, sodass der Wettbewerb mit Suchaufgaben und Ziellandung kurzerhand abgesagt wurde. Von den neun angemeldeten Maschinen fanden gerade mal drei ein Durchkommen – zum Teil erst am späteren Nachmittag, als es ein wenig aufklarte. In EDNX kamen an Ayla Reckermann und Alexandra Lukassowitz aus Essen und Bonn-Hangelar, Lilo Ulrich und Bit Heitmann aus Flensburg und Carola Haas-Blank nebst An-nette Pannecke aus Nordhorn-Lingen.

Karsten und Hedi Sensen

So blieb denn die von Mutz’ Freundin, Julie (Lala) Böhringer seinerzeit gestiftete wertvolle Brosche für die Siegerin der Mutz-Trense-Gedächtnisflüge dort stecken, wo sie gewöhnlich hingehört: Am Revers der jeweiligen Präsidentin, also an Heidi Gallands hellem Hosenanzug.

Aber auch ohne flugsportlichen Höhepunkt war das Treffen, zu dem immerhin 41 Teilnehmer anreisten, eine großartige Sache. Nach üppigem nachmittäglichen Kuchenbüffet im Oberschleißheimer Hotel Kurfürst ging es in die benachbarte Stadt Dachau zur Gemäldegalerie im Herzen der Altstadt. Dort machten wir Bekanntschaft mit den Werken der Dachauer Künstlerkolonie, die sich um 1900 in der ländlichen Moor-Gegend vor den Toren Münchens etabliert hatte und in ihrer Bedeutung der etwas bekannteren impressionistischen Avantgarde im nördlichen Worpswede in nichts nachstand.

Namen wie Ludwig Dill, Adolf Hölzl und Arthur Langhammer stehen für diese Hoch-Zeit der Dachauer Künstler-Enklave. Sehens- und hörenswert war nicht zuletzt unsere fachkundige Stadt- und Kunstführerin Nina Schiffner, die uns in petrolfarbenem langen Gewande und rosa Tüllhut als „Malweib“ entgegentrat.

Lilo Ullrich und Werner Trense – alte Erinnerungen

Die sogenannten Malweiber unter den Dachauer Künstlern liegen Frau Schiffner besonders am Herzen: In jenen Zeiten zu Beginn des 20. Jahrhunderts, da man Frauen in Deutschland Hochschulstudium und Wahlrecht versagte, sie an den Kunstakademien nicht zuließ und im übrigen auch das Fliegen nicht eigentlich zutraute, suchten sich die Malweiber in Dachau ihren eigenen künstlerischen Weg der Selbstverwirklichung.

Etwa Fanny Edle von Geiger-Weishaupt (1862-1931) oder Paula Wimmer (1876-1971).

Den krönenden Abschluss fand die interessante Galerieführung in Nina Schiffners Privathaus, wohin sie die ganze Meute zum Sektempfang geladen hatte. Schon der erste gelungene Nachmittag und die Wiedersehensfreude der versammelten VDP-Frau- und Mannschaft boten reichlich Anlass zum Anstoßen.

Zweifellos Highlightcharakter hatte auch das Abendessen im ehrwürdigen Ambiente des Dachauer Schlossrestaurants. Zum Fest-Dinner konnte Heidi Galland auch Werner Trense, Mutz' langjährige Kopilotin Helga Bauer sowie Christel Terjung begrüßen, die nach vielen Mitgliedsjahren und ihrem VDP-Austritt jüngst wieder neu eingetreten ist in unsere Vereinigung.

Unsere heutige Präsidentin, die 1968 als Mitglied Nummer 27 zur VDP stieß, würdigte ihre Vor-, Vor-, Vorgängerin Mutz Trense, die 18 Jahre lang die Geschicke der Vereinigung geleitet hatte, als großes Vorbild für ihre Nachfolgerinnen: Ihre Fähigkeit zu motivieren, ihre Fröhlichkeit und Ungezwungenheit bei gleichzeitiger Haltung und Disziplin sei einzigartig gewesen.

Grab von Mutz Trense

Nach dem Grabbesuch am sonnigen Sonntag auf dem Pullacher Friedhof ging es mit Werner Trense zum g'führigen Mittagessen in den benachbarten „Rabenwirt", mit herrlichem Ausblick hoch oben über dem Isartal gelegen.

Danach zeigte uns Hedi Sensen, die das Treffen mit großer Umsicht und viel Engagement organisiert hat, was noch alles in ihr steckt. Sie selbst führte uns geschichtlich und technisch äußerst fachkundig durch die historische Flugwerft des Deutschen Museums in Oberschleißheim, gleich neben dem ältesten deutschen Militärflugplatz, der 1912 für die Königlich Bayerischen Fliegertruppen gegründet wurde. Während Hedi in den restaurierten

Frankieboy und Ayla

Werfthallen ein Stück Luftfahrtgeschichte für uns lebendig werden ließ, wartete Ehemann Karsten Sensen vor den Hallen mit einem ganz besonderen Schmankerl automobiler Gegenwart auf. Dank seiner guten Beziehungen zur BMW-Niederlassung München hatte Großkunden-Verkäufer Peter Kornus vier nagelneue Z4-Sportwagen heranschaffen lassen, die uns zur Probe-Spritztour zur Verfügung standen.

Keine Frage, dass sich die Fliegerinnen nicht zweimal bitten ließen, sondern begeistert ein- und noch begeisterter wieder ausstiegen. Nur Fliegen ist schöner? Manche grübelt heute noch... Wie überhaupt Sponsor BMW nicht hoch genug zu danken ist: standen doch noch zwei Edellimousinen der Siebener-Reihe für diverse Sonder-Shuttledienste bereit.

Mit einem herrlichen Abendessen im Dachauer Gourmet Restaurant „Aurora“ klang ein schönes Wochenende voller Impressionisten und neuer Impressionen aus.

Danke Hedi und Karsten Sensen, es war großartig! Mutz Trense, die das alles von oben beobachtet hat, dürfte sich herzlich mit uns gefreut haben. ■

... die Nächste bitte ...

Lilo und Bit vor dem Start bei schönstem Take-off-Wetter

6 RundSchau LOKALES

Vereinigung Deutscher Pilotinnen zu Gast bei den Malweibern in Dachau

Berührungspunkt: In Männerdomäne durchgesetzt

Dachau (roc) Anlässlich des Mutz-Trense-Gedächtnis-Fly-In und Drive-In letztes Wochenende in Oberschleißheim organisierte Pilotin Hedwig Sensen eine Malweiber-Führung durch Dachau. „Leider“, sagt sie, kamen nur zwei Pilotinnen mit ihren Maschinen in der Flugwerft an. Wegen des schlechten Wetters reisten die meisten der Fliegerinnen mit Privatautos aus allen Teilen Deutschlands an.

„Die Dachauer Malweiber“, meint sie, haben erhebliche Berührungspunkte mit den Pilotinnen. Beide mussten sich in einer Männerdomäne durchsetzen.

Heiterer Abschluss der Pilotinnen-Gästeführung in der Wohnung von Malweib Nina Schiffner (roc)

Stadtführerin Nina Schiffner, die die Gruppe betreute, charakterisiert die Malweiber der Jahrhundertwende als selbstständig, kreativ mit Courage und Durchsetzungswillen. Heute würde man sagen sie waren emanzipiert und damit war der Bogen zu den Pilotinnen gespannt. Heidi Galland, Unternehmerin und seit acht Jahren Präsidentin des VDP ist stolz auf ca. 300 weibliche Mitglieder, davon etwa 10 % Berufspilotinnen. Allesamt absolute Persönlichkeiten und starke Frauen. Heute zählt die VDP ca. 300 Mitglieder aus allen Sparten der Luftfahrt: Berufspilotinnen, Hubschrauber-, Motor-, Segel- und Ultralightfliegerinnen sowie Ballonfahrerinnen.

Sie setzen sich in der Männerwelt durch. Die Pilotin eines Lufthansajets, z. B. verdient genauso viel wie ihr männlicher Kollege. Sie wies darauf hin, dass die Gleichstellung der Frau in anderen Berufen nicht immer so gelungen ist. Der Verein hat das Ziel, Frauen in der Luftfahrt zusammen zu bringen und Pilotinnen zu fördern. Die jährliche Jahreshauptversammlung findet immer in einer anderen Stadt Deutschlands statt und wird mit einem Sternflug, Fly-In oder Ralley kombiniert. Darüber hinaus organisieren Mitglieder an verschiedenen interessanten Orten Deutschlands Treffen, sowie dieses mal Hedwig Sensen den Besuch in Dachau. Zum 20. Todestag von Mutz Trense, der ersten VDP-Präsidentin sollte ein Gedächtnisflug vom Flugplatz Oberschleißheim stattfinden, der aus Wettergründen leider ausfallen musste. Als erster Programmpunkt stand am Samstag die Altstadtführung in Dachau auf dem Programm.

Nina Schiffner begann die Führung aus der Sicht der Malweiber in der Dachauer Gemäldegalerie mit anschließendem Altstadtspaziergang. Zum Abschluss und vor dem Abendessen im Schloss lud sie die Fliegerinnen zum Aperitif in ihre Wohnung im historischen Haus an der Burgfriedenstraße 10 ein, das 1874 von Oberst Freiherr von Perfall erbaut wurde.

Dachauer Rundschau vom 10.05.06, Text u. Foto: Christine Roth

Hedwig Sensen

Mitgl. Nr. 484

Mein Lebensmotto ist :
„Fliegen ist nicht alles – aber ohne Fliegen ist alles nichts "
Für ein Mädchen, 1948 geboren in der Oberpfalz, liegt wohl nichts ferner als der Wunsch und das fest gefasste Ziel, einmal Pilotin zu werden. So dauerte es noch eine Ewigkeit, bis mein Traum vom Fliegen durch glückliche Umstände in Erfüllung ging. Als die Berufswahl anstand, galt selbst mein großes Interesse an der Technik noch als äußerst exotisch für weibliche Wesen. Ich setzte mich aber durch und schloss ein paar Jahre später meine Ausbildung zur staatlich geprüften Maschinenbautechnikerin ab. Fliegen blieb noch immer eine Passion, die aber kaum zu verwirklichen schien.

1975 lernte ich meinen späteren Mann kennen. Von Anfang an verband uns die Begeisterung für das Fliegen. Er betrieb damals eine Flugschule im Siegerland. So bekam mein Traum unverhofft Flügel und ich konnte mit einer Cessna 150 endlich in die Luft steigen. Kurz nachdem ich 1977 den PPL erworben hatte, trat ich in die VDP ein und wurde von Mutz Trense herzlich aufgenommen.

Nach intensivem Training erwarb ich 1980 die Instrumentenflugberechtigung und voller Stolz mein erstes Zwei-Mot-Rating auf einer Piper Seminole.

Wenig später zogen wir ins Ruhrgebiet um. Kurz darauf bekam ich die Möglichkeit, ein Type Rating für die Beech King Air Serie beim Hersteller in den USA zu erlangen: 14 Tage Training mit erstklassigen Profis auf einer brandneuen King Air 200, die ich anschließend zusammen mit einem Werkspiloten nach Deutschland überführte. Nun setzte ich alles daran, so schnell wie möglich den CPL und anschließend den ATPL zu erwerben. Während der Ausbildung war ich übrigens fast immer die einzige Frau unter vielen Fliegern.

Viele Jahre flog ich anschließend in der Business Aviation quer durch Europa, stets balancierend zwischen den Pflichten als Mutter eines Sohnes und den Anforderungen meines Jobs als Free-Lance-Pilotin. 365 Tage im Jahr war ich on duty. Häufig war bei meiner Abreise nicht einmal klar, wie lange der Einsatz dauerte. Flexible Planung für die ganze Familie war also angesagt. 1989 zogen wir nach München und ich pendelte noch etliche Jahre für meine Flugeinsätze ins Ruhrgebiet. Diese endeten leider Mitte der 90er Jahre, da zu dieser Zeit Hunderte arbeitsloser Berufspiloten in Deutschland für mich keine Perspektive im Cockpit mehr zuließen.

Somit war eine Neuorientierung angesagt und so nutze ich seither meine Kenntnisse für Führungen, insbesondere durch die Abteilungen der Luft- und Raumfahrt im Deutschen Museum in München und der dazu gehörigen Flugwerft am Flugplatz Oberschleißheim. Dort fand ich auch Zugang zu der mir bis dahin fast unbekannten Welt der Privatfliegerei. Seit 1998 fliege ich in einem Fliegerclub, dem ich auch fünf Jahre lang als 1. Vorsitzende im wahrsten Sinne des Wortes „gedient" habe, zu der Zeit noch als einziges weibliches Mitglied.

Heute fliege ich für mich, träume meine Träume vom Fliegen und wünsche mir, einige davon in Zukunft zu erleben nach meinem Motto **„Fliegen ist nicht alles – aber ohne Fliegen ist alles nichts"**.

■

Zu Gast beim Kommando Operative Führung Luftstreitkräfte in Kalkar

von Dagmar Deckstein

Das Fliegerjahr 2006 hatte noch gar nicht richtig begonnen – schon wegen des quälend langen Winters nicht – da konnten wir bereits ein Highlight in der VDP-Jahreschronik verbuchen.

Es passiert ja nicht alle Tage, dass wir zivilen Himmelsstürmerinnen ins Allerheiligste der militärischen Luftraumüberwachung und in die unterirdischen Bunker vorgelassen werden, wo sich NATO- und Luftwaffenstrategen über mögliche Formen moderner Luftkriegsführung ihre Offiziers-Köpfe zerbrechen. Wir waren zu Gast beim Kommando Operative Führung Luftstreitkräfte (KdoOpFüLuSK) in Kalkar am Niederrhein und können jetzt zumindest ansatzweise dieses seltsame Bundeswehr-Kürzel verstehen dazu JAPCC, CAOC 2 und FüZNatLV voneinander unterscheiden.

Flugtechnisch betrachtet war dieses Wochenende 17./18. März indessen eher ein Flop: unter dem trüb verhangenen Himmel über dem niederrheinischen Kalkar gingen an jenem Freitag und Samstag sogar die Spatzen und Wildenten zu Fuß. So schwebte auch am Flugplatz Weeze (DELV) keine einzige VDP-Pilotin ein. Aber immerhin waren satte 41 Mädels und vereinzelte Begleitbuben angereist – teils auf vier Reifen, teils per Linienmaschinen, und teils von ziemlich weit her: Berlin, München, Chemnitz, Stuttgart. „Eine halbe Jahreshauptversammlung“, jubelte unsere Präsidentin Heidi Galland beim Freitagabenddinner im schönen Hotel Rheinpark Rees, vor dessen Fenstern die Schleppkähne auf dem Hochwasser des Flusses

vorbeizogen. Und es fügte sich trefflich, dass Heidi an diesem Abend verspätet den Strauß aus 65 rosé-gelben Rosen vom Verein entgegennehmen durfte, der zu ihrem 65. Geburtstag am 17. Dezember auf logistischen Irrwegen verloren gegangen war.

Rosenübergabe von Birgit an Heidi

Als Stargast fand sich schon zum Abendessen GenLt. Hans-Joachim Schubert ein, der uns zur Besichtigung der von ihm geführten Luftwaffen-Einrichtung eingeladen hatte.

Wir erinnern uns: Ende Juli 2005 war vor dem Berliner Reichstagsgebäude jener Drachenflieger abgestürzt, der zwar offensichtlich in Selbstmordabsichten gehandelt hatte, aber die Diskussion um Luftraumsperrung und militärische Abwehrmaßnahmen weiter anheizte. Heidi Galland und GenLt. Schubert hatten sich auf einer Geburtstagsparty ge-

Mitte Dr. Sieglinde Guth und Dr. Heide Riech

troffen und heftig einschlägige Bedrohungsszenarien diskutiert – und so lud der Generalleutnant kurzerhand zur Besichtigung des Standorts Kalkar/Uedem ein.

Gastgeschenkübergabe

Der 11. September 2001 mit den Terroranschlägen auf die New Yorker Twin-Towers und das Pentagon in Washington hatte die Welt tief erschüttert. Das Ende das Kalten Krieges anno 1989 und das Zerfallen der ehemals festen Fronten der ostwestlichen Blöcke wurde nicht nur schon voreilig als „Ende der Geschichte“ (Francis Fukuyama) beschworen, es stürzte auch die Militärs in West und Ost in eine tiefe Sinnkrise. Und mit dem Abzug der Alliierten Streitkräfte musste sich auch die Bundeswehr im Rahmen des NATO-Bündnisses neu sortieren. Was nun allein nur die Luftstreitkräfte von Bund und Bündnis anbelangt, so hat dieser Neusortierungsprozess erst zu Beginn dieses Jahrtausends langsam Gestalt in Form neuer Strukturen angenommen. Davon legt das Kommando Operative Führung Luftstreitkräfte in Kalkar, das erst am 1. Oktober 2001 im Rahmen eines Appells vom Inspekteur der Luftwaffe in Dienst gestellt wurde, beredtes Zeugnis ab. Kurz: Wer dem Begriff „Komplexität“ auf den Grund gehen will und noch

Dagmar im Gespräch mit GenLt. Schubert

Anschauungsmaterial braucht, ist in Kalkar an der richtigen Adresse. Oder, wie GenLt. Schubert sagt: „Die Transformation der Streitkräfte ist ein ewiger Prozess, eine Spirale ohne Ende.“

Fröhliche Gesichter in Kalkar

So transformiert sich die multinationale Bündniseinrichtung am Niederrhein zu einem wichtigen Bindeglied zwischen der Luftwaffe, der NATO und der Europäischen Union. Der Standort beherbergt seit Januar 2005 das von 16 NATO-Ländern getragene Joint Air Power Competence Centre (JAPCC), ein Kompetenzzentrum, in dem zukunftsweisende Vorstellungen zur Führung und zum Einsatz von Luftkriegsmitteln aller Teilstreitkräfte erarbeitet und in Konzepte umgesetzt werden. „Eine weltweit einzigartige Einrichtung“, wie uns Oberst Hans-Jürgen Wolf in seinem militärisch straffen 29-Minuten-Vortrag erklärte. Hier wird auch das Undenkbare gedacht: wie verhielte man sich bei Angriffen der Marsianer aus dem Weltraum? Man weiß ja nie!

Hptm Schuster, Birgit und Dr. Nils Graf Stenbock-Fermor

Ebenso in Kalkar stationiert ist das Combined Air Operations Centre 2 (CAOC 2), einer der taktischen Luftüberwachungsgefechtsstände der NATO. Von hier aus würde ein Luftkrieg über Norddeutschland, Holland, Belgien und dem Ärmelkanal geführt werden – so denn einer geführt werden müsste. Am Luftwaffenstandort finden sich weder Flugzeuge noch Flugabwehrraketen, dafür aber jede Menge Computer, auf denen der Luftraum über der Bundesrepublik und neun weiteren Nationen – eine Million Quadratkilometer – Tag und Nacht überwacht und nach verdächtigen Flugbewegungen kontrolliert wird. Das Beobachtungsgebiet, auf dem manchmal bis zu 2000 „tracks“, also Luftfahrzeuge, auf dem Bildschirm aufscheinen, reicht im Nordosten bis hin ins Baltikum. Und was sich GenLt. Schubert, der auf 38 Jahre Bundeswehrkarriere zurückblickt, bis vor kurzem nie hätte träumen lassen: Er und die drei weiteren Generäle, die das Operative Führungskommando innehaben, überwachen heute auch ein Stück Russland – den Korridor um Königsberg alias Kaliningrad.

Dass irgendeine Nation einen Luftkrieg über Europa anzettelt, ist eher unwahrscheinlich. Realistischer ist ein Vorfall, wie er sich im Januar 2003 ereignete, als ein psychisch kranker Mann drohte, einen kleinen Motorsegler über dem Frankfurter Bankenviertel abstürzen zu lassen. Seither wurden die Sicherheitsvorkehrungen weiter verstärkt. Nicht zuletzt bedeutet auch die bevorstehende Fußball-Weltmeisterschaft für die Bundeswehr höchste Alarmbereitschaft.

Herzstück der neuen, in Windeseile bis Juli 2003 gezimmerten Sicherheitsarchitektur ist das Nationale Lage- und Führungszentrum (NLFZ) in Kalkar, das nach dem Frankfurter Vorfall eingerichtet wurde. Hier sind inzwischen 97 Personen im Schichtdienst beschäftigt. Soldaten, Sicherheitsbeamte des Innenministeriums und ein Mitarbeiter der Deutschen Flugsicherheit überwachen auf mehreren Monitoren sämtliche Bewegungen im Luftraum der Bundesrepublik und geben Alarm, falls ein Flugzeug von seiner Route abweicht oder

Eintragung ins Gästebuch

der Funkkontakt abbricht. In solch einem Fall sollen in Kalkar auch die Erkenntnisse von Bundeskriminalamt, Verfassungsschutz, Nachrichtendienst, Flughäfen, Landespolizeibehörden und gegebenenfalls Nachbarländern einfließen und ausgewertet werden.

Zunächst erfolgt die Identifizierung, notfalls stellen Abfangjäger der Luftwaffe, stationiert in Wittmund sowie in Neuburg an der Donau und innerhalb von 15 Minuten in der Luft, Sichtkontakt her. Danach versuchen die Piloten, die entführte Maschine abzudrängen oder eine Landung zu erzwingen. Falls dies nicht ausreicht, würde ein Warnfeuerstoß abgegeben. Ob eine Alarmrotte starten muss, entscheidet das zuständige Nato-Kommando. Über jeden Einsatz wird unverzüglich der Inspekteur der Luftwaffe unterrichtet. Er muss aufgrund der Lageeinschätzung, in die sämtliche Informationen aller Sicherheitsbehörden einfließen, entscheiden, ob er den Verteidigungsminister informiert.

In der OHG beim Mittagessen

Allein im letzten Jahr, so GenLt. Schubert, wurden hier 300 verdächtige Fälle registriert, und in 40 davon stiegen die Abfangjäger in die Luft. Immerhin: Kalkar/Uedem ist eine der ganz wenigen Wachstumsstories, die die schrumpfende Bundeswehr noch schreibt. 650 Soldaten aus 21 Nationen arbeiten derzeit hier, und bis Ende des Jahrzehnts sollen es 900 sein.

Es war ein spannender und hoch lehrreicher Vormittag, der mit einem Mittagessen in der „Offiziersheimgesellschaft“ (OHG) der von-Seydlitz-Kaserne zuende ging. Der Begriff „Offizierscasino“ ist anno 1945 auf den Müllhaufen des militärischen Sprachgebrauchs gewandert.

Nach dem Nachtisch gab uns GenLt. Schubert noch die Tageslosung mit auf den Heimweg: „Fühlen Sie sich nie zu sicher.“ Richtig: Es könnte ja immer ein Marsianer den Flugweg kreuzen. Oder auf der Autobahn landen. Aber leider passierte nichts dergleichen auf unseren sehr kommoden Heimritten aus Kalkar in die immer noch friedliche Welt hinaus. ■

Konzentrierte Zuhörerschaft

Paulsberg

Treffen der Luftsportlerinnen in Stuttgart

von Gaby Haberkern

Am Samstag, den 28.01.06, trafen sich mehr als 150 Fliegerinnen in der Sängerhalle in Stuttgart. Ein „Miteinander der unterschiedlichen Luftsportarten" sollte gefördert werden, daher waren alle fliegenden Frauen eingeladen.

Schon am Morgen hatten sich ca. 30 Interessierte eingefunden, um an einem Seminar über erfolgreiches Vereinsmanagement teilzunehmen. Nach dem Sektempfang für alle Angereisten begrüßte uns Sigrid Berner, die Hauptinitiatorin dieses Treffens. Gleich nach ihr richtete Gerd Weinelt, der 1. Vorsitzende des BWLV, seine Grußworte an die Anwesenden. Beginnend mit einem kleinen Rückblick auf die Geschichte der Hexentreffen schloss er mit einem Abriss über die zunehmende Problematik im Luftsport und über die Wichtigkeit des Zusammenwachsens der einzelnen Luftsportarten.

Gerd Allerdissen, der 1. Vorsitzende des DAeC, ergriff danach das Wort. Da Isolde Wördehoff nicht mehr im Vorstand des DaeC sei, würde er sich gerne bereit erklären, in allen Frauenbelangen der zukünftige Ansprechpartner zu sein.

Sibylle Glässing-Deiss

Auch er sprach über Probleme wie die EDRs während der Fußball-WM, die Zuverlässigkeitsüberprüfung, die Anerkennung der Lizenzen und das Medical und versprach, der DAeC werde sich für verbesserte Rahmenbedingungen einsetzen.
Anschließend stellte unsere Präsidentin Heidi Galland allen Anwesenden die VDP vor. Das erste Referat des Mittags kam von Dr. med. Uschi Diestel, die einen Fachbeitrag über medizinische Aspekte im Luftsport hielt.

Die flotten Lotten

Das folgende Programm war sehr anschaulich. Immer abwechselnd mit kurzen Filmbeiträgen über die unterschiedlichen Luftsportarten, zusammengestellt von Astrid Gerhardt, berichteten die folgenden Referentinnen über ihr Hobby oder ihren Beruf. Susanne Weisheit und Tina Monsees stellten ihr Hobby, das Fallschirmspringen vor. In sehr erfrischender Art und Weise brachten sie uns Geschichte und Entwicklung des Fallschirmsprungs, die inzwischen recht zahlreichen Wettkampfarten und ihr eigenes Engagement nahe.

Im 3. Beitrag erläuterten uns Heidemarie van den Boer und Monica Mersching den Weg, der die Fliegerei zu ihrem Beruf machte. Leider konnte an diesem Nachmittag Jutta Kleinschmidt nicht wie ursprünglich geplant bei uns sein, da sie schon wieder unterwegs in Australien war.
Im Interview mit Annette Krause, der Moderatorin des SWR, berichtete stattdessen Stefanie Halm über ihren Werdegang zur Cart-Pilotin, die mit dem Mini Cooper schon 16 Rennen gefahren ist und oft unter den ersten drei war.

Nach diesem Beitrag wurden die Anwesenden mit Kaffee und Kuchen versorgt.
Es gab ein wenig Zeit für private Gespräche, bevor Ministerialdirektor Max Munding, der stellvertretend für den Schirmherrn dieses Treffens, Ministerpräsident Günther Oettinger, dessen Grußwort überbrachte.

Sigrid Berner und Heidi Galland

Er verteidigte die gesetzlichen Regelwerke bezüglich unserer Probleme, meinte aber auch, dass ihm die Wichtigkeit unserer Anliegen sehr wohl bewusst sei.

v.l.n.r.: Dr. Angelika Machinek, Irmgard Morgner und Ingrid Blecher

Sibylle Glässing-Deiss, Vizepräsidentin der AOPA, nahm die Gelegenheit wahr, über die AOPA aufzuklären und deren Einstellung zu den derzeitigen Behinderungen des Luftsports aufzuzeigen. Waltraut Moog, die Präsidentin der deutschen Sektion der Ninety-Nines stellte ihre Vereinigung vor. Gerd Allerdissen wollte es sich nicht nehmen lassen, ein zweites Mal das Wort zu ergreifen und die Arbeit des DAeC, welche nicht im Zusammenhang mit der Arbeit der AOPA stünde, nochmals in den Vordergrund zu stellen. Ingrid Blecher überreichte Dr. Angelika Machinek und Irmgard Morgner ein Schreiben von vier lettischen Segelfliegerinnen, die sich für die Bereitstellung eines Segelflugzeuges während der WM der Frauen in Klix herzlich bedanken.

Durch die reichhaltige Auswahl am abendlichen Büffet gestärkt, waren die anwesenden Gäste gespannt auf das Kabarett der „Flotten Lotten“, die in einem eigens für diesen Abend zusammengestellten Programm den Frauenluftsport in humorvoller und nachdenklich stimmender Weise darstellten.

Mit weiteren Möglichkeiten für private Unterhaltungen ging der Tag zu Ende. Auch am Sonntag war für die Teilnehmerinnen noch einiges organisiert: Von der historischen Stadtführung, über einige Museen bis hin zur Führung durch das noch nicht offiziell eröffnete neue Daimler-Museum bekamen die Angereisten einen Eindruck von dem schönen Stuttgart.

Waltraut Moog

Ein herzliches Dankeschön an Sigrid Berner, ihr Organisationsteam, die vielen Helfer und an die Sponsoren soll an dieser Stelle ebenfalls gesagt werden.

Das nächste Hexentreffen ist für das letzte Januarwochenende 2007 in Magdeburg geplant.

■

Auch Frauen haben Cockpit und Ballonkorb erobert

Mehr als 120 Pilotinnen haben sich in der Sängerhalle in Untertürkheim getroffen – In der Luft immer noch eine exotische Spezies

Beim 31. bundesweiten Treffen der Luftsportlerinnen kamen am Wochenende mehr als 120 flugbegeisterte Frauen in Untertürkheim zusammen. Zum ersten Mal waren nicht nur Segelfliegerinnen, sondern auch Pilotinnen aus anderen Sparten eingeladen.

Von Annik Aicher

In der Frühzeit der Fliegerei herrschten raue Sitten. Der Luftraum war eine Männerdomäne, und das sollte auch so bleiben. Deshalb gingen Piloten mit den Kolleginnen nicht gerade zimperlich um. „Männer haben Frauen heimlich das Benzin aus dem Tank geleert oder alte Zündkerzen eingesetzt“, erzählt Christine Franke. „Es ist unglaublich, gegen welche Widerstände die Pilotinnen kämpfen mussten!“

Christine Franke sitzt mit über hundert Frauen und einigen Männern im Saal der Untertürkheimer Sängerhalle. Dort fachsimpeln in den Vortragspausen Segelfliegerinnen, Ballonfahrerinnen, Fallschirmspringerinnen und Berufspilotinnen miteinander. Franke wird zum Abschluss des Abends mit dem Kabarettistinnen-Quintett Die Flotten Lotten auftreten. Da die fünf Frauen sonst nur „auf der Bühne fliegen“, hatten sie zur Vorbereitung tief in der Geschichte weiblicher Flugpioniere gegraben. Und allerlei Unfaires zu Tage gefördert. Sabotage müssen Luftsportlerinnen rund hundert Jahre später zwar nicht mehr befürchten. Doch in der Luft sie sind immer noch eine exotische Spezies.

Sigrid Berner, die beim Deutschen Sportbund Mitglied im Bundesausschuss Frauen ist, hat die Zahlen dazu: „70 000 der Luftsportler sind in Vereinen und Verbänden organisiert, davon sind nur zehn Prozent Frauen.“ Um möglichst viele Flugbegeisterte anzusprechen, lud Berner mit einem Team von Luftsportlerinnen zum ersten spartenübergreifenden Treffen nach Stuttgart ein.

Wichtig ist den Organisatorinnen, dass fliegende Frauen in der Öffentlichkeit präsenter werden und mehr Aufmerksamkeit bekommen. „Frauen können bei diesem Treffen Erfahrungen austauschen und Netzwerke knüpfen“, sagt Sigrid Berner.

Auch mal mit Ballonfahrerinnen oder Berufspilotinnen in Kontakt zu kommen, findet Cornelia Schaich vom SCS Stuttgart eine gute Idee. Wie schwierig es ist, sich allein unter Männern zu behaupten, hat die Segelfliegerin am Anfang ihrer Karriere gemerkt. „Bei Wettbewerben stehst du als Frau ständig unter Beobachtung.“ Sprüche wie „Frauen können eh nicht fliegen“ hätten den psychischen Druck noch verstärkt. Heute sitzt Cornelia Schaich, die 1990 den Sprung in die Nationalmannschaft schaffte, ganz selbstbewusst im Cockpit. Kollegen, die mobben? Das hat die Ballonfahrerin Astrid Gerhardt nie zu spüren gekriegt. „In der Ballonsportgruppe Stuttgart geht es sehr harmonisch zu, unabhängig vom Geschlecht.“ Turbulenzen gibt es nur, wenn der Wind verrückt spielt. Ansonsten genießt es Gerhardt, sich treiben zu lassen.

Wie etwa vergangenes Jahr, als sie 1600 Kilometer weit vom Sauerland nach Riga schwebte und dabei 44 Stunden im Korb saß. Dass Frauen gute Ballonfahrerinnen sind, hat die 35-Jährige schon längst bewiesen. Bei den World Air Games hat sie 2001 die Goldmedaille gewonnen. Dafür gab's kürzlich das Silberne Lorbeerblatt – in der Bundesrepublik die höchste staatliche Auszeichnung im Sport.

Inzwischen steht im Saal Heidemarie den Boer am Mikrofon. Und viele Luftsportlerinnen sind beeindruckt. Denn die Berufspilotin, die aus der Nähe von Heilbronn stammt, fliegt einen wirklich großen Vogel. Mit nur 28 Jahren steuert sie als Kopilotin bei einer großen Fluggesellschaft eine Boing 737. Als sie ihre Ausbildung begann, saß sie als einzige Frau im Kurs. „Das war nicht so angenehm.“ Mit den männlichen Kollegen komme sie heute aber sehr gut klar: „Wir haben viel Spaß miteinander.“ Und als sie zum Abschluss erzählt, was sie immer wieder in die Luft treibt, da wird es ganz still im Saal. Und alle, die selbst das Flugfieber gepackt hat, bekommen glänzende Augen. „Wenn es früh morgens noch dunkel ist, die Lichter der Startbahn vorbeirollen und du den Flieger in den Himmel ziehst – das ist es einfach!“

Abheben im Ballon, das machen immer mehr Frauen. In Untertürkheim haben sich 120 Luftsportlerinnen übers Fahren und Fliegen ausgetauscht. Foto Peter Linden/Archiv

HEUTE SCHWEDEN, MORGEN FINNLAND - UND DANN RIGA!

Wie wir im Ballon ins Baltikum fuhren – und unser Limit noch längst nicht erreicht hatten

von Astrid Gerhardt und Dominik Haggeney

„Irgendwann fahren wir einmal ins Baltikum!“ Dieser Traum begleitet uns, Dominik Haggeney und Astrid Gerhardt, seit den Gasballon-Weltmeisterschaften im vergangenen Jahr, als wir von Bitterfeld kommend kurz hinter der polnisch-litauischen Grenze gelandet waren. Damals waren wir auf Grund des Wettbewerbs nicht weiter in Richtung Baltikum gefahren. Doch eines Tages wollten wir uns diesen Traum erfüllen.

Die Stadt Riga

Im Rahmen der Warsteiner Int. Montgolfiade sollte eine unbegrenzte Gasballonweitfahrt ausgetragen werden. Wie üblich bei solchen Leistungsfahrten, beschäftigten wir uns mindestens sieben Tage vor dem Wettbewerb mit den technischen Vorbereitungen und insbesondere dem Wetter. Anfangs variierten die Prognosen im Sechs-Stunden-Takt: heute Schweden, morgen Rumänien und am nächsten Tag wieder Finnland. Doch die letzten drei Tage vor dem Start stabilisierte sich die Prognose: Über Nordosteuropa lag ein kräftiges Hoch, ein Tiefdruckgebiet würde sich von Island nach Osten verlagern. Damit ließ sich unser Fahrtverlauf nach Nord, Nordost und später auf Ost drehend vorhersehen.

Der Start war auf Sonntagabend, 21.00 Uhr, in Warstein festgelegt. Dies ergab zwei Probleme für den Wettbewerb. Erstens: Der Wind durfte uns anfangs nicht zu weit nach Westen tragen, damit wir nicht in Holland einfahren würden (in Holland darf nachts nicht Ballon gefahren werden). Zweitens wollten verständlicherweise nicht alle der sieben teilnehmenden Ballone auf die Nordsee fahren. Eine sichere Landung bei Tageslicht wäre dann aber nicht möglich gewesen.

Die Wetterprognose ergab in der Höhe eine Winddrehung nach rechts, so dass über die Fahrthöhe gewährleistet war, dass wir nicht in Holland einfahren würden. Glücklicherweise wurde dann auch das Wettbewerberfeld geteilt, d.h. die drei Teams, die eine weite Strecke anpeilten, starteten wie geplant um 21.00 Uhr mit einem Flugplan für Deutschland, Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland sowie einer Dauer von 60 Stunden. Alle, die vor der Küste landen wollten, starteten erst nach Mitternacht.

Um 20.00 Uhr war unser Gasballon aufgerüstet und sorgfältig eingerichtet. Neben der technischen Grundausstattung wie Flugfunk, Transponder, Nachtfahrtbeleuchtung und GPS-Navigation wurde die für Dauerfahrten erforderliche Zusatzausrüstung, wie Schwimmwesten, Notsender und Satellitentelefon installiert. Ergänzend dazu der mitgeführte GPS-Tracker, welcher über Immar-Sat unsere Position stündlich mit Standort und Höhe ins Internet übermittelte. Ein großes Solar-Panel erlaubte das Laden der erforderlichen Akkus. Wir selbst waren in einer prima Verfassung, ausgeruht, mit viel Vorfreude und Spaß. Tomas Hora, amtierender deutscher Gasballonmeister und sehr erfahren in Weitfahrten, kümmerte sich für uns um das Wetter. Auch er bestätigte unsere kalkulierte Fahrtberechnung, was uns zusätzlich Sicherheit gab.

Claude Weber, ein Freund und Heißluftballonpilot aus Luxemburg, war unsere Crew. Noch sagten wir es nicht laut, doch wir dachten: Wir möchten ins Baltikum. Und so vereinbarten wir vorab, dass er uns bei einer voraussichtlichen Landung in Schweden verfolgen sollte. Ginge die Fahrt ins Baltikum, dann war verabredet, dass wir einen Linienflug buchen und den Ballon mittels Spediteur zurückkommen lassen würden. Am nächsten Morgen wollten

Landeanfahrt

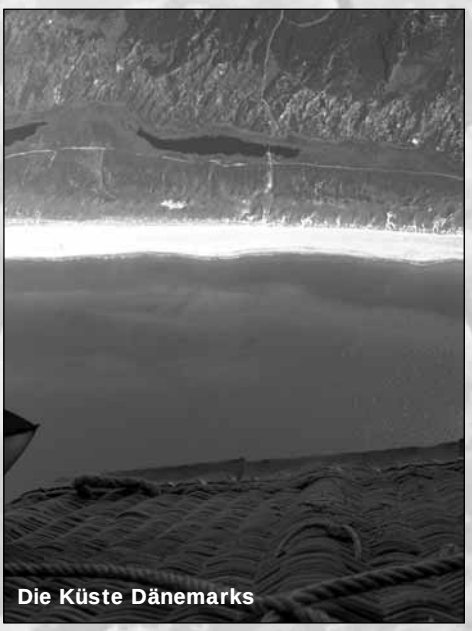
wir ihm Bescheid geben.
21.10 Uhr: der Start. Ganz in Ruhe und konzentriert wurden wir von unseren Freunden in den Nachthimmel über dem Sauerland verabschiedet. Kurz verfolgten uns die Strahler des Festplatzes, und dann waren wir dem Nachthimmel übergeben, der uns mit vielen Sternschnuppen begrüßte. Im Steigen drehte sich die Fahrtrichtung von Nordwest (Holland) auf die vorhergesagte Strömung in Richtung Norden. Ob wir es wohl bis Riga schaffen würden?
Bei Dämmerung waren wir über Esens an der Nordseeküste. Unter uns: der Landeplatz, bei dem wir die Deutschen Meisterschaften 2001 für uns entschieden hatten. Und nun würden wir die Küste überfahren! Die Sonne schenkte uns über Langeoog ihr Lächeln. Auch Tomas hatte uns nicht vergessen, die erste SMS erreichte uns mit der Bestätigung der prognostizierten Route. Seinen Berechnungen zufolge würden wir um 15.00 Uhr nach Dänemark eingedreht und zu Sonnenuntergang das Kattegat erreicht haben. Es sah alles prächtig aus. Bei unserem Frühstück über der Nordsee stand dann auch fest, dass wir versuchen wollten, Riga zu erreichen. Per SMS informierten wir Claude, dass wir für den Rückweg das Flugzeug nehmen würden. Eine weitere SMS ging an Tomas mit der Bitte, unseren Flugplan für Lettland zu erweitern und zu versuchen, lettische Ballonfreunde über unser Kommen zu informieren. Wir hatten zu diesem Zeitpunkt noch nicht einmal Dänemark erreicht, aber wir waren uns einfach sicher.

Mit den anderen beiden Wettfahrtballonen (Eimers/Seel und Brachtendorf/Buck) hatten wir sporadisch Funkkontakt, doch stellte sich schnell heraus, dass sie eine andere Taktik fuhren. Ins Baltikum wollten sie beide nicht. Der Ballon von Eimers/Seel kreuzte ein letztes Mal unsere Fahrtlinie auf der Nordsee, dann hatten wir uns aus den Augen verloren.

Ruhig zogen wir gegen Nordwest, es war Montagvormittag, somit alle Sperrgebiete über der Nordsee aktiv. Doch dank des kontinuierlichen Kontakts zur Flugsicherung gab es zu keinem Zeitpunkt ein Problem. Eine Erfahrung, die wir jedes Mal machen: Die Flugsicherung ist immer für uns da. Aber auch sie braucht uns als verlässlichen Partner in der Luft. Ist beides gewährleistet, so wird fast alles möglich!

Sehr gute Erfahrungen machten wir mit unserem Solar-Panel, das uns ausreichend Energie auch für dauerhaften Transponderbetrieb lieferte – und mit vollen Akkus in die Nacht zu gehen, gab auch uns eine große Sicherheit.

Nach 7,5 Stunden Fahrt über der Nordsee drehte der Wind wie versprochen auf Nordost, so dass wir gegen 15 Uhr die Küste südlich Ringkobing in Dänemark erreichten. Die Flugsicherung war etwas erstaunt über unser


Die Küste Dänemarks

Ziel und führte uns freundlich durch einige Anflüge. Zu Sonnenuntergang verließen wir nordöstlich Randers wieder das Festland. Die zweite Nacht stand an, für unser Team ein neues Ereignis. Somit war der Sonnenuntergang natürlich noch schöner und die Freude im Korb groß. Tomas gab uns ein neues Wetterbriefing. Alles passte, wir waren sogar etwas schneller als erhofft. Der letzte Hinweis: „Vergesst nicht zu schlafen, Ihr habt noch 24 Stunden vor euch, Smile“. Dominik ruhte, irgendwann murmelte es aus seiner Ecke: „Sind es wirklich noch 830 Kilometer bis Riga?“ Da hatten wir uns etwas vorgenommen! FIS Kopenhagen funkte: „Können Sie umdrehen?“ „Nein, wir sind ein Ballon, warum?“ „Sie dürfen in Schweden bei Nacht nicht einfahren, bitte warten!“... Später begrüßten uns die Schweden sehr freundlich. Sie hatten unseren Flugplan in der Zwischenzeit gefunden, und alles war in Ordnung. Wir schalteten alle 30 Minuten den

Transponder für sie ein und sie wussten, wo wir waren.

Von Schweden selbst hatten wir wenig gesehen, da es richtig dunkel war. Beim Anschalten des Satellitentelefons ertönte das lieb gewonnene Klingeln einer SMS. Freunde begrüßten uns in Schweden. Wie sie alle mitfieberten und uns motivierten! Bei dieser Fahrt wurde es fast zur Regel, bei Sonnenauf- oder Untergang eine Küstenlinie zu überfahren. Mit dem ersten Sonnenlicht hatten wir die Ostküste Schwedens erreicht, der Weg führte uns nun nach Gotland und dann nach Lettland. Die tiefe Sonne, die Nebelschwaden über Gotland, der Seenebel – alles zusammen ein unglaubliches Bild. Über der Ostsee korrigierten wir immer wieder die Höhe, um tatsächlich auch Riga zu erreichen. Die heimischen Ballonfahrer wussten über unser Kommen Bescheid. Nun musste noch überlegt werden: Wie kommen wir nach Hause? Dominik hatte sich schon vor der Fahrt über die Flugverbindungen aus den baltischen Hauptstädten informiert.
Somit wussten wir, dass es einen Flug am Dienstagabend und einen am Mittwochmorgen nach Deutschland gab. Nur gab es noch Platz für uns? Wir schickten eine SMS an Nicole, Dominiks Schwägerin, mit der Bitte, die Flugnummer zu überprüfen. Sie staunte nicht schlecht, dass wir nicht nach einer Flugverbindung fragten, sondern nach freien Plätzen für einen ganz bestimmten Flug. Zurück kam ein Buchungscode für Mittwoch früh.

Zur Mittagszeit erreichten wir Lettland. Wir hatten es geschafft! Wir waren im Baltikum!
Nun galt es, immer wieder die Höhe zu korrigieren, um Kurs auf Riga zu halten. Die lettische Flugsicherung konnte die Bewegung unseres Gasballons nicht einordnen. Somit lief von nun ab der Transponder ununterbrochen durch. Aber das machte nichts, die Akkus waren ja voll. Die ständigen Anfragen zeigten uns die Unerfahrenheit des Controllers mit Ballonen. Er tat uns eher leid, als dass er uns störte. Er durfte ja nichts selbstständig entscheiden, er musste immer rückfragen.
Der Ballon lief stabil nach Riga. Um 16 Uhr hatten wir Funkkontakt zu den lettischen Ballonfreunden.
Vor der Landung kam die Rückfrage: Landet ihr vor oder hinter dem Fluss? Sie standen schon unter uns. Wir wollten den Fluss in Tieffahrt überfahren, um die Silhouette von Riga nochmals richtig zu genießen. Der ehemalige Militärplatz dahinter sollte dann unser Landeplatz werden.

Die Verfolger waren unmittelbar nach der Landung mit zwei Kamerateams am Landeplatz. „Schnell, schnell – wir brauchen das noch für die Abendnachrichten!“ Wir wussten gar nicht, was um uns alles geschah. Mit vielen Helfern packten wir den Ballon zusammen, und nach einem genussvollen Bier mit den lettischen Ballonfreunden fielen wir in einen tiefen Schlaf. Dienstagabend in Riga gelandet, Mittwochmorgen mit BalticAir in Köln/Bonn angekommen. Der Ballon folgte auf dem Landweg.

Es war ein großes Erlebnis – mit vielen Freunden, die uns unterstützt haben und sich einfach mit uns freuen konnten!

Eine weitere wichtige Erfahrung, die wir machen durften: Wir haben unser Limit noch nicht erreicht. Der Ballon hatte noch Reserven für eine weitere Nacht und einen Tag. Und auch unsere Lust und Kondition hätten uns noch weiter tragen können. Doch es war gut, in Riga zu landen, denn besser und schöner hätte diese Fahrt nicht sein können.

Daten:
Luftlinie: 1.200 km
Fahrtstrecke: 1.600 km
Dauer: 44 Stunden ■

Mit der Cessna 303 von Mönchengladbach zum Himalaya

von Doris Gerecht

PILOT UND FLUGZEUG Heft 11/2004 lockte mit einem Fliegerabenteuer: Auf nach Peking! Für die Cessna-172-Pilotin nur ein Traum? Ich flog mit meinem Sohn Klaus und Rolf Allerding in der D-IIVK, einer Twin Cessna. In der Gruppe der neun Flugzeuge traf ich zu meiner Freude Bit Heitmann-Guth von der VDP.

D-IIVK in Chiang Mai

Am 5. Oktober 2006 startet die D-IIVK in Mönchengladbach in den Herbstmorgen. Über den Ostalpen erwartet uns heftiges Wetter: Regen, Schnee, 35 und mehr Knoten Gegenwind. Die Crusader schafft nur noch 90 kts über Grund. Der Spritverbrauch ist enorm. Statt in Sofia müssen wir schon in Belgrad tanken.

Danach fliegen wir bei Sonnenschein über Bulgarien und Griechenland Richtung Rhodos. Nach dem Sunset überlegen wir eine Übernachtung auf Limnos oder Chios, entscheiden uns aber doch für Adana. Es wird ein herrlicher Nachtflug. Über uns ein selten schöner Sternenhimmel, unter uns die Lichterkette der türkischen Riviera. Nachtlandung in Adana. Um 2:00 Uhr endlich im Bett nach 1527 NM und 12 Stunden Flug.

6. Okt.: Wir erkunden Adana. Ein Türke mit passablem Englisch bummelt mit uns durch die Altstadt, die Souks, zur Moschee aus dem 16. Jh., zu Atatürks Haus. Am Fluss gegenüber der neuen, schönen Moschee trennen wir uns von unserem „guide“. Zu dritt durchstreifen wir noch einmal die Souks, genießen die südliche Wärme und trinken eine ganze Serie Pfefferminz-Cays.

Im HILTON wartet der „schönste Swimming Pool der Welt“ mit der großen Moschee als Kulisse. Nach dem Abendessen lernen wir alle Crews dieser Leserreise kennen und bereiten den Leg nach Teheran vor.

7. Okt.: Obwohl wir das Hotel früh verlassen, gibt es auf dem Flugplatz Verzögerungen, ehe wir endlich starten können. Wir fliegen auf Ostkurs und bleiben nördlich von Syrien und Irak. Unter uns landwirtschaftlich bebautes Land, dann immer unwirtlicher werdende Gebirge. Nur gelegentlich erkennen wir eine Stadt. Viele Seen. Über dem Van-See erreichen wir die iranische Grenze. Eine graue Wolkenwand rüttelt uns zwei Stunden lang durch. Kurz vor Teheran gibt es wieder einzelne Städte zu sehen, lehmfarben, gelblich-grün, weitläufig. 10 Min. vor Mehrabad International ziehe ich pflichtgemäß den Mantel über, lege die hässliche schwarze Kopfbedeckung bereit. Von NW kommend ist der Anflug auf Teheran sehr eindrucksvoll, denn wir müssen zum RWY 29 L über die ganze Stadt fliegen. In der Ankunftshalle begrüßt uns Eva, eine junge Dänin, die uns durch Teheran führen wird.

Swimming Pool Adana

Teheran, eine Stadt ohne Touristen, soll laut Eva bei Nacht 6 Mill. Einwohner beherbergen, bei Tag jedoch 16 Mill. Am nächsten Morgen bringt uns ein Bus hill-up in die beste Wohngegend. Dort besichtigen wir den Green Palace, einen der ungeheuer prunkvollen Paläste des letzten Shahs, Reza Pahlevi. Als zweite Sehenswürdigkeit zeigt man uns den weißen Nation's Palace. Zum Lunch fahren wir in das Top-

Rambagh Palace Hotel Jaipur

Restaurant Khayam. Danach eilen wir noch durch die Souks – und das war Teheran.

9. Okt.: Um 5:30 Uhr bringt uns der Bus zum Flughafen vorbei an dem weißen, elegant in den Himmel strebenden Azadi-Monument. Mit 1400 NM liegt einer der längsten Legs vor uns. Aus der Ebene von Teheran steigen wir auf und fliegen zwei endlose Stunden über Salzseen, Sandwüste und karge Gebirge zum Tankstopp nach Zahedan. Das Avgas hat ein Tankwagen aus dem 500 km entfernten Mesched gebracht. Der Start auf dem hohen Platz von Zahedan ist bei der großen Hitze nicht einfach. Bald ist die Stadt mit ihren unzähligen sandfarbenen Häusern im Dunst verschwunden. Nach 20 NM fliegen wir in das gerade erst von einem Erdbeben heimgesuchte Pakistan ein. Lange haben wir keinen Funkkontakt zu Karachi Control. Also funken wir uns gegenseitig Informationen zu.

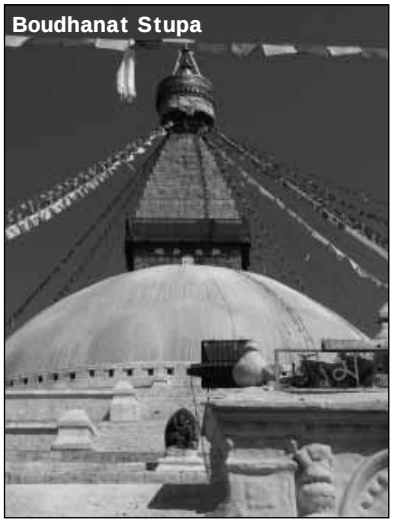
Noch 583 NM bis Jaipur. Von Horizont zu Horizont Wüste und Gebirge. Wir müssen auf FL 240 steigen. Die Sauerstoffzufuhr streikt. Mein intaktes Gerät erhält der PIC. Mit irre flacher Atmung überstehe ich die Minuten, bis Klaus den Adapter repariert hat. Um 16:15 Uhr versinkt die Sonne im orange-rot-violetten Dunst. Noch 188 NM bis Jaipur. Wir überqueren das Industal und landen im Dunkeln in Jaipur. Eine Riesengeduldsprobe steht uns bevor. Das Betanken der Flugzeuge mit Handpumpen aus Fässern geschieht so extrem langsam, dass der eine oder andere Pilot zähneknirschend selbst Hand anlegt. Der Stress ist vergessen, als wir das Rambagh Palace Hotel erreichen. In dem märchenhaft schönen Maharadja-Palast werden wir einmalig verwöhnt. Das indische Abendessen genießen wir in der lauen Nachtluft im Terrassengarten.

Strahlend schön ist der nächste Morgen. Vor der Terrasse steht eine buntgeschmückte Kamel-Rikscha zu einer Fahrt durch den herrlichen Garten bereit.
Mit dem Taxi fahren wir zur Pink City, zum Palast der Winde und zum Fluss, wo die Elefanten baden. Auf dem Bergrücken sehen wir die alte Verteidigungsanlage Jai-jarh und die ehemalige Residenz Amber Palace, rechts den Berg hinauf die 16 km lange Mauer von Jaipur.
Schnell zurück – der Flugplan! Fußgänger, Radfahrer, Mopeds, Rikschas und Busse überfüllen die Straßen – der Rückweg ist zeitraubend. Als drittletzte Maschine starten wir bei 40 Grad

Pashupatinath

mit Kurs auf Kathmandu/Nepal. Unterwegs türmen sich vor uns ungeheure CBs auf. Turbulenzen. Bei Simara beginnt Nepal. Abrupt steigt das Gebirge vor uns auf. Anflug auf Kathmandu. In der klaren Nacht ist der RWY gut zu erkennen. Im Flughafengebäude empfängt man uns mit einem Willkommens-Transparent und duftenden Blumenketten.

Am nächsten Tag erleben wir eine Bustour, die uns unvergessliche Eindrücke in das Leben im Hindu-Königreich Nepal schenkt. Das buddhistisch geprägte Boudanath erleben wir mit schöner beruhigender Musik. Die kolossale Stupa ist festlich geschmückt mit bunten Fähnchen und Tausender brennender Öllichter.


Boudhanat Stupa

Danach fahren wir nach Pashupatinath, dem Toten-Verbrennungsort am Fluss. Rauch steigt auf über den Scheiterhaufen. Die Asche wird dem Fluss übergeben, der braun und behäbig dem heiligen Ganga zufließt.

Rot ist die Erde in Bhaktapur und sanft dunkelrot sind die schönen Tempel und der Palast in der alten Königsstadt. Dahinter erheben sich schneeweiß die Achttausender. Den Abend verbringen wir im besten

Restaurant Kathmandus. Wir erleben dort die traditionellen Maskentänze und den Tanz der schönen Göttin des Bösen.

12. Okt.: Ein großer Tag: Heute werden wir am Himalaya entlangfliegen. Die Crusader steigt durch den morgendlichen Dunst und die Wolken über dem Kathmandu-Tal. Oben scheint die Sonne. In weißer, eisiger Schönheit erhebt sich die Kette der höchsten Berge der Welt vor dem klaren Blau des Himmels. Der großartige Mount Everest direkt vor uns. Ein Stück weiter der riesige Hongu-Gletscher. Wir halten dieses einmalige Erlebnis im Herzen und in Fotos fest.

Mount Everest

Zum Tankstopp landen wir in Patna, einem Ort, den wir wegen seiner Hitze und der quälenden Bürokratie seiner Tower-Beamten so schnell nicht vergessen werden. Wir fliegen dann über Kalkutta und Chittagong über das ungeheure Gangesdelta, geraten in heftiges Wetter, überqueren den Dschungel von Myanmar und landen bei Nacht in Chiang Mai/ Thailand. Der nächste Leg in die Dschungelstadt Luang Prabang am Mekong und Nam Tam ist kurz. Wir durchfliegen phantastische, riesig aufgetürmte Cumuli, landen aber ohne Turbulenzen. Die laotische Hauptstadt, die kaum Touristen kennt, schenkt uns vier erholsame Tage. Wir wohnen im „Aspara“, einem einheimischen Hotel am Nam Tam. Wir besichtigen die berühmte Pagode Wat Xien und andere buddhistische Klöster. Einen ganzen Nachmittag lang fahren wir mit einem uralten Boot den Mekong hinauf zur Höhle der tausend Buddhas.

Im Hotel wird die Idylle von Luang Prabang hart unterbrochen: Dass wir für Peking keine Genehmigung erhalten hatten, war schon enttäuschend gewesen. Jetzt ist auch noch das NO GO nach Hongkong für die vier kleineren Kolbenflugzeuge da. Mit FL 265 und der langen Strecke über das chinesische Meer sind sie überfordert. Die Long-Range-Flieger erreichen Hongkong und Taiwan, die „Kleinen“ fliegen nach Chiang Mai und Hua Hin. Treffpunkt für alle ist der 28.10. in Mumbay.

Unsere Cessna bleibt noch zwei Tage im malerischen Luang Prabang und wir genießen die wunderbare Ruhe und die Freundlichkeit der Laoten. Eine Exkursion auf dem Elefantenrücken in den Dschungel schenkt mir unvergessliche

Wasserfall im Dschungel

Eindrücke von dem Dschungelleben. Die Krönung ist die Wanderung zu einem wunderschön gelegenen, imposanten Wasserfall.

In Hua Hin ist Badeurlaub angesagt. Ich muss unerwartet am 17. Okt. nach Deutschland zurück, da mein Mann schwer erkrankt ist. Der Rückflug der Gruppe beginnt am 26.Okt. via Chiang Mai, Kalkutta, Mumbay, Muscat, Bahrein, Amman nach Istanbul, wo die einzigartige Fliegerreise bei einem festlichen Dinner ihren Abschluss findet. Am 1. November 2005 landen sie alle wieder sicher in der Heimat, die D-IIVK ohne mich in Mönchengladbach. ■

Elefantenritt

Wie wieder mal alle "Frankieboy 007" im VDP-Skicamp Ellmau hinterherliefen

von Frank Wukasch

Die Idee für ein neuerliches Skitreffen entstand während der letzten JHV in Friedrichshafen. Angela Fuchs und Frank Wukasch organisierten das „Sporthotel“, ideal gelegen am Ortsrand von Ellmau mit direktem Blick auf das imposante Bergmassiv des „Wilden Kaiser“, mit großem Wellness- und Saunabereich nebst Außenpool, mehrgängigem und ausgezeichnetem Menü, weitläufigem Aufenthaltsbereich und abendlichem Treffen am knisternden Kamin und in der rustikalen Bar.

Unsere Ski-Freaks Jeannette Busch aus Berlin, Angela Fuchs mit Sohn Schorschi und Barbara Gunst aus Stuttgart, Marina Brem aus Dresden und Frank Wukasch mit Patricia und Tochter Irina aus München kamen am Samstag an, obwohl in Bayern die Faschingsferien, in Holland der Frühlingsurlaub und in Österreich die „Energieferien“ (dieses Rätsel kann uns Frank auf Einzelnachfrage lösen; die Red.) begonnen hatten. Helga Eisele kam am Sonntag aus Tirol nach.

Nach einem ausgiebigen Sonntagsfrühstück fand bei Minus 12 Grad (!) eine erste Geländeerkundung statt. Am Montag folgten die Pilotinnen ausnahmsweise blindlings und begeistert unserem „Frankieboy 007“ als ortskundigem Führer durch die winterliche Pistenwelt vom Hartkaiser in Ellmau über den Eiberg und Brandstadel in Scheffau, vorbei an Brixen im Tale und Westerndorf bis zur Hohen Salve. Sie gewannen einen phantastischen Eindruck vom größten zusammenhängenden Skigebiet Österreichs. Frankieboy, Du warst Spitze !! (Werturteil des Autors, das auch durch gründliche Gegenrecherchen zunächst nicht angefochten werden konnte; d. Red.)

Unsere beiden Kinder-Skistars Irina und Schorschi rasten um die Wette und bei besten Schnee- und Pistenverhältnissen endete dieser Skitag mit „Willi“ und „Wodka Feige“ in der „Rübezahl Alm“. Ist zwar ein legendärer Promitreff und Drehort einiger „Bergdoktor“-Serien gewesen, jetzt aber erst durch Pilotinnen-Picheln wirklich berühmt.

Am Mittwoch besuchte uns Ingrid Hopman vom Chiemsee mit Mateja aus Slowenien und Barbara Friedenberg aus München. Bei strahlendem Sonnenschein haben wir noch mal die große Ganztagestour unternommen, diesmal mit Einkehrschwung in der urigen „Ellmauer Alm“. Beim „Anton aus Tirol“ ging’s voll zur Sache – und das im Skianzug und mit Skistiefeln. Die VDP-Mädels zeigten das berühmt-berüchtigte Durchhaltevermögen und wurden zur Belohnung vom Discjockey unmittelbar und gleich auf der Tanzfläche aus der großen Williams-Flasche „gestillt“.

Auch die Kultur kam nicht zu kurz, Ausflüge in die „Tenne“ im benachbarten Kitzbühl, zum Kaffeklatsch zum „Stanglwirt“ nach Going und in die „Kristallwelten“ der Firma Swarovski nach Wattens in Tirol standen dann auch noch auf dem Programm.

Eine wunderschöne Skiwoche ging erlebnisreich zu Ende. Der einzige Wermutstropfen waren die Stau- und Wetterprognosen für den Heimreisesamstag. Schneechaos auf bayerischen Autobahnen! Staus ohne Ende und 60 Zentimeter Neuschnee in der Nacht, Rekord seit Beginn der Wetteraufzeichnungen vor 130 Jahren. Jeannette Busch meldete Ankunft in Berlin nach 11 Stunden Fahrzeit, Angela und die Stuttgarter brauchten 7 Stunden und die 135 km bis München dauerten bei Glatteis und Schneesturm über 4 Stunden.

So schlimm kann’s eigentlich nimmer kommen: Wir freuen uns auf das Skifahren im nächsten Jahr! Wo auch immer!!

■

Ich wünsche Euch einen tollen Fliegersommer

von Ruth Frenken

Hallo Lieblingspilotinnen!

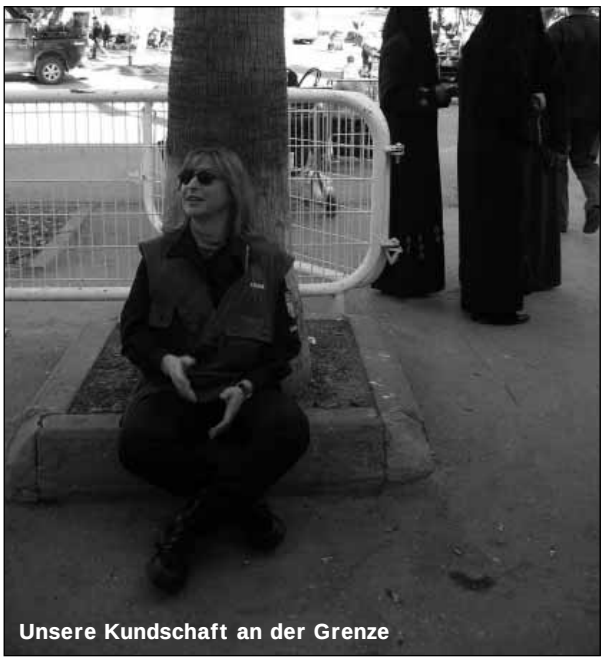
Mit einem lachenden und einem weinenden Auge verabschiede ich mich von euch für ein halbes Jahr, bis Ende September, in den Gazastreifen. Dort werde ich als Mitglied einer EU-Mission am Grenzübergang zu Ägypten (Rafah) eingesetzt, mit dafür zu sorgen, dass Israelis und Palästinenser dem allseits gewünschten Frieden und wirtschaftlichem Aufschwung ein bisschen näher kommen. Wunschvorstellung und Traum? Vielleicht, aber was wären wir ohne Träume?!

Ich habe schon Kontakt zu den wenigen israelischen Pilotinnen aufgenommen und bin zuversichtlich, wenigstens ab und an meinen deutschen Popo in die Luft bewegen zu können. Sollte es so sein, werde ich euch berichten.

Euch allen eine wunderbaren Fliegersommer, häufiges CAVOK und viele schöne Fliegerevents!

Eure "Ultraleichte" Ruth

...und Ruth geht es gut, sie schreibt begeistert und bereut diese Entscheidung absolut nicht.
Impressionen ihres Auftrages:


Unsere Kundschaft an der Grenze

Ruth on duty

Blick aus dem Fenster

Wissenschaftliche Arbeit zur Geschichte der frühen deutschen Fliegerinnen abgeschlossen

von Heidi Galland nach einem Gespräch mit Evelyn Zegenhagen

Es ist mir eine besondere Freude, Euch mitzuteilen, dass Evelyn Zegenhagen, die uns allen als Autorin der spannenden Fliegerinnen-Biographien und als förderndes Mitglied der VDP bekannt ist, im Februar 2006 an der Universität der Bundeswehr in München ihre Doktorarbeit zur Geschichte der deutschen Sportfliegerinnen verteidigt hat.

Die beiden Gutachter, Prof. Merith Niehuss, Präsidentin der Universität der Bundeswehr in München, und Prof. Helmuth Trischler, Forschungsdirektor des Deutschen Museums München, haben der Arbeit die Höchstnote, Summa cum laude, verliehen. Auf mehr als 400 Seiten hat Evelyn Zegenhagen das Leben und Wirken von mehr als 180 deutschen Sportfliegerinnen zwischen 1918 und 1945 untersucht, und wer Evelyn auf ihrem Vortrag im Club der Deutschen Luftfahrt in Bonn im Februar 2006 erlebt hat, wird nicht nur wissen, wie interessant und überraschend die Geschichte dieser Frauen ist, sondern wie anregend und unterhaltsam Evelyn ihre Forschungsergebnisse vortragen kann. Es war ein Vergnügen ihr zuzuhören!

Evelyns Arbeit basiert auf Funden in mehr als 80 Archiven in Deutschland, Österreich, Russland und den USA. Sie hat Segelfliegerinnen aus der Zeit vor 1945 interviewt und etwa ein Dutzend Nachlässe verstorbener Fliegerinnen eingesehen, zu denen ihr die Angehörigen Zugang gewährt haben. Das Auffinden dieser Dokumente war oftmals Detektivarbeit, denn nicht nur hatten viele der Frauen durch Heirat ihre Namen geändert, oftmals hatte der Krieg die Frauen auch aus ihrer Heimat vertrieben und Dokumente und Unterlagen vernichtet.

Umso schöner ist es, dass es Evelyn gelungen ist, die Geschichte unserer Vorgängerinnen zu rekonstruieren - in ihren fröhlichen und traurigen Episoden, in ihren positiven und negativen Elementen. Hättet Ihr gewusst, dass es bis 1945 wohl Tausende Segelfliegerinnen gegeben hat - und in nahezu jeder größeren Stadt eine Segelfluggruppe von Frauen? Dass sich um 1930 Dutzende von Frauen beim Auswärtigen Amt um Unterstützung für Auslandsflüge bewarben, auf denen sie für Deutschland werben wollten?

Dass Margarete Fusbahn schon 1930 den ersten internationalen Rekord einer deutschen Fliegerin aufstellte - für einen Höhenflug, bei dem sie ihren Ehemann als Passagier mitgenommen hatte? Hättet Ihr gewusst, dass viele Fliegerinnen dieser Zeit erfolgreich mit Flugzeugfirmen zusammenarbeiten konnten, weil sie deren Flugzeuge gewinnbringend vermarkteten? Dass Fliegerinnen damals erfolgreiche Werbeträgerinnen waren - nicht nur für Flugzeuge, Motoren, Öl oder Benzin, sondern auch für Fotokameras, Taschenbücher, Bier und Hautcreme? Und dass viele von ihnen sich aktiv im Zweiten Weltkrieg engagierten, als Überführungsfliegerinnen, Werksfliegerinnen, Leiterinnen von Flugwerften und Lehrerinnen für Segelflug?

Die Ergebnisse ihrer Arbeit wird Evelyn übrigens voraussichtlich im nächsten Jahr als Buch veröffentlichen - eine Lektüre, auf die wir uns freuen dürfen!

■

Foto: Peter Selinger

Evelyn im Club der Luftfahrt in Bonn

Karin Mannesmann - Patriotin, Frauenrechtlerin, Nationalsozialistin?

von Dr. Evelyn Zegenhagen

Evelyn Zegenhagen präsentiert diesmal eine Segelfliegerin, die bisher in den biographischen Darstellungen viel zu kurz gekommen ist. Karin Mannesmann war nicht nur eine der ersten Segelfliegerinnen, sie war ebenso eine der frühesten Ingenieurinnen im Luftfahrzeugbau - und eine der ersten Frauen, die am Steuer eines Zeppelin standen.

Karin Mannesmann wuchs im Kreis ihrer Geschwister - vier Schwestern und zwei Brüder - sehr sportlich auf, zunächst auf dem Besitz der Mannesmann-Familie in Marokko, später in Bonn, Köln und Zürich. Ab 1928 studierte sie Ingenieurwissenschaften an der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg - eine ebenso mutige wie ungewöhnliche Entscheidung, denn in den Fächern Mathematik, Physik und Elektrotechnik gab es neben ihr nur zwei weitere Studentinnen. Im gleichen Jahr besuchte sie - als einziges Mädchen - einen Segelflugkurs auf der Wasserkuppe. Einer ihrer Kurskameraden erinnerte sich später: „Sie konnte alles besser als wir Männer, [...] sogar auf den Händen laufen.“ Sie erwarb ihren A-Schein und wurde damit die zweite deutsche Segelfliegerin. 1930 erwarb sie den B-Schein, 1931 den C-Schein. Zudem arbeitete sie wiederholt während der Rhön-Segelflugwettbewerbe für die Technische Kommission, zu deren Aufgaben unter anderem die Überprüfung der Flugzeuge auf Wettbewerbstauglichkeit und die Durchführungen von Höhenmessungen im Wettbewerb gehörten.

Karin Mannesmann 1930 während des Prüfungsfluges für ihren A-Schein auf der Wasserkuppe

Ab 1933 arbeitete Karin Mannesmann als Ingenieurin für Luftfahrzeugbau bei den Flugzeugwerken von Clemens Bücker in Berlin-Adlershof. In ihren Memoiren schrieb sie: „Es ärgerte mich nur, daß ein junger Mann, der mit mir gleichzeitig angefangen hatte, mehr verdiente als ich, nur weil er ein Mann war und der Tarif es so bestimmte. Er bekam 175,- RM/Monat, ich nur 150,- RM.“

Im März/April 1934 flog Karin Mannesmann als Hilfsmaschinistin auf einem „Zeppelin“ nach Rio de Janeiro und zurück. Sie tat Dienst wie die männlichen Besatzungsangehörigen und musste auch die Motoren überwachen und warten, die sich unterhalb der Hülle befanden und zu denen auf einer Leiter durch den Fahrtwind nach unten geklettert werden musste. Einige Male durfte sie das Luftschiff auch steuern, wie sie in einem Zeitungsartikel über ihre Fahrt berichtete. Nach der Rückkehr nach Deutschland fand sie eine Anstellung als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin. Hier arbeitete sie bei der Leistungsberechnung von Flugzeugen und Luftschrauben sowie an der Konstruktion von Flugzeugteilen. Für die Ausbildung zur Flugbaumeisterin wurde sie als Frau aber nicht akzeptiert, worauf sie vor allem wegen der damit verbundenen Ausbildung zur Motorpilotin gehofft hatte. Ihr Ehemann Norbert Mohr, den sie zu Beginn der 1930er Jahre geheiratet hatte, wurde dagegen in das Programm aufnommen. 1935, nach der Geburt ihrer zweiten Tochter, übernahm Karin eine freiberufliche Tätigkeit, in der sie Windkanalberechnungen und Gebläsekonstruktionen durchführte sowie an den Entwurfsarbeiten für den Neubau eines „Institutes für Aerodynamik und Untersuchungen im Fluge“ an der Technischen Hochschule Berlin beteiligt war. Später widmete sie sich privaten Studien zu Nomographie und Thermodynamik. 1938, nach dem tödlichen Absturz ihres Ehemanns auf einem Versuchsflug, nahm Karin eine Tätigkeit bei den Brandenburgischen Motorenwerken an. Auch hier begegnete sie den Vorbehalten ihrer männlichen Kollegen: „Ich verdiente als Frau weniger als die Kollegen mit gleicher Ausbildung und gleichem Dienstalter. (Begründung: Frauen sind ja häufiger krank.) [...] Im Betrieb testeten ein paarmal Kollegen mein Können, einmal gab mir einer eine mathematische Aufgabe, mit der er angeblich nicht fertig wurde, die ich aber löste.“

Karin Mannesmann als Segelfliegerin

Zu ihren Aufgaben gehörten Einbaufragen und thermodynamische Untersuchungen zu Strahltriebwerken, darunter zur Schubleistung. Karin war jedoch mit den ihr übertragenen eher anspruchslosen Forschungsaufgaben nicht zufrieden und kündigte 1941 mit der Begründung, ihre Kinder aus dem inzwischen bombengefährdeten Berlin evakuieren zu müssen. Bei „Papa“ Friedrich Wilhelm Karge, einem Segelflugfreund aus Bärwalde bei Königsberg in der Neumark, fand Karin für ihre Töchter ein neues Zuhause.

„Papa“ Karge hatte Karin Ende der 1930er Jahre kennen gelernt, als sie der Berliner Frauensegelfluggruppe beigetreten war. Der Mühlenbesitzer hatte die Frauen auf seinem Gut segelfliegen lassen, hatte sie finanziell und moralisch unterstützt, als das Fliegen für sie immer schwieriger geworden war. 1940 übernahm Karin Mannesmann die Leitung der Gruppe, die damals mehrere Dutzend Mitglieder umfasste. Ihr fliegerisches Können, ihre fachlich-technischen Kenntnisse und ihre gerade, offene Persönlichkeit wurden von ihren Kameradinnen geschätzt. Doch fliegen durften die Frauen aufgrund des Krieges bereits nicht mehr. Karin bedauerte diese Inaktivität, doch ihre Gedanken vertraute sie nur ihrem Tagebuch an - so auch ihre Enttäuschung, nicht als Fliegerin im Krieg Verwendung zu finden. Im September 1940 schrieb sie: „Es ist scheußlich, so einen regelmäßigen Trott weitermachen zu müssen, wenn draußen etwas los ist, und nicht selbst handelnd eingreifen zu können und zu dürfen. [...] Von uns sollen mehrere englische Fliegerinnen abgeschossen und gefangen sein. - Und ich sitze täglich vor meinem Schreibtisch und rechne - rechne.“

Karin Mannesmann als kriegsbegeisterte Nationalsozialistin? So einfach ist die Erklärung nicht. Karin verstand nicht viel von Politik, stand dem Nationalsozialismus wegen dessen Fanatismus, Gleichschalterei und Frauenfeindlichkeit eher distanziert gegenüber, wie sie in ihrem Tagebuch beschrieb. Ende der 1930er Jahre verfiel jedoch auch sie der hysterischen Propagandastimmung, die die militärische Bedrohung Deutschlands in den täglichen Schlagzeilen führte. Wenn Karin sich bis Anfang 1941 dem euphorischen Gefühl, Deutsche zu sein, hingab, entsprach ihre Einstellung der der überwiegenden Mehrheit der deutschen Bevölkerung, die frenetisch jeden neuen Sieg feierte. Wie ihre segelfliegenden Kameradinnen war Karin im permanenten politisch-patriotischen Trommelfeuer der Weimarer Republik und des „Dritten Reiches“ aufgewachsen und wie viele Deutsche war sie angesichts der politischen und militärischen Erfolge Deutschlands zu Kriegsbeginn fest davon überzeugt, dass der nationalsozialistischen Sache der Sieg gebühre - und plante deshalb um 1940 in ihrem Tagebuch ausführlich den „Einsatz der Frauen im Kriege“: Für sie stand fest, was Politiker und Militärs des „Dritten Reiches“ den Frauen verweigerten, nämlich „...daß auch die Frauen mit Einsatz ihres Lebens und wenn nötig auch mit der Waffe in der Hand, für ihr Leben einstehen“ könnten. Öffentlich vertreten hat die zurückhaltende Karin Mannesmann diese Ansichten jedoch nie - wie sie sich auch zeitlebens nie zu Politik geäußert hat, nicht einmal ihren Kameradinnen in der Segelfluggruppe gegenüber.

Karin Mannesmann (ganz rechts) mit Freunden auf der Wasserkuppe 1931

Nachdem das Segelfliegen der Frauen mit Kriegsbeginn 1939 verboten worden war, hatte Karin Mannesmann die Gruppe weiter zusammen gehalten, indem sie Vorträge zu technischen Themen hielt und ihre Kameradinnen anregte, fachbezogene Vorlesungen an der Technischen Universität von Berlin zu besuchen. Die Frauen arbeiteten trotz Materialmangels

weiter in der Werkstatt und pflegten ein intensives Sozialleben. Doch unter den Bedingungen des Bombenkrieges, mit dienstlichen Verpflichtungen und Heiraten von Gruppenmitgliedern nach außerhalb wurde der Zusammenhalt und Fortbestand der Gruppe schwierig. Als im Januar 1943 eines der Mitglieder der Gruppe, Cato Bontjes van Beek, wegen ihrer Tätigkeit in der weitverzweigten Widerstandsgruppe „Rote Kapelle“ durch den Volksgerichtshof in Berlin zum Tode verurteilt wurde, war es Karin, die innerhalb weniger Stunden Frauen der Gruppe zusammenrief und mit ihnen eine Bittschrift aufsetzte: „Wir kennen Cato Bontjes van Beek seit ihrem Eintritt in unsere Gruppe“, schrieben die Frauen und formulierten vorsichtig: „Wir hatten oft Gelegenheit, gerade sie die Ideale des Flugerlebens mit einer Heftigkeit vertreten zu sehen, die uns der Annahme geneigt macht, daß sie sich gleichfalls auf anderen Gebieten mit einer Kraft einsetzt, die sie den Überblick verlieren läßt.“ Cato Bontjes van Beek wurde im August 1943 hingerichtet.

Erst zu Kriegsende sollte sich Karin emotional von ihrer Bindung an den Nationalsozialismus lösen können. Bezugnehmend auf nationalsozialistische Durchhalteparolen, schrieb sie im Oktober 1944 in ihr Tagebuch: „Wie kommt es, daß ich mich nicht angesprochen fühle? Bin ich zu alt und müde geworden? Ist die Zeit vorbei, in der ich die Gedichte von [Theodor] Körner für mich deklamierte, voll Sehnsucht nach einer Zeit, die zur Verteidigung des Vaterlandes aufrief und nichts mehr wünschte, als an Deutschlands Befreiung mitzuhelfen? Oder liegen die Gründe tiefer, die Überzeugung, daß der Kampf für das Volk ohnehin verloren ist und alle noch gebrachten Opfer nur der Führung gelten?“

1941, nachdem Karin ihre Stellung bei den Brandenburgischen Motorenwerken aufgegeben hatte, war sie wieder freiberuflich tätig geworden und führte Berechnungen für die Firma Petermann und Zumpe durch, die in der Versuchsstelle Biberburg in Berlin-Gatow Raketentriebwerke entwickelte. In dieser Tätigkeit blieb sie bis zum Kriegsende und pendelte in ihrer spärlichen Freizeit ständig zwischen ihrem Arbeitsplatz in Berlin sowie Königsberg in der Neumark und Lech in den Alpen, wo sich ihre beiden Töchter befanden. Nach Kriegsende und Währungsreform gelang es ihr nur nach vielen mühsamen Umwegen, in einer Versuchsabteilung von Klöckner-Humboldt-Deutz an ihre Vorkriegstätigkeit anzuknüpfen. Den Segelflug nahm sie nicht wieder auf, ihre Pläne, den Doktortitel zu erwerben, konnte sie ebenfalls nicht mehr realisieren. Frauenrelevanten Themen blieb Karin Mannesmann bis an ihr Lebensende eng verbunden; sie gehörte zu den ersten Abonnentinnen der feministischen Zeitschrift „Emma“ und trug sich noch in hohem Alter mit der Idee, feministische Debattierclubs zu eröffnen. Karin Mannesmann verstarb 1992 bei einem Badeunfall auf Mallorca.

Karin Mannesmanns Leben ist in seinen Brüchen und Widersprüchen typisch für viele Lebensläufe von Frauen im 20. Jahrhundert. Karin Mannesmann nahm sich mutig das Recht, ihr Leben als Frau und Fliegerin - zumindest teilweise - selbst zu gestalten. Sie studierte, arbeitete und war erfolgreich in einem Berufsfeld, das ungewöhnlich war für eine Frau ihrer Zeit, und hatte dafür Misstrauen und Benachteiligung durch männliche Zeitgenossen zu ertragen. Und obwohl sie selbstbewusst und klar ihren eigenen Weg ging, blieb sie in die politische Propaganda des „Dritten Reiches“ verstrickt. Sich für ihr Vaterland zu engagieren, hatte Karin Mannesmann als emanzipierte und aufgeklärte Bürgerin ihres deutschen Vaterlandes als eine selbstverständliche Pflicht angesehen - und erst zu spät gemerkt, wie sehr ihre idealistische Hingabe und ihr politisch naives Pflichtbewusstsein von den Machthabern des „Dritten Reiches“ missbraucht worden waren.

■

Ein herzliches Willkommen unseren neuen Mitgliedern:

550	Koch	Heidemarie	D-49088 Osnabrück	PPL-A, BZF 1
551	Gerecht, Dr.	Angela	D-47906 Kempen	PPL-A
552	Käferle	Heike	D-33161 Hövelhof	UL / SPL
553	Schmidt	Christine	D-27809 Lehmwerder	PPL-A Anwärterin
Fördernde Mitglieder:				
FM 65	Leidag-Harthmaier	Thorsten	D-82031 Grünwald	
FM 66	Ellenberger, Dipl.-Ing.	Horst	D-90518 Altdorf	

Reisevorschläge über Kontakte von VDP-Mitgliedern:

Von Barbara Friedenberg: Die Organisatoren der Malta-Rally bitten um Teilnahme, vor allem von Damen-Crews, und haben mich gebeten, Euch zu informieren.

INTERNATIONAL AIR RALLYE OF MALTA
1 st - 5 th July 2006

Rallye House, Robert Samut Square,
Floriana VLT 14, Malta
Tel.: (356) 2124 2860, (356) 2131 2343,
(356) 2145 4366 · Fax: (356) 2123 7182
e-mail: mailto:kissaung@mail.global.net.mt
Website: www.geocities.com/maltarally
Kontakt: e-mail: Barbara.Friedenberg@t-online.de

Von Anne-Marie Ring:

12. Fliegertreffen Griechische Inseln
10. bis 18. Juni 2006

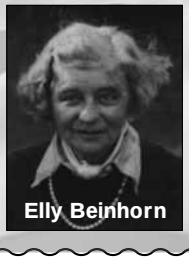
Von Korfu über Santorin und Kreta nach Mykonos.
Teilnahmegebühr je Flugzeug: € 680.-;
pro Person im DZ: € 1.650.-, EZ-Zuschlag: € 420.-

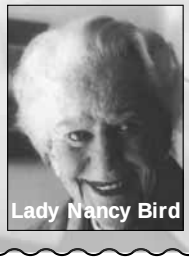
5. Ausflug in Marokko 8. bis 16. September 2006

Von Fes über Quarzazate, Taroudant und Essaouira nach Marrakech.
Teilnahmegebühr je Flugzeug: € 580,-;
pro Person im DZ: € 1.530, EZ-Zuschlag: € 380.-
Der Preis beinhaltet das komplette Handling; alle Überflug-, Lande- und Abstellgebühren; abendliche Briefings, Flugplanaufgabe ab/bis Alexandria bzw. Touzeur; Vollpension in fünf-Sterne-Hotels, sämtliche im Programm genannten Ausflüge, Eintrittsgelder und Reiseleitung.
Aerorallyes ist ein Spezialveranstalter mit 25-jähriger Erfahrung. Das eingespielte Team – Dr. Riadh El Fazaa, Fliegerarzt und Privatpilot mit Yacoub Fadhel aus Tunis in Kooperation mit Claude Elien (Europabüro Nizza) arbeitet nach dem Motto: Sie fliegen – für alles Übrige sorgen wir!
Kontakt: Anne-Marie Ring e-mail a.ring@bautext.de
Tel. +49 (0) 89 / 489 00 848 · Fax +49 (0) 89 / 489 00 85
http://www.bautext.de

Glückwünsche für die „Grandes Dames“ der weiblichen Fliegerwelt:

- **Elly Beinhorn**, Gründungs- und Ehrenmitglied, wird am 30. Mai 99 Jahre alt. Wir drücken die Daumen, dass sie mindestens die 100 erreicht, denn sie ist und bleibt wahre Fliegerhistorie.
- **Lady Nancy Bird**, seit 1968 VDP-Mitglied (Nr 10!) wurde am 16. Oktober 2005 90 Jahre alt und feierte in Australien mit ungebrochener Lebensfreude.


Elly Beinhorn


Lady Nancy Bird

ZUM TODE VON

GÜNTHER GRASSMANN,

der 93 jährig in Eddesse verstarb

Liebe Sylvia,

zum Tode Deines lieben Mannes möchte ich Dir mein tief empfundenes Beileid ausdrücken und sage dies auch im Namen der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V.

Der Name Günther Grassmann wird zusammen mit Deinem Namen, liebe Sylvia, immer einen ganz besonderen Platz in der Historie der Vereinigung Deutscher Pilotinnen einnehmen. 1966 habt Ihr zum ersten Male die Rallye „Die goldene Rose von Eddesse“ aus der Taufe gehoben und danach wurde sie noch 13 mal ausgetragen.

Unvergessen sind die schönen und fröhlichen Stunden auf Eurem Flugplatz, unvergessen der feine Humor Deines Mannes, der uns mit seinen charmanten Liebenswürdigkeiten, seiner Herzlichkeit und seiner Großzügigkeit immer wieder zeigte, was wahre Fliegerfreundschaft ist. Er liebte seinen Fluglatz, seine Piloten und Pilotinnen und wir liebten ihn.

Ich hoffe sehr, liebe Sylvia, dass Du Kraft und Stütze in Deiner Familie findest.
Deine Freunde werden um Dich sein und Günthers erfülltes Leben wird Dir Trost spenden. Wir trauern mit Dir und Deiner Familie und sind in Gedanken bei Dir.

In großer Anteilnahme bin ich
Deine Heidi Galland

ZUM TODE VON

DR. SIEGLINDE GUTH

Unmittelbar vor Redaktionsschluß erreicht mich die traurige Nachricht vom plötzlichen Tod unseres langjährigen Mitgliedes Dr. Sieglinde Guth am 6. April 2006.
Seit 1974 war sie bei der VDP und zählte zu den aktivsten und treuesten Mitgliedern. In gewohnter Frische nahm sie noch an unserem Treffen in Kalkar teil.
Unsere Bestürzung und unsere Trauer teilen wir mit ihren Angehörigen. Sie bleibt uns unvergessen.

H.G.

VDP-TICKER + + VDP-TICKER + + VDP-TICKER + + VDP-TICKER + + VDP-TICKER

Eine Beitragserhöhung von € 10.- wurde bei der letzten JHV beschlossen. Unsere Schatzmeisterin bittet, falls noch nicht geschehen, den Mitgliedsbeitrag von € 70.- baldmöglichst zu bezahlen oder eine evtl. noch notwendige Nachzahlung vorzunehmen. Ein Überweisungsträger ist der Zeitung beigelegt

Chiemseetreffen in 2007
Ingrid Hopman hat schon den Termin: 30. Juni - 1. Juli 2007

Wem war der letzte Winter zu lang und zu kalt? Wir planen für Januar/Februar 2007 ein VDP-Treffen in Südafrika. Interessenten bitte bei Elvi Schaller melden, e-mail elvi.schaller@t-online.de

Der Flughafen Fürsty braucht unsere Unterstützung: „Bürgerinitiative Aufsteigen mit Fürsty, Luftverkehr schafft Arbeitsplätze“
www.aufsteigen-mit-fuersty.de
Bitte mal reinschauen und mitmachen.

Fliegerische Weiterbildungskurse nur für Frauen?
Eva Sollbach macht's möglich:
Wir planen reine Damenkurse (IR(A) und CPL) an unserer Schule anzubieten. Minimum drei Teilnehmerinnen. Standorte:
Flugplatz Hangelar, Flugplatz Schwarze Heide und Dortmund.
Ansprechpartnerin: Eva Sollbach
Kontakt: e-mail: Ausbildungsleitung@theorieschule.de

Aviation and Women in Europe – AWE
2nd. AWE Aviation and Women in Europe Conference Varese, Italy,
15.-17. September 2006
www.aweu.org

Fliegen in Australien?
Kontakt: Sibylle Reisch
Sunshine Aviation Flying Services
www.sunshineaviation.com.au · email: tours@sunshineaviation.com.au

Fliegende Frauen in der Luftwaffe

Seit Jahren wirbt die Luftwaffe auch um Frauen für den fliegerischen Dienst. Die meisten Bewerberinnen sind aus den unterschiedlichsten Gründen wieder ausgeschieden oder haben andere Tätigkeiten in der Luftwaffe übernommen. Umso mehr freut es mich, Ihnen heute die ersten „Erfolge“ nennen zu können:

Derzeit arbeitet eine junge Dame mit der Qualifikation Waffensystemoffizier („Backseater“), an der deutschen „Tornado-Schule“ in Holloman/New Mexico als Fluglehrerin.

Sechs weitere Damen absolvieren verschiedene Phasen der Ausbildung: Von zwei, für Jetflugzeuge vorgesehenen Pilotinnen, ist eine bereits an der NATO-Fliegerschule Sheppard in Texas, die andere in der vorfliegerischen Ausbildung an der Offizierschule in Füstenfeldbruck/Bayern. Ein weiterer weiblicher Waffensystemoffizier ist noch in der Ausbildung.

Drei Aspirantinnen wollen Transportfliegerinnen werden. Davon sind zwei künftige Hubschrauberpilotinnen fast am Ende ihres Trainings, eine Pilotenanwärterin, die die Transall C-160 fliegen soll, absolviert die fliegerische Grundausbildung bei der Lufthansaschule in Bremen.

■

terallgäu

Samstag, 7. Januar 2006
MZ · Nummer 5

MZ

Pilotin, Sekretärin und Autorin

Thessy Glonner schreibt Geschichten und Schlagertexte

Von unserer Mitarbeiterin
Eva-Maria Frieder

Amberg
Manche Talente offenbaren sich erst relativ spät im Leben, wenn der tägliche berufliche Stress nachlässt und mehr Zeit und Energie für die schönen, „nutzlosen“ Dinge am Rande bleibt. Bei Thessy Glonner (62) war es jedenfalls so.

1943 in der Nähe von Hannover geboren, verschlug es sie durch Heirat nach München. Die gelernte Bankkauffrau arbeitete an der Seite ihres Mannes in dessen Unternehmen und war zusammen mit ihm viele Jahre lang geschäftlich sehr viel unterwegs.

Songtexte über das Fliegen

Sie gehört zu den seltenen Frauen mit Pilotenschein. Die Geschäftsreisen wurden meist mit der eigenen Cessna 172 absolviert. Thessy Glonner ist noch heute, obwohl sie nicht mehr fliegt, Mitglied in der „Vereinigung deutscher Pilotinnen“, deren Ehrenmitglied übrigens Elly Beinhorn ist. Für ihren Verein hat sie mehrere Songtexte übers Fliegen geschrieben, in die man im Internet unter www.hiflight.de reinhören kann.

Seit sechs Jahren lebt die kreative Frau mit ihrem Mann in Amberg bei Buchloe, wo sie sich gut integriert fühlt und die Leute „sehr nett“ findet. „Mein erstes Gedicht habe ich schon mit neun Jahren geschrieben“, erinnert sie sich. „Das Talent hab ich von meiner Mutter geerbt. Das Schreiben zum Beruf zu machen, habe ich aber nie gewagt. Man sagt ja, es sei eine brotlose Kunst.“

Nun, wo sie mehr Zeit hat, kommt die Lust am Schreiben zurück. Thessy Glonner kam zufällig mit dem Bad Hindelanger Ursus Verlag in Kontakt, wo man sie ermutigte, etwas für das Sammelbändchen „Kurze Geschichten von starken Frauen“ zu schreiben. Ihre Kurzgeschichte „Die Traum-WG“ wurde veröffentlicht. Sie freute sich und schrieb gleich eine zweite, die im Rahmen von „Wintermärchen aus dem Allgäu“ erschienen ist.

Schlagertexte verfasst sie schon länger: 1998 nahm sie mit ihrem Schlager „Mallorca-Feeling“ sogar an einem Musikwettbewerb in Aachen teil und belegte immerhin den 4. Platz. Ihre Texte für die Pilotinnen wurden von der Profi-Sängerin Petra Maria Raphael interpretiert, die zur Zeit an einem Bühnenstück arbeitet. Eines von Glonners Liedern – Titel: „Aphrodite“ – gefällt ihr so gut, dass sie es mit verwenden will.

Blut geleckt

Thessy Glonner hat jetzt Blut geleckt und arbeitet bereits an einem neuen Projekt, über das sie aber noch Stillschweigen bewahrt. Vorgenommen hat sie sich, demnächst einmal beim „Autorenkreis Allgäu“ vorbei zu schauen. Dort treffen sich Hobby-Autoren zum Erfahrungsaustausch.

info „Kurze Geschichten von starken Frauen“ ist im Buchhandel erhältlich.

Thessy Glonner, eine Autorin aus Amberg.

Unser Multi-Allroundtalent Thessy Glonner macht jetzt als Autorin von sich reden. In der Mindelheimer Zeitung erschien dieser Artikel über ihre vielseitige Begabung. Glückwunsch, liebe Thessy, wer kennt nicht Deine wundervollen Liedertexte, mit der Du die VDP schon so oft besungen hast. Kontakt: www.highflight.de (klick „vita“)

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 € 70,00 pro Jahr, die Aufnahmegebühr € 20,00.
(für Pilotinnen-Anwärterinnen und Jugendliche (14 – 25 Jahre) beträgt der Mitgliedsbeitrag € 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

Bürginnen
(ordentliche Mitglieder)

1. _____

2. _____

3. _____

Datum _____ Unterschrift _____

Der Mitgliedsbeitrag beträgt € 70,- pro Jahr, die Aufnahmegebühr € 20,-.

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 in 2006

01.07. – 02.07. Bremgarten / EDTG Staufen / Breisgau
VDP-FLY-IN nach Bremgarten Aufenthalt in Staufen
Info:Edeltraud Barthel email: willkommen@fauststube-im-loewen.de
Telefon: 07633-908939-0 Fax: 07633-908939 - 500

07.07. – 09.07. Portoroz / Istrien
FLY-IN der Österreicherinnen
Info: Barbara.Friedenberg@t-online.de

20.07. – 23.07. Sylt / Westerland
Flughafenfest mit FLY-IN
Info: Flyingmmsylt@aol.com

24.07. – 30.07. Oshkosh, USA
EAA-Airventure
Info: www.airventure.org

05.08. – 11.08. Eggenfelden
AOPA-Training 28. Trainingscamp
mit AOPA-Jahreshauptversammlung

08.09. – 10.09. Bayreuth
38. VDP Jahreshauptversammlung
Info: email elke.soellner@t-online.de

14.09. Nordholz
AOPA-Training
Sea-Survival Überleben auf See mit den
Marienfliegern in Nordholz

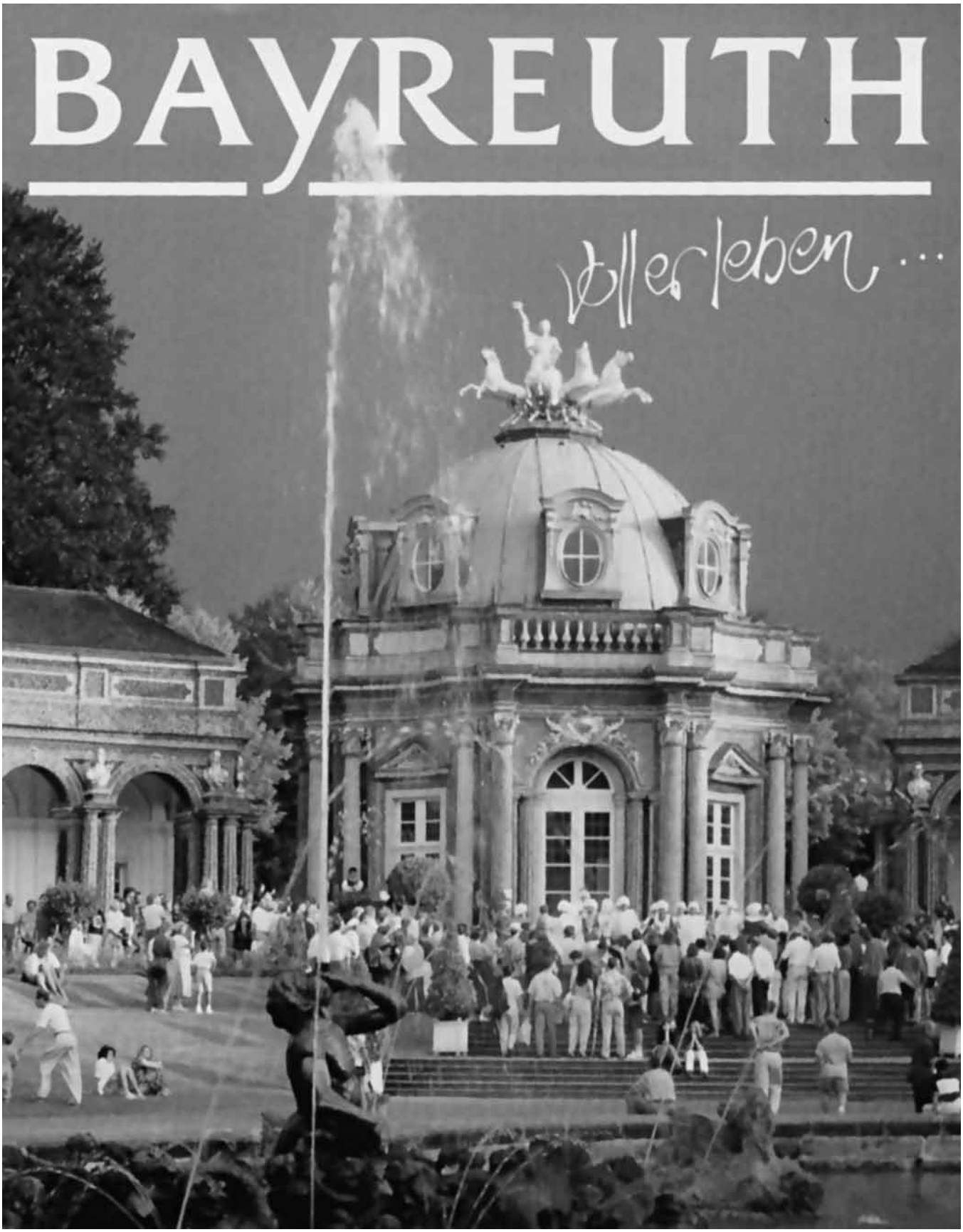
15.09. – 17.09 Varese, Italy
2nd AWE Avation an Women in Europe Conference
Info:www.aweu.org

Die VDP im Internet:

www.pilotinnen.de

Winter Ade – sage ich zum Schluß mit diesem Bild von unserem „Frankieboy“
Möge uns die weiße Pracht für einige warme und sonnige Monate verschonen.
Ich wünsche Euch allen einen wunderschönen Fliegersommer!

Eure Heidi



38. Jahreshauptversammlung

8. – 10. September 2006

Wir freuen uns auf Euch!