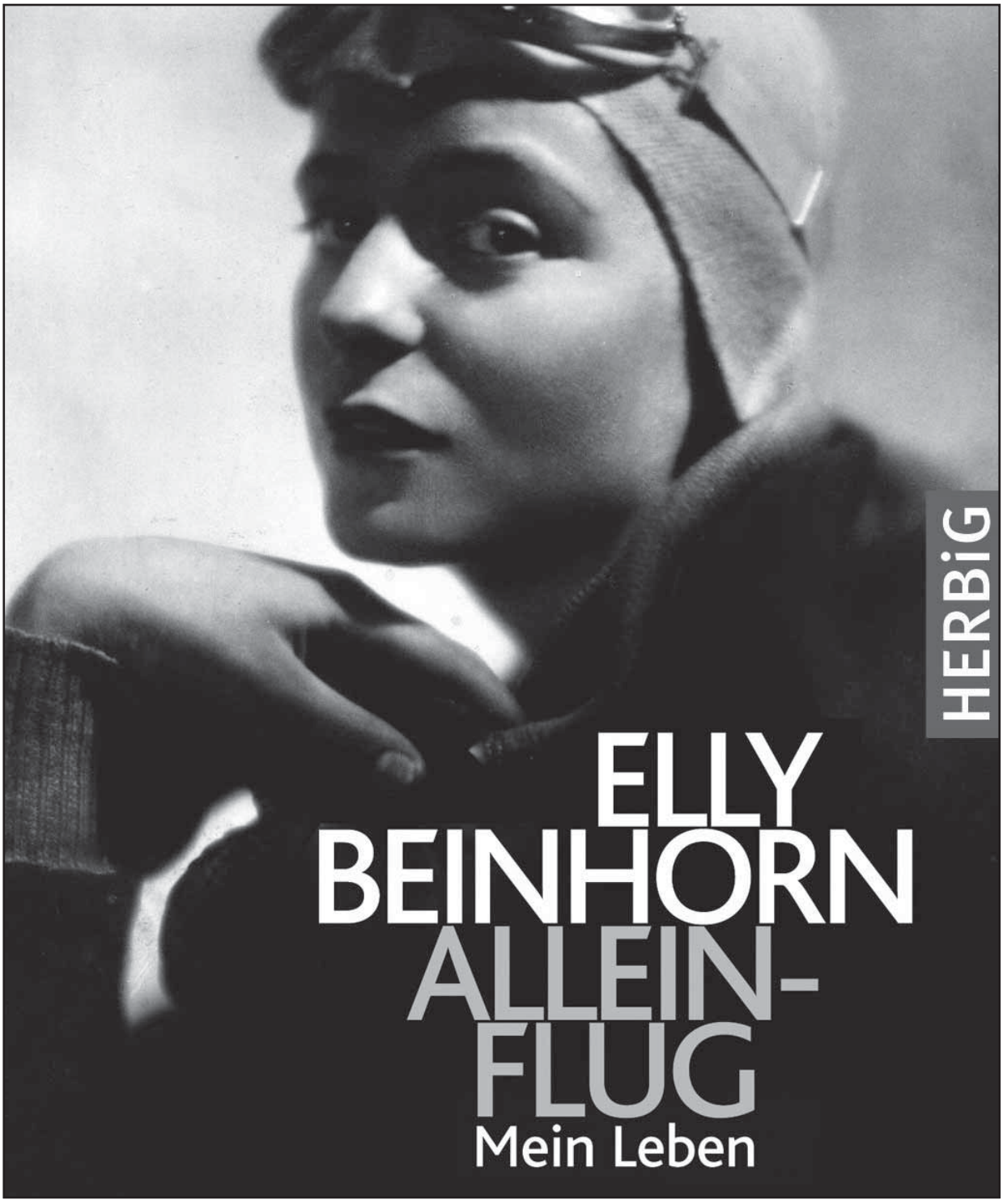
VDP Nachrichten

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



Themen

100. Geburtstag unseres Gründungs –
und Ehrenmitgliedes Elly Beinhorn
Neuauflage von „Alleinflug“

Seite 4 + 32

39. JHV in Weimar 31.08 bis 02.09.:
Auf den Spuren von Goethe, Schiller
und den Anfängen der Verkehrsfliegerei

Seite 9

Ausgabe
1
2007

www.pilotinnen.de

INHALT

EDITORIAL

von Heidi Galland . . . . . Seite 3

100 Jahre Elly Beinhorn . . . . . Seite 4–7

Die Federation of European Women Pilots (FEWP)
zu Gast beim VDP-Chiemseetreffen vom 29.6.-1.7.2007 . . . . . Seite 8
Einladung und Anmeldung zum europäischen Fly-In am Chiemsee . . . Seite 9-10

Deutschlandflug 20. – 23. Juni 2007 . . . . . Seite 11
39. Jahreshauptversammlung . . . . . Seite 12-15
Uta Kienle – Ein halbes Jahrhundert für die Fliegerei . . . . . Seite 16-17
Ein tolles Erlebnis: Tannkosh 2006 . . . . . Seite 18-19

MITGLIEDERBERICHTE

Treffen der Luftsportlerinnen . . . . . Seite 20
Was lange währt, wird endlich gut. Namibia – aus der Luft und zu Fuß . Seite 19-23

Frauen im Deutschen Olympischen Sportbund . . . . . Seite 24-25
Von Lilienthal zum Eurofighter . . . . . Seite 26
Hedi Sensen im Porträt . . . . . Seite 27
Angelika Machinek Förderverein . . . . . Seite 28

VDP-INTERN

Neue Mitglieder . . . . . Seite 30
Wir trauern um unsere verstorbenen Mitglieder . . . . . Seite 30
VDP-Ticker . . . . . Seite 30-32

MITGLIEDER-ANTRÄGE

Für alle, die es werden wollen . . . . . Seite 33

TERMINE

und Veranstaltungen . . . . . Seite 35

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 15.10.2007

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

100 Jahre Elly Beinhorn
*30. Mai 1907

Ich denke, man kann verstehen, dass wir diese Ausgabe der VDP-Nachrichten unserem Gründungs – und Ehrenmitglied Elly Beinhorn widmen.
Welch großes Potential an menschlichem Erleben, Mut und Risikobereitschaft, an Emotionen, nüchternem Verstand und Demut vor Gottes Willen, ein so langes Leben leben zu dürfen, ist in dieser Frau verborgen. Ob wir jung oder alt sind, sie fordert unseren Respekt und unsere Hochachtung. Ich durfte sie vor 40 Jahren persönlich kennen lernen. Sie war bescheiden und doch charismatisch. Fast zurückhaltend war ihr Charme, wohltuend ihre menschliche Wärme, sie nahm uns Jungen die Scheu. Man hatte Vertrauen zu ihr und es erfüllt mich noch heute mit Stolz, mich an viele Gespräche erinnern zu dürfen. Sie war und blieb zeitlos, ein Vorbild, eine große Dame der Fliegerei.

Evelyn Zegenhagen hat mit Sorgfalt ihr Leben recherchiert, und die, die Elly persönlich kennen, werden sie darin wieder finden. Alle Mitglieder der Vereinigung Deutscher Pilotinnen dürfen stolz auf ihr Gründungsmitglied sein. Wir danken ihr für eine Vorbildfunktion, die an Aktualität nichts eingebüßt hat.

Zu so viel Tradition in eigenen Reihen passt natürlich besonders gut auch der Ort unserer nächsten Jahreshauptversammlung: „Weimar“. Annelie Adrian führt uns durch diese Stadt großer Geschichte auf den Spuren von Goethe und Schiller und zu den Anfängen der Fliegerei mit Melli Beese. Sie lässt mit einem imposanten Rahmenprogramm Wirklichkeit werden, was in unseren Statuten steht: Frauen in der Fliegerei zusammenzuführen und die gesellschaftliche und kulturelle Zusammengehörigkeit zu fördern. Wir freuen uns darauf!

Es wird eine besondere Jahreshauptversammlung werden. Der Vorstand wird neu gewählt und damit auch eine neue Präsidentin. Und wir werden Uta Kienle, unsere Schatzmeisterin, die 39 lange Jahre unsere Finanzen regelte, mit großer Dankbarkeit und großem Bedauern ihrem Wunsch entsprechend verabschieden. 70 Jahre jung ist sie im April geworden, herzlichen Glückwunsch, liebe Uta! Wir wünschen Dir noch viele gesunde und ausgefüllte Jahre.

Stichwort Europa: Bis zum 1.Juli 2007 hat Deutschland noch die EU Präsidentschaft, da passt es gut, dass die Federation of European Women Pilots (FEWP) an unserem VDP-Fly-In am Chiemsee teilnimmt. Ingrid Hopman hat schon fast 100 Anmeldungen aus dem In – und Ausland, sie hat die ganze Fraueninsel in Beschlag genommen, die Ordensfrauen zu Hotelmanagerinnen umgepolt und ein sportliches Rahmenprogramm ausgearbeitet. Jetzt noch schönes Fliegerwetter und wir haben unser sommerliches „Europäisches VDP-highlight“.

Ich möchte allen Mitstreiterinnen danken, die mir geholfen haben, wieder ein tolles Jahresprogramm auf die Beine zu stellen und dies in unseren VDP-Nachrichten vorzustellen. Nicht zu vergessen ist die AERO-Messe, bei der vom 19. – 22. April die VDP wieder auf dem Stand der AOPA mit Ruth Frenken, Barbara Friedenberg, Hedi Sensen und mir vertreten sein wird.

Ich freue mich auf ein Wiedersehen am Chiemsee und in Weimar, wünsche uns allen einen super Fliegersommer und sage bis dahin ein zünftiges „Hals- und Beinbruch“!

Eure

Heidi Galland

Elly Beinhorn zum 100. Geburtstag

von Evelyn Zegenhagen

Ein ganz besonderes Jubiläum gilt es zu begehen: Elly Beinhorn wird 100. Elly Beinhorn ist eine der ganz großen Frauengestalten des 20. Jahrhunderts, eine, von der wir jetzt schon wissen, dass ihr Leben und ihre fliegerische Leistung zeitlosen Bestand haben werden. Nicht nur als mutige und kompetente Pilotin ist sie uns allen ein Vorbild, sondern ebenso als amüsante und charmante Autobiographin, die gerade, selbstkritisch und immer wieder auch ironisch auf ihr eigenes Leben blickte. Doch was sie in ihren Büchern als so leicht und selbstverständlich schilderte, war das Ergebnis beständiger Selbstdisziplin, eines klugen, wachen Geistes und eines sorgsam wägenden Mutes. Ihre Zweifel und ihre Schwächen hat die große Elly Beinhorn selten öffentlich gemacht. Nur in ihrer Autobiographie „Alleinflug“ sollte sie eingestehen: „Rückschauend betrachtet muss es so aussehen, als hätte ich ständig nach den Sternen gegriffen. In Wirklichkeit habe ich mich immer nur im Rahmen meiner Grenzen bewegt - körperlich und geistig. [...] Eines ist sicher, was die Fliegerei angeht, da wurde mir nichts geschenkt, aber auch gar nichts. Es sah nur hinterher manchmal so aus. Und ich habe vielleicht nicht so viel von den Schwierigkeiten erzählt, wie nachher von den großen und schönen Erlebnissen.“

Elly Beinhorn wurde am 30. Mai 1907 in Hannover geboren und wollte schon als Kind in die Weite: Mit einer Tierfangexpedition von Hagenbeck nach Afrika. Den Afrika-Traum hat sie sich als Pilotin immer wieder erfüllt: Schon ihr erster großer Fernflug Anfang 1931 führte sie dorthin:

Elly mit Eltern

Ohne Geld, ohne Landkarten, ohne Ersatzteile. Erst als Elly, die so lange vergeblich bei deutschen Firmen und Zeitungen um Unterstützung gebeten hatte, in der Nähe Timbuktus abstürzte, machte der riskante Flug der jungen Frau Schlagzeilen: Eine weiße Frau vielleicht gar in den Händen blutrünstiger Berber, bedroht von Sandstürmen, Hungertod und Skorpionen – das war eine Sensation, die sich verkaufte. Elly jedoch gelang der Kontakt mit der Zivilisation, und mit einem Leihflugzeug kehrte sie nach Deutschland zurück. Ihre Ankunft in Berlin im April 1931 war ein vielfacher Triumph: Sie hatte über alle gesiegt, die ihr diesen Flug nicht zugetraut hatten, und sie hatte bewiesen, zu welchen fliegerischen Leistungen Frauen fähig sind. Zugleich jedoch war sie zu einem Symbol deutschen Leistungsvermögens der Zwischenkriegszeit geworden: „Wer diesen beneidenswerten, selbstverständlichen Mut besitzt, wer mit solchem Vertrauen ans Werk geht, das nur der Jugend Eigentum sein kann, der muss gegen die Widrigkeiten siegen.“, schrieb eine Zeitung nach ihrer Rückkehr.

Doch trotz aller Versuche, Elly in den brisanten Zwischenkriegsjahren politisch zu vermarkten: Politische Bekenntnisse und Beteuerungen hat die selbstbewusste und zugleich bescheidene Frau nie von sich gegeben und anders als viele ihrer Kolleginnen die Vereinnahmung durch die herrschenden politischen Systeme weitgehend vermeiden können. Zweifellos hat ihr das Renommee als eine der erfolgreichsten Fliegerinnen der Welt dabei geholfen: Elly war umschwärmt wie ein Filmstar, ihre Starts und Landungen brachten Tausende Zuschauer auf die Beine, die Medien feierten sie als Fliegerin, Journalistin, Autorin und als den Prototyp der modernen, unprätentiösen Frau. Elly repräsentierte wie kaum eine andere deutsche Frau das neue Zeitalter, das die friedliche Nutzung moderner Technologien ebenso zu verheißen schien wie ein neues Miteinander der Geschlechter. Und so warb Elly mit ihren Flügen nach Afrika 1931, 1933 und 1937, mit

ihrem Flug um die Welt 1932, mit ihren Flügen nach Nord- und Südamerika 1934 und 1935, mit ihren Eintagesflügen über zwei und drei Kontinente 1936 und 1937 und mit ihrem Flug nach Burma, Thailand und Persien 1939 für die Leistungskraft deutscher Flugzeuge. Sie präsentierte als „fliegende Botschafterin“ das unter den Folgen des Versailler Vertrages leidende Deutschland im Ausland und machte mit dem Image der modernen Frau, die die traditionellen Grenzen der Geschlechter sprengte, ihre Mission nur noch erfolgreicher.

Im Laufe ihres Lebens hat Elly Beinhorn viele Auszeichnungen empfangen dürfen: 1931 erhielt sie das goldene Sportfliegerabzeichen des Automobilclubs von Deutschland und das goldene italienische Fliegerabzeichen, 1932 bis 1934 die jährliche International Harmon Trophy für die beste weibliche Sportflug-Leistung in Deutschland, 1932 die Ehrenmitgliedschaft im Aero-Club von Deutschland, 1934 das peruanische Fliegerkreuz, 1936 die Goldene Schale der Stadt Augsburg, dazu Ehrungen durch die Städte Düsseldorf, Frankfurt, Stettin und Dortmund, Fliegerabzeichen aus Peru und Mexiko und viele Auszeichnungen mehr. Die Liste ihrer Ehrungen setzt sich nach dem Krieg fort: 1953 erhielt sie die Goldene Nadel des Deutschen Aeroclubs für ihre Verdienste um den deutschen Sportflug, 1970 das Goldene Abzeichen des Bayerischen Luftsportverbandes, 1987 das Diplom Tissandier, die höchste Flugsport-Auszeichnung der Fédération Aéronautique International, 1988 den Bayerischen Verdienstorden und 1991 das Bundesverdienstkreuz Erster Klasse. 1992 wurde sie für ihre Verdienste um Flugsport und Luftfahrt in den Forest of Friendship in Atchison, USA, aufgenommen, wo sie neben Amelia Earhart, den Wright Brothers, Beryl Markham, Chuck Yeager und anderen als Pionierin der Luftfahrt geehrt wird.

Die wichtigste Auszeichnung war für Elly Beinhorn aber wohl der 1932 verliehene Hindenburg-Preis für Sportflieger, der ihr für ihren „Flug um die Welt“ 1931 verliehen worden war, bei dem sie mehrere Dutzend Länder besucht hatte. Diese Ehrung war ihr nicht nur wichtig, weil sie die höchste sportfliegerische Ehrung war, die jemals eine fliegende Frau in Deutschland erhalten hatte, sondern weil sie mit dem Preisgeld die durch ihre

Ankunft in Berlin, 1931

In Mexiko mit Siegerkranz, 1934

1934 mit Thea Rasche

Fernflüge entstandenen 16.000 Reichsmark Schulden begleichen konnte. Denn Fliegen war auch für die erfolgreichste deutsche Fliegerin der Zwischenkriegszeit kein Zuckerschlecken: Die Finanzierung war teuer, und die Vorbehalte der Männer waren groß. Jungen Frauen, die die Fliegerei nur aus einer Schwärmerei heraus ergreifen wollten, hat Elly Beinhorn deshalb immer wieder abgeraten: Kaum jemand wusste besser als sie, wie schwierig dieser Beruf ist und wie sehr jedes Versagen einer Frau sich gegen alle fliegenden Frauen auswirken würde. In ihrer kleinen, kaum bekannten Novelle „Grünspecht wird ein Flieger“ schilderte sie 1935 mit viel hintergründigem Humor die Ankunft einer Flugschülerin im Kreis männlicher Flugkollegen und deutete zugleich an, wie schwierig der Umgang mit ihr, der (Über-)Fliegerin, manchmal für die sieggewohnte Männerwelt gewesen sein muss: „Während Rosalind mit sicherem Schwung auf die Fläche und in den Führersitz kletterte, stand alles herum wie vom Schlage gerührt. Einige fünfzehn zart aufgekeimte Vatergefühle verstummten jäh. [...] Dieses Mädchen war reichlich vollkommen. So etwas beschützt man nicht, und in so etwas verliebt man sich auch nicht Hals über Kopf.“

Elly hat es immer vorgezogen, allein zu fliegen. 1952 beschrieb sie ihr Dilemma: „Wen hätte ich auch mitnehmen sollen? Einen Mann? Ein richtiger Mann würde sich nicht monatelang dem Kommando eines weiblichen Kapitäns fügen – und einen nicht ganz richtigen Mann wollte ich schon gar nicht neben mir haben.” Doch schließlich hat sich die alleinfliegende Elly doch noch verliebt: In einen Rennfahrer der Auto-Union, Bernd Rosemeyer. 1936 heirateten Elly und Bernd und machten von nun an Schlagzeilen als das „schnellste Ehepaar der Welt“. Im November 1937 kam der kleine Bernd jr. zur Welt, doch schon im Januar 1938

21.12.1934: Ankunft Washington

verunglückte sein Vater tödlich. Elly Beinhorn war Witwe, und ein Krieg stand unausweichlich vor der Tür - ein Krieg, der ihre fliegerische Karriere für viele Jahre unterbrechen sollte. Zwar war Elly Beinhorn bei Kriegsbeginn kurz als Überführungsfliegerin tätig, doch dann heiratete sie erneut und brachte 1942 eine Tochter zur Welt. Fliegen sollte sie erst zehn Jahre später wieder, als sie 1951 in der Schweiz den internationalen Sportfliegerschein erwerben konnte und damit als erster deutscher Pilot wieder am Steuer eines Flugzeuges sitzen durfte. Bis 1979 war Elly als fliegende Reporterin von Finnland bis Nordafrika unterwegs, besuchte die Schauplätze ihrer Vorkriegsflüge und warb wieder für die Sportfliegerei. Auch als erfolgreiche Rallyefliegerin machte sie erneut Schlagzeilen, so 1959 beim Powder Puff Derby in den USA und bei zahllosen Wettbewerbsflügen in Deutschland.

1968 gehörte Elly Beinhorn zu den neun Gründungsmitgliedern der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. (VDP), die mit Mutz Trense als erste Präsidentin in Worms ins Leben gerufen wurde, und übernahm die Vizepräsidentschaft bis 1975 und wurde Ehrenmitglied.

Mit ihrem Engagement, ihrer Flugbegeisterung, ihrer Kameradschaftlichkeit und ihrer Bescheidenheit trotz ihres Ruhms ist sie Vorbild geblieben. Sie hat sich eine Zeitlosigkeit geschaffen, die ihresgleichen sucht. Sie motiviert uns, all das fortzusetzen, was an positiven Traditionen bei den Fliegerinnen vor uns vertreten war.

1979 gab sie schließlich nach mehr als 51 Jahren Flugzeit und mehr als 5000 Flugstunden ihren Flugschein zurück. Ihren fliegerischen Traum von Freiheit und Selbständigkeit hat sie sich zeitlebens bewahrt - an den Schluss ihrer Autobiographie stellte sie die Worte: „Ich sehe jedem Segelflugzeug begehrlich nach, denn da gibt es noch etwas von der Großartigkeit und Ruhe der Landschaft und des Himmels, die ich bis an mein Lebensende lieben werde."

Wir in der VDP teilen diesen Traum und gratulieren Dir, liebe Elly Beinhorn, von ganzem Herzen zum 100. Geburtstag!

1934 in den USA

Die Federation of European Women Pilots (FEWP) zu Gast beim VDP-Chiemseetreffen vom 29.6.-1.7.2007

von Barbara Friedenberg

Für all die neuen VDP-Mitglieder, die die FEWP (Federation of European Women Pilots) noch nicht so recht kennen sollten: Ziel der internationalen Vereinigung ist, Pilotinnen aus ganz Europa zusammenzubringen und Kontakte zwischen den Ländern zu knüpfen. Nachdem es anfangs natürlich recht schwierig war, im internationalen Bereich Fuß zu fassen, kommen inzwischen immer mehr Pilotinnen mit Anhang aus allen Ecken Europas zu der internationalen FEWP-Jahreshauptversammlung. Sei es per Kleinflugzeug, Helikopter, Auto, Bahn oder Airliner. Mitglieds-staaten sind derzeit: Great Britain, Germany, France, Luxem-bourg, Italy, Netherlands, Switzer-land, Slowenia, Austria and Spain. Jedes Jahr wird dieses Treffen von einem anderen der Mitgliedsstaaten ausgerichtet. Seit der Neugründung der FEWP im Jahr 1995 in Rom fanden Treffen mit immer größerer Akzeptanz statt: in München/D, Luxembourg/L, Stratford upon Avon/GB, Florenz/I, Beaune/F, Lausanne/CH, Salzburg/A, Bled/Slo and Cambridge/GB. Jedes Land mit einer Pilotinnenvereinigung hat eine Delegierte– zur Zeit bin ich die Referentin bei der FEWP für die VDP - , Länder ohne Vereinigung haben Einzelmitglieder, die aber natürlich versuchen, in ihrem Land eine Vereinigung von Pilotinnen ins Leben zu rufen. Die derzeitige Präsidentin der FEWP ist Caroline Gough-Cooper, eine exzellente Helicopter–Pilotin, die mit ihrer Copilotin schon die Helikopter-Weltmeisterschaften gewonnen hat.

Caroline Gough-Cooper President Federation of European Women Pilots (FEWP)

Kaffeeflüge rund um unseren Heimatflugplatz sind ja nicht immer alles. Da gibt es nun aber über die FEWP ganz tolle Möglichkeiten: zum einen, an den Jahrestreffen teilzunehmen – in welchem Land auch immer sie stattfinden. Aber man hat außerdem auch die Möglichkeit, für eine Reise in eines der Mitgliedsländer Kontakt mit der dortigen Referentin aufzunehmen, die alles tun wird, um mit detaillierten Informationen eine Reise in ihrem Land zu erleichtern.

In diesem Jahr haben wir von der VDP die einmalige Chance, diese lieben internationalen Gäste bei uns in Deutschland zu empfangen und näher kennen zu lernen. Viele haben sich schon angemeldet. Freuen wir uns darauf und tun wir alles, um sie bei uns willkommen zu heißen, damit es zu einem unvergessliches Treffen zwischen VDP und FEWP wird. Wer weiß, was sich daraus für internationale Kontakte ergeben werden?

www.fewp.pilotinnen.de

Bord-Foto: General Assembly

Einladung zum Europäischen Fly-In am Chiemsee

Unter dem Motto „Natur“

29.06. – 01.07.2007

Diese Einladung bitte aus organisatorischen Gründen zu den Veranstaltungen unbedingt mitbringen!

Anflug Freitag, 29.06.07 ab 10:00 bis 14:00 Uhr
in EDPC/Bad Endorf - Jolling 122.475 / Grasbahn 800m

14:30 Uhr	Transfer mit dem Bus und PKW nach Gstadt
15:30 Uhr	Transfer mit dem Schiff zur Fraueninsel
17:00 bis 18.00 Uhr	FEWP meeting in der Aula des Klosters
19:00 Uhr	kalt-warmes Buffet im Klosterwirt mit bayrischem gemütlichen Beisammensein
Samstag - 30.06.07	Treffpunkt um 9:15 Uhr am Hauptsteg zur Weiterfahrt nach Prien, anschließend Fahrt nach Aschau, mit der Gondelbahn auf die Kampenwand (5476 ft); wer nicht gut zu Fuß ist, geht bequem 20 Min. zum Gipfelkreuz und 15 Min. zur Möslingalm; die anderen marschieren nach dem Gipfelkreuz zur Schlechtenbergalm; nach einer deftigen Brotzeit geht ein Fußweg zurück nach Aschau.

Wanderausrüstung – feste Schuhe, wenn möglich Stöcke mitbringen!

Zwischen 16:00 und 17:00 Uhr Rückfahrt von Aschau zur Fraueninsel

Ab 19:00 Uhr treffen wir uns im Hotel Linde zum Abendessen mit "openend".

Sonntag - 01.08.07 – 9:00 Uhr FEWP meeting in der Aula im Kloster

ab 10:30 Uhr Frühschoppen in Fritzîs Biergarten

Rückfahrt zum Flugplatz **um 13:00 Uhr**

Taxi-Rupp: 00498051 / 4545 oder 0049-170 3 44 92 85
Taxi Barth: 00498051 / 2442 oder 0049-160 4 57 04 00

Ingrid Hopman:
0049-175 7 11 38 76

Anmeldung

Absender :

_____

_____

_____

Hopman Ingrid
Am Hang 2
83253 Rimsting

e-mail: ingridhopman@web.de
Mobil: 0175 7113876
Tel.: 08051 - 61579

FEWP Fly-In am Chiemsee vom 29.06. – 01.07.07.

Verbindliche Anmeldung mit _____ Personen
❑ Flugzeug Kennzeichen _____ Landung in EDPC (Bad Endorf-Jolling)
❑ Auto ❑ Bahn

Bitte um Überweisung von € 100,00 pro Person auf das Konto Ingrid Hopman, Raiffeisen- und Volksbank Chiemsee eG, (Konto Nr. 40 112 119 ; BLZ 71161964) Kennwort „Pilotinnen". Darin sind alle Transfers und das Abendessen am Freitag enthalten.

Abendessen im Hotel Linde, Essen und Trinken auf dem Berg, Frühschoppen am Sonntag und alle Getränke sind selbst zu bezahlen, ebenso die Übernachtungen. Gewünschte Zimmer bitte ankreuzen.

❑ Doppelzimmer **im Hotel Linde** mit Frühstück	€ 115.-
❑ Einzelzimmer im Hotel Linde mit Frühstück	€ 65.-
❑ Doppelzimmer **im Kloster** ohne Frühstück Kat.A (DU/WC)	€ 42.- pro Person
❑ Einzelzimmer im Kloster ohne Frühstück Kat.B (DU/WC)	€ 52.- pro Person
❑ Doppelzimmer im Kloster ohne Frühstück Kat.C (Etagen DU/WC)	€ 22.- pro Person
❑ Einzelzimmer im Kloster ohne Frühstück Kat.C (Etagen DU/WC)	€ 27.- pro Person
Frühstück im Klosterwirt	€ 9.-
❑ Doppelzimmer **im Inselwirt** mit Frühstück (es gibt nur 2 DZ)	€ 90.-
❑ Doppelzimmer **Pension Neumair** mit Frühstück	€ 85.-
❑ Einzelzimmer Pension Neumair mit Frühstück (es gibt nur 6 DZ und 2 EZ)	€ 50.-
❑ Doppelzimmer **im Privatquartier** mit Frühstück	€ 65.-
❑ Einzelzimmer im Privatquartier mit Frühstück (es gibt 3 DZ und 2 EZ)	€ 35.-

Eine frühere Anreise ist nach Rücksprache mit Ingrid Hopman möglich.

_____ _____

Datum Unterschrift

Deutschlandflug 20. – 23. Juni 2007

Zeit- und Streckenplan (Änderungen vorbehalten)

Mittwoch, 20. Juni — **Alle Teilnehmer**

10:00 – 17:00	Freier Anflug nach Magdeburg Freier Besuch der Stadt und Teilnahme an einer organisierten Dampferfahrt nach Anmeldung möglich
19:30	Eröffnungsbriefing, anschließend Begrüßungsparty

Donnerstag, 21. Juni — **Wettbewerbsgruppe**

08:00	Briefing in Magdeburg
09:30 – 12:00	Start in Magdeburg
10:30 – 13:00	Ziellandung in Alkersleben
13:40 – 16:00	Start in Alkersleben
14:40 – 17:20	Ziellandung in Haßfurt

Freitag, 22. Juni

09:00	Briefing in Haßfurt
10:00 – 12:30	Start in Haßfurt
11:00 – 13:30	Ziellandung in Bad Dürkheim

Sonnabend, 23. Juni

08:00	Briefing in Bad Dürkheim
09:00 – 11:30	Start in Bad Dürkheim
10:00 – 13:00	Ziellandung in Bremgarten (Touch & Go) Landung in Freiburg (keine Ziellandung)
19:30	Abschlussveranstaltung in Freiburg

Donnerstag, 21. Juni — **Touringgruppe**

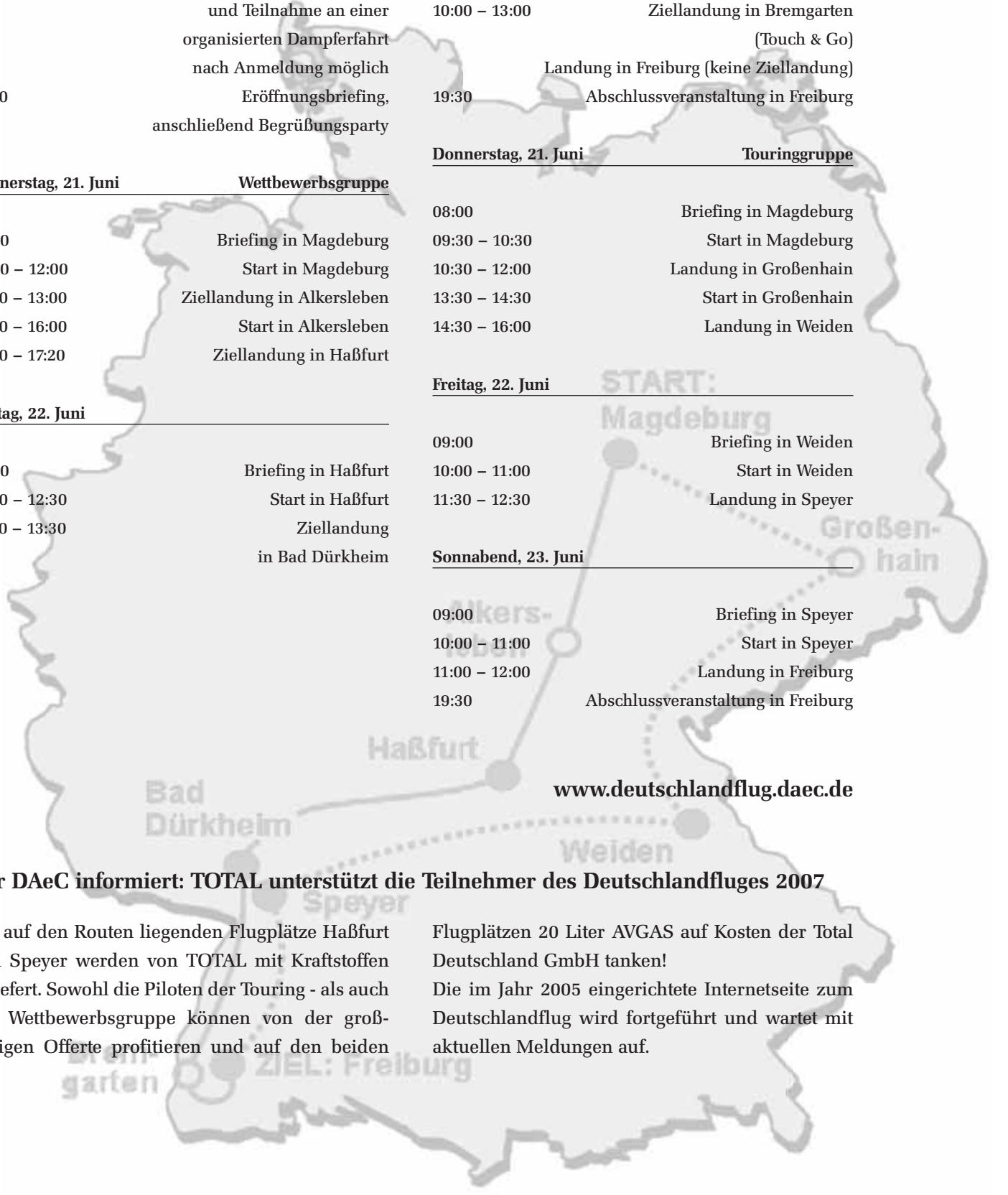
08:00	Briefing in Magdeburg
09:30 – 10:30	Start in Magdeburg
10:30 – 12:00	Landung in Großenhain
13:30 – 14:30	Start in Großenhain
14:30 – 16:00	Landung in Weiden

Freitag, 22. Juni

09:00	Briefing in Weiden
10:00 – 11:00	Start in Weiden
11:30 – 12:30	Landung in Speyer

Sonnabend, 23. Juni

09:00	Briefing in Speyer
10:00 – 11:00	Start in Speyer
11:00 – 12:00	Landung in Freiburg
19:30	Abschlussveranstaltung in Freiburg



www.deutschlandflug.daec.de

Der DAeC informiert: TOTAL unterstützt die Teilnehmer des Deutschlandfluges 2007

Die auf den Routen liegenden Flugplätze Haßfurt und Speyer werden von TOTAL mit Kraftstoffen beliefert. Sowohl die Piloten der Touring - als auch der Wettbewerbsgruppe können von der großzügigen Offerte profitieren und auf den beiden Flugplätzen 20 Liter AVGAS auf Kosten der Total Deutschland GmbH tanken!

Die im Jahr 2005 eingerichtete Internetseite zum Deutschlandflug wird fortgeführt und wartet mit aktuellen Meldungen auf.

39. Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. 31. August bis 2. September 2007 in Weimar

weimar
Kulturstadt Europas

Weimar – eine Stadt und ihre kleine Geschichte der Fliegerei

Weimar – Pilgerstätte für Germanisten, Kunst- und Kulturliebhaber, für Freunde des Bauhauses, Philosophen, Klassikfans und

Herzogin Anna Amalia von Sachsen-Weimar-Eisenach (1738-1807)

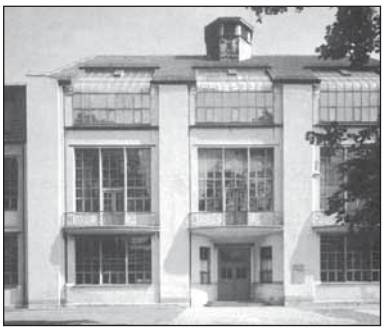
Studenten. Hier hat es eine Vielzahl von bedeutenden Ereignissen gegeben, berühmte Persönlichkeiten haben hier gewirkt, deren Namen sich wie das Who is Who der Bildungsbürgerszene lesen und jede Aufzählung nur eine willkürliche Auswahl sein kann: Goethe und Schiller haben den Ort zur Wiege

Thomas Mann vor Goethes Gartenhaus im Park an der Ilm, 1.7.1949

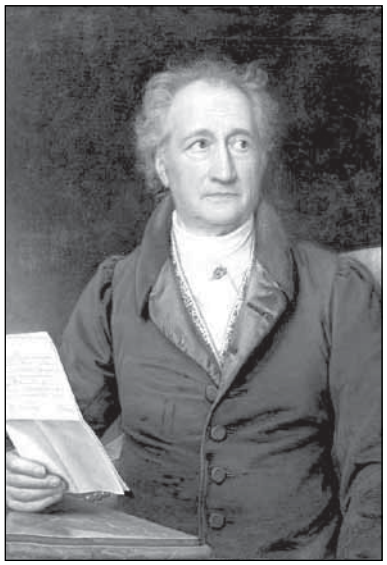
Der Rokokosaal in der Herzogin Anna-Amalia-Bibliothek

der Weimarer Klassik werden lassen, mit Franz Liszt und Maria Pawlowna folgte das silberne Zeitalter in Weimar und mit Walter Gropius ist die Geburtsstätte des Bauhauses gelegt. Neben diesem kulturellen Reichtum steht Weimar aber auch für die Schrecken des zwanzigsten Jahrhunderts mit dem Konzentrationslager Buchenwald auf dem Ettersberg. Weimar, die Kulturstadt, ist eben auch eine politische Stadt; sie ist Namenspatronin der ersten deutschen Republik. Und so atmet nahezu jeder Pflasterstein, jede Häuserecke und jeder Platz Geschichte.

Neben dem, was in allen Geschichtsbüchern verbrieft ist, gibt es eine Reihe von Weimarer Anekdoten und Biografien, die zwar seltener zu lesen sind, aber dennoch nicht dem Reiz des Besonderen entbehren. So hat Weimar auch eine eigene kleine Geschichte der Fliegerei, die sich Interessierten bei genauerer Betrachtung der Stadt, gründlicher Recherche der Literatur und einschlägiger Enzyklopädien oder aber einem Gang in die Archive erschließt.



Das Hauptgebäude der Bauhaus-Universität Weimar



Johann Wolfgang von Goethe

Auch diese Geschichte hat, wie sollte es anders sein, Goethe mitgeschrieben. Bereits 1780 hatte er sich mit verschiedenen Luftarten beschäftigt und 1784, ein Jahr nachdem der französische Physiker und Pionier der Ballontechnologie Jacques Charles in Paris seine erste Ballonfahrt startete, ließ Goethe einen illuminierten Ballon in Weimar zum Fliegen bringen. Das Motiv des Ballonfluges griff er auch im Faust noch einmal auf. Auf die Frage Fausts, wie er, Faust, mit Mephisto die Weltfahrt antreten werde, antwortet ihm dieser:
„Wir breiten nur den Mantel aus, Der soll uns durch die Lüfte tragen. Du nimmst bei diesem kühnen Schritt Nur keinen großen Bündel mit. Ein bisschen Feuerluft, die ich bereiten werde, Hebt uns behend von dieser Erde. Und sind wir leicht, so geht es schnell hinauf."

Es sollte über hundert Jahre dauern, bis in Weimar erneut ein Ballon in den Himmel aufstieg. Und so waren die Weimarer Bürger am 1. Mai 1887 schon am frühen Morgen auf den Beinen, um als Schaulustige diesem Spektakel beizuwohnen. Einige von ihnen gingen mit an Bord oder besser in den Korb und nahmen das Wagnis eines Ballonfluges auf sich.

Doch die Ballonfahrten waren in ihrer wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Bedeutung nur von kurzer Dauer. Hinlänglich bekannt, drängte die Entwicklung sowohl des Flugzeugbaus als auch des Luftschiffes und des damit verbundenen Flugverkehrs die Ballonfahrt in den Hintergrund. Ganz auf der Höhe der Zeit wurde unter dem Vorsitz des Weimarer Rechtsanwalt Georg Mardersteig 1909 der „Verein für Luftverkehr e.V." gegründet. Am Rande der Stadt, im Webicht, errichtete der

Freiballonaufstieg in Weimar um 1905

Verein einen Luftschifflandeplatz, der in den Folgejahren als Flugplatz weiter ausgebaut wurde. Am 8. Juni 1911 wurde auf dem Webicht-Flugplatz die „Mitteldeutsche Fliegerschule" eröffnet, an der auch eine bekannte Figur der Fliegerei Unterricht nahm – Melli Beese.

Die 1886 bei Dresden geborene Hedwig Amelie Beese, besser bekannt unter ihrem Rufnamen Melli Beese, hatte ein aufregendes Leben und war die erste Frau, die in Deutschland die Pilotenprüfung ablegte. Sabotage, erschwerte Prüfungsbedingungen, Neid und Missgunst – nichts konnte sie von ihrem Traum zu fliegen abbringen. Die erste deutsche Motorpilotin wurde von der Presse bejubelt: „Alle Achtung! Was das kleine Fräulein auf ihrer Rumpler-Taube leistet, könnte manchen ihrer männlichen Berufskollegen zur Ehre reichen." Sie legte noch im gleichen Jahr bei einem Wettbewerb mit 825 m Höhe und zweieinhalb Stunden in der Luft einen Höhen- und Dauerflugweltrekord auf. Später gründete Melli Beese ihre eigene Flugschule, konstruierte und verkaufte eigene Flugzeuge und meldete mehrere Patente an. Der erste Weltkrieg und seine Folgen haben das Leben der Melli Beese zur Tragödie werden lassen.

Die Rumpler-Taube 1912

Die Heirat mit dem französischen Piloten Charles Boutard machte sie zur Französin und damit in den Tagen des ersten Weltkriegs zum Feind. Lehr- und Geschäftserlaubnis der gutgehenden Fabrik und Flugschule wurden ihr entzogen. Internierung bzw. Hausarrest, finanzielle Probleme und Krankheit folgten. Dennoch gab Melli Beese nicht auf. Letztlich blieben ihre Visionen, z.B. eine Weltumrundung, aber unerfüllt. Bevor sie 1925, am Boden zerstört, ihrem Leben ein Ende setzte, notierte sie die Worte: *„Fliegen ist notwendig, Leben nicht."*

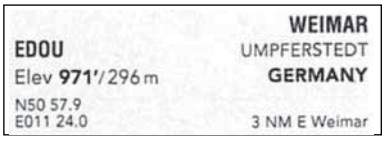
1918 trat in Weimar die Nationalversammlung zusammen. Vom 6. Februar 1919 an wurde im Deutschen Nationaltheater für die neue Republik eine Verfassung entworfen. Im ganzen Land machten mobilisierte Arbeitermassen und rivalisierende Kämpfer jeden Transport auf der Straße oder mit der Bahn unsicher. Sowohl Luftpost- und Zeitungsverkehr als auch die Personenbeförderung zwischen der Hauptstadt und dem Ort der Nationalversammlung wurden durch die Luft ermöglicht: Weimar wurde zum Zielort der ersten zivilen deutschen Luftverkehrslinie.

Flugzeugtaufe auf dem Flugplatz am Webicht in Weimar 1931

In den dreißiger Jahren wurde der Webicht-Flugplatz für die neu eröffnete Ingenieurschule zum Schulflugplatz. Damit kamen bekannte Flieger und Konstrukteure des Segel- und Motorflugs in die Stadt an der Ilm, unter ihnen Robert Kronfeld und Heini Dittmar.

Die Fluggeschichte Weimars lebte nach der deutschen Wiedervereinigung wieder auf. 1994 haben zwei ehemalige Segelflieger und ein Militärflieger vor den Toren Weimars auf einer Ackerfläche begonnen, den Sonderflugplatz Weimar-Umpferstedt (EDOU) aufzubauen.

Von hier aus startet am 31.08. unsere diesjährige Jahreshauptversammlung mit einem Ziellande-Wettbewerb und interessanten Preisen für die drei Besten.



Freut Euch auf ein erquickendes Programm mit vielen Überraschungen.

Auf ein Wiedersehen in Weimar!

Eure Annelie Adrian

pilotinnen-weimar@web.de

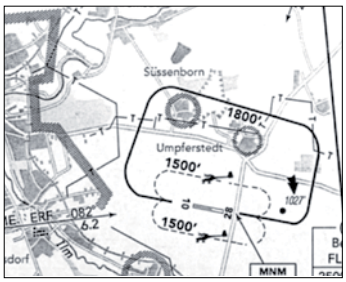
Annelie Adrian

Willkommen in Weimar

Kulturstadt Europas 1999

Einladung zum Rahmenprogramm anlässlich der 39. Jahreshauptversammlung der VDP

vom 31. August bis 02. September 2007 in Weimar



Weimar-Umpferstedt

Die über 600-jährige Ordensburg Liebstedt bei Weimar

Freitag

Ab 11.00 Uhr Anflug bzw. Anreise Flughafen Weimar-Umpferstedt mit einem Ziellande-Wettbewerb, Siegerehrung der drei Besten und Willkommens-Imbiss am Flughafen, anschließend Transfer in die Stadt.

Mit einem rustikalen Abend in der Ordensburg Liebstedt lassen wir den Tag ausklingen.

Das Goethehaus am Frauenplan

Das Hotel Elephant am Markt um 1920

Samstag

Vormittags Jahreshauptversammlung im Hotel Elephant sowie Imbiss nach Versammlungsende (separates Herrenprogramm)

Am Nachmittag werden wir den Spuren von Goethe, Schiller, Herder, Wieland und anderen Größen folgen und den Tag im traditionsreichen Hotel Elephant mit einem Festabend abschließen.

Sonntag

Frühstück im Hotel und Transfer zum Flughafen Weimar-Umpferstedt.

„Was immer du tun kannst, fange es an.“ Das ist von Goethe (hinten); der Mann vorn heißt Schiller. Foto: ddp

„Was immer du tun kannst, fange es an.“

Goethe

Dem habe ich nichts mehr hinzuzufügen - auf ein Wiedersehen in Weimar!

Eure Annelie Adrian

E-mail: pilotinnen-weimar@web.de

Anmeldung mittels beiliegendem Formular bitte bis zum 30. Juni 2007.
Ausführliche Programminformationen und Anreisedetails erhält jede Teilnehmerin nach Anmeldung.

Uta Kienle – Ein halbes Jahrhundert für die Fliegerei

Unser Gründungsmitglied hütete 39 Jahre lang die VDP-Kasse – und gibt sie zum 70. Geburtstag weiter.

von Dagmar Deckstein

So gesehen hätte es sich für die damals 14-jährige Uta dem damaligen Zeitgeist folgend eher geziemt, die „Bräuteschule“ zu besuchen. Aber das Sinnen und Trachten der Schülerin bewegte sich in eine vollkommen andere Richtung, nämlich gen Himmel. Sie hatte kurz zuvor Ernst Udets Autobiographie „Mein Fliegerleben“ gelesen, die erstmals 1935 erschienen war. Fortan war Uta vom Luftfahrtvirus infiziert und nahm Udets ersten Satz in seinem Vorwort wortwörtlich: „Ich schreibe dieses Buch für die Jugend, die nach uns kommt.“ Also gab ihr Vater dem Drängen des Teenagers nach und meldete Tochter Uta 1951 beim Segelflugverein Karlsruhe an. Eigentlich wollte Uta lieber Motorfliegen, aber das war erst vom Mai 1955 an wieder möglich, nachdem Nachkriegsdeutschland die Lufthoheit wiedererrang.

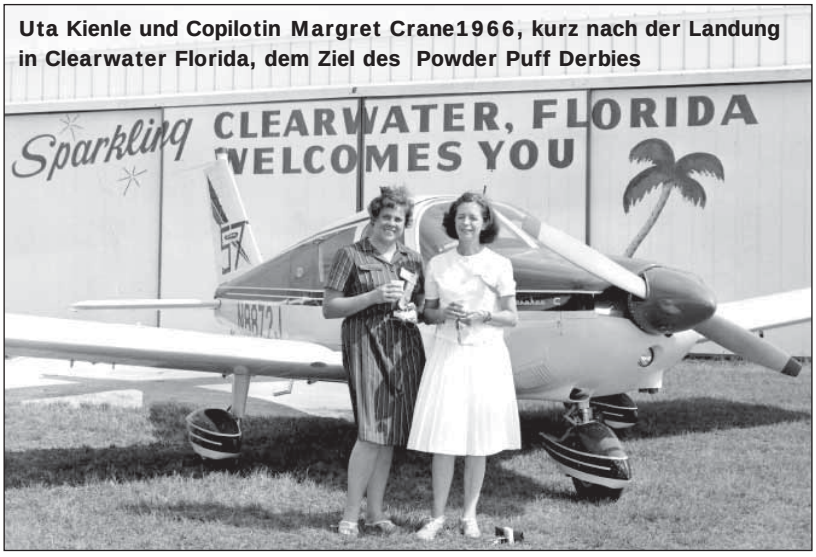
So oder so war dieser Herbsttag anno 1951 ein Glückstag für die spätere VDP, begann da doch eine der wichtigsten Stützen unseres Pilotinnenvereins die fliegerische Ausbildung. Uta Kienle war Gründungsmitglied Nummer sechs, als die VDP 1968 aus der Taufe gehoben wurde, und seither ist sie – ununterbrochen, 39 Jahre lang (!) – unsere geschätzte Schatzmeisterin. Im September, bei der Jahreshauptversammlung in Weimar, will sie ihr Amt an jüngere Hände weiterreichen. Feierte Uta doch am 10. April ihren 70. Geburtstag. „Der richtige Zeitpunkt“, findet sie, „um einen Schnitt zu machen.“

Beharrlichkeit und Beständigkeit sind herausragende Charaktereigenschaften, die Uta Kienle auszeichnen, weswegen im übrigen auch die VDP-Kasse nie in Schräglage geriet. Und der Verdacht ist nicht weit hergeholt, dass die Karlsruher Segelflugschule gerade solche Eigenschaften bei Uta gefördert und

Beim Bau der Ka 6

In der selbstgebauten Emeraude

gefordert hat. Ein Mädchen in ihren Reihen akzeptierten die Männer und Buben damals nur grummelnd, erinnert sich Uta. „Anfangs durfte ich grad mal die Werkstatt fegen“. Zu allem Überfluss gab es auch keine fertigen Segelflugzeuge zum Einsteigen und losfliegen – die mussten erst mal in mühseliger Eigenarbeit gebaut werden. Also wanderte Uta Kienle jeden Tag in die Werkstatt



Uta Kienle und Copilotin Margret Crane1966, kurz nach der Landung in Clearwater Florida, dem Ziel des Powder Puff Derbies

In Baumholder mit der Emeraude

Utas erstes Kunststoffsegelflugzeug

und betätigte sich so gut es ging beim Bau eines Grunau-Baby und einer Mü 13 E: „Erst mal ließen sie mich unendliche Meter Nagelstreifen zum Leimen der Beplankung anfertigen“. Aber dann ging es Schlag auf Schlag. „Ich blieb stur und schaute mir intensiv ab, wie die anderen zu Werke gingen“, erzählt Uta. Schließlich war sie akzeptiert und durfte selbst Hand anlegen. Mehr als ein Jahr nach Anmeldung kam Uta endlich zu ihrem ersten Schulflug, zwei Jahre später hatte sie den PPL C. 1959 erwarb sie das Leistungsabzeichen in Silber, gleich danach das in Gold mit zwei Diamanten. 1960 folgte die Lizenz als Segelfluglehrerin, im gleichen Jahr machte sie den Motorschein mit Schleppberechtigung. Ach ja: 1956 kam dann für die anfängliche Nagelstreifenfertigerin nach einem Lehrgang die Werkstattleiterberechtigung für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen hinzu, als welche Uta in Karlsruhe und später beim LSV Pfinzgau firmierte.

Uta Kienles fliegerische Erfolge und Erlebnisse über mehr als ein halbes Jahrhundert auszubreiten, sprengte die Dimensionen dieses Beitrags. Fragt sie selbst! Viele Wettbewerbe hat sie erfolgreich mitgeflogen, hier nur ein paar Highlights. 1961: Deutschlandflug - 3. Platz Damenwertung; 1961: Rallye Baden-Baden, Europarundflug – beste Pilotin und 3. Platz; 1962: Sternflug nach Lübeck – 3. Platz. 1966 ging es für Uta über den großen Teich, zum Powder-Puff-Derby in den USA: „Mein größtes fliegerisches Erlebnis“, schwärmt sie noch heute. Immerhin: Platz 42 bei 92 Teilnehmern.

Neben Karlsruhe-Forchheim war Utas zweiter Heimatflugplatz Vinon sur Verdon am Rande der französischen Seealpen. Fürs Deutsch-Französische Jugendwerk war sie auch als Fluglehrerin in Hirzenhain tätig. Ihren Luftfahrerschein hat Uta Kienle 2003 nicht mehr verlängert – erstens wurde Karlsruhe-Forchheim geschlossen und zweitens „waren mir die neuen Bestimmungen mit JAR-FCL einfach zu kompliziert.“ Aber der Fliegerei bleibt Uta natürlich weiterhin eng verbunden. Zur Zeit bringt sie die Lichtbildvorträge aus alten Zeiten auf Vordermann, um im Sinne Ernst Udets „für die Jugend, die nach uns kommt“, den Neuaufbau der Fliegerei in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg vor Augen zu führen.

Vielen dank Uta – und herzlichen Glückwunsch zum 70sten!

Uta und ihre geliebte Gigi

Ein tolles Erlebnis: Tannkosh 2006

von Sabine Klug

Wir befinden uns in Höhe dreitausend Fuß MSL kurz vor Tannheim. Es ist Samstag, viertel vor vier. Ein strahlender wolkenloser Tag und die Luft flirrt vor Hitze. Der Luftraum vor uns sieht aus wie eine Autobahn im Ferienreiseverkehr. Auch wenn wir keine Anflugkarte dabei hätten, wäre die Platzrunde wunderbar zu erkennen, denn sie ist mit zahlreichen Fliegern markiert, die genau wie wir im Landeanflug sind.

Ich setze den Anflug fort und baue bezüglich der Reihenfolge auf die Fairness meiner Mitpiloten. Leider ein Fehler. Beim Einbiegen in den Endteil kommt von hinten eine schnellere Maschine und schießt ungerührt an mir vorbei direkt auf die Grasbahn zu. Damit habe ich nicht gerechnet. Ob das jetzt noch hinkommt mit dem Sicherheitsabstand? Oder soll ich abdrehen und es neu versuchen? Soviel Routine habe ich dann doch noch nicht, dass ich das jetzt in zwei Sekunden genau abschätzen könnte. Frank unterstützt mich im richtigen Moment: bleib im Endteil drin, das geht noch. Und so ist es auch. Vor mir setzt nach dem Drängler noch eine größere Maschine auf, dann wir. Als ich gerade von der Landebahn rollen will, röhrt über mir ein großer gelber Doppeldecker vorbei, der im letzten Moment durchstarten muss und dabei fast die Antenne auf meiner Maschine mitnimmt, so niedrig ist er. Über Funk kommt sofort eine knappe, aber resolute Rüge.

Nach der Landung erfahren wir, dass seit Donnerstag bereits über tausend Maschinen gelandet sind. Und bis Sunset sollen es noch mehr werden.

Wir nehmen unsere Taschen aus dem Rumpf und machen uns auf zum Begrüßungszelt. Was für eine Party: rechts und links von uns Hunderte geparkte Flieger. Alle Größen, alle Hersteller, alle Muster unter der Sonne: gewichtskraftgesteuerte Trikes, für die eine weitere Anreise wirklich körperlich anstrengend ist, UL-Dreiachser, Gyrokopter, Doppeldecker jeder Größe, Echo-Maschinen, mittelgroße Zweimots bis hin zu gewaltigen Antonovs und Hochleistern, alle sind da. Das hier ist viel eher ein Lebensgefühl als ein Fly-In. Überall herumwuselnde Flight Crews, dazwischen unzählige neugierige Tagesgäste, die mit dem Auto, Motorrad oder Fahrrad gekommen sind, um sich dieses Spektakel anzusehen. Eine Völkerwanderung mit unglaublicher Atmosphäre. Es ist so ein Moment, wo man einfach nur spürt, dass man lebt und am liebsten alle Eindrücke gleichzeitig in sich aufsaugen will.

Wir finden unser Gießener Pilotengrüppchen, lassen uns auf einer der Bierbänke nieder. Zufällig sitzen am selben Tisch zwei VDP-lerinnen, mit denen wir dank ihrer Kleidung gleich ins Gespräch kommen. Wie praktisch so ein T-shirt mit der Aufschrift Aviation needs Women sein kann.

Flugplatz Tannheim

Im Tiefflug

Am Tisch werden erste Geschichten ausgetauscht. Eine der über tausend landenden Maschinen bringt es tatsächlich fertig, statt der 09 die 27 anzufliegen. Der Kabine entsteigt ausgerechnet eine Frau. Mist. Das ist schlecht für die Statistik. Und für ein paar der Männer natürlich Anlass für Häme. Andererseits - wie wir bereits bei der Landung gesehen haben, fliegen die Männer immer mal einen Tick aggressiver und weniger umsichtig...

Es werden zahlreiche Kunstflug-Vorführungen geboten. Einzelne Warbirds gleiten mit tiefem Grollen majestätisch über den Platz, Flügelspitzen in Vertikalstellung. Der Ton ist so tief, dass er im Magen vibriert und eine Gänsehaut macht. Kleine wendige Renegades mit kurzen Doppelflügeln fliegen Loopings. Hochleister trudeln effektvoll mit weißem und braunem Rauch. Der Nachmittag geht in den Abend über, man schwätzt, man lacht, man trinkt, genießt die laue Luft und die gute Stimmung. Letzte Zelte werden aufgebaut. Ein Hotelzimmer kommt für uns nicht in Frage – diesen Event müssen wir direkt unter dem Flügel erleben.

Die Organisation am Platz ist wieder unglaublich. Für alles wurde gesorgt, an alles wurde gedacht, so dass man gar nicht alles aufzählen kann. Eine Schwäche stellt sich allerdings heraus: für die 10.000 Besucher gibt es definitiv zuwenig Toiletten. Das Korn auf den benachbarten Feldern wird in den nächsten Wochen vermutlich besonders gut wachsen.

Am Abend spielt im Hangar eine Band, die die ohnehin schon gute Stimmung noch ausgelassener macht. Piloten aus ganz Europa werden willkommen geheißen, sogar ein tollkühner US-Flieger hat sich am Begrüßungszelt registrieren lassen. Es gibt eine Ansprache der Organisatoren zweiter Generation, Blumen für die erste Generation und ein Feuerwerk zum 30-jährigen Jubiläum des Platzes.

In dieser Nacht fällt kein Regen, aber es kühlt so weit ab, dass ich in meinem Schlafsack fürchterlich friere und allen Stoff zu mir heranziehe. Als morgens um fünf die erste Maschine mit röhrendem Motor startet, werde ich dann wieder aus dem Schlaf gerissen. Unser Zelt steht ausgerechnet am Rollhalt der 09, und wir bekommen jeden Start live mit. Spätestens ab sieben Uhr hebt jede Minute ein Flieger ab, und die Nachtruhe ist endgültig vorbei. Mein Nacken ist etwas steif, weil mir die Matratze unter dem Kopf weggerutscht ist. Mein Gesicht ist so zerknautscht wie der Pulli, auf dem ich gelegen habe. Es ist verrückt, aber ich fühle mich erholt und bin bester Laune. Wir ziehen uns an, machen uns kurz frisch und pilgern dann zur Frühstücksbar, wo wir zwei Stunden bei Kaffee und Brötchen in der Sonne sitzen.

Dann beginnt bei den Starts die wirklich heiße Phase: vier, fünf Maschinen in der Minute werden per Handzeichen einfach rausgewunken. Mit Funk halten sich dabei beide Seiten kaum noch auf. Ich staune wieder darüber, wie reibungslos alles läuft und wie lässig der Profifunker (eigens für Tannkosh vom Militär ausgeliehen) das Verkehrsaufkommen meistert. Dreizehnhundert Maschinen werden an diesem Wochenende auf dem Platz gezählt, und es gibt tatsächlich keinen einzigen Unfall.

Wir packen gemütlich die Zelte und unsere Rucksäcke zusammen, machen den Flieger fertig und rollen zum Start. Null Wartezeit, null Komplikationen, um zehn nach elf sind wir wieder in der Luft. Das Wetter ist so warm und sonnig wie am Vortag, und wir genießen den Heimflug nach Gießen als Ausklang dieses wunderbaren Wochenendes.

Das nächste Tannkosh Fly-In ist vom 20.-22. Juli 2007!
www.flugplatz-Tannheim.de

TREFFEN DER LUFTSPORTLERINNEN

von Gaby Haberkern

Am 27.01.07 fand in Magdeburg das 32. Treffen der Luftsportlerinnen statt.

Mit mehr als 120 Luftsportlerinnen und ihren männlichen Begleitungen aus allen Luftsportarten erwies sich Sachsen-Anhalt als würdiger Ausrichter dieser bundesweiten Veranstaltung. Zu Beginn würdigte die Schirmfrau, Landes-Ministerin für Gesundheit und Soziales, Dr. Sieglinde Kuppe, in ihrer Ansprache das Engagement der Frauen gerade in männerdominierten Sportarten und wünschte der Veranstaltung gutes Gelingen.

Gekonnt ist es den Organisatorinnen um Irmgard Morgner und Katrin David gelungen, den Tag sehr interessant zu gestalten. Die Mischung aus guten Vorträgen, welche von Lilienthals Flugmodellen und einem Beitrag über Prinzesschen – die berühmteste Streckenfliegerin Deutschlands –, über Motorkunstflug und Segelfliegen mit elektrischem Hilfsmotor zu Wellenflügen am Harz, Tragschrauber als UL und Agrarflug in der DDR führte, ließen die Zeit schnell vergehen. Kathrin Wötzel und Susanne Schödel zeigten die Aktivitäten der Segelflugnationalmannschaft der Frauen auf und stellten den neu gegründeten Dr. Angelika Machinek – Förderverein Frauensegelflug e.V. vor. Nach dem reichhaltigen Nachtessen wartete das Kabarett „Denkzettel“ mit einem bunten Programm auf, welches zum Lachen und Nachdenken anregte.

Stefan Nitsch aus Langenhagen nach seinem Vortrag

Diese Veranstaltung ist auch immer wieder eine Gelegenheit für die Teilnehmerinnen, einmal abseits des Wettbewerbsgeschehens sich in Gespräche zu vertiefen, zu denen man während der Flug- und Sprungsaison kaum Zeit hat.

Im Rahmen dieses Treffens wurde außerdem Rolf Peter (79) aus Schönhagen für seine mehr als 20-jährige Trainertätigkeit der DDR-Frauennationalmannschaft mit der Daidalos-Medaille des Deutschen Aero Clubs ausgezeichnet.

Die Stadtrundfahrt am Sonntagmorgen zeigte uns einen großen Teil Magdeburgs. Zudem durften wir den Flugplatz näher besichtigen.

Das 33. Treffen der Luftsportlerinnen wird ebenfalls im Osten der Republik, im sächsischen Bautzen, am letzten Januar-Wochenende 2008 stattfinden. Katrin David übergab aus diesem Anlass die fliegende Hexe an den ausrichtenden Verein weiter.

Stefan Nitsch mit einem seiner Lilienthal-Modelle

Weitergabe des „Hexentreffen-Maskottchens“ an die Vertreterin des Aeroclub Klix - Ausrichter des nächsten Treffens

Was lange währt, wird endlich gut..... Namibia – aus der Luft und zu Fuß

von Gaby Haberkern

Unsere Reise begann eigentlich schon 2003 mit einem Preisausschreiben.

„14 Tage Flug und Unterkunft in Namibia“, so hieß es, gewinnt derjenige Verein, der die meisten Abonnenten für „Segelfliegen“ wirbt. Und so wurde in der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd eifrig geworben und Abonnements abgeschlossen und tatsächlich standen wir zum Schluss als Gewinner auf dem Treppchen.

Doch es sollten noch fast drei Jahre vergehen, bis wir uns endlich mit gepackten Koffern und gespannter Vorfreude auf den Weg machen konnten. Eike, mein Freund, hatte sich entschlossen, als Passagier bei mir mitzufliegen. Wir hatten uns entschieden, Namibia erst für 9 Tage aus der Luft anzuschauen, und danach zwölf Tage mit dem Auto überland zu fahren. Sabine Holthausen übernahm in Deutschland die Buchungen für Pokweni. Mit ihrer tatkräftigen Unterstützung charterten wir eine DG500-22M in Pokweni und einen Nissan 4x4.

In Pokweni angekommen, begrüßen uns Analie und Jos van der Merwe, denen die Farm gehört, überaus herzlich. „Kennt Ihr schon Rock-Shandy? Das trinkt man hier gerne, wenn es heiß ist!“ Jos, Analie und ihre beiden kleinen Töchter Emilia und Helena sorgen unter anderem sofort dafür, dass wir uns hervorragend aufgehoben und immer gut betreut fühlen. Die Stimmung auf Pokweni ist sehr familiär und wir verbringen abends viele gemeinsame Stunden auf der Terrasse, fahren zum „Sun-downer“ auf eine Düne und Analies Essen lässt uns gewiss nicht ans Abnehmen denken!

Die Pfanne von Pokweni liegt ca. 3 Kilometer von der Farm entfernt und wir werden jeden Flugtag mit dem Toyota hingebracht und wieder abgeholt.

Nach zwei Tagen mit heftigen Gewittern kann ich am 24.12. endlich mit Axel Nuss meinen Einweisungsflug machen, welcher über gute 400 Kilometer geht und mir die weitere Umgebung des Platzes ein wenig vertraut macht. Axel sorgt auch dafür, dass wir jeden Tag ein Briefing bekommen, in welchem wir – soweit das die Internet-Verbindung hergibt – gut über Wetter und Flugstreckenmöglichkeiten informiert werden. Bei einem Gewitter hatte der Blitz in einen Fernseh-/Radio-/ Satellitenturm

bei Kalkrand eingeschlagen, was die Internet- Verbindung nicht gerade schneller macht!

Die anschließenden Flüge mache ich mit Eike als Co. Von den geplanten neun Flugtagen kommen wir mit „unserer JB“ schlussendlich an sechs Tagen in die Luft.

Das Wetter hat sich leider dazu entschlossen, unseren Aufenthalt genau zwischen zwei 1000-er Wetterlagen zu legen und so haben wir uns häufig mit Schauern und Gewittern herumzuschlagen. Die Schauer sind teilweise so ergiebig, dass sich die Pfanne von Pokweni in eine Seenlandschaft verwandelt. Wir taufen sie kurzerhand in „Lake Pokweni“ um und müssen uns auf die Beobachtung von Enten, Gänsen und Marabus beschränken.

An den fliegbaren Tagen bringt uns die DG jedes Mal zuverlässig in die Luft. Die ersten Entwicklungen zeigen sich in der Regel zwischen 11 und 12 Uhr in 1000m über Grund. Die Basis steigt dann aber meist recht rasch auf etwa 2000 bis 3000 Meter an, wobei man die Bärte eher als gut mitteleuropäisch beschreiben kann. Aber jeden Tag kommen wir ohne Motorhilfe zum Platz zurück.

Das Fluggebiet im Norden ist durch den Luftraum von Windhoek begrenzt, der Osten empfängt uns regelmäßig mit guter Entwicklung, aber schon am frühen Nachmittag bauen sich zum Teil gewaltige Gewitter auf, Richtung Süden und Westen ist es, wenn es nicht regnet, häufig blau.

Trotzdem gelingen uns schöne Flüge, bei denen wir ca. 35 Stunden in der Luft sind und Strecken zwischen 300 und 630 km zurücklegen können. Die Landschaft ist gigantisch. Berge, ein Vulkan, rote Dünen, Steppenlandschaft - alles sehr weitläufig und wenig bewohnt, aber abwechslungsreich. Wenn man nach Mariental fliegt, sieht man auch viele bebaute Felder, da dort ab dem Hardap-Staudamm der Fish-River Wasser führt.

Die Navigation in diesem weiten, kaum bewohnten Land stellt eigentlich keine allzu großen Ansprüche. Auffanglinien wie Straßen, Flussläufe und die großen Salzpfannen sind gut zu sehen und lassen auch ein Navigieren ohne PDA-Unterstützung problemlos zu.

Allerdings sollte man immer darauf achten, die nächste Außenlandemöglichkeit in erreichbarer Nähe zu haben, denn viele

Gegenden sind unlandbar – und ob der Motor gerade dann auch wirklich anspringt? Auch sind einige Landestrips für Flugzeuge mit 20m und mehr Spannweite nicht immer geeignet.

Weihnachten und den Jahreswechsel haben wir so noch nie verbracht.

Das Menü am Heiligabend wird durch einen heftigen Gewitterguss unterbrochen und den Nachtisch müssen wir uns auf der Veranda schmecken lassen. Und wer feiert schon ins neue Jahr auf einer Düne unter gigantischem Sternenhimmel mit nur drei Sektkorken, die knallen, und einigen Wunderkerzen als Feuerwerk?

Am 01.01.07 werden wir mit dem Taxi wieder nach Windhoek gebracht. Der Abschied von Pokweni fällt uns sehr schwer, obwohl wir ja noch 12 interessante Tage zu erwarten haben.

Mit unserem Nissan 4x4 Dachcamper fahren wir am 02.01.07 von Windhoek aus zuerst nach Südwesten in die Naukluftberge, wo wir im Tsauchab River Camp übernachten. Unser schönster Campground auf der ganzen Reise. Tags darauf geht es weiter Richtung Sossusvlei mit seinen über 200m hohen Dünen aus rotem Sand. Langsam gewöhnen wir uns auch an das Fahren auf der linken Straßenseite in einem rechts gesteuerten Auto.

Am nächsten Morgen brechen wir zum Etosha Nationalpark auf. Zwei Tage verbringen wir damit, die riesigen Zebra- und Antilopenherden, Giraffen, Nashörner, Löwen und unzählige andere Tiere zu beobachten.

Unser letzter Übernachtungsplatz liegt 30 Kilometer nördlich Windhoek, wo wir bei einer Fütterung drei Leoparden und einen Geparden aus nächster Nähe bewundern können.

Der Heimflug von Windhoek nach Frankfurt ist recht schlaflos. Und dann hier ankommen, das Schmuddelwetter, rechts Auto fahren, die Arbeit, zum Teil unfreundliche Leute..... Wir haben uns schon Gedanken über‘s Auswandern gemacht.....

Wir möchten „Segelfliegen“ und speziell Walter Eisele danken, dieses Abenteuer ermöglicht zu haben. Ebenso der Familie van der Merwe und Axel Nuss für die tolle Betreuung in Pokweni.

Wir kommen wieder!

Frauen im DeutschenOlympischenSportBund

von Sigrid Berner

Im Mai 2006 wurde der Sportdachverband, der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB), aus dem Deutschen Sportbund und dem Nationalen Olympischen Komitee neu gebildet. Dr. Thomas Bach ist Präsident des DOSB, der größten Vereinigung des Landes mit 27 Mio. Mitgliedschaften in 90.000 Vereinen (Zahlen s.u). Noch nie gab es so viele Mädchen und Frauen in den Sportvereinen wie heute. Mit über 10,6 Millionen Mitgliedern ist der DOSB bundesweit der größte Mädchen- und Frauenverband. Die Frauen formulieren ihre Interessen in der Frauen-Vollversammlung, zu der sie Delegierte entsenden. Im ehrenamtlichen DOSB-Präsidium vertritt Ilse-Ridder-Meldchers, Vizepräsidentin für Frauen und Gleichstellung, ihre Belange.

„Aufbruch nach vorne"

Unter diesem Motto haben die Frauen des DOSB die Arbeitsweise und die Schwerpunkte für die nächsten Jahre festgelegt. Die Erfolgsgeschichte der Frauen im Sport soll fortgeschrieben werden mit dem Ziel, noch mehr Frauen und Mädchen für den Sport zu gewinnen.

Zu den Schwerpunkten der nächsten Jahre gehören:

Aktionsprogramm „Frauen an die Spitze"

Wie in vielen Bereichen gilt auch für den Sport: Je höher die Funktion, desto geringer der Frauenanteil. Um die gleiche Teilhabe von Frauen zu erreichen wird mit aktiver Frauenförderung und der Strategie des Gender Mainstreaming gegengesteuert. Es soll Aktionsprogramme geben zur Erhöhung des Frauenanteils in allen Gremien sowie Mentoring-Projekte und Führungsfortbildungen. Mit der Europäischen Akademie für Frauen in Wirtschaft und Politik, Berlin, fand bereits 2006 ein workshop: „Mehr Frauen ins Spiel" zur Förderung von Frauen in ehrenamtlichen Führungspositionen der Sportverbände statt.

Bundesweiter Aktionstag „Sport tut Frauen gut – Frauen tun dem Sport gut"

5. und 6. Mai 2007

Ziel des Aktionstages sind:

- Der Wert des Sports
- Erleben des Sports
- Freude am Ehrenamt, insbesondere in Führungspositionen
- Mitgliedergewinnung und – bindung
- Sport und Vereine öffentlichkeitswirksam präsentieren.

Familienministerin Dr. Ursula von der Leyen ist Schirmherrin des ersten bundesweiten Frauensportaktionstages, bei dem über 70 Sportvereine Mitmachprogramme für Frauen und Mädchen anbieten. Sie sollen für den Vereinssport werben. Sport hilft nicht nur, sich fit zu halten. Sport will Selbstbewusstsein stärken,

„Integration von Migrantinnen durch Sport mit den Beispielen Fußball spielen und „Capoeira", ein brasilianischer Kampftanz, ein Mix aus Kampfsport und Tanz"

kulturelle Barrieren überwinden sowie gesellschaftliche und soziale Integration fördern.

Luftsportlerinnen nutzen diese herausragende Plattform und beteiligen sich gemeinsamen mit Sportlerinnen verschiedenster Sportarten bundesweit an Events, zu denen jeweils über 1.000 Besucher erwartet werden. Bei den Mitmachprogrammen speziell für Frauen und Mädchen vermitteln Pilotinnen die Faszination des Fliegens und präsentieren den Luftsport mit ihren Flugzeugen, mit Angeboten zum Mitflug und mit Informationen über die Sportfliegerei.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn Pilotinnen der VDP diese Aktion annehmen würden um Mitglieder in Luftsportvereinen zu werden.

Modellprojekt „Integration von Migrantinnen im und durch Sport“

Eine glückliche Integration von Migrantinnen in Sportvereinen kann gute gesellschaftliche und individuelle Chancen haben. Leider betreibt nur jedes siebte Mädchen mit Migrationshintergrund Sport, anders als Jungen gleichen Alters, obwohl der Wunsch der Mädchen, Sport zu treiben, hoch ist. Die Frauen im DOSB wollen sich darum kümmern, indem sie in zehn Städten mit hohen Ausländeranteilen Angebote in den von Migrantinnen bevorzugten Sportarten schaffen und zugleich die deutsche Sprache schulen. Darüber hinaus sollen Migrantinnen als Übungsleiterinnen und damit als Multiplikatorinnen gewonnen werden. Schirmherrin dieser Kampagne ist die türkischstämmige Europameisterin im Karate, Ebru Shikh. Sie ist eine von drei Integrationsbotschafterinnen des DOSB.

Sabine Falch-Ultsch mit Segelflug- und Motorseglerlizenz, engagiert sich bei einem Event des Frauensport-Aktiontages 2007 in Esslingen.

Interessenvertretung, Netzwerkarbeit

Die Frauen im DOSB vertreten ihre Interessen, sie kooperieren mit anderen gesellschaftspolitischen Gruppierungen und sind international aktiv. So sind sie national mit dem Deutschen Frauenrat und international mit der Steering-Group „European Women and Sport“ vernetzt.

Weitere Infos unter: www.dosb.de/de/frauen-im-sport/

DOSB in Zahlen

Mitgliedsorganisationen des DOSB

- 16 Landessportverbände (LSB)
- 60 Spitzenverbände (33 olymp. Verbände / 27 nicht-olymp. Verbände)
- 19 Verbände mit besonderen Aufgaben (VmbA)

Mitgliedschaften im DOSB (2006)

- LSB: 9.389.896 (w) / 14.318.522 (m)
- Olymp. Spitzenverbände: 8.246.051 (w) / 12.806.599 (m)
- Nicht-olymp. Spitzenverbände: 1.296.878 (w) / 2.648.238 (m)
- Mitgliederzahlen „VmbA“: 1.485.568 (ges.)

Prozentualer Frauenanteil in den Gremien (2006)

- DOSB-Präsidium: 33%
- Präsidialausschuss Breitensport/Sportentwicklung: 55,55%
- Präsidialausschuss Leistungssport: 11,11%
- Präsidien der Landessportbünden: 21,8%
- Präsidien der Spitzenverbänden: 12,6%

Von Lilienthal zum Eurofighter

von Hedwig Sensen

Foto: Deutsches Museum / Dr. Kai-Uwe Nielsen

1892 gelang es Otto Lilienthal als erstem Menschen, sich mit einem Gerät, das schwerer als Luft war, vom Boden abzuheben – also zu fliegen: ein Meilenstein in der Entwicklung der Flugtechnik. Ein solcher Lilienthalgleiter hängt an der Decke der Luft- und Raumfahrtabteilung des 1903 gegründeten Deutschen Museums, dessen Aufgabe es seither ist, Meisterwerke aus Naturwissenschaft und Technik für die Nachwelt zu bewahren. Dieser Gleiter steht als Symbol für eine beispiellose Entwicklung der Luftfahrt, die vor allem durch militärische Anwendungen vorangetrieben wurde. Tatsache ist, dass das Flugzeug schon sehr früh als Instrument der Kriegsführung galt und damit seine Unschuld verloren hatte.

Der erste Flug war kein Zufall, sondern beruhte auf der Gründlichkeit der Lilienthalschen Forschung. Namhafte Flugpioniere der Frühzeit, wie etwa Orville und Wilbur Wright, bekannten sich zu seinen Erkenntnissen und bauten ihre Erfolge auf seinen Theorien auf. Das einzige noch existierende Exemplar des ersten serienmäßig hergestellten Flugzeugs der Welt, das Wright-Flugzeug von 1909, kam schon sehr früh in den Bestand des Museums. Zu sehen ist auch das erste deutsche Motorflugzeug von Hans Grade, mit dem er 1909 den Lanz-Preis der Lüfte gewann, sowie die Etrich-Rumpler-Taube, mit der Hellmuth Hirth 1911 den ersten 540 km weiten Fernflug ausführte, und damit den Preis des Malzkaffee-Fabrikanten Kathreiner für den „deutschen Flieger, der in einem rein deutschen Flugzeug die Strecke München-Berlin überwindet“, in Höhe von 50 000 Mark kassierte. Die Strecke musste in 36 Stunden zurückgelegt sein, zwei Zwischenlandungen in Nürnberg und Leipzig waren vorgeschrieben, eine Notlandung erlaubt. Erst der zweite Versuch gelang. Die Piloten brauchten starke Nerven und einen ungebrochenen Willen, um – ölverschmiert – in Berlin zu landen. Natürlich darf eine Replika des berühmten Dreideckers des Roten Barons, Manfred von Richthofen, die Fokker Dr. I von 1917, nicht fehlen, ausgestattet mit dem damals üblichen luftgekühlten Umlaufmotor mit 110 PS und dem damals besten Leistungsgewicht von einem Kilogramm pro PS.

Blick in die Flugwerft Schleißheim

In der 1984 eröffneten neuen Luftfahrthalle sind die Entwicklungen nach dem 1. Weltkrieg, wie z. B. das erste reine Passagierflugzeug der Welt zu sehen, die wellblechbeplankte Junkers F 13, Baujahr 1919, von der über 300 Stück in alle Welt verkauft wurden. Daneben steht das in Deutschland mit 5000 Exemplaren meistproduzierte zivile und militärische Transportflugzeug, die dreimotorige Junkers Ju 52. Einige der mit viel Mühe restaurierten Maschinen kann man noch heute am Himmel bewundern. Die Produktion der Militär- und Verkehrsflugzeuge machte zweifellos den größten Teil der Luftfahrtindustrie aus. Aber auch die Herstellung von kleineren Sport-, Reise- und Schulungsflugzeugen war von beträchtlicher wirtschaftlicher Bedeutung. Berühmte Beispiele sind ausgestellt, wie die Messerschmitt M 17, die Klemm 25 sowie die Focke-Wulf Stieglitz, ein Flugzeug, mit dem in den dreißiger Jahren viele Kunstflugmeisterschaften gewonnen wurden. Wegweisendes Beispiel technischer Innovationen ist auch die Messerschmitt Bf 108 von 1934, das schnellste Reiseflugzeug seiner Zeit. Mit dieser

Deutsches Museum Flugwerft Schleißheim

1992 wurde die Flugwerft Schleißheim auf einem der ältesten erhaltenen Flugplätze Deutschlands eröffnet. Auf einer Fläche von 7800 m² werden rund 60 Flugzeuge und Hubschrauber, zahlreiche Hängegleiter, Flugmotoren, Flugsimulatoren u. ä. gezeigt. In der gläsernen Halle ist die Restaurierungswerkstätte untergebracht. Von einer Galerie aus können die Besucher den Restauratoren bei ihrer aufwändigen Arbeit zusehen.

Maschine flog unsere Elly Beinhorn am 13.8.1935 von Gleiwitz nach Istanbul und retour. Auch der Fieseler Storch, der für seine extremen Langsamflugeigenschaften und seine geringe Start- und Landegeschwindigkeit bekannt wurde, ist ausgestellt. Beide Maschinen haben ganze Gattungen von Flugzeugtypen bis auf den heutigen Tag geprägt.

In der Abteilung Segelflug sind dessen große Entwicklungsschritte dokumentiert. Besonders nach dem 1. Weltkrieg wurde das motorlose Fliegen als Sport entdeckt, da der Versailler Vertrag zunächst das Motorfliegen in Deutschland verbot. So sind der Schulgleiter SG 38 von 1938 sowie das meistgebaute Standard-Leistungssegelflugzeug Ka 6 von 1958 und der Hochleistungssegler HKS-3 von 1955 zu sehen. Der neue Entwicklungsschritt, hin zum glasfaserverstärkten Kunststoff in Verbindung mit modernen Laminarprofilen, wird am 1957 gebauten Phönix gezeigt. In den frühen sechziger Jahren begann man, Motoren in die Segelflugzeuge einzubauen – der Motorsegler war erfunden. Aus ebenfalls neuentwickelten Hängegleitern, kombiniert mit Leichtmotoren, nahm ca. 1980 der Siegeszug der „Ultralights“ seinen Anfang. Unter Verwendung modernster Kunststoffe haben sie sich als Leichtflugzeuge zur kostengünstigen Alternative zu herkömmlichen Motorflugzeugen entwickelt und erobern zunehmend die Welt der Hobbypiloten.

Aber nicht nur zivile und militärische Flugzeuge sind zu sehen, sondern auch eine ungewöhnliche Bandbreite von Kolben- und Strahltriebwerken. Angefangen von frühen Umlaufmotoren über luftgekühlte Sternmotoren bis hin zur Endstufe der Kolbenmotorentwicklung am Beispiel des Pratt & Whitney R-4360 Sternmotors mit 28 Zylindern und einer Leistung von 3500 PS aus dem Jahr 1945 und dem ersten deutschen Doppelsternmotor BMW 801, der in 30 000 Exemplaren hergestellt wurde. Auch der Nachbau des Heinkel/Ohain Triebwerks He S3B ist ausgestellt, mit dem am 27.8. 1939 der erste Düsenflug der Welt von einer He 178 in Rostock-Marienehe durchgeführt wurde.

Der Flugplatz Oberschleißheim wurde 1912 als Standort der Bayerischen Fliegertruppe gegründet. Seit 1992 hält die Flugwerft Schleißheim – eine Außenstelle des Deutschen Museums in München – in einem Ensemble historischer und moderner Gebäude Luftfahrtgeschichte von ihren Anfängen bis heute lebendig. Auf einer Ausstellungsfläche von 6500 Quadratmetern werden über 60 einzigartige deutsche und ausländische Exponate gezeigt. Seit der Wiedervereinigung hat das Museum auch die Luftfahrtgeschichte der DDR in die Ausstellung integriert. Als jüngstes „Baby“ wurde das Nurflügelsegelflugzeug SB 13, eine Entwicklung der Akaflieg Braunschweig mit einer Gleitzahl von 42, neben dem Horten-Nurflügler platziert. Seit März 2007 komplettiert die DA 1, der allererste Prototyp des Eurofighters, die Ausstellung.

„Mein Leben zwischen Historie, Gegenwart und Zukunft....“

Fast täglich lebe und erlebe ich die Symbiose aus Historie, Gegenwart und Zukunft der Luftfahrt. Nachdem ich meine berufliche Fliegerei 1995 beendet hatte, verschrieb ich mich wieder mehr meinem ersten, dem „ordentlichen“ Beruf des Technikers und nutzte mein Wissen als Museumsführerin in der Luftfahrtabteilung des Deutschen Museums in München und in der dazugehörigen Flugwerft am Flugplatz Oberschleißheim. Das Vermitteln der dort ausgestellten Flugzeugtechnik von Lilienthal bis hin zum Eurofighter war und ist für mich immer noch eine große Herausforderung. Sei es etwa die nur vordergründig einfache Steuerung der ersten Lilienthalgleiter durch Gewichtsverlagerung oder das computergeregelte Zusammenspiel der beweglichen „Entenflügel“ im Rumpfbug mit dem relativ konventionellen Höhenleitwerk des Eurofighters, um dessen außerordentliche Wendigkeit zu erklären. Mit dem Studium derartiger Materie wuchs auch wieder mein Drang zum Fliegen, so dass ich 1998 in die für mich bis dahin fast unbekannte Welt der Privatfliegerei eintauchte - zwar nicht mehr mit dem ATPL aber dem PPL, den ich nach einigem Büffeln der Theorie und intensiven Einweisungsflügen auf einer Cessna 172 wieder aufleben ließ. Dabei fand ich im „Red Baron Flying Club“ am Flugplatz Oberschleißheim für rund acht Jahre meine neue fliegerische Heimat. Die damals nur männlichen Mitglieder wählten mich bald zur 1.Vorsitzenden und anschließend führte ich fünf Jahre lang die Geschicke des Clubs.

Auch heute noch liegt mir die Flugzeugtechnik sehr am Herzen, die mich schon als junges Mädchen so fasziniert hat. Auch für die Militärfliegerei habe ich ein großes Faible, aus der schon viele neue Entwicklungen für die zivile Luftfahrt entstanden sind, wie z. B. der Sprechfunk, das Radar, das GPS und vieles andere mehr. Ich bin überzeugt, dass die Luftfahrt auch in Zukunft immer wieder die Entwicklung der Gesamtwirtschaft mit innovativer Technik beflügeln wird.

Aus Überzeugung und Leidenschaft animiere ich Menschen, insbesondere junge Mädchen und Frauen, sich für die Luftfahrt zu begeistern, es zum Hobby machen oder auch in ihre Berufswahl mit einzubeziehen. Ich halte es für wichtig, dass sich zunehmend Frauen als Technikerinnen, Ingenieurinnen und Pilotinnen in die noch immer sehr männerdominierte Luftfahrt einbringen. Es lohnt sich, denn **„meine schönsten Erfahrungen in meinem Leben haben alle mit Luftfahrt zu tun“.**

Eure
Hedi Sensen

Liebe Hedi,
nach Deiner gelungenen Museumsführung in Oberschleißheim anlässlich des VDP - FLY-Ins im April 2006 hatte ich Dich gebeten, für unsere VDP-Nachrichten einen Artikel über die Darstellung der Luftfahrtgeschichte in München und Oberschleißheim zu schreiben. Keine leichte Aufgabe, dies mit Text und Fotos auf zwei Seiten zu komprimieren. Und ich bat Dich, nochmals ein Kurz-Porträt über Dich zu schreiben (siehe auch VDP Nachrichten 1-2006) um Dich unseren Mitgliedern vorzustellen.

Ich sage Dir, liebe Hedi, ein herzliches Danke! Wir freuen uns, dass Du bereit bist, Dich für das Amt der Präsidentin zur Verfügung zu stellen und in Weimar bei der nächsten Jahreshauptversammlung zu kandidieren.

Du hast unsere volle Unterstützung.

Heidi Galland

Dr. Angelika Machinek – Förderverein Frauensegelflug e.V.

Am 6. Januar 2007 wurde der „Dr. Angelika Machinek – Förderverein Frauensegelflug e.V." ins Leben gerufen.

Dr. Angelika Machinek ist am 12. Oktober 2006 bei einem Routineflug in einem UL-Flugzeug tödlich verunglückt. Die deutsche Segelflugszene verlor mit Angelika Machinek eine der weltbesten Segelfliegerinnen. Sie war eine begnadete, brillante Pilotin und eine Frau, die sich aus großer Überzeugung für die Förderung der Frauen eingesetzt hat. Sie war viele Jahre Sprecherin der Frauen-Nationalmannschaft Segelflug und sie hat die Interessen der Frauen in den höchsten Gremien der Segelflugkommission des Deutschen Aero Club vertreten. Mit großem Charisma hat sie für den Zusammenhalt in der ganzen Segelfliegerinnen-Szene gesorgt.

„Es ist ein grenzenloses Glück, die Welt von oben sehen zu dürfen",
war das Lebensmotto von Dr. Angelika Machinek.

Die 10 Gründungsmitglieder des Fördervereins waren mit Dr. Angelika Machinek entweder familiär oder auf der sportlichen Ebene freundschaftlich eng verbunden und sie wollen mit und durch den Förderverein das Andenken an eine der weltbesten Segelfliegerinnen wach halten und den Geist, den Dr. Angelika Machinek gelebt hat, fortführen.

Anders als in manch anderer Sportart ist der Segelflug nicht nur Selbstzweck. Er erfüllt im Zeitalter von Luft- und Raumfahrt eine gesellschaftspolitische Aufgabe und er leistet Basisarbeit auch für die so wichtigen Themen Naturwissenschaft und Technik.

Mit Ihrer Mitgliedschaft im Förderverein können Sie Ihren persönlichen Beitrag leisten und den Vorstand bei der Realisierung des zukunftsweisenden Projektes unterstützen, dass jungen Frauen über diese Basis hinaus mit der Bereitstellung eines Förderflugzeuges die Chance geboten werden kann, in die Wettbewerbsspitzen des deutschen und internationalen Segelfluges zu gelangen. Ein besonderes Anliegen des „Dr. Angelika Machinek – Förderverein für Frauensegelflug e.V." ist dabei die Einbeziehung und die spezielle Förderung des jugendlichen Nachwuchses. In enger Zusammenarbeit mit der Frauen-Nationalmannschaft Segelflug wird dazu ein Mentorinnen-Programm erarbeitet, das ebenfalls durch finanzielle Mittel des Förderverein unterstützt wird.

Werden Sie Mitglied im Dr. Angelika Machinek – Förderverein Frauensegelflug e.V. und schaffen Sie damit die Voraussetzungen für die Weiterführung der Frauenförderung im Segelflug – im Sinne von Dr. Angelika Machinek. Jetzt und für die Zukunft.

Wir würden uns sehr freuen, auch Sie als Mitglied des
„Dr. Angelika Machinek – Förderverein Frauensegelflug e.V." bei uns begrüßen zu dürfen.

Im Januar 2007, der Vorstand

Susanne Schödel, Vorsitz
Ingrid Blecher, Stellvertretung
Walter Eisele, Schatzmeister
Prof. Dr. Hanno Obermayer

Sitz des Vereins:
Heinkelstr. 23
D-73230 Kirchheim

Susanne Schödel
Telefon: 0 69 - 47 89 0 4 97
Telefax: 0 69 - 44 00 51
Email: info@am-foerderverein.de

Walter Eisele
Telefon: 0 71 64 - 80 05 81
Telefax: 0 71 64 - 80 05 82
Email: we-walter.eisele@t-online.de

Anmeldeformulare können im Internet unter: www.am-foerderverein.de, Rubrik „Beitritt" heruntergeladen werden.

Ein herzliches Willkommen unseren neuen Mitgliedern:

Nr. 557	Schödel Susanne	60316 Frankfurt	JAR-FCL SEP, TMG, PPL-C
Nr. 558	Gräber-Hörsting Gabi	48432 Rheine	PPL-A Anwärterin
Nr. 559	Baum Ute	79104 Freiburg	PPL-A
Nr. 560	Behle Felicitas	46537 Dinslaken	JAR-FCL 3, TMG, PPL-C
Nr. 561	Siedler Marion	40885 Ratingen	JAR-FCL, PPL-A
Nr. 562	Siegmann Heide	30916 Isernhagen	PPL-C, PPL-B

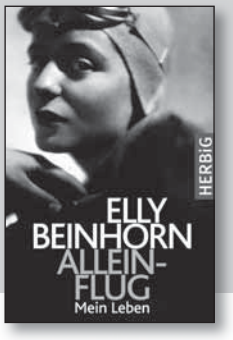
Nachruf

Schon in unseren letzten VDP-Nachrichten hatten wir den Tod von Susanna Joest bekannt gegeben. Leider lagen uns bis dahin keine näheren Informationen vor, die wir aber jetzt von ihrem Mann, Dr. med. Dieter Joest bekommen haben. Susanna Christine Joest, geb. Henn, trat schon 1977 der VDP bei. 1987 organisierte sie die 19. VDP-Jahreshauptversammlung in Gelnhausen. Sie war von früher Jugend an eine leidenschaftliche Fliegerin und liebte Langstreckenflüge mit ihrer C172. Die „Hotel Tango" war ihr Leben. Sie starb plötzlich und unerwartet am 28.09.06 mit nur 57 Jahren. Wir trauern mit ihrem Mann und den beiden Kindern. H.G.

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

Das Titelbild für diese VDP-Nachrichten

hat uns der Herbig-Verlag München freundlicherweise zur Verfügung gestellt. Die Neuauflage des Buches von Elly Beinhorn „Alleinflug - Mein Leben", wird der großen Dame der Fliegerei zu ihrem 100. Geburtstag gewidmet. Eine der mutigsten Frauen des 20. Jahrhunderts erzählt ihr Leben – es ist lesenswert. Das Buch erscheint im März 2007, 384 Seiten, 64-seitiger Bildteil ISBN 978-3-7766-2522-6 im Herbig-Verlag



Flugzeugführerabzeichen erhalten

In den letzten VDP-Nachrichten stellten wir Oberfähnrich Ulrike Flender als erste Jet-Pilotin (Tornado) vor. Heute ist es Leutnant Jasmin Kirsch, die auf einer Transall C-160 das Flugzeugführerabzeichen erhalten hat. Es gilt im Routine – und Einsatzlufttransport noch viele Varianten kennen zu lernen, die Jasmin Kirsch bei der weiteren Ausbildung in Wunstorf beim Lufttransportgeschwader 62 erwarten. Wir wünschen beiden Pilotinnen - wie ihren männlichen Kameraden - weiterhin Fliegerglück und Hals – und Beinbruch.

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

Mitgliedsbeitrag

Unsere VDP-Nachrichten enthalten dieses Mal nicht nur drei Anmelde-Beilagen für die JHV in Weimar, sondern auch einen Überweisungsträger für den Mitgliedsbeitrag. Wir erinnern: Nicht mehr € 60.—sondern € 70.—! Unsere Schatzmeisterin Uta Kienle dankt für baldige Erledigung.

95ster Geburtstag von Hanna Reitsch

Am 29. März 2007 würde Hanna Reitsch ihren 95sten Geburtstag feiern. Wir erinnern uns an unser Gründungsmitglied und eine einzigartige Fliegerin, die ganz besonders zu der heutigen Bedeutung des Frauensegelfluges beigetragen hat. Aber auch ihre Leistungen im Motor - und Hubschrauberflug waren richtungsweisend. Sie starb am 24. August 1979 in Frankfurt am Main.

100 Jahre Luft– und Raumfahrtforschung

in Deutschland. Ludwig Prandtl gründete 1907 die Modellversuchsanstalt für Luftfahrt in Göttingen. Dieses Datum wird als Geburtsstunde des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) betrachtet, war doch der Schritt von der Empirie zu einer auf wissenschaftlichen Grundlagen basierenden Forschung richtungsweisend für eine ungeahnte Entwicklung in der Luft– und Raumfahrt. Bei einer Festveranstaltung am 13.2.2007 in Göttingen war auch die VDP vertreten.

Liebe Elly Beinhorn!

Wir gratulieren voller Verehrung unserem Gründungsmitglied und der ersten Präsidentin der Ninety-Nines, Deutsche Sektion, zum Geburtstag.

Unsere Gedanken und guten Wünsche begleiten Sie, liebe Elly, bei diesem Jahrhundertereignis. Wir freuen uns mit Ihnen und Ihrer Familie über dieses besondere Geschenk, das nur wenigen Menschen vergönnt ist.
Sie haben es vermocht, vielen Frauen Mut zu machen, ihre Liebe zur Fliegerei leben zu können. Sie haben Brücken geschlagen und internationale Kontakte zu gleichgesinnten Frauen möglich gemacht, was einen großen Schritt zur Völkerverständigung und zum Zusammenhalt bedeutet.

Wir wünschen „clear skies and tailwinds“ für Ihr Wohlergehen.

Waltraut Moog, Governor German Section
The Ninety-Nines, Inc., International Organisation of Women Pilots

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

NAMIBIA

Unser Mitglied Katharina Oleksiw hat einen interessanten Fliegerurlaub in Namibia erlebt und gibt uns diese Kontaktadresse an:

Silvia Blaurock
E-Mail: silviapilotcharter@iway.na
Website: www.desertdelta.com

Tannkosh 20. – 22. Juli 2007

Ayla Reckermann schreibt:
Hallo ihr Lieben,
Wie schon über unseren E-Mail Verteiler bekannt gegeben, wäre ein Treffen der VDP - lerinnen in Tannkosh eine super Idee und bedarf auch keiner großen Organisation.
Einfach anfliegen, Zelt, Liegestuhl, Grill und was Frau noch so alles braucht einpacken.Wer ein Zimmer buchen möchte, sollte sich frühzeitig darum bemühen. Das ist alles! Gutes WX wäre auch ganz nett.
Ich war letztes Jahr zum ersten Mal in Tannkosh und fand es Klasse !
www.flugplatz-Tannheim.de
Einen sonnigen Gruß aus Bochum! Ayla Reckermann

Der Nachwuchs lässt grüßen...

....nach so viel 100jähriger Geschichte soll auch unsere Nachwuchsgeneration gezeigt werden: Charlotte, stolze neun Jahre alt, in Papas Mooney 201, will vielleicht auch einmal Pilotin werden.

...UND NOCH MEHR VOM NACHWUCHS:

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 2007

19.04.-22.04.

Friedrichshafen
A E R O
Info:
www.aero-friedrichshafen.com

20.06.-23.06.

Deutschlandflug
Magdeburg-Freiburg
Info:
www.deutschlandflug.daec.de

29.06.-01.07.

Chiemsee
VDP-FLY-IN
Info: Ingrid Hopman
E-Mail: ingridhopman@web.de

20.07.-22.07.

Tannheim EDMT
Tannkosh 07 Fly-In
E-Mail: info@edmt.de
www.flugplatz-Tannheim.de

05.08.

Eggenfelden
AOPA-Jahreshauptversammlung

04.08.-11.08.

Eggenfelden / EDME
A O P A
29. Trainingscamp
E-Mail: info@aopa.de

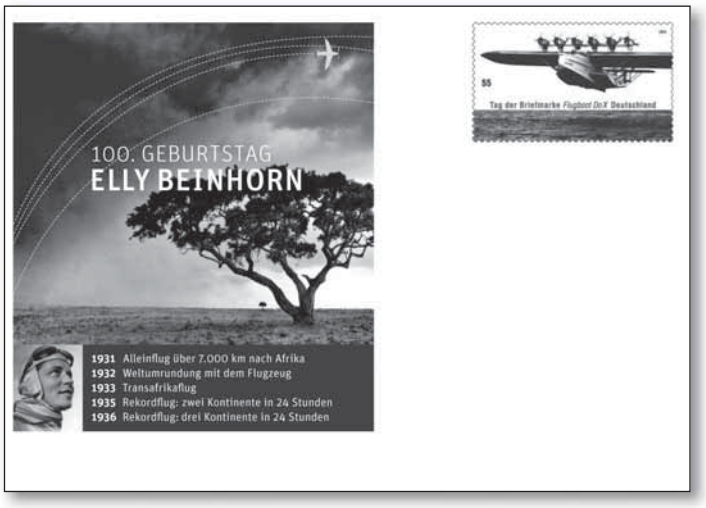
31.08.-02.09.

Weimar
39. JHV der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V.
Info: Annelie Adrian
E-Mail: pilotinnen-weimar@web.de

@

Die VDP im Internet:

www.pilotinnen.de



Ab 3. Mai bringt die Deutsche Post AG zu Ehren des **100. Geburtstages von Elly Beinhorn** Gedenkbriefumschläge heraus, die für 65 Cent unter der hotline 01803-246868 erworben werden können. **www.deutschepost.de/philatelie**

Willkommen in Weimar

Nein, ich habe nichts versäumet!
Wißt ihr denn, was ich geträumet?
Nun will ich zum Danke fliegen,
Nur mein Bündel bleibet liegen.

Johann Wolfgang von Goethe

39. VDP-Jahreshauptversammlung

31. August bis 2. September 2007

www.weimar.de