VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN

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

VDP NACHRICHTEN

2009

Ballonfahrt Rush Hour am Himmel über Metz/Lorraine
▸ Seite 24

Hubschrauberflug Auf den Spuren Hollywoods mit dem „Kraftei“, einer Hughes 500
▸ Seite 26

Motorflug Glückliches Paar – eine betagte Antonov AN2 und ihre Besitzerin
▸ Seite 38

Segelflug Kunstflug-Weltmeisterin 09: VDP-Pilotin Andrea Fenzau-Lehman
▸ Seite 30

Ultraleichtflug Von Oerlinghausen zu den Britischen Inseln und zurück
▸ Seite 40

Bericht von der VDP-Jahreshauptversammlung 2009
11.–13. September in Osnabrück
▸ ab Seite 20

2009

„Himmel, mir ist schlecht!“ – Segelkunstflug-WM, Seite 30

Gigantismus versus Gemütlichkeit – Ballonbericht, Seite 26

Chiemsee Fly In, VDP aktiv, Seite 14

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger

http://peschke-muc.de

Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung
Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal
Telefon 089/7 44 81 20 • Telefax 089/7 93 84 61

AVIONIK • INSTALLATION • WARTUNG • SERVICE • ENTWICKLUNGSBETRIEB

Avionik Equipment auf dem neuesten Stand der Technik.

Wir sind ein international etablierter Entwicklungs- und Servicebetrieb für Avionik- und Elektronik-Geräte in Luftfahrzeugen mit Sitz am Flugplatz Wallmühle in Atting bei Straubing.

Als EASA-zertifizierter Betrieb bieten wir Ihnen kompetenten Service von der Entwicklungsleistung bis zur Zulassung.

Unser Leistungen beinhalten Installation, Engineering, Wartung, Überholung und Distribution von Produkten der Firmen Honeywell (Bendix-King), Garmin, S-TEC, Collins, L3 (BF Goodrich), Ryan, Avidyne, Becker, Comant, Sigma Tek, Mid Continent, etc. sowie den Service für eigene Produkte der Avionik Straubing GmbH.

Wir gewährleisten eine optimale Wartung von COM/NAV/GS bis hin zu komplexen A/P-, FMS-, GPS- und WX-Radarsystemen.

Und was können wir für Sie tun?

Mitgliedschaften:

BBL

AIRCRAFT ELECTRONICS ASSOCIATION

Zulassungen und Anerkennungen:
EASA DE.145.0010
EASA DE.21G.0152
EASA.21J.046
FAA Repair Station: AQQY020K,
BWB-2756D-A12/08/01
MIL MFG Code: C6530

AVIONIK STRAUBING

Vertriebs- und Service GmbH
Flugplatz Wallmühle (EDMS) • D-94348 Atting bei Straubing
Tel. +49 (0)9429 9424-0 • Fax +49 (0)9429 9424-24
E-mail info@avionik.de • www.avionik.de

Liebe Pilotinnen, Freunde und Förderer der VDP,

EDITORIAL

ohne Veränderung gibt es keinen Fortschritt und ohne Fortschritt lebten wir noch in Höhlen – also hat die Menschheit doch schon einiges zustande gebracht. Luftfahrt begann mit Otto Lilienthal erst vor knapp 120 Jahren, von seinem ersten Gleitflug bis hin zum weltumspannenden Verkehrsmittel für heute vier Milliarden Passagiere jährlich – ein Wimpernschlag also in der Entwicklungsgeschichte der Menschheit.

Unfassbar und phantastisch zugleich und wir sind als Pilotinnen in allen Disziplinen der Luft- und Raumfahrt dabei, bis hin zur Kapitänin oder Testpilotin moderner Großraumflugzeuge oder Astronautin. Jede von uns lebt diese Veränderung mit großer Begeisterung – die beste Voraussetzung, andere Frauen für unseren Flugsport, Hobby oder Pilotenberuf zu gewinnen.

Veränderung zu mehr „Fliegen" war Motto und Programm zugleich während unserer diesjährigen JHV in Osnabrück, hervorragend geplant und ausgerichtet von unseren beiden Mitgliedern Karin Bruchhausen und Annette Panneke, denen ich an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich danke. Die von ihnen organisierten Wettbewerbs-, Sightseeing-, Oldtimer- und Hubschrauberflüge ließen unsere Gesichter voll fröhlicher Emotionen strahlen. Kompetente Fachvorträge erweiterten unseren Horizont für Veränderungen... wir sind auf dem richtigen Weg...

Das zeigen auch die vielen Themen unserer diesjährigen Ausgabe. Unsere Mitglieder sind aktiv in allen von uns vertretenen Bereichen der Luftfahrt und haben auch wieder in 2009 tolle Erfolge zu verzeichnen, zu denen ich stellvertretend für alle anderen Susanne Schödel zum Weltmeistertitel in der FAI 15-m-Klasse gratuliere.

Die politische Neuausrichtung unseres Landes nach den Wahlen gibt auch die Chance einer Veränderung zu besseren Rahmenbedingungen für die allgemeine Luftfahrt. Dafür gemeinsam einzutreten lohnt sich, denn wir können eigentlich nur gewinnen, nachdem wir in den letzten Jahren vieles verloren haben. Verändern und gewinnen können wir aber nur, wenn wir unsere Kräfte bündeln und auch unsere Luftfahrtorganisationen unterstützen, sei es den DAeC, die AOPA und andere. Eventuelle Vorurteile über oder Konflikte in diesen Organisationen sollen dazu kein Hinderungsgrund, sondern eher Anreiz zur positiven Veränderung sein. Gemeinsam sind auch die Ninety-Nines und die VDP stärker.

2009 steht für die VDP ganz im Zeichen einer Hinwendung zur aktiveren Fliegerei, das was uns ureigentlich begeistert und verbindet und uns beste Grundlage bietet, zukünftig noch viele Frauen für die Luftfahrt und unsere Vereinigung zu gewinnen.

Ich wünsche allen eine ruhige Adventszeit, ein besinnliches Weihnachtsfest und ein gutes Jahr 2010 mit vielen schönen Flügen und Fahrten.

Eure Hedwig Sensen

INHALT

EDITORIAL	von Hedwig Sensen	03
	Inhaltsverzeichnis	04
LESESTOFF	Buchtipps	05
VDP-TICKER	VDP-Ticker	06–09
SQUAWK	Leserbriefe	10
MITGLIEDER	Nachrufe	11, 12
	Neue VDP-Mitglieder 2009	12
	Antrag auf MItgliedschaft	13
VDP AKTIV	Chiemsee Fly In	14, 15
	FEWP, Diepholz, AERO, Highlights	16
	Sicherheits-Training in Diepholz	17
	Tannkosh, Come Together, AERO	18–19
THEMA	Jahreshauptversammlung 2009 in Osnabrück	20–22
	Ankündigung der JHV 2010	23
BALLON	Gigantismus vs. Gemütlichkeit	24–25
HELIKOPTER	Rundflüge und Höhenflüge	26–27
SEGELFLUG	Fliegerhexen	28, 29
	Segelkunstflug-WM	30–32
MOTORFLUG	Venetien, Frankreich, Kiel, AN2	33
	Bergfliegen in Frankreich	34, 35
	Flugtag bei den „Himmlischen Weibern“	36
	Ein Fliegererlebnis in einer Luscombe 8A	37
	Die zierliche Ilse liebt die Alte Anna	38, 39
ULTRALEICHT	Mit dem UL auf die Britischen Inseln	40–43
KNOW HOW	EASA	44
	Neuer PPL-Fragenkatalog, Fliegen über Grenzen	45
FEUILLETON	Mythos Ikarus	46

Impressum

Die VDP Nachrichten sind das offizielle Mitteilungsblatt der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. (gegründet 1968). Die Nachrichten erscheinen mit einer Auflage von 700 Exemplaren.

VDP-Geschäftstelle: Carola Niemeier
Osttor 32, D-48165 Münster
Telefon 02501 251 45, Telefax 02501 92 76 20
geschaeftsstelle@pilotinnen.de

Bankverbindung:
Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V., Konto-Nr. 5 906 425 bei der Deutschen Bank Berlin, BLZ 100 700 24

Redaktion:
Hedwig Sensen, München (v.i.s.d.P.),
hedwig.sensen@ebe-online.de

Satz & Layout:
ja.na Rogge, Weimar, *j.rogge@i-d.de*, **www.i-d.de**

Druck: Druckerei Kessler GmbH, Weimar
www.druckerei-kessler.de

VDP online: www.pilotinnen.de

VDP Vorstand:
Präsidentin
Hedwig Sensen, *hedwig.sensen@ebe-online.de*
Vize-Präsidentin
Birgit Gräfin Stenbock-Fermor,
stenbock-fermor@t-online.de
Vize-Präsidentin und Referentin für PR & Kommunikation
Dagmar Deckstein, *dagmar.deckstein@sueddeutsche.de*
Schriftführerin, Leiterin der Geschäftsstelle
Carola Niemeier, *Carola.Niemeier@t-online.de*
Schatzmeisterin
Jeannette Busch, *jeannette.busch@web.de*
Referentin für UL und ausländische Kontakte
Ruth Haliti, *kiddyfly@t-online.de*
Referentin für Segelflug
Gaby Haberkern, *gaby@eike-net.de*
Referentin für Hubschrauberflug
Sabine Bühlmann, *info@turbine-online.de*
Referentin für Motorflug
Roswitha Höltken, *roswitha@hoeltken.de*
Referentin für Ballonfahrt
Ulla Klees, *ulla.klees@t-online.de*

Ehrenpräsidentinnen
Elisabeth Besold und Heidi Galland

Texte und Fotos dieser Ausgabe, in alphabetischer Reihenfolge:
Hans-Detlef Albrecht, Evi Baumgartner, Ingrid Blecher, Karin Bruchhausen, Sabine Bühlmann, Jeannette Busch, Andrea Fenzau-Lehmann, Barbara Friedenberg, Ingrid Fritz, Doris Gerecht, Ruth Haliti, Guido Heisner, Ingrid Hopman, Roswitha Höltken, Heike Käferle, Ulla Klees, Heidemarie Koerner, Stefan Kubitza, Thomas Liebelt, Renate Menzinger, Günter Menzl (www.fotolia.de, S. 19 Bild 2), Simon Merschjohann, Waltraut Moog, Sabine Nendza-Bühlmann, Carola Niemeier, Gerd Ottensmann, Bettina Pahlen, Anette Panneke, Cäcilia Rentmeister, Christine Robertson, Christine Roth, Frank Runge, Andrea Schapöhler, Esther Schmalz, Hedi Sensen, Karsten Sensen, Marion Siedler, Christa Subklew-Papp, Anke Trischler, Axel Vogel, Sigi Vogt, Frank Wukasch, Heidrun Wuttke, Evelyn Zegenhagen sowie die Deutsche Flugsicherung GmbH DFS.

Die VDP dankt den MitarbeiterInnen und FotografInnen der VDP Nachrichten für ihre Mitarbeit. Ohne sie hätte auch diese Ausgabe nicht erscheinen können.

Die VDP bittet um Verständnis dafür, dass eingegangene Beiträge aus Platzgründen manchmal nicht oder nur gekürzt bzw. redaktionell bearbeitet veröffentlicht werden.

Buchtipps

Mein Traum – die Fliegerei

In dem Buch geht es nicht nur um die Fliegerei, aber alles hat irgendwie damit zu tun. Es ist ein Stück Zeitgeschichte. Die Autorin beschreibt, wie sie in den sechziger Jahren auf dem Weg mit dem Ziel, einmal Stewardess bei Lufthansa zu werden, zunächst Schiffbruch erleidet und als ledige Mutter in der damals männerfreundlichen Welt verachtet und isoliert wird.

Sie gibt nicht auf und wird bei dem Bodenpersonal der Lufthansa eingestellt. Im betriebseigenen Fliegerclub kann sie sehr früh den PPL machen und ist wahrscheinlich die erste *Pilotin* bei Lufthansa. Es bringt ihr Anerkennung und wahre Freunde. Nur mit der Liebe will es nicht klappen. Nach seltsamen Beziehungen und einer gescheiterten Ehe gibt es schließlich wieder Licht am Horizont, weil sie nie aufgibt, an das Positive zu glauben. Sie beweist, dass es sich lohnt, auch nach einer Niederlage wieder aufzustehen.

Christa Papp: Mein Traum – die Fliegerei
René Burkhardt-Verlag, Paperback, 196 S., 9,90 €,
ISBN-Nr. 978-3-937981-47-5
Bezugsmöglichkeit: Im Buchhandel oder unter info@rene-burkhardt.de

Benton Lombard: Die Flügelmacher, Ein Schriftwerk, 4310 S., 20 Abb., 29,80 €,
ISBN Nr. 978-3-86858-207-9
Bezugsmöglichkeit im Buchhandel oder über info@shaker-media.de

Die Flügelmacher

Die Flügelmacher sind Legende und das ist eine davon: die Geschichte von Amélie Beese und ihrem französischen Ehemann. Sie wollten hoch hinaus und erfanden das Fliegen. „Melli's" Geschichte beginnt 1910. Umschwärmt, angefeindet, bewundert, verehrt, heiratet sie 1913 den Franzosen Charles Boutard. Sie gründet eine Flugschule, baut Flugzeuge, ist äußerst tüchtig und deshalb der Konkurrenz verhasst. Da bricht der Krieg aus, das Ehepaar wird enteignet, interniert. Sie hungern und werden krank. Die Ehe nimmt Schaden. 1919 kehren sie nach Berlin zurück. Die schönen Jahre sind vorüber. Mittellos und nur mit dem, was sie auf dem Leib tragen, stehen sie auf der Straße. Sie sind nicht mehr die Flügelmacher. Aber Melli will um die Welt fliegen – mit angeknackster Lunge und abhängig von Morphium. Sie scheitert und nimmt sich das Leben. Die Handlung ist historisch. Die Charaktere sind authentisch. Es ist die Geschichte von Amelie und Charles, vor allem aber die einer Niederlage. Die Boutards scheitern an den Umständen ihrer Zeit. Haben sie da an Wirklichkeit gewonnen und ihren Traum verloren?

Melli Beese und die „Flügel am Horizont"

Das anlässlich des 100. Jubiläums des ersten deutschen Motorflugplatzes in Berlin-Johannisthal im September 2009 erschienene Buch der Geschichte der ersten deutschen Pilotin Melli Beese ist von zwei Autorinnen verfasst worden. Barbara Zibler hat das Leben von Amelie Beese, Melli genannt, gründlich und über viele Jahre recherchiert. Fotos und Archivdokumente geben detaillierte Auskunft. Livia Käthe Wittmann stellt das Leben und Wirken des ersten Biographen von Melli Beese, Adalbert Norden vor. Er publizierte sein Buch „Flügel am Horizont" im Jahr 1939. Der Leser wird mitgenommen auf eine spannende Entdeckungsreise zweier geschichtlich miteinander verbundener Menschen. Erfreulich ist, dass man auch die gesammelten Texte, die aus Melli Beese's Feder stammen, im Buch findet. Das Buch ist nicht nur für Leser aufschlussreich, die sich für die Geschichte der Fliegerei begeistern, sondern auch für den historisch interessierten Leser.

Wittmann, Livia Käthe & Zibler, Barbara: „Melli Beese und die ›Flügel am Horizont‹. Die Geschichte der ersten deutschen Pilotin",
trafo Literaturverlag 2009, 283 S., zahlr. Abb., 24,80 €, ISBN 978-3-89626-814-3

+++ VDP-Ticker +++ VDP-Ticker +++ VDP-Ticker +++ VDP-Tick

Aviation Power Liechtenstein

Im Zeichen der Finanzkrise muss sich auch eine gesunde Bank von der Konkurrenz abheben. So hat sich die weltweit tätige VP Bank aus Liechtenstein mit Aviation Power profiliert. Wohl wissend, dass Sicherheit – nicht nur in der Luft – auch eine Frage der Disziplin ist, oder, wie es die FAA beim Versand von neuen Pilotenscheinen zu verkünden pflegte: Safety is no accident!

Posterbild eingesandt von Waltraut Moog.

VDP Shop

Es ist nie zu früh, sich um die „kleinen Geschenke für Weihnachten“ zu kümmern. Hier eine Auswahl für Mitbringsel, aus dem VDP Shop zu beziehen:

Mousepads VDP, VDP Tassen, 40 Jahre VDP Gläser, Gläser mit der Unterschrift von Elly Beinhorn und Hanna Reitsch. Auch Bücher sind erhältlich wie: „Über den Tag hinaus“, „Mountainflight“ in Englisch, Frau & Flug „Schwestern des Ikarus“, Hanna Reitsch und Elly Beinhorn. Achtung, nur solange Vorrat reicht.

Elly Beinhorn mit Gedenkbriefmarke geehrt

Am 13. August 1935 absolvierte die deutsche Sportfliegerin Elly Beinhorn einen Rekordflug, der sie und ihr Flugzeug, die Bf 108 „Taifun“, weltberühmt machen sollte: In 13,5 Stunden flog sie eine Strecke von 3.470 Kilometern über zwei Kontinente – Europa –Asien und zurück nach Europa. Bei der Landung auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof wurde sie von einer begeisterten Menschenmenge empfangen.

Ellys Flug festigte endgültig das internationale Ansehen des Flugzeug-Konstrukteurs Willy Messerschmitt und machte die Bf 108 zum meistverkauften Reiseflugzeug vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Ein Jahr später, im August 1936, sollte Elly ihren Rekord aus dem Vorjahr sogar noch überbieten und an einem Tag drei Kontinente – Afrika, Asien und Europa – überfliegen.

Aus Anlass ihrer großartigen, fliegerischen Leistungen wird das im Oktober 2007 verstorbene VDP-Mitglied Elly Beinhorn im Jahre 2010 mit einer Gedenkbriefmarke geehrt werden.

Notiz der Deutschen Presseagentur DPA: Frauenquote im Cockpit

Männerbastion Cockpit wird nur allmählich von Frauen erobert

„Laut Sensen hat sich der Frauenanteil am Cockpitpersonal in den vergangenen Jahren leicht erhöht. Bei der Lufthansa habe er 2008 bei 4,5 Prozent gelegen, im Jahr 2004 seien es 3 Prozent gewesen. Die Lufthansa hatte 1986 damit begonnen, Flugschülerinnen anzunehmen.

Der geringe Frauenanteil ist nach den Worten von Sensen auf ein zu geringes Interesse von Mädchen für technische Berufe zurückzuführen. Probleme bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf schreckten allerdings viele junge Frauen ab, Pilotin zu werden. Bei der Lufthansa sei es zwar inzwischen möglich, als Kapitänin beziehungsweise Kapitän auch Teilzeit zu arbeiten. Dies sei aber eine große Ausnahme unter den Fluggesellschaften. Im Luftverkehr gehe es ähnlich zu wie in den Chefetagen großer Unternehmen, sagte Sensen. Oben sei die Luft für Frauen „ganz dünn“. Besonders eklatant sei der Frauenanteil beim deutschen Militär, wo es bislang nur zwei Kampfpilotinnen gebe. Auch der Sportflugbereich sei nach wie vor männerdominiert. Auf Flugplätzen würden Frauen oft noch als Exoten gesehen.

Um mehr junge Frauen für den Pilotinnen-Beruf zu begeistern, bräuchten diese vor allem Vorbilder, sagte Sensen. Außerdem müssten Mädchen möglichst früh ans Fliegen herangeführt werden. Die VDP habe sich zum Ziel gesetzt, Frauen beim Einstieg in die Luftfahrt mit einem Netzwerk zu unterstützen. Am kommenden Wochenende trifft sich die Vereinigung (11. bis 13. September) in Osnabrück zu ihrer Jahrestagung. Rund 60 fliegende Frauen werden erwartet.“

er +++ VDP-Ticker +++ VDP-Ticker +++ VDP-Ticker +++

Am Rande der JHV in Osnabrück: Oldtimer müssen fliegen

Der Quax-Förderverein für historisches Fluggerät e.V. wurde im Jahre 2006 gegründet. Ziel: Die „alten Kisten“ sollen fliegen, nicht im Museum verstauben. Der Club-Name Quax wurde gewählt, da Heinz Rühmann einst mit „Quax der Bruchpilot“ auf dem roten Lack des Stieglitz D-ENAY unterschrieb. Viele Gleichgesinnte unterstützen die Arbeit der Quaxe durch eine fördernde Mitgliedschaft. So ist der Verein schnell gewachsen und unterhält mittlerweile eine ganze Flotte lufttüchtiger Oldtimer. Gründungsmitglied Tobias Ruppel und auch der Pilot, der auf der JHV in Osnabrück mit der Stampe für VDP-Mitglieder-Flüge zur Verfügung stand, meinte: „Eine Menge Arbeit! Aber sie schließt den Spaß nicht aus. Jeder Quax kann sich nach seinen Möglichkeiten und Fähigkeiten einbringen, viel Erfahrung und Kontakte sind notwendig, um unsere Ziele zu erreichen.“

Auf der Seite: www.quax-flieger.de gibt es einiges über diesen Verein und vor allem über die Flugzeuge zu erfahren. Na – und natürlich auch, auf welchen Flugtagen – wann und wo – die Flotte zu sehen ist. Im Bild die Stampe SV 4C, die von der 1922 in Antwerpen gegründeten Firma Stampe & Vertongen in rund 1.000 Exemplaren gebaut wurde. Sie kam als Ausbildungsflugzeug für die belgische und französische Luftwaffe zum Einsatz. Spannweite 8,4 m, Länge 6,9 m, MTOW 780 kg, V_{max} 205 km/h.

Oldtimer Stampe SV 4C

Schwarz-Gelb erleichtert private Pilotenscheine

Das künftige Regierungsbündnis will privaten Piloten das Fliegen erleichtern. „Wir wollen das Luftsicherheitsgesetz mit dem Ziel überprüfen, die Zuverlässigkeitsprüfung von Privatpiloten bei Gewährleistung eines gleichbleibenden Sicherheitsniveaus auf ein angemessenes Maß zu reduzieren“, heißt es im Entwurf des Koalitionsvertrags. Die medizinisch-psychologische Prüfung war als Reaktion auf die Terroranschläge am 11. September 2001 in den USA eingeführt worden. Privatflieger argumentieren jedoch, auch potenzielle Terroristen könnten die Tests mit Leichtigkeit bestehen. Insofern verfehle die kostspielige Prüfung ihren Sinn. FTD

ZÜP endgültig vor dem AUS?

Dem Verfassungsbruch mit der sogenannten „freiwilligen Zuverlässigkeitsprüfung“ ZÜP für Piloten, denen anderenfalls Lizenzentzug droht, steht vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe mit Sicherheit das endgültige Aus bevor. Die Presse berichtete am 23.10.2009.

Die VDP dankt in diesem Zusammenhang ihrem Mitglied Sybille Glässing-Deiss, die sich als Juristin für die Abschaffung der ZÜP in vorbildlicher Weise eingesetzt hat.

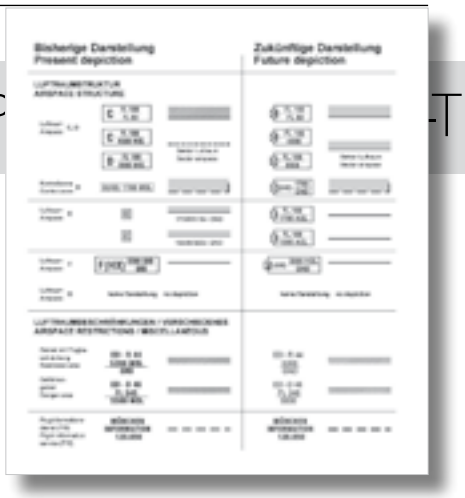
VDP Mitgliederbeiträge

Die meisten Mitglieder haben 2009 den 70 Euro-Jahresbeitrag pünktlich bezahlt. Herzlichen Dank. Ein paar wenige haben offenbar die Unterlagen verloren. Darum hier zur Erinnerung bitte den Mitgliederbeitrag überweisen, der es der VDP in der Gesamtsumme ermöglicht, ihren Verpflichtungen nachzukommen:
Konto Vereinigung Deutscher Pilotinne e. V., Deutsche Bank Berlin, BLZ 100 700 24, Konto-Nr. 5 906 425, BIC DEUT DE DBBER / IBAN DE 83 100 700 240 5906 425 00 mit Angabe der Mitglieds-Nr. oder des Namen des Mitglieds.
Alle neu dazugekommenen Mitglieder – bitte auch die zusätzlichen 20,00 € Aufnahmegebühr überweisen. Gemäß Satzung gilt auch für 2010, dass der Mitgliederbeitrag im ersten Quartal des Jahres zu überweisen ist. Die Schatzmeisterin dankt im Voraus.

www.pilotinnen.de

Neues auf der VDP-Homepage: Auch ein Besuch der Fotogalerie lohnt. Da sind unter ›Fotos ›Fotoalben wunderschöne Bilder von Heike Käferles UL-Flugreisen über England, Irland und Schottland zu sehen, aber auch Ulla Klees neue Ballonbilder.

Über einen Link können auch die VDP-Segel(welt)meisterinnen bewundert werden. Bezüglich des individuellen Mitglieder-Auftritts: Wer beim Hochladen seines Portraits Probleme hat, kann sich gerne bei heike@kaeferle.de oder dem Administrator, simon@merschjohann.net, melden.



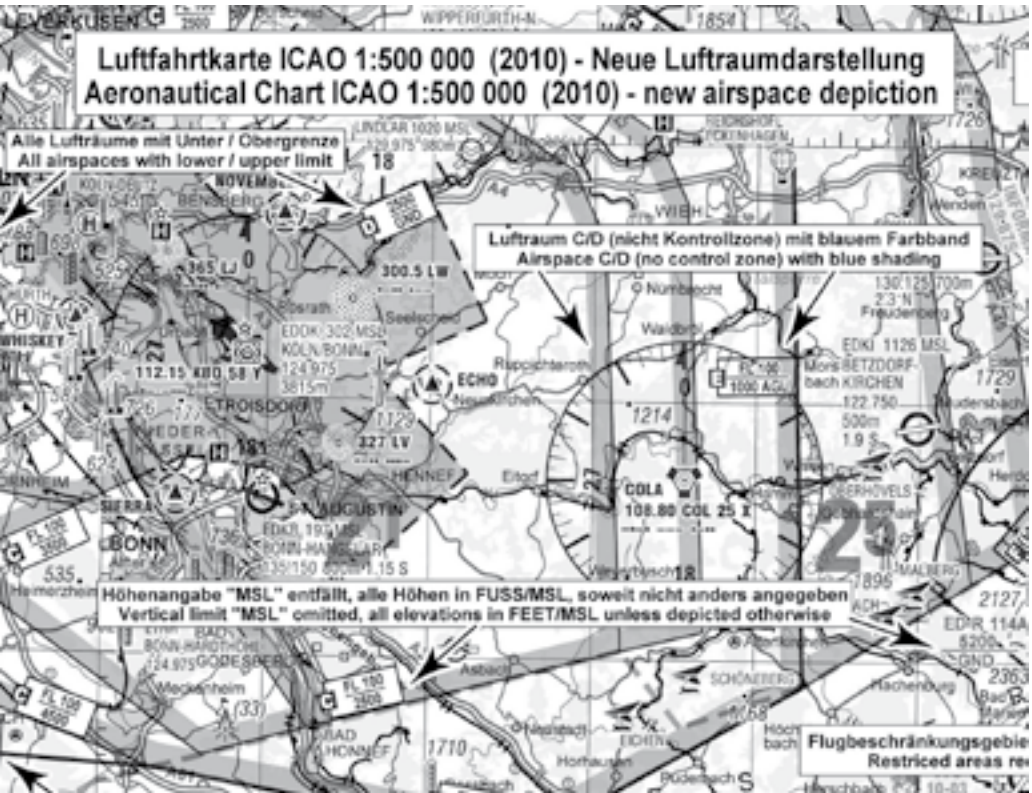
Lufträume werden blau: ICAO-Karte mit neuer Darstellung

Ab 2010 werden die Lufträume in der deutschen ICAO-Karte und in weiteren Sichtflugkarten in blauer Farbe dargestellt. Außerdem ändert sich die Benennung von Höhen. Damit realisiert die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO und trägt dazu bei, Standards für einheitlich erscheinende Luftfahrtkarten in Europa umzusetzen.

Geänderte Luftraumdarstellungen und Höhen

Bisher waren die Lufträume der Klassen C und D grün schraffiert, die Klasse E war mit einem blauen, beziehungsweise roten Band umrandet. Zukünftig werden alle Lufträume blau dargestellt und zur Unterscheidung mit den Buchstaben der Klasse und der Höhenangabe der Unter- und Obergrenzen beschriftet. Die Kontrollzonen bleiben in ihrer bisherigen Darstellung bestehen. Die Klassen C und D werden mit blauer Linie und blauem Farbband abgebildet. Dabei unterstreicht das Band, dass es sich um Lufträume handelt, in die nur mit Freigabe eingeflogen werden darf. Gebiete, die mehrere Sektoren enthalten, werden zusätzlich durch ein breiteres blaues Farbband zusammengefasst. Die Lufträume der Klasse E werden dagegen nur mit einer etwas dickeren Linie umrandet, die verdeutlicht, dass bei entsprechenden Wetterbedingungen ohne Freigabe eingeflogen werden kann. Zwischen den auf 1.000 und 1.700 Fuß über Grund abgesenkten Lufträumen der Klasse E wird nur noch durch die Höhenangabe unterschieden.

Die Luftraumklasse F wird schon heute ICAO-konform mit blauer Linie gekennzeichnet. Die unkontrollierte Klasse G ist auf den Karten nicht eingezeichnet, da es sich um den Luftraum handelt, der sich außerhalb und unterhalb der anderen Lufträume befindet. Lufträume, die am Boden beginnen, werden weiterhin mit dem Zusatz „GND“ (ground) benannt. Die Grenzen von Lufträumen, die sich lediglich auf den Boden beziehen, erhalten zukünftig den Zusatz „AGL“ (above ground level). Höhenangaben, die sich auf die Meereshöhe beziehen, werden ohne die Angabe „MSL“ (mean sea level) gemacht; also ohne jeglichen Zusatz



Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete

Gebiete mit Flugbeschränkungen sowie Gefahrengebiete werden zukünftig mit roter Linie und rot schraffiertem Band umgeben. Bisher waren die Gebiete blau umrandet und blau schraffiert. Auch die Bezeichnung dieser Gebiete (ED-R, ED-D) einschließlich der Höhenangaben erfolgt zukünftig in Rot. Die rote Farbe unterstreicht das Gefahrenpotenzial, das von diesen Lufträumen ausgehen kann.

Gebiete mit Fluginformationsdienst

Die bisher in Blau abgebildeten Gebiete mit Fluginformationsdienst einschließlich Funkrufzeichen und Frequenz werden ab 2010 in grüner Farbe dargestellt.

Für mehr Sicherheit in Europa

Einheitliche europäische Standards bei Sichtflugkarten sollen mehr Sicherheit beim Fliegen innerhalb Europas schaffen. Untersuchungen der europäischen Organisation für Flugsicherung Eurocontrol zufolge nimmt die Anzahl unerlaubter Einflüge von VFR-Piloten in beschränkte Lufträume immer mehr zu. Deshalb hat die „Airspace Infringement Safety Improvement Initiative“ von Eurocontrol einen Plan

er +++ VDP-Ticker +++ VDP-Ticker +++ VDP-Ticker +++

erstellt, um die Anzahl der Luftraumverletzungen zu reduzieren. Eine der wichtigsten Maßnahmen ist dabei die Harmonisierung von Karten für Sichtflieger. Auch die DFS setzt sich für einheitliches europäisches Kartenmaterial ein. Die meisten Standards werden von der DFS ab 2010 und von vielen anderen europäischen Staaten bereits schon jetzt in den Karten abgebildet. Allerdings seien nicht mehr alle Vorgaben der ICAO für Luftfahrtkarten zeitgemäß, so Jürgen Mies, Leiter des Bereichs „Büro der Nachrichten für Luftfahrer“, welcher für die Luftfahrtpublikationen bei der DFS zuständig ist. Aus diesem Grund gründete Eurocontrol vergangenes Jahr die „ICAO Chart Harmonisation Focus Group“, die für die Vereinheitlichung von Sichtflugkarten innerhalb Europas sorgen soll. Die DFS hat derzeit den Vorsitz in der Arbeitsgruppe.

Die Änderungen gelten nicht nur für die ICAO-Karte 2010, die am 11. März herausgebracht wird. In der Folgezeit passt die DFS auch alle anderen Karten an, auf denen Luftraumstruktur abgebildet ist, beispielsweise die Kartenserie „Visual 500“ für Flüge ins benachbarte Ausland und die Karten des Luftfahrthandbuchs AIP VFR.Beispielkartenausschnitte zum Abdruck erhalten Sie gerne auf Anfrage.

Das Luftfahrtinformationsrundschreiben AIC Nummer 6 mit detaillierten Informationen finden Sie unter:
www.dfs.de/dfs/internet_2008/module/pilots_and_operations/deutsch/pilots_and_operations/aic_vfr_6_2009.pdf

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nanda.Geelvink@dfs.de, Ausführliche Beschreibung unter: **www.pilotinnen.de**

100 Flaschen VDP-Wein zur JHV 2009

Sponsorin Anke Trischler spendete den edlen Weißwein, der im VDP-Shop verkauft wird.
Siehe auch Seite 21, JHV 2009

VDP bei den australischen Fliegerfreundinnen

VDP trifft AWPA – Doris Gerecht und Ingrid Hopman auf den Spuren von Nancy Bird-Walton

Oben:National Pioneer Women‘s Hall of Fame: Leiterin Helen Joraslafsky und Doris vor dem berühmten Teppich mit Nancy Bird-Walton und den ersten australischen Pilotinnen.

Oben links: Christine Robertson, Personal Assistant von Nancy, empfängt uns im Sydney Domestic Airport nach unserem Flug von Alice Springs.

Links: Als erstes führt uns Christine in das kleine Museum im DomesticAirport zu Nancy’s Gemälde.

Liebe Frau Sensen!

Im Juni dieses Jahres war mein Mann mit seiner Schulklasse in der Flugwerft Oberschleißheim bei einer Führung von Ihnen. Da hat er mir berichtet, dass Sie die Präsidentin der Pilotinnenvereinigung sind und Ihre Internetadresse mitgebracht.

Ich möchte mich Ihnen kurz vorstellen: Ich heiße Andrea Fenzau-Lehmann,bin 32 Jahre alt und fliege seit 1996 im Segelflug und seit 1998 auch im Motorsegler. 2002 habe ich die Lehrberechtigung für Segelflugzeuge und 2003 die Lehrberechtigung für Segelkunstflug erworben. Seit 2001 bin ich auf Segelkunstflugwettbewerben unterwegs und mittlerweile als Nr. 10 der deutschen Unlimited-Rangliste als Nachrückerin für die Nationalmannschaft 2009 qualifiziert.

Auf der Kunstflug-EM in Polen 2008 musste ich leider feststellen, dass ich nicht nur national, sondern auch international momentan die einzige Pilotin in der Unlimited Class bin, obwohl ich gehofft habe, dort wenigstens Unterstützung von Artgenossinnen zu finden. Daher wollte ich Sie fragen, ob ich in der Pilotinnenvereinigung „richtig" aufgehoben bin oder da überhaupt reinpasse? Eine Vereinigung soll ja viele Pilotinnen mit gleichen Interessen unterstützen, doch was tut man, wenn man die Einzige ihrer Art ist? Ich bin ja allein unter Segelfliegerinnen schon ein Exot...

Andrea Fenzau-Lehmann ist inzwischen VDP-Mitglied Nr. 602 geworden und natürlich herzlich willkommen in unseren Reihen. HS

Viele Grüße,
Andrea Fenzau-Lehmann

Liebe Präsidentin Hedi Sensen, liebe Pilotinnen,

mit Vergnügen habe ich den Artikel von Dagmar Deckstein und Hedwig Sensen zum VDP-Jahrestreffen 2008 im „AOPA-Letter" gelesen – bis zum vorletzten Satz. Da heißt es: Im Frieder-Burder-Hangar „...stellte Hedi Sensen endgültig klar, dass die VDP alles andere als ein verkniffener Emanzen-Verband ist...".

Hatte etwa jemand behauptet, dass „VDP" für „Verkniffene Deutsche Pilotinnen" steht?

Seit freiheitsliebende Frauen begannen, im Zuge der französischen Revolution die Menschenrechte auch auf das weibliche Geschlecht zu beziehen und Forderungen zu stellen (unerhört: Wahlrecht. Recht auf Erwerbstätigkeit. Recht auf Bildung. Nicht nur Heilige, Hausfrau oder Hure sein...) –, seitdem werden sie als „Hässliches Geschlecht" karikiert, den Männern und vor allem den anderen Frauen mit erhobenem Zeigefinger vor Augen gestellt, als Hosen tragende, rauchende, dichtende, Kinder vernachlässigende „Blaustrümpfe", frustrierte Flintenweiber und Männer hassende Megären, wild gewordene Suffragetten – na ja, und eben als „verkniffene Emanzen".
Schade, wenn sich dann auch noch Frauen mit solchen Stereotypen von anderen Frauen abgrenzen. So auch die deutsche Ingenieurfliegerin Melitta Schiller (Gräfin Stauffenberg), die 1943 in Schweden in einem Vortrag versicherte: „(...)Da glaube ich denn doch im Namen der deutschen Fliegerinnen sagen zu dürfen, dass sich in uns die Rangordnung der Werte allen Frauentums(...)in keiner Weise verschoben hat und dass die Fliegerei für uns nie eine Sache der Sensation oder gar der Emanzipation gewesen sei. Wir Fliegerinnen sind keine Suffragetten."

Bei meinen Flieger-Freundinnen unter den „Ninety-Nines" in den USA kann ich mir eine solche Abgrenzung übrigens nicht vorstellen. War doch schon Amelia Earhart eine ausgesprochen Frauen-Bewegte, und ihre enge Freundin Eleanor Roosevelt, die Präsidentengattin, die fast bei ihr Fliegen gelernt hätte, eine berühmte Vertreterin des „Sozialen Feminismus" – deren Engagement wir die UN-Menschenrechtserklärung von 1948 verdanken, einschließlich dem Satz in der Präambel vom „Glauben an die Gleichberechtigung von Mann und Frau". Erreicht ist das hehre Ziel noch lange nicht, global schon gar nicht: „Die Frauen, obgleich sie die Hälfte der Weltbevölkerung bilden, ein Drittel der Gesamtarbeitskraft stellen und zwei Drittel aller Arbeitsstunden leisten, erhalten nur ein Zehntel des Welteinkommens und besitzen gar weniger als ein Prozent des Welteigentums." (Zitat UNO-Weltfrauenkonferenz) Auch deshalb haben die Vereinten Nationen in ihren acht „Milleniums-Entwicklungszielen" bis 2015 als drittes Ziel genannt: „Gleichbehandlung der Geschlechter und Empowerment von Frauen". Habe ich mich nun etwa als Feministin geoutet?

Mit herzlichen Grüßen
Eure/Ihre Cäcilia Rentmeister

P.S.:
Das zitierte Beispiel von Melitta Schiller und andere finden sich auch im Buch von Evelyn Zegenhagen über die „Schneidigen deutschen Mädel", das sicher viele Pilotinnen kennen.

Prof. Dr. Cäcilia (Cillie) Rentmeister,
c.rentmeister@web.de
Stückener Dorfstr. 46
14552 Michendorf/Potsdam Land

MITGLIEDER

Nancy Bird-Walton (1915–2009)

Unvergessen: australische Fliegerlegenede und VDP-Mitglied | von Doris Gerecht

Am Nachmittag des 13. Januar 2009 entschlief Nancy Bird-Walton im Alter von 93 Jahren sanft im Kreise ihrer Familie und einiger enger Freunde. Bis zuletzt hatte sie geistig aktiv und ohne Anzeichen einer Krankheit am Leben teilgenommen. 2008 hatte sie sich noch für die Glückwünsche von VDP-Pilotinnen zu ihrem Geburtstag bedankt. Zum Tod von Elly Beinhorn hatte sie ihre warmherzige Anteilnahme übermittelt. Die VDP trauert um eine außergewöhnliche Pilotin, die mit den deutschen Pilotinnen eng verbunden war.

1938, auf ihrer großen Weltreise zur Erkundung des Stands der Luftfahrt weltweit, wurde sie in den USA Mitglied bei den 99s International Women Pilots. In Europa traf sie Elly Beinhorn und Hanna Reitsch – der Beginn einer lebenslangen Freundschaft. 1950 gründete Nancy Bird-Walton die AWPA, die „Australian Women Pilots Association“.

Die 1938 begonnene Freundschaft mit Elly Beinhorn und anderen deutschen Pilotinnen führte sie auch nach dem 2. Weltkrieg fort. 1968, bei der Gründung der VDP, wurde sie nach den deutschen Pilotinnen Mutz Trense, Hanna Reitsch, Elly Beinhorn, Dr. Marie-Luise Wessel, Brigitte Höck, Uta Kienle, Sylvia Grassmann, Marliese Harrach von Michalkowski und Traudl Scheit Mitglied Nr. 10. In ihrer Autobiografie „My God – it’s a Woman“ erwähnt sie immer wieder ihre Freundschaft zu den deutschen Pilotinnen.

Nancy Bird-Walton, mit vollem Titel „Nancy Bird-Walton AO OBE OSJ Hon.D.Sc. Hon.M.E.“ hat die Fliegerwelt insbesondere für uns Pilotinnen verändert. Mit unglaublicher Energie und Enthusiasmus hat sie erreicht, dass heute Frauen alle Flugzeugklassen fliegen und in allen Sparten der Luftfahrt tätig sind. In mehr als 60 Jahren ihres Lebens hat sie einen enormen Wandel in der Luftfahrt miterlebt und besonders im Hinblick auf Ausbildung und Sicherheit mitbewirkt. Als Anerkennung und Dank wurde ihr zu Ehren der erste Quantas Airbus A380 „Nancy Bird-Walton“ getauft. Diese Ehrung hat sie 2008 voller Stolz noch miterleben können. Am 21. Januar 2009 wurde der in ganz Australien beliebten „First Lady of Aviation“

in einem Staatsbegräbnis gedacht. Der Airbus A 380 mit Nancys Namen und drei Tiger Moths (ihr erstes Flugzeug war eine Gypsy Moth) kreisten über Sydney.

Lore Richter (1939–2009)

Bayerischer Charme mit viel Engagement | von Roswitha Höltken

Am 06. Januar 2009 ist unsere Fliegerfreundin Lore Richter verstorben. Lore wurde am 18.04.39 in Augsburg geboren und wuchs in Aschaffenburg auf. 1964 heiratete Sie ihren Mann Helmut, den sie während seiner Zeit als Assistenzarzt in Würzburg kennenlernte. Lore studierte in Würzburg (Lehramt) und arbeitete als Lehrerin im ländlichen Bereich. Später zogen sie nach München und Lore widmete sich ihren beiden Kindern. Seit 1973 ist Lore Mitglied der VDP, unternahm mit ihrem Ehemann mit der eigenen Cessna viele Flugreisen u.a. nach Persien und Schweden. Lore war befreundet mit Elly Beinhorn und da sie nicht weit voneinander wohnten, stand sie ihr oft helfend zur Seite. Lore organisierte nette Adventstreffen in München und nahm an vielen unserer Treffen teil. 2002 wurde die Diagnose ihrer sehr schnell fortschreitenden Krankheit gestellt. Ingrid Novosat besuchte Lore regelmäßig und nahm sie bis zum Schluss auf Ausflügen mit, was ein bisschen Abwechslung und Freude in den Alltag brachte. Gerne erinnern wir uns an ihre lustige, liebenswerte wie auch zurückhaltende Art.

Wir werden Lore ein ehrendes Andenken bewahren.

MITGLIEDER

Ursula Hänle (1926–2009)

Wegbereiterin im Segelkunstflug | von Gerd Ottensmann

Ihr Name als Konstrukteurin und Produzentin und ihr „SALTO“ waren stets die beiden Unzertrennlichen.

Seit Beginn der siebziger Jahre bildeten sie ein Programm: „Segelkunstflug mit Segelflugzeugen“. Kein ausschließlich auf den Kunstflug zugeschnittener Gleiter sollte den Ton angeben, sondern ein Segelflugzeug wie der „SALTO“, mit dem man nicht nur uneingeschränkt turnen, sondern auch bei brauchbarem Wetter auf Strecke gehen konnte.

Und lange Zeit sah es auch so aus, als ob sich das junge Wettbewerbsgeschehen im Segelkunstflug bei der Wahl des Fluggeräts in diese Richtung bewegen würde.

Dass es dann doch anders kam, hat sie zeitlebens nur schwer verwinden können, denn nachdem sich die Szene international ausweitete, dominierte das reine und auch „Figuren zeichnende“ Segelkunstflugzeug. Aber die Tatsache, dass über ihren „SALTO“ unzählige Enthusiasten im In- und Ausland den Weg zum Segelkunstflug erst fanden und auch heute noch finden, dürfte dieses mehr als wettgemacht haben.

Nichts wird ihr ihren Platz in der vordersten Reihe der Wegbereiter streitig machen. Ursula Hänle, die große „Alte Dame“ des Segelkunstflugs, starb unweit ihres jetzigen Wohnorts nahe des ältesten Flugplatzes der Welt – Stölln/Rhinow – am 01. April 2009 im Alter von 83 Jahren.

Herzlich willkommen in der VDP

Neue VDP-Mitglieder ab 1. Januar 2009

Nr. 601	Lay D	Kißling	70174 Stuttgart	PPL-A Ausbildung
Nr. 602	Andrea	Fenzau-Lehmann	73479 Ellwangen	PPL-C, B, UL
Nr. 603	Bettina	Pahlen, Dr.	82239 Alling	JAR-FCL / PPL-A
Nr. 604	Barbara	Schorr	85386 Eching	SPL
Nr. 605	Beate	Dominik	48477 Hörstel	PPL-A
Nr. 606	Elke	Huber	76689 Karlsdorf-Neuthard	PPL-D
Nr. 607	Lucy	Irwin	81667 München	PPL-A
Nr. 608	Gabriele	Mahler	81247 München	JAR-FCL Ausbildung
Nr. 609	Judith	Stumpf	36151 Burghaun-Schlotzau	PPL-A
Nr. 610	Henriette	Reinsch	49356 Diepholz	PPL-A, FI CRI

Neue Fördermitglieder ab 1. Januar 2009

FM-Nr. 76	Gerhard Pilz	79219 Staufen
FM-Nr. 77	Klemenz Höltken	48429 Rheine
FM-Nr. 78	Elmar Giemulla, Prof.Dr	14129 Berlin

Stand: 14. 11. 2009

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

PER FAX AN:
02501 927620

Antrag

☐ **auf fördernde Mitgliedschaft in der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V.**

☐ **auf Mitgliedschaft in der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V.**

Name _____ Vorname _____

Beruf _____

Geburtsdatum _____ email-Adresse _____

Telefon _____ Fax _____ Mobil _____

Straße / Nr. _____

PLZ / Wohnort _____

Flugschein ☐ ja

☐ nein

Lizenzen _____

_____

Heimatflugplatz (ICAO) _____

Datum _____

Für Fördermitglieder Bürginnen (ordentliche Mitglieder):

1. _____

2. _____

3. _____

Ort _____

Unterschrift _____

Name (Druckschrift) _____

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)

Ich bin ausdrücklich damit einverstanden, dass mein Name und meine Adresse, meine Telefon- und Faxnummern sowie E-Mailadresse(n) mit Angaben der Lizenzen und Heimatflugplatz in den Verzeichnissen der VDP (gedruckte Exemplare oder passwortgeschützte Internetseiten) erscheinen dürfen. Bei einem schriftlichen Widerruf besteht kein Anspruch auf Löschung beziehungsweise Vernichtung bereits bestehender Verzeichnisse in gedruckter Form.

Datum _____ Unterschrift _____

Name (Druckschrift) _____

Internet: http://www.pilotinnen.de
VDP Geschäftsstelle: Osttor 32 · D-48165 Münster · Tel: 02501 25145 · Fax: 02501 927620 · E-Mail: geschaeftsstelle@pilotinnen.de
Bankverbindung: Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. · Deutsche Bank Berlin · Konto Nr. 5 906 425 · BLZ 100 700 24
Präsidentin: Hedwig Sensen · Primelstraße 32a · D-85591 Vaterstetten · Tel.: 08106 32211 · Fax: 08106 321983 · E-Mail: hedwig.sensen@pilotinnen.de

VDP-Chiemsee Fly In

von Ingrid Hopman und Barbara Friedenberg

Die umfangreichen Vorbereitungen für das beliebte Fly In fingen bereits im Herbst 2008 mit der Beantragung der Landegenehmigungen auf dem Platz EDPC und dem Versenden der Einladungen an die VDP an. Und auf der Fraueninsel mussten baldmöglichst das Kloster, das Hotel Linde sowie Privatunterkünfte vorreserviert werden.

Schon bald gingen die ersten Anmeldungen von der VDP ein, die sich zum Anmeldeschluss schließlich auf 68 Pilotinnen und Fördermitglieder beliefen! Und schlussendlich hat auch eine Pilotin, die kurzfristig unangemeldet angereist kam, noch ein Bettchen bekommen.

Je näher der Termin rückte, desto intensiver wurden die Vorbereitungen. Wir würden das Salzbergwerk in Berchtesgaden und den Obersalzberg mit dem berühmten Kehlsteinhaus besuchen; also nix wie hin, um alles persönlich auszukundschaften: Wie lange dauert die Fahrt dorthin sowie die Bergwerksbesichtigung, wie kommt man zum Kehlsteinhaus in die Schwindel erregende Höhe von 2000 Metern?

Der Bauer Mayer musste gebeten werden, seine Wiese für das Abstellen der 20 Flugzeuge rechtzeitig zu mähen, und die Jungfeuerwehr wurde auf ihre Nachtwache während des Fly-In-Wochenendes auf dem Flugplatz eingeschworen. Das war natürlich alles nicht kostenlos. Ganz wichtig auch noch: die umliegenden Bauern mussten über das Pilotinnen-Treffen rechtzeitig informiert werden. Bitte nur keinen übersehen! Wir sind ja schließlich in Bayern! Tatsächlich war einer der Gefragten nicht begeistert und ich musste ihn darauf hinweisen, dass er ja auch davon profitieren würde. Und nun kaufe ich dort immer frische Eier ein!

Dann kam der Donnerstag vor dem Treffen. Karin Bruchhausen und Ruth Haliti, die extra hierfür aus Israel per Linie angereist war, meldeten sich bei schönstem Wetter aus Augsburg. In Bad Endorf kam allerdings ein Schauer nach dem anderen runter und fünf Minuten vor dem Platz mussten die beiden mit ihrem Flugzeug erst einmal umkehren. Eine Landung auf der durchnässten Grasbahn war erst wieder am späteren Abend möglich. Der Freitag sah dann anfangs nicht besser aus, schließlich konnten sich aber doch „sechs Flieger“ (von 20) durch Wolkenlücken mogeln. Die übrigen Teilnehmer, die sich das beliebte VDP Chiemsee Fly In wegen zu unsicherem

Flugwetter nicht entgehen lassen wollten, kamen vorsichtshalber mit Linie, Zug oder Auto. Beim liebevoll vorbereiteten Buffet im Hangar gab es ein freudiges Wiedersehen. Um 15.30 Uhr stand dann der Kleinbus bereit und ab ging's nach Gstadt und dann mit dem Schiffchen auf die Fraueninsel, wo uns um 19h vor dem Hotel Linde ein Schilcher Prosecco-Empfang erwartete mit anschließendem Buffet in den Fischerstuben, das ein Augen- und Gaumenschmaus war.

Am Samstagmorgen fuhren uns zwei Busse von Gstadt aus – leider regnete es während der ganzen Fahrt – entlang des Chiemsees nach Traunstein, Siegsdorf und über die Deutsche Alpenstraße nach Berchtesgaden, wo es dann im Salzbergwerk über steile Rutschen auf dem Hosenboden 300 m in die Tiefe zur hochinteressanten Führung ging (warum gucken denn auf den Fotos alle Teilnehmer so ein bisschen verschreckt und ängstlich?). Das anschließende Mittagessen hoch oben im Kehlsteinhaus bescherte uns rundum leider nur dichte Wolken, so dass wir das eindrucksvolle Watzmann-Massiv mit seinen acht Kindern und den Königsee nur erahnen konnten. Zurück auf der Fraueninsel: Zum Auftakt vor dem Abendessen in den „Himmlischen Stuben" beim Klosterwirt stach unsere VDP-Präsidentin Hedwig Sensen gekonnt ein Fasserl Bier an und wir konnten unseren Ausflugs-Durst stillen.

Das Highlight des Abends während des Dinners aber war Frau Scholastica vom Benediktinerorden, irischer Abstammung und Organisatorin vieler Veranstaltungen im Kloster. Sie erzählte herzerfrischend aus ihrem Leben und wie sie dazu gekommen war, in den Orden einzutreten; dann präsentierte sie ihr neues Projekt, nämlich, dass sie ein leer stehendes Haus des Ordens umbauen lassen wolle für jung Schulabgänger ohne Abschluss, um ihnen mit Hilfe von Lehrkräften für eine größere Chance im zukünftigen Leben doch noch einen Schulabschluss zu ermöglichen. Die anwesenden VDP-Pilotinnen und Fördermitglieder haben spontan an diesem Abend 937 € für dieses Projekt gespendet und Frau Scholastica strahlte und sagte überglücklich zu mir „Ingrid, ich bin stolz auf dich", womit sie natürlich auch die ganze VDP meinte.

Am Sonntag eilten die mit dem Flugzeug anwesenden Pilotinnen besorgt zum Flugfeld. Es war wieder Warten auf Wetterbesserung angesagt, für die anderen fand der obligatorische Frühschoppen in Fritzis Biergarten statt, wo sie sich die Weißwürste schmecken ließen. Das Treffen fand ein glückliches Ende, denn alle angereisten Flieger sind trotz der Wetterprobleme wohlbehalten nach Hause gekommen, die Linen-, Zug- und Autoreisenden auch.

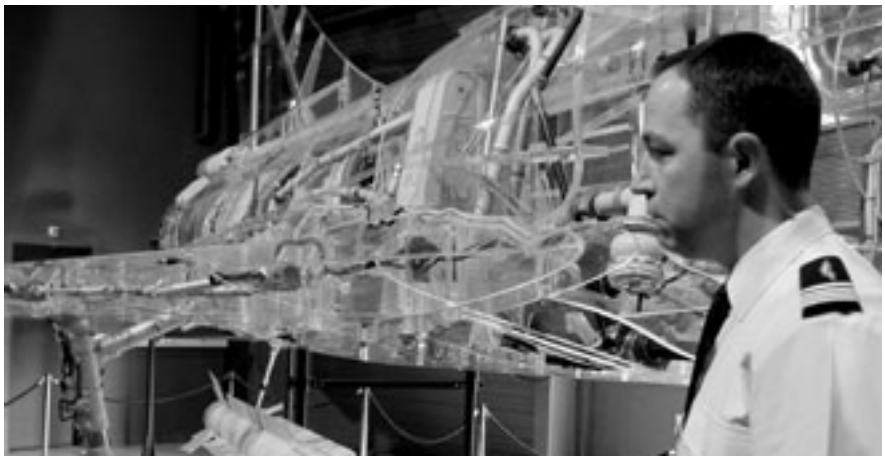
Wieder einmal war es ein „pfundiges" (= bayrischer Ausdruck für ganz toll) Treffen gewesen.

...einer trage des anderen Last...

Jahrestreffen der FEWP

vom 5. – 7.6.2009 in Dijon/Frankreich | von Barbara Friedenberg

Das diesjährige Jahrestreffen der Federation of European Women Pilots fand vom 5.–7. Juni 2009 im französischen Dijon statt und wurde von der französischen Pilotinnenvereinigung und ihrer Präsidentin „Michelle Magnien“ ausgerichtet.



Treffpunkt war der kleine, aber feine Flugplatz Dijon-Darois, LFGI, den aber leider nur wenige Pilotinnen genutzt haben, denn nur 4 Flugzeuge waren angereist. Welch ein Fliegerparadies: kein Tower, also kein Funk sowie keine Landegebühr. Wenn man will, kann man ja den nahen Militärflugplatz Dijon-Longvic, der auch zivil genutzt wird, für Wetter, Flugplan und Funk bemühen. In Deutschland ist so eine Konstellation unvorstellbar. Vor Ort gibt es ein paar illustre Unternehmen: Einen führenden Hersteller von Flugzeug-Beacons und NAV-Lights, eine Ultralight-Fabrikation, eine Halle mit liebevoller Oldtimer-Restaurierung und die Flying Legend. Wir bekamen überall interessanten Einblick und durften auch noch den Kunstflug einer restaurierten Stearman (Jahrgang 1942) beobachten.

Im örtlichen Aeroclub „Côte d’Or“ wurde uns schließlich durch dessen Präsidenten im Beisein sowohl vom Bürgermeister von Darois als auch dem Präsidenten der FFA (Féderation Française Aéronautique) ein freundlicher Willkommensempfang bereitet. Ungefähr 40 Personen hatten sich zum FEWP-Treffen eingefunden. Das anschließende Abendessen war vor allem dem Wiedersehen mit bekannten Gesichtern und dem Kennenlernen neuer Pilotinnen gewidmet.

Unser Besuch auf der Militärbase von Dijon-Longvic war ein großes high light: Auf dem Programm stand: Besuch der Mirage 2000 „cristal“ = einer gläsernen Mirage 2000 also. Wir konnten nun einmal im Detail das Innenleben eines Kampfjets mit all seinen Systemen vom Luftbetanken über Radar, Cockpit mit Schleudersitz und Blackbox bis hin zur Bewaffnung studieren. Hierzu erhielten wir eine sehr gute Führung mit vielen Einzelheiten und waren fasziniert und beeindruckt. Der kleine Spaziergang durch die quirlige Altstadt von Dijon führte zur Erholung in ein wunderschönes historisches Restaurant und die Stadtbesichtigung fand ihren Abschluss in einem Empfang durch das Bürgermeisteramt von Dijon. Und auch das nachfolgende Gala-Candlelight-Dinner war natürlich wieder vom Feinsten. Wie konnte es in Frankreich auch anders sein: Nouvelle cuisine française!

Am Sonntag fand nach dem Board-Meeting die allgemeine Jahreshauptversammlung der FEWP statt. Leider fehlte die Präsidentin Caroline Gough-Cooper – sie wurde von Pauline Vahey vertreten – und auch Österreich und Luxembourg waren nicht anwesend. Ich vertrat Ruth Haliti, unsere deutsche Delegierte, weil auch sie aus beruflichen Gründen nicht da sein konnte. Somit waren die Länder CH, E, F, G, GB, I, NL, und SLO präsent.

Die FEWP-Präsidentschaft ist von GB/Caroline Gough-Cooper in die Schweiz an Diana Ferrero übergegangen. Die neue Delegierte für Großbritannien ist Tricia Nelmes. Auch die neue „Secretary“ ist eine Schweizerin, Sonja Brunner. Monique Didier aus Luxembourg hatte ihren Rücktritt als „Treasurer“ angekündigt und nun wird Brigitte Gaal aus Österreich diesen Posten übernehmen. Wir dankten Caroline für ihr großes Engagement während ihrer 4-jährigen Präsidentschaft und hießen die neue Präsidentin sowie die anderen neu Hinzugekommenen herzlich willkommen. Das nächste Treffen der FEWP wird vom 11.–13. Juni 2010 im schweizerischen Bex (LSGB) stattfinden, auf einem kleinen Flugplatz in der Nähe von Lausanne. In der Zwischenzeit sind nun auch die FEWP-Aufnäher (2,50 €) sowie die Sticker (1,00 €) fertig geworden. Da sie sehr hübsch geworden sind, fanden sie regen Zuspruch bei den Pilotinnen.

In Zukunft wird die JHV auf den Samstag verlegt werden. Denn es hatte sich wieder gezeigt, dass am Sonntag alle Teilnehmer wegen der teilweise weiten Heimreise an einem schnellen Aufbruch interessiert waren, und das besonders auch aus Wettergründen, weil es ab Samstag einen Wetterumsturz mit viel Regen gegeben hatte, und diejenigen, die mit dem Flugzeug da waren, recht besorgt zum Himmel blickten. Wir waren uns wieder einmal alle einig, dass die FEWP dazu dient, Freundschaften zwischen den Pilotinnen in Europa zu fördern und Kontakte zu knüpfen. Europa wächst zusammen und wir, die Pilotinnen, tragen auf unsere Weise dazu bei. Wir sind Europa!

Sicherheits-Training

3. Pilotinnen-Flugsicherheitstraining der 99s in Diepholz | von Stefan Kubitza

Zum dritten Male luden Hetta Reinsch und Rosa Höltken, vom 02. bis 04. Oktober 2009, im Namen der 99s zum Flugsicherheitstraining auf den Flugplatz Diepholz-Dümmerland.

Im Verlaufe des Freitags trafen die Pilotinnen und die acht Fluglehrerinnen und Fluglehrer ein, die nicht nur von Hetta und Rosa begrüßt wurden, sondern auch von einem Kamerateam des NDR, das „hautnah“ vom Fliegerinnencamp berichtete. Für zwei Tage schaute Hetta stets in eine Kamera, da in der Sendung „Niedersachsen 19:30 Das Magazin“ am Sonntag das Pilotinnentreffen der breiten Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Unter dieser Adresse ist der Film zu betrachten:
www1.ndr.de/flash/mediathek/media-thek.html?broadcastid=1023 ... dann rechts bis „Pilotinnen beim Sicherheitstraining“ runterscrollen.

Wie im Vorjahr standen CVFR-Training, JAR-FLC Übungsflüge mit Fluglehrer für die Scheinverlängerung, Spornrad-Einweisung, ILS-Anflüge, Notfalltraining und Trudelübungen, Navigationsübungen, Anflüge Verkehrsflughafen und das Nachtflugtraining auf dem Programm. Am Freitag konnte bis weit in die Nacht geflogen werden – Usch absolvierte 20 (in Worten ZWANZIG) Nachtlandungen! Mehrere Einweisungen in das Muster TB 10, die UL-Berechtigung für Heide Riech mit Jürgen Reinsch, Uschs Nachtflugberechtigung, Trudel-Einweisungen mit Achim auf der Bilanka begeisterten Heike und Horst, dazu viele wertvolle Erfahrungen im Umgang mit bockigem Wetter, fremden Plätzen und fremden Mustern waren die vorzeigbaren fliegerischen Ergebnisse des Camps.

Am Samstag führte uns der mittlerweile traditionelle Überlandflug nach Braunschweig, in die Hallen der BFU, der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung. Roger Knoll erläuterte erst in einem Vortrag
die Aufgaben der BFU und führte dann die schaudernden Gäste durch die Untersuchungshallen der BFU, die mit manchem Zeugnis fliegerischen Missgeschicks aufwarten. Das Finden der Unfallursache gleicht einem Puzzlespiel und ist so nötig, damit die dazu führenden Ursachen für die Zukunft ausgeschlossen werden können.

Diese fliegerischen Ergebnisse, das harmonische Beisammensein, die familiäre Atmosphäre, die ausnehmend gute Betreuung und Versorgung durch Hetta und Jürgen Reinsch und zu alledem die Tatsache, dass der gastgebende Diepholzer Luftsportverein es sich nicht nehmen ließ, keine Landegebühren zu verlangen, machten aus dem dritten Sicherheitstraining eine rundum gelungene Veranstaltung, die im kommenden Jahr wieder stattfinden wird.

Da Hetta in Bälde Mitglied der VDP sein wird, wird diese dann eine Gemeinschaftsaktion der 99s und der VDP. Es gilt, das erste Oktoberwochenende vorzumerken. Aus gegebenem Anlass bittet Hetta um rechtzeitige Anmeldung.

Tannkosh 2009

von Verena Dolderer

Knapp 700 Flugzeuge landeten in Tannheim. Sturzbäche, ein wenig Sonnenschein und trotzdem gute Stimmung – so lassen sich die Tage vom 17. bis 19. Juli in Tannheim bei Europas größtem Fliegertreffen „Tannkosh" beschreiben.

Bei der Registrierung im „Red Bull" – Zelt wurde jeder hundertste gelandete Pilot per Computer ermittelt, erhielt eine Gewinnkarte und konnte sich das elektronische Flugbuch „Aviator eLogbook" auf CD-ROM bei der DFS am Stand abholen. Viele Piloten flogen bereits am Donnerstag an, da für Freitag schwere Unwetter und Regengüsse vorhergesagt worden waren. Der hundertste Pilot landete deshalb bereits einen Tag vor dem offiziellen Start des Events. Die Luftsport-Enthusiasten ließen sich aber auch am Freitag nicht vom Regen abhalten. „Wir sind begeistert, dass trotz des schlechten Wetters so viele Leute zu Tannkosh geflogen sind", sagte Verena Dolderer, die das Fliegerereignis seit Jahren mit ihrem Bruder und Kunstflugpiloten Matthias Dolderer organisiert.

Die Veranstalter schätzten die Gesamtbesucherzahl auf circa 8.000. „Der sechshundertste und damit letzte Gewinn der Hunderterreihe ging an eine Pilotin aus Schönhagen bei Berlin", berichtete Verena Dolderer. Am Informationsstand der DFS konnte die Fliegergemeinde einen Blick in die Luftfahrtpublikationen werfen, die elektronischen Angebote der DFS an zwei Terminals kennen lernen und versandkostenfrei bestellen und mit Experten vom Fluginformationsdienst fachsimpeln. „Immer wieder stellen wir fest, dass den Besuchern der direkte Austausch wichtig ist", so Herwart Goldbach, Leiter des Fluginformationsdienstes in Langen, der in Tannkosh zahlreiche Vorträge zum Thema „Sicher durch den Luftraum" hielt, die bis auf den letzten Platz gefüllt waren. Die VDP war am AOPA-Stand durch ein Team unter steter Präsenz von Sybille Glässing-Deiss präsent und hat die „verregneten" Pilotinnen mit einer Tasse Kaffee getröstet. Das nächste Tannkosh in EDMT, Flugplatz Tannheim, findet vom 16.–18. Juli 2010 statt.

„Come together"

von Hedwig Sensen

Es ist schon Tradition, dass Carola und Ingrid von der VDP-Geschäftsstelle zum Come together einladen. Am 14. November 2009 fand diese immer beliebter werdende Veranstaltung bereits zum neunten Mal statt. Das Ereignis mit der stattlichen Teil-

nehmerzahl von 26 Pilotinnen aus nah und fern entwickelt sich immer mehr zur zweiten JHV. Die Resonanz dieser so beliebten Veranstaltung ist überwältigend und bereits jetzt wissen wir, dass auch im nächsten Jahr das „10-jährige" Treffen im VDP-Kalender stehen wird.

Liebe Carola, liebe Ingrid, ich danke Euch im Namen aller Pilotinnen für Eure hervorragende Gastfreundschaft.

Die VDP auf der AERO in Friedrichshafen

von Hedwig Sensen

In diesem Jahr fand die Luftfahrtmesse AERO vom 2.–5. April 2009 statt. Diese Messe in Friedrichshafen gewinnt als zentraler Treffpunkt für die Allgemeine Luftfahrt immer mehr an Bedeutung, so dass sie künftig jedes Jahr stattfinden soll.

Die Hallen waren mit 625 Ausstellern ausgebucht. Hochwertige Referenten hielten zu aktuellen Themen Vorträge aus Wissenschaft und Technik und auch die Behördenpräsenz unterstrich den wirtschaftlichen Stellenwert dieser Messe. Die VDP war wieder Mitaussteller auf dem AOPA-Stand, der sehr attraktiv und in völlig neuem Design in der Halle A4 gut platziert war.

Wir bedanken uns bei der AOPA für die Möglichkeit, die Vereinigung der deutschen Pilotinnen dort repräsentieren und darstellen zu können. Weitere Standteilnehmer waren die IAOPA, AOPA-Swiss und die AOPA-USA. Durch diese Konstellation wurde der Stand wieder einmal begehrter „Meeting-Point“ für viele Besucher nach einem anstrengenden Messerundgang und die VDP-Standbesatzung betreute sie mit ihrer Gastfreundschaft und war auch gerne Ansprechpartner für viele Fragen.

Ich bin bereits einen Tag früher angereist und blieb bis zum Messeausklang. Tatkräftig haben mich die VDP-Mitglieder Anne-Marie Ring, Britta Sum und Heike Käferle auf dem Stand unterstützt, um für die VDP zu werben. Vielen Dank für die Bereitschaft, Messedienst zu machen. Im Laufe der Messe haben uns auf dem Stand auch viele VDP-Mitglieder besucht. Unter all den übrigen Stand-Besuchern gab es immer wieder einige, die zum ersten Mal von der deutschen Pilotinnenvereinigung hörten und ihr Erstaunen zeigten, dass es so eine Vereinigung gibt.

Wir konnten den AOPA-Präsidenten, Herrn Prof. Dr. Elmar Giemulla als neues Fördermitglied der VDP gewinnen. Clemens Höltken, der Ehemann unserer Motorflugreferentin Rosa Höltken, feierte seinen Geburtstag auf der Messe; zu diesem Anlass bekam er von seiner Frau die Fördermitgliedschaft geschenkt. Beiden neuen Fördermitgliedern ein herzliches Willkommen in der VDP.

Die nächste AERO wird vom 8. bis 11. April 2010 in Friedrichshafen stattfinden.

Highlights

Mit herzlichen Fliegergrüßen von Hedi Sensen

Petrus strapazierte unsere Leidenschaft für die Fliegerei in diesem Jahr heftig und statt abzuheben, war im Süden zu Jahresbeginn die Schneeschaufel im Dauereinsatz. Zur Ablenkung hatte ich Euch einige Informationen zukommen lassen:

DEUTSCHER AERO CLUB E.V.

Der 36. Deutschlandflug startete am 11.6.2009 in Paderborn. Für die beste Damenmannschaft wurde der Wanderpokal der VDP als besonderer Preis ausgelobt.

Alle Mitglieder, die junge Menschen für Luftfahrtberufe begeistern wollen, fanden unter der Website www.flyandjob.de wertvolle Informationen über Besuche in verschiedenen Luftfahrtunternehmen vom 12. bis 14. März 2009.

Die VDP wurde bei der AERO in Friedrichshafen vom 2. bis zum 5. April 2009 zusammen mit der AOPA auf dem Stand 107 in der Halle 4 vertreten. Alle VDP Mitglieder und ihre Gäste waren herzlich willkommen.

Auch in diesem Jahr fand wieder das beliebte Fly In nach Bremgarten statt. Diese Veranstaltung ist inzwischen eine feste Größe im VDP Kalender. Dafür war das Wochenende vom 11. bis zum 12. Juli 2009 festgelegt und wir erarbeiteten ein tolles Programm. So wurden Vorträge über fliegerische Themen geboten und auch der kulturelle sowie leibliche Genuss war nicht zu kurz gekommen.

Jahreshauptversammlung 2009 in Osnabrück

von Ruth Haliti

Wir sahen den Sternenhimmel, einschwebende Flieger und glückliche Gesichter. Große Gefühle, eine hervorragende Organisation und ein geschichtsträchtiger Ort im Herzen Deutschlands waren die Attribute der diesjährigen JHV.

Die Organisation in diesem Jahr hatten die beiden Osnabrücker Pilotinnen Karin Bruchhausen und Annette Panneke übernommen. Ihnen standen tatkräftigst die Angehörigen des ansässigen Fliegerclubs des Flugplatz EDWO und andere fleißige Hände bei, die die Veranstaltung zum gelungenen Ereignis werden ließen. An dieser Stelle nochmals unser aller Dank!

Für die Pilotinnen & Co, die bereits am Donnerstag anreisen wollten, begann das weitgehend sonnige Wochenende mit Golf und/oder dem begeisternden Besuch der Meller Sternwarte, die zwar kalte Füße, aber einige herzerwärmende Blicke auf diverse Himmelskörper einbrachte. Toll!

Am Freitag lud die Präsidentin ihre anwesenden Referentinnen zum Vorgespräch ins Hotel Steigenberger Remarque ein, in dem trotz des relativ hohen Zimmerpreises fast sämtliche Teilnehmer(innen) residierten. Nachdem alle wichtigen Punkte für die am Samstag stattfindende Jahreshauptversammlung geklärt waren, machte man sich gegen Mittag gemeinsam zum Flugplatz auf, auf dem am Vormittag die ersten der 17 angemeldeten Maschinen gelandet waren. Karins und Annettes „Helferlein“ hatten da bereits mit Getränken und gesponserten köstlichen Häppchen ganze Arbeit geleistet. Die Biergarnituren und Stehtische füllten sich zusehends, die Presse erschien und ein Damenveranstaltungs-typischer Stimmengeräusch-Pegel stieg auf das Wundersamste an. VDP-Events der letzten 10 Jahre, auf Fotos ge-

bannt, rundeten das Programm ab. Auch fehlte es nicht an Shoppingmöglichkeiten, denn im Hangar bot man Barbourjacken und andere Textilien zu Outletpreisen feil, auf Wunsch auch mit VDP-Logos bestickt. Mit Bus und PKWs ging es zum (wie immer

viel zu) kurzen Frischmachen ins Hotel und um 16h gleich weiter in die malerische Altstadt Osnabrücks, wo uns der Oberbürgermeister, Herr Boris Pistorius, im Saal des Rathauses mit einer unerwartet ausführlichen, aber keineswegs ermüdenden Rede empfing. Ja, man könnte dem Herrn Oberbürgermeister sogar unterstellen, dass es ihm im Kreise so vieler aufmerksamer Damen (und Herren) richtig gefallen hat.

Als Überraschung wurde nach den Dankesworten der VDP-Präsidentin die erste Ausgabe eines VDP-Wein überreicht. Ein deutscher Riesling, der mit einem hübschen VDP-Etikett versehen richtig etwas hermacht. Idee und Ausführung sind unserem Mitglied Anke Trischler zu verdanken, die aus dem ihr vererbten, zunächst pflegebedürftigen Weinberg innerhalb von drei Jahren einen köstlichen Tropfen zauberte. Der Wein wird im Übrigen nicht kommerziell vertrieben, sondern vielmehr kommen die erzielten Einnahmen aus dem Verkauf der Unterstützung unserer Wettbewerbspilotinnen zugute. Hut ab!

Eine einstündige Stadtführung rundete die Erkundung dieses hübschen Stückchens Westfalen ab, an dem im Übrigen die Unterzeichnung des Westfälischen Friedens

stattfand. Man traf sich anschließend wieder zum gemeinsamen Abendessen im Restaurant „Leonardo“ am Flugplatz. Das Wort Restaurant darf hier ruhig verwendet werden, denn die Qualität des Abendessens überstieg deutlich das Niveau vieler

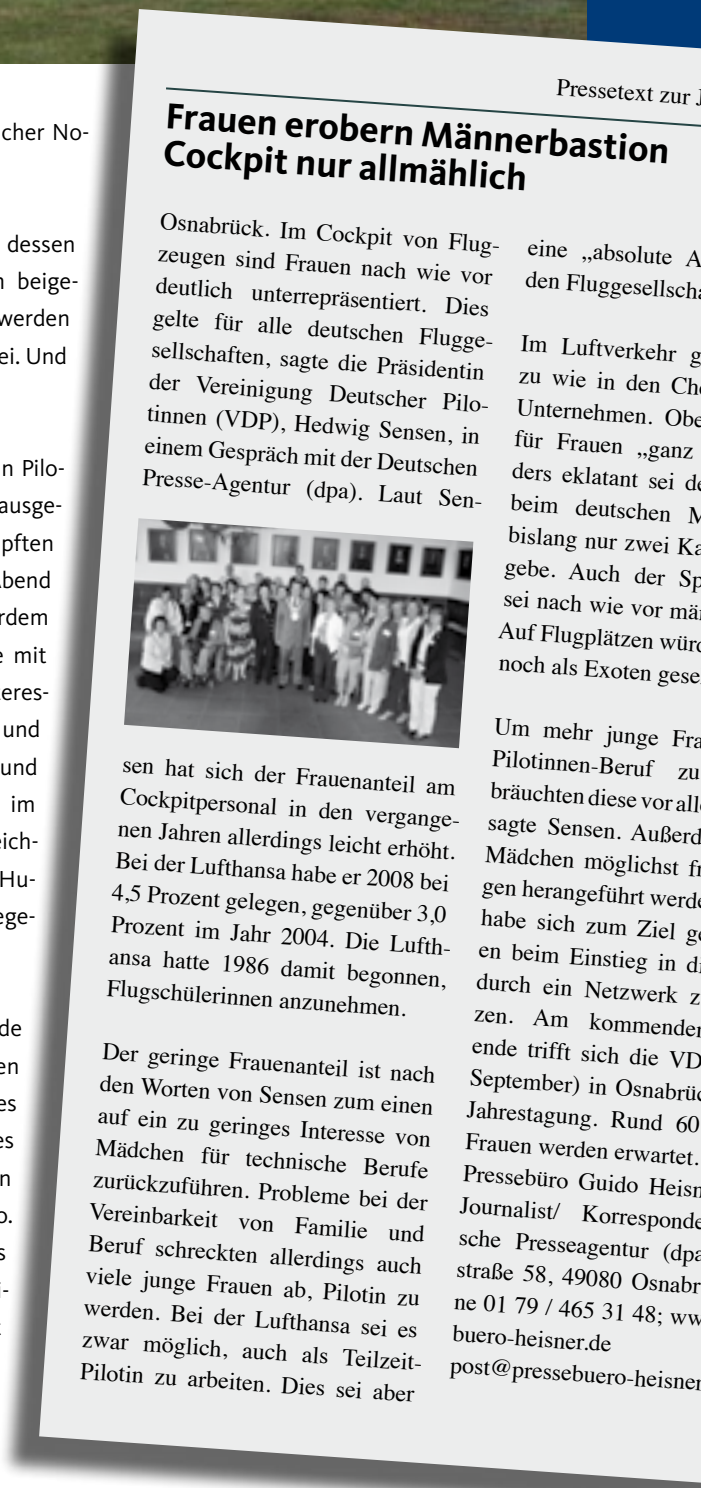
Flugplatzkneipen und sogar mancher Nobel-Lokale. Einfach Köstlich!

Der Samstag stand nach der JHV, dessen Verlauf und Ergebnis bitte dem beigefügten Protokoll entnommen werden mag, ganz im Zeichen der Fliegerei. Und das war gut so!

Dies und das für Jeden was: Neun Pilotinnencrews vom UL bis zur IFR-ausgestatteten „Rennmaschine“ kämpften um grandiose Preise, die am Abend verliehen werden sollten. Außerdem im Programm: Sightseeing-Flüge mit engagierten, geschichtlich interessierten Fluglehrern, Charter- und Einweisungsflüge für Pilotinnen und Mitflieger(innen), Oldtimerflüge im offenen Doppeldecker, ausgezeichnete Vorträge zu den Themen Human Factor und Glascockpit . Fliegerinnenherz, was willst du mehr?!

Und weil dieses JHV-Wochenende irgendwie anders als die früheren Veranstaltungen war, ging es dann auch zum Abschluss des Samstags nicht nur einfach in ein Lokal, sondern in den Zoo. Ratten, Mulche und anderes unterirdisches Getier als Aperitif, Rallye-Siegerehrung, Büfett und Dankesbekundungen zum Hauptgericht und ein mit Fackeln begleiteter nächtlicher Spaziergang mit Stippvisite bei Nashörnern, Elefanten und Robben zum Dessert.

THEMA



Pressetext zur J

Frauen erobern Männerbastion Cockpit nur allmählich

Osnabrück. Im Cockpit von Flugzeugen sind Frauen nach wie vor deutlich unterrepräsentiert. Dies gelte für alle deutschen Fluggesellschaften, sagte die Präsidentin der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP), Hedwig Sensen, in einem Gespräch mit der Deutschen Presse-Agentur (dpa). Laut Sensen hat sich der Frauenanteil am Cockpitpersonal in den vergangenen Jahren allerdings leicht erhöht. Bei der Lufthansa habe er 2008 bei 4,5 Prozent gelegen, gegenüber 3,0 Prozent im Jahr 2004. Die Lufthansa hatte 1986 damit begonnen, Flugschülerinnen anzunehmen.

Der geringe Frauenanteil ist nach den Worten von Sensen zum einen auf ein zu geringes Interesse von Mädchen für technische Berufe zurückzuführen. Probleme bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf schreckten allerdings auch viele junge Frauen ab, Pilotin zu werden. Bei der Lufthansa sei es zwar möglich, auch als Teilzeit-Pilotin zu arbeiten. Dies sei aber eine „absolute A
den Fluggesellscha

Im Luftverkehr g
zu wie in den Ch
Unternehmen. Obe
für Frauen „ganz
ders eklatant sei d
beim deutschen M
bislang nur zwei Ka
gebe. Auch der Sp
sei nach wie vor mä
Auf Flugplätzen würd
noch als Exoten gese

Um mehr junge Fra
Pilotinnen-Beruf zu
bräuchten diese vor all
sagte Sensen. Außerd
Mädchen möglichst fr
gen herangeführt werd
habe sich zum Ziel g
en beim Einstieg in d
durch ein Netzwerk z
zen. Am kommender
ende trifft sich die VD
September) in Osnabrü
Jahrestagung. Rund 60
Frauen werden erwartet.
Pressebüro Guido Heisn
Journalist/ Korresponde
sche Presseagentur (dpa
straße 58, 49080 Osnabr
ne 01 79 / 465 31 48; ww
buero-heisner.de
post@pressebuero-heisner

Vollständige Abschrift des Presseartikels auf Seite 7 in der Rubrik VDP TICKER

Sehr gelungen und versüßt durch die vom Konditor, gleichzeitig Vorsitzender des Zoo, gespendete VDP-Coppenrath-Torte und die köstlichen Marzipanstückchen unseres treuen Lübecker VDP-Anhängers Ralf!

Die offensichtlich doch recht anspruchsvolle Rallyeleistung wurde großartig entlohnt. Alle Pilotinnen bekamen je einen Fliegerengel der Firma Rosenthal. Platz 3, die D-EQAI mit den Pilotinnen U. Hammer und A. Trischler erhielt je einen Korb mit Spezialitäten aus Frankreich bzw. Italien, Platz 2, die D-MIEL mit den Pilotinnen H. Käferle und H. Koch einen Fluggutschein Businessclass für zwei Personen und Platz 1, die D-EICB mit der Crew J. Busch und A. Daelmann gar einen Wochenendgutschein für die Juniorsuite des Osnabrücker Steigenberger Hotels plus Mietwagen vom Typ Mercedes E-Klasse mit 300 Freikilometern. Hallo, das hat sich doch wohl gelohnt, oder? Und auch die „Trostpreise“ konnten sich durchaus sehen lassen! Sponsoren, wir danken Euch!

Aber, was wäre ein Fliegertreffen ohne die übliche Wetter-Zitterpartie? So musste auch die 41. JHV nicht auf Schei...wetter verzichten. Der so passabel vorhergesagte Sonntag-Abflugtag begrüßte die Pilotinnen mit grauem Wolkenteppich und Regen.

Leider wurde dies auch nicht wirklich besser, als die Kulturinteressierten von der Ausstellung zur 2000 Jahre Varusschlacht im Park Kalkriese gegen 14 Uhr zum Flugplatz zurückkehrten. Metars und TAFs, Regenradar und Skyviews wurden kreuz und quer ausgetauscht und interpretiert. Wetterberatung wurde in Nah und Fern eingeholt. Im Endeffekt fanden tatsächlich, mit Ausnahme einer Maschine, alle ihren Weg zu den Heimatflughäfen. Mädels, ihr seid Klasse, am Boden und in der Luft! Eines darf an dieser Stelle zur JHV definitiv nicht fehlen, nämlich, dass unsere ewig fleißige, unermüdliche, immer freundliche Carola Niemeier den diesjährigen Askania Preis in Form des Elly-Beinhorn-Automatik-Chronographen überreicht bekam für besondere Verdienste in der Fliegerei und der VDP. Sie hat ihn sich wirklich erarbeitet und ihr glückliches Gesicht war einfach wunderbar anzuschauen. Weiter so!

Wertung	Pilotinnen-Crew	Maschine / Kennzeichen
Platz 1	Busch / Daelmann	C 172 / D-EICB
Platz 2	Käferle / Koch	CTSW / D-MIEL
Platz 3	Hammer / Trischler	DA 40 / D-EQAI
Platz 4	Dr. Riech / Haberkern	C 172 / D-EPAZ
Platz 5	Diermann / Mielk	PA 28 / D-EFSO
Platz 6	Münch / Köhler	C 172 / D-EIZG
Platz 7	Hopmann / Menzinger	C150 / D-ENDT
Platz 8	Adrian / Müller-Kortkamp	Beech 36 / D-EHVM
Platz 9	Kuhlmey / von Manowski	C172 / D-EEIW

Für die Statistikfreunde unter uns: Es reisten 49 Pilotinnen, 7 Fördermitglieder und 11 Mitglieds-Anwärter an. 19 Fluggeräte, davon 1 UL, 17 Echos und 1 Hubschrauber landeten in Osnabrück. Der weiteste Anflug fand aus München statt.

Die 42. JHV im September 2010 wird in Bad Nauheim von unserem Mitglied Andrea Schapöhler ausgerichtet werden. Spürt ihr schon die Vorfreude? Vorfreude auf gute „alte“ Freunde, tolle Gespräche und beschwingte gemeinsame Erlebnisse?

Bis dahin noch schöne Flüge und „always safe landings“!

THEMA

Vorschau auf die Jahreshauptversammlung 2010 in Bad Nauheim

von Andrea Schapöhler

Neben Gesundheit, Kultur und Lebensart in der Mitte Deutschlands zählt die Fliegerei zu den großen Vorlieben der Bad Nauheimer. Das „Drei-Kaiserinnen-Bad“ ruft förmlich nach den Pilotinnen. Die VDP wird dem Ruf in das Juwel des Jugendstils folgen.

Oldtimer am Start, Flugplatz Ober-Mörlen

Bad Nauheim stieg in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Weltbad der Belle Epoque für Herz- und Kreislaufkrankheiten auf. Prominente Gäste aus dem europäischen Hochadel und dem in- und ausländischen Großbürgertum kamen zur Kur. An ihrer Spitze Kaiserin Elisabeth („Sisi“) von Österreich, Zarin Alexandra Feodora von Russland und die deutsche Kaiserin Auguste Viktoria. Ihren Aufenthalten verdankt Bad Nauheim den Beinamen „Drei-Kaiserinnen-Bad“.

Luftaufnahme Sprudelhof

Teichhaus am Kurpark

Zwischen 1905 und 1912 entstand unter der Leitung des Baumeisters Wilhelm Jost der Sprudelhof – die größte geschlossene Jugendstilanlage Europas. Der Großherzog Ernst Ludwig unterstützte das Bauvorhaben großzügig. Jost genoss größte künstlerische Freiheit. Das äußerst beeindruckende Ergebnis lässt sich nicht zuletzt Dank des Einsatzes des Bad Nauheimer Jugendstilvereins und des „Réseau Art Nouveau Network“ auch heute noch in voller Pracht und Schönheit bewundern.

Neue, zwischen 14 Kliniken abgestimmte, ganzheitliche Untersuchungsmethoden und Angebote in der Prävention machen Bad Nauheim als Gesundheitsstadt einzigartig. Und der nationale und internationale Gästestrom reißen nicht ab. Unser Aero-Club Bad Nauheim e. V. blickt auf eine über 50-jährige erfolgreiche Vereinsgeschichte zurück. Besonders die Damen haben so manchen Titel im Segelflug errungen. Anziehungspunkt sind natürlich auch immer wieder die Oldtimer der Motorfluggruppe. Für die Pilotinnen wichtig: „Der Flugplatz“ anklicken. Unter dem Menüpunkt „Zu uns kommen“ findet sich unter „Auf dem Landweg“ eine komplette Anfahrtsbeschreibung mit Skizze. Unter dem Unterpunkt „Durch die Luft“ finden sich alle wichtigen Details inklusive Anflugkarte, die man für die Flugvorbereitung braucht.

So freue ich mich ganz besonders, Euch zur 42. JHV in Bad Nauheim begrüßen zu dürfen. Euch erwartet viel fliegerischer Spaß, eine kombinierte Stadtführung zum Thema Jugendstil und Landesgartenschau, ein 4-Gänge-Menü in unserem Traditionsgasthaus „Zur Krone“ und eine mundartliche Führung im Freilichtmuseum Hessenpark mit anschließendem Galadiner im historischen Gebäude.

Eine frühere Anreise lohnt sich besonders, um die Landesgartenschau und das kulturelle Programm der Stadt zu genießen. Golfspielen und Wellness sind jederzeit möglich. Die nötigen Informationen versende ich über den E-Mail-Verteiler, sobald die Stadt das Programm für 2010 fertig gestellt hat. Meine Person lernt Ihr vorab in unserem Mitgliederbereich mit Bild und Text etwas besser kennen.

Für weitere Infos über Bad Nauheim schaut bitte unter: www.bad-nauheim.de, www.aecbn.de, www.gcbadnauheim.de

42. JHV der VDP

Datum vormerken:

10. – 12. September 2010, in Bad Nauheim in Hessen, 25 km nördlich von Frankfurt

Flugplatz: Ober-Mörlen EDFP, Aero Club, Bad Nauheim, PPR Tel. 06032 / 1793 oder email@aecbn.de

008°42‘42“ E, 50°21‘47“ N,
RWY 05/23, Frequ. 122,85

Gigantismus versus Gemütlichkeit

von Ulla Klees

Zwei Ballontreffen, die mein Ballönerherz immer sehr hoch schlagen lassen, fanden dieses Jahr wieder statt: Metz/Lorraine in Frankreich und Stubenberg/Steiermark in Österreich.

Metz/Lorraine mit seiner stillgelegten NATO-Airbase Chambley gibt es seit 1989, aber nur alle zwei Jahre. Der besondere Reiz an dieser Veranstaltung liegt vielleicht darin, dass es nicht jedes Jahr zu einem Treffen kommt. Die Organisation hat mächtig zu arbeiten, wohl 20 Monate um die diesmal 800 gemeldeten Teams zu registrieren. So darf das Einchecken auch gerne mal 5 Stunden dauern. Drei Stunden waren bisher unser Rekord. Platz zum Ballon-Aufrüsten ist reichlich vorhanden: links und rechts der Startbahnen nur Wiesen, 1600m lang.

Am Sonntagmorgen wurden alle Ballone mal wieder zu einem Weltrekord aufgestellt: zwei lange Reihen mit 329 Ballonen. Ein gigantisches Bild entsteht, wenn fast alle gemeinsam abheben, obwohl es ja immer heißt „bitte der Reihe nach". Ganz international geht es dann zu. Aus aller Welt kommen die bunten Kugeln und die Piloten und Crews erweisen sich häufig als recht abenteuerlich. Da in einigen Ländern, wie zum Beispiel in England, stets unter harten Bedingungen gefahren wird, agiert man auch hier nicht zimperlich. Die freie Landschaft ist dem langen Abendwind ausgesetzt, so dass mancher mit dem Start zögert oder ihn sogar cancelt und das herrliche Windspiel und den Kampf des Aufrüstens lieber vom Boden aus betrachtet.

Das Briefing vor jeder Fahrt findet in einem riesigen Hangar statt. Die Menschenmassen bewegen sich danach zum Ballongespann. Hunderte werden durch eine autobreite Öffnung auf den Platz gelassen. Immer der Masse hinterher, Ballon ausgepackt und gewartet – rote Fahne auf dem Tower nicht starten – grüne Fahne starten – und ein paar hundert Ventilatoren blasen gleichzeitig die Hüllen auf. Ein Wahnsinnsbild, wie die Ballone wachsen und fast gemeinsam abheben!

BALLON

Die weite Landschaft, abgemähte Kornfelder so weit das Auge reicht, in eine Richtung ein kleiner Wald und ein See zum Eintauchen! Füße waschen heißt es dann. Immer wieder begeistern mich die Schattenspiele, die bunten Farben, das große Zischen der vielen Brenner links, rechts, über und unter mir. Es erfordert sehr viel Aufmerksamkeit und dennoch ist es entspannend in der weiten Landschaft.

Oft landen 10, 20, 30 Ballone nebeneinander. Danach geht es zum Gas tanken. Alle leeren Gasflaschen aus dem Korb und ab zur Tankleitung, ca. 4 Flaschen mal 300 Ballone – da stehen wir mal wieder in der Schlange und bewundern die charmante Gelassenheit der Franzosen. Aber es gibt sooo viel interessante Piloten / Crews, und so viel zu erzählen von der Fahrt, von dem Land, aus dem sie kommen. Und alle sind fröhlich. Wirklich herzerfrischend! Morgens und abends wird gefahren. Wir erleben kurze Nächte, wenig Schlaf auf der Luftmatratze oder im Wohnwagen, denn viele Quartiere gibt es in der unbewohnten Weite nicht. Dieses Jahr war 20-Jähriges. Wir besuchen eine kleine Ausstellung von Oldtimerflugzeugen im Hangar, ein paar VIP- Zelte und Futterbuden. Kinderbeschäftigungen und sehr viele Zuschauer prägen das Wochenende. Dann wurde ein großes Nightglow gemacht. 30 Ballone glühten im Dunkeln nach dem Takt der Musik.

Die Bevölkerung, zwar spärlich in der Gegend, kommt von überall, bringt Picknick-Tische und Stühle mit und sitzt an den Rändern der Felder, harrt dort Stunden aus, bis sich die Masse der Ballone tief über sie hinwegbewegt. Danach ist plötzlich Stille. Die Landschaft liegt verträumt und menschenleer da und wartet auf das nächste große Spektakel in zwei Jahren, bei dem wieder nichts so richtig klappt und doch alles supertoll ist. Man kann es kaum beschreiben, man/frau muss es miterleben, auch wenn „Frau“ hier sehr, sehr exotisch ist. Ich bin sieben Mal da gewesen und wünsche mir die Gesundheit, um das große Spektakel in zwei Jahren wieder genießen zu können.

Nur zwei Wochen später findet das extreme Gegentreffen in der Ost-Steiermark statt: beschauliches Ballonfahren morgens und abends mit nur 35 Ballonen, ohne Regeln, Zwänge, Wartezeiten und Publikum, in einer Landschaft wie im Garten Eden. Wie gemalt, ja fast kitschig präsentieren sie sich, die Apfelplantagen, Weinhänge, das Obst von jeder Sorte, die Schnapsbrennereien, Blumen geschmückte Häuser. Für uns Piloten ist es hier sehr erholsam, auch weil es kaum starken Wind am Boden gibt.

Morgens liegt die Hügellandschaft im Dunst und wir zischen mit dem Brenner in der Stille über Mais und Kürbisfelder hinweg, fast geisterhaft. Freundliche Menschen laden uns zum Schnapskosten ein. Morgens gibt es auch mal eine Brotzeit. „Mögst an Schluck?“ fragen sie dann. Die Uhrzeit ist fast egal. Die Teams feiern viel gemeinsam bei steirischem Essen und Trinken. Einmal gibt es Brunch vor dem Schloss mit weiß gedeckten Tischen auf der grünen Wiese. Viel Sonnenschein ist stets dabei.

Das Ballonjahr klingt gut aus. Zum Glück erleben wir all dies im nächsten Jahr wieder.

Rundflüge und Höhenflüge – die Begeisterung bei der Arbeit mit dem Helikopter

von Sabine Nendza-Bühlmann

Mit einem Hubschrauber Rundflüge durchzuführen ist ein beliebtes Einsatzgebiet für die senkrecht startenden Alleskönner unter den Drehflüglern. Sabine Bühlmann war bei einem speziellen Event mit einem Helikopter vom Typ Hughes 500 (MD 500 E) mit an Bord.

Samstagmorgen um 5 Uhr: der Wecker klingelt. So früh? Ja, die Anfahrt zum Heli will mit einberechnet sein. Um 10 Uhr sollen die Rundflüge in Seehausen/Altmark starten; dazu fliegen wir um 9 Uhr in Hamburg los. Mit dem Auto brauche ich von Wadersloh nach Uetersen etwa drei Stunden, also Abfahrt spätestens um 6 – nein, das ist kein Opfer, das ist einfach nur Leidenschaft. Andere Leute machen das ja auch, für ihren Beruf oder besser gesagt, ihre Berufung. Ich arbeite daran, bin quasi Berufshubschrauberpilotin in Ausbildung.

An diesem schönen Samstagmorgen startet der Flug ab Uetersen planmäßig. Nach einem gründlichen Check des Hubschraubers vom Typ MD 500 E (siehe Bild) heben wir schwungvoll ab. Schwungvoll ist die Arbeit mit dem „Kraftei“, wie dieser Heli-Typ auch genannt wird, eigentlich immer. Auch voll getankt und mit drei Personen an Bord steigt die „Hotel Sierra“ noch wie ein Sektkorken.

Die direkte Steuerung und der meistens vorhandene Leistungsüberschuss machen das Fliegen neben der Arbeit auch zum Vergnügen. „Wie ein Porsche“, hat mal jemand gesagt und den Vergleich kann man nicht von der Hand weisen. Hat doch schon Tom Selleck in den 80er Jahren in der Fernsehserie „Magnum“ gern mit Sportwagen und Heli Jagd auf Verbrecher gemacht. Es ist übrigens genau ein solches Helikoptermuster, das im Vorspann zu dieser Serie tief übers Wasser fliegt. Wir sind zu dritt an Bord. Pilotin für den Transfer bin ich, Christoph wird die Rundflüge gewerblich fliegen und Jan ist unser Bordwart und Flughelfer. Bereits vor Ort ist Paul, ebenfalls Pilot und heute als Tankwart für die Spritversorgung unseres Helikopters zuständig. Wir haben heute einen relativ langen Anflug von fast einer Stunde. Das ist für mich ganz gut, denn ich darf den Transfer zum Einsatzort fliegen und da ich nicht allzu oft das Vergnügen habe, diesen leichten Turbinenhubschrauber durch die Luft zu steuern, genieße ich jede Minute so sehr ich kann. Bei diesem Flug ist nicht mal sonderlich viel zu tun, wenn man vom Durchflug durch die Kontrollzone Hamburg absieht. Trotzdem bleibe ich angespannt, denn Höhe, Richtung und Fahrt bei einem selten geflogenen Helimuster so korrekt einzuhalten, dass es für die CHPL-Prüfung in Ordnung wäre, reicht aus, um meine nicht-fachbezogene Kommunikation auf ein Minimum zu reduzieren. Mein Copilot und Checkfluglehrer Christoph grinst: Er weiß schon, dass er mir am Sonntag den Jahrescheckflug auf der Hotel Sierra abnehmen wird und überlegt sich

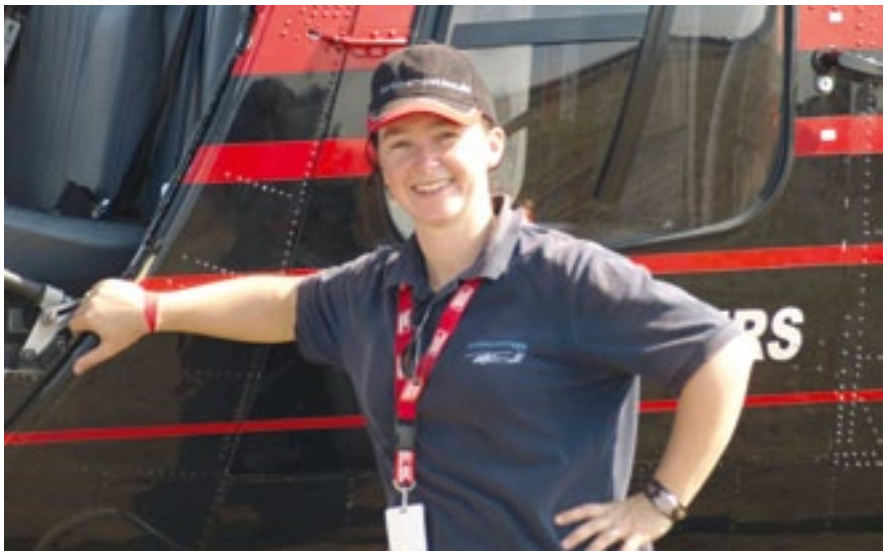
einige Besonderheiten, um den Checkflug auch anspruchsvoll werden zu lassen.

Vor Ort mal wieder das häufige Bild bei Rundflugveranstaltungen: „Wo ist unser Landeplatz?“ „Ich glaube, es ist die Wiese dort drüben.“ „Die kleine da? Ich denke, das soll mindestens ein 50 x 50 m Landeplatz sein?! Wie fliege ich das denn am besten an, ohne das Zelt nebenan abzureißen?“ So oder ähnlich klingen meistens die letzten Sekunden vor der Landung. Wir machen einen hohen Überflug, um Windrichtung, Leitungen und Landezone zu erkunden. Dann noch einen tiefen Überflug für die Details. Steht etwas im Weg oder gibt es sonstige Sicherheitsbedenken? Am Boden steht zum Glück schon Paul bereit und weist uns genau den richtigen Landeplatz zu: ordentlich abgesperrt mit Flatterband und zu drei Seiten durch Zäune begrenzt, dabei groß genug für An- und Abflüge aus mehreren Richtungen. So soll es sein. Ist ja auch in unserer Außenlandegenehmigung so festgehalten – sieht nur von oben immer erschreckend klein aus, finde ich als relativer Neuling im Außenlanden.

Die Rundflugveranstaltung gehört zum Programm eines zweitägigen Tatra-Treffens. Tatra ist eine tschechische Fahrzeugmarke. Die großen Geländefahrzeuge sehen ein wenig wie Unimogs aus und sind als Lösch- und Bergefahrzeuge für rauhes Gelände konzipiert. Gleichzeitig mit den Feuerlöschpanzern finden sich auch viele alte Schätzchen aus ehemaligen DDR-Zeiten ein. Eine Parade aller Vehikel beginnt. Die Besucher sind begeistert. Na klar wollen sie das auch mal von oben sehen!

Bei allen Rundflugveranstaltungen, die ich bisher mitgemacht habe, kann ich mich immer nur an fröhliche Gesichter erinnern und so auch hier. Während Christoph kaum dazu kommt, den Heli zum Betanken kurz abzustellen, sind Jan und ich fortlaufend mit Ticketverkauf, Passagiereinweisung und Einstiegshilfe beschäftigt. Das Wetter zeigt sich von seiner besten Seite und es macht allen Leuten sichtlich Spaß, mal in die Luft zu gehen, mit einem Lächeln auf dem Gesicht.

Ein Passagier ist allerdings ein besonders hartnäckiger Fall. Er grinst nicht nur, als er den Heli nach dem Rundflug verlässt. Nein, er bleibt auch noch bei uns am Stand stehen, fragt, erkundigt sich nach Ausbildung, erzählt von seinen Modell-Helikoptern. Frank R. ist eindeutig „infiziert“ mit dem Heli-Flugvirus. Seine Freude ist unübersehbar und seine Begeisterung wahrhaft ansteckend. Innerhalb der zwei Rundflugtage, die wir dort vor Ort sind, fliegt er fünf oder sechs Mal mit und schleppt seine Familie und Freunde mit zum Heli. Alle müssen doch auch einmal mitfliegen! Als einmal überraschend ein Sitzplatz frei ist und Frank noch an der Theke steht, winkt Christoph, der Rundflugpilot, mir zu. Ich soll Frank mit einsteigen lassen – als Bonbon für seine Hartnäckigkeit. Das verbreitert Franks Grinsen natürlich noch mehr und während der nächsten Tankpause folgt die Krönung: einmal auf dem Pilotensitz der Hughes 500 Platz nehmen, bei stillstehenden Rotorblättern natürlich. Im Gegensatz zu vielen anderen Helikoptern sitzt der PIC bei der 500er links, wie man auf dem Bild oben erkennen kann.



Alle Passagiere fanden es toll. Frank schwebt auf Wolke Sieben. Ich spreche mit ihm über Transferflüge und verabrede einen Passagierflug mit der kleinen Maschine, der Hughes 300, die ich üblicherweise bei Wettbewerben und meinen privaten Flügen chartere. Von Franks Begeisterung bin ich restlos beeindruckt, erinnert sie mich doch an meine Anfangszeit und wie sehr mich die Helikopter in ihren Bann gezogen hatten. Derartige Begeisterung gehört für mich gefördert! Zum Dank schießt Frank auch noch ein Revanche-Foto: hier also die Pilotin am Heli.

Die Rundflugveranstaltung war zweitägig ein toller Erfolg und auch mein Checkflug, der nach dem Rückflug am Sonntagabend noch in Uetersen stattfand, verlief gut und lehrreich. Ich war durch die normale Arbeit im Cockpit längst nicht mehr so angespannt wie beim Hinflug, selbst als wir in der Hamburger Kontrollzone einige Heißluftballone umfliegen durften.

Aber das Beste an diesen Flügen ist und bleibt die Begeisterung: Es ist immer wieder herrlich zu sehen, wie bei normalen Rundflügen auch ein paar ganz außergewöhnliche „Höhenflüge“ dabei sein können!

Fliegerhexen auf dem Roten Adler

34. Treffen der Luftsportlerinnen in Deutschland | von Ingrid Fritz und Heidemarie Koerner

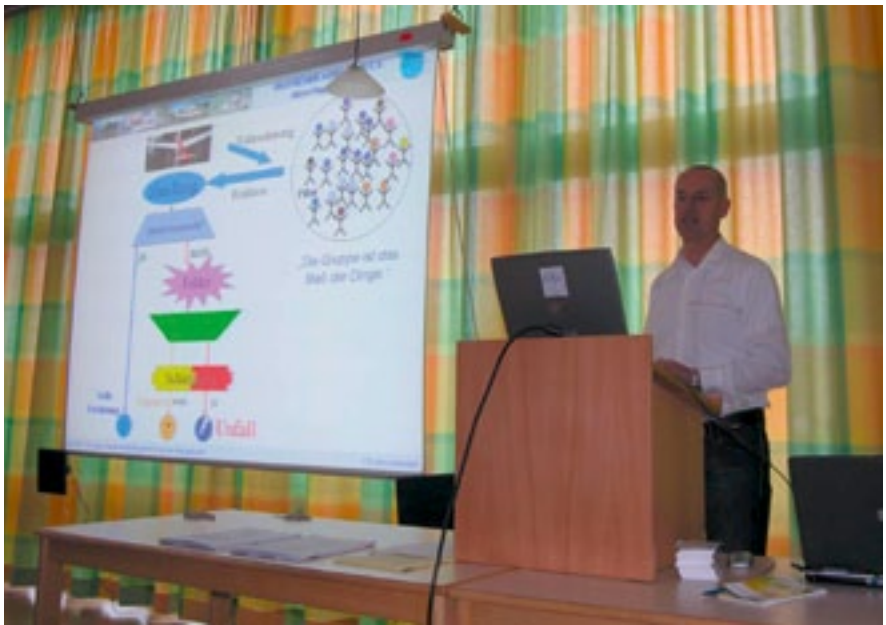
Heidemarie Körner hatte mich für den musikalischen Teil des erstmals in Brandenburg durchgeführten Hexentreffens engagiert. Ich suchte mir im Saal vom „Landhotel“ Krausnick einen der hinteren Plätze, da ich ja nur zu Beginn und am Ende gefragt war und zwischendurch unbemerkt flüchten wollte, wenn mich etwas weniger interessierte.

Es wurde aber eine Superveranstaltung, die mich bis zu Ende fesselte. Nach der Begrüßung sangen wir zu meiner Akkordeonbegleitung das Brandenburglied „Märkische Heide“. Heidemarie und ich hatten den offiziellen Text mit Fliegerversen ergänzt und die Frauen sangen erfreut mit uns den neuen Text.

Dagmar Behrendt, Schatzmeisterin des Luftsport-Landesverbandes Brandenburg und Schirmherrin über das Hexentreffen, zeigte sich von einer völlig neuen Seite. In lustigen, selbst gebastelten Versen entwarf sie ein Bild, wie namentlich die anwesenden „Hexen“ aus allen Ecken Deutschlands angeflogen waren, um das Hexentreffen zu erleben und begrüßte alle herzlich. Die folgenden Beiträge waren von der Begeisterung für das Fliegen getragen und durchweg interessant:

Dr. Claus Gerhard referierte über die Schönheit des Drachenfliegens und seine Geschichte in Brandenburg. Da er für Veröffentlichungen auf diesem Gebiet in den Stasi-Akten recherchiert hatte, konnte er mit Fakten aufwarten, die nur wenigen bekannt waren und bis zu einer Teilnehmerin führten, die sich engagiert und erfolgreich gegen das zeitweise Verbot des Drachenfliegens in der DDR eingesetzt hatte. Wir begriffen danach noch mehr, wie gut es ist, dass der Freiheit beim Fliegen heute bedeutend weniger Grenzen gesetzt sind.

Phillip Scheffel erzählte anschaulich über seinen Wandersegelflug von der Wasserkuppe bis zum Balatonsee über die Hohe und Niedere Tatra, von den Erlebnissen



und Abenteuern unterwegs und der großartigen Hilfe und Unterstützung in Polen, Tschechien, der Slowakei und Ungarn.

Kati Suthau, Deutsche Meisterin im Motorkunstflug 2006, berichtete herzerfrischend, wie sie schon als Kind vom Fliegen geträumt hatte und ihr Traum in Erfüllung ging. Mit Hochachtung sprach sie von ihren Fluglehrern und der gründlichen Ausbildung in der DDR, wo man auch ohne dicken Geldbeutel Kunstfliegerin werden konnte. Sie weiß aber auch ihr Glück zu schätzen, nicht im dichten Netz der politischen Überprüfungen hängen geblieben zu sein. Und als sie schließlich mit leuchtenden Augen von ihren Kunstflugerlebnissen sprach, wusste jeder, warum sie ihren Vortrag „Adrenalin bis in die Fußspitzen“ genannt hatte.

Jens Eisenreich stellte uns das neue Flugsicherheitsseminar „FLY TOP“ vor, das er zusammen mit anderen Experten auf den Weg gebracht hat und nun erfolgreich in den Vereinen durchführt. Dabei sprach er genau die wunden Punkte an, die uns auch angesichts des tragischen Unfalls in Brandenburg besonders berühren – wie kann es passieren, dass langjährig erfahrene Piloten und Fluglehrer verunglücken? Nicht nur Fehler sind die Ursache – es bedarf einer umfangreichen Analyse des Verhaltens in nicht vorhersehbaren Situationen und des kollektiven Nachdenkens und Trainings im Verein, um noch besser vorbereitet zu sein.

Franziska Hinz ließ uns aus ihrer Richterperspektive am Wettbewerb im Segelkunstflug teilnehmen. Sie erwähnte, wie schwierig und anspruchsvoll, aber auch schön diese Aufgabe ist und dass sie es sich nicht leicht machen, möglichst objektiv zu werten. Mir gefiel, dass sie ebenso wie Kati Suthau ansprach, dass man solche zeitraubenden Hobbys auch mit dem Familienleben vereinbaren kann.

Ein Gewinn für das Treffen war auch, dass **Ursula Hänle**, die erste weibliche deutsche Segelflugzeug-Bauerin, die in Brandenburg geboren ist und heute in Havelaue lebt, als Ehrengast begrüßt werden konnte. Teilnehmerinnen erinnerten sich, dass ihre Väter bei Ursula Hänle gearbeitet hatten und Visitenkarten wurden ausgetauscht.

Heidemarie hatte sich noch einen Quiz ausgedacht, der alle ganz schön ins Schwitzen brachte. Sie hatte dazu nächtelang im Internet recherchiert und es sich wirklich nicht leicht gemacht. Die höchste Bewertung der Antworten erzielte übrigens Ursula Hänle, die aber großzügig auf den Hauptpreis – einen Freiflug – verzichtete und lieber das Buch über die Fliegerei nahm, das sie noch nicht kannte.

Am Ende hatte auch ich noch sangesfreudige „Hexen“ für Fliegerlieder, die wir teilweise umgetextet hatten. Das „Lied der Fliegerfrauen“ hatte Premiere und für mich ging ein schöner Tag zu Ende, während die „Hexen“ noch ins „Tropical Island“ zogen. Meine Bekannten vom VGC, von weither angereist, waren begeistert, weil es wirklich keinen Programmpunkt gegeben hatte, der die Reise nicht gelohnt hätte.

Unser Dank gilt den Organisatoren. Mit ihrem Gefühl für die Programmgestaltung und die Auswahl der Redner haben sie den Nerv getroffen und Brandenburg würdig vertreten. Besonders hervorheben möchte ich das große persönliche Engagement von Heidemarie Körner, die viel Arbeit und Sachverstand in das Projekt investierte und dabei von Monika Albrecht und Sabine Fried sowie deren Ehemännern unterstützt wurde. Das 34. Hexentreffen wird allen noch lange in guter Erinnerung bleiben.

Info

Hexentreffen 35 – 2010

Sehr geehrte Damen und Herren, im Januar 2010 richtet der Dr. Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug das 36. Hexentreffen aus. Als Anlage erhalten Sie Einladung und Programm mit der Bitte, dies in der nächsten Ausgabe ihrer Zeitschrift zu veröffentlichen. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Freundliche Grüße Ingrid Blecher, Freystr. 12, 57074 Siegen

Anmeldung
zum Segelfliegerinnen-Treffen am 30./31. Januar 2010 in Frankfurt am Main

Am Sonntag möchte/n ich/wir teilnehmen an (begrenzte Plätze – Berücksichtigung in der Reihenfolge der Anmeldung) Besichtigung Fraport:
☐ Ja ☐ Nein

Die Teilnehmergebühr für das Hexentreffen in Höhe von 65 € pro Person (enthält alle Kosten einschl. Essen und Übernachtung im Mehrbettzimmer, Einzelzimmer 75 €, ohne Übern. 30 €)
habe ich auf das Konto
☐ I. Blecher – Segelfliegerinnen 2010, Deutsche Bank Siegen, Konto 0361 592 01, BLZ 460 700 23 überwiesen,
☐ liegt als Scheck bei

Aktuelle Infos:
www.am-foerderverein.de

„Himmel, mir ist schlecht"

von Andrea Fenzau-Lehmann, Mitglied der dt. NM Segelkunstflug und beste Frau der WM

Das war das anfängliche Gefühl, als ich mich auf den Weg zur Weltmeisterschaft machte. Der Rest der Nationalmannschaft hatte schon fünf Tage vorher sein Quartier auf dem Flugplatz Hosin nahe der tschechischen Bierbrauerstadt Budweis aufgeschlagen. Da ich recht kurzfristig nominiert worden war, kam ich als Nachzügler alleine mit gemischten Gefühlen hinterher.

„Würde ich mich bis auf die Knochen blamieren?" Alle hatten sich Monate lang vorbereitet, hatten beim Trainieren ein Ziel vor Augen gehabt. Als Sportart der Individualisten kennen wir uns zwar seit Jahren, aber mehr als ein paar Worte, ein Spruch oder bestenfalls ignoriert zu werden, gab es bis dahin nicht wirklich. Auch keine Institution oder kein Förderverein standen hinter meiner Kunstfluglaufbahn. Es schien, als müsste ich alleine da durch.

Der etwas versteckt gelegene Flugplatz schickte mir von weitem einen Willkommensgruß in Form eines über den Himmel tanzenden Swifts. „Ah, da bin ich richtig!" Ich brauchte nur der absteigenden Schleppmaschine hinterher zu navigieren und hatte nach fünf Stunden Autofahrt das Flugfeld erreicht.

Die zwei verbleibenden Trainingstage waren geprägt von Stress und Unsicherheit auf beiden Seiten. Wir mussten uns erst einmal aneinander gewöhnen. Meine Trainingsflüge waren denkbar schlecht. „Na, super, dann bekomme ich wenigstens die rote Laterne und habe damit alle Klischees der Frauen in dieser Sportart erfüllt."

Kunstflieger sind ein sensibles Völkchen. Da musste es ein bestimmtes Paar Schuhe sein, durch die man die SR-Spannung nur optimal spüren kann, da sind Handgriffe durch-ritualisiert, die Sitzposition mit dem Fallschirm muss auf den Zentimeter genau stimmen, jeder hat seinen eigenen Programmzettel und wehe, etwas ist anders als sonst, auch wenn es nur das Schleppseil ist, das nach dem Einklinken nicht quer unter der Rumpfnase durchgezogen wurde. Rechtzeitig zur Eröffnung am Wochenende kam mein Mann dazu. Über Jahre der gemeinsamen Wettbewerbsfliegerei sind wir zu einem perfekten Team verschmolzen. Die Handgriffe sitzen blind, alles ist gut und vertraut. Sobald ich im Flugzeug sitze bin ich ruhig. Der Swift ist dafür gebaut, die Verlängerung der Nervenfasern seines Piloten zu sein. Schwierig, gefährlich, „fickerig" sagen manche. Für mich ist mein Flieger die Ergänzung meines Ichs. Der Teil von mir, der sonst fehlt. Jetzt brauche ich nur noch zu fliegen.

Das tat ich auch. Platz 23 in der Bekannten Pflicht. Unser Schweizer Chefschiedsrichter Phillip fragte mich, ob ich zufrieden sei? „Klar, so kann es weitergehen." Langsam kommt Rhythmus in die Flugplatzabläufe: Briefing, Flieger an den Start, im Schatten dösen und warten. Die unbekannten Programme werden mit jedem Mal schwieriger zu fliegen und das Wetter wird mit jedem Tag heißer. Unser Teamkapitän Michael sorgte dafür, dass sich jeder aus unserer Mannschaft auf seine

eigene Art und Weise mental vorbereiten konnte. Da fährt der eine Fahrrad, um seinen Kreislauf in Schwung zu bringen, der andere suchte Gespräche mit Piloten aus anderen Nationen, manche liefen in der Gluthitze in Badehose überall zum Anpacken herum und Jürgens unsichtbarer Swift flog zur allgemeinen Erheiterung ein perfektes Programm nach dem anderen.

Ich bin da eher der Typ, der vor dem Start weiche Glieder bekommt und daher irgendwo im Schatten sitzen muss und versucht, Ruhe zu bewahren. Mein Hund Sputnik belustigte das russische Team nebenan. Leider kann ich mich nicht mit meiner russischen Kollegin Ekaterina ohne Dolmetscher verständigen, aber wir beide verstanden uns auch ohne Worte gut.

Wenn vier bis fünf Piloten vor einem dran sind, ist es an der Zeit, seinen Flieger in die Startreihenfolge zu schieben. Ich habe noch ein bisschen Zeit und schaue zum Auswertefahrzeug der Höhenpiepser rüber. Die Box der Segelkunstflieger schwebt als ein imaginärer Würfel von einem Kubikkilometer in 200 m Höhe über Grund und ist nur durch die Markierungen am Boden wirklich sichtbar. Der Höhenpiepser sendet ein Signal ab, wenn die Sicherheitsmindesthöhe von 200 m unterschritten wird. In der Computerauswertung/Diagramm kann beim Auslesen jede einzelne Figur nachvollzogen werden.

Kunstflieger mögen keine Wolken, schon gar keine in der Box. Dafür ist man bei diesem Wetter nach fünf Minuten im Cockpit schweißgebadet, nach 15 Minuten Gott sei Dank wieder am Boden und für den Rest der Tages bedient.

Leckeres Abendessen mit der ganzen Truppe gibt es in der Stadt. Die günstige Währung macht richtig hungrig. Die „Unbekannte“ am nächsten Tag wird übel. Trotz heftiger Proteste von Eugen, unserem erfahrensten Piloten, wegen eventueller Höhenproblematik am Ende des Programms, wird an dem Vorschlag festgehalten.Die Piloten bestehen darauf, als Warm Up Pilot einen „Verursacher“ aus der Jury zu nehmen. Manfred Echter hat an dem Morgen Bauchweh, daher fliegt sein Kollege Jurek Makula das Highspeed-Programm vor, ohne mit der Wimper zu zucken.

„Gut, wenn er das kann, dann können wir Teilnehmer es auch.“ Nachdem mir Olaf, dessen Ratschläge ich insgeheim sehr zu schätzen weiß, noch einmal die Tücken des Programms nahe gelegt hat, geht es los. Also, daran denken: Nach dem schrägen negativen Humpty oben wieder mit genug Fahrt ankommen, damit man den anschließenden halben negativen Looping im Kreisbogen enger fliegen kann, um an seinem Ende unten die Fahrt für das negative Männchen zu haben. Das spart Höhe und ist der Knackpunkt des Programms, das viele mit Höhen-Penalties und nicht geflogenen Figuren teuer bezahlen mussten. Bei mir erledigte sich das Thema ganz elegant, indem ich das negative Männchen zu scharf hinstellte und mir die anschließende ¾ gestoßene Rolle in der Senkrechten getrost schenken konnte, da ich schon in die richtige Richtung gepurzelt war. Na, wenigstens hatte ich dann keine Höhenprobleme mehr.

Am nächsten Morgen gab es kein Highspeed-Programm, sondern eine Knobelaufgabe. Navigationsprogramme für das Raum-Lage Empfinden – die liegen mir richtig gut. Ob es nun am noch heißeren Wetter lag, sei dahingestellt, aber ein Pilot nach dem anderen vergeigte seinen Flug. Schon den Warm Up Piloten hatte es in der zweiten Figur erwischt. Er war prompt den Rest des Programms in der falschen Richtung weitergeflogen. „Das kann ja heiter werden.“

Die Jungs schieben mir den Flieger vor. Grisu zieht meinen Beckengurt fest, Michael hält den Sonnenschutz über das Cockpit, Eugen dreht meinen Höhenmesser auf Null – Mensch den hätte ich beinahe vergessen. Ein „Viel Glück, Hase!“ von Jürgen begleitet mich, während ich die Haube schließe. Gerd klinkt das Seil ein. Die Henry-Bohlig-Jeppesen-Mütze-für-alle-Notfälle sitzt auf meinem Schädel. Jetzt kann nichts mehr schief gehen. Tut es auch nicht. Nur einmal musste ich in einer negativ-positiv-negativ Kombination überlegen: „Soll ich es wagen bei 180 durchzuziehen?“ Normalerweise drückt einem die Fahrt im Rücken weg, bevor man durchzieht. Diese Kombination verlangte genaue Kenntnisse seines Fliegers auch bis an dessen Grenzen. Ist man zu schnell, kommt man eventuell über den roten Strich, ist man zu langsam, reicht die Fahrt nicht für die anschließende ¼ Rolle in der Senkrechten aufwärts. Ein vom Himmel Purzeln in der Fluglage ist auch nicht besser. Ich entschied mich für einen Kompromiss. Bei 160 km/h durchziehen und dafür einen größeren Bogen

fliegen, um Fahrt zu holen und dafür längere g-Belastung ertragen. Licht an – Licht aus- Licht an. Klappte gut. Halt, nicht so frech und schneidig beim nächsten Mal.

Zufriedene und erleichterte Gesichter bei den Jungs. Mein geglückter Flug veranlasste jedenfalls den ungarischen Trainer zu einer spontanen Umarmung und einem Küsschen rechts links, als ich gerade nach der Landung aus dem Cockpit gekrabbelt kam. „Toll, hier gehe ich nicht mehr weg." Für einen Piloten endete der Flug nicht so gut, worauf ihm die Jury die letzte noch zu fliegende Unbekannte vom fliegerischen Können nicht zutraute. Wir glorreichen Sieben verbrachten die restliche brütendheiße Zeit mit den Franzosen und Holländern im Schwimmbad und schauten den Gewitterwolken am Himmel zu. Abschiede kommen schneller als man glaubt. Siegerehrungen gehen schnell vorbei, auch die Ehrungen der teilnehmenden Pilotinnen, das Feuerwerk und die Himmelslaternen, die wir in den ruhigen Nachthimmel steigen ließen. Morgen würde sich unsere Gemeinschaft wieder auflösen. Was würde von der Kameradschaft bleiben? Wie würde die Reaktion der Piloten sein, die zu Hause bleiben mussten? Wir tun uns noch schwer mit der Anerkennung wirklich guter sportlicher Leistungen. Da wurden aus sieben Teilnehmern wieder sechs plus eins, fünf plus zwei gemacht. Wir, die wir dabei gewesen sind, haben unser Bestes für unsere Sportart und unser Ansehen in der Welt getan. Zu Recht kommt das drittbeste Team der Welt aus Deutschland und die beste Pilotin ebenfalls.

Der Rest des Abends versank in Hochprozentigem. Am nächsten Morgen, als sich die meisten schon auf den Rückweg gemacht hatten, klemmte eine große, rote Rose von den Holländern für die „Weltmeisterin" unter dem Scheibenwischer meines Autos.

„Dann mach einfach mal" war der Kommentar des Mitbesitzers unseres Segelflugzeuges, unseres Förderers und Mentors Alwin Güntert, als er von meiner WM Teilnahme erfuhr. Es war der beste Ratschlag meines Lebens.

„Weltmeisterin" im Segelkunstflug aus EDPA / Aalen Elchingen

34. Treffen der Luftsportlerinnen in Deutschland | von Lehmann und Berger

Bei der alle zwei Jahre stattfindenden WM im Segelkunstflug stellte der BWLV in diesem Jahr zwei Piloten aus der Nationalmannschaft, die mit nur sieben statt der üblichen acht Piloten an den Start gehen musste.

Als diesjährigen Austragungsort wurde das südböhmische Hosin gewählt, nachdem der ursprüngliche Ausrichter Frankreich aus organisatorischen Gründen kurzfristig absagen musste. 34 Piloten und Pilotinnen aus 9 Nationen kämpften vom 10.–18. Juli auf dem Flugplatz nahe der berühmten Bierbrauerstadt Budweis um den Weltmeistertitel.

Wolfgang Kasper vom FTAG-Esslingen stellte seine SZD 59 des Fördervereins Segelkunstflug im BWLV zum ersten Mal einem internationalen Fachpublikum vor. Er erflog sich den 28. Platz in der Gesamtwertung vor seinem Teamkapitän Michael Göst auf Rang 32. Dass nicht nur Männer gut fliegen können, bewies seine Teamkollegin Andrea Fenzau-Lehmann, die trotz geringer Vorbereitungszeit auf Rang 27 landete, knapp hinter ihrem Kollegen Jürgen Staus auf Rang 25. Damit lag die Pilotin vom LSR Aalen vor einer sehr starken russischen Pilotin mit gut organisiertem Team und konnte sich den Status der besten Frau der Welt in der Unlimited Class sichern.

Die schwülheißen und thermisch aktiven Wetterbedingungen und nicht zuletzt die zu fliegenden Programme forderten den Piloten und ihren Maschinen alles an Können ab. Mit Eugen Schaal auf Rang 5, Olaf Schmidt auf Rang 7, gefolgt von Gerd Teichmann auf Rang 17 konnte die deutsche Nationalmannschaft in ihrer Neubesetzung den Erfolg des letzten Jahres auf die WM übertragen und sicherte sich die Bronzemedaille in der Teamwertung. Gewonnen hat die gesamte Meisterschaft der Russe Georgiy Kaminskiy in einem spannendem Duell mit dem erst 22-jährigen Franzosen Erik Piriou, der mit nur 6 Punkten weniger den Titel um Haaresbreite verfehlte – aber das ist eine andere Geschichte.

Alle Wettbewerbsergebnisse, Videos und Bilder findet ihr unter: www.wgac2009.com

Venetiens schönste Landewiese

**von Ruth Haliti
und Ingrid Hopman**

Schönheit, gepaart mit Professionalität und Exaltiertheit, bietet das nun schon zum dritten Mal stattfindende Flydonna Event in Italien. Und dies trifft nicht nur auf den Flugplatz zu, sondern vor allem auch auf die Teilnehmerinnen aus ganz Europa.

Kaum war die Einladung im E-Mail-Postfach, schon hatte ich mich entschieden, mich auf den Weg nach Italien zu machen. Ein Anruf und die liebe Helga Wimmer war ebenso Feuer und Flamme. Mit dem Flieger ging es an diesem Septemberwochenende leider nicht, aber die Deutsche Bahn ließ sich ausnahmsweise nicht lumpen und für nur 98 € pro Person erstanden wir die Fahrkarte ins Fliegerinnenglück.

Venetiens schönste Landewiese heißt Caposile – VE 01 und liegt exakt 45° 33' 30" N / 12° 34' 36" E. Sie verfügt über eine 450 Meter lange Grasbahn (04–22) sowie einen Heliport. Vom Bahnhof wurden wir am Freitagnachmittag von der netten italienischen Pilotin Elena Papiano abgeholt, die uns gleich zum Flugplatz kutschierte, wo viele fleißige Pilotinnenhände noch mit den letzten Vorbereitungen beschäftigt waren. Auch die unglaubliche Organisatorin des Events Donnadelle Ricci wurde uns vorgestellt.

Am Samstag folgte eine Attraktion der nächsten. Neben all den bereits eingeflogenen Damen schwebte ein Militärhubschrauber ein und zur Überraschung aller stiegen drei bildhübsche junge Pilotinnen in italienischen Militäruniformen aus. Danach erschien noch die Astronautin Samanta Christoforetti, die gemeinsam mit unserer deutschen Jetpilotin Ulrike Fender die Ausbildung in den USA gemacht hatte. Zurzeit ist Samanta, die im Übrigen ausgezeichnet deutsch spricht, in Köln/Bonn zur Weiterbildung. Es gesellten sich im Anschluss noch die einzige italienische Tornadopilotin und zu guter Letzt noch die Pilotin des französischen Präsidenten Sarkozy hinzu. Alles war für uns sehr aufregend. Bekannte Gesichter dann auch auf der Abendveranstaltung: Auf dem Schiff, auf dem uns exzellente Häppchen im Sonnenuntergang und beim aufgehenden Vollmond serviert wurden, trafen wir Diana Ferrero, die neue Präsidentin der FEWP und das italienische Flieger-Urgestein Fiorenza di Bernardi, die es sich nicht nehmen ließ, wie die vielen anderen Pilotinnen das Tanzbein zu schwingen. Music made by pilots… Mensch, war das mal wieder schön!

Am Sonntag waren wir für 9.30 Uhr auf dem Flugplatz verabredet. Jede Pilotin bekam ein leuchtend grünes T-Shirt mit der Aufschrift „Flydonna 2009“ geschenkt. Anschließend gab es bei herrlichstem Sonnenschein diverse Flugvorführungen, viele UL's und Girocopter kamen angeschwebt und auch eine Piper mit deutscher Besatzung landete. Im Verein Caposile fliegen u.a. auch zwei querschnittsgelähmte junge Männer. In ihrer Texan, einem italienischen UL, flogen sie ein kleines Kunstflugprogramm für uns.

Mittags gab es wieder ein hervorragendes Büfett, Mamma mia… So ziemlich die ganze Veranstaltung wurde von Sponsoren wie AvMaP Satellite Navigation, regionalen Städten und Kommunen, Restaurants gesponsert. Im Sponsoring enthalten war sogar eine Übernachtung im Hotel für uns „Mädels“.

Die Beteiligung der italienischen Pilotinnen war sehr hoch. Es waren 50 bis 60 Personen, die an dieser hervorragend organisierten Veranstaltung teilnahmen. Sonntag gegen 17.00 Uhr war die Veranstaltung zu Ende und wir waren sehr beeindruckt, wie toll sich alle Teilnehmerinnen verstanden hatten. Beim vierten Flydonna Fly-In sind wir wieder dabei. Der Termin wird mit großer Wahrscheinlichkeit das 1. Septemberwochenende 2010 werden.

Mehr Infos, Fotos und links unter
www.flydonna.it/Index1_ENG.htm

VDP in Frankreich – Bergfliegen ab Nîmes

von Marion Siedler

Es ist nun zehn Jahre her, dass unser belgischer „Vliegclub" (sprich: Vliechclub) jeden Juli regelmäßig in Nîmes Courbessac-LFME – für ca. zwei Wochen seinen Sommer-Club eröffnet. Seit letztem Jahr bin ich mit von der Partie.

Beim Durchblättern der neuen VDP Mitgliederbroschüre für 2009 entdecke ich einen Eintrag unter Nîmes und sende eine Mail. Es dauert nicht lange, da meldet meine Mailbox auch schon eine Antwort. Es ist ausgemacht: Inge Berger und ich wollen uns bei meinem nächsten Aufenthalt in Nîmes treffen.

Eine der ersten Aktionen angekommen in Nîmes: Inge anrufen, wie abgemacht. Sie ist am übernächsten Tag im „Aeroclub de Nîmes" und wir fahren zu ihr nach Castillon du Gard in der Nähe der malerischen „Pont du Gard". Es liegt sicherlich auch an der gemeinsamen Passion, dass die Zeit wie im Fluge vergeht und ein paar Tage später sind wir verabredet für einen Flug ins Massif Central. Der Platz Langogne im Departement Lozère und die Piste Mende am Rande des Nationalparks der Cevennen sind unser Ziel. Inge gibt dabei schon die ersten Tipps fürs Bergfliegen preis; schließlich kennt sie sich da bestens aus.

Es ist schon nicht so einfach, den Grasplatz von Langogne zu entdecken, nicht allzu weit von einem wunderbaren See. Es ist Wochenende, Mittagszeit, der Grill in Aktion für die an diesem Tag von Le Puy eingefallenen Fallschirmspringer. Wir tun unser Möglichstes, beim Parken der PA28 nicht noch mehr Holzkohle zu entfachen. Die Rationen darauf sind für uns leider nicht mit berechnet und wir starten nach Mende. Dort wartet der Wirt nur noch auf uns – alle anderen haben ihr Mahl schon beendet – und wir haben Glück, sein bekannt gutes Essen genießen zu dürfen. Beim anschließenden Besuch auf dem Turm – Inge kletterte schon mal vor – ist bei meiner Ankunft dort die Landegebühr schon geschenkt und eine Einladung zum BBQ für die VDP in Mende vorgeschlagen.

Wir starten zum Flug nach Millau, wo die neue, preisgekrönte und zurzeit welthöchste, weltlängste Stahlseil-Autobahnbrücke Viaduc de Millau über den Fluss Tarn aus allen Blickwinkeln von uns bewundert und photographiert wird. Der Autobahn südlich folgend liegt auch der Flugplatz von Millau, aber wir entschließen uns zum Direkt-Heimflug zu unserem riesigen Grasplatz nach Nîmes Courbessac. Die Flugstunden und die südfranzösisch heiße Sonne lassen uns nur noch die üblichen administra-

tiven Eintragungen erledigen und dann nichts wie nach Hause bzw. ins Hotel zum Duschen und Umziehen und zu einem Sprung ins nächste Nass, um die mittlerweile auch innerlich gespeicherte Hitze wieder loszuwerden. Wir haben aber doch noch einen Flug, diesmal zu ‚Altiports' und „Altisurfaces" in die Alpen geplant.

Ich bin ehrlich aufgeregt. Keine Ahnung, ob das Wetter mitmacht. Zwischendurch hat der flämische „Vliegclub" mit seinen Cessnas einen Ausflug nach Barcelona Sabadell geplant und ich wurde von Inge mit allen Sorten Karten und Tipps für das Fliegen in Spanien versorgt. Auch Cannes steht auf dem Programm, über den Landweg hin und längs der Meldepunkte über das Meer und die Camargue zurück nach Nîmes.Getoppt wird alles allerdings durch den Flug mit Inge in die französischen Alpen. Und das bei 36 °C und nicht einer Wolke! Direkter Kurs von Carpentras in die Berge, den Mont Ventoux zu unserer Rechten.

Bald liegt der Altiport Chaloncon zu unseren Füßen und wir umkreisen ihn. Inge zeigt mir die ersten Schritte zum richtigen Anflug. Ich merke, wie fordernd das wird. Dabei ist das ja erst der Anfang. Alles verlangt seine Aufmerksamkeit und schließlich sind da außer dem sicheren Fliegen der Maschine überall auch noch Bergspitzen in verschiedensten Höhen, die nicht übersehen werden wollen bei all dem Herumkurven um die Piste, das Konzentrieren auf den Windsack bzw. die Windsäcke (manchmal hängen gleich mehrere da), auf die Beschaffenheit der Piste, den Wald und die Steine. Da macht mein Koordinationsmanagement erstmal so richtig schlapp. Inge nimmt die Ruder in die Hand, souverän erledigt sie ihre Überflüge – „reconnaissance haute", dann „reconnaissance basse" – alles im Griff, alles gesichtet und fertig für den Anflug.

Die Robin DR400 gehorcht aufs Wort. Ich halte alles photographisch fest. OK, das also ist ein Altiport und so macht man das. Ich bin beeindruckt, aber dann zeigt mir Inge noch die nächste Version höheren Könnens, das Anfliegen einer „Altisurface", fünf Minuten westlich von La Motte Chalancon gelegen, mit dem viel versprechenden Namen „Faucon" (Falke) – im Grunde so etwas wie eine kurze, aber recht abschüssige Landrover-Strecke. Inge zeigt mir den Anflug. Und: Inge ist gebucht für eine Einweisung ins Bergfliegen. Wir fliegen weiter nach Alpe d'Huez und so langsam bekomme ich einen Einblick, wie man in dem Tal-Labyrinth der Alpen, ausgerüstet nur mit Karte, seinen Weg findet. Ich bin wirklich froh, dass Inge neben mir sitzt, die die Bergwelt dort fast persönlich kennt und zur Not auch ein GPS in Reichweite liegt. Beim Erreichen von Alpe d'Huez kann ich, wie vorher, nur Inge die Ruder überlassen und in ehrlicher Bewunderung ihrem Tun folgen. Eine Umrundung der Gipfel um Alpe d'Huez und wir folgen dem Tal der Durance zum Lac de Serre Ponçon, einem großen künstlichen See der beiden Flüsse Durance und Ubaye, lassen Gap dann rechts liegen und fliegen hinein in ein Tal rechts und in ein Tal links, immer an der Wand entlang bis nach Barcelonette. Dort kreisen auch Delta- und Segelflieger im Luftraum und fordern die volle Aufmerksamkeit bei An- und Abflug, ebenso wie der Wind, der, obwohl bisher recht zahm, plötzlich seine Launen zeigt und so durchs enge Tal getrieben dem Windsack mal seine klare Richtung zeigt. Kurz gelandet und gut gegessen. Inge kennt sie alle und das gibt sofort mindestens einen Stern mehr für Küche und Empfang. Mit weniger Spritlast, aber mehr Pilotengewicht geht es dann hoch hinaus aus den Tälern in Richtung Carpentras, unserem Ausgangsort.

Ein phantastisches Erlebnis – ich bin noch ganz in den „Wolken", die es heute nicht einmal gegeben hat. Wie in Trance werden alle Eintragungen im Clubhaus erledigt; die Gluthitze tut ihres noch dazu. Ich bin richtig „high" vom Erlebten und schwebe. Inge trifft ihre Club-Freunde und Bekannte wieder. Aber auch ich treffe Freunde, denn eine Cessna unseres „Vliegclubs" rollt herein. In der Feriensaison sind „les flamands" überall. Zuhause bei Inge wird beschlossen, den Flug erst einmal zu begießen – kühler Schaum fließt! Wir wollen den Tag gebührend ausklingen lassen. Es ist dazu mein letzter Ferientag, und wir fahren direkt zum „Pont du Gard" (übrigens auch eine Brücke der Superlative, diesmal aus der römischen Antike). Eine einmalige Abschlusskulisse bei wunderbarem Essen für diesen Tag und ich bin sicher wieder dort – im nächsten Jahr, ja vielleicht sogar doch noch in diesem. Sehr, sehr lieben Dank, Inge! – Und der VDP, natürlich auch!

„Flugtag bei den himmlischen Weibern“

aus Kieler Nachrichten KN-Online von Esther Schmalz

Kiel – Sie sind Hausfrauen und Mütter, Krankenschwestern und Sachbearbeiterinnen, Ärztinnen und Ingenieurinnen, Lehrerinnen und Schülerinnen – doch eines haben sie gemeinsam: Sie sind Fliegerinnen. Weil sie in ihren Vereinen oft nur von Männern umgeben sind, haben sich einige von ihnen zusammengeschlossen. Sie nennen sich „Himmlische Weiber“ oder auch „Power-Girls“.

Abends noch die Lounge des Kieler Flughafen-Restaurants nach der berühmten Fliegerin Elly Beinhorn benannt, am nächsten Morgen schon wieder um acht Uhr in der Flugzeughalle zum Fliegerinnen-Frühstück und um den Tag zu planen: 15 Frauen aus ganz Schleswig-Holstein, die älteste 60, die jüngste 16, haben irgendwann einmal alle dasselbe gedacht und es nun einfach getan: Sie wollten nur unter sich sein, sprich unter Fliegerinnen, und gemeinsam fliegen. Denn sie sind rar gesät und wollen deshalb andere Frauen ermutigen, sich in die Luft zu trauen.

„Denn es ist ganz einfach“, sagt die meist erfahrene Motorfliegerin des Landes, Ute Hölscher (50) aus Kiel. Sie ist eine ruhige, besonnene Frau, vor der selbst die männlichen Kollegen den Hut ziehen. Das Fliegen lernte die Sonderschullehrerin für Blinde auf dem Flughafen von Honolulu.

Inzwischen hat sie alle Prüfungen bis hin zur kommerziellen Multi Engine-Fluglehrerprüfung abgelegt, ist Tausende von Meilen in Deutschland, Skandinavien, Afrika und im Westen der USA geflogen, hat unter den Flügeln im Zelt übernachtet. „Ohne Fliegen, geht es in meinem Leben nicht“, sagt sie, setzt sich mit Power-Girl und Segelkunstfliegerin Pamela „Pam“ Lohse (37), in eine kleine alte Cessna, rollt zur Startbahn und hebt in Richtung leicht bewölkter Himmel ab.

27 Flugvereine gibt es in Schleswig-Holstein. „In manchen gibt es vielleicht zehn aktive Frauen, in anderen nur drei“, erzählt die Segelkunstfliegerin Birgit Gutsche (47) aus Wahlstedt. 722 Männer im Lande haben eine Privat-Segelflug-Lizenz, aber nur 89 Frauen. Und bei den Motorfliegern sieht das Verhältnis noch schlechter aus: 1033 zu 91.

Warum das so ist, kann die Kielerin Andrea Peters erklären. Ihr Jugendtraum war es, Berufspilotin zu werden, doch daraus wurde nichts - „zu klein“ hieß es bei der Lufthansa, „keine Frauen“ bei der Luftwaffe. Also studierte sie Medizin, promovierte, eröffnete eine Praxis, heiratete, bekam zwei Söhne und ging in der Freizeit mit ihrem Mann segeln. Der Traum vom Fliegen rückte in den Hintergrund. Doch an der Stelle, an der andere Frauen ihren Traum aufgeben, gab Andrea Peters nicht auf. Vor sechs Jahren lernte sie endlich fliegen, machte ihren Flugschein und war mittlerweile bereits 250 Stunden in der Luft. Selbst ein Crash mit einem Leichtflugzeug auf der Landebahn bei ihrem ersten Alleinflug entmutigte die heute 48-jährige nicht.

Wie die fliegenden Männer schwärmen die „Himmlischen Weiber“ von der Freiheit in der Luft und dem großartigen Gefühl, die Maschine zu beherrschen, mit dem Ballon zu fahren oder beim Fallschirmspringen den freien Fall zu spüren. Doch einen Unterschied gibt es: „Frauen sind nicht so risikobereit wie Männer“, erklären Erika Loos (59) aus Uetersen und Elke Nehrlich (41) aus Wahlstedt.

Dennoch gelten für Frauen in der Fliegerei dieselben Regeln wie für Männer – selbst das traditionelle Hinternversohlen nach der A-Prüfung für Segelflieger, dem „Freifliegen“, gehört dazu. „Das“, sagt die 27-jährige Nadia Wojcik lachend, „nimmt man dann gern in Kauf.“

Ein Fliegererlebnis in einer Luscombe 8A

von Ingrid Hopman

Großes Lob erhielt Ingrid Hopman aus dem Mund eines hoch betagten Piloten, als sie an ihrem Geburtstag einen Oldtimer der besonderen Klasse steuern durfte.

Nach einem Flug mit meinem Neffen Eric am 10.12.2008 in Houston in unserer C-182 mussten wir wegen zu starkem, böigen Crosswind anstatt auf dem Privatplatz Polly Ranch zu landen, nach Pearland Regional ausweichen.Dort sah ich ein altes, schönes Flugzeug neben uns stehen. Jemand sagte, „es ist eine Luscombe 8A, Baujahr März 1940 und gehört einem Piloten, der 92 Jahre alt ist und noch immer fliegt". Scott sei sein Name und plötzlich stand er neben mir. Er zeigte mir sein Flugzeug, mit dem er im Sommer sechs Monate durch die USA geflogen war. Scott lud mich für die nächsten Tage zu einem Flug ein.

Am 29.12.08 war es so weit. Ich fuhr mit dem Pickup zum Flugplatz. Scott war bereits bei seiner Maschine. Als wir im Flugzeug sitzen, reißt ein Helfer den Prop an. Aber: Nichts tut sich. Nach vielen Versuchen steigt Scott aus, macht die Cowling auf, löst zwei Kerzen, lässt über den Strainer etwas Benzin in einen Pappbecher laufen, gibt etwas Sprit zu den Kerzen. Aber umsonst. Er meint, das wäre ihm noch nie passiert. Er ruft den Tankwagen und danach, oh Wunder, springt der Motor sofort an. Ohne Benzin geht's halt nicht. Endlich können wir abheben. Scott lässt mich vom Copilotensitz aus starten und fliegen. Unser Sightseeing führt uns über die NASA weiter nach Texas City über Dickinson, wo sein Sohn wohnt, der auch Pilot ist, weiter auf die Insel Galveston.

Dort durfte ich auf einer riesigen Landebahn landen. Scott ist überall bekannt. Wir werden zum Strand gefahren, wo wir zu Mittag essen, ein Louisiana-Essen namens Gumbo. Er erzählt mir, dass er in Salzburg und Wien einige Monate mit seiner Familie lebte, auf der Wasserkuppe geflogen ist, Hanna Reitsch kennen gelernt und sie öfter getroffen hat. Er ist auch im Krieg in Afrika geflogen. Er hat seinen Söhnen und einem Enkel das Fliegen gelernt und jetzt wartet er, bis sein Urenkel so weit ist. Zurück am Flugplatz Galveston besuchen wir das Flightmuseum, wo eine B-17, B25, Stearman, DC-3 und viele andere schöne Flugzeuge stehen, die alle flugtauglich sind und bei Airshows eingesetzt werden. Leider hat der Hurrikane Ike sehr große Schäden angerichtet. Auch Scott hat zwei Segelflugzeuge und einen Doppeldecker verloren. Leider ist auch seine Wohnung zerstört worden. So wohnt er vorübergehend in einem Flugzeughangar in Pearland. Beim Rückflug durfte ich links sitzen. Füße auf die Bremsen, Magnete ein, etwas Gas und Scott riss den Prop an und ich startete. Unterwegs sollte ich langsam fliegen, slippen, 360 Grad links und rechts kurven. Er ist ja auch noch aktiver Instruktor. An meinem Geburtstag wollte ich unbedingt nochmals mit der schönen alten Maschine und mit Scott fliegen. Er sagte „you can fly at any time". Zum ersten Mal in meinem Fliegerleben bin ich an einem 14.01. bei herrlichstem Sonnenschein mit Scott zum Hooks Airport NW von Houston geflogen. Natürlich durfte ich die Luscombe 8A fliegen. Ich fühlte mich wie im siebten Himmel.

Beim Mittagessen erzählte er mir aus seinem Fliegerleben. Zurück auf dem Flugplatz Pearland nach meiner Landung war sein Kommentar „excellent". Was braucht ein Fliegerherz mehr. Gott gebe, dass er noch lange so fit ist und fliegen kann. Über eine VDP-Tasse hat sich Scott sehr gefreut.

VDP Alpenflug: Wilder Kaiser

Die zierliche Ilse liebt die alte Anna

von Axel Vogel

Eine 48-jährige Fliegerärztin pflegt innige Beziehung zur betagten Antonov An-2 auf dem Hangelarer Flugplatz. Trotz großer Gewichtsunterschiede kommen beide sehr gut miteinander aus.

Sankt Augustin. Es sind die Startvorbereitungen, die einen schon staunen lassen. Noch steht der mächtige Doppeldecker vom russischen Typ Antonov An-2, kurz „Anna“ genannt, ganz ruhig vor dem Tower des Flugplatzes Hangelar. Während neun Fluggäste in das Innere der mehr als zwölf Meter langen, einmotorigen Maschine klettern, tritt die Pilotin vor den 1 000 PS starken Sternmotor.

Dann wird es spannend. Jetzt muss die 1,70 Meter große Ilse Janicke mit viel Schwung ihren 60 Kilogramm schweren Körper gegen ein Propellerblatt werfen, um für Bewegung im Sternmotor zu sorgen. Das ist notwendig, damit sich 125 Liter Öl auf die neun Zylinder verteilen und der Motor vor dem Start des größten Doppeldeckers der Welt gut geschmiert ist. Auch wenn es dabei ein wenig „ölig“ zugeht: Die zierliche Ilse hat den Dreh raus bei der alten Anna. Wenig später entschwebt das ungleiche Paar mitsamt Passagieren unter lautem Dröhnen in den Himmel zu einem der regelmäßigen Nostalgie-Rundflüge Richtung Kölner Dom. Wenn man Janicke im orangefarbenen Overall hinterm Steuerknüppel der schweren „Anna“ erleben will, muss man vor allem eines gut ertragen

können: Hitze. Mit dem Sternmotor vor der Nase entwickeln sich im Cockpit rasch Sauna-ähnliche Temperaturen. Abkühlung verschaffen nur ein kleines Seitenfenster und ein Miniventilator auf dem Armaturenbrett.Die zierliche 48-Jährige mit dem feschen Kurzhaarschnitt stört das wenig. Warum auch? Die Fliegerärztin und Kardiologin aus Leverkusen „liebt“ erklärtermaßen nicht nur die Fliegerei, sondern vor allem die gute, alte „Anna“, erzählt sie. Unterdessen können die Fluggäste den Rhein und die vorbeiziehenden Niederkasseler Ortsteile aus der Vogelperspektive genießen.

Ilse Janicke

Ilse ist seit 1975 aktive Pilotin, Privatpilotenlizenz Beiblätter A,B,C, CPL,

Mitglied im Luftsportclub Bayer Leverkusen,

Fliegerärztliche Untersuchungsstelle im KWK-Herzzentrum Duisburg.

Ilse flog auf dem Flugtag 100 Jahre Bonn Hangelar (EDKB 22 + 23 August 09) die „alte Anna“ und lud uns zu einem Rundflug ein.

Ein Kölner Unternehmen hatte die Antonov An-2 mit der Werksnummer 117411 2004 aus dem Ausland gekauft und von Grund auf überholt. Gebaut worden ist die Maschine 1962 in der damaligen Sowjetunion und bis zur Wende flog die Antonov für die Nationale Volksarmee der DDR. „Die An-2“ ist mit mehr als 18 000 Exemplaren eines der meist gebauten Flugzeuge der Luftfahrtgeschichte bei einer beispiellos sicheren Unfallstatistik“, sagt Mark Stähle, Geschäftsführer und Flugbetriebsleiter der Inhaberfirma „Flight Training Cologne“. Was den Doppeldecker, der 1947 zum Jungfernflug gestartet war, so einmalig macht: Die An-2 ist nicht nur leicht zu fliegen, sondern sie kommt auch mit extrem kurzen Pisten aus. Rund 200 Meter zum Landen reichen ihr. Auch Janicke, die aus Berlin stammt, weiß die Eigenschaften des Flugzeuges zu schätzen. Wenn man so will, war es Liebe auf den ersten Blick für die erfahrene Pilotin, die seit mehr als 34 Jahren hinterm Steuerknüppel sitzt. Mit 14 flog sie als Schülerin erstmals ein Segelflugzeug. „Vor 15 Jahren hatte ich zum ersten Mal eine An-2 in Dänemark gesehen und war ganz begeistert“, erinnert sie sich. Doch ihre Liebe schien zunächst unerwidert zu bleiben. Denn auch als Frau muss sie den schweren Propeller drehen können. „Das ist zu schwer für eine Frau“, bekam sie immer wieder zu hören. Das wiederum spornte die Ärztin für Flugmedizin erst richtig an, „denn so leicht gebe ich nicht auf“. Nach einem zweitägigen Crashkurs in Ungarn mit 70 Starts hatte sie es geschafft: Ganz offiziell darf sie seither eine An-2 fliegen. Dass tut Ilse Janicke seit knapp zwei Jahren regelmäßig in Hangelar.

Erkennungsmerkmal von England: Die Kreidefelsen von Dover

Mit dem UL auf die Britischen Inseln

von Heike Käferle

Bereits 2008 wollten wir über den Kanal fliegen – aufgrund der Wetterlage haben wir uns dann entschlossen, Spanien anzupeilen. 2009 sollte es dann klappen. Wir hatten uns den Pfingstsonntag, also den 31. Mai als Starttag ausgesucht. Wir, das sind mein Mann Horst, ich und unsere CTSW.

Rundflug um die Isle of Wight mit den berühmten Needles im Westen

Das erste Leg, Oerlinghausen – Calais, bewältigten wir mit Rückenwind in 2,5 Stunden. In Calais gab es Pilotenwechsel (ich durfte die Kanalstrecke fliegen). Von einem Englandheimkehrer erhielten wir noch den wertvollen Tipp, auf dem Rückflug unbedingt wieder in Calais Zwischenstation zu machen, weil der Zoll dort sehr viel einfacher sei. Anders ausgedrückt: In Calais kümmert sich keine Menschenseele um so etwas wie Zoll.

Nach einer kurzen Ruhepause – den Flugplan hatten wir bereits zu Hause aufgegeben – flogen wir bei ruhiger Luft über den Channel direkt auf die Kreidefelsen von Dover zu. Nach einem Flug entlang der Küste landeten wir dann in Shoreham bei Brighton. Midfield crossing war angesagt – selbst bei kontrollierten Plätzen wie Shoreham eine sehr beliebte Methode in UK. Wir wurden auf der Abstellwiese freundlich in Empfang genommen und man zeigte reges Interesse für unsere CTSW – so ein kleines Flugzeug und so weit geflogen! Die Empfangshalle ist historisch wertvoll und von innen auch wirklich sehenswert. Mit dem Taxi fuhren wir nach Brighton in unser Hotel. Die Luft hatte über 20 Grad und die Engländer flanierten „halb nackt“ am Peer.

Am nächsten Tag machten wir eine kleine Sightseeingtour um die Isle of Wight und landeten dann in Chichester-Goodwood, einem wunderschönen Grasplatz mit drei Landebahnen und einer Auto-Rennstrecke außen herum. Wir buchten mit Unterstützung des ansässigen Aero Clubs unsere Unterkunft auf dem Caravanplatz, an dem wir uns mit meinem Schwager samt Familie trafen.

Nun galt es zu entscheiden, wohin die Reise weiter geht. Ursprünglich wollten wir ja auf schnellstem Weg nach Schottland, aber da gab es eine Menge Wind und Wolken. Ein Blick auf die Wetterkarte brachte Irland ins Spiel. Wir hätten es uns kaum träumen lassen, dass wir diese Chance bekommen würden, aber das Hoch über Irland war zu verführerisch. Wir flogen am nächsten Tag nach Haverfordwest in Wales – eine gute Ausgangsposition, um über den St. Georges Channel zu fliegen. Irland fordert die Aufgabe des Flugplans und der Zolldeklaration 12 Stunden vor Abflug. Im Tower von Haverford be-

kamen wir sämtliche Formulare und alle erdenkliche Unterstützung. Wir entschlossen uns, Weston als Flugziel anzugeben – der General Aviation Platz im Westen von Dublin. Von Dublin International riet man uns wegen der Gebühren ab. Am nächsten Tag machten wir beim Tanken Bekanntschaft mit drei Zollbeamten, die sich unsere CTSW auf das Gründlichste von innen und außen anschauten, einen Probeabstrich von meiner Pillendose nahmen (vielleicht Rauschgift?) und uns dann eine gute Reise wünschten. Danach flogen sie mit ihrem Helikopter weiter.

Die Sicht war gut und wir hatten in unsere Schwimmwesten gehüllt 100 km Wasser vor uns. Auf der Mitte des Channels am Meldepunkt SLANY nahm uns Shannon Control unter ihre Fittiche. Von da an durften wir mehr Positionsmeldungen und -schätzungen abgeben als je zuvor: estimate time to next waypoint, reporting point, destination. Offenbar eine irische Spezialität. Wir flogen also bei wolkenlosem Himmel der Küste entlang. Je näher wir Dublin kamen, desto mehr Wölkchen zeigten sich. Irgendwann hatten sich die Wölkchen zu einem ausgewaschenen Hochnebel gemausert. Wir mussten sinken, denn die Wolkenuntergrenze tat das Gleiche; auch die Sicht verschlechterte sich.

Mittlerweile an Dublin Tower weitergereicht, empfahl man mir, schön der Küstenlinie entlang zu fliegen, die man noch so einigermaßen sehen konnte. Einmal gerieten wir sogar in einen Wolkenfetzen, dem wir nicht schnell genug ausweichen konnten. Komisches Gefühl, das Gott sei Dank nur wenige Sekunden währte, dann waren wir wieder draußen. Dank künstlichem Horizont war die Situation zu meistern und der Gentleman im Tower gab uns nun Special VFR. Er schickte uns mit weniger als 1.000 ft über Dublin und versicherte mir, dass das Wetter im Westen besser sei.

Heil in Weston angekommen wurden wir herzlich begrüßt. Irland ist ein Land mit vielen sehr netten und aufgeschlossenen Menschen. Das macht einen Teil des Charmes aus. Das sehr gepflegte Flughafenrestaurant bot einen tollen Blick auf die Runway, gutes Essen und freien WLAN-Zugang, über den wir gleich unser Hotel buchten.

Wir quartierten uns in Dublin Mitte in Temple Bar in Bonos Hotel ein. Eigentlich heißt es Clearance, aber da es dem Leadsänger und Gitarrist von U2 gehört (das sind Helden in Irland!), hat sich diese Benennung durchgesetzt. Wir hatten drei sonnige Tage in Dublin und lernten das „Guinness"-Bier schätzen. Unser Hochdruckgebiet wurde langsam schwächer und die Tiefs kamen immer näher. Wir brauchten eine Bleibe, wo man auch Regentage gut überstehen kann. Am Flugplatz in Weston wurde uns klar, dass wir nur nach Sligo in den Nordwesten fliegen können. Ein Hoteltipp aus dem „Blue Book" versprach auch bei schlechtem Wetter einen netten Aufenthalt.

Fest verzurrt:
In Sligo war Sturm angesagt

Irland von oben: sanfte Hügel, Wiesen, Torfabbau, Kanäle und Flüsse. Sehr grün. Der Controller unsers Zielflughafens hatte eine gute und ein schlechte Nachricht für uns. Die schlechte lautete 15 kt Seitenwind; die gute: Wir konnten uns die Landerichtung aussuchen. Als wir uns dann eine Richtung aussuchten, empfahl er doch die andere – da seien die Verwirbelungen nicht so groß. Er wollte dann noch wissen, ob wir einen Hochdecker hätten und die Endurance. Das wirkte so kurz vor der Landung doch beunruhigend!

Der Anflug über das Meer mit Blick auf den Knocknarea Mountain war atemberaubend. Wir landeten schließlich ohne Schaden an Mensch oder Maschine, was den Mann auf dem Tower zu einem Lob über die gute Landung hinriss. Wir banden unsere CT so fest wie noch nie. Es war Sturm angesagt. Man brachte uns auch reichlich gefüllte Wasserkanister zum Verzurren. In den Beton gingen Erdhaken schließlich nicht hinein. Nun folgte eine lange Taxifahrt (ca. 50 km) nach Castlebaldwin zur wunderschönen Cromleach Lodge am Lake Arrow. Im saftigen Preis für die Taxifahrt inbegriffen war eine Einführung in die Historie Irlands und die Geheimnisse des bereits erwähnten Knocknarea Mountain.

Flugvorbereitung für Irland auf dem Tower von Haverford-West

Darauf befindet sich nämlich das legendäre Grab der Queen Maeve of Connacht, ein circa 12 Meter hoher Steinhaufen, der älter als die Pyramiden sein soll. Auf schlechtes Wetter eingestellt überraschte uns Irland mit wunderschönen sonnigen Tagen. Wir wanderten und wurden auch

mit einer einheimischen Wandertruppe auf einen Ausflug eingeladen. Die Wanderer brachten uns anerkennendes Erstaunen entgegen, dass wir mit einem UL im Norden von Irland gelandet sind. Die Leistungsfähigkeit von ULs ist nicht wirklich bekannt. Nach drei Tagen war die Großwetterlage zwar immer noch von Tiefs dominiert, aber fliegbar. Wir entschlossen uns, nach Nordirland/Lodonderry zu fliegen. Der Nordküste Irlands entlang. Der Flugplan wurde schnell über Telefon am Tower aufgegeben – keine Stunde im Voraus und von Zoll keine Rede! Herrlicher Sonnenschein und Kumuluswolken begleiteten unseren Flug. Der Flugplatz in Derry heißt Eglington International und hat eine gut 1500 m lange Landebahn zum Meer hin.

Der nordirische Taxifahrer fuhr uns zu einem der sieben Hotels in der City und erzählte von der Stadtgeschichte. Die Aussprache klang bereits sehr schottisch. Derry ist überschaubar und man spürt die schreckliche Vergangenheit. Am nächsten Tag ließ uns das Wetter nicht im Stich und wir flogen in östlicher Richtung nach Carlisle. Carlisle war der einzige vernünftig erreichbare UL-akzeptierende Zollflughafen. Der Flug über Wasser in Richtung Schottland bot ein paar Schauer und viele wunderschöne Ausblicke. Ganz besonders fasziniert hat uns die über 300 m aus dem Meer aufragende unbewohnte Insel Ailsa Craig, ca. 20 km westlich vom schottischen Girvan. Aber auch das Festland mit seinen weichen braunen Hügeln war wunderschön. Ich genoss den unverstellten Blick nach unten, während Horst sich ums Fliegen kümmerte. Kurz vor dem Meldepunkt „Lockerbee“, der so manche dunkle Erinnerung aufkommen lässt, nahmen wir Kontakt zum Carlisle Tower auf. Carlisle City beeindruckt durch seine Kathedrale, sein Castle und einen netten Italiener. Für den nächsten Tag hatten wir schon einen Ausflug in den Lake District per Auto geplant, aber wie so oft auf dieser Reise war das Wetter wider Erwarten gut. Wir machten uns also auf in Richtung Oban an die schottische Westküste.

Wieder ein beeindruckender Flug mit einer Mischung aus Schauern und tollen Aussichten auf Highlands und Lochs. Der Flugplatz von Oban bei North Connol liegt am Meer und am Loch Etive. Er wird im Nordosten von einer kleinen Bergkette abgeschirmt, die unglücklicherweise den Approach nicht unbeeinflusst lässt. Der Flughafendirektor empfing uns höchstpersönlich auf dem Vorfeld und bot uns erst mal einen Tee an. Er erzählte uns von den Umbauten und von einer deutschen Maschine, die heute Morgen schon aus Wick gekommen war.

Nach Oban kommt man mit dem Bus. Der Ort lebt nicht zuletzt vom Tourismus und verfügt über eine entsprechende Infrastruktur. Oban ist sehr pittoresque, die umliegenden kleinen Inselchen, die Häuser, der Sonnenuntergang – alles lädt zum Anschauen und Fotografieren ein!

Das Wetter meinte es wirklich gut mit uns. Am nächsten Tag vervollständigten wir am Flughafen unsere Planung mit Hilfe von iPhone und kostenlosem WLAN-Zugang. Die Wolken sollten hoch genug bleiben, um einen sicheren Flug entlang dem Loch Linnhe, via Fort Williams, dem Ben Nevis (UKs höchstem Berg), Fort Augustus und dem weltberühmten Loch Ness nach Inverness zu ermöglichen. Dieses Leg unserer Reise war ungemein beeindruckend. Wir hatten Einblicke in die Highlands, sahen schneebedeckte Berge und kamen in den Genuss eines heftigen Schauers am Ende von Loch Ness. Es prasselte derart auf uns ein, dass durch die Flügelanschlüsse ganz leichte Spritzer in meinem Gesicht landeten. Um die Höhe zu halten, musste ich kräftig Gas geben. Glücklich hindurch meldeten wir uns bei Inverness an. „The runway is wet, wet, wet“ war der Kommentar – “okay, we’ll be carful”. Am Boden nahm uns ein außerordentlich gut verständlicher Lotse in Empfang: Geburtsort Jersey – alles klar. Das Wetter war im Norden zu stürmisch, um noch weiterzufliegen. Wir fuhren mit dem Bus in die Stadt und zogen in ein nettes Hotel am River Ness mit einem hervorragenden Restaurant. Inverness hat nicht den Reiz von Oban, aber auch hier gibt es nette Flecken.

Am nächsten Tag hatte sich der Wind im Norden gelegt und dem Flug nach Kirkwall auf den Orkneys stand nichts mehr

Dunnet Head – der nördlichste Punkt Schottlands, danach kommen die Orkney-Inseln

Größen vertauscht: Dänemark trifft Deutschland (unsere CTSW) auf dem Flughafen von Inverness

Start in Oban Richtung Loch Ness – noch scheint die Sonne!

im Wege. Das Wetter war nicht besonders fotogen, aber wir waren mit den Aussichten auf dem Rundflug über die Orkneys zufrieden. Der Landeanflug auf den Flughafen war gewöhnungsbedürftig, da man sich den Hang hinunter der Landebahn nähert. Kirkwall mit der Magnuskathedrale ist ein nettes Städtchen und ich kaufte ein Originalaquarell, aufgebracht auf einen Kühlschrankmagneten – eines der wenigen Souvenirs, die man sich als UL-Fliegerin gönnen darf (klein und leicht). Da sich in dem ganzen Tiefdruckgewimmel schon wieder eine unschöne Front näherte, traten wir am gleichen Tag den Flug in Richtung Süden an. Vorher wurde unser Flugzeug vom Flugplatzdirektor fotografier, für den Kirkwall-Blog, da wird jedes „seltene" Flugzeug dokumentiert.

Die Wolken sollten sich zwar nach oben verziehen, aber es kam uns auch eine Front entgegen, die reichlich Schauer eingelagert hatte. Deshalb mussten wir Edinburgh großräumig umfliegen. Schade! Um die Berge mussten wir keinen Bogen machen,

Flugplatz auf der Orkney-Insel Lamb Holm

denn die Wolkenuntergrenzen stiegen. Wir konnten direkt nach Dundee durchfliegen. Die Industriestadt empfing uns mit Sonnenschein und einer Landebahn direkt am Firth of Tay. Dundee ist nicht unbedingt ein Ort, der zu längerem Verweilen einlädt. Am nächsten Tag war York unser Ziel. Doch welchen der beiden stadtnahen Plätze sollten wir anfliegen: Den Segelflugplatz oder den UL-Flugplatz? Wir entschieden uns für den „Segelflugplatz", da reine UL-Flugplätze selten Benzin bieten. Den Sprit von der nächsten Tankstelle selbst zu holen, das macht uns nicht so viel Spaß. Unsere Entscheidung war goldrichtig, denn ein netter deutschlandbegeisterter Segel- und Motorflieger bot seinen Hangar an und brachte uns sogar in die Stadt. Dort erwartete uns eine total nette Altstadt mit der größten nordeuropäischen Kathedrale (ein absolutes Muss) und Menschenmassen, die von einem Pferderennen in die City strömten.

Wir beschlossen den Aufenthalt in York mit einem vormittäglichen Spaziergang inklusive ausführlicher Besichtigung des Minsters – so wird die Kathedrale genannt. Dann nahmen wir uns ein Taxi zum Segelflugplatz. Nach 10 Minuten Fahrt begannen wir uns zu wundern, warum der Segelflugplatz immer noch nicht in Sicht war. Da stellte sich heraus, dass uns der Taxifahrer zum Verkehrsflughafen Leeds fahren wollte. Die Vorstellung, dass man selbst fliegt, ist doch vielen Menschen fremd. Dies zeigte sich immer wieder. In Exeter, unserem nächsten Zielflughafen, wird es keine Verwechslung geben. Der Platz ist groß genug und wird gerne von Flybee angeflogen. Nachdem wir im Internet sahen, dass sich der Dunst in Südengland löste, flogen wir los. Doch was war das? Weiße, blaue und rote Streifen in der Luft. Oh, oh, oh – offenbar eine Flugshow. Ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt war der Funk gestört und völlig unverständlich. Wir beobachteten die Kunstflieger mit Respekt und hielten gebührenden Abstand. Links Luftraum C und rechts militärische Kunstflieger. Irgendwie unangenehm. Die nächste erreichbare FIS-Frequenz klärte uns dann auf und ließ uns wissen, dass wir die Red Arrows gesehen hatten.

Bereits in York haben wir am Abend vorher ein nettes Hotel in Lyme Regis gebucht, der Perle Dorset, bekannt für Dinosaurierfunde und The Cobb, der historischen Mole. Ein Taxi brachte uns zur Küste und der Fahrer unterrichtete uns über die berühmten Fernsehköche von England, die hier alle ansässig seien. Wir genossen noch zwei Sonnentage an der Lyme-Küste und entschlossen uns dann, den Rückflug nach Deutschland anzutreten, um zwischen den vielen Tiefs passend hindurch zu schlüpfen. Entlang der Südküste bis Hastings und dann zurück über den Channel nach Calais – ein herrlich ruhiger Flug.

Am nächsten Tag ging es dann über Belgien zurück nach Oerlinghausen. Wetterbeobachtungen im Nachhinein zeigten uns, dass diese Strecke kein zweites Mal mehr in diesem Sommer möglich gewesen wäre!

Mehr Bilder und den Streckenverlauf gibt es unter
www.pilotinnen.de/fotos/fotoalben
(nur für Mitglieder).

USA I

US-LIZENZ-Eintrag von Roswitha Höltken

Für alle, die eine US Lizenz – basierend auf der deutschen Lizenz – haben, sollten bitte nachsehen, ob der Eintrag „ENGLISH PROFICIENT“ vermerkt ist. Wenn das nicht der Fall ist, dann bitte die Eintragung beantragen:

Hier kannst Du Dich registrieren und online ein neues certificate beantragen:

www.faa.gov

→ in die Rubrik „Licences & Certificates“
→ weiter zu „Airmen Certification“
→ Menüpunkt 4: „English Proficiency endorsement – what it means to you“

(oder den Link direkt eintippen: www.faa.gov/licenses_certificates/airmen_certification/)

→ dann weiter auf den blau markierten Link „order a replacement certificate on-line or by mail“
→ weiter mit dem Link „You can request a replacement certificate online. “
→ weiter mit „Create an account “...
→ dann „order a replacement certificate“.

Ich habe bezüglich der Anerkennung für die deutsche Lizenz mit der Bundesnetzagentur, dem LBA und unserer Bezirksregierung gesprochen. Leider konnte niemand eine konkrete Aussage machen. Man kann sich allerdings sehr gut vorstellen, dass, wenn auf der US Lizenz (auch nach ICAO) „ENGLISH PROFICIENCY“ bestätigt wird, eine Anerkennung in Klasse 4 erfolgen könnte.

Die Mühen für die Eintragung – zumal in USA notwendig – lohnen sich durchaus.

USA II

US-Validation einer deutschen Lizenz von Bettina Pahlen

Hallo Ihr Lieben: es hat mit der US-Validation meiner deutschen Lizenz geklappt, hurra. Jetzt fliege ich munter und solo in amerikanischen Lufträumen herum.

Vielen Dank nochmals für die Empfehlungen und die wertvollen Tipps und Ratschläge! Viele Grüße und Euch allen viel Spaß in Osnabrück – da wäre ich gerne dabei gewesen.

Neue Luftfahrtkarten für Polen

Quer durch Europa mit Karten von der DFS:

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ergänzt die Sichtflugkarten der Reihe „Visual 500“ für die deutschen Nachbarländer um zwei Kartenblätter für Polen. Eine Karte bildet das nordwestliche Gebiet von Stettin bis Danzig und Bydgoszcz (Bromberg) ab. Die zweite Karte zeigt die westliche Region von Zielona Góra bis Lodz und Breslau. Deutsche und tschechische grenznahe Gebiete sind ebenfalls dargestellt.

Die „Visual 500“-Karten haben den Maßstab 1:500 000 und das gleiche, übersichtliche Layout wie die ICAO-Karten für Deutschland. Die DFS bietet bereits Karten für Belgien, Dänemark, die Niederlande, Österreich und Tschechien an. Seit 2009 erscheinen die Karten mit Angaben in Deutsch und Englisch sowie in der Sprache des jeweils abgebildeten Landes.

„Mit dem einheitlichen Kartenmaterial können Piloten jetzt vom polnischen Gdansk (Danzig) bis nach Manston bei Dover in Großbritannien fliegen, das auf der Karte für Belgien eingezeichnet ist, oder vom dänischen Jütland bis nach Bozen in Italien, das auf der österreichischen Karte abgebildet ist“, so Hartmut Wiethaup, Leiter der Kartenproduktion im „Büro der Nachrichten für Luftfahrer“ bei der DFS. „Mit den Luftfahrtkarten und anderen Publikationen und Produkten erweitern wir unser auf Europa ausgerichtetes Angebot“, erklärt Vertriebsleiter Jan-Eric Putze. Auf den Kartenblättern für Polen sind Hinweise zu den seit Juni 2009 in Kraft getretenen polnischen Lufträumen und zu den Landeplätzen vermerkt. Straßen- und Autobahnabschnitte sind detailliert eingezeichnet. Auf der Kartenrückseite finden sich weitere Informationen, zum Beispiel zur Ausstrahlung von Start- und Landeinformationen sowie Wetterfunksendungen. Auch die genauen Koordinaten der VFR-Meldepunkte für den Einflug in Kontrollzonen werden angegeben.

Die Kartenblätter kosten jeweils 11,90 Euro und sind im Internet unter www.dfs-aviationshop.de und bei vielen Luftfahrtbedarfshändlern erhältlich. Das digitale Kartencover und die geografische Übersicht über die in Europa mit den „Visual 500“ abgedeckten Gebiete erhalten Sie gerne auf Anfrage. Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte: Nanda Geelvink,

PPL – Neuer Fragenkatalog

Zitat aus „FLÜGEL – DAS MAGAZIN“

Der Fragenkatalog für die Privat Piloten Lizenz (PPL) ist in neuer Auflage im Friedrich Schiffmann Verlag erschienen. Zusätzlich wird er von Peters Software GmbH auf CD-ROM herausgegeben. Der Deutsche Aero Club (DAeC) koordinierte die Überarbeitung der Fragen, die unter Berücksichtigung von Kommentaren von Flugschülern, Flugschulen und Prüfungsbehörden entstanden sind. Neben den Prüfungsfragen für die Lizenzen PPL-A, -C, -D, -E und PPL-A national (PPL-N) enthält die neue Ausgabe auch die Fragen für den kontrollierten Sichtflug (KS/CVFR). Außerdem wird bei der Ballonfahrt jetzt zwischen Fragen zu Gas- und Heißluftballons (DB/DH) unterschieden.

Die DFS hat dem Fragenkatalog erstmals vier größere Ausschnitte der ICAO-Luftfahrtkarten im Maßstab 1:500 000 beigefügt, mit denen Flugplanungs- und Navigationsaufgaben gelernt und in den Prüfungen abgefragt werden.

Die CD-ROM enthält die Karten als PDF-Dokumente zum Ausdrucken. Zusätzlich ist die neue Version wieder mit diversen Sichtanflug- und Flugplatzkarten aus dem Luftfahrthandbuch AIP VFR bebildert.

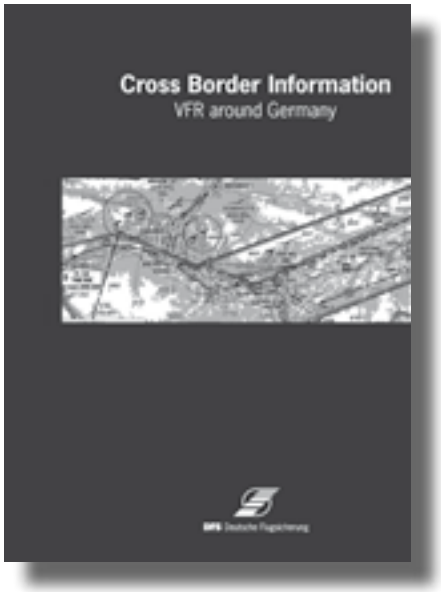
Der PPL-Fragenkatalog 2009 ist bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bestellbar, Buch: 49 Euro, CD-ROM 98 Euro. www.dfs-aviationshop.de sowie Luftfahrtbedarfshandel.

Auf in neue Länder – über die Grenze hinaus fliegen

Buchankündigung

Der Frühling liegt in der Luft, die ersten Flieger starten in die neue Saison – wer dieses gute Wetter mit einem Flug über die Grenzen Deutschlands hinaus nutzen möchte, bekommt für die Vorbereitung jetzt ein hilfreiches Nachschlagewerk zur Hand. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH veröffentlicht erstmals die „Cross Border Information“, einen Ratgeber zu Sichtflugvorhaben für die neun Nachbarländer Deutschlands.

Insgesamt sind rund hundert Flugplätze auf Sichtflug- und Flugplatzkarten abgebildet. Touristische Hinweise und Tipps zu den Flugplätzen und dem nächstgelegenen Ort helfen dabei, sich für ein bestimmtes Flugziel zu entscheiden.



Neben den Betriebszeiten des Flugplatzes sind auch die verfügbaren Treibstoffsorten und die jeweiligen Flugberatungsdienste aufgeführt. Informationen zu weiteren Flugplätzen, mit Angabe der Koordinaten, Bahnlänge, Oberfläche der Bahn und Frequenzen, ergänzen das Werk. Für einen Flug nach Sichtflugregeln ins Ausland sind besondere Regelungen zu beachten: Piloten müssen sich unter anderem damit vertraut machen, welches die Besonderheiten der Luftraumstruktur sind, oder ob sie einen Flugplan aufgeben müssen.

Die „Cross Border Information“ bündelt diese Informationen für die einzelnen Länder. So sind Angaben zu Mindestflughöhen, zur Luftraumstruktur, zu den Höhenmessereinstellungen und Vorschriften zu Transpondern ausführlich beschrieben.

Darüber hinaus unterstützt das Buch Piloten bei der Planung ihres Fluges mit vielen nützlichen Informationen: In einem Verzeichnis werden über 1.200 Abkürzungen mit Begriffen aus der Luftfahrt erläutert. Eine weitere Übersicht veranschaulicht Zeichen auf Flugplätzen. Luftfahrer können außerdem Details zu Wettermeldungen sowie Symbole zu Wettererscheinungen nachschlagen.

Zahlreiche NOTAM-Beispiele verdeutlichen, wie die Informationen üblicherweise in den verschiedenen Ländern aufbereitet sind. Zusätzlich sind Tabellen zur Berechnung der Sonnenauf- und Sonnenuntergangszeiten und Umrechnungsformeln für Einheiten von Längen, Geschwindigkeiten, Flüssigkeiten und Gewichten aufgeführt. Das Buch dient primär als Nachschlagewerk und ist daher nicht für navigatorische Zwecke vorgesehen.

Die zweisprachig auf Deutsch und Englisch verfasste „Cross Border Information“ ist im Internet unter www.dfs-aviationshop.de erhältlich oder über viele Luftfahrtbedarfshändler. Kosten: 34,90 Euro

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte: Nanda Geelvink,
Tel. 06103 / 707 -1308, Fax: -1395
E-Mail: Nanda.Geelvink@dfs.de

Ikarusfigur an der Stelle des ehemaligen Flughafens Puchheim bei München. Bronze, Höhe 220 cm, Spannweite der Flügel 486 cm, Foto: Lisa

Im Atelier mit der Figur Professor Werner Otto für die ECE in Hamburg-Poppenbüttel.

Zur Person:

Bernd Stöcker wurde 1952 in Bremen geboren. Er studierte in Hamburg Erziehungswissenschaft und Kunst bei Ulrich Rückriem und in Stuttgart Bildhauerei bei Alfred Hrdlicka.

Ab 1983 ist er freischaffend als Bildhauer tätig. Von 2004 bis 2005 hatte er einen Lehrauftrag an der Akademie der Bildenden Künste Nürnberg. Er lebt und arbeitet in Triftern/Niederbayern.
Er wurde ausgezeichnet mit dem Prix Sandoz, Paris 1999, und dem Prix Victoire 2000 Sur Socle, Versailles. Letzte Ausstellungen fanden im Kunsthaus Pfarrkirchen und Leonardi Museum, Aigen am Inn, statt. Weitere Information: **www.stoeckerbernd.de**

Mythos Ikarus

von Bernd Stöcker

Dädalus, der Bildhauer und Erfinder, lebte auf der Insel des Königs Minos. Für ihn erfand und baute er das Labyrinth, um den Minotaurus für den Menschen unsichtbar gefangen zu halten. Der König schätze seine Fähigkeiten so sehr, dass er ihn nicht von der Insel fortlassen wollte. Um sich zu befreien, bleibt Dädalus nur der Weg durch die Luft.

So erfindet er für sich und seinen Sohn Flügel aus Federn und Wachs. Die Konstruktion gelingt und sie steigen damit in die Lüfte. Ikarus, von der Freude am Fliegen überwältigt, vergisst die Warnung des Vaters und steigt immer höher, kommt der Sonne zu nahe, das Wachs schmilzt, und er stürzt in die Fluten des Meeres.

Das Bild des abgestürzten Ikarus wäre für mich nur die halbe Wahrheit. Darum beginne ich mit einer Art Feldforschung und schaue mir Zeichnungen und Fluggeräte von Flugpionieren an, zum Beispiel von Otto Lilienthal. Mich interessiert dabei nicht nur die Technik und seine ersten Fluggeräte, sondern auch seine Biographie. Was treibt ihn an? Was bewegt ihn, die eigenen Grenzen zu überwinden?

Durch die Beschäftigung mit dem Thema entsteht für mich ein anderes Bild: **Der zum Absprung bereite Ikarus.** Die Figur wurde in Ton modelliert, abgeformt in Gips und dann wie in der Antike im Wachsausschmelzverfahren in Bronze gegossen.

Die Flügel wurden aus Holzstecken und Leinen montiert, in Wachs getaucht und dann in eine feuerfeste Formmasse eingebettet. Holz, Leinen und Wachs verbrennen im Ofen. In den entstandenen Hohlraum wurde die heiße flüssige Bronze eingegossen. So entstand die Figur ideell und technisch in Nähe zur antiken Mythologie und in der Auseinandersetzung mit den FlugpionierInnen der Neuzeit.

Ikarus, ein Symbol des unabänderlichen Willen des Menschen, sich in die Lüfte zu erheben und den Himmel für sich zu erobern.

links: Otto Lilienthal mit seinem Doppeldecker in der Nähe von Berlin im Jahre 1895.

rechts: 1932 flog Amelia Earhart als erste Frau allein über den Atlantik. Zwei Jahre später verschwand sie auf einem Flug über den Pazifik spurlos.

mt-propeller

The Winner's Propeller!

Herstellung von EASA und FAA zertifizierten Natural-Composite 2-Blatt bis 6-Blatt ***Verstellpropeller*** und 2-Blatt ***Festpropeller*** für zugelassene und Experimental-Flugzeuge sowie auch ***Sonderanfertigungen*** für Spezial-Anwendungen oder ***Nachbauten*** für Oldtimer.

Wartung und ***Verkauf*** von Fremdfabrikaten wie McCauley, Hamilton, Woodward, Hartzell u.a.
Über 30 Jahre Erfahrung in Propeller Service und Überholung.

Über 90 STCs weltweit!

Flugplatz Straubing-Wallmühle
D-94348 Atting / Germany
Tel.: +49/(0)9429 9409-0
Fax: +49/(0)9429 8432
e-mail: sales@mt-propeller.com

www.mt-propeller.com

mt-propeller straubing airport

EASA-DE.21G.0008
EASA.21J.020
EASA-DE.145.0115
FAA MFNY838K

struktour

Nicht oben sein ist das Ziel, sondern der stete Überblick.

Vielfalt und Vernetzung sind der Brennstoff für Lebendigkeit und Innovation.
Mit struktour schaffe ich die Freiheit dafür: Entlastung, Professionalisierung, Vernetzung, Stabilisierung, System, Struktur. Ich überlasse Ihren Erfolg nicht dem Zufall.

struktour Projekt & Beratung

- für Unternehmer/innen mit Entwicklungs- und Veränderungswillen
- für s.i.n.n.volle Unternehmergemeinschaften

Anke Trischler
Diplom Kauffrau European Business
Rathausstraße 60
65203 Wiesbaden

www.struktour-wiesbaden.de
info@struktour-wiesbaden.de

Hier erfahren Sie mehr – www.porsche.de oder Telefon 01805 356 - 911, Fax - 912 (EUR 0,14/min).

Einmotorige Maschinen mit Glaskuppel
üben eine besondere Faszination aus.
Übrigens auch in der Luft.

Der 911 Targa 4S.

100 Jahre
Ferry Porsche

PORSCHE

Porsche empfiehlt Mobil 1

Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerstädtisch 15,8 · außerstädtisch 7,7 · insgesamt 10,7 · CO_2-Emission: 251 g/km