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

SEGELFLUG

Die »Wasserspiele« von Zwickau

▶ Seite 16

HELIKOPTER

Ein Tag im Zeichen der Helikopter

▶ Seite 18

Motorflug

Tannkosh 2010 für Pilotinnen

▶ Seite 24

ULTRALEICHTFLUG

Italien und Meer

▶ Seite 32

Know How

Neue iPhone-Apps von der DFS

▶ Seite 40

THEMA

Bericht von der VDP-Jahres-

hauptversammlung 2010

in Bad Nauheim

▶ ab Seite 20





Alpenflug – FEWP-Jahresversammlung, Seite 11



VDP-Come-together in Hiltrup, Seite 15



VDP-JHV in Bad Nauheim, ab Seite 20

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger



nttp://peschke-muc.de

Siegfried Peschke KG · Versicherungsvermittlung

Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal Telefon 089/744812-0 • Telefax 089/744812-30 info@peschke-muc.de

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 Öldtimer.



Über 90 STCs weltweit!

Flugplatz Straubing-Wallmühle D-94348 Atting / Germany +49/(0)9429 9409-0



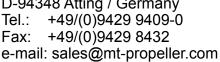


Wartung und Verkauf von Fremdfabrikaten wie McCauley, Hamilton, Woodward, Hartzell u.a. Über 30 Jahre Erfahrung in Propeller Service und Überholung.

Piper PA42-1000



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



www.mt-propeller.com

VDP-Nachrichten 2010 Editorial

Liebe Pilotinnen, Förderer und Freunde der VDP,

AUFBRUCHSTIMMUNG prägt das Jahr 2010. Viele Menschen lassen sich nicht mehr ausschließlich durch Krisenszenarien entmutigen, sondern haben ihr Fazit daraus gezogen und sehen wieder mit Optimismus in die Zukunft.

Natürlich haben wir die weltweite Finanzund resultierende Wirtschaftskrise bei weitem noch nicht bewältigt oder die ökologischen Aspekte unserer Welt aus den Augen verloren. Aber wir entfliehen der Tristesse der Pessimisten und suchen nach neuen positiven Lösungsansätzen.

Für die Luftfahrt und unseren geliebten Flugsport heißt das, neue Entwicklungen zur Entlastung der Umwelt anzunehmen und darüber nicht nur in Fliegerkreisen zu fachsimpeln, sondern auch möglichst vielen Menschen nahezubringen. Wenn wir ihnen erklären, dass z.B. permanent Anund Abflugwege der Flughäfen zwecks Lärmreduzierung optimiert werden gleiches gilt auch für Platzrunden kleinerer Flugplätze - und dass neu entwickelte Leichtflugzeuge Geräuschpegel und Emissionen bereits unterhalb der PKW-Schwelle erreichen, werden wir mittelfristig den hartnäckigen Fluggegnern die Argumente nehmen und viele andere Menschen für die Luftfahrt begeistern können.

Zugegeben, ein nicht einfacher und sicherlich auch nicht immer direkter Weg, aber nur wenn wir ihn einschlagen, werden wir Positives für die Luftfahrt erreichen.

Wir, Pilotinnen, Förderer und Freunde der VDP, sind schon gut aufgestellt, um diesen Weg zu gehen. Eine immer größer werdende Anzahl unserer Pilotinnen findet sich auf Fly-Ins, Training Camps, VDP-Hauptversammlungen, Flugtagen und Messen zusammen, um Luftfahrt zu erleben und anderen darüber zu berichten und Begeisterung zu wecken.

So sind durch den außerordentlichen



Hedwig Sensen, Flug zum VDU-VDP-Treffen in Oerlinghausen, Juli 2010

Einsatz unserer Mitglieder im Jahr 2010 wieder viele tolle medienwirksame Veranstaltungen und große flugsportliche Leistungen zustande gekommen.

Stellvertretend für alle Aktiven und Initiatoren unter uns darf ich an dieser Stelle meinen ganz großen Dank an Andrea Schapöhler für die perfekte Ausrichtung und Durchführung der diesjährigen JHV aussprechen, und ebenso Heike Käferle für die Vorbereitung und gekonnte Durchführung einer gemeinsamen Veranstaltung der VDP und VdU, der Vereinigung deutscher Unternehmerinnen. Angeregte Gespräche und gemeinsames Fliegen haben das Interesse der Unternehmerinnen geweckt.

Ein weiteres Treffen ist bereits in Vorbereitung, so dass unsere bestehende Vernet-

zung zu anderen Organisationen um eine interessante und vielversprechende Variante bereichert wird.

Aufbruchstimmung – wir Pilotinnen leben sie als konstantes Element unserer Begeisterung für den Flugsport. Gut kommuniziert, wird sie auch in Zukunft das Interesse weiterer Frauen für die Luftfahrt und unsere Vereinigung wecken.

Ich wünsche allen eine ruhige Adventszeit, ein besinnliches Weihnachtsfest und ein gutes Jahr 2011 mit vielen schönen Flügen und Fahrten.

Eure Halvig Slusen

Hedwig Sensen

EDITORIAL	von Hedwig Sensen
	Inhaltsverzeichnis
LESESTOFF	Buchtipps
VDP-TICKER	VDP-Ticker
MITGLIEDER	Nachruf Ilse von Imhof
	Neue VDP-Mitglieder 2010
	Antrag auf MItgliedschaft
VDP AKTIV	Bremgarten Fly In
	FEWP Jahresversammlung 2010
	VdU trifft VDP – ein Flugtag der besonderen Art $\dots 12-13$
	AERO, Dank an die Sponsoren
	Come-together in Hiltrup
SEGELFLUG	Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen in Zwickau 16–17
	Frauen im Segelkunstflug 2010
HELIKOPTER	HeliDay 2010
ТНЕМА	JHV 2010 in Bad Nauheim
	Ankündigung der JHV 2011 in Trier 23
MOTORFLUG	Tannkosh 2010 für Pilotinnen 24-25
	VDP-Pilotinnen im Paradies Hawai'i
	Crosswind Simulator Xwind 200 28-29
ULTRALEICHT	Ultraleichtflugzeug Millennium Master 30–31
	Italien und Meer
HISTORIE	Rekordflug vor 75 Jahren – Elly Beinhorn Briefmarke 37
KNOW HOW	4. Pilotinnen-Flugsicherheitstraining in Diepholz
	Das Flight Guarding System im Pilotinnentest 39
	Mobile Anwendungen für Piloten 40
	Haftung – Verantwortung – Absicherung 41
FEUILLETON	Fliegen ist Leidenschaft – Flugzeuge malen auch! 42



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

Lektorat:

Lekto.Rat Katja Völkel, Dresden, *kontakt@lekto-rat.de*, **www.lekto-rat.de**

Druck: Buch- und Kunstdruckerei Keßler GmbH, Weimar www.druckerei-kessler.de

VDP online: www.pilotinnen.de

VDP Vorstand:

Präsidentin

Hedwig Sensen, hedwig.sensen@ebe-online.de

Vize-Präsidentin

Heike Käferle, heike@kaeferle.de Schriftführerin, Leiterin der Geschäftsstelle Carola Niemeier, Carola.Niemeier@t-online.de Schatzmeisterin

Jeannette Busch, jeannette.busch@web.de Referentin für Presse 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 und UL 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:

Ingrid Blecher, Dr. Kurt Braatz, Sabine Bühlmann, Matthias Dolderer, Andrea Fenzau-Lehmann, Uwe Frömert, Doris Gerecht, Gaby Haberkern, Ruth Hallti, Renate Heege, Roswitha Höltken, Heike Käferle, Ulla Klees, Dr. Ioana Kogelbauer, Dr. Alfons Newzella, Christine Roch, ja.na Rogge, Hedwig Sensen, Britta Sum, Andreas Wisbacher, Anja Wolffson, Klaus Zeh, www.aerointernational.de 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.

Bild links: Condor Airbus, Digitale Illustration Uwe Frömert (siehe Artikel S. 42) VDP-Nachrichten 2010 Buchempfehlungen

Buchtipps

200 Jahre Ballonfahrt der Frauen

Im April 2011 jährt sich die erste Luftfahrt einer deutschen Frau zum 200. Mal: Wilhelmine Reichard (1788 bis 1848) stieg als erste deutsche Frau mit einem Ballon auf und flog von Berlin bis Genshagen.

Wilhelmine wurde in Braunschweig geboren, lebte aber seit 1814 bis zu ihrem Tode mit ihrem Ehemann, dem Chemiker und Ballonfahrer Gottfried Reichard (1786–1844), in ihrer Wahlheimat Freital, nahe Dresden. Mit ihrem Mann teilte Wilhelmine die Begeisterung für das Ballonfahren. Er baute 1810 seinen ersten Gasballon. Nachdem er ihn erfolgreich ausprobiert hatte, bereitete er seine Frau auf das Ballonfahren vor. So stieg die damals 23-Jährige am 16. April 1811 als erste deutsche Frau in Berlin mit einem Ballon auf.

Noch zwei weitere Ballonfahrten erfolgten in jenem Jahr. Die dritte Fahrt in Dresden endete jedoch aufgrund schlechter Witterungsbedingungen mit einem Absturz. Der Ballon zerriss, Wilhelmine überlebte. Sie unterbrach – gezwungen durch politische und wirtschaftliche Umstände – für fünf Jahre ihre Ballonfahrten. Inzwischen hatten sie vier Kinder und es fehlte das Geld für einen neuen Ballon.

Das Ehepaar beschloss im Jahre 1816, wieder mit den Ballonfahrten zu beginnen und diese ganz bewusst professionell und kommerziell zu nutzen. Jeder Aufstieg wurde sorgsam vorbereitet und publikumswirksam vermarktet. In den folgenden Jahren erwirtschaftete Wilhelmine das Kapital für den Bau einer chemischen Fabrik.

Nach ihrer letzten Fahrt auf dem Oktoberfest in München 1820 stieg die umjubelte »Aeronautin« nicht mehr in die Gondel des Ballons, sondern lebte von nun an bis zu ihrem Tod am 23. Februar 1848 in familiärer Zurückgezogenheit. Auf dem Friedhof in



Relief Wilhelmine Reichard Entwurf/Gestaltung: Olaf Stoy, 1997, Porzellan, unglasiert, poliert, Größe 230 × 190 mm, Bestandteil des Gedenksteins auf dem Friedhof Freital-Döhlen, Hersteller: Sächsische Porzellan-Manufaktur Dresden

Freital-Döhlen fand sie, ebenso wie ihr Mann vier Jahre zuvor, ihre letzte Ruhestätte. Im »Neuen Nekrolog der Deutschen« wurde ihr ein bleibendes Denkmal als erste deutsche »Luftschifferin« gesetzt.

Biografie: »Gleich einem Sonnenstäubchen im All«, von Heide Mojau, erschienen im Otto Verlag Dresden.

Ulla Klees

In zwölf Kapiteln behandelt Eckey alle Themenbereiche des Segelflugs. Flugvorbereitung – auch die mentale – wird ebenso behandelt wie Flugsicherheit oder das Thema Außenlandung. Wettbewerbssegelflug, thermisches Fliegen, Hang- und Wellenflug werden in eigenen Kapiteln behandelt. Einige der Fotos können nur als spektakulär beschrieben werden. Eckey ist in der Lage, auch komplexe Sachverhalte einfach zu erklären. Durch die Einbeziehung von Beispielen und Anekdoten aus seinen eigenen Erfahrungen gibt er Antworten auf viele aufkommende Fragen. Fast jede Seite gibt Anleitung dazu, wie neues Wissen in praktischen Nutzen umgesetzt werden kann.

Das Buch ist ebenso ein hilfreiches Nachschlagewerk für Segelfluglehrer und Trainer. Zwei mehrfache Weltmeister wie Ingo Renner und Michael Sommer haben ein Vorwort geschrieben und stehen selbstverständlich auch direkt hinter diesem neuen Werk. Flieg hoch, flieg lang, flieg schnell und flieg sicher.

Gaby Haberkern

Advanced Soaring Made Easy

Die meisten Bücher über Segelfliegen sind speziell entweder für Anfänger oder für Wettbewerbspiloten geschrieben. Bernhard Eckey, ein aus Deutschland stammender Rekordpilot, Segelflugtrainer und -lehrer, versucht die Brücke vom Solo- zum Wettbewerbspiloten zu schlagen. Die zweite Auflage seines Bestsellers »Advanced Soaring Made Easy« ist jetzt verfügbar.

Mit fast 3500 Stunden Erfahrung und vielen 1000 km Flügen ist er mehr als qualifiziert, die ganze Theorie, welche hinter fortgeschrittenem Überlandflug steckt, zu erklären. Er schließt mit seinem Buch die Lücke zwischen erstem Alleinflug und wettbewerbsfähigem Streckenfliegen und bereitet die angehenden Piloten auf die psychologischen Hürden des Sports vor.



Bernhard Eckey »Advanced Soaring Made Easy«.

Das Buch ist in englischer Sprache erschienen.

Hardcover, Format 20 × 27 cm, 336 Seiten,

130 Grafiken, 160 Fotos.

Erschienen im Eigenverlag, Preis 39,90 €.

ISBN 978-0-9807349-0-4

100 Jahre Deutschlandflug

Deutschlandflug 2011

Am 11. Juni 1911, morgens um 5.13 Uhr, startete das erste von 25 gemeldeten Flugzeugen vom Flugplatz Berlin-Johannisthal zum »Deutschen Rundflug um den B.Z.-Preis der Lüfte 1911«. Der »Verein Deutscher Flugtechniker« hatte diesen Wettbewerb ausgeschrieben, um dem noch jungen Flugwesen in Deutschland Auftrieb zu verleihen. Der Rundkurs führte über große Teile Deutschlands. In 16 Etappen musste in der Zeit vom 11. Juni bis zum 7. Juli eine Gesamtstrecke von 1900 Kilometern bewältigt werden. Der mit 450 000 Mark dotierte Wettbewerb gilt als die Geburtsstunde des Deutschlandfluges.

100 Jahre Deutschlandflug – der DAeC möchte dieses Jubiläum im kommenden Jahr mit einer besonderen flugsportlichen Veranstaltung feiern. Eine interessante Streckenführung, ein attraktives Rahmenprogramm und weitere Highlights sollen Pilotinnen und Piloten aus dem In- und Ausland für eine Teilnahme am Deutschlandflug 2011 begeistern.

»100 Jahre Deutschlandflug - 100 teilnehmende Luftfahrzeugbesatzungen«, so lautet das erklärte Ziel der Ausrichter. Der Jubiläums-Deutschlandflug findet vom 6. bis 9. Juli 2011 statt. Die Geschäftsführung des Verkehrsflughafens Hannover wird die Teilnehmer am 6. Juli 2011 empfangen und gemeinsam mit der Bundeskommission Motorflug des DAeC am nächsten Tag auf die Reise schicken. Wie in den Jahren zuvor wird in zwei Gruppen, Wettbewerb und Touring, auf separaten Routen geflogen. Ziel nach drei Flugtagen wird für beide Gruppen der Flugplatz Schleißheim sein. Als besonderer Höhepunkt findet die Abschlussveranstaltung mit Siegerehrung in den Räumlichkeiten der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums statt.

Renate Heege

VDP Shop

Es ist nie zu früh, sich um die kleinen Geschenke für Weihnachten zu kümmern. Die erste Adresse für schönen Fliegerschmuck ist die Goldschmiedemeisterin Britta Sum aus Bremgarten EDTG.





37. Hexentreffen 2011 in Soest/Westfalen

Presseinformation zum Hexentreffen

Am letzten Wochenende im Januar 2011 findet traditionell das Hexentreffen der Segelfliegerinnen statt, diesmal im Kulturzentrum »Alter Schlachthof« in Soest/Westfalen.



Wer möchte und Spaß an Kabarett hat, kann schon am Freitagabend nach Soest reisen und einen Kabarettabend mit Anka Zink unter dem Titel »Sexy ist was anderes« genießen. Am Samstag, dem 29. Januar, gibt es – neben Kaffee und Kuchen – eine ganze Reihe von Vorträgen:

Free Fall vom feinsten

(Dr. Claudia Wesenberg),

Namibia – Highlight fürs Segelfliegen und auch sonst

(Gaby Haberkern, Katharina Milke),

Im Wandersegelflug durch Europa

(Helmut Grix),

Quo vadis Frauensegelflug

(Susanne Schödel).

Als Besonderheit ist für den späten Abend eine Stadtführung bei Laternenschein durch das mittelalterliche Soest geplant. Am Sonntag ist dann möglich, die historisch sehr reizvolle Stadt bei einem Museumsbesuch besser kennenzulernen, oder aber am nahe gelegenen Möhnesee eine Wanderung am Uferrand des Hevebeckens zu unternehmen, verbunden mit einer anschließenden Einkehr im Restaurant »Torhaus«. Unterbringung ist in der nahe gelegenen Jugendherberge vorgesehen. Die Teilnehmergebühr beträgt 65,− € (ohne Übernachtung: 35,− €). Weitere Einzelheiten hierzu auf dem entsprechenden Flyer.

Anmeldung und weitere Informationen: Ingrid Blecher, Freystr. 12, 57074 Siegen, Tel. 0271/336343 FAX: 0271/2386690, Email: ingrid.blecher@t-online.de, Info: www.am-foerderverein.de.

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

Chiemseetreffen 2011

Vorfreude auf das 9. Fly-In

Große Vorfreude bei allen Pilotinnen, deutschen wie europäischen: Ingrid Hopman hat es wieder einmal geschafft. Sie macht uns Pilotinnen und Fördermitglieder gleichermaßen glücklich, indem sie nunmehr zum 9. Mal ein Fly-In um und auf der Fraueninsel am schönen Chiemsee organisiert. Wer schon einmal dabei war, weiß wovon ich rede.

Das Programm vom 24. bis 26. Juni 2011 steht unter dem Motto »Natur« und hat es wie immer in sich. Anflug oder Anreise wünscht sich Ingrid bis Freitagmittag am Flugplatz EDPC/Bad Endorf-Jolling mit einer Grasbahn von 830 m, Frequenz 122.475. Die Navi-Anschrift lautet: Am Flugplatz 1, 83093 Bad Endorf. Eine frühere Anreise kann auf Wunsch mit Ingrid abgesprochen werden, um sich beispielsweise bereits am Donnerstag eine der eindrucksvollen Fronleichnamsprozessionen im katholischen Bayern anzuschauen.

Neben den ausnahmslos köstlichen Abendessen in schönem Ambiente auf der Fraueninsel steht in diesem Jahr eine anspruchsvolle Wanderung auf dem Programm: Mit dem Bus ca. 2 Stunden durch Tirol, über Kitzbühel, geht es über den Pass Thurn nach Krimml. Die Wanderung führt uns 2 Stunden auf Schusters Rappen durch atemberaubende Natur zu den weltbe-



Chiemseepanorama – immer wieder schön.

rühmten 380 m hohen Wasserfällen (www. wasserfaelle-krimml.at). Wer nicht so gut zu Fuß ist, kann auch mit Bus oder Taxi einen Teil des Weges zurücklegen. Festes Schuhwerk, eine Regenjacke sowie Wander- oder Walkingstöcke sollten dennoch nicht fehlen.

Unser Abendessen nehmen wir rustikal in einer der Berghütten ein, bevor wir uns auf den Rückweg machen und in dunkler Nacht, von Uferlichtern gesäumt, unsere Schifffahrt zur Fraueninsel antreten. Na, wie klingt das?

Wem das Programm zu anstrengend ist, für den hat Ingrid ein Alternativprogramm geschnürt. Spaziergänge durch die Chiemseelandschaft, Besuch/Besichtigung der vielen hübschen Kirchen oder eine Sightseeingtour nach Salzburg stellen hier großartige Optionen dar.

Auf Schusters Rappen durch die Natur.





Es sind schon viele Anmeldungen bei Ingrid eingegangen und die maximale Teilnehmerzahl muss aus organisatorischen Gründen auf 80 Personen begrenzt sein. Frei nach dem Motto: Wer zuerst bucht, fliegt und wandert zuerst. Die Anmeldung findet ihr auch im Internet unter www.pilotinnen.de

Ruth Haliti





Ilse von Imhof (1926-2010)

Eine der ersten Frauen im Segelfliegerclub München

Geboren und aufgewachsen in München war Ilse von Imhof schon als Kind begeistert von der Fliegerei. Nach dem Krieg erwarb sie auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld die Segelfluglizenz. Sie war eine der wenigen Pilotinnen des Segelfliegerclubs München. Als Oberwiesenfeld Olympiagelände wurde, suchte und fand man eine neue Heimat in Königsdorf. Auch dort konnte sich Ilse intensiv der Wettbewerbsfliegerei widmen und viele Freundschaften sind in dieser Zeit entstanden.

Mitglied der VDP ist sie durch Hanna Reitsch bereits im Gründungsjahr 1968 geworden. Mit Elly Beinhorn hatte sie engen persönlichen Kontakt. 1986 folgte Ilse ihrem Mann Koni nach Namibia. 10 Jahre später durfte ich beide kennenlernen. An Ilses Warmherzigkeit und Gastfreundschaft werde ich mich immer gern erinnern, ebenso an wundervolle gemeinsame Flüge. Mit Astrid Gerhardt konnten wir noch 2008 im Ballon über der Wüste Namibias fahren. Außer der Begeisterung fürs Segelfliegen beeindruckten mich ihr Interesse und ihr Wissen über Kultur und Zeitgeschehen.

Ilse von Imhof verstarb nach längerer Krankheit im Alter von 84 Jahren am 14. Oktober 2010 in Windhoek.

Annette Partsch



VDP-Mitglieder – Neues seit 1. Januar 2010

Neue VDP-Mitglieder seit 01.01.2010

Nr. 612	Nicole	Suchet	79238 Ehrenkirchen	UL-Ausbildung	
Nr. 613	Gisela	Helmholz	91085 Weisendorf	PPL-A	
Nr. 614	Tina	Hunger	81242 Bünchen	PPL-A	
Nr. 615	Mareike	Verhoeven	33332 Gütersloh	PPL-A	

Verstorbene VDP-Mitglieder

Nr. 021	Ilse	von Imhof, Freifrau	Windhoek/Namibia	PPL-B und C bis 1994, Gold-C mit 1 Diamanten
Nr. 019	Angelika	Eckert	51429 Bergisch-Gladbach	PPL-A bis 1985



Neue Fördermitglieder seit 01.01.2010

FM-Nr. 79	Horst	Ramsenthaler, Dr.	33161 Hövelhof
FM-Nr. 8o	Hans	Obermeier	86169 Augsburg
FM-Nr. 81	Oliver	Will	84169 Altfraunhofen
FM-Nr. 82	Manfred	Gerecht	53340 Meckenheim
FM-Nr. 83	Alfons	Newzella, Dr.	82239 Alling
FM-Nr. 84	Karin	Hunger	82335 Berg
FM-Nr. 85	Herbert	Bals	42659 Solingen
FM-Nr. 86	Maria-Octavia	von Loga, Dr.	33330 Gütersloh
FM-Nr. 87	Marlies	Beaujean	B-4720 Kelmis
FM-Nr. 88	Uwe	Lutz	1720 Guderhandviertel



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

Name	Vorname
Beruf	
Geburtsdatum	email-Adresse
Telefon	Fax Mobil
Straße / Nr.	
PLZ / Wohnort	
Flugschein ja	Für Fördermitglieder Bürginnen (ordentliche Mitglieder):
nein	1
Lizenzen	2
	3
Heimatflugplatz (ICAO)	Ort
Datum	Unterschrift
	Name (Druckschrift)
	oo pro Jahr, die Aufnahmegebühr € 20,00. ugendliche (14–25 Jahre) beträgt der Mitgliedsbeitrag € 35,00 pro Jahr)
mit Angaben der Lizenzen und Hein	nden, dass mein Name und meine Adresse, meine Telefon- und Faxnummern sowie E-Mailadresse(n) natflugplatz in den Verzeichnissen der VDP (gedruckte Exemplare oder passwortgeschützte Internem schriftlichen Widerruf besteht kein Anspruch auf Löschung beziehungsweise Vernichtung bereits ckter Form.
Datum	Unterschrift

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



Die VDP im wunderschönen Markgräfler Land

von Hedi Sensen

Seit vielen Jahren steht als festes Ereignis das Fly-In zum Sonderlandeplatz in Bremgarten EDTG im VDP-Kalender.

Auf dem ehemaligen Militärplatz unweit von Freiburg haben wir die höchste VDP-Mitgliederdichte und inzwischen kann man behaupten, dass sich daraus viele freundschaftliche Verbindungen ergeben haben. In Bremgarten gibt es sie tatsächlich – die »Flying Community«.

Am 26. und 27. Juni 2010 war der Platz das Ziel für über zwanzig Pilotinnen, Fördermitglieder und Begleiter. Petrus war uns hold und so konnten wir bei bestem Wetter entspannt anfliegen.

Nach der Ankunft gestärkt durch Weißwürste und allerlei Leckereien, erwarteten uns wieder zwei sehr interessante und aufschlussreiche Fachvorträge von Dr. Drewniok und Gerhard Pilz im Hangar.

Der begeisterte Flieger und Fliegerarzt Dr. Drewniok erläuterte uns die grundsätzliche Problematik des älter werdenden Piloten (werden eigentlich Pilotinnen auch älter!?). Nicht nur der Fettanteil des Körpers erhöht sich mit zunehmendem Alter, sondern auch die natürlichen Veränderungen aller Sinnesorgane bedürfen besonderer Aufmerksamkeit und eventueller Korrekturen, um möglichst lange fit fürs Fliegen zu bleiben.

Natürlich war auch der Einfluss des Alkohols einschließlich des so geliebten Bieres nach einem herrlichen Flug Thema. So sehr sogar, dass die am Abend stattfindende Weinprobe unter den gestrengen Augen unseres »Docs« etwas nachdenklicher ausfiel.

Unser Fördermitglied Gerhard Pilz erläuterte im zweiten Vortrag die Aufgaben der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU. Zusammengefasstes Fazit daraus ist, dass kontinuierliches Training, sorgfältige Flugvorbereitung und -durchführung wichtigste Voraussetzungen für schöne Flugerlebnisse sind. Einen kleinen Wermutstropfen gab es insbesondere für die Pilotinnen.

Goldschmiedemeisterin und Pilotin Britta Sum hatte in ihrer Hangarwerkstatt nicht genügend Fliegerschmuck vorrätig, um alle Wünsche der Pilotinnen zu erfüllen. Sie erhielt den »Auftrag«, dieses Manko in Zukunft zu beheben.

Auch darf die Führung durch die Meier-Werft, die eine feine und exklusive »Warbird«- Sammlung betreut, nicht unerwähnt bleiben. Das Programm in Staufen war wie jedesJahr wieder wohlorganisiert und ich danke allen Akteuren ganz herzlich für die Ausrichtung der Veranstaltung.

Gerhard Pilz, Hedi, Dr. Drewniok



Jahresversammlung der europäischen Pilotinnen im Juni 2010

von Ruth Haliti

Sommer, Sonne, Berge, ein großer blauer See und Fliegen, Fliegen, Fliegen – das war Bex in der Nähe des Genfer Sees, Austragungsort der Jahresversammlung der FEWP in 2010.

Begrüßung, Hangare mit tollen Accessoires zum Raclette-Restaurant und ein Tor weiter zur Chill Out Lounge umgestaltet. Helfende Hände, wo man ging und stand. Und am Samstag nach der Jahresversamm-



Alpenflug mit dem lokalen Piloten

Bereits der Hinflug durch das Rheintal, entlang des Schwarzwalds über die Grenze, durch die Schweizer Täler und über die Seen bei blauem Himmel und Sonnenschein war für Rosa, also Roswitha Höltken, und mich ein herzöffnendes Erlebnis. Dreieinhalb Stunden luftige Glückseligkeit. Wir bekamen bereits zu diesem Zeitpunkt das Grinsen kaum aus dem Gesicht.

Was uns allerdings in Bex erwartete, war fliegerisch aus unserer Sicht einzigartig! Gastgeber, die mit Liebe zum Detail und dutzendfacher Unterstützung der Clubkollegen unser FEWP-Wochenende zum Rundum-Wohlfühlpaket machten.

Man erspare euch die vielen Worte und sage nur: Alle die, die nicht dort sein konnten, haben wirklich, wirklich etwas verpasst! Hervorzuheben seien Alphornbläser vor der Landebahn und ein Windsack zur lung lockte das unglaublich weitreichende und zu allem Überfluss auch noch unentgeltliche (!) Fliegerangebot. Jede Pilotin zog ein Los und vertraute sich dem jeweiligen heimischen Piloten an. Die Bandbreite des (gewonnenen) fliegerischen Angebots ging von Bergflug über Gyrocopter, von Modellflug zu Kunst- und Segelflug, zu Helikopterfliegen, Tandemspringen und idyllischen Sightseeingtouren. Der Wettergott spielte nahezu perfekt mit und nach Sonnenuntergang erstrahlte der Flugplatz noch immer von den leuchtenden Augen der 76 angereisten europäischen Pilotinnen aus neun Ländern.

Wer nicht in der Luft war, konnte an im Hangar eingerichteten Ständen lokale Köstlichkeiten oder Souvenirs erstehen oder sich anhand einer bebilderten kleinen Ausstellung über 100 Jahre Motorflug in der Schweiz am Platz informieren.

> Mit dem Gyrocopter in die nahen Berge was für ein Erlebnis!



Racletteabend in einem einzigartig dekorierten Hangar



Begrüßung durch die Präsidentin Diana Ferrero

Die FEWP möchte offensiver werden und mehr europäische Pilotinnen gewinnen. Dazu wollen die Delegierten im Verlaufe des Jahres Ideen entwickeln und diese auf der nächsten Versammlung vom o3. bis o5. Juni 2011 in Rom diskutieren. Für konstruktive Beiträge eurerseits bin ich als Delegierte der VDP offen und sehr dankbar. Tolle Fotos von Sonja Brunner, der FEWP-Assistentin der FEWP-Präsidentin Diana Ferrero für Bex, kann man sehen unter http://www.flickr.com/photos/sonjabrunner/sets.





Unternehmerinnen treffen Pilotinnen

VdU trifft VDP – ein Flugtag der besonderen Art auf dem Flugplatz Oerlinghausen EDLO! von Heike Käferle

Was haben Unternehmerinnen und Pilotinnen gemeinsam? Sie bewegen sich in einer männerdominierten Welt und viele Menschen sind erstaunt, wenn sie auf eine leibhaftige Unternehmerin oder Pilotin treffen.



Das ist schon Grund genug, ein Treffen von Unternehmerinnen und Pilotinnen zu veranstalten. Und vielleicht wird dann auch noch die eine oder andere Unternehmerin vom Fliegervirus erfasst. Bei den Präsidentinnen von VdU und VDP rannte ich mit dieser Idee offene Türen ein.

Am 17. Juli 2010 war es soweit: Nebel lag über dem Teutoburger Wald und ließ das Fly-In der Pilotinnen spannend beginnen. 70 Anmeldungen lagen vor und die ostwestfälische Presse hatte Werbung gemacht, so dass neben den geladenen Mitgliedern auch Interessentinnen aus dem Umland eintrafen.

Der Clou der Veranstaltung: Wer Lust hatte, konnte mit den Pilotinnen in die Lüfte gehen und praktische Flugerfahrungen auf verschiedenen Fluggeräten sammeln.

Um 13 Uhr begann dann bei Sonnenschein der Theorieteil. Es folgten die Begrüßungen durch den Bürgermeister und Flugplatzgeschäftsführer, dann die der Präsidentinnen von VDP und VdU. In ihrem Vortrag stellte Hedwig Sensen fest: »Pilotinnen haben ein hohes Energiepotenzial, Abenteuerlust, Durchsetzungsvermögen und Entscheidungsfreude.« Hier sieht sie viele Parallelen zu Unternehmerinnen und weiblichen Führungskräften. Beide

Gruppen müssen sich in einer Männerwelt zurechtfinden und durchsetzen. Da sei es nach wie vor hilfreich, sich stärker zu vernetzen.

Die VdU-Präsidentin Petra Ledendecker machte mit uns einen Ausflug in die Welt des Top-Managements und forderte für die Besetzung des Aufsichtsrats eine Frauenquote.

Roswitha Höltken erklärte dann herrlich praktisch, warum ein Flugzeug fliegt. Danach ging es in die Praxis – oder besser in die Luft. Hubschrauber, Tragschrauber, Segelflieger, Motorflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge, Antonov N1, Doppeldecker Tiger Moth und Stampe flogen mit den Unternehmerinnen ihre Runden. Dank unserer Sponsoren konnten die Flüge preisgünstig angeboten werden.

Es war ein reges Treiben und auch der WDR hatte sich eingefunden, um darüber in der »Aktuellen Stunde« zu berichten. Rolf, der

Flugplatzwart, fuhr das Shuttle zwischen Segelflugschule und Motorflugseite und hatte alle Hände voll zu tun. Leider war kein Ballonfahrerinnentag – zu starker Wind! So blieb Ulla Klees bei der Theorie – ein toller Vortrag über die Ballonfahrerei!

Zum Ausklang sponserte der am Platz ansässige Ultraleicht-Hersteller b.o.t. Prosec-

co und wer noch nicht nach Hause wollte, traf sich im Flugplatzrestaurant QDM zum Essen und Quatschen.

Was uns am meisten freut: Alle waren begeistert, schreien nach Wiederholung und drei Teilnehmerinnen aus Bremen, Berlin und München wollen eine Fluglizenz erwerben – was will frau mehr?









oben: Heike Käferle mit Passagierin Beatrice Wrede, unten: Sabine Bühlmann mit ihren Passagieren





Foto: Hedwig Sensen auf der AERO 2010, umringt vom jüngsten Fördermitglied der VDP Hans Obermeier und Frank Wukasch mit der Fördermitgliedsnummer »007«.

VDF-INACIIIICIILEII 2010

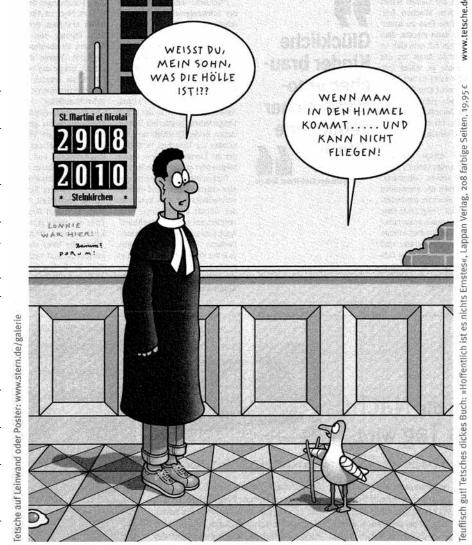
Die VDP auf der AERO 2011

Die VDP wird auch wieder vom 13. bis 16. April 2011 auf der AERO in Friedrichshafen präsent sein. Alle Pilotinnen, Förderer der VDP und Luftfahrtbegeisterte sind herzlich eingeladen, auf unseren Messestand zu kommen, den wir uns in bewährter Weise mit der AOPA teilen.

Die AERO hat sich mittlerweile zur bedeutendsten Fachmesse und Kommunikationsplattform der Allgemeinen Luftfahrt in Europa entwickelt und bietet zudem auch Privateignern die Möglichkeit, ihre Gebrauchtflugzeuge einem breiten Fachpublikum anzubieten.

Dank an die Sponsoren

Gern blicken wir zurück auf eine durch unser Mitglied Andrea Schapöhler erstklassig organisierte und durchgeführte Jahreshauptversammlung der VDP in Reichelsheim und Bad Nauheim. Dank ihrer durchsetzungsstarken Persönlichkeit und guten Kontakten zur Stadt und zum Flugplatz Reichelsheim hat sie viele Sponsoren gewinnen können, die maßgeblich zum Erfolg der Veranstaltung beigetragen haben. Mein besonderer Dank geht an Max Pfeifer vom Flugplatz in Reichelsheim, der während der dreitägigen Veranstaltung alle Abstell- und Landegebühren für die Flugzeuge der Teilnehmerinnen übernommen hat und seine Räume am Flugplatz für den Empfang und das Briefing kostenlos zur Verfügung stellte. Nicht unerwähnt sollen auch folgende Sponsoren bleiben: Hagen Puttrich von Hera Papier, Joachim Fink von der Alten Apotheke, Kaufhaus Weyrauch und die Marketingorganisation der Stadt Bad Nauheim. Ihnen und allen nicht namentlich genannten Sponsoren und Helfern dieser Veranstaltung danke ich für ihre Unterstützung ganz herzlich.





Anstoßen mit VDP-Riesling beim Come-together

Come-together in Hiltrup

Flieger-Freundschaften pflegen leicht gemacht | von Ruth Haliti

Zum 10. Mal trafen wir uns bei unserer Perle Carola in Münster. Mehr als 30 Pilotinnen und ein einsames männliches Fördermitglied trafen im Verlaufe des Samstags ein, um einen großartigen Nachmittag und Abend miteinander zu verbringen.

Wiedersehen feiern, gute Gespräche führen, Spaß haben, Erfahrungen des auslaufenden Jahres austauschen und ganz wichtig: Pläne schmieden für das herannahende Fliegerjahr 2011. Carola und Ingrid hatten mit Unterstützung von Ulla Sievers und anderen helfenden Händen mal wieder ein tolles Buffet, von herzhaft-pikant bis zuckersüß, aufgefahren. Der von den beiden Niemei(y)ers selbst gebeizte Lachs, der Schweinebraten und das chinesische Allerlei wurden neben frischem Bier vom Fass mit VDP-Riesling kredenzt. Unser Mitglied Anke Trischler, die leider persönlich nicht vor Ort sein konnte, hatte der VDP bereits Anfang des Jahres 75 (!) Flaschen ihres selbst angebauten Rieslings gesponsert. Aber keine Sorge die Damen, es sind noch

einige Flaschen für die nächsten Veranstaltungen übrig.

Hedi, unsere engagierte Präsidentin, musste den weiten Weg aus dem bayerischen Vaterstetten ausnahmsweise mit der Linie nach EDDG (Münster-Osnabrück) antreten, da das Wetter für einen Überlandflug mit ihrem roten Luftflitzer leider nicht stabil genug war. Auch Jeanette, unsere Schatzmeisterin, hat die weite Anreise mit dem Auto aus Berlin nicht gescheut. Und, wenn man ihr Glauben schenken darf, hat auch sie es nicht bereut. Um das Come-together in vollen Zügen genießen zu können, haben viele von uns die Möglichkeit genutzt, im nahe gelegenen Hotel preiswert zu übernachten. Da die letzten Ladies Carolas Heim erst gegen 1.30 Uhr verließen, sicherlich nicht eine der schlechtesten Ideen ;-)

Am darauffolgenden Morgen hat der VDP-Vorstand die Gelegenheit genutzt, das Jahr 2010 Revue passieren zu lassen und die Weichen für das neue Jahr zu stellen. Ein interessantes Jahr, gespickt mit tollen Veranstaltungen und Gelegenheiten, gemeinsam zu fliegen und sich auszutauschen, erwartet uns. Die genauen Termine werden im VDP-Rundbrief im Verlauf des Frühjahrs und auf unserer Internetseite früh genug bekanntgegeben.



Kleines Feuerwerk anlässlich des 10. Cometogether 2000–2010

Carola und Ingrid haben sich trotz (oder sogar wegen?) der langen Nacht erneut bereit erklärt, auch im November 2011 ein Come-together an der Geschäftsstelle der VDP im Münsterland auszurichten.
Teilnahme dringend empfohlen!



Die »Wasserspiele von Zwickau«

Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen in Zwickau | von Gaby Haberkern

Spät in diesem Jahr, aber organisatorisch nicht anders möglich, wurde vom Aeroclub Zwickau die Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen vom 14. bis 28. August 2010 ausgerichtet. Mit nur 43 Pilotinnen in den drei Klassen war es sicherlich eine der am schlechtesten besetzten Meisterschaften.

Das Wetter: Der Wettergott hatte kein Einsehen mit den Frauen und es konnte nur an vier von zwölf möglichen Tagen geflogen werden. Schon die technische Abnahme am Freitag fand wegen des Regens ein jähes Ende, konnte aber am Samstag erfolgreich durchgeführt werden.

Vorbereitung: Der Aeroclub Zwickau hatte alles sehr gut vorbereitet und die freundliche Aufnahme sowie die Bemühungen, alles Menschenmögliche für einen angenehmen Aufenthalt zu tun, halfen sicherlich mit, bei den Wetterbedingungen und dem Zustand des Campingplatzes die gute Stimmung aufrechtzuerhalten. Doch trotz sämtlicher Paletten und dem einge-

streuten Stroh vor den Wohnwägen und Zelten konnten die wichtigsten Utensilien am Boden – die Gummistiefel – selten abgelegt werden.

Erste Hoffnung: Am 19. 08. sah der Himmel einladend aus, allerdings war der Platz zu nass, als dass uns die Wilgas in die Luft bekommen hätte. Dafür konnte ab dem 20.08. drei Tage in Folge geflogen werden. Es waren schwierige Tage und bei Warmluft-Advektion und niedriger Basis über den Thüringer Wald zu fliegen, ist sicherlich nicht

jedermanns(-fraus) Sache. Und wieder Regen: Die folgenden Regenzwangspausen wurden für Ausflüge in die nähere und weitere Umgebung und unter anderem auch für Einkäufe im Haribo-Land genutzt.

Ein vierter Wertungstag: Erst am Mittwoch, dem 25.08., war es wieder möglich, das Feld in die Luft zu schicken. Mit gemischten Gefühlen standen die Pilotinnen im Grid und warteten auf höhere Basis und bessere Thermik, bangten um den vierten Tag, der ja für eine gültige Meisterschaft benötigt

Das Endergebnis:

Rang	Club-Klasse	Standard-Klasse	FAI 15-m-Klasse
1	Kathrin Wötzel*	Meike Müller	Susanne Schödel*
2	Swaantje Geyer*	Ramona Riesterer	Stefanie Mühl
3	Sabrina Vogt*	Gaby Haberkern*	Katrin Senne*
4	Dörte Starsinski	Kirsten Eichhorn	Anja Kohlrausch
5	Sandra Malzacher	Conny Schaich*	Annette Klossok*

Heike Deboben* belegte in der Clubklasse den 11. Platz

Die Pilotinnen mit * sind Mitglied der VDP

VDP-Nachrichten 2010

wird. Für manche entwickelte sich der Tag zum besten der vier Flugtage, für andere fand er ein vorzeitiges Ende auf dem Acker, so dass die Wertung zum Teil noch einmal durcheinander gewürfelt wurde.

Die neue Nationalmannschaft setzt sich aufgrund der Vorpunkte aus der DM 2008 abweichend zusammen: Clubklasse: Kathrin Wötzel, Swaantje Geyer, Sabrina Vogt und Dörte Starsinski, Standard-Klasse: Dr. Meike Müller, Gaby Haberkern, Kirsten Eichhorn und Ramona Riesterer. Plus Sue Kussbach als amtierende Weltmeisterin. FAI 15-m-Klasse: Susanne Schödel, Stefanie Mühl, Anja Kohlrausch und Annette Klossok. Jeweils die ersten drei, bzw. wegen des Weltmeisterinnen-Titels von Susanne Schödel in der 15-m-Klasse alle vier, plus Titelverteidigerin Sue Kussbach in der Standardklasse, werden uns 2011 bei der WM in Schweden vertreten.

Insgesamt konnten an vier Tagen Strecken zwischen 180 und 370 km geflogen werden und am Ende standen die Siegerinnen fest.

Der Abschluss: Das Buffet und die Party am Samstagabend waren krönender Abschluss dieser 14 Tage. Zur Siegerehrung am Samstagmorgen zeigte der Regen mit einer kurzen Pause ein Einsehen, nur um wenige Zeit später wieder kontinuierlich fortzufahren und es den Abreisenden zu erschweren, mit Wohnmobil und Wohnwagen ohne fremde Hilfe vom Campingplatz zu kommen.





Frauen im Segelkunstflug 2010

von Andrea Fenzau-Lehmann

Der Salzmanncup an Fronleichnam in Kitzingen hat sich – gemessen an der Gesamtteilnehmerzahl in diesem Jahr – zum größten Segelkunstflugevent der Welt entwickelt.

In der Unlimited-Klasse, der höchsten Schwierigkeitsstufe im Segelkunstflug, konnte sich VDP-Mitglied Andrea Fenzau-Lehmann gegen die starke männliche Konkurrenz durchsetzen und sicherte mit einem 3. Platz den einzigen Pokal für den BWLV in diesem Jahr. In der einfacheren Advanced-Klasse erreichten Barbara Gerkhardt den 10. und Jessica Krüger den 15. Platz. Genau umgekehrt verlief die Deutsche Meisterschaft für die beiden Aufsteigerpilotinnen: Barbara erlangte den 18. Platz und Jessica konnte den 14. Rang in der Advanced-Gemischtwertung erlangen. Jessica, die mit NRW aus der Hochburg der Advanced-Piloten in Deutschland kommt, hat die Qualifikation für die Königsklasse der Segelkunstflieger erlangt und bereitet sich auf den Wechsel in die Unlimited-Klasse vor.

Mit Ex-Nationalmannschaftsmitglied Tine Kirchberg und ihrem 10. Platz in der Unlimited-Klasse der DM konnten die national fliegenden Damen auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Barbara Gerkhardt erreichte bei der Advanced-WM einen 22. Platz. Andrea Fenzau-Lehmann beendete ihre beste Wettbewerbssaison mit einem 26. Platz bei der gemischten Unlimited-Europameisterschaft in Finnland.

Da die Beteiligung der Frauen an Segelflugwettbewerben nur knapp 6 % erreicht, waren die Segelkunstfliegerinnen mit fast 10 % der Gesamtteilnehmerzahl in diesem Jahr überdurchschnittlich stark vertreten.

Wer bei Andrea, der aktuell besten Pilotin im Segelkunstflug, seine Kunstflugberechtigung erlangen möchte, wendet sich bitte direkt an:

andrea_lars.lehmann@t-online.de.

Die Kunstfluglehrerin vom LSR Aalen hat ihre Teilnahme für nächstes Jahr wieder bei einem Grundlehrgang in Illertissen geplant.



Ein Tag im Zeichen der Helikopter

Der Helikopter BO 105 beim Start von der »Spezialpiste«

Der Heli Day 2010 im niederbayerischen Niederalteich | von Sabine Bühlmann

Private Außenlandung mit dem Helikopter in Deutschland? Hier schiebt die Bürokratie oft einen Riegel davor. Nicht so beim »Heli Day«: Der Helistammtisch »Helitreff.org« aus Oberschleißheim hat bestens organisiert und Niederalteich wurde zum Schauplatz des größten privaten Heli-Events des Jahres mit rund 20 Helikoptern.

Bei der Anmeldung habe ich mich schon sehr gewundert. Da stand doch im Einladungstext: »Die Außenlandegenehmigung gilt für alle anfliegenden Maschinen als erteilt.« – Wunderbar!

Tatsächlich bot sich vor Ort ein einmaliges Bild: Im beschaulichen, niederbayerischen Niederalteich hat der nette Bürgermeister an einem Wochenende Anfang Mai kurzerhand eine kleine Ortszufahrtsstraße sperren lassen und die anfliegenden Helikopter folgten einem eigens erdachten und vom Luftamt Südbayern genehmigten Anflugverfahren, das einfach hieß: Alle der Reihe nach bitte! Die Parkpositionen wurden

durch Einweiser auf der kleinen Ortsstraße bestens gekennzeichnet. Landungen konnten nur am Anflugtag und Wiederstarts nur am Folgetag stattfinden, für einen Hin- und Her-Flugverkehr war kein Platz vorhanden. Macht nichts, wir wollten ja auch gern einen Tag bleiben!

Für Speis und Trank war in der nahen Abteischänke gesorgt und auch die Übernachtung in den Gästehäusern rund um die Abtei Niederalteich war bestens geplant. Die Gäste waren zahlreich und kamen aus allen Richtungen. Den weitesten Anflug hatte sicherlich Martina Schenkluhn, die eine Robinson R22 aus Hamburg mitbrachte.

Das meiste Aufsehen erregte ohne Zweifel die Red Bull Cobra, die von Sigi Schwarz geflogen wurde und beim Abflug eine Mini-Kostprobe ihrer Wendigkeit am Himmel vorstellte. Und auch eine Bell 47, die auf einem Anhänger transportiert wurde, ließ die Bewohner des kleinen Ortes staunend

Helikopter-Begrüßung mit Laser-Technik: das lebensgroße Willkommens-Schild.

stehen bleiben und den Helikopter eingehend betrachten. Am Abend in der Abteischänke traf sich alles, was Rang und Namen in der Heli-Szene hat.

Trotz vieler stundenlanger Gespräche war die Nacht einfach zu kurz, um mit allen ein Schwätzchen zu halten – und es gab sooo



VDP-Nachrichten 2010 Helikopter: Heli Day 2010

viele Neuigkeiten! Viele Piloten treffen sich nur regional und so eine bundesweite Veranstaltung allein für die Liebhaber der Drehflügler ist etwas ganz Besonderes, da waren sich alle einig.

Der nächste Morgen stand ganz im Zeichen des einzigartigen Gerhard-Neumann-Museums im kleinen Niederalteich: Der Starfighter-Liebhaber Josef Voggenreiter hat nicht nur mehrere dieser beeindruckenden Jets gesammelt, sondern auch ei-

nige persönliche Raritäten vom deutschen Triebwerkskonstrukteur Neumann, der in die USA auswanderte, in seinem Museum ausgestellt. Was bei Josef Voggenreiter mit einer Vision vom Starfighter im eigenen Garten begann – damals sehr zum Missfallen seiner Frau – wurde zum Museum und Fliegertreff für Starfighter- und andere Flieger-Enthusiasten. Der erste Starfighter wurde damals in einer Nacht-und-Nebel-Aktion durch den kleinen Ort gerollt und ein nächtlicher Kneipenbesucher glaubte,



Bell 47 in Transportkonfiguration – huckepack!

er habe Halluzinationen: Da rollte ein Kampfflugzeug durchs Dorf! Viele tolle Fliegergeschichten waren hier zu hören und noch viel mehr Exponate zu sehen, vom Triebwerk bis zum »Remove before flight« und als besonderes Bonbon ein Gastgeschenk der östlichen Nachbarn in Form einer MIG21. Einen Besuch in diesem Museum kann ich wärmstens empfehlen – absolut beeindruckend!

Eigens für den diesjährigen Heli Day hat Helmut Mauch das Willkommens-Schild entworfen: mit seinem »freundlichen Helikopter«, der schon vielen Schülern aus den Büchern der »Kleinen Hubschrauberschule« zeichnerisch bekannt ist. Gefertigt wurde es von Josef Voggenreiter mit hochmoderner Laserschneid-Technik.

Nach und nach starteten gegen Mittag die Helikopter wieder von der Straße – immer mit Absperrung durch die Sicherheitskräfte, damit kein Schaulustiger den Helikoptern unaufmerksam zu nahe kam. Ich war in einem Bell JetRanger als Mitfliegerin unterwegs und habe natürlich schon den nächsten Heli Day für 2011 fest in meinen Terminkalender eingetragen, um dort mit einer Hughes 300 neben vielen großen und kleinen Kollegen »einzuschweben«.

Ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren des Helitreffs Oberschleißheim, besonders Werner Pfändler und Gerhard Schug, die diese Veranstaltung möglich gemacht haben – auf ein Neues im nächsten Jahr!



oben: Starfighter und mehr – ein Rundgang durch das Museum unten: Bell Cobra der Flying Bulls, geflogen von Sigi Schwarz





Jahreshauptversammlung 2010 in Bad Nauheim

Ein Besuch der Bäderstadt – buntes Programm und begeistertes Publikum | von Sabine Bühlmann

Jeder weiß: Im September ist es Zeit für unsere Jahreshauptversammlung! Vom 10. bis 12. September 2010 trafen sich die Pilotinnen in Bad Nauheim und am Flugplatz Reichelsheim, um neben der Versammlung ein buntes Rahmenprogramm mit Luftwanderung, Landesgartenschau und Geselligkeit zu erleben – vorbildlich organisiert von Andrea Schapöhler.

Die Anreise gestaltete sich für manche Teilnehmerinnen mit Hindernissen: Waren es die Wolken in der Luft oder der Stau auf der Autobahn, an einem Freitag aus dem gesamten Bundesgebiet in die Wetterau zu fahren, kann seine Tücken haben. Am Treffpunkt Flugplatz Reichelsheim wurden alle herzlich empfangen, egal ob sie anflogen, anfuhren oder gar vom Bahnhof

abgeholt wurden – danke! Das Team rund um Andrea Schapöhler (Renate Menzinger, Rosa Höltken, Ingrid Hopman, Ulla Klees und Walburga Eisenhauer) sowie Ralf Sieling am Grill bewirtete alle Gäste und eifrig wurden die ersten Zettel für das VDP-Quiz ausgefüllt, das Andreas Mann, Matthias Schapöhler, vorbereitet hatte – wie war das nochmal mit den Luftraum-Untergrenzen?





So schön ist die Wetterau

Zurück vom Wanderflug – Ursula Hammer und Crew

VDP-Nachrichten 2010 Thema: 42. JHV in Bad Nauheim

Und ist vielleicht doch die Antwort »Da muss ich meinen Mann fragen« richtig? Kartenstudium gab Auskunft – und machte allen viel Spaß!

Vom Flugplatz Reichelsheim aus starteten mehrere Teilnehmerinnen zur Luftwanderung auf den Spuren der Römer, parallel dazu gab es die Möglichkeit, den Rettungshubschrauber »Christoph Hessen« zu besichtigen. Der Einsatzpilot Oswald Rank und die Crew aus Notarzt und Rettungsassistent gaben bereitwillig Auskunft – bis der Einsatzalarm ertönte und der Heli innerhalb von zwei Minuten in der Luft war und über unsere Köpfe hinweg startete.

Der Bürgermeister von Reichelsheim, Herr Bertin Bischofsberger, begrüßte alle Pilotinnen herzlich und war dabei, als Hedi Sensen die begehrte Askania-Uhr an die überraschte Ingrid Hopman übergab: eine würdige Trägerin der »Kleinen Taifun«, wie dieses Uhrenmodell in Anlehnung an die Serie »Elly Beinhorn« heißt.

Die Mitflüge in der Taifun waren heiß begehrt, sollten aber alle zunächst auf eine Geduldsprobe stellen: Ein Plattfuß am Spornrad durchkreuzte schon nach einem Rundflug die weiteren Pläne und so wurde die Me108 zunächst Foto-Objekt, bevor die Ersatzteile beschafft waren und eine Reparatur beginnen konnte.



Ingrid Hopman erhält in diesem Jahr die Askania-Uhr

Vom Flugplatz Reichelsheim ging es nach Bad Nauheim ins Hotel Dolce, von wo aus alle Aktivitäten innerhalb Bad Nauheims problemlos zu Fuß erkundet werden konnten. Am Abend besuchten wir nicht nur das historische »Gasthaus zur Krone«, sondern lernten auch die frisch gewählte hessische Umweltministerin Lucia Puttrich kennen – wahrscheinlich die einzige Umweltministerin Deutschlands, die selbst einen Pilotenschein besitzt.

Nach dem Abendessen erwartete uns zu beinahe nachtschlafender Stunde eine besondere Überraschung: Der Bad Nauheimer Nachtwächter nahm uns mit auf seinen Stadtrundgang und zeigte uns mit viel Witz und Vorliebe für die altertümliche Zunft der Nachtwächter und Türmer seine Stadt. Werner Euler, der diese Rolle innehat, führte die Gäste voller Begeisterung und hat sich mit Leib und Seele der Nachtwächterzunft verschrieben.

Am Samstag stand die Jahreshauptversammlung auf dem Plan und somit auch Neuwahlen zum Präsidium. An dieser Stelle herzlichen Dank an alle aktiven Mitar-



Die Pilotinnen in Reichelsheim am Flugplatz – im Hintergrund der startende Rettungshubschrauber »Christoph Hessen«



Waltraud Bals und Heike Käferle genießen den Platz in der Taifun Me108

beiterinnen in den Reihen der VDP, sei es im vergangenen oder im neuen Vorstand. Hedi Sensen wurde als Präsidentin wiedergewählt und wird jetzt besonders durch Heike Käferle als Vizepräsidentin unterstützt.

Das Nachmittagsprogramm gab uns einen Einblick in die Bäderkultur Bad Nauheims, wo nach einem Grußwort des Stadtrates, Herrn Peter Baumann, mehrere Führungen in Kleingruppen anschaulich den Bäderpark und die historischen Hintergründe zeigten. Danach hatten wir Zeit zur freien Verfügung, die viele bei herrlichstem Wetter natürlich für einen Besuch der Landesgartenschau nutzten. Zum Dinner im

Golfhotel fand auch die Siegerehrung zum VDP-Quiz statt und hier hatte Ayla Reckermann die Nase vorn, dicht gefolgt von Ruth Haliti. Preise wurden von der Firma Beyerdynamic gestiftet und überhaupt waren wir alle bei Ankunft im Hotel schon verwöhnt worden durch ein Willkommensgeschenk der Fa. Vichy, gestiftet von der Alten Apotheke Butzbach, Herrn Joachim Fink.

Mit einer Tradition schloss Hedi Sensen diesen gelungenen Abend: Sie überreichte der Organisatorin Andrea Schapöhler eine originelle und imposante Vase und dankte somit im Namen aller herzlich für die Ausrichtung dieser Jahreshauptversammlung. Am Sonntagmorgen fuhren oder flogen wir





oben: Ingrid Hopman mit dem Askania-Preis vor der Taifun unten: Hedi Sensen überreicht Andrea Schapöhler ein Dankeschön für die Organisation

alle wieder nach Hause und fanden es eine rundum gelungene Veranstaltung, auch wenn der Plattfuß der Taifun ein Wermutstropfen blieb: Sie wollte auch am Sonntag einfach nicht »rundfliegen«, wo doch viele von uns Pilotinnen gern noch eine Runde mitgeflogen wären.

Ein herzlicher Dank gebührt dem Flugplatz Reichelsheim und dort insbesondere dem Flugplatzeigner Max Pfeifer, dem Beauftragten für Luftaufsicht Oliver Müller-Stoek und dem Hallenwart Günther Munk für das herzliche Willkommen auf dem Wetterau-Flugplatz.



Taifun mit Plattfuß ... wer sein Flugzeug liebt, der schiebt!



Ayla Reckermann gewinnt das VDP-Quiz



Luftaufnahme von EDRT



Anflug auf EDRT





Jahreshauptversammlung der VDP 2011 in Trier, dem Rom des Nordens

von Ruth Haliti

Vom 09. bis 11. September 2011 ist Trier, die älteste Stadt Deutschlands, der Treffpunkt für unsere JHV 2011. Der Flugplatz, Trier Föhren EDRT, ist gut ausgebaut. Er verfügt über eine Start- und Landebahn von 1200 Metern und ist 30 Meter breit.

Großzügig bemessen sind auch die Rollwege sowie Service- und Abstellfelder. Der Platz liegt auf 665 ft romantisch eingerahmt von den hübschen Hügeln der Eifel. Auch aus dem Ausland kann leicht angeflogen werden, da es sich um einen Zollflugplatz (1 hour on request) handelt.

Am **Freitag, dem o9. September 2011,** sollte möglichst bis 13 Uhr angeflogen werden, damit wir noch einige schöne Flüge zusammen durchführen können. Im Cockpit des Fliegerclubs Trier steht nach der Anreise ein kleiner Snack für alle zur Verfügung. Anschließend geht es entweder zu einer Luftwanderung durch das schö-

ne Moseltal oder aber zum Wasserfliegen an und auf die Mosel, unterstützt von der Flugschule drive-and-fly.

Per Bustransfer fahren wir dann gemeinsam in unser hübsches Hotel in Trier. Zum Abendessen geht es dann in ein Weingut (ins Grinzing von Trier) mit vorheriger Weinprobe.

Am Samstag, dem 10. September, führen wir wie gewohnt unsere Hauptversammlung im Tagungsraum unseres attraktiven Hotels in der Innenstadt durch. Nach einem kleinen Mittagessen geht es zur Stadtführung, zur Domführung und wer Zeit und Lust hat, zu Erlebnisführungen in das Amphitheater oder/und in die Kaiserthermen. Am Abend sehen wir uns zum Galadinner in elegantem Outfit und schicker Atmosphäre im Restaurant des Landesmuseums (zwischen römischen Statuen) mit vorheriger Führung: Pilotin sein ist eben Bandbreite ©.

Am **Sonntag, dem 11. September,** wollen wir das schöne Wochenende gemeinsam nach einem letzten morgendlichen Zusammensein am Flughafen ausklingen lassen. Wer möchte, ist gern eingeladen, den Nachmittag an einem der vielen schönen Plätze in und um Trier zu genießen.

Die Organisatorin der JHV 2011 ist Brigitte Köhler. Infos und Kontakt unter:

e-Mail: bkoehlero1@t-online.de



Flugplatz-Bistro



Tannkosh 2010 für Pilotinnen

Über 3000 Flugbewegungen in 3 Tagen, 4000 Piloten und Crewmitglieder machen Tannkosh zum größten Fly-In Europas

von Christine Roch

Nach den Erfahrungen der Vorjahre freute ich mich, dass sich 2010 das Wetter für eine Anreise per Flugzeug passabel zeigte. Mit der Vereins-Piper landen mein Mann, mein Sohn und ich nach einer Stunde Flug- und Wartezeit am Donnerstag Nachmittag bei herrlichem Sonnenschein in EDMT auf der 27. Die Flightline dehnt sich bereits bis fast zum Bahnende aus. Interessante neue und alte Flugzeuge stehen wieder in der Nähe des Red-Bull-Begrüßungszeltes.

Nachdem wir das Tannkosh-Flair am Aufbautag geschnuppert haben, beziehen wir unser Zimmer in einem Gasthof. Am Freitag ist das Wetter morgens gruselig: tiefe Wolken, zeitweise Regen. Trotzdem hören wir gelegentlich Motorengeräusche.

Ab Mittag schaut aber immer öfter die Sonne heraus und die Kunstflug-Maschinen starten zu ihren Flying Displays. Wunderschön, wie Nicolas Ivanoff mit seiner Edge 540 im Hamilton-Design durch den Himmel über Tannheim tobt. Auch am Boden gibt es viel zu sehen. Die Bundeswehr ist wieder mit der Transall da. In vorderster Front stehen in der Nähe des Begrüßungszeltes Yaks, Boeing Stearmen, Extras, u.s.w. Den ganzen Nachmittag fliegen Maschinen aus allen Himmelsrichtungen an und verlängern die Flightline.

Plötzlich kommt aus dem Lautsprecher eine Ansage, die ganz unglaublich – und doch in Tannheim fast normal – wirkt: mor-

In diesem Jahr waren in Tannkosh 1300 Flugzeuge aus 25 Ländern zu Gast gen Abend soll ein A380 beim Trainingsflug in Memmingen die Tannheimer Piste überfliegen! Erstaunt reiben wir uns die Augen und versuchen uns vorzustellen, wie der Riesenvogel über der Graspiste herandonnert. Am Freitag Abend treffen weitere Freunde mit dem Auto ein. Auf geht's zur Party! In der Abendstimmung fliegt erneut die Bravo-Lima-Staffel – drei gelbe Piper Cubs – D-EIBL, D-ELBL und D-EUBL, die nun den Turm umkreisen, während es langsam dunkel wird.

Auch am Samstag ist es erst regnerisch, aber nachmittags bessern sich Wolken, Sicht und Untergrenzen soweit, dass die Kunstflugshows planmäßig starten. Besonders beeindruckt hat mich die Vorführung von Vater und Sohn mit Kunstflugzeug und Modellflugzeug. Erneut starten auch die Red Bull Air Race Teilnehmer Matthias Dolderer, der Lokalmatador und Nicolas Ivanoff. Leider kann ich nicht alle der eindrucksvollen Displays einzeln erwähnen. Je später der Nachmittag, desto näher rückt das große Highlight: Tatsächlich schwebt





Besuchermagnet: 15000 Zuschauer erlebten ein Programm der Extraklasse

ein A₃80 auf einem Trainingsflug tief über die Graspiste von Tannheim. Atemberaubend schön, leise dröhnend und majestätisch fliegt er wieder ab. Wir sind verzaubert.

Der Vereinskamerad, der sich als einziger bei dem schlechten Wetter mit dem Motorsegler hierher getraut hat, fliegt abends zurück. Wir begleiten ihn zum Flugzeug – es gibt doch immer einen Grund die einzigartige Flightline ein weiteres Mal entlang zu laufen. Als es gegen Sunset geht und die zur Heimreise startenden Maschinen immer weniger werden, rolle ich meine Piper zur Tankstelle. So werde ich den Sonntagmorgen beim Frühstück im Gasthof länger und entspannter genießen. Die Samstag-Abend-Party findet wieder ohne mich statt. Ich brauche meinen Schlaf, denn ich hatte eine anstrengende Woche hinter mir.

Das Wetter am Sonntagmorgen startet endlich heller, doch bläst ein starker Westwind. Mein kleiner Co und ich sind Schütteln gewöhnt und die Piper kann Böen ganz gut ab. Nach der Verabschiedung von meinem Mann, der unseren Abflug von der Südseite fotografieren will, fahren wir

mit dem Shuttlebus zur Nordseite. Es dauert, bis wir den tapferen Flieger – der hier mehrmals im Regen stand – ausgepackt und die Haube mit Verzurrmaterialen wieder verstaut haben. Wir lassen an und rollen mit einigen anderen an der Nordseite zum Rollhalt 27. Der Reihe nach heben wir genau um 1200 Lokalzeit vor der Tannkosh-Kulisse ab. Mit vier Augen scannen wir beide den Luftraum. Aber mit einiger Entfernung werden die Abstände zu den anderen Flugzeugen größer.

Der An- und dieser Abflug – Tannkosh ist immer eine (Flug-)Reise wert!





Alles, was fliegt: Motorflug, Segelflug, Helikopter, Fallschirmspringer, Ultraleicht, Oldtimer & Moderne, Marine, Luftwaffe, Warbirds, JU-52, Flying Bulls, A-380, Me-109 und viele weitere Raritäten der allgemeinen Luftfahrt

Impressionen aus Tannkosh: Fotos von Hedi Sensen, Matthias Dolderer



Aloha! VDP-Pilotinnen im Paradies Hawai'i

von Doris Gerecht



Vier unserer deutschen Konferenzteilnehmerinnen: unsere deutsche Präsidentin Waltraut Moog, Hetta Reinsch, Lisa Stahl, Doris Gerecht

Wir sind Pilotinnen der VDP, die meisten aber auch Mitglieder der 99s International Women Pilots: Annelie Adrian, Jeannette Busch, Annette Daelman, Doris Gerecht, Ingrid Hopman, Renate Menzinger, Waltraut Moog, Annette Panneke, Karola Schmorde, Henriette Reinsch und Lisa Stahl. Mit Begeisterung folgten wir der Einladung zur 99s International Conference 2010 in Kona, Hawai'i.

Das Tagungshotel Sheraton Keauhou Bay Resort & Spa, über der Bucht auf erstarrter Lava erbaut, übertraf alle Erwartungen. Der Ausblick auf die Bucht und das Meer war zauberhaft. Zwei Swimmingpools, der eine innen im Zentrum des Hotelgebäudes, der andere draußen hoch über dem Meer, erhöhten die Ferienstimmung. Abends konnten wir von der Terrasse aus das Spiel der Rochen in der Bucht unter uns beobachten. Schon bei der Ankunft auf dem Flughafen Kona hatte uns die angenehme, sanfte Wärme Hawai'is umfangen. Die Konferenz und das Beiprogramm waren außergewöhnlich gut organisiert.

Neben den offiziellen Tagungsterminen hatten wir Gelegenheit, Big Island Hawai'i mit seinen schwarzen, grünen und weißen Stränden, glühenden Lavafeldern, bewaldeten Schluchten und hohen Wasserfällen, den Kaffeeplantagen und den historischen Stätten kennenzulernen. Auf Helikopter-Flügen und Flügen mit einer gecharterten Cessna konnten wir die außergewöhnlichen Landschaften unter uns bewundern.

Am Sonntag, 4. Juli 2010, trafen wir uns von 4 p.m. bis 8 p.m. zum »Pre Conference Get-together« in der Hospitality Suite. Herzlich begrüßt wurden wir dort von den amerikanischen Pilotinnen und der Organisatorin der Konferenz, Martha Phillipps, von Julie de Leon, die das gesamte Beiprogramm organisiert hatte, und von anderen Vorstandsdamen. Bei leckeren Drinks probierten wir die hawai'ianischen Spezialitäten vom liebevoll mit Blumengestecken geschmückten Büffet.

Am Montag, 5. Juli, begann der offizielle Teil der Konferenz mit der Registrierung und einem Pre-Conference Board Meeting. Am Abend trafen wir uns zu einem Welcome Luau auf dem Bayview Lawn. Das Luau ist ein traditionelles Fest mit Büffet und einer großartigen Show »Firenesia!«, die die Geschichte des Feuers des ausbrechenden Vulkans auf Hawai'i und des Feuers auf den anderen Inseln im Pazifik darstellt. Südsee-Musik, die vorgetragenen alten Legenden und die außergewöhnlich schönen Tanzdarbietungen im hereinbre-

oben: Foto von Amelia Earharts Landung 1933 auf Hawai'i Mitte: Einer der berühmten Surfstrände auf unten: Sonnenuntergang auf dem Mauna Kea auf 14000 ft (4600 m)

chenden Dunkel des Abends entführten uns in die zauberhafte fremde Welt des Paradieses Hawai'i. Waltraut Moog nahm am Dienstag, 6. Juli, am Governors' Breakfast teil. Abends trafen sich die Pilotinnen von außerhalb der USA und Kanada zu einem internationalen Gespräch mit Fran Strubeck.

Der wichtigste Tag für die Ninety-Nines war der Mittwoch, 7. Juli. Nach dem gemeinsamen Buffet Breakfast versammelten wir uns zum 99s Annual Business Meeting. Die Konferenz verlief zügig und

sachlich. oin us in Paradise! at the 2010 oos International Conference

Die anwesenden 175 Delegierten aus 16 Sektionen genehmigten die vorgeschlagenen Änderungen der Satzung und der Geschäftsordnung mit grosser Mehrheit. Die Präsidentin, Susan Larson, und ihre Vorgängerin, Pat Prentiss, führten den neugewählten Vorstand, das »Nominating Committee« (Wahlausschuss) und die Mitglieder der Treuhandgruppe in ihre Ämter ein. Acht Persönlichkeiten erhielten Auszeichungen für ihre besonderen Verdienste. »Flying home to Oklahoma«, unter diesem Motto wird die nächste Konferenz vom 13. - 17. Juli 2011 in Oklahoma City stattfinden. Der Konferenztag gipfelte in dem festlichen Amelia Earhart Scholarship and 99s Awards Banquet im Keauhou Convention Center, wo die 33 »Scholarship

Der Donnerstag, 8. Juli, war ein Tag der Seminare und vieler Ausflugstouren, die auch an den vorangegangenen Tagen an-

Winners« vorgestellt wurden.

geboten waren, so z.B. Circle Island Flight Tour, Volcano Helicopter Tour oder Kilauea Volcano Adventure. Ein einzigartiges und überwältigendes Erlebnis war »Mauna Kea Summit and Stars«: Sonnenuntergang auf dem Mauna Kea in 14000 ft (4600 m) Höhe und dann rabenschwarze Nacht mit Millionen von Sternen über uns. Hawai'i ohne eigene Flüge - das wäre für uns Pilotinnen undenkbar gewesen. Auf unterschiedlichen Flugrouten erkundeten wir mit Cessnas die Inselwelt. Freitag, 9. Juli, war Abreisetag. Einige unserer deutschen Pilotinnen blieben noch auf Hawai'i, andere flogen zu schönen Fliegererlebnissen in den Westen der USA oder in ihre Heimat zurück. Eine kleine internationale 99s-Gruppe flog nach Honolulu, besichtigte Pearl Harbour und lernte auf der einwöchigen Kreuzfahrt mit

MOTORFLUG

Oahou

der »Pride of America« die landschaftlichen Schönheiten der übrigen Hawai'i-Inseln kennen. Das Paradies Hawai'i hat uns VDP-Pilotinnen bezaubert. Vor allem aber haben wir fliegenden Frauen internationale Freundschaften erneuert und neue Freundschaften geschlossen. Nicht zuletzt befanden wir uns auf den Spuren der legendären Pilotin Amelia Earhart. Für die perfekte Organisation der Kona-Konferenz 2010 danken wir Martha Phillipps, Carol Vautin und der South West Section sehr herzlich. Mahalo! Wir freuen uns auf die Konferenz 2011. Aloha in Oklahoma!





Einmalig in Europa: Crosswind Simulator Xwind 200

Technik-Training für Seitenwindlandungen in Itzehoe/EDHF | von Anja Wolffson

Sicherheit bei Seitenwindlandungen erarbeitete sich der Pilot bisher durch trial and error. Neuerdings kann dieses Verfahren gezielt trainiert werden. Ohne Platzrundenverkehr und ohne Risiko. Anja Wolffson bietet Piloten das Sicherheitstraining im Crosswindsimulator Xwind 200 in Itzehoe/Hamburg an.

Crosswind Landing
Simulation

Das »Habit Pattern«, der unbewusste Handlungsablauf in der Situation, wenn der Pilot in der letzten Phase des Landeanflugs den Problemen von Seitenwind, Böen und Turbulenzen ausgesetzt ist, wird hier so lange trainiert, bis ein hoher Automatisierungsgrad erreicht ist.

Am Xwind steht den Piloten ein hochqualifiziertes Team zur Verfügung, um mit ihnen bei vielen Anflug- und Landeübungen – auch im Spornradmodus – das Beherrschen der koordinierten Steuerung von Quer- und Seitenruder unter extremen Windeinflüssen zu üben.

Der Trainingsaufbau zielt darauf ab, durch die Koordinationsübungen und die reale visuelle Umgebung im Xwind-Simulator die notwendigen Reaktionen bei Seitenwindlandungen intuitiv werden zu lassen, damit sie in den wenigen Sekunden, in denen der Pilot vor den Herausforderungen einer Landung unter Einfluss von Crosswind und Scheerwinden steht, schneller präsent sind. Die erforderlichen Flugmanöver und Abläufe werden so lange wiederholt, bis die Automatisierung der Handlungsabläufe ins Unterbewusstsein »absackt«, um sie in minimaler Reaktionszeit abrufen zu können.

In dem zweistündigen Sicherheitstraining gewinnt der Pilot Erfahrungen, die er im aktuellen Flugtraining nur sekundenweise und mit dem Aufwand vieler geflogener Flugstunden sammeln konnte. Während des Verfahrenstrainings sitzt der Pilot angeschnallt im Cockpit des Simulators, vor ihm die Projektion einer Landebahn in permanenter Anflugsituation. Vom Trainer werden Windeinflüsse in unterschiedlichen Stärken programmiert, so dass Böen und Turbulenzen den Piloten wie in der Realität unerwartet treffen.

Immer wieder muss er die Maschine ausrichten, wobei kräftige Motoren korrespondierend zur Betätigung der Ruder für Bewegungen um die Roll- und Hochachse sorgen sowie für die seitliche Abdrift aus der Centerline. Als Koordinationshilfe können dabei zwei Laserpunkte die Drehungen



Anja Wolffson

Zur Person

Geboren am

26.06.1958

Mitalied in

hfc-Hamburg e.V., Itzehoer Luftsport Verein, YUU-Skydive e.V., Deutscher Fallschirmsport Verband, VDP, EAA

Ausbildungsstart

Segelflug März 1975 im LSV Bonn, Bonn-Hangelar

Warum?

Ich wollte Fallschirmspringen, meine Eltern waren dagegen, ein Freund gab den wegweisenden Tipp für den alternativen Weg in die Luft: Segelfliegen!

C-Prüfung am 22. Mai 1977

1978-1980: Flugbegleiterin bei der Deutschen Lufthansa

1986: Mitglied im Hanseatischen Fliegerclub Hamburg, Ausbildung Motorflug

August 1988: PPL(A), C-VFR, N-VFR

August 1992: Zweites Juristisches Staatsexamen, Referendariatsschwerpunkte: Wirtschaftsbehörde/Referat Luftfahrt, Flughafen Hamburg GmbH/Rechtsabteilung

April 2004: IFR (Verkehrsfliegerschule Sonntag)

Mai 2007: AFF-Ausbildung, Fallschirm-Sprunglizenz

Dezember 2009: Erwerb des Simulators Xwind 200 in Itzehoe

Januar 2010: das Unternehmen Xwind Training Center Germany geht unter meiner Betreiber-Marke AIRFIELD-GUIDE an den Start



Die gute Seele, die mich vor 35 Jahren an den Fliegerhimmel brachte - inzwischen Ex-Starfighter- und Tornadopilot -, traf ich vor einem halben Jahr wieder. Seither gehört auch er zum hoch qualifizierten Instructor-Team am Xwind.



um Hoch- und Längsachse auf der projizierten Bahn markieren. Der Instructor kann jederzeit den Simulator anhalten und bei Fehlern noch während des Entstehens korrigierend eingreifen. Er entscheidet, wann das Verhaltensmuster beherrscht wird und in weiteren Modalitäten der Herausforderung fortgefahren werden kann.

Betrieb und Management vom Xwind Training Center Germany erfolgen durch die Inhaberin und Pilotin Anja Wolffson. Die individuelle Trainingsvermittlung für Einzel- und Gruppentraining erfolgt per Internet. VDP-Mitglieder erhalten Sonderkonditionen.

Wind (bis 30 kts) plus Gusts (bis 15 kts) werden vom Trainer eingestellt, die moving runway simuliert dem Piloten die letzte Anflugphase vor dem Aufsetzen.



Auch Wochenendspecials und Workshops wie z.B. Crosswind Training kombiniert mit ICAO-Sprachprüfung Level 4 werden hier angeboten. Das Training erfolgt ausnahmslos durch lizenzierte Fluglehrer.

Der von Brad Whitsitt (Elektroingenieur und Berufspilot/USA) entwickelte Verfahrenstrainer ist bisher weltweit an nur 13 Orten verfügbar. Einer steht in Europa: am küstennahen ehemaligen Militärflugplatz Hungriger Wolf in Itzehoe/Hamburg EDHF.

Der Platz bietet mit dem gekreuzten Bahnensystem ideale Bedingungen für praktische Landeübungen nach dem Crosswind-Training. Xwind-Kunden erhalten eine Landepauschale für unbegrenzte Landungen am Tag des Trainings.

Übernachtungsmöglichkeiten: direkt am Platz in modernen 2-Bett-Zimmern mit Gemeinschafts-Sanitäreinrichtung, auch Zeltmöglichkeit und Abstellfläche direkt vor dem Restaurant.



Ultraleichtflugzeug Millennium Master

von Andreas Wisbacher

Die Millennium Master ist ein vollständig aus Kohlefaser gebauter Tiefdecker mit Einziehfahrwerk und Verstellpropeller. Durch neuartige Berechnungsmodelle an der Luftfahrtabteilung der Hochschule Turin (Italien), konnte beim Entwurf in Verbindung mit der Verwendung fortschrittlichster Hitech Verbundwerkstoffe ein einzigartiges Design erzielt werden. Das Hauptaugenmerk war jedoch auf Sicherheit und High-Speed gerichtet, was man der rassigen Italienerin bereits im Stehen ansieht.

Hersteller dieses rasanten Ultraleichtflugzeuges ist die Firma Compact Compositi, welche in der Nähe von Turin ihren Sitz hat. CC ist spezialisiert auf die Herstellung von Prototypen im Flugzeugbau, Auto-Rennsport und Offshore-Rennboten. Zum Bau seiner Produkte verwendet die Firma hochwertigste Materialien. Aus diesem Grund ist die Millennium Master einzigartig auf dem Ultraleicht und Sportflug-Sektor: Das gesamte Flugzeug ist aus dem Material Prepreg-Carbon gefertigt. Hierbei handelt

es sich um Kohlefasermatten, die bereits mit dem Kleber/Harz »vorimpregniert« (pre-preg) sind. Neben den Nachteilen der aufwendigen Verarbeitung und Lagerung hat dieses Material einen unschlagbaren Vorteil, weshalb es auch im Großflugzeugbau durch Airbus oder Boeing verwendet wird – bestmögliche Qualität!

Jedes Flugzeugteil der Master verfügt über die beste Qualität, die man unter Verwendung von Kohlefaser erwarten kann. Dadurch wird eine maximale Festigkeit bei geringstmöglichem Gewicht erreicht und dies Teil für Teil, was bei einer Handlamination schlichtweg unmöglich ist. Aus diesem Grund ist es der Millennium Master auch möglich ein für Ultraleichtflugzeuge außerordentlich hohes Maß an Sicherheit anzubieten. In den Flügeln stecken z.B. zwei besonders robuste Kohlefaser-Holme, die beinahe einer Eisenbahn-Schiene gleichen. Kombiniert mit der hochfesten Sicherheitszelle mit vier Rumpfspanten, bietet die Master während des Fluges eine bis dato unerreichte Festigkeit, die einem

ein gutes Gefühl im oberen Geschwindigkeitsbereich, der aufgrund des Rettungssystems auf 300 km/h begrenzt wurde. Die Zelle bietet einen stabilen Schutzkäfig für Pilot und Begleiter, was man jedoch hoffentlich nie in Anspruch nehmen muss. Die Kraftstofftanks der Millennium Master sind in einer aus der Formel 1 stammenden Schaumstoffbauweise ausgeführt, welche aufgrund ihrer Flexibilität ausgezeichneten Schutz gegen Bersten der Tanks und einer eventuell daraus resultierenden Explosion von Treibstoff bieten. Eine Fehlbedienung bei der Tankwahl ist ausgeschlossen, da die Master über diese Möglichkeit aus Sicherheitsgründen nicht verfügt. Das System ist so konstruiert, dass immer für Treibstofffluss gesorgt wird.

Die Master bietet aufgrund ihrer vertikal versetzt angebrachten Tandemsitze eine hervorragende Rundumsicht, die an so manchen »Fighter« oder Militär-Trainer erinnert. Da der Schüler sein Cockpit nicht mit dem Lehrer »teilen« muss, wird die Effizienz der Ausbildung für den Flugschüler

VDP-Nachrichten 2010 Ultraleicht: Millennium Master

erhöht. Ergonomisch auf den Piloten optimierte Sitze bieten bei der Ausbildung und auf längeren Flugreisen sehr angenehmen Sitzkomfort.

Das Flugzeug kann mit einem traditionellen analogen Cockpit oder mit einem Glascockpit der Firma MGL ausgestattet erwerben. Das MGL, welches über alle Annehmlichkeiten solcher Geräte wie künstlicher Horizont oder Motorüberwachung verfügt, hat ein für diesen Preis äußerst brillantes Display, welches auch bei starker Sonneneinstrahlung gut ablesbar ist.

Im Flug zeigt sich die Millennium Master äußerst gutmütig, weit entfernt von einer Diva, was man aufgrund der äußeren Erscheinung zunächst nicht glauben möchte. Die Maschine liegt satt in der Luft und überträgt einem sofort ein angenehmes Sicherheitsgefühl, sodass man gerne mal an die Limits »ran fliegt«. Die Maschine ist über alle Achsen sehr stabil, eine Neigung zum gieren oder ähnliche Unannehmlichkeiten zeigen sich nicht, im Gegenteil, der Kurvenflug erfolgt ohne Einsatz von Seitenruder! Während im Prototypen 1 beim Testflug noch über eine zu direkte Ansteuerung des Höhenruders berichtet wurde, zeigen sich die Serienmaschinen mit einem ausgewogenem und harmonisiertem »Stick«, der über allgemein übliche »Bewegungsstrecken« verfügt, sodass

auch ein Fluganfänger sich einfach in die Steuerung einfinden kann. Lässt man den Rotax-Pferdchen im Flug freien Lauf, spurtet die Master äußerst eilig der 300 km/h Grenze entgegen, womit bereits das Limit des »Geschwindigkeits-Rausches« erreicht wäre (VNE). Die kurze Startstrecke und die einmalige Höchstgeschwindigkeit ist zum Großteil den eigens für die Master entwickelten Verstellpropeller zu verdanken, welcher über eine hydraulische Verstellung verfügt. Bei der Landung zeigt sich die Master von einer braven Seite, unspektakulär wie so mancher Hochdecker, den man vom Flugschulbetrieb kennt. Angeflogen wird mit 120 km/h, die Landeklappen stufenweise elektrisch ausgefahren. Am liebsten mag die Master eine leicht geschleppte Landung, wo man sie dann aber durchaus auch mal kräftig auf ihr geschlepptes Hauptfahrwerk setzen darf, welches übrigens aus einem militärischen Drohnen-Projekt übernommen wurde und für den harten

Einsatz auf unbefestigten Pisten ausgelegt wurde. Die Steuerung der Master am Boden erfolgt über das Bugfahrwerk, welches über Stangen durch die Seitenruderpedale angesteuert wird.

Die Millennium Master ist mit dem 80 und 100 PS starken Rotax 912 erhältlich, der mit Avgas und Mogas läuft. Als besonderes »Schmankerl« bieten Herr Lorenzen und Herr Wisbacher jedoch auch den 135 PS starken Motor der Firma EPA an, welche den Standard-Rotax überarbeitet und ihm ein Einspritzsystem und eine überarbeitete Nockenwelle verpasst haben. Der Motor soll neben dem deutlichen Leistungsplus über einen sehr ruhigen Lauf verfügen und sich die Rotax-typischen Unarten beim Start und Abstellen des Triebwerks abgewohnt haben.

Bevorzugt geordert wird die Master jedoch mit dem 100 PS starken Rotax 912 S, wohl



Technische Daten der Millennium Master:

Spannweite	8,10 m
Länge	7,10 m
MTOW (mit Rettungsgerät)	472 kg
Leergewicht	285 kg
Flügelfläche	9,96 qm
Abrissgeschwindigkeit (Stall)	62 km/h
Maximale Geschwindigkeit	*300/378 km/h
(VNE)	(*In Deutschland ist die VNE aufgrund des Rettungsgerätes
	begrenzt auf 300 km/h)
Reisegeschwindigkeit	260 – 300 km/h
(75 % 80 hp - 100 hp)	
Tankvolumen	66 Liter (Standard)
	ca. 150 Liter (Wetwing)

auch, weil sich die Firma EPA ihr Tuning mit einem Aufpreis von 16.000,— € bezahlen lässt. Der Preis für eine Millennium Master liegt bei ca. 150.000,— €, zuzüglich 19 % Mehrwertsteuer, der 100 PS Rotax 912 S kostet nochmals 3.600,— € Aufpreis.

Das Zulassungsverfahren läuft, die vorläufige Verkehrszulassung ist bereits vorhanden. Gemäß den Angaben des Deutschland-Händlers mit Sitz in Landshut bei München, steht die Millennium Master kurz vor den »Abschlussprüfungen«, sodass mit Erteilung der endgültigen Zulassung im Januar 2011 fest gerechnet wird.



Die Nordseite des Ätnas war im Juni noch mit Schnee bedeckt

Italien und Meer

Mit dem UL unterwegs nach Süden | von Heike Käferle

Über die Alpen und in Venezia Lido landen – das sollte das erste Highlight unserer diesjährigen Flugreise sein. Drei Wochen hatten sich mein Mann Horst und ich Zeit genommen, um mit unserer CTSW Italien und die Adria fliegerisch zu erkunden.



Italienische Riviera

Doch vorher hatten wir noch ein paar gesellschaftliche Verpflichtungen, wie Silberhochzeit im Sauerland und 50. Geburtstag in Oberfranken – aber dann über die Alpen und Landung auf dem Lido! Wir starteten am 28. Mai abends in Oerlinghausen Richtung Sauerland und landeten auf dem wunderschön gelegenen Grasplatz in Korbach. Am nächsten Tag genossen wir beim Anflug auf Coburg den tollen Blick auf die Veste und organisierten uns sicherheitshalber nach der Landung einen Hangarplatz. Tatsächlich verschlechterte sich nach zwei Tagen feiern das Wetter so, dass wir reichlich Zeit hatten, uns Coburg genauer anzusehen. Die Wettervorhersage war erbärmlich schlecht. Ein östliches Umfliegen der Alpen war aufgrund der Wetterlage sinnlos. Nach zwei Tagen Coburg traten wir die Flucht über Frankreich an.

Eine kurze Stippvisite in Bremgarten bei VDP-Mitglied Britta Sum und Heinz Korella brachten uns in den Besitz von Frankreichkarten (wir hatten nur die elektronische Version) und ein paar Tipps für die Strecke. Nach einem ruhigen Flug landeten wir gegen 20 Uhr einsam auf dem Aéroport Charnay von Mâcon und stellten unsere CT auf dem extrem weichen Gras ab. Das

rechte Hauptfahrwerk sank in ein Loch. Mit vereinten Kräften zogen wir die Maschine wieder heraus, doch dann stand die andere Seite in einem Loch. Genaueres Hinsehen zeigte jedoch: Das Loch war ein Plattfuß! Da kein Mensch mehr auf diesem Platz anzutreffen war, nahmen wir unsere Rucksäcke und wanderten gen Stadt, besorgten uns ein Hotel, folgten der Restaurantempfehlung der Hotelchefin und hatten ein super Dinner mit Blick auf die Saône und Mâcon – eine gelungene Ablenkung vom Problem!

Am nächsten Tag erfuhren wir beim Aeroclub, dass auf dem Platz eine Werft sei – was für ein Glück! Der Eigentümer machte sich mit seinem Azubi gleich ans Werk, den Ersatzschlauch konnten wir beisteuern. Nach vollbrachter Tat meinte der Monteur, dass jetzt Mittag sei und er uns zu einem guten Restaurant mitnehmen könne. Wir krochen in den Gepäckraum seines Kombis und fuhren über die Hügel von Mâcon. Das Restaurant war gut gefüllt und bot für 10 Euro ein 4-Gänge-Menü inklusive Wein (für

uns Wasser!) – sensationell mit Käseplatte aus der Region und Erdbeeren zum Schluss! Zurück am Platz stellten wir fest, dass Avignon, unser nächstes Ziel, angesichts von Böen bis 40 kt nicht infrage kam. Die Alternative war Lyon. Bron ist ein großer General Aviation-Platz mit sterneverdächtigem Service. So genossen wir bald die Altstadt, Wein, Wurst und Käse von Lyon.

Am nächsten Tag wollten wir doch endlich nach Italien. Wir überlegten, ob wir das nach italienischer UL-Manier, also 500 ft über Grund und ohne Transponder, machen sollten. Wir gaben dann doch einen Flugplan nach Albenga auf – und flogen über den Luftraum von Nizza mit wunderschönen Ausblicken auf Berge und Meer. In Italien hingen die Wolken über der bergigen Küste und so wählten wir den Anflug im Tal. Wir übernachteten in Alassio, wo der Badetourismus bereits begann, aber das Meer für unsere Füße noch etwas kalt erschien. Nun galt es, unsere weitere Route zu planen.

Venedig lag immer noch unter Wolken und auf Elba sind ULs nicht erwünscht. Ein Anruf beim Operator von Elba brachte leider nicht die erhoffte Genehmigung für unser UL – wir sollten doch eine Cessna oder Piper nehmen – war die Empfehlung des Controllers von Elba. Wir entschlossen uns dann, das Centro di volo Serristori anzufliegen. Dieses UL-Paradies liegt südlich von Arezzo und bietet neben Appartements und Swimmingpool ein ansprechendes Restaurant!

Wir flogen ohne Flugplan und durften jedem Controller von Neuem erklären, wo dieses Centro di volo liegt. Sehr beeindruckend war der Flug parallel zur Landebahn von Genua auf 1200 ft über dem Meer! Wir durften San Gimignano umrunden, sahen den Lago di Trasimeno in der Ferne schimmern und hielten Ausschau nach unserem Ziel, das wegen des leuchtenden Pools leicht zu entdecken war. Am nächsten Tag überflogen wir nach UL-Manier (unter 1000 ft am Wochenende) den Lago

Trasimeno und landeten dann in Arezzo. Wir fuhren mit dem Taxi in die Stadt und bewunderten die Architektur und das bunte Treiben. Danach brachte uns ein 15-minütiger Flug zurück. Noch schnell den Tank mit Mogas gefüllt – sogar per Zapfhahn. Wir lernten diesen Luxus später richtig schätzen. Am nächsten Tag sollte es möglichst früh nach Kalabrien weitergehen. Beim Auschecken erkundigte sich der Patrone nach unserer Flugroute: Scalea – Sicilia – ah ja – das machten viele so, die hier vorbeifliegen!

Mittlerweile hatte sich eine Hochdrucklage mit Kern über Sizilien eingestellt. Wir flogen ein Stück im Landesinneren über Berge und an Rom vorbei, dann peilten wir Neapel an, um danach der Küste zu folgen –



Follow Me-Roller auf dem Aviosupervici Serristori bei Arezzo

im Landesinneren bäumten sich bereits die Cumulanten auf. Wir meldeten uns bei Neapel und erklärten, dass wir gerne über den Aeroporto fliegen möchten. Man gab uns die einzelnen Meldepunkte an, die unter 1000 ft passiert werden mussten – glücklicherweise entsprachen diese auch unserer Planung. Über dem letzten Meldepunkt durften wir etwas kreisen und dann weiterfliegen bis »Runway in sight« – dann mussten wir wieder warten – alles auf 1000 ft MSL über Neapel. Nachdem ein Airbus gelandet war, hieß es: »expedite crossing

runway« - also Gas rein und drüber! Weiter gings der Küste entlang vorbei an Capri, der Amalfiküste und Salerno. Diese Küstenflüge in geringer Höhe haben das Problem, dass der Funkkontakt zur nächsten Frequenz häufig erst sehr spät hergestellt werden kann. Scalea erreichten wir dann aber immerhin 5 Minuten vor der Landung. Die freundliche Begrüßung durch das Flugplatzpersonal am »Vorfeld« brachte gleich an den Tag, dass einer davon in Lippstadt - also in der Nähe unseres Heimatflugplatzes - auf die Welt kam. Das war ein Foto wert! Wir tankten noch 30 Liter Mogas aus Kanistern. Der Controller machte dann Feierabend und fuhr uns nach Scalea ins Grand Hotel de Rose direkt am Meer, wo wir 15 % Flughafen-Rabatt erhielten. In dem sehr guten Restaurant waren wir dann



Breite Piste in den kalabrischen Bergen

Abends nur vier Gäste (Saison ist Juli – August!). Scalea selbst ist durchaus sehenswert, eng den Berg hinauf gebaut und statt Wegen dominieren Treppen.

Unser nächstes Ziel war Sizilien. Taormina mit seinem Antiken Theater erschien uns reizvoll und nicht weit davon gab es einen kleinen Flugplatz namens Etnavolo, den wir wieder dem Avioportolano entnommen hatten und die Koordinaten auf unseren Flight Planner übertrugen. Die Route planten wir der Küste entlang durch die

Ultraleicht: Italien und Meer VDP-Nachrichten 2010

CTR von Lamezia und über die Meerenge von Messina, und damit durch die CTR von Reggio di Calabria – und das war die Crux! »Maintain out of my CTR« war die einzige Antwort, die wir von dort erhielten. Nachdem der Himmel über Sizilien fast wolkenlos war, fotografierten wir die flach gelegene Meerenge von Messina und gingen auf Westkurs. Östlich vom Ätna, der nur ein kleines Wolkenband aufwies, querten wir dann Sizilien – am höchsten Punkt auf 6000 ft. Wir entdeckten unsere Landepiste unweit der Küste.

Unsere Meldungen per Funk beantwortete wie erwartet keiner. Beim Überflug sahen wir einen unruhigen Windsack, der Wind aus südlicher Richtung anzeigte – wir wählten die 21. Sie ist abschüssig und am Anfang der Bahn befindet sich seitlich eine hohe Bergwand. Der Berg scheint der kurzen Runway wegen halbiert worden zu sein. Das erkannten wir so richtig erst in der Base. Die psychologische Schwelle

Im Restaurant Cappuccino genossen wir erstklassigen sizilianischen Wein und Fisch aus dem Mittelmeer.

Das Hoch über Süditalien war stabil und wir planten, über die Schuhsohle Italiens den Weg gen Korfu anzutreten. Nachdem wir uns über Skyview und Aviation Propilot die Wolkenbedeckung klarmachten, planten wir eine Landung in den Kalabrischen Bergen auf jeden Fall vor 12 Uhr UTC. Der Morgenhimmel war klar und der Ätna mit seinen 3400 m sah uns auffordernd an. Und wenn schon ein Vulkan, warum nicht noch ein zweiter – und so wurde die Route über den Stromboli gelegt.

Wir ließen den Taxifahrer rufen, der uns bereits nach Taormina gebracht hatte – jeder andere hätte den Flugplatz nicht gefunden! Mit angelegten Schwimmwesten starteten wir die Piste bergab gen Ätna. Catania Approach hatte nichts dagegen, dass wir dem Ätna einen Besuch abstatten wollten und

klickte häufig – aber auch die Filmkamera musste bedient werden. Drei Mal umrundeten wir den Gipfel und drehten dann in Richtung Liparische Inseln ab. Die Luft war so klar, dass man aus dieser Höhe bereits die Kontur des Stromboli sah. Wir erreichten gerade die erste Liparische Insel, als der Stromboli eine weithin sichtbare Rauchsäule in die Luft blies – gut, dass wir Abstand hatten! Über Lamezia ging es dann in die Berge und es waren auch bereits die ersten Cumulanten in Sicht.

Der Flug über die grünen Berge Kalabriens war beeindruckend und wir mussten mit maximal 1500 ft über Grund die LI R-61c unterfliegen. Bald entdeckten wir einen Gebirgssee nach dem anderen – jetzt konnte der Aviosuperfico Franca bei Cotronei nicht mehr weit sein: eine beigefarbene breite Sandpiste zwischen zwei Bergen in traumhafter Lage auf 4400 ft. Ein Überflug des Platzes zeigte uns die Landerichtung. Dieses Mal ging es bergauf



Trauminsel Capri am Mittag – Neapel CTR

war zu hoch, um niedrig und nah genug an dieser Wand vorbeizufliegen – ich startete durch! Wir entschieden uns für eine bergauf Rückenwindlandung – 500 m Sandpiste sollten dafür ausreichen. Glücklich gelandet, sahen wir am Platz keine Menschenseele, fanden dennoch den Weg zu einem Restaurant und bestellten ein Taxi. Das Hotel in Taormina, morgens im Internet gebucht, lag zentral. Wir konnten zu Fuß zum Theater und in die lebhafte Altstadt gehen.



Blick in die Krater des Ätna

so ging es relativ schnell auf 6000 ft – die weiteren 6000 ft legten wir etwas langsamer zurück – 105 °C Motortemperatur genügten.

Es war ein traumhaftes Erlebnis, dem Kraterrand immer näher zu kommen und die kleineren Nebenkrater zu sehen – das absolute Highlight der Reise! Es dampfte an vielen Stellen und trotzdem lag auf der Nordseite noch Schnee. Meine Kamera

und gegen den Wind. Wir stellten unsere CT zwischen zwei Baumstämmen ab und fragten den einzigen sichtbaren Menschen am Platz nach dem Weg. Es ging quer über die Piste den Berg hoch. Wir fanden das Restaurant – man erinnerte sich an meinen Anruf gestern: »Camera due persone domani« – hatte man kapiert, eine andere Sprache war nicht verfügbar! Jetzt rief man den einzigen Menschen mit Englischkenntnissen, einen Bulgaren. Er dolmetschte

unsere kulinarischen Wünsche. Wir wurden preiswert sehr gut versorgt und mieteten für 40 Euro ein Apartment mit kostenlosem WiFi nicht weit vom See. Abends mussten wir die Heizung einschalten, so kühl wurde es auf 1200 m. Am nächsten Tag brachte man uns 60 l Mogas in zwei Kanistern – leider passte der Trichter nicht auf unsere Tanköffnung. Aber der fremdsprachlich versierte Bulgare schraubte dann mit etwas Gewalt den Verlängerungsrüssel des Trichters auf den Kanister und das Benzin floss.

Unser heutiges Leg sollte nach Bari in Apulien führen – eine Empfehlung von der Silberhochzeit. Beim Start merkte man die 1200 m Höhe des Platzes – wir legten eine für uns ungewöhnlich lange Strecke mit Bodenberührung zurück. Zunächst flogen wir über die dicht bewaldeten Berge Kalabriens, dann ging es rasch nach unten an die Küste. Immer noch mussten wir auf die max. 1500 ft AGL achten.



Herzlicher Empfang auf Scalea Airport mit Geburtsort Lippstadt

hätten – negativ. Dann dürften wir auch nicht landen. »What do you intend to do«, wollte der Controller wissen. Wir wollten durch die CTR zum nächsten Aviosuperficie, den wir uns über Mola Bari kreisend im Avioportolano aussuchten. Das ginge ja nun gar nicht, denn ULs dürften in Italien nicht durch CTRs fliegen und wir sollten auf jeden Fall frei von »seinem« Luftraum blei-

zum »Apron« für unser Bugrad kein Vergnügen. Zur Landepiste gehört ein Hotel und ein Englisch sprechender Gast konnte dolmetschen. Wir blieben – von Bari hatten wir die Nase voll. Out of nowhere genossen wir lokale Köstlichkeiten und durften die berühmten apulischen Bratwürstchen probieren, die man uns schon auf der Silberhochzeit auf das Wärmste empfohlen hatte.

Leider schafften wir es in Ermangelung eines fahrbaren Untersatzes nicht, das weltberühmte mittelalterliche Castel del Monte zu besuchen. Aber aus der Luft konnten wir es bewundern. Der Hoteleigentümer zeigte uns die beste Route nach Korfu und versicherte, dass wir auch als UL durch die Zone von Brindisi fliegen dürften. Der Französisch sprechende Koch dolmetschte ab und zu. Nach der nun schon gewohnten Kanisterbetankung flogen wir los.

An der Küste angelangt, bekamen wir Funkkontakt zur FIS von Brindisi, die unseren Flugplan öffnete. Nun lief alles komplikationslos, die Sicht über der Adria wurde besser und wir hatten einen herrlichen Anflug über die Berge von Korfu. Als Nummer zwei nach Airberlin durften wir auf der fast 2400 m langen RWY ausschweben.

Im Flughafengebäude buchten wir ein nettes Hotel über dem Meer mit Lift zum Strand. Der Strand und das Baden im



Betanken auf kalabrisch auf 4200 ft

Wir erreichten das flache Apulien und hatten die erste CTR in dieser Region vor uns – Gioia del Colle, ein Militärflughafen. Einflug für ULs verboten – meinte der Controller. Er verstand aber schnell, dass wir nicht durch die CTR sondern nur durch den Approach wollen. O.k. – Durchflug nach Mola Bari (Meldepunkt für Bari CTR) genehmigt. Nächste Meldung war die Landeanforderung für Bari. Ob wir denn eine Genehmigung von der Handling Authority

ben und unter 1000 ft sinken. Das taten wir und schalteten den Transponder aus. Nun galt es, den Grasplatz Tenuta Tannoja zu finden. Wir flogen entlang einer nahe gelegenen Straße und scannten intensiv die Landschaft. Plötzlich sah Horst im Gras die Silhouette einer Cirrus – endlich! Es war so heiß, dass unser EFIS schon auf Schwarzweiß umgeschaltet hatte. Die Landung auf dem 1200 m langen, welligen Grassteppenplatz war problemlos – die lange Fahrt bis



Über Albanien – ohne Karte!

Ionischen Meer waren herrlich und uns zwei Tage wert!

Unser nächstes Leg: Kapodistrias Airport -Dubrovnik Cilipi. Durch Albanien und entlang der Küste von Montenegro. Vor dem Start mussten wir »Olympic Handling« in Anspruch nehmen, um zu unserem Flieger zu gelangen. Hierfür zahlten wir 15 € (1 € Rabatt gab es für die Mitgliedschaft bei der AOPA!) und wurden dann überall hin begleitet: Turm, Flugplan aufgeben, zum Schluss auch glücklicherweise zum Flugzeug. Für Albanien sind leider keine VFR-Karten erhältlich – nur die IFR Meldepunkte konnten wir im Internet finden. An denen hangelten wir uns entlang, das GPS praktizierte Moving Map auf rein weißem Hintergrund. Erst für Kroatien gab es wieder Kartenmaterial. Ein Flug ins Ungewisse?

Der erste Eindruck von Albanien war ein wunderschönes Hochtal. Danach führten uns die Waypoints hinaus aufs Meer – in einiger Entfernung zur Küste. Der Funk mit Tirana verlief angenehm und schon lange vor Dubrovnik haben wir »direct to Dubrovnik VOR« frei bekommen – o.k.,

dann löschen wir eben ein paar der mühsam erfassten Waypoints! Gut gelandet, geleitete uns ein Follow-me zum Standplatz. Wir verzurrten unsere CT und wurden zur Flughafenhalle gefahren. Dort buchten wir ein Hotel am Meer und hatten eine angenehme Taxifahrt.

Nach einem Bad in der Adria besuchten wir die wieder aufgebaute Altstadt, die 1991 durch die serbisch-montenegrinischen Angriffe ziemlich Schaden genommen hatte. Die Architektur ist beeindruckend und der Ort voller Atmosphäre. Wir umrundeten die Altstadt auf der begehbaren Mauer. Es gibt viel Kunsthandwerk und ich erstand

ein Buchzeichen gestaltet mit einer alten fotografischen Technik, der Cyanotypie – schwerer sollte ein Andenken bei einer Reise mit dem UL auch nicht sein!

Das Wetter im Norden brachte nichts Gutes, und so konnten wir keinen Tag länger bleiben. Von Westen kam ein Tief über die Alpen und so platzte der Traum von Venedig endgültig. Zagreb war nun unser Ziel, um die Alpen östlich zu umfliegen. Wir wählten die Route »Adria 1« über viele kleine herrliche Adria-Inseln hinweg. Bei Zadar ging es in die Berge. In Zagreb wurden wir auf dem Apron auf das Herzlichste begrüßt. Ein Mitarbeiter der GA besorgte uns ein Apartment in der Altstadt, empfahl uns ein ausgezeichnetes Restaurant namens Gallo und brachte uns persönlich zum Taxi! Für die Kathedrale waren wir zu spät dran - wir schlenderten durch die belebten Straßen mit vielen Cafes und Restaurants und genossen dann im Gallo besten kroatischen Weißwein, Brandy und Meeresgetier. Am nächsten Morgen frühstückten wir am Marktplatz und beobachteten das Treiben. Da wir uns vorgenommen hatten, an diesem Tag nach Oerlinghausen durchzukommen, kauften wir auch Käse, Kirschen und Pilze ein.

Wir wollten den Zollfluplatz Wiener-Neustadt anfliegen, um dann ohne Flugplan so weit wie nur möglich Richtung Oerlinghausen durchzukommen. Der Flug war entspannt und der slowenische Controller freute sich hörbar, mich am Funk zu haben. Doch dann kam die Landung in

Die Folgen des Vogelschlags im Wienerwald



Wiener-Neustadt. Meldepunkte in der engen Platzrunde, knapp daneben der Militärplatz, beide Platzrunden aktiv und kein wirkliches Endteil – das muss man einfach mal erleben. Da hilft das vorherige Lesen der AIPs nur beschränkt weiter!

Am Boden war die Polizei rasch zur Stelle und kontrollierte unsere Ausweise – das war der Zoll! Wir aßen in dem netten Restaurant gleich neben der Diamond-Halle, die beeindruckende Fluggeräte aller Art aufwies. Das macht auch den Platz so belebt – die Testflüge von Diamond. Wir checkten das Wetter: Donau Oskar, Berge Mike, Deutschland überwiegend Oskar. Wir planten unsere Route, so dass wir nie über 3000 ft steigen mussten.

Um den Wiener Luftraum zu umgehen, flogen wir über den Wienerwald. Die Sicht war mäßig. Plötzlich ein Schlag auf unsere Cowling. Die CT flog unbeirrt weiter, keine auffälligen Geräusche. Nach einer bangen Minute konzentrierten Lauschens kamen wir zu dem Schluss, dass ein etwas größerer Vogel durch unseren Propeller auf die Cowling geknallt sein musste. Wie wir später feststellten, hat dieser Aufprall erhebliche Lackschäden hinterlassen, so dass an einigen Stellen die Carbonfasermatte zu sehen war. Nun verstärkte sich der Regen, die Sicht wurde noch schlechter - wir mussten sinken. Bald darauf sahen wir die Autobahn. Der flogen wir erst einmal entlang. Die Wiener FIS fragte nach unserer Route - ja wir wollen an der Donau entlang, aber da müssen wir erst noch hinkommen. Kurz darauf war die Donau in Sicht und das Wetter besserte sich.

Bei Deggendorf verließen wir die Donau. Der Himmel war bedeckt und uns bot sich eine gigantische Fernsicht. Um 20.26 Uhr landeten wir in Oerlinghausen. Der Alpenraum und Süddeutschland waren danach für sechs Tage dicht. Insgesamt flogen wir in diesem Urlaub 35 Stunden, 6400 km und verbrauchten 564 Liter Sprit. Auf den Alpenüberflug mit Landung am Lido freuen wir uns noch immer.



Rekordflug vor 75 Jahren

Europa–Asien und zurück in 24 h – Gedenkbriefmarke anlässlich des Rekordfluges von Elly Beinhorn

Sie war eine der populärsten Fliegerinnen Europas und wurde 100 Jahre alt. Berühmt wurde Elly Beinhorn – geboren am 30. Mai 1907 in Hannover und gestorben am 28. November 2007 in Ottobrunn - schlagartig am 13. August 1935, als sie ein Kunststück fertigbrachte, das damals niemand für möglich gehalten hätte: Mit dem neuen Reiseflugzeug Bf 108 »Taifun«, das durch sie weltweit berühmt wurde, flog sie an nur einem Tag von Europa nach Asien und zurück. Die 3470 km lange Flugstrecke führte von Gleiwitz in Oberschlesien nach Skutari in der Türkei und zurück. Ein Jahr später setzte sie noch einen drauf: Beinhorn flog an einem Tag nach Asien und Afrika und war in den Abendstunden wieder zu Hause.

Elly Beinhorn hat in ihrem ungewöhnlichen Fliegerleben viele Pioniertaten vollbracht. Eine 31000 km lange Flugreise brachte sie bis zum Himalaja. In der Sahara musste sie notlanden und blieb vier Tage verschollen. Ihre weiten Flüge führten sie auch nach Australien,

Mittelamerika und in die USA, wo sie immer wieder begeistert gefeiert wurde. Die zierlich wirkende Hannoveranerin, die sich im Gegensatz zu Hanna Reitsch nie von den braunen Machthabern vereinnahmen und missbrauchen ließ, erreichte den Höhepunkt ihrer Popularität, als sie 1936 den Autorennfahrer und mehrfachen Grand-Prix-Sieger Bernd Rosemeyer heiratete. Doch dieses Glück währte nur kurz. Als Bernd Rosemeyer eineinhalb Jahre später bei Weltrekordversuchen auf der Autobahn bei Frankfurt tödlich verunglückte, trauerte ganz Deutschland mit ihr.

1979, im Alter von 72 Jahren, gab Elly Beinhorn ihren Pilotenschein zurück. »Da war es ja an der Zeit«, erklärte sie später, »aber bis dahin bin ich 51 Jahre mit Anstand geflogen, ohne Probleme.«

Artikel aus www.aerointernational.de, 8/2010, Autor: Karl Morgenstern



4. Pilotinnen-Flugsicherheitstraining in Diepholz

Gemeinsame Veranstaltung der 99s und der VDP vom 1.-3.10.2010 | von Roswitha Höltken

Es ist bereits zur Tradition geworden, sich jedes Jahr Anfang in Diepholz zum Sicherheitstraining zu treffen. Wieder folgten knapp 20 Pilotinnen dem Aufruf von Hetta Reinsch und Rosa Höltken, wobei dieses Mal die Zertifizierung der »English Proficiency« im Vordergrund stand.

nach Hannover. Die Landebahn og Center galt es zu treffen und manch eine/r musste sich beherrschen, nicht auf dem einladenden Taxiway davor zu landen. Nach dem Abstellen der Maschinen wurden die Teilnehmer vom Fluglotsen Thorsten Jüngel begrüßt. Er ließ es sich nicht nehmen, die Pilotinnen samt Anhang vor seinem

Ceiling unbeschadet nach Diepholz zurück. Dort wurden dann die ersten »Hörproben« für die Sprechfunkbescheinigungen begonnen. Das Wetter wurde trüber, es regnete, bestenfalls 1 km Sicht konnte bescheinigt werden, so dass beim Abendessen einem Bier zugesprochen werden durfte. Und als dann gegen 22 Uhr lokal die Wolkendecke





Flugvorbereitung für den Flug nach Hannover

Die Pilotinnen parkten in Hannover auf der »Go-Kart-Bahn«

14 Pilotinnen und Piloten setzten sich mit Ute Hölscher, Tineke Schaper und Ruth Haliti zusammen, um die Bescheinigung des »Level 4« zur Ausübung des Sprechfunkverkehrs im Ausland zu erlangen. Der Anreisetag stand, wie gewohnt, im Zeichen der Nachtflüge. War der Hinflug nicht so angenehm, konnte das Briefing nach einer Stärkung durch das gute Essen Wetterbesserung vermelden mit guten Feuersichten (~ Flugsicht bei Nacht). Zwischen 1800 UTC und 2100 UTC fanden dann auch neun Flüge mit zahlreichen Landungen auf fünf Mustern statt, wobei dieses Jahr leider auf die ›klärende Mithilfe‹ des Vollmondes verzichtet werden musste.

Der Samstag war dem Trainingsschwerpunkt Anflug eines Verkehrsflughafens gewidmet. Zehn Maschinen, darunter PA 28, C 172, Eurostar, CTSW, Citabria und der Oldtimer PA 22, machten sich auf den Weg Dienstantritt auf dem Tower durch denselben zu führen. Ein aufgrund des verspäteten Eintreffens (der Abflug aus Diepholz gelang nicht so pünktlich wie geplant) kurzer Einführungsvortrag machte Appetit auf den für das nächste Sicherheitstreffen geplanten ausführlichen Vortrag über Flugsicherheit der DFS in Diepholz. In kleinen Gruppen konnte dann der Kontrollraum des 74 Meter hohen Towers von HAJ (HAN ist leider an Hanoi vergeben, das ja zugegebenermaßen auch größer ist) besichtigt und die Fluglotsen von der Arbeit abgehalten werden. Manch interessante Information konnte den diensthabenden Controllern entlockt werden, wie auch der Ausblick über den Flughafen aus luftiger Höhe für schöne Fotos sorgte. Die Besichtigung der Flughafenfeuerwehr und ein geführter Rundgang durch den Flughafen rundeten den Ausflug ab. Der Rückflug führte dann unter niedriger werdender

aufriss und der Himmel wider Erwarten aufklarte, hatten die einen »neutralisiert« und die anderen waren nach dem späten Englischtest müde. So musste der Flugleiter, der geduldig ausgeharrt hatte, unverrichteter Dinge nach Hause fahren.

Der Sonntag zeigte sich schließlich von seiner besten Seite und machte seinem Namen alle Ehre. Gutes bis sehr gutes Wetter ermöglichte den Fluglehrern Hetta und Jürgen Reinsch, Rosa und Klemens Höltken, Achim Dowengerds, Ute Hölscher, Dieter Reinhard und Ursula Sievers JAR-Übungsflüge, CVFR Training, Notverfahren, Flüge unter der Haube, Mustereinweisungen und mehr. Ganz besonderer Dank gebührt dem Aero-Club Diepholz für die Übernahme der an das Militär abzuführenden Landegebühren in Diepholz, die Bereitstellung der Lokalität und natürlich die herzliche Gastfreundschaft.

Das Flight Guarding System im Pilotinnentest

von Dr. Ioana Kogelbauer

Soeben wurde in Graz die erste Human-Factors-Untersuchung von Präferenzen der PilotInnen bei der Bedienung eines Flight Guarding Systems beendet. Das Einzigartige an dieser Studie war die explizite Einbindung einer Pilotinnengruppe im Testdesign. Keine leichte Aufgabe, wenn man weiß, dass Frauen zurzeit nur einen kleinen Prozentsatz der PilotInnenpopulation weltweit darstellen.

Mit freundlicher Unterstützung der Deutschen, Österreichischen und Schweizer Pilotinnenverbände konnte die notwendige Quote an Pilotinnen erreicht werden. Somit setzte sich der bei allgemeinen Human-Factors-Untersuchungen übliche Standard, sowohl Frauen als auch Männer in Testgruppen einzubinden, auch in der Allgemeinen Luftfahrt weltweit zum ersten Mal durch.

In einer wissenschaftlichen Forschungskooperation der Firma Brightline Avionics GmbH und des Instituts für Mechanik der Technischen Universität Graz wird ein Flight Guarding System (FGS) für Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt entwickelt. Das FGS wird im EFIS eines Glascockpits integriert und dient zur Konfigurierung und Überwachung des elektrischen Systems eines Flugzeugs. Das FGS verfügt über elektronische Checklisten für den Normalbetrieb von »Before Start« bis »Parking«. Es ersetzt die klassischen Papier-Checklisten, bringt sie direkt vor die Augen der Pilotin/des Piloten und ermöglicht durch eine einfache Farbkodierung die Unterscheidung von bereits durchgeführten und noch offenen Items. Das soll verhindern, dass in Situationen mit höherer Arbeitsbelastung oder durch Ablenkung Items vergessen oder übersehen werden. Die Konfigurationen können für jeden Flugzeugtyp adaptiert werden. Die Durchführung der Checklisten kann von einem Automaten unterstützt werden,

> Hedi Sensen zu Besuch bei Dr. Kogelbauer in Graz

der die Schaltung bestimmter elektrischer Verbraucher durchführt und bestätigt. Der Automat kann jedoch jederzeit ausgeschaltet werden. Darüber hinaus ermöglicht das FGS, den Status jedes einzelnen elektrischen Verbrauchers im Flugzeug anzusehen und zu ändern. Bestehende elektrische Störungen werden in einem speziellen Feld am Display angezeigt, und das FGS gibt Hinweise für ihre Bewältigung. Das FGS soll unter anderem die Pilotin /den Piloten unterstützen, das »Herausspringen« einer elektrischen Sicherung oder eine Generatorstörung während des Fluges leichter wahrzunehmen und adäquat zu behandeln. Das FGS wird mittels zweier aufeinanderfolgender Untersuchungen der Mensch-Maschine-Interaktion und optimiert. Die erste Testreihe hat an der TU Graz bereits stattgefunden, wo das FGS am Forschungssimulator implementiert wurde. Die Bedienung im Normalbetrieb inklusive Missed Approach und Go Around, sowie die Bedienung im Fall einer Generatorstörung wurde jeweils einmal im manuellen und einmal im automatischen Modus getestet. Arbeitsbelastung, Situationsbewusstsein und Befindlichkeit der PilotInnen nach jeder Bedienung des FGS (Normalbetrieb/Störung) in jedem Modus (manuell/automatisch) wurden anhand von Fragebögen evaluiert.

Außerdem wurde die Verständlichkeit der einzelnen Funktionen, das Bedienkonzept, die Display-Anzeigen, die Terminologie sowie das Lernen, mit dem FGS umzugehen, bewertet. Wichtig für die weitere Entwicklung des FGS war auch die Identifikation der besten Funktionen bzw. Anzeigen, der weniger nützlichen oder störenden Funktionen, sowie die Identifikation von noch nicht vorhandenen, aber wünschenswerten Funktionen und Anzeigen des FGS. Die Ergebnisse dieser ersten Testreihe werden zurzeit analysiert und fließen in die Weiterentwicklung des FGS ein. Die Evaluierung des optimierten FGS ist für Dezember 2010 - Januar 2011 geplant.

In einer Veröffentlichung der Airline Pilots Association aus dem Jahr 2009 wird ausdrücklich verlangt, dass zukünftige Avionikgeräte vor deren Einbau im Flugzeug mit Piloten getestet werden sollen. Als Pilotin und Human-Factors-Expertin möchte ich Pilotinnen dazu bewegen, sich an solchen Evaluierungen aktiv zu beteiligen, besonders wenn es darum geht, für sich und zukünftige Generationen von PilotInnen eine bessere, einfachere und sicherere Cockpitumgebung zu schaffen. Die technischen Entwicklungen der Zukunft werden nur so gut sein, wie sie sich einfach und sicher bedienen lassen.



Mobile Anwendungen für Piloten

Neue iPhone-Applikationen von der DFS

Die Auswahl der »Apps« scheint unerschöpflich, für jede Lebenslage gibt es die passende Anwendung für das iPhone. Der Trend lässt nun auch Fliegerherzen höher schlagen: Denn die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH veröffentlicht eine neue Applikation für das iPhone und iPad – ganz bequem können Piloten mobil und streckenbezogen NOTAM abfragen. Eine weitere »App« der DFS bietet Orientierung im Flug und ist nun auch mit europäischem Kartenmaterial ausgestattet.

Mit der Applikation **VFRINOTAM** können Piloten ein deutschsprachiges NOTAM-

Briefing für geplante Flüge nach Sichtflugregeln in Deutschland, Österreich und der Schweiz auf dem iPhone oder iPad abrufen. Im Eingabefeld trägt der Nutzer einen Flugplatz oder eine Strecke sowie seine Flugzeug-Kennung ein. Für die Abfrage lassen sich außerdem der Umgebungsradius sowie der Zeitraum der Gültigkeit variieren. Die relevanten NOTAM zur geplanten Flugstrecke erscheinen auf dem Bildschirm in Listenform. Die Informationen sind je nach Lesestatus farblich markiert, so bleibt das Briefing für den Piloten übersichtlich. Ein weiteres Extra: Luftfahrer können sich die NOTAM auch grafisch entlang der Route auf einer Karte anzeigen lassen. Unter



VFRiCharts ist nun auch mit dem iPad kompatibel

dem Menüpunkt Kontakte sind nützliche Telefonnummern von Flugplätzen, den AIS-Diensten und Wetterberatungszentralen direkt anwählbar. Die NOTAM-Liste kann außerdem bequem als PDF-Dokument gespeichert und als E-Mail versendet werden. Mit der Abfrage wird im Rahmen der Flugvorbereitung das notwendige NOTAM-Briefing rechtskräftig dokumentiert. VFRINOTAM ist im iTunes Store für 5,99 € erhältlich.

Die im April eingeführte Applikation VFRiCharts integriert nun zusätzlich zur ICAO-Karte für Deutschland im Maßstab 1:500000 und der Europe Wall Chart im Maßstab 1:2000000 auch Karten für die Nachbarländer Deutschlands: Verfügbar sind die ICAO-Karte für die Niederlande sowie Karten der Länder Österreich, Polen, Tschechien, Belgien und Dänemark aus der Reihe »Visual 500« im Maßstab 1:500000. Die Darstellung entspricht der deutschen ICAO-Karte, so müssen sich Piloten beim Auslandsflug nicht an ein anderes Layout gewöhnen. In der Applikation wird die Position, auf der sich das Flugzeug befindet, durch ein kleines Flugzeugsymbol auf der jeweiligen Karte angezeigt. Auch Höhe, Geschwindigkeit und Flugrichtung werden per GPS ermittelt. VFRiCharts ist im iTunes Store für 49,99 € erhältlich. Die Karten für die Nachbarländer kosten jeweils 34,99 €, das europäische Karten-Set ist für 89,99 € verfügbar. Das erweiterte Kartenmaterial erfordert die Version des Betriebssystems iOS 4.0 oder höher.



Das iPad zeigt die NOTAM in Listenform und auf einer Karte an

Haftung – Verantwortung – Absicherung

von Klaus Zeh

Unabhängig von welcher Seite man auf die Thematik zugeht – es öffnen sich manchmal Türen, die man eingangs noch nicht einmal gesehen hat. Das fängt beim Spaziergang mit dem eigenen Hund an und hört bei der ehrenamtlichen Führung eines Verbandes auf. Die Problematik liegt in dem teilweise doch sehr engen Ineinandergreifen von Entscheidung und Verantwortung und der damit verbundenen Haftung in der Durchführung. Klingt kompliziert – ist es aber nicht, nur sehen muss man es.

Jeder, der schon einmal ein Treffen oder eine Veranstaltung geplant, organisiert und durchgeführt hat, weiß, dass sich die vermeintlich kleinen Nebensächlichkeiten ab und an zusammenfügen und dann wirklich ein zu bearbeitendes Problem darstellen. Ein zu großer Konferenzraum ist genauso schädlich wie ein zu eng arrangierter Raum. Eine Konferenzelektronik mit Lautsprecher und Beamer ist super, kostet allerdings nicht gerade wenig – aber benötige ich diesen Aufwand auch für eine Gruppe von 35 Teilnehmern?

Über Mittag geht man zum Essen, wobei die Mahlzeit in der Meetinggebühr enthalten ist – die Getränke zahlen Sie bitte direkt – danke. Klingt familiär – und dennoch kommt es öfter vor als man denkt, dass der Wirt zum Ende der Veranstaltung vorstellig wird mit noch offenen Posten aus der Bewirtung, die einfach vergessen wurden zu bezahlen. Wer steht dafür ein – Sie als Veranstalter, denn Sie vertreten die Gemeinschaft und wollen und sollten auch ein gutes Bild hinterlassen.

Sie organisieren ein Interessentreffen am Flugplatz mit interessanten Gesprächen und Themen zum Fliegen und Beweglichkeit. Während der Tagung organisieren Sie geschickt wie immer einen Rundflug der Kinder eines eingeladenen Diskussions-

gastes mit einer der Maschinen der beteiligten Teilnehmer. Es passiert nicht viel -Gott sei Dank – es platzt nur ein Reifen bei der Landung und außer einem gebrochenen Arm und ein paar Abschürfungen und blauer Flecke bleibt nichts zurück. Nur: Sie haben den Flug organisiert und in Auftrag gegeben - und somit waren Sie zusammen mit dem durchführenden Piloten der verantwortliche Luftfrachtführer. Sie müssen sich mit den übertragenen Funktionen eines Halters und Luftfrachtführers auseinandersetzen - angefangen von der entsprechenden Zulassung der Maschine über die Lizenz des Piloten bis hin zur für den Rundflug notwendigen Versicherung.

Nochmals: Nicht viel passiert – Gott sei Dank – aber dennoch müssen und sollten wir uns ab und an zumindest geistig damit auseinandersetzen, dass Organisation auch Verantwortung heißt und die daraus resultierende Haftung zumindest ansatzweise versicherungstechnisch abgefedert sein sollte. Regressforderungen Dritter, z.B. der Krankenkasse, laufen in Richtung Veranstalter und können sich rein zeitlich in die Länge ziehen.

Nochmals ein Dankeschön für all diejenigen, die bereit sind, für eine Gruppe etwas zu bewegen und zu organisieren und dafür die Verantwortung zu tragen.



Grafikdesign | Webdesign | Corporate Design | Print | Programmierung | Schulungen

Webapplikationsentwicklung | Satz | Layout | Druck | Fotografie | Bildbearbeitung



Fliegen ist Leidenschaft – Flugzeuge malen auch!

Luftfahrt-Kunst von Uwe Frömert



Auftragsarbeit, Technische Illustration, Wako YKS 6, Airbrush

Schon von Kindesbeinen an wurde der Luftfahrtkünstler Uwe Frömert mit dem Luftfahrtvirus infiziert. Aus einer alten Pilotenfamilie stammend, in der schon der Großvater im WW II als Erprobungspilot, Testpilot und Einsatzoffizier tätig war und seinem Vater, der als Berufspilot, Fluglehrer mit allerlei Lizenzen ausgestattet unter anderem viele Jahre die freie Fliegerei in Afrika genoss, machte er sich an die Ausbildung zum Luftfahrzeugmechanikermeister. Mit dem technischen Grundwissen entstanden auf Auslandseinsätzen die ersten »Nose Arts« auf dem Muster F-4 Phantom. Autodidaktisch erfuhr er dann die ersten Tief- und Höhenflüge im Umgang mit der Airbrush und erlernte im Laufe der Jahre, sehr fotorealistische Gemälde zu erschaffen. Doch bei aller Liebe zur Airbrush bewegte sich der Künstler alsbald auch auf anderem Terrain. Ölgemälde, Zeichnungen, Aquarelle und seit kurzer Zeit auch die digitale Malerei gehören zu seinem Repertoire. Um seine Fähigkeiten weiter zu verbessern schloss Uwe noch ein Fernstudium zum Grafikdesigner ab.

Seine Aufträge kommen meist aus dem privaten Bereich und gestalten sich sehr vielfältig. Hin und wieder kommt es zur Zusammenarbeit mit Luftfahrtverlagen, für die in erster Linie An- und Draufsichten zu fertigen sind. »Hier ist man natürlich an genaue Vorgaben des Verlages gebunden und kann seine eigene Kreativität wenig ausleben«, meint dazu der Künstler.

Vom kleinen Flugzeug der »General Aviation« bis hin zum großen Airliner malt er alles. Die größte Nachfrage entstammt allerdings dem Bereich der Flugzeuge aus dem militärischen Bereich, und da im wesentlichen aus dem WW II. »In Deutschland ist der Markt allerdings sehr klein

und der Verkauf von Luftfahrtbildern sehr schwierig«. Als Modellbauer und gelernter Schreiner hat er nun den Pfad der Malerei etwas verlassen und experimentiert mit den Werkstoffen Holz und Stein, um daraus Luftfahrt-Skulpturen entstehen zu lassen. »Hier befinde ich mich gerade in einer »Machbarkeitsphase«, um zu prüfen, wie Tragfähigkeiten und Festigkeiten meiner Ideen zusammen passen«, sagt der kreative Kopf.

Weitere Infos unter: www.fun-brush.de

Airbrush, Spitfire Mk IX





Blick in die Krater des Ätna – UL-Reise, Seite 32



Flugsicherheitstraining in Diepholz, Seite 38



Ein Tag im Zeichen des Helikopters – HeliDay 2010, Seite 18



VdU trifft VDP – Ein Flugtag der besonderen Art, Seite 12







EXCELLENT GERMAN AUDIO ENGINEERING SINCE 1924



BUILD YOUR OWN www.beyerdynamic.com/aviation

- Höchster Tragekomfort durch geringes Gewicht (nur 325g) und weiche viskoelastische Ohrpolster mit Softskinbezug.
- Individuell konfigurierbar mit Lasergravur: Wir fertigen ein Einzelstück in Handarbeit ganz nach Ihrem persönlichen Geschmack!
- Audiobox mit Anschlussmöglickeit für Mobiltelefon und MP3-Player.





Werft: +49 (0)821 - 7003 - 226 * Vertrieb: +49 (0)821 - 7003 - 141



D-86169 Augsburg Flughafenstraße 5 www.beechcraft.de Tel. +49 (0)821-70 03-0 Fax +49 (0)821-70 03-153 info@beechcraft.de

