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

2012

Netzwerk

44. Jahreshauptversammlung am Rhein ▸ Seite 8

FEWP tagt in Krems ▸ Seite 15

Treffpunkt Oerlinghausen

EDLO: Ärztinnen gehen in die Luft ▸ Seite 16

Reiseberichte

Norwegen, Polen, Baltikum, Israel, Karibik – VDP-Mitglieder kommen weit rum! ▸ ab Seite 28

Helikopterfliegen in den USA ▸ Seite 42

EASA-Lizenzen

2013 alles in Bewegung? ▸ Seite 26

Im Portrait

Jana-Susan Antholzer, Berufswunsch Fluglotsin ▸ Seite 47

Historie

Thea Rasche – erste Frau mit Kunstfluglizenz in Europa ▸ Seite 18

100 Jahre Hanna Reitsch – Gründungsmitglied ▸ Seite 46

Segelflugweltmeisterschaft in Texas

Frauenanteil kleiner drei Prozent!

Susanne Schödel war am Start! ▸ Seite 23

Beechcraft
Vertrieb und Service GmbH

Viele VDP-Pilotinnen vertrauen Beechcraft Augsburg bei Instandhaltung, Reparatur und Modifikation

CAMO+ zertifiziert

Werft: +49 (0)821 - 7003 - 226 * Vertrieb: +49 (0)821 - 7003 - 100

Hawker Beechcraft
Hawker Beechcraft Authorized Service Center

EASA Part 21 und 145, CAMO+
FAA Repair Station BB6Y072O

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

*** Your Hawker Beechcraft Service Center in Central Europe ***

CIRRUS SERVICE CENTER
TECNAM SERVICE CENTER

Liebe Pilotinnen, Förderer und Freunde der VDP,

EDITORIAL

wir durchleben eine spannende Zeit – auch in der Luftfahrt. Steigende Energiekosten sind schon seit einigen Jahren Treiber für die Entwicklung neuer, effizienterer Flugzeuge und Antriebskonzepte, die auf der diesjährigen AERO in Friedrichshafen wieder in zunehmender Vielfalt präsentiert wurden.

Moderne Benzinmotoren, weitere Varianten von Diesel/Jet A-1-Antrieben, selbst Hybrid- und reine Elektromotoren zeigen erfolgversprechende Zukunftslösungen auf. Einiges davon ist auch schon umgesetzt, insbesondere in der UL-Szene, die eine Realisierung von Innovationen dank einfacherer Zulassungsvorschriften schneller und kostengünstiger zulässt. Dies gilt auch für die Avionik, die dank moderner Halbleitertechnik auf mechanische Bauteile weitestgehend verzichten kann und somit ein hohes Maß an kostengünstiger Vielfältigkeit bei hoher Zuverlässigkeit erreicht.

Die Probleme im Zusammenhang mit der europäischen standardisierten Vereinheitlichung der Luftfahrt sind längst noch nicht alle gelöst, aber in vielen Bereichen sind auch gute Ansätze zu erkennen. Das erklärte Fernziel, ein gemeinsames Regelwerk für alle Bereiche der Luftfahrt überall in Europa zu haben, ist grundsätzlich positiv zu werten – aber „gut Ding braucht Weil", leider wegen der vielen Mitwirkenden etwas zu viel Zeit.

Die Zeit verfliegt für die Pilotinnen der VDP viel zu schnell. Eingeleitet mit dem traditionellen Hexentreffen der Segelfliegerinnen im Januar reihen sich fliegerische Stammtische, Fly-Ins, Ausstellungen, jährliches Treffen der europäischen Pilotinnen und unsere diesjährige Jahreshauptversammlung in Düsseldorf-Ratingen, exzellent vorbereitet und souverän durchgeführt von Christa Subklew-Papp im September d. J. Dafür meinen ganz herzlichen Dank an dich, liebe Christa, und an

Hedi in ihrer TB 20

alle an der Ausrichtung Beteiligten. Mein besonderer Dank gilt meiner Vize Heike Käferle, die mich auch in diesem Jahr wieder ganz besonders unterstützt hat und mit ihrem diesjährigen Treffen der Pilotinnen mit Ärztinnen und Unternehmerinnen auf dem Flugplatz Oerlinghausen weitere wichtige Netzwerke gespannt hat. Unter ihrer Federführung sind auch wieder diese VDP-Nachrichten entstanden.

Stellvertretend für alle Aktiven in der VDP bedanke ich mich besonders bei Ruth Haliti für die aktive Kommunikation rund um die VDP und zusammen mit Sabine Bühlmann für die Erstellung des Rundbriefes, bei Rosa Höltken und Hetta Reinsch für die wiederholte Ausrichtung des sehr erfolgreichen Flugsicherheitstrainings in Diepholz und bei Carola Niemeier nicht nur für ihr legendäres Come Together in Münster, sondern vor allem für ihre vorbildliche und zuverlässige Führung unserer VDP-Geschäftsstelle.

Wir blicken auf ein Jahr mit vielen Aktivitäten zurück, die uns unseren Zielen wieder ein Stück näher gebracht haben, möglichst viele Menschen und insbesondere Frauen für das Fliegen und die Luftfahrt zu begeistern und zu gewinnen. Darüber hinaus wollen wir junge Pilotinnen aller Flugsportdisziplinen fördern. Diese Zielvorstellungen sind ehrgeizig und bedürfen immer wieder neuer kreativer Überlegungen, Ideen und Impulse zur weiteren Verwirklichung. Daran mitzuarbeiten rufe ich alle Mitglieder der VDP auf, denn Fliegen ist viel zu schön, als dass wir unsere Begeisterung und Freude darüber nur für uns behalten.

Euch allen wünsche ich aber zunächst einmal eine ruhige Adventszeit, eine frohe Weihnacht und ein gutes Neues Jahr mit vielen schönen Flügen und Fahrten.

Eure

INHALT

EDITORIAL	von Hedwig Sensen	03
	Inhaltsverzeichnis	04
VDP-TICKER	VDP-Ticker	05–07
NETZWERK	44. JHV im Rheinland	08–11
	2013: Willkommen in Schwäbisch Hall	12
	Im November: „Come Together“ bei Carola und Ingrid	13
	Herbst und Winter – Stammtischzeit	13
	Erzgebirge Fly-In in Zwickau EDBI	14
	Alle Jahre wieder im Juni: FEWP	15
	Netzwerken in der 3. Dimension	16–17
HISTORIE	„Girls, lernt fliegen!“ – Thea Rasche	18–19
BALLON	Kleiner Querschnitt durch die Ballonsaison	20–21
	Europameisterschaft im Ballonfahren	22
SEGELFLUG	Segelflug-Weltmeisterschaft in Uvalde	23–24
	Höhen und Tiefen liegen dicht beeinander	24–25
MOTOR & UL	EASA-Lizenzen – quo vadis?	26
	Leblose Landebahnen in der Hauptstadt	27
	Sicher bei Seitenwind?	27
	Im Trend: Fliegen in Nordosteuropa	28–30
	Fliegen in Israel	31–32
	Karibik: 3 Wochen – 9 verschiedene Länder!	33–35
	Norwegen – VFR bis auf die Lofoten	36–38
	Wenn der Traum zum Beruf wird	39
	Ameland EHAL: „Goldfische auf der Landebahn!“	40–41
HELIKOPTER	Der amerikanische Traum vom Fliegen!	42–43
LESESTOFF	Hans Jacobs – Pionierleben im Flugzeugbau	44
	Mythos Pilot – Faszination und Alltag im Cockpit	44
	„Sie sind Pilotin? – Wow!“	44
MITGLIEDER	Im Portrait: Jana-Susan Antholzer	45
	100 Jahre Hanna Reitsch	46–47
	Nachruf: Waltraut Moog	47
	Nachruf: Irene Teutloff	48
	Neue VDP-Mitglieder	48
	Impressum	49
TERMINE	Terminübersicht 2013	U4

Ankündigung JHV 2013, Seite 12

VDP trifft DAEB, Seite 16

Ballonfahren, Seite 20

Deutsche Meisterschaft in Erbach, Seite 24

Insel-Hopping, Seite 33

Norwegen, Seite 36

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

AERO 2012 – die Luftfahrtmesse am Bodensee

Vom 18. bis 21. April 2012 war es wieder soweit: alles, was Flügel hat, pilgert an den Bodensee! Die AERO hat sich zur größten Messe für die Allgemeine Luftfahrt gemausert und erfreut sich immer größerer Beliebtheit.

VDP auf der AERO 2012: von links: Angelika Sonnenschein, Sabine Bühlmann, Sibylle Glässing-Deiss, Ursula Hammer und Hedi Sensen

Neuheit bei den Flugzeugen auf der AERO 2012: die schnittige Panthera

Im Gegensatz zu anderen Spezialmessen bietet die AERO einen deutlichen Schwerpunkt in den Bereichen Ultraleicht und Sportfliegerei. In diesem Jahr neu dabei: eine Reihe interessanter Flugzeuge, wie z. B. die Panthera. Auch organisatorisch gab es eine ganze Halle, die für kostengünstige Übernachtungsmöglichkeiten in eine Zeltstadt umfunktioniert worden war. Die VDP war wieder auf dem AOPA-Stand vertreten. Es gab viel Besuch auf dem Stand und viel zu tun für alle fleißigen Helferinnen – wir danken der AOPA für die Unterstützung und freuen uns auf 2013!

Sabine Bühlmann

Relevante METARs und TAFs auf einen Blick! AeroWeather Lite: iPhone und Android-App

AeroWeather liefert aktuelle Daten und Wetterprognosen für die Flugvorbereitung oder eine spontane Entscheidung am Boden.

Die App erlaubt das gleichzeitige Laden und Anzeigen zahlreicher Flughafen-Stationen.

Die Daten, z. B. einer geplanten Flugstrecke mit METARS und TAFs, die entweder roh (CAVOK/BKN060) oder dekodiert (bewölkt bei 6.000 Fuß) angezeigt werden, sind gut leserlich angeordnet. Ob die aktuelle Situation an den gewählten Stationen VFR/MVFR oder IFR ist, ist farblich gekennzeichnet und damit sofort erkennbar. Ferner gibt es die täglichen Sonnenauf- und untergangszeiten am gewählten Flughafen, in UTC oder LT.

Weitere Flughäfen in der Nähe des gewählten Airports, die über Wetterdaten verfügen, werden als Liste zur weiteren Auswahl angeboten. Auf Googlemaps kann man sich den Flughafen per Klick (am Boden) anzeigen lassen. Als GratisApp ein MUST-HAVE für Pilotinnen!

Ruth Haliti

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

Segelflug in den Alpen und in Thüringen

Begleitend zur Vergabe der AMF Förderflugzeuge bietet der AMF außerdem im Frühjahr ein kleines Fluglager in Lienz/Osttirol an.

Unter Leitung von Walter Eisele und weiteren sehr gebirgserfahrenen TrainerInnen können Pilotinnen hier die ersten Erfahrungen in den Alpen sammeln oder vorhandene Kenntnisse vertiefen. Die Trainingswoche wird vom 28. April bis 5. Mai 2013 stattfinden. Da Lienz eine begrenzte Kapazität hat, bitte zeitnah bei Walter Eisele für die Details melden: we-walter.eisele@gmx.de. Vom 24. Mai – 02. Juni 2013 findet das 3. AMF Trainingslager im schönen Thüringen auf dem Flugplatz Jena-Schöngleina statt. Erfahrene TrainerInnen betreuen Pilotinnen in geführten Gruppen beim Streckenflug. Nähere Infos dazu auf der AMF-Page: www.am-foerderverein.de

Susanne Schödel

Hexentreffen 2013

Im Jahre 2013 wiederholt sich das Treffen bereits zum 39. Mal und findet in Bremen vom 25.–27.01.2013 in der Jugendherberge an der Weserpromenade statt. Das Motto lautet „Weltflug".

Wir erwarten spannende ReferentInnen, die von ihren eigenen Flugerfahrungen in verschiedenen Ländern auf unterschiedlichstem Fluggerät berichten und mit ihren persönlichen Lieblingsthemen von Meteorologie über Strategie und Flugtaktik bis hin zu mentalem Training anreichern werden. Eingeladen sind junge Fliegerinnen und alte Hexen aller Flugsportarten für einen anregenden Interessen-Austausch. Du musst also noch keine Scheininhaberin sein, um „dabei"sein zu können – genauso profitieren wir gerne von den fliegerischen Erfahrungen unserer älteren Hexen.

Im Anschluss an die Vorträge am Samstag werden wir uns in geselliger Runde die Füße an der Flaniermeile „Schlachte" vertreten und gemütlich einkehren. Am Sonntag schließt das Programm je nach Gusto mit einer optionalen Exkursion zur DFS oder dem Universum Science Center ab.

Alles Weitere unter **pilotinnen.de,**
Programm und Anmeldungen unter:
sfg-bremen.de/hexen,
hexen@sfg-bremen.de

Katrin Fobbe

Stiftung Mayday – Hilfe von PilotInnen für PilotInnen

Vortrag von Dr. Gerhard Fahnenbruck auf der JHV 2012

Stiftung Mayday

Die Stiftung Mayday wurde 1994 gegründet, nachdem ein russischer Testpilot im Vorfeld der ILA in Berlin tödlich verunglückte und eine unversorgte Familie hinterließ.

Ziel der Stiftung ist es, in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige nach Vorfällen und Unfällen zu unterstützen. Aus der Erfahrung heraus, dass viele Betreuungssituationen auf die Folgen kritischer Vorfälle zurückzuführen waren, wurde das sogenannte Critical Incident Stress Management (CISM) eingeführt, um mit gezielten Maßnahmen der Stressbewältigung nach belastenden Ereignissen Spätfolgen zu vermeiden. Die Stiftung Mayday hat ein enorm effizientes Netz von ehrenamtlichen und professionellen Betreuern aufgebaut, das rund um die Uhr unter der Telefonnummer +49 700 7700 7703 zur Verfügung steht und der Schweigepflicht unterliegt. **stiftung-mayday.de**

Sabine Bühlmann

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

Whirly Girls – weltweite Vereinigung der Helikopter-Pilotinnen

1955 haben Jean Ross Howard und zwölf weitere Helikopterpilotinnen aus Frankreich, Deutschland und den USA diese Vereinigung gegründet, um Austausch und Kameradschaft unter den Heli-Pilotinnen zu fördern.

Die Organisation hat sich zum Ziel gesetzt, Helikopterpilotinnen durch Mentoring, Presse, Ausstellungen und Stipendien zu fördern. Sie umfasst heute über 1700 Mitglieder weltweit. Jede Pilotin trägt ihre Whirly-Girls-Nummer, die aufsteigend zugeordnet wird. Übrigens: Hanna Reitsch war Whirly Girl Nr. 1!

Ein „echtes“ Whirly Girl kann nur eine Pilotin mit Lizenz für Hubschrauber werden. Als „APU“ („Hilfsturbine“) werden aber auch fördernde Männer oder Flächenfliegerinnen angenommen. Letztere können sich für ein spezielles Stipendium bewerben, das einer Flächenpilotin die Erweiterung auf Hubschrauber unterstützend finanziert. Mehr Info: **www.whirlygirls.org**

Sabine Bühlmann

Ursula Hammer bei den 99s in Rhode Island

99s International Conference

Im Juli fand in Providence, der Hauptstadt von Rhode Island, die diesjährige internationale Konferenz der 99s statt. Rhode Island, nördlich von New York City an der Ostküste gelegen, ist der kleinste Staat der USA und hat eine Ausdehnung von nur ca. 50 km × 65 km, aber unendlich viele Inseln und Buchten. Hummeressen, eine Bootsfahrt zu historischen Leuchttürmen und ein Besuch der alten Hafenstadt Mystic Falls mit ihrer großen Schiffsbautradition gehörten deshalb für die Fliegerinnen zum obligatorischen Rahmenprogramm.

Nach dem plötzlichen Tod von Waltraut Moog, der Präsidentin der deutschen Sektion, war die deutsche Delegation bei der Konferenz nur mit zwei Mitgliedern, Ursula Hammer und Marga Rohe, vertreten. Wir wurden herzlich empfangen, die Betroffenheit über den Tod von Waltraut – die ihre Koffer für die Reise in die USA schon gepackt im Schlafzimmer stehen hatte – war überall groß.

Die meisten 99s sind auch heute noch US-Amerikanerinnen, inzwischen haben sich aber in vielen Ländern eigene Sektionen gegründet. Die deutsche Sektion wurde zunächst Anfang der 70er Jahre gegründet und 1997 wiederbelebt. Um den internationalen Charakter der Organisation zu unterstreichen, soll die Internationale Konferenz der 99s im Jahr 2015 voraussichtlich in Deutschland stattfinden.

Ein ganz privater Höhepunkt meiner Reise nach Neuengland war ein Besuch bei der Seaplane Base von Mary Built in Naples, Maine. Mary nahm mich zu einem Rundflug über die Atlantikküste und die Seen von Maine und New Hampshire mit. Ein Besuch bei Lufthansa, die am Flughafen von Lewiston eine Super Constellation aufwändig restauriert (aus zwei mach eins), war auch noch drin – unvergesslich!

Ursula Hammer

Flughafen Essen-Mühlheim

44. JHV im Rheinland

Kaiserwetter und Königsallee | von Claudia Wollnitz

Ein kleiner Schatten am azurblauen Himmel über dem Ruhrgebiet in Essen, ein fernes Brummen und der Schatten wird rasch zu einem Flugzeug. Die kleine apfelgrüne Jodel schwebt erhaben, wippend, wiegend auf dem altehrwürdigen Flughafen Essen-Mülheim ein. Es ist soweit, die 44. Jahreshauptversammlung der VDP kann beginnen.

Die Gastgeberin Christa Subklew-Papp hatte eigens die letzte Sommersonne bestellt, um die zahlreichen Pilotinnen und Fördermitglieder zu begrüßen. Im Hangar des Flughafens wurden Kaffee und frischer Kuchen gereicht; Gulaschsuppe stärkte die fliegenden Frauen und ihre Begleiter. Auch 2012 sind Pilotinnen noch so etwas Besonderes, dass der WDR ein Kamerateam schickte, um das einzufangen, was uns normal erscheint: Klönen über vergangene Flugausflüge, vielfältige Flugzeuge und über den Rest der Welt.

Um Kommunikation ging es dann auch im Fachvortrag von Dr. Gerhard Fahnenbruck der Stiftung Mayday – begleitet von unserer Helikopter-Referentin Sabine Bühlmann. Die Stiftung wurde gegründet, um die Angehörigen eines 1994 auf der ILA verunglückten Piloten zu unterstützen. Heute fängt sie Piloten und Luftfahrtpersonal auf, damit sie durch erlebte Zwischenfälle und Unglücke in der Luftfahrt in ihrem Leben nicht ins Trudeln geraten. Dabei geht es um schnelle erste Hilfe von Piloten für Piloten, aber auch wenn nötig, um eine Rundum-(Nach)Betreuung, psychologisch, medizinisch und rechtlich. Die Arbeit von Mayday ist so wichtig, dass man sich sofort engagieren möchte.

Ein Kamerateam des WDR zu Besuch bei uns.

Abends lud Christa zur Rheinischen Brotzeit ins Relaxa Hotel in Ratingen. Bei allerhand Köstlichkeiten und Kleinkunst ging der Abend gesellig zu Ende.

Am Samstag um 07:00 UTC fanden sich die teilweise noch müden Pilotinnen zur Jahreshauptversammlung ein. Erster Punkt der Tagesordnung: Kaffee! Nun aufnahmefähig, konnte die Versammlung starten.

Der Vorstand berichtete aus den verschiedenen Flugsparten und Jeannette Busch stellte die Finanzen der VDP vor. Die VDP steht finanziell glänzend da. Es wurde beschlossen, die Fördergelder für die Fliegerei zu erhöhen. Susanne Schödel, erfolgreiche Segelfliegerin, wies darauf hin, wie wichtig diese Unterstützung für die Wettbewerbsfliegerei ist. Sie konnte z.B. durch das VDP-Fördergeld ihre Teilnahme an der Segelflug-Weltmeisterschaft in Texas mitfinanzieren.

Am Empfangstisch: Marion Ficket, VDP-Mitglied aus USA; Doris Gerecht, Ulla Sievers (und eine von Christas Helferinnen)

Ankunft auf dem Flughafen Essen-Mühlheim. Im Hangar werden die Gäste mit Kaffee und Kuchen empfangen.

Unsere Präsidentin Hedwig Sensen sprach über die General Aviation, die sich durch gestiegene Kosten und immer weitergehende rechtliche Regularien in einer anhaltend schwierigen Situation befindet. Auch für die Pilotinnen der VDP wird es damit schwieriger, ihrer Leidenschaft nachzukommen. Die anwesenden Fliegerinnen hofften, dass vielleicht mehr spontane und preiswertere Fly-Ins mit geringerem Organisations- und Kostenaufwand daran etwas ändern könnten. Weniger Organisationsaufwand, dafür mehr Teilnehmerinnen?! Hoffentlich!

Der Ort der nächsten JHV wurde bekanntgegeben: im schönen Schwäbisch Hall wer-

NETZWERK

Pilotinnen und Fördermitglieder beim Vortrag über die „Stiftung Mayday“

oben: Bei jeder JHV verwöhnt Ralf mit Lübecker Marzipan, unten: Ursula Hammer im Gespräch mit Marion Fickett, die meist in Kalifornien lebt und an diesem Tag ihren 82. Geburtstag feierte

den wir uns 2013 wiedersehen. Bereit zur Organisation erklärte sich unsere aktive Fliegerin Ursula Hammer.

Nach der JHV: Verkehrte Welt, ein anderes Element. Die Pilotinnen tauschten Luft gegen Wasser und machten bei Kaiserwetter eine Bootstour auf dem Rhein. Fernsehturm, Rheinkniebrücke, Medienhafen - Düsseldorf präsentierte sich von seiner besten Seite. Altstadt und „Kö“ luden anschließend zum Zeitvertreib ein. Shopping oder Kuchen beim Traditionskonditor „Heinemann“?

Am Abend fanden wir uns zu Sektempfang und Galadinner im Hotel wieder ein. Die Damen waren wie verwandelt. Tagsüber noch sportlich gekleidet, zeigten sich zum Galadinner Diven und Schönheiten in eleganten Roben. Das hervorragende Buffet, interessante Gespräche, alte Freunde und neue Bekannte rundeten den gelungenen Abend ab.

Zur Veranstaltung fanden sich einige Ehrengäste ein, z.B. die sympathische Marianne, Vorsitzende unseres eidgenössischen Pendants aus der Schweiz. Ganz besonders freuten wir uns über den Besuch von Marion Fickett, die ihre Wurzeln in Düsseldorf hat und uns eigens zur JHV aus ihrer neuen Heimat, Kalifornien, USA, besuchte.

Natürlich durfte die obligatorische Vase für unsere fleißige Gastgeberin Christa nicht fehlen, als kleines Dankeschön für die tolle Veranstaltung, die sie mit viel Zeit und Arbeit auf die Beine gestellt hatte.
Bis spät in die Nacht genossen wir das Zusammensein. Weil die Zeit sich immer so

Düsseldorfer Fernsehturm und Medienhafen vom Boot aus

Christa organisiert die Bootstour

beeilt, war der Sonntag schneller da als erwünscht. Und die Fliegerinnen machten sich auf den Heimweg. Guten Heimflug, bis zum nächsten Jahr!

Neben den schönen Erinnerungen bleiben auch berechtigte Fragen einer jungen Nachwuchspilotin: Ist die VDP noch zeitgemäß? Brauchen wir Frauen heutzutage Vereine, in denen wir uns organisieren? Ist die Emanzipation nicht soweit, dass wir so etwas nicht mehr brauchen?

Natürlich sind wir Pilotinnen Vorurteilen ausgesetzt. Vielleicht nehmen uns manche (Männer?) nicht ernst. Aber wenn wir ehrlich sind, brauchen wir niemand anderen, um uns zu behaupten. Wir kommen schon klar, und was andere denken, war uns eigentlich doch schon immer egal, oder wären wir sonst Fliegerinnen geworden? Warum sind wir dann in der VDP? Manchmal haben wir schlichtweg keine Lust, Einzelkämpferinnen zu sein.

VDP du bist eine Perle. Tolle Frauen finden sich in dir zusammen! Wir sind jede für uns stark; jede für sich besonders.

Die VDP hat eine lange Geschichte und berühmte Mitglieder. Trotz Umbruch und Schwierigkeiten, die VDP hat eine Zukunft! Es ist eine Ehre, dieser Gemeinschaft anzugehören. Sie ist nicht altmodisch oder unzeitgemäß. Traditionsveranstaltungen wie die „Goldene Rose“ könnten ein Anfang sein, um die tollkühnen Mädels in ihren fliegenden Kisten wieder in Erinnerung zu bringen und junge Pilotinnen für die VDP zu gewinnen.
Ich freue mich, euch alle nächstes Jahr wiederzusehen!

Am Sonntagmorgen hieß es Abschied nehmen. Jeder ist gut nach Hause gekommen – mehr oder weniger komfortabel. Aber das ist das Bemerkenswerte an unseren Mitgliedern: Sie kommen, auch wenn es nicht so klappt wie geplant. Ich bin sicher, keiner hat es bereut. Die Organisatoren danken es euch!

oben: Margot Mielck, Anja Woffson und Doris Gerecht beim Sektempfang, unten: Hedi Sensen überreicht Christa Subklew-Papp die traditionelle schöne Vase, rechts: Dr. Angela Bunse und Ruth Haliti

Mitgliederversammlung: das Präsidium bei der Arbeit

Eine gute Gelegenheit, um den Inhalt der VDP-Nachrichten zu besprechen

Blick über den Kocher auf die Altstadt

2013: Willkommen in Schwäbisch Hall

… zur 45. Jahreshauptversammlung der VDP vom 13.–15. September 2013 auf einem der modernsten Regionalflughäfen in Deutschland | von Ursula Hammer

Ich freue mich darauf, mit euch Geschichte und Moderne, Kunst, Kultur und nette Menschen in Schwäbisch Hall zu erleben. Die Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft der Mitarbeiter des Adolf-Würth-Airports in Schwäbisch Hall hat mich schon bei meiner ersten Anfrage, ob die VDP dort eine Jahreshauptversammlung abhalten könne, beeindruckt.

Sowohl der Flughafen als auch Würth Aviation haben uns ihre Unterstützung zugesagt. Am Freitag wird uns nach dem Empfang am Flugplatz eine Pilotin von Würth Aviation EDTY zeigen und von ihren Erfahrungen als Frau in der Business Aviation berichten. Natürlich gibt es auch einen Routenvorschlag für einen kleinen Rundflug zu den Sehenswürdigkeiten in der Nähe.

Anflug auf Schwäbisch Hall

EDTY bietet VFR- und IFR-Pilotinnen alles, was frau braucht. Der ehemalige Flugplatz Schwäbisch Hall-Hessental ist seit 2004 auch bei schlechtem Wetter erreichbar. Es gibt ein Instrumenten-Lande-System auf der RWY 28, einen GPS-Anflug von beiden Richtungen und eine 1.540 Meter lange Bahn. Auf **www.edty.de** findet Ihr unter „Piloteninfos“ alle Daten, die ihr braucht, auch die Anflugkarten.

Wer es lieber grün mag, kann nebenan auf der Grasbahn in Schwäbisch Hall-Weckenried, also in EDTX, landen. Beide Plätze sind über einen Rollweg verbunden. Eine beeindruckende Flugplatzdichte!

In Schwäbisch Hall – das dort einfach nur Hall heißt – sind wir im Hotel Hohenlohe angemeldet. Im Internet zu finden unter: **www.hotel-hohenlohe.de.** Das Hotel bietet einen wunderschönen Blick auf die Altstadt, die gleich auf der gegenüberliegenden Seite des Kochers liegt. Eine besondere Attraktion ist das an das Hotel angeschlossene Solebad mit Sauna-Erlebniswelt. Unbedingt Badekleidung mitbringen!

Wer sich die Stadt Schwäbisch Hall im Internet anschauen möchte, ist unter folgender Adresse richtig: **www.schwaebischhall.de.** Von den vielen Sehenswürdigkeiten, die die Stadt bietet, werden wir im Rahmen der JHV nicht alle sehen können. Neben einer Stadtführung gehören die Kunsthalle Würth **www.kunst.wuerth.com** und die Kirche St. Michael sicher dazu.

Für die Kenner der regionalen Küche: Auf besonderen Wunsch eines Vorstandsmitglieds wird das Schwäbisch Hällische Landschwein auf der Menükarte auftauchen.

Im November: „Come Together“ bei Carola und Ingrid

Ein Erlebnis, das man nicht verpassen sollte | von Johanna Habenicht

Am 10. November 2012 fand das gemütlichste Pilotinnen-Treffen des Jahres statt. In Münster platzte das Haus von Carola und Ingrid fast auseinander, als die rund 30 Pilotinnen nach und nach das Haus füllten.

Zusammensitzen, klönen, über die besten und schönsten Flüge des Jahres sprechen sowie die Neuheiten in Gesetzen und Vorschriften kennenlernen: Es gab nichts, was nicht angesprochen wurde. Ob Nachwuchspilotinnen, die hoffentlich bald VDP-Mitglieder werden, oder alteingesessene Pilotinnen, eine bunte Mischung gab es in den Runden und immer wieder kamen neue Gesprächsthemen auf. Überrascht waren viele, als Rosa Höltken über die bevorstehenden Luftraumveränderungen sprach. Ein Beschluss der EU, der versucht, sich “heimlich an allen vorbeizuschleichen“, denn gültig werden soll er bereits im Dezember dieses Jahres.

Bei diesen spannenden Themen verging die Zeit wirklich wie im Fluge. Herzlich möchten wir uns bei Carola, Ingrid und Ulla Sievers bedanken, die uns einen wunderschönen Nachmittag und Abend bescherten. Die Vorfreude auf das nächste Jahr wächst schon wieder!

Neu im Garten bei Carola: das Come-Together-Vogelhäuschen

Herbst und Winter – Stammtischzeit

Netzwerken am Boden | von Ruth Haliti

Es ist bereits zur liebgewonnenen Tradition geworden, dass am fliegerischen Pilotinnen-Netzwerk auch in den Herbst- und Wintermonaten gesponnen wird.

Laut, aber lustig fand am 17. Oktober 2012 der erste Stammtisch in NRW statt. Herne, eine echte Ruhrgebietsstadt an der A43 war Ausrichtungsort. Elf Pilotinnen aus NRW und Niedersachsen, begrüßt mit einem herbstlichen Röschen, fanden sich ganz formlos zum fröhlichen Plaudern im Café del Sol ein.

Stammtisch in Herne: Ulla, Claudia (Tochter von Waltraut), Annette und Beate

Bis März sollen noch einige Stammtische über unsere bunte Fliegerrepublik verteilt stattfinden. Ohne großen Organisationsaufwand, einfach eine E-Mail in den VDP-Verteiler geben, Ort und Zeit eines Stammtischs in der Umgebung bekanntgeben und los geht’s.

Ausrichterin kann eigentlich jede von uns Pilotinnen, von Ost nach West und von Süd nach Nord, sein! Vielleicht auch eine Gelegenheit, Fliegerkolleginnen vom eigenen Verein einzuladen und unser fliegendes Netzwerk und die VDP vorzustellen!

NETZWERK

Erzgebirge Fly-In in Zwickau EDBI

Die weißen Flecken auf der ICAO-Karte werden kleiner | von Frank Wukasch

Auf vielfachen Wunsch hatten die Zimmermanns (Bettina, Tochter Claudia und Ralf, alles Flieger) zum Erzgebirge Fly-In im Juni nach Zwickau eingeladen.

Nach Besuch von Luftaufsicht, Flugzeughalle und Sitzprobe in Bettinas Wilga, D-ELGA, ging es vorbei an der Solar-Elektro-Tankstelle zum HORCH-Museum. Im Herzen des alten Audi-Werkes, am Ursprung großer Automobilhistorie, deren Entwicklungslinien von Horch über Audi bis hin zum Trabant reichen, konnten wir in einzigartigem Umfeld die Geschichte in der neugestalteten Ausstellung erleben. Dann besuchten wir Zwickau: „Zwickau Arcaden“, Kirchen, Geburtshaus Robert Schumanns, Rathaus, Kernmarkt, Postmeilensäule und gelangten über den Marktplatz zur „1. Zwickauer Gasthaus Brauerei“. Dort ließen wir es uns bei Köstlichkeiten der sächsischen Küche und selbstgebrautem Lagerbier richtig gutgehen.

Die Teilnehmer des Fly-Ins Zwickau: Carola, Ayla, Marga, Bettina, Frank, Patricia, Lisa und Karl-Heinz

Leider waren bei durchwachsenem Wetter nur drei Flugzeuge durchgekommen, Carola mit Ehemann, Ayla sowie Lisa mit ihrer Citabria. Marga, natürlich mit Hund, war per „Taxi“ angereist; Frank und Patricia erkundeten die Gegend ebenfalls per PKW.
Bettina begrüßte uns im Aero Club Zwickau mit Sekt, leckeren Würstchen und Kartoffelsalat.

Durch Zwickau führt auch der Jakobsweg

Durch das Vogtland führt u.a. auch der Jakobsweg! All die vielen Sehenswürdigkeiten wurden insbesondere von Hobbymineraloge Ralf fachkundig erklärt. Wir fielen müde, aber begeistert ins Bett.

Früh am Samstag ging es zu einer mehrstündigen Tour quer durchs Erzgebirge, von Bettina gekonnt chauffiert und von Ralf interessant kommentiert. Das Erzgebirge ist ja berühmt für seine kunstvollen Pyramiden, Räuchermännchen und Figuren aller Art und wir alle hatten beim Souvenir-Einkauf bestimmt schon Weihnachten im Sinn. Selbst handgefertigte Pilotenfiguren in Doppeldeckern mit Lederhaube und Fliegerbrille wurden stolz präsentiert.

Am historischem Fluggelände „Berg Schwartenberg“ überraschten uns Ralf und Bettina mit einem Zeitzeugen, der Fliegergeschichten aus seinem bewegten Leben vorlas. Nachdem die Damen bei heftigem Wind das Gipfelkreuz erklommen hatten, ging es weiter ins Freiberger Schloss und in die hübsche Innenstadt.

Sitzprobe in Bettinas Wilga D-ELGA

Nach der Rückkehr erwachten unsere Lebensgeister sofort, als uns am Flugplatz der Duft frisch gegrillter Steaks in die Nase stieg. Es wurde noch viel gefachsimpelt an diesem Abend und beim Absacker an der Bar des Amedia-Hotels waren sich alle einig: Ein einmaliges Erlebnis in einer bisher weniger bekannten Ecke unserer Fliegerwelt!

Ein ganz herzliches Dankeschön an die Zimmermanns!

Alle Jahre wieder im Juni

FEWP irgendwo in Europa | von Ruth Haliti

Eingeladen und ausgerichtet wurde das diesjährige FEWP-Treffen mit reger europäischer Beteiligung von Brigitte Gaal im schönen Wachau, Österreich.

ich flog aus Israel für's Wochenende ein! Brigitte hatte für ALLES gesorgt und fantastisch organisiert! Nur beim Wetter reichten ihre Kontakte zu Petrus nicht.

Einzelheiten zum FEWP-Treffen werden natürlich Anfang 2013 mitgeteilt. Per Airline kann man über Graz, Ljubljana oder Zagreb anreisen. Von dort hat frau allerdings rund

Gruppenfoto in der zünftigen Scheune

Großvater und Enkel beim Musizieren für Pilotinnen

Sonniger Empfang am Flugplatz Krems, LOAD, durch Brigitte Gaal, Österreich

Viele von uns kamen ein paar Tage früher oder blieben noch ein bisschen länger im reizvollen Salzburg. 90 Pilotinnen inklusive Anhang nahmen am FEWP-Wochenende teil. Unter ihnen 14 (!) Pilotinnen aus Deutschland! Einige, wenn auch wenige Pilotinnen flogen trotz Wetterprognose mit eigenen Maschinen an. Den Preis der längsten Anreise konnte wohl ich verbuchen;

Nach noch sonnigem Empfang am Platz am Freitag, Regen am Samstag soweit das Auge reichte, so dass die geplanten Kutschfahrten ausfallen mussten und wir per PKW zur rustikalen Scheune anreisten. Der guten Laune tat das allerdings keinen Abbruch! Köstliche österreichische Schmankerln, wie Wildsalami, Bergkäse, Bauernbrot und lokale Weine wurden untermalt von einer echten „Mehrgenerationen-Band".

Die Bootstouren über die Donau nutzten wir zum Austausch unserer fliegerischen Erlebnisse und für die Planungen für 2012 und 2013; denn dann werden wir uns hoffentlich alle bei unserer neu gewählten slowenischen Präsidentin, Jasna Jerman, in Murska Sobota – LJMS – in Slowenien, am Wochenende 7.–9. Juni 2013 sehen.

zwei Stunden Anfahrt mit Mietwagen. Wir werden versuchen, einen „Car-Pool" zu organisieren! Der Flughafen Maribor liegt 45 Minuten entfernt. Wer beim FEWP-Treffen 2005 in Bled dabei war, weiß, welche Wärme und Gastfreundschaft uns im Land, in dem Milch und Honig fließen, erwarten werden!

Jasna mit ihrer „slowenischen Delegation"

Im Hintergrund: der Turm von Oerlinghausen

Netzwerken in der 3. Dimension

von Monika Brück-Paschko

Zu einem Flugtag der besonderen Art hatte die Vereinigung Deutscher Pilotinnen am 30.06.2012 Mitglieder des Deutschen Ärztinnenbundes, des Verbandes Deutscher Unternehmerinnen und des VDI nach Oerlinghausen am Teutoburger Wald eingeladen. Ca. 55 Damen folgten der Einladung und erlebten einen abwechslungsreichen Tag.

Nach dem Einchecken konnte man beim Mittagsimbiss die ersten Kontakte knüpfen und nebenbei der angeblichen Lieblingsbeschäftigung aller Frauen, dem Shoppen, diesmal von Pilotenkleidung und -accessoires (b.o.t. aircraft), frönen.

Nach einer kurzen Information über die zahlreichen fliegerischen Aktivitäten an Europas größtem Segelflugplatz folgte die Vorstellung der VDP und des DÄB durch ihre Präsidentinnen Hedwig Sensen und Dr. Regine Rapp-Engels. Immer wieder zeigten sich Parallelen in der Historie von Ärztinnen und Pilotinnen. Mit viel Beifall wurde der kurzweilige Vortrag von Dr. Claudia Stern, der Präsidentin der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrtmedizin, bedacht, die zum Thema „Flugmedizin und ihre Bedeutung für Pilotinnen und Ärztinnen“ referierte und über die Weiterbildung zur Fliegerärztin informierte.

Der Nachmittag stand dann ganz im Zeichen der fliegerischen Aktivitäten. „Ich will nur aufregende Sachen machen!“, hatte die Münsteraner Ärztin Dr. Lida Prieß bei der Auswahl der Fluggeräte am Vormittag gefordert und sich spontan für Segelflug,

Sabine mit Fluggast Heide

Vorbereitung auf den Kunstflug

Bettina mit Fluggast Ilka M.

Gyrocopter und Kunstflug entschieden. Groß war auch die Nachfrage nach dem offenen Doppeldecker Stearman aus dem Jahr 1941. Wer es ruhiger mochte, flog Ultraleichtflugzeug oder ließ sich die Welt von oben aus dem Hubschrauber zeigen.

Ermöglicht wurde die breite Palette an fliegerischen Aktivitäten durch die großzügige Unterstützung der Sponsoren (Innosan GmbH, heroal, Mestemacher GmbH, Rila, TEAM).

Den nun akut vom Fliegervirus Infizierten erläuterte die Motorflugreferentin der VDP, Rosa Höltken, dann abschließend den Weg zur Pilotenlizenz.

Die begeisterten Gesichter und Gespräche beim Abendessen im Flugplatzrestaurant und die Bitte um Wiederholung waren dann auch für uns die Bestätigung, dass dieses Treffen der gelungene Beginn eines hoffentlich erfolgreichen Netzwerkens war.

NETZWERK

Einteilung der Flugzeuge

Doppeldeckerfliegen mit einer Stearman A75N1

Birgit H. nach der Landung

Organisatorinnen mit den Präsidentinnen

Aluminium-Systeme für nachhaltiges Bauen

Als eines der führenden Aluminium-Systemhäuser weltweit bietet heroal technisch ausgereifte und perfekt aufeinander abgestimmte nachhaltige Systeme für Rolläden, Rolltore, Fenster, Türen und Fassaden sowie Sonnen- und Insektenschutz.

Durch minimalen Energieeinsatz in der Herstellung und durch maximale Energieeinsparung während der Nutzung tragen heroal Systemlösungen entscheidend dazu bei, nachhaltiges Bauen zu ermöglichen – verbunden mit höchster Wirtschaftlichkeit bei der Verarbeitung der Systeme und Wertsteigerung der Gebäude.

Rolläden | Rolltore | Fenster | Türen | Fassaden | Service

heroal – Johann Henkenjohann GmbH & Co. KG
Österwieher Str. 80 I 33415 Verl (Germany) I Fon +49 5246 507-0 I Fax +49 5246 507-222 I www.heroal.com

heroal

Vor dem Start New York – Berlin mit der Udet U12. Foto: Deutsches Museum

„Girls, lernt fliegen!“

Thea Rasche, Pionierin der Frauenfliegerei
*12. August 1899 in Unna, + 25. Februar 1971 in Essen | von Waltraut Moog

Thea Rasche erwarb als erste Frau nach dem 1. Weltkrieg nicht nur die Flug-, sondern auch die Kunst- und die Seefluglizenz. Sie war somit die erste Frau in ganz Europa mit einer Kunstfluglizenz und die erste, die Auslandsreisen unternahm.

Jahre später begeisterte sie sich auf der Wasserkuppe für den Segelflug und erwarb bald alle Scheine. Ihre Sehnsucht nach fernen Ländern hatte sie wohl von ihrer holländischen Mutter geerbt, die Theas sportliche Aktivitäten unterstützte: Tennis- und Hockeyspielen, Reiten, Schwimmen und Radfahren, heutzutage nichts Außergewöhnliches, aber Anfang des 20. Jahrhunderts noch etwas Besonderes für eine Frau.

Die Absichten ihres autoritären Vaters, sie mit einem wohlhabenden Mann zu verheiraten, durchkreuzte Thea durch Flucht nach Hamburg. Um sich über Wasser zu halten, arbeitete sie zunächst als Schreibkraft. „Ich war die schlechteste Tippmamsell Hamburgs, da mir jede Praxis fehlte“. Später verdiente sie ihr Brot als Inspektorin des Landguts Stinnes bei Berlin, als Journalistin und Schriftführerin der Deutschen Flugillustrierten und als Propagandistin im Auftrag der US-Regierung zur Förderung des Baus amerikanischer Flugplätze.

Vor allem aber war sie Wettbewerbs-Kunstfliegerin im Team von Ernst Udet und Georg Fieseler. In ihrem Buch „...und über uns die Fliegerei“ schildert sie ihre Passion mit den Worten: “Ich war ‚motorkrank’. Der Motor war mir der beste Freund geworden – nie verließ er mich. Nichts erfreute meine Ohren so sehr wie sein ehernes Lied – die schönste Musik, die es nun mal für den Motorflieger gibt! Ihn zu bändigen, das Letzte aus ihm herauszuholen, die Maschine im Kunstflug und in den Augenblicken der Gefahr restlos zu beherrschen, sie Hunderte von Kilometern über Gebirge, Wüsten und Gewässer zum vorher festgesetzten Ziel zu steuern, war meine höchste Freude.“

Ihre größten Erfolge feierte Thea Rasche in den USA, wo sie in den Jahren 1927–1929, 1934/35 und 1936/37 als Wettbewerbs-Fliegerin aktiv war. Sie flog 1929 als eine von 20 Teilnehmerinnen beim ersten internationalen Frauen-Luftderby, spöttisch „Powder Puff Derby“ genannt, in einer Gipsy Moth 5200 km quer durch Amerika.

Lisel Bach, Thea Rasche und Elly Beinhorn

Thea 1930

HISTORIE

Foto: Deutsches Museum

Neben ihr erreichten Amelia Earhart und Ruth Elder, die Ozeanfliegerinnen, und 10 andere Pilotinnen das Ziel. Die Teilnehmerinnen wurden als "Queens of the Air" außergewöhnlich gefeiert. Den Höhepunkt der Schlussfeier bildete die Gründung des „Klubs der 99er", des ersten Pilotinnen-Klubs in Nordamerika, der bis heute als „99s" existiert. Theas Appell lautete: „Girls, lernt fliegen!"

Als einziger Reporterin gelang es Thea Rasche in einer holländischen Douglas DC2, am MacRobertson-Luftrennen von England nach Australien mitzufliegen. Sie war die einzige Frau, die das Ziel erreichte und wurde begeistert empfangen.

Thea wurde bestürmt, die amerikanische Staatsbürgerschaft anzunehmen. Eleanore Roosevelt, Frau des amerikanischen Präsidenten, lud sie ins „Weiße Haus" ein. Sie erhielt ansehnliche Preise und wurde Ehrenmitglied in amerikanischen Fliegerclubs.

Sie war bekannt als "The Flying Fräulein; The Daredevil; Queen of Aces; Female Lindy; The Girl Wonder; The Air Aristocrat; The Woman of the Day; The best Ambassador Germany has; Thea Rasche, the Ambassador of Peace; The Children's Heroine". Doch sie blieb Deutschland treu und vergab damit manch verlockende Zukunftsaussicht.

Thea lebte noch einige Jahre als Journalistin in den USA und kehrte später nach Essen zurück. Sie verstarb 1971 und erhielt von der Stadt Essen auf dem Friedhof Bredeney ein Ehrengrab.

Lady Pilots: Thea Rasche mit Francis Harrell

LITERATUR: Thea Rasche: Und über uns die Fliegerei. Berlin 1940 | Franz Kurowski: Berühmte Fliegerinnen. Göttingen 1974 | Rolf Italiander: Drei deutsche Fliegerinnen. Berlin 1940 | Luise Pusch/Susanne Gretter: Berühmte Frauen – 300 Portraits. Frankfurt 2002 | Jutta Rebmann: Als Frau in die Luft ging. Mühlacker 2001 | Ernst Probst: Königinnen der Lüfte in Europa. Norderstedt 2010

Havelland – Carola schaut fasziniert zu, wie die Ballonhülle wächst und hochsteigt, der Korb sich aufrichtet

Kleiner Querschnitt durch die Ballonsaison

Ein Foto-Bericht von Ulla Klees

Meine Ballonsaison 2012, die jetzt langsam zu Ende geht, war richtig gut vollgepackt. 10 kleinere Meetings gaben eine große Chance auf viele Ballonfahrten.

Recht warmes Wetter schickte uns Petrus nach Kevelaer im August. Bei über 30 Grad ist Ballon Auf- und Abrüsten recht anstrengend. Dennoch, bei diesem blauen Himmel, da muss es dann doch sein. Außerdem ging es so schön durch den Final von Weeze, das war mit besonderer Erlaubnis mal sehr schön. Jeweils angepasst, ob ein Flieger kam oder nicht, bekamen wir die entsprechende Höhe. Wunderschöne Fahrten gab es noch im Mai zum Schloßfest in Wendlinghausen, Dörentrup, bei der Aasee-Montgolfiade Münster mit zwei sehr langsamen Fahrten aus der Stadt heraus, sowie beim Flugplatzfest Oerlinghausen.

Ballontreffen Neustettin, Szczecinek, Polen, Juni 2012

Das Wetter war nicht immer mit uns Ballonfahrern, dennoch waren wunderschöne Fahrten im In- und Ausland möglich. Wie z.B. in Polen, im Juni, am Rande der Kaschuben.

Viel Wald, nasse Wiesen und Seen. Wunderschönes weites Land. Zum Glück gab es aber auch noch ein paar trockene Wiesen für uns.

Ullas REWE-Ballon beim Start in Tannheim

Ballonfahren im Winter, immer wieder ein Traum!
D-ORID, REWE, über dem Tannheimer Tal

Bunte Kerle zwischen Teuto und Rinteln,
Schloßfest in Wendlinghausen 2012

BALLON

Beim Start mehrerer Ballone kann es schon eng werden – Tannheim in Österreich.

Meine Ballonsaison startet im neuen Jahr immer mit den Winterfahrten. Nächstes Jahr bin ich wieder vom 13.01.2013–20.01.2013 in Österreich, im Tannheimer Tal. Anschließend vielleicht noch vom 20.–27.01. in Kössen. Die Ballonfahrten im Schnee, mit weiter Sicht über die Berge, sind einfach nicht zu übertreffen. Nur wenig zeigen die Bilder von dieser Atmosphäre.

Aasee-Montgolfiade 2012,
Fahrt über Münster in 400 m Höhe

Mein Gespann wird immer kleiner, die Verfolger werden gleich losfahren, um mich nach der Landung abzuholen.

Zielkreuz mit noch wenigen Markern

Europameisterschaft im Ballonfahren

2. Europameisterschaft der Frauen im Ballonfahren in Frankenthal/Pfalz | von Ulla Klees

Die noch junge Europameisterschaft der Ballonpilotinnen wurde im September 2012 zum zweiten Mal ausgetragen und fand dieses Mal in Frankenthal in der Pfalz statt. 25 Pilotinnen aus 15 Nationen waren gemeldet.

Virtuelle Formen im 3D-Format an den Himmel „malen" und per Logger erfassen, z. B. ein Tortenstück, oder reale Zielkreuze so genau wie möglich mit dem Marker treffen, Präzision und gute Einschätzung der Windverhältnisse in verschiedenen Höhen waren gefragte Kernkompetenzen.

Die Gegend stellte manche Pilotin, die aus der Heimat weites, freies Land gewohnt war, vor große Herausforderungen. Industrieanlagen, Stromleitungen, Gemüse- und Weinfelder und nicht zuletzt vielbefahrene Autostraßen sind als Landefläche denkbar ungeeignet. Am Ende hieß es dann oft, möglichst schnell zu landen, zur Not auch im Porree. Somit haben wir eine neue „Durchlaucht".

Die Aufgaben bei den insgesamt 6 Wettfahrten an 4 Tagen waren vielfältig und anspruchsvoll. Die Pilotinnen kämpften hart und hatten trotzdem viel Spaß. Am Ende stand dann jeweils eine Pilotin aus Großbritannien, Litauen und Belgien strahlend auf dem Siegertreppchen.

Um den großen und kleinen Besuchern die Faszination Ballonfahren näherzubringen, wurde von den Ballonfahrern eine sogenannte Fiesta organisiert. Hier gab es Gelegenheit, die Ballone aus nächster Nähe zu sehen, selber einmal mitzufahren oder einfach nur in der Dunkelheit dem mit Musik untermalten spektakulären Ballonglühen beizuwohnen.

Brian Jones aus England, der 1999 mit seinem Freund Bertrand Piccard Non-Stopp mit einem Ballon die Erde in 19 Tagen und 21 Stunden umrundete, war auch anwesend und berichtete dem interessierten Publikum von seinem großen Abenteuer. Er war mit einem Nachbau des Ballons „Breitling Orbiter 3", mit dem er die 46.000 km zurücklegte, nach Frankenthal gekommen.

Flugvorbereitung: Susanne von Ingrid Blecher beschirmt

Segelflug-Weltmeisterschaft in Uvalde

Wettbewerbs-Ergebnisse im Internet unter www.soaringspot.com/wgc20112/

Das heiße Abenteuer in Texas | von Susanne Schödel

97 der weltbesten Piloten – davon drei Frauen – aus 24 Nationen nahmen an der 32. Segelflug-Weltmeisterschaft in Uvalde, Texas, teil.

Bei Tagestemperaturen um die 40 °C und 13 Flugtagen innerhalb des zweiwöchigen Wettbewerbszeitraums im August war eine gute Kondition notwendig. Darauf bereitete ich mich seit Anfang 2012 mit Lauftraining und Kraftübungen drei- bis viermal pro Woche vor und mit Saunabesuchen, so oft es ging.

Die hervorragende Thermik brachte dann Schnittgeschwindigkeiten von über 140 km/h, in der Offenen Klasse sogar von bis zu 160 km/h. Dafür mussten die optimalen Aufwinde- und Wolkenstraßen gefunden und mit den maximal möglichen Geschwindigkeiten vorgeflogen werden. Jeden Augenblick der vier- bis sechsstündigen Wettbewerbsflüge hellwach sein und die Hitze aushalten, war extrem anstrengend. Ingrid Blecher und Walter Eisele (beide ebenfalls VDP-Mitglieder) unterstützten mich zum Glück als Crew am Boden. Unter den insgesamt 37 Konkurrenten der 15-Meter-Klasse konnte ich schließlich einen Platz im Mittelfeld erobern (9.583 von 11.062 Punkten und Rang 21).

Meine beiden weiblichen Konkurrentinnen Alena Netusilova aus Tschechien und Lisa Trotter aus Australien belegten die Plätze 19 und 22 mit jeweils 50 Punkten Abstand von meiner Platzierung. Die Vorbereitungen mit dem Verschiffen des Flugzeugs und der Autos nach USA und die damit verbundenen bürokratischen Arbeiten waren übrigens grenzwertig. Dafür erlebten wir vor Ort das Abenteuer im positiven Sinn, denn die Bewohner von Uvalde begleiteten die WM persönlich mit Interesse und Aufgeschlossenheit und waren außerordentlich freundlich und hilfsbereit.

Gefreut habe ich mich auch über die finanzielle Unterstützung von vielen Seiten, insbesondere über den Förderpreis der VDP. Nur so war die Teilnahme an dieser WM überhaupt möglich. Vielen Dank!

Fotografische Eindrücke:

Anflüge in dust devils

Bei der Parade durch Uvalde, rechts Walter Eisele

SEGELFLUG

Vorbereitung auf den Start

Wenig Außenlandemöglichkeiten

"Sierra Echo - turning final runway 15"

Vor dem Abflug. Oben im Bild der Flugplatz Uvalde

Höhen und Tiefen liegen dicht beieinander

Deutsche Meisterschaft Segelflug 2012 | von Gaby Haberkern

Vom 30.05. bis 09.06. fand in Erbach die DM der Frauen statt. Sehr früh im Jahr und nur mit Ferien in Baden Württemberg und Bayern, hatten sich nur wenige Pilotinnen für die drei Klassen angemeldet.

In der Clubklasse gingen 16 Pilotinnen an den Start, in der Standard- und der FAI-15m-Klasse flogen jeweils 12 Teilnehmerinnen. Der Versuch, durch die Zulassung von 18-metrigen Flugzeugen mehr Teilnehmerinnen zu gewinnen, zeigte leider keinen großen Erfolg. Von der VDP flogen immerhin sechs Pilotinnen mit und belegten durchaus beachtliche Plätze!

Der Sportfliegerclub Ulm hatte sich der Aufgabe angenommen, diese Meisterschaft bestens auszurichten, und das Ergebnis konnte sich ohne Weiteres sehen lassen.

Die Tage vor Beginn des Wettbewerbs nutzten viele Teilnehmerinnen zum Training. Das Wetter spielte mit und die Hoffnungen waren groß. Jeden Morgen wurden uns von der Wettbewerbsleitung das Wetter und die Tagesaufgaben präsentiert. Sie verstanden es sehr gut, aus dem pünktlich zum Wettbewerbsbeginn immer unbeständiger werdenden Wetter das Bestmögliche herauszuholen.

Neu war sicher für einige Teilnehmerinnen der Zielkreis, den es in einer vorgegebenen Mindesthöhe zu überfliegen galt. Er diente der Sicherheit, da die Flugzeuge nicht mit Höchstgeschwindigkeit und Minimalhöhe auf die Flugplatzschwelle anfliegen, um dann zu landen.

Leider konnten nur fünf gültige Wertungstage erflogen werden.

Die Strecken variierten zwischen 125 und 410 Kilometer, und die Pilotinnen hatten es zum Teil nicht immer leicht, die Ziellinie zu erreichen, aber vollendbar waren die Aufgaben fast jeden Tag. Nur Glück und Pech lagen bei diesen Wetterlagen manchmal sehr dicht beieinander.

VDP-Mitglied Katrin Senne behauptete sich souverän in der FAI-15m-Klasse. Sie gewann jeden Tag und sicherte sich so den ersten Platz und den Titel der Deutschen Meisterin. Auch Annette Klossok zeigte

Siegerehrung der Club-Klasse

Warten im Grid

konstante Leistungen und flog unangegriffen auf Platz 2. In der Clubklasse zeigte Dörte Starsinsky ihr Können und holte sich den Titel, dicht gefolgt von Christine Grote und Swaantje Geyer, beide VDP-Pilotinnen.

In der Standardklasse erreichten die VDP-Mitglieder Cornelia Schaich und Gaby Haberkern leider nur die Plätze 4 und 6. Cornelia ist auf Grund der Vorpunkte-Regelung Mitglied der Nationalmannschaft und fliegt bei der WM. Den ersten Platz sicherte sich bereits zum zweiten Mal Meike Müller, gefolgt von Ulrike Teichmann und Kirsten Eichhorn.

Auch wenn das Wetter nicht immer gnädig war, blieben alle Beteiligten guter Stimmung. Sowohl an einem spontanen Gitarrenabend mit viel Gesang als auch am „Bergfest“ mit viel Lachen und Fröhlichkeit ließ sich erkennen, dass sich die Teilnehmerinnen auf dem Flugplatz Erbach sehr wohlgefühlt haben.

Sehr schnell nahte der Abschlussabend, wo nochmals gemeinsam gegessen und bis in die späte Nacht zu Live-Musik getanzt und gesungen wurde. Auch die Wettbewerbsleitung musste beim „Endanflug über den Zielkreis“ ihre sportlichen Fähigkeiten unter Beweis stellen. Nächstes Jahr bei der Weltmeisterschaft der Frauen in Issoudun werden fünf Pilotinnen der VDP teilnehmen. Wir sind stolz auf die hervorragenden Leistungen unserer Pilotinnen.

Das Endergebnis:

Rang	*Club-Klasse*	*Standard-Klasse*	*FAI-15-m-Klasse*
1	TK Starsinski, Dörte	CP Müller, Meike	BK Senne, Katrin
2	V2 Grote, Christine *	C Teichmann, Ulrike	K Klossok, Annette *
3	VS Geyer, Svaantje *	CW Eichhorn, Kirsten	Y4 Mühl, Stefanie

*Die Pilotinnen mit * sind Mitglied der VDP*

Gruppenbild mit Hund: alle TeilnehmerInnen

EASA-Lizenzen – quo vadis?

Ein kleiner Überblick | von Roswitha Höltken

Wir vereinheitlichen uns auf europäischer Ebene, doch ein gewisser Föderalismus wird uns leider erhalten bleiben. Das EASA-Regelwerk wird nicht in allen Bereichen ICAO-konform sein. Eine vertane Chance – schade!

Doch wie geht es mit unseren Lizenzen weiter? Zunächst einmal nimmt die EASA Motorflugzeuge und Helikopter, Segelflugzeuge und Ballone unter ihre Fittiche. ULs bleiben bei den Verbänden und damit nationalen Regelungen unterworfen. Wenn man die erhebliche Steigerung der Anzahl von UL-Piloten und die Entwicklung der ULs betrachtet, ist dies kaum nachvollziehbar. Ab 08.04.2013 soll die Ausgabe der EU-Part-FCL-Lizenzen alternativ zum JAR-FCL möglich sein. Bestehende Lizenzen werden erst zum Zeitpunkt ihres Ablaufes automatisch umgeschrieben. Last but not least, ***gibt es für Inhaber einer UL-Lizenz derzeit noch die Möglichkeit, mit nur 7 Flugstunden und einer theoretischen Prüfung den PPL-N zu erwerben, der dann in den LAPL umgeschrieben wird.*** Es wird wohl auch später noch Erleichterungen für UL-Flieger geben, aber sicher nicht mehr so großzügige. Ich wünsche uns eine schöne europäische Zukunft – und many happy landings.

Die verschiedenen Lizenzen im Überblick:

PPL(A)
Entspricht weitgehend der jetzigen JAR-FCL-Lizenz und ist ICAO-konform, kann also von Drittländern wie den USA validiert werden.
Gültigkeit auf Lebenszeit
Klassenverlängerung Wie bisher – alle 2 Jahre 12 Stunden Flugzeit in den letzten 12 Monaten und einen Übungsflug mit Fluglehrer.
Umschreibung Nach dem 08.04.2013 nicht nötig, die Lizenzen werden nach Ablauf der 5 Jahre Gültigkeit automatisch in EASA-PPL(A)-Lizenzen umgeschrieben.

LAPL(A) (Light Aircraft Pilot Licence)
Soll einen günstigen Einstieg in die Fliegerei erlauben (30 Std. Flugausbildung), gültig im gesamten EASA-Bereich (EU-Mitglieder sowie Island, Norwegen, Schweiz und Liechtenstein), auf ***Flugzeugen bis 2000 kg,*** *keine Validierung durch Drittländer, Passagierflüge sind erst nach 10 Std. PIC-Zeit nach Lizenzerteilung erlaubt.*
Gültigkeit auf Lebenszeit
Klassenverlängerung Alle 2 Jahre 12 Stunden als PIC und einen Übungsflug mit Fluglehrer. UL-Flugzeiten werden nicht angerechnet. Berechtigung für Nacht-, Kunst-, Schlepp- und Bergflug ist möglich.
Umschreibung Unsere nationalen Lizenzen (PPL-N) und alle ICAO-Lizenzen (ohne CVFR) werden zu LAPL-Lizenzen umgeschrieben. ***Vor dem 08.04.2014 können nationale Lizenzen durch einen CVFR-Prüfungsflug (ohne Theoriekurs oder 10 Stunden Schulung) und den Nachweis von 70 Stunden Flugerfahrung zu einem PPL(A) umgeschrieben werden.***

Regelungen
90-Tage-Regelung bleibt unverändert bestehen
Sprachkenntnisse Jeder Pilot darf, unabhängig von der Art des Sprechfunkzeugnisses, die Rechte seiner Lizenz nur dann ausüben, wenn er in seiner Lizenz einen Sprachvermerk für die Sprache hat, die er im Funk verwenden will. Das heißt, möchte man einen kleinen Flugplatz im Ausland anfliegen, an dem lt. AIP z.B. nur Dänisch oder Französisch im Funk gesprochen wird, braucht man einen entsprechenden Vermerk der Sprachkompetenz in der Lizenz – hoffen wir da mal auf Änderung.
En-Route Instrument-Rating (EIR) Diese Überland-Instrumentenflugberechtigung soll neu eingeführt werden. Es darf in IMC geflogen werden, mit Ausnahme von Instrumenten-Anflügen und -Abflügen. Einflug in IMC ist erst nach dem Start gestattet. Eine Ausbildung in Theorie und 15 h Instrumentenflug sind erforderlich.
Medical Die Tauglichkeitsklassen 1 und 2 für die berufliche Fliegerei und den PPL(A) bleiben erhalten. Für den LAPL wird es ein LAPL-Medical geben, welches deutlich großzügigere und praxisgerechtere Kriterien für die Tauglichkeit zulässt als das Medical 1 und 2.

Leblose Landebahnen in der Hauptstadt

von Ruth Haliti

Herbstlicher Kurzbesuch in Berlin: Da Deutschlands aktuelles Prestigeobjekt mit vielen Monaten und Millionen Euro Verspätung erst im nächsten Jahr für Linien und GA öffnet, kann frau bei einer organisierten Tour auf der noch leblosen 60 m breiten Landebahn umherspazieren und, wer kann, sogar Kopfstand an der Schwelle machen. Ein echter Spaß!

4000 Meter lange und 60 Meter breite Landebahn am neuen Flughafen Berlin-Brandenburg

Beinahe körperlichen Schmerz mag es dann aber bereiten, wenn frau auf der ebenfalls ungenutzten Runway 27 Links in Tempelhof spaziert – gemeinsam mit Dutzenden Inlineskatern, Radfahrern und Kindern, die ihre Drachen steigen lassen.
Verrückte Fliegerwelt!

Tempelhof

Sicher bei Seitenwind?

von Doris Gerecht

Eine gute Idee von AOPA Germany, das Flieger-Traningscamp in Stendal mit einem Seitenwind-Simulatortraining bei Anja Wolffson auf dem Flugplatz EDHF Hungriger Wolf in Itzehoe nördlich von Hamburg zu verbinden.

Stendal ist ein kleines, eher familiäres Camp mit großen fliegerischen Möglichkeiten: Flüge über Berlin, über Hamburg, nach Rügen, Sylt, Helgoland und zu den ostfriesischen Inseln sowie nach Dänemark und nicht zu vergessen, Nachtflüge.

Das Wetter war durchwachsen vom 14.–17. Juni 2012, so dass ich zwar über Berlin nach Finow und nach Rügen fliegen konnte, jedoch Helgoland und das ostfriesische Insel-Hopping auf nächstes Jahr verschieben musste. Dafür aber nahm ich das Angebot von Anja Wolffson wahr, Seitenwindlandungen auf dem Simulator zu trainieren. Wir flogen zu dritt über Hamburg nach Itzehoe. Nach einem ausführlichen videogestützten Theoriebriefing und einem leckeren Lunch bestieg ich das stuhlähnliche Gerät und harrte angeschnallt im Cockpit dieses Simulators der Böen und Turbulenzen, die der Trainer in unterschiedlichen Stärken auf mich loslassen würde. Vor mir sah ich die Projektion einer Landebahn in permanenter Anflugsituation. Eine Stunde lang musste ich die immer heftigeren Bewegungen um die Roll- und Hochachse des simulierten Flugzeugs durch Betätigung des Quer- und des Seitenruders abfangen. Als Koordinationshilfe nutzte ich die beiden Laserpunkte, die die Drehungen um Hoch- und Längsachse markierten.

Ziel des Trainings war, durch immer wiederkehrende Seitenwindsituationen eine gewisse Automation in den dabei herausgeforderten Bewegungsabläufen zu erreichen, so dass man in der Echt-Situation richtig reagiert. Und wie sah das einige Stunden später auf dem Rückflug aus?

Mein Wunsch war, in Stendal auf der Graspiste zu landen. Wir hatten tatsächlich Seitenwind, 19 kts von rechts. Was ich im Simulator gelernt hatte, funktionierte. Ich reagierte wie im Traum und landete gut ausgerichtet und sanft. Ich hoffe, auch zukünftige Seitenwind-landungen so gut meistern zu können. Daher: Ein herzliches Dankeschön an das Team von Anja Wolffson und den Simulator auf dem Flugplatz „Hungriger Wolf“ in Itzehoe.

Einsatz der neuen Actionkamera, die am Flügel montiert ist: Ein Blick ins Cockpit auf dem Rückflug.

Im Trend: Fliegen in Nordosteuropa

Ein Foto-Bericht von Heike Käferle und Horst Ramsenthaler

Polen und das Baltikum sind eine Reise wert. Das stellten mittlerweile schon viele VDP-Pilotinnen fest – nicht zuletzt unsere Präsidentin Hedwig Sensen in ihrem Artikel in den letzten VDP-Nachrichten.

Dadurch angeregt, flogen auch wir gen Osten. Unsere Route verlief über Bautzen, Breslau/Wrozclaw), Krakow, Masurische Seen (Ketrzyn/Wolfsschanze), Vilnius, Klaipeda/Memel (Kurische Nehrung), über die Ostsee-Inselwelt nach Tallinn. Zurück flogen über Kaunas (Litauen), Torun/Thorn, Eggersdorf und querten Berlin auf dem Weg nach Oerlinghausen. Das wunderschöne Danzig und auch Riga (Lettland) mussten wir leider wegen schlechter Wetterbedingungen rechts liegen lassen. Die Bilder sollen dazu anregen, diese östlichen Gebiete auch weiterhin zu erkunden – es lohnt sich! Für die Baltischen Staaten brauchen UL eine Genehmigung, die vorher per E-Mail beantragt werden kann.

Die Polen nennen Krakow die schönste Stadt ihres Landes. Lebendig, pulsierend und unvergleichlich. Vielleicht sogar eine der schönsten Städte der Welt.

In der Ferne Warschau und unter uns die Weichsel. Wenig Wasser und viele Sandbänke auf dem Weg in die Masuren.

Zwei Grasbahnen und eine Geschichte: Am Flugplatz Ketrzyn landete Stauffenberg vor dem Attentat auf Hitler. Das Tor zu den Masuren mit ihren Seen. Wenige Meilen vom Flugplatz ein Stück deutscher Geschichte, die Wolfsschanze. Gesprengte Bunker blieben zurück.

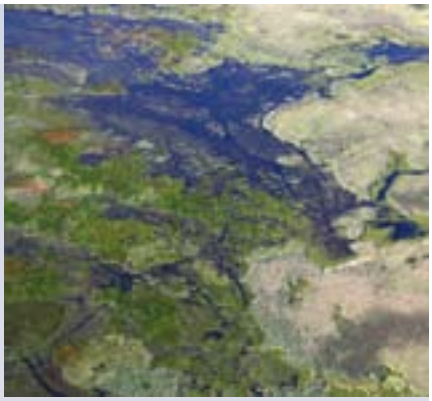
Auf dem Weg zur Kurischen Nehrung: Kaunas, die zweitgrößte Stadt Litauens ist umgeben von Seen – hier malen Algen kleine Kunstwerke auf die Oberfläche.

Ballone über dem barocken Vilnius – eine lebendige Stadt, die praktisch fast nur aus Sehenswürdigkeiten besteht.

Seen – so weit das Auge reicht – funkeln im Sonnenlicht. Auch im Detail wunderschön.

Eine Autobahn kreuzt eine Seenlandschaft – Kontraste in Litauen zwischen Kaunas und Klaipeda

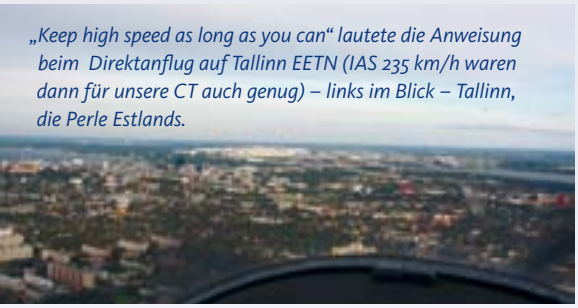
MOTOR & UL



Ein Spiel der Farben – Natur pur in Litauen.

Man kann die Kurische Nehrung bis zur russischen Grenze überfliegen: Bei Palanga APP um Erlaubnis bitten. Dünen, Wasser und Wald – ein Erlebnis von oben!

Nach dem Einflug nach Estland über den Golf von Riga sind viel kleine Inseln zu sehen.



„Keep high speed as long as you can" lautete die Anweisung beim Direktanflug auf Tallinn EETN (IAS 235 km/h waren dann für unsere CT auch genug) – links im Blick – Tallinn, die Perle Estlands.

Die Altstadt von Tallinn ist ein Traum – auch wenn es mal den ganzen Tag regnet.

Der Anflug auf Torun EPTO der Weichsel entlang – mit grandiosem Blick auf die Altstadt – ist allein eine Reise wert. Die Geburtsstadt von Nikolaus Kopernikus liegt südöstlich von Posen und ist atemberaubend schön. Den Tipp haben wir von Polen bekommen.

Klaipeda/Memel an der Kurischen Nehrung hat Ännchen von Tharau zu bieten und einen kleinen Platz, an dem man auf der AN2 Flugunterricht nehmen kann. Im ehemaligen „Ostblock" ist die Antonow immer noch das verbreitetste Flugzeug und auf vielen Plätzen mehrfach vorhanden.

Fliegen über der Wüste und dem Toten Meer

Fliegen in Israel

von Ruth Haliti und Tineke Schaper

Spontan und ohne große Planung flogen wir, Rosa Höltken und Tineke Schaper, im April 2012 nach Israel, um unsere Pilotenfreundin Ruth Haliti zu besuchen. Eine Woche; was würde uns wohl diesmal erwarten? Tineke hatte vor langer Zeit einmal in Israel gelebt, für Rosa war es der zweite Besuch.

Nur gut, dass wir alle so spontan sind, denn direkt nach der Landung auf dem Flughafen Ben Gurion (TLV) rief der israelische Pilot und Freund, Shlomo, bei Ruth an und fragte, ob wir wohl eine Runde vom Flugplatz Herzliya nach Sde Dov, dem Satellitenflughafen von TLV machen möchten? Was für eine Frage! Ja gerne!!

Am Flugplatz Herzliya holte uns die israelische Realität ein. Hier ist nichts einfach, wenn es um die Sicherheit geht! Wo kommen Sie her? Wo wollen Sie hin? Woher kennen Sie Shlomo und wie lange? Wieso wollen Sie nach Sde Dov? Ist noch jemand an der Flugplanung beteiligt? Was haben Sie dabei? ...

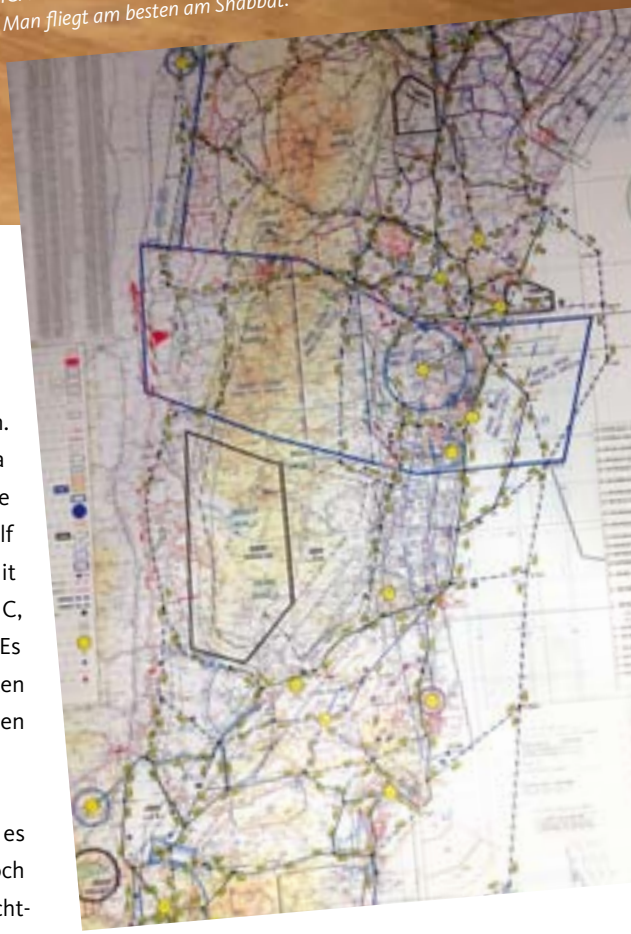
Es sah nicht aus, als würde es klappen. Selbst Ruths Diplomatenpass half da wenig. Aber Shlomos charmante ruhige Art, die wir wirklich bewunderten, half uns weiter! 90 Min. später waren wir mit der C 172, 4xCGF, in der Luft. Rosa als PIC, Shlomo rechts, Ruth und Tineke hinten! Es dämmerte bereits leicht, aber die Sichten und die aufflackernden Lichter am Boden waren traumhaft schön.

Nach der Landung in TLV-Sde Dov gab es nach diversen Sicherheitsbedenken doch noch die Möglichkeit eines kurzen Nachtflugs. Wir waren wieder dabei! Tel Aviv bei Nacht von oben, wow, das war eine wunderschöne Erfahrung. Während des Sightseeing-Fluges „trafen“ wir noch beinah eine Boeing, unterwegs zum Flughafen Ben Gurion. Wie klingt das für unseren ersten Tag in Israel?

Tel Aviv bei Nacht

Der nächste Tag, unser Weg nach Süden. Hoch über dem Toten Meer thront das UNESCO Weltkulturerbe, das als Symbol der Freiheit Israels gilt: Die Festung Masada. Einst kämpften hier Juden verzweifelt

ICAO Karte Israel – viel militärisches Sperrgebiet. Man fliegt am besten am Shabbat.



jahrelang, doch letztlich erfolglos, gegen den Ansturm römischer Besatzer. Quasi gegenüber liegt eine kleine Landebahn in der Wüste, das „Bar Yehuda Airfield“. Was besonders an diesem Flugplatz ist? 1.240 Fuss unter Meeresniveau (!) – ein komisches Gefühl im Ab- und Anflug beim Blick auf den Höhenmesser. Der Flugplatz ist bekannt als das „Wild-West-Field“ in Israel.

Kaum Sicherheitsmaßnahmen, nur fliegen! Alles ganz locker! Wir flogen über die Ruinen Masadas, über En Gedi, einen der ersten Kibbutze Israels, und natürlich über das in karibischen Farben schimmernde Tote Meer, immer eine Flügelspitze im jordanischen Luftraum. Echter Tiefflug und Wingtip-Formations-Fliegen ist eine für uns recht gewöhnungsbedürftige, aber dort legale Vorliebe israelischer Piloten.
Dann war da noch ein schöner Nachmittag in Rishon le Zion, dem größten UL-Patz in Israel, wo Yoram, ein Freund der AOPA Israel, uns eine interessante Tour gab. Der Flugplatz ist mit seinen mehr als 80 UL für rund 140 aktive UL-Piloten und einer kleinen UL-Schule der größte seiner Art. Er ist recht schwer anzufliegen, aber blieb bis dato ohne nennenswerte Unfälle. Viele Piloten in Israel, egal ob Echo oder UL, haben ihre Lizenz beim Militär erworben. Flugschulen gibt es daher wenige.

Highlight des „UL-Wandertages“ aber war sicherlich „Ein Vered“, ein Privatflugplatz inmitten Israels. Zwei sandige Pisten, nicht leicht als Landebahnen auszumachen, umringt von Orangen- und Grapefruitbäumen. Eine selbstgebastelte, urige Kneipe mit tiefenentspannten Piloten brachte das restliche Flair. Leider war es zu windig, um dort in die Luft zu gehen.

Neben den fliegerischen Erlebnissen haben wir die besondere Atmosphäre Israels und Palästinas in uns aufgesogen und viel Beeindruckendes gesehen. Wir schauen zurück auf eine tolle Woche, die wir gerne einmal wiederholen möchten. Dann aber vielleicht mit unseren eigenen Flugzeugen?!

Das Tote Meer, Farben wie in der Karibik

Festung Massada und das Tote Meer

Flugleiter Ali, ganz entspannt am Flugplatz Massada

Wir fliegen am tiefsten Punkt der Erde

Fliegen in Israel

Israel hat ca. 1.500 Privatpiloten. Von den 700 in Israel stationierten Zivilflugzeugen sind 600 in privater Hand. Die UL-Szene in Israel ist mit rund 600 Piloten und mehr als 300 Flugzeugen ebenfalls gut aufgestellt. Israel verfügt über 17 Flugplätze und diverse, meist private UL-Plätze. Nur Tel Aviv, Haifa und Eilat sind als Port of Entry zugelassen.

Wer privat nach Israel fliegen möchte, braucht für den Einflug in den israelischen Luftraum eine Genehmigungs-Nr., die beim ersten Funkkontakt mitgeteilt werden muss. Grundsätzlich wird geraten, einen Flug nach und in Israel über die israelische AOPA zu organisieren, da frau ansonsten Bürgen braucht, die in Israel leben und den Sicherheitsbehörden gegenüber Rede und Antwort stehen.

Chartern kann man vor Ort, aber fliegen darf frau nur mit Safety-Pilot, es sei denn, man absolviert kurz die Theorie beim zuständigen Amt (CAA) in fließendem Hebräisch.

Da Israel von seinen vermeintlichen Feinden eingerahmt ist, kann ein Israeli nur national fliegen oder sich zunächst nur gen Westen, sprich Zypern oder Griechenland orientieren, denn die Nachbarländer Ägypten, Jordanien, Syrien und der Libanon sind Tabu!

Karibik: 3 Wochen – 9 verschiedene Länder!

von Ingrid Hopman

Wie überall auf dieser Welt beginnt alles mit einem Checkflug, so auch am Flugplatz St. Augustin, Florida. Fliegerisch war mit meinem jungen Fluglehrer Dennis und mir alles o.k., jedoch ließen sich die Türen der C172 nicht richtig schließen und die Warnanlage des Einziehfahrwerks hörte einfach nicht auf zu hupen.

So wollte ich nicht drei Wochen über's Wasser fliegen. Bis zur 100-Stundenkontrolle hatte die Maschine nur noch 7 Stunden! Auf unsere Frage sagte man uns, man könne ohne weiteres 50 Stunden überziehen... Wir bestanden auf einer anderen Maschine.

Am 12.2.2012 geht's los! 4 Einmots und die 9-köpfige Besatzung. Flugvorbereitung mache ich wie gewohnt, mit Navimat und Kursdreieck. Als ich die Route in mein Garmin 296 eingeben möchte, muss ich feststellen, dass das USA-Update, das ich für € 135.– machen ließ, nicht funktioniert. Tja, das heißt, Koordinaten manuell erfassen. Es raucht der Kopf, der Hunger plagt, aber: Fast fertig! Die Temperatur geht auf –7°C runter, der Nordwind mit 20 kts fühlt sich so kalt an wie daheim.

13.2.: Weight and Balance sind gerade noch im grünen Bereich. Flugplan aufgegeben, eAPIS = „electronic Advance Passenger Information System" abgeschickt, Wetter eingeholt, ATIS abgehört, Schwimmwesten angelegt und Motoren angelassen. Bahamas, wir kommen! Beim Direktanflug auf Grand Bahama-Freeport lässt sich das Fahrwerk nicht ausfahren.... nach mehrfachem, manuellem Pumpen, oh Freude, kommt das Fahrwerk doch noch heraus. Wir stellen fest, dass Hydrauliköl den Bauch der C-172 RG bedeckt. Der Schlauch war gebrochen. Aber St. Augustin erklärt sich bereit, uns eine andere C-172RG zu bringen.

14.2.: Valentinstag. Nachdem Egolf, mein Mitpilot, und unser PAX Howy mir je eine rote Rose überreicht haben, geht's mit 130° über Nassau zum Archipel Exumas. Inseln, wie an einer Perlenkette aufgereiht. Landung und Übernachtung auf Stella Maris, wo Flugplatz und Hotel von einem netten deutschen Flieger-Ehepaar betrieben werden.

Über Providenciales geht's zur Dominikanischen Republik. Es herrschen keine VFR Bedingungen mehr. Noch 20 NM bis zur Küste. Ich sinke auf 1500ft, weiche den Regenschauern aus. Dahinter wird die Sicht besser. Endlich: „cleared runway 06"! Beim Abflug von dort geht's am längsten Palmenstrand der Welt entlang über die Bucht von Samana. Puerto Rico kommt in Sicht. Ein Gebirgszug erstreckt sich über die Insel von Ost nach West, die Gipfel sind in

Unsere Karibikflotte

Wolken. Der Anflug auf San Juan mit seinen vielen Hochhäusern und Kreuzfahrtschiffen direkt an der Landebahn ist aufregend. Von Puerto Rico fliegen wir zu den British Virgin Islands, ein Traum aus der Luft! Gleich weiter nach St.Maarten, dem holländischen Teil der Insel. Passatwolken, die wie Wattebäusche aussehen, begleiten uns in 2500 ft. Im Funk wird ununterbrochen geredet, ich muss verdammt aufpassen, dass ich mein Kennzeichen nicht überhöre. Wir bekommen die Freigabe für die 10; die Landung erfolgt trotz starken Winds butterweich. Wir werden zur Abstellfläche geleitet, wo viele Privatjets stehen. Gehören wir jetzt auch zum Jet-Set? Der lauwarme Abend lädt zum Bummel und Abendessen in einem kleinen Hafenrestaurant, eingerahmt von großen Katamaranen, ein.

18.2.: Der Tag fängt „gut" an. Pierres Flugplan wurde nicht weitergeleitet und Erich verletzt sich stark blutend an der Tragfläche der C 172. Unsere Flugpläne gibt schließlich ein genervter Angestellter auf. Jetzt fliegen wir weiter über die niederländischen Antillen, Antigua, Guadeloupe, Dominica mit Zwischenlandung in Martinique. Die vielen Inseln mit ihren Buchten, Häfen, Segelbooten aller Größen sind wahnsinnig reizvoll. Ab Guadeloupe fliegen wir in Formation nach Martinique und nach Grenada.

19.2.: Ein wunderschöner Morgen, weißer Strand und Palmen vor mir. Zum Glück geht's heute nicht früh los, denn wir fliegen nur 90 NM bis Trinidad. Die Abfertigung dauert 1,5 Stunden. „Zum Fliegen braucht man Zeit" (und Geld !) Das Handling kostet 171 USD!

Tobago, diese Insel ist hauptsächlich von Regenwald bewachsen, mit herrlichen Buchten und wenig Dörfern. Der Anflug aus Westen auf den Piarco Airport führt uns direkt über Port of Spain, das schon im Karnevalsfieber auf uns wartet. Nach gelungener Landung Rollchaos mit dem Tower, der uns zuerst in die falsche Richtung schickt. Merke: „Der Tower hat immer recht"! Trotzdem freuen wir uns schon auf

Durchflug durch ein Schlechtwettergebiet

Fahrwerksprobleme: Öl am Bauch der C172

Ingrid mit der Ersatz-C172

Türen schließen - ein Strick muss halten

Anflug auf Princess Juliana International Airtport

die abendliche Karnevalsshow. Im Anschluss schlendern wir noch durch die Gassen, trinken Kokosmilch und schwelgen.

Während wir am nächsten Morgen noch in den Betten liegen, ist Trinidad schon wach und feiert den größten Straßenkarneval der Welt. Sie nennen es „das Fest der Trinis – der Regenbogenmenschen". Sechs Stunden stehen wir staunend da und schauen uns das bunte Treiben begeistert an.

Dieses ist der südlichste und weiteste Punkt unserer Flugreise. Es geht zurück!

22.2.: Rückenwind, 126 kts, Steigen auf 5500 ft. Vor Grenada hinunter auf 1200 ft, wir wollen ja was von der Insel sehen! Weiter mit 050 ° zur Insel Carriacou, Union Island, Canouau, Mastique, Bequia und Saint Vincent, die wir alle gründlich von oben in Augenschein nehmen. Gerne würde ich alle mir lieben Menschen auf diese Inseln einladen. Sooo schön!

Toller Anflug auf Saint Lucia. Prince Charles und Camilla besuchen mit ihrer Fregatte gerade die Insel, die ihre Unabhängigkeit feiert. Die übliche Bürokratie nimmt mal wieder einige karibische Minuten in Anspruch. Eine karibische Minute entspricht einer ½ Stunde in Deutschland.

Unser Rückflug führt uns wieder über die kleinen Antillen. Auf Antigua soll es 365 Strände geben, für jeden Tag im Jahr einen anderen. Mit Westkurs überqueren wir St. Kitts und Nevis. Wir streifen St. Eustatius und nehmen einigen Schauern ausweichend, Nordkurs auf St. Bathelemy, St. Maarten und Grand Case. Hier haben wir gerade die Hoheitsgebiete Frankreichs, der Niederlande und Großbritanniens überflogen. So schnell geht das. Wir müssen täglich drei Flugstunden an den Vercharterer Florida Flyers bezahlen, da ist es besser, diese zu verfliegen!

Zurück in der Dominikanischen Republik und wieder schlechtes Wetter! Wir hören im Funk, dass unser Fliegerkollege Pierre

bereits im Anflug auf La Romana ist. Kurz vor dem Aufsetzen bekommt er die Anweisung durchzustarten, da noch eine Maschine auf der Landebahn steht. Also, mit Vollgas hochziehen und, bingo, voll im Schauer. Erich und Herrmann haben kein Problem, sie fliegen IFR. Ich umfliege die Schauer. Bis ich zur Landung ansetze, reicht die Sicht am Platz aus. Bei der Frage nach dem Piloten unserer Maschine ist die Dame ganz erstaunt, als ich als Pilotin meine Lizenz vorweise.

Da im Regen nicht betankt wird, müssen wir zwei Stunden, ca. vier karibische Minuten, warten, bis sich das Wetter bessert. Ziel für den Tag ist der kleine Flugplatz El Portillo, der gar nicht so einfach in den Palmenschneisen zu finden ist. Es ist Augenmaß gefragt. Die Besitzerin von Flugplatz und Hotel erklärt uns, dass ab morgen der Platz für drei Monate wegen Bauarbeiten gesperrt ist. Von Bauvorhaben irgendwelcher Art ist eigentlich gar nichts auszumachen, aber ... dann fliegen wir halt ins 8 NM entfernte El Catey.

Highlight des Tages: Ein Restaurant unter freiem Himmel, wo es frischen Lobster gibt. Gegrillt wird mit Holz am offenen Feuer. Es schmeckt alles ganz vorzüglich. Laut Erich ist dies der beste Lobster der ganzen Reise. Dazu trinken wir Virgin Colada aus ausgehölten Ananas.

29.2.: Flug nach Puerto Plata, die reinste Waschküche! In 800 ft über Wasser müssen wir uns durch die Schauer kämpfen. Das Glück bleibt uns aber treu. Puerto Plata hatte das Loch vom Dienst genau über dem Platz! Zollbeamte kommen zum Flieger, jeder Koffer wird auf Drogen durchsucht. Weiter geht's an der Küste Haitis entlang. Erneute Übernachtung bei dem deutschen Ehepaar in Stella Maris. Ich lande auf der 13, der Inselhund Stella begrüßt uns auf dem Vorfeld. Er gehört niemandem und allen. Ich falle todmüde ins Bett.

Bei einem Ausflug treffen wir ein sympathisches kalifonisches Pärchen, das mit

Ingrids Karibikroute

Flugplatz Crooked Island mit Restaurant

Rückflug

seiner C172 durch die Gegend fliegt, im Gepäck nur Taucherbrillen, Schnorchel und Kamera. Zum Sundowner wird die gute Jamaica-Rumflasche geöffnet und wir genießen nur noch.

2.3.: Heute ist unser längster Flugtag, 3,5 Stunden In Fort Pierce, US-Port of Entry, wird unser Flugzeug von außen mit speziellen Kasten untersucht (Geigerzähler?). Auf die Frage, ob ich 10.000 USD in bar einführe, sage ich nur: „Sir, my briefcase is empty". An Cape Canaveral und Daytona Beach vorbei landen wir schließlich nach unzähligen Kilometern und der langen Flugzeit wieder in St. Augustin.

So ein Inselhüpfen kann ich jeder Pilotin nur empfehlen. Der Spaß ist zwar nicht ganz billig, aber es lohnt sich!

P.S. Der Überführungspilot der Austauschmaschine hat von den US-Behörden 10.000 USD aufgebrummt bekommen. Er hatte nachts keine Telefonverbindung in die USA bekommen bzw. sich nicht per eAPIS in den USA angekündigt. Einfach so losgeflogen, hat er dadurch die US-Grenze verletzt. Da sind die Behörden völlig humorlos.

Karneval in Trinidad – unglaublich!

Norwegen – VFR bis auf die Lofoten: schließlich wollen wir etwas sehen!

von Angelika Sonnenschein

Mit dem eigenen Flieger auf die Lofoten – eine Pilotenreise, die von „Pilot und Flugzeug" angeboten wurde, weckte mein Begehren. Doch wer fliegt mit mir?

Letztendlich flog ich mit einem Ehepaar aus der Nähe von Düsseldorf, die eine tip-top ausgerüstete Cessna P210N ihr Eigen nennen. Ein Fluglehrer, den wir unabhängig voneinander angesprochen hatten, vermittelte den Kontakt. Durch ihn erhielt ich auch die Einweisung auf die P210N, bei über 20 Knoten Seitenwind quer zur Bahn. Nach ausgiebigem Airwork und sechs Landungen war ich fertig, fix und fertig.

Trondheim

Unser erstes Leg führte uns am 30. Juni 2012 bei schönem Wetter von Mönchengladbach 80 NM über das Skagerrak zur norwegischen Küste, der wir bis Bergen folgten. Je weiter wir uns Bergen näherten, umso schlechter wurde das Wetter. Wir flogen on Top und hofften auf das Loch vom Dienst. Letztendlich landeten wir bei gerade ausreichender Sicht, BKN 1500 SCT 800.

Am nächsten Tag veranlasste strömender Regen uns dazu, zunächst das Kunstmuseum von Bergen zu besichtigen. Wir wurden mit einer exzellenten Sammlung nordischer Impressionisten überrascht, zahlreichen Werken Picassos und anderer bekannter Maler der klassischen Moderne. Das hätte ich so weit im Norden wirklich nicht erwartet.

Dann ging es weiter nach Trondheim, aufgrund der sehr niedrigen Wolkenuntergrenze in 1300 Fuß, schließlich wollten wir ja etwas sehen von der Küste. Unsere Neugier kam nicht zu kurz: Küste und Landschaft waren abwechslungsreich und wild und erstrahlten in herrlichen Farben, sobald ein Sonnenstrahl durch die Wolken brach. Den ursprünglich geplanten Abstecher in den Sogne Fjord, den längsten Fjord Norwegens, sparten wir uns dennoch, wir wollten nicht riskieren, bei der niedrigen Flughöhe in eine der Stromleitungen zu fliegen, die die Fjorde an vielen Stellen überspannen.

Am nächsten Tag dann bei schönstem Sonnenschein unternahmen wir einen Ausflug zum Freilichtmuseum von Trondheim. Dort hat man unter anderem ein ganzes

Bauern-Anwesen aufgebaut. Überall werkelten Schauspielstudenten in alter Tracht, sägten Holz oder kochten eine wunderbar duftende Suppe auf dem offenen Feuer in der Küche. Als wir uns für das Harmonium in der guten Stube interessierten, versammelten sich drei der Schauspielstudenten und sangen, sehr anrührend, Volkslieder für uns, begleitet auf dem altersschwach ächzenden Harmonium. In einem anderen Gebäude fühlten sich drei mitreisende Zahnärzte in alte Zeiten versetzt,

Anflug auf Svolvaer

Svolvaer

angesichts der historischen Zahnarztpraxen, die dort zu besichtigen waren.

Bei stahlblauem Himmel und glasklarer Luft flogen wir am folgenden Tag weiter auf die Lofoten. Wieder ging es VFR zunächst die Küste entlang und dann übers Meer mit unzähligen Inseln, wir konnten uns kaum sattsehen. In Svolvaer war die Luft warm, klar und rein, das Licht unbeschreiblich intensiv. Hier ging die Sonne gar nicht mehr unter, verschwand lediglich nach Mitternacht für eine Stunde hinter den Bergen, um gleich danach im Nordosten wieder aufzutauchen. Selbst mitten in der Nacht blieb es wunderbar warm. Und dennoch lag auf den Bergen ringsumher noch Schnee, bei 25 Grad Celsius auf Meereshöhe.

Den ersten Tag unseres Aufenthaltes erfuhren wir mit dem Mietwagen einen Teil der grünen Inselkette. Am nächsten Tag bei unserer Schiffstour zum Trollfjord war das Wetter wie in Bergen: Wolkenuntergrenzen bei ca. 800 Fuss, dunkel, kalt und windig. Eingemummelt in Overalls, die wir an Bord erhielten, trotzten wir dem Wind und der Kälte.

Und wir erlebten eine faszinierende Tour: nicht nur erhielten wir Besuch von zwei Seeadlern, sondern auch von zwei Finnwalen, die plötzlich vor dem Schiff auftauchten und den Kapitän zu einer Vollbremsung veranlassten. Zuerst sah man nur eine Fontäne, die sie beim Atmen ausstießen. Der graue Rücken zeigte sich ab und zu, setzte sich farblich aber kaum vom umgebenden Wasser ab. Die Wale tauchten an immer wieder anderen Stellen auf, bevor sie in der Tiefe der Bucht verschwanden. Die Seeadler wiederum erschienen urplötzlich dicht über dem Schiff, um sich einen ausgelegten Fisch zu holen, wahrhaft imposante und majestätische Erscheinungen. So schnell sie gekommen waren, waren sie auch wieder verschwunden. Ich war so überwältigt, dass ich das Fotografieren völlig vergaß. So reichte es

nur für Fotos von den zahlreichen Möwen, die unser Schiff die ganze Zeit begleiteten.

Auf dem Rückflug war eigentlich ein Besuch in Oslo mit Übernachtung im feudalen Grand Hotel geplant. Da Oslo heftigen Dauerregen und Untergrenzen von 200 Fuß meldete, flogen wir schweren Herzens über Bergen zurück. Auch in Bergen regnete es (natürlich), wir flogen IFR und genossen nach kurzer Zeit die Sonne über den Wolken. Ich konnte mich kaum sattsehen an den Bergspitzen, die vorwitzig aus den Wolken herausschauten.

Was ist beim Fliegen in Norwegen besonders? Die Küste ist sehr felsig, dennoch gibt es zahlreiche Flugplätze mit langen Bahnen und Instrumentenanflügen entlang der Küste. Notlandemöglichkeiten im Landesinnern sind aufgrund der bergigen Struktur sehr dünn gesät.

Die Civil Aviation Authority Norway (CAA) veröffentlich auf ihrer Webseite **www.caa.no** einen sehr hilfreichen VFR Guide, der jedes Jahr aktualisiert wird. Ich kann ihn nur wärmstens empfehlen. Flugpläne gibt man online auf **www.ippc.no** auf, allerdings muss man sich hierfür mit Begründung registrieren. Ohne Registrierung sind die norwegische AIP und sämtliche Anflugblätter, VFR und IFR, kostenlos erhältlich, ebenso ein online-Wetterbriefing.

Rückflug on Top

Trollfjord

FIS und IFR-Staffelung werden meist auf derselben Frequenz abgewickelt. Das Englisch der Lotsen ist ausgezeichnet und die Geduld mit weniger sprechfunk-geübten Piloten groß. Man muss entlang der Küste als VFR-Flieger ständig funken, da man viele Nahverkehrsbereiche (TMAs) quert. Freigaben für kontrollierte Lufträume erhält man eigentlich immer. Meist heißt es „Entering xyz airspace approved. No reported traffic at your altitude“.

Im Unterschied zu Deutschland ist in Norwegen und Schweden das IFR-Fliegen im unkontrollierten Lauftraum (G) zulässig und wird auch fleißig praktiziert. Wichtig ist, dass man als Pilot selbst für die Hindernisfreiheit beim Abflug und en route verantwortlich ist und erst nach der Freigabe „to enter“ oder „to join controlled airspace“ durch ATC in den kontrollierten Luftraum einfliegen darf. In Heft 2012/6 von „Pilot und Flugzeug“ gibt es einen sehr empfehlenswerten Artikel zu diesem Thema.

GATs sucht man meist vergebens. Getankt wird mit Kreditkarte, Landegebühren und ggfs. Parkgebühren werden entweder per Abonnement bezahlt oder in Rechnung gestellt. Seit März 2012 berechnet Norwegen sehr hohe Parkgebühren für Luftfahrzeuge (MTOW 2 t 33 € erster Tag, 65 € jeder weitere Tag). Zum Glück gibt es eine Ausnahme: Als Mitglied in einem Aero-Club zahlt man für Flugzeuge mit MTOW 2.730 kg keine Parkgebühren. Nach der Bescheinigung meines Vereins wurde nie gefragt. Grundsätzlich geht es sehr professionell und entspannt zu, die Mitarbeiter von Avinor sind ausgesprochen hilfsbereit.

Jet Fuel und AVGAS sind deutlich billiger als in Deutschland. Dafür sind Hotels, Essen und Trinken in Norwegen sehr teuer. Ein Eis am Stil aus dem Supermarkt schlägt schnell mit 6 Euro zu Buche. Allerdings ist die Qualität des Essens ausgesprochen gut. Wo sonst bekommt man am Frühstücksbuffet schon eine Auswahl an vier verschiedenen Räucherlachssorten, Smoothies und hausgemachte Schokolade geboten?

Wenn der Traum zum Beruf wird

Flugzeugbau in Oerlinghausen | von Geertje Ostermeier

Schon als Mädchen träumte ich vom Fliegen. Ich wohnte in der Nähe des Oerlinghausener Flugplatzes und war, wann immer es ging, am Flugplatz, schaute den startenden und landenden Flugzeugen nach und wünschte mir nichts sehnlicher, als selbst zu fliegen. Später zog ich mit meinen beiden Söhnen Besuche von Flugplätzen und Flughäfen denen von Spielplätzen eindeutig vor.

Viele Jahre später ist der Traum vom Fliegen zum Beruf geworden. Als mein Mann vor 5 Jahren gemeinsam mit zwei Kollegen die B.O.T. Aircraft GmbH in Oerlinghausen gründete, stellte sich schnell heraus, dass tatkräftige Unterstützung bei der betrieblichen Organisation und der Auftragsabwicklung dringend nötig war.

Als gelernte Kauffrau und Betriebswirtin, die lange Jahre in technischen Bereichen gearbeitet hatte, ließ ich mich nicht lange bitten. Seither überwache ich jeden Auftrag für ein neues UL vom Auftragseingang bis zur Auslieferung, plane den Einsatz der Mitarbeiter, nehme an der Erprobung teil, kümmere mich um die Zulassung bei den Behörden und natürlich auch um die Verschiffung von Flugzeugen, die nach Übersee gehen. Der SC07 SpeedCruiser ist schon in die USA, nach China und Taiwan geliefert worden. Wenn der Frachtcontainer vor der Fertigungshalle steht, hat die Mannschaft 2 Stunden Zeit, das Flugzeug mit hochgeklappten Tragflächen zu verladen, zu verpacken und ordentlich zu verzurren. Innerhalb Europas holen die Käufer ihre neuen Maschinen meist selber ab und fliegen damit zum Heimatflugplatz z. B. in Finnland, Frankreich oder Österreich zurück.

Seit einiger Zeit habe ich auch selbst eine UL-Lizenz und genieße es, jeden Tag in der Luft zu sein, bei Wind und bei fast jedem Wetter. Gemeinsam mit meinem Mann fliege ich neue Flugzeuge ein oder erprobe Neuerungen an den Maschinen, die für jeden Käufer maßgeschneidert werden. So wurde für einen querschnittsgelähmten Pilotenanwärter ein Flugzeug gefertigt, das ausschließlich mit den Händen bedient werden kann. Ein Meilenstein in der Entwicklung des UL-Baus!

Der SC07 SpeedCruiser ist ein HighEnd Ultraleichtflugzeug, dessen Rumpf, Flügel und Leitwerk im B.O.T. Aircraft Werk in Bielsko-Biala, Polen, konsequent aus Carbon gefertigt wird. In Oerlinghausen befindet sich die Entwicklungs- und Produktionsstätte der B.O.T. Aircraft. Hier findet z.B. auch die Entwicklung des neuen D-Motors für den SC07 SpeedCruiser statt. Darüber hinaus werden die Sitze, Tanks, Cowling und andere Teile hier laminiert, und nicht zuletzt findet hier die Endmontage der Flugzeuge statt. Ca. 3 Monate dauert es in der Regel von der Bestellung eines neuen SpeedCruiser bis zu dessen Auslieferung.

SC07 SpeedCruiser , Foto: Jochen Ewald

Geertje Ostermeier, Betriebliche Organisation, B.O.T. Aircraft GmbH, VDP-Mitglied

Der SpeedCruiser wird besonders gerne als Schulgerät eingesetzt und ist ab 2013 auch als Schleppflugzeug für die Segelfliegerei zugelassen. Ganz neu ist seit 2012 ein auf dem SpeedCruiser aufbauender Simulator, der auch als Verfahrenstrainer genutzt werden kann. Die originale Kabine des SC07 ist dazu auf eine bewegliche Plattform gebaut, die gesamte Bedienung ist wie im richtigen Flugzeug funktional vorhanden.

www.bot-aircraft.com

Flugsimulator und Verfahrenstrainer SC07 SpeedCruiser

Ein Flug nach Holland will geplant werden

Ameland EHAL: „Goldfische auf der Landebahn!“

6. Sicherheitstraining in Diepholz | von Doris Gerecht

Hetta Reinsch und Roswitha Höltken hatten zum 6. Sicherheitstraining der 99s und der VDP vom 5.–7. Oktober 2012 nach Diepholz eingeladen. 23 Pilotinnen und Piloten kamen zum Training mit unseren erfahrenen 10 FluglehrerInnen .

Nach wochenlang herrlichem Wetter überraschen uns erhebliche Wetterwidrigkeiten. Der Freitag ist regnerisch und stürmisch, für die Autofahrer ungemütlich, für die Flugzeuge kaum fliegbar. Und doch kämpfen sich sieben Flugzeuge bis Diepholz durch – meist in den Abendstunden, als dann doch gute VFR-Bedingungen herrschen und sogar das Nachtflugtraining ermöglichen. So konnten Usch Diermann und Margot Mielck mit ihrer PA28 nach langem, heftigem Regen noch von Weser-Wümme aus starten. Carola Haas-Blank, Karl-Heinz Blank und Hund Hera kamen von Sylt mit ihrer Remos GX und hatten mit einer absinkenden Wolkendecke und starkem Wind zu kämpfen. Alle freuen sich über das Wiedersehen. Hetta Reinsch eröffnet das Briefing als Wetterhexe und kündigt für Samstagvormittag Regenwetter an, aber auch wettermäßige Hoffnung für den Nachmittag und für Sonntag. Danach erinnert sie an Waltraut Moog, unsere am 4. Juli 2012 verstorbene Präsidentin der 99s German Section. Ein Foto und das am 28. Juni 2012 ausgefüllte Anmeldeformular im Rahmen mit Trauerband hängen nun im Fliegerheim. Still gedenken wir Waltraut in einer Trauerminute.

Tineke – Flugvorbereitung auf dem Rollfeld

Abendstimmung auf dem Vorfeld mit Blick auf den Turm von ETND

Die TeilnehmerInnen am Sicherheitstraining in Diepholz

Heide beim Putzen – auch im Oktober gibt es noch Fliegen

MOTOR & UL

Der Samstagmorgen beginnt dunkelgrau mit heftigem Regen. Tineke, unsere holländische Teilnehmerin, die den Flug nach Ameland vorbereitet hat, ruft dort an und EHAL antwortet: „Wir haben Goldfische auf der Landebahn." Der Platz ist also gesperrt.

Nun tritt Plan B in Kraft: Theoretischer Unterricht. Das Wetter lässt uns Zeit dafür bis gegen 14 Uhr. Dann klart der Himmel auf, die Sonne kommt durch. Wir können zu unseren Trainingsflügen starten. Das Nachtflugtraining findet später unter sternklarem Himmel statt.

Das Wetter am Sonntag erlaubt den Alternativ-Flug nach Drachten in Verbindung mit einer kleinen Rallye bis zur deutschen Grenze. Also neue Flugvorbereitungen, neue Flugpläne für die Niederlande. Um 11:00 Uhr startet die erste Maschine. Durchflug der Kontrollzone Groningen, wie in der Theorie am Samstag vorbereitet. Wir landen im Sonnenschein in Drachten, parken auf der verwässerten Wiese. Einmal in Nordholland – was liegt näher, als zur Waddenzee und dann über die Kette der ostfriesischen Inseln zu fliegen. Die Inseln in der Sonne, Katzenköpfe auf der Nordsee und über uns ein Wechsel von blauem Himmel und Regenwolken, schließlich ein wunderschöner Regenbogen. Alle Maschinen kehren aus unterschiedlichen Richtungen sicher nach Diepholz zurück. Hier erwartet uns Angelika Sonnenschein, die doch noch kurz von Egelsbach zu uns geflogen ist.

Die Bilanz des Sicherheitstrainings: Vielfältiges individuelles Training, Übungsflüge zur Verlängerung des Class Ratings, CVFR-Ausbildung und Prüfung, Erlangung der Nachtflugberechtigung, unfreiwillig intensiver Theorie-Unterricht und ganz wichtig: Das Zusammensein mit vielen guten Gesprächen.

Wir bedanken uns bei Hetta Reinsch und Roswitha Höltken, die das Trainingswochenende zusammen mit ihren Männern Jürgen und Clemens organisierten, unterstützt von vier Mitgliedern des Aero-Club Diepholz. Tineke Schaper und Stefan Brokfeld arbeiteten die Rallye aus. Die FluglehrerInnen trainierten uns ehrenamtlich. Die Firma Jeppesen stellte uns wieder die VFR+GPS-Karten zur Verfügung. Die Flugplatzgesellschaft fdd verzichtete auf die Landegebühren. Die Towerbesatzung betreute uns aufmerksam, auch bei den Nachtflügen. Im Fliegerheim Café Weitblick wurden wir von Franziska de Boer und ihrem Team ausgezeichnet versorgt. Schließlich beteiligten sich die VDP und die 99s mit finanziellen Zuschüssen an dem Gelingen des 6. Sicherheitstrainings. Ihnen allen gilt unser herzlicher Dank! Auf ein Wiedersehen in 2013 in Diepholz!

Nordsee

Im Cockpit der MD 500: Der Ausbilder Pete Gillies und ich bei der Arbeit

Der amerikanische Traum vom Fliegen!

Helikopterfliegen in den USA | von Sabine Bühlmann

Alle sagen: „In Amerika ist Fliegen ganz anders!“ Ich wollte wissen, ob das auch für’s Hubschrauberfliegen gilt und bin mit einer Gruppe Schweizer Gebirgspiloten losgezogen, um Kalifornien unsicher zu machen ...

Unser Ziel: KL67, besser bekannt unter dem Namen Rialto Municipal Airport. Etwa 60 Meilen östlich von Los Angeles in Kalifornien gelegen, bietet Rialto alles, was das Schülerherz begehrt: direkte Nähe zu mehreren Verkehrsflughäfen, dennoch unkontrollierter Luftraum und viel Platz auf zwei riesigen Runways.

Die Schweizer hatten die amerikanische Flugschule Western Helicopters mit Bedacht ausgesucht: Es sollten die gleichen Muster verfügbar sein wie zu Hause, damit die Schüler keine Musterberechtigung machen müssen, sondern direkt losfliegen können – gesagt, getan!

Hier stehen unsere drei „Arbeitspferde“ auf dem Vorfeld: Eine Hughes 300 (Kolbentriebwerk) und zwei MD 500 (Turbinentriebwerk) sollten neun Schüler und drei Lehrer eine Woche lang durch die Luft befördern.

Schon die Theorie-Einweisung war eindrucksvoll: Der Chefflуglehrer Bob Spencer verfügt über 18.000 Flugstunden und der Chefpilot Pete Gillies gar über mehr als 20.000 – im Alter von 78 Jahren noch fit und als Fluglehrer tätig zu sein, ist eine Seltenheit. Pete hat natürlich viele Arbeitssituationen erlebt und erklärte uns, wie An- und Abflüge im „echten Leben“ durchgeführt werden. Unser Plan für die Woche: Jeder Pilot kann persönliche Schwerpunkte in der Fortbildung wählen und sein Stundenkontingent selbst zusammenstellen.

Western Helicopters hat sich als kleine, spezialisierte Flugschule einen Namen in Kalifornien gemacht: Viele Polizeidienststellen lassen dort ihr Personal in Notverfahren schulen, denn hier werden die Au-

Eine Hughes 300 und zwei MD 500 auf dem Vorfeld von Western Helicopters

Der Helikopter als „Arbeitspferd“: Eine Außenlast-Übung mit einem Zementkübel unter dem Bauch

Sundowner: Der Heli in der Abendsonne

HELIKOPTER

torotationen (simulierter Motorausfall im Helikopter) bis zum Boden durchgeführt, d. h. mit tatsächlicher Rutschlandung auf dem Kufenlandegestell. Dieses Verfahren wird in Europa nur äußerst selten geübt: Die Versicherer haben Angst um das Landegestell und kaum ein Fluglehrer hat ausreichend Erfahrung, um das Notverfahren wirklich „bis zum bitteren Ende“ zu fliegen. Es ist aber ohne Zweifel lebenswichtig: Sollte der Motor oder die Turbine ausfallen, ist die Autorotation das einzige sichere Mittel, um den Heli gezielt landen zu können.

Wir konnten also unsere Schulung wählen: Autorotation, Nachtflug, Streckenflug, eine Schnuppereinweisung in den Gebirgsflug und Außenlasttransporte. Natürlich ist alles interessant, aber mich reizten neben der wichtigen Notlandeübung vor allem die Außenlast und der Gebirgsflug, da ich genau dies in Deutschland selten oder gar nicht fliegen kann.

Für die Außenlastschulung steht eine detaillierte theoretische Einweisung auf dem Programm: Wie verhält sich der Heli mit einer Last am Haken? Was müssen wir im Notfall beachten, wenn es um Lastabwurf oder Überladung geht? Grundsätzlich wird mit offenen Türen geflogen, es ist laut und man muss vor allem direkt senkrecht nach unten schauen – Spiegel zur Beobachtung der Last gibt es hier nicht. Daher heißt die Schulung auch „Vertical Reference“: Es wird praktisch ganz neu fliegen erlernt, diesmal nicht mit Referenz zum Horizont, sondern nach unten! Dort hängt entweder ein Übungsgewicht (100 kg) oder ein Zementkübel (250 kg) am Seil, das für unsere Schulung zwischen 15 und 50 m lang ist.

Ich war so ziemlich auf alles vorbereitet, aber nicht auf diese ungewöhnliche, anstrengende Fliegerei: Immer senkrecht nach unten auf die Last schauen, die besonders im Langsamflug erst recht zu schaukeln beginnt, Höhe einschätzen und seeeehr langsam und bedächtig alle Fahrt- und Leistungsänderungen durchführen, weil sonst der Zementkübel schwingt und wir im echten Einsatz auch noch Zement verlieren würden … Es war Knochenarbeit, aber wunderbar!

Es gab nur eins, was noch besser war: Mountain Flying! Die Gebirgseinweisung hatte ich mir mit zwei Flugstunden als krönenden Abschluss der Woche geplant. Und das war gut so: Noch niemals in meiner gesamten Pilotenlaufbahn hat mich etwas so sehr fasziniert wie diese Aufgaben in den Bergen. Enge Landeplätze, Geröllfelder auf 10.000 ft, Landung in Waldlichtungen und Windscherung mit 40 kts – es war einfach alles dabei und ich habe es als sehr herausfordernd und sehr lehrreich empfunden. Und das mit meinem Lieblingshelikopter, der MD 500 – ich war im Fliegerparadies!

In diesem Sinne kann ich nur sagen: Ja, Amerika ist anders! Fliegerei ist dort viel selbstverständlicher als bei uns. Die Möglichkeiten waren wirklich nahezu unbegrenzt, besonders in diesem Fall mit der Angebotsvielfalt und der unglaublichen Erfahrung der Ausbilder.

Ich freue mich schon auf meinen nächsten Besuch, wann auch immer der sein wird, und kann jedem einen fliegerischen Auslandsaufenthalt nur empfehlen!

Rückkehr zum Heliport: Anflug der MD 500 nach einem Übungseinsatz mit Lasthaken

LESESTOFF

Hans Jacobs – Pionierleben im Flugzeugbau

ein Buch von Peter Ocker | vorgestellt von Hedwig Sensen

Jacobs Segelflugzeuge sind Meilensteine in der Anfangsphase des Flugzeugbaus, die den Segelflug bis in die heutige Zeit mitgeprägt haben. Seine grundlegenden Entwicklungen und Holzkonstruktionen haben auch spätere Pioniere wie Willi Messerschmitt bewogen, in den Zeiten der Materialknappheit auf Holzkomponenten für ihre berühmten Flugzeuge wie der Me 109 oder der Me 262 zurückzugreifen.

Ausführlich und mitreißend beschrieben ist Jacobs Leben als Flugzeugbauer und als Assistent von Prof. Alexander Lippisch auf der Wasserkuppe sowie sein Wirken an der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug in Darmstadt und in den Kriegsjahren.

Das Buch recherchiert in fast wissenschaftlicher und doch sehr unterhaltsamer Weise das Leben des Hans Jacobs für den Segelflug. Unser VDP-Gründungsmitglied Hanna Reitsch hat bereits in jungen Jahren Hans Jacobs auf der Wasserkuppe kennengelernt und viele seiner Flugzeuge erprobt und mit ihnen Rekorde geflogen, für die sie weltweit große Anerkennung erhielt. So lernt man in dem Buch nicht nur Hanna Reitsch und ihr Leben als Erprobungsfliegerin, sondern auch die von ihr geflogenen Flugzeuge genau kennen.

Unter www.peterocker.de kann das Buch bestellt werden – ein tolles Weihnachtsgeschenk für Pilotinnen und Flugbegeisterte.

Das Buch besteht aus zwei Bänden und kostet 84 €.
Mehr Informationen unter www.peterocker.de

Mythos Pilot – Faszination und Alltag im Cockpit

ein Buch von Judith Grohmann und Dagmar Grossmann | vorgestellt von Heidi Galland

Beide Autorinnen vermitteln Faszination und Alltag im Cockpit. Sie spannen einen Bogen über die Sparten der Fliegerei und lassen in 43 Interviews unterschiedlichste „Fliegertypen“ zu Wort kommen. Das Spektrum reicht von Linien-, Militär-, Rettungs-, Polizei- und Privatpiloten bis zu Testfliegern und Luftfahrtunternehmern. Dabei zeigt sich, welche besonderen Eigenschaften alle PilotInnen verbinden.

Das Buch wurde am 15. Dezember 2011 in Wien vorgestellt – mit einer launigen Lesung und kompetenten Diskussionsrunde. Ein gelungener Abend rund um ein Buch für all jene, die das Fliegen lieben oder sich mit dem Traumberuf PilotIn beschäftigen.

Mythos Pilot – Faszination und Alltag im Cockpit, von Judith Grohmann und Dagmar Grossmann Molden Verlag, ISBN: 978-3-85485-293-3 www.styriabooks.at

Corinna Wolf, Flugkapitänin bei Air Berlin, Autorin Judith Grohmann, Heidi Galland und Brigitte Gaal

„Sie sind Pilotin? Wow!“

von Heike Käferle

Die Privatpilotin Gabriele Metz widmete sich in ihrem Forschungsprojekt an der Universität Graz den Ursachen für den niedrigen Frauenanteil im Beruf der Pilotin. Die Berufswahl wird stark durch stereotype Vorstellungen von Frauen- und Männerberufen beeinflusst. Die Forschungsergebnisse zeigen, dass Pilotinnen als Rollenmodell dazu beitragen, das Interesse junger Mädchen an der Luftfahrt zu fördern. Dazu leisten auch wir von der VDP einen wichtigen Beitrag. Die lesenswerte Forschungsarbeit erscheint 2013 unter dem Titel „Warum ist der Himmel blau? Eine Ursachen-Analyse der (De-)Motivation von Frauen für den Beruf der Linienpilotin“.

Gabriele Metz

Jana mit Fluggast Alicia Weirich in der DA20-C1 Katana

Im Portrait: Jana-Susan Antholzer

Das Fliegen wurde mir quasi in die Wiege gelegt. Ich komme nämlich aus einer Fliegerfamilie und war schon als Kind oft und viel am Flugplatz Brilon. So war es fast unvermeidlich, dass ich mit 14 Jahren mit dem Segelfliegen angefangen habe – einer meiner Ausbilder war mein Opa, der bereits mit Hanna Reitsch geflogen ist!

Jetzt bin ich 23 Jahre alt und wohne in Geseke, das gehört zum Kreis Soest und liegt gar nicht so weit entfernt von Paderborn im Herzen Deutschlands. Mit 18 Jahren bekam ich die Segelfluglizenz. So schön das Segelfliegen ist, mit 19 Jahren wollte ich längere Strecken machen. So habe ich die Motorseglerausbildung an der Flugschule in Oerlinghausen begonnen. Bald merkte ich, dass Motorsegler mir zu langsam sind. Längere Strecken kann man besser mit der flotten Katana fliegen – ich konnte sie noch im gleichen Jahr ausprobieren.

Seit dem Frühjahr 2011 besitze ich den JAR-FCL PPL-A und blieb Oerlinghausen treu. Wie schon als Kind genieße ich auch jetzt einen großen Teil meiner freien Zeit am Flugplatz und im Flieger. Ich nutze jede Gelegenheit, „in die Luft zu gehen" – gerne fliege ich auch mit anderen Piloten. Man lernt schließlich nie aus und als Copilotin kann ich die Landschaft von oben noch besser erkunden.

Mein Beruf als Gesundheits- und Krankenpflegerin schränkt mich zeitlich leider ein. Ich träume deshalb davon, für einige Zeit nach Afrika zu gehen, um als „Flying Nurse" zu arbeiten. Das wäre die perfekte Verbindung zwischen Beruf und Hobby.

Fliegerisch bin ich nach wie vor am Ball. Im nächsten Jahr mache ich das AZF und die Nachtfluglizenz. Dadurch erhöht sich die zeitliche Flexibilität – ich komme dann mehr zum Fliegen, notfalls nachts. Im Moment sammle ich fleißig Flugstunden – auch als Pilotin bei Rundflügen – damit ich in ein paar Jahren die Fluglehrerlizenz für Motorflug erwerben kann. Wenn es mit der Flying Nurse nicht klappen sollte, dann habe ich natürlich einen Plan B. Mein wahrer Berufswunsch ist Fluglotsin. Dafür mache ich zur Zeit das Abitur nach. In einem Jahr habe ich es in der Tasche und dann sattle ich um. Für mein Ziel nehme ich in Kauf, dass mein Zeitbudget für das Fliegen im Moment noch kleiner ist.

Es gibt Männer in der Fliegerei, die Pilotinnen nicht so recht ernst nehmen. Für die ist es eine nette Sache, eine Frau mit in der Maschine zu haben und mit den fliegerischen Fähigkeiten zu glänzen. Einige scheinen zu meinen, dass sie schon durch ihre Geschlechtszugehörigkeit besser fliegen. Man hat es als Frau in der „Männerdomäne Fliegerei" also nicht immer leicht.

Ich finde es toll, dass ich durch die VDP viele Pilotinnen kennengelernt habe. Mit den „Fliegerkameradinnen" kann ich mich ohne „schlaue" Kommentare von Männern über das Fliegen unterhalten. Ich genieße das sehr.

Wie ich zur VDP gekommen bin? Bei einer Veranstaltung in Oerlinghausen habe ich davon erfahren und gleich einige Mitglieder kennen gelernt.

100 Jahre Hanna Reitsch

Von Hedwig Sensen

Hanna Reitsch, in Hirschberg am Fuße des Riesengebirges geboren, wäre am 29. März 2012 einhundert Jahre alt geworden. Schon als Kind träumte sie vom Fliegen und verbrachte, wenn immer möglich, ihre Zeit am nahegelegenen Segelflugplatz Gronau. Dort fand sie auch in dem bekannten Segelflugpionier Wolf Hirth ihren ersten Fluglehrer und Förderer.

19-jährig erhielt sie ihren Segelflugschein und flog ein Jahr später bereits zwei Frauenweltrekorde, einen Flug über fünf Stunden Dauer und einen Höhenflug im Gewitter. 1932 erhielt sie den Motorflugschein und wenig später folgten ein Dauerflugweltrekord über 11 Stunden im Hangsegeln entlang der Kurischen Nehrung. An der von Wolf Hirth übernommenen Flugschule auf dem Hornberg bei Schwäbisch Gmünd wurde Hanna Reitsch Fluglehrerin und zu diesem Zeitpunkt gab es für sie nur noch ein Lebensziel: „Fliegen". Viele Flugrekorde folgten, wie z. B. die erste spektakuläre Alpenüberquerung im Segelflugzeug. Die bekannten Professoren Walter Georgii und Dr. Georg Madelung wurden auf sie aufmerksam und ermöglichten ihr, als Versuchspilotin der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug unter anderem waghalsige Katapultstarts und Sturzflugbremssysteme zu testen.

Foto: Deutsches Museum

Ernst Udet, der damalige Leiter des Technischen Amtes im Reichsluftfahrtministerium, hörte von ihren riskanten Flügen und brachte sie als Versuchspilotin an die Flugerprobungsstelle der Luftwaffe in Rechlin, an der sie viele und ganz unterschiedliche Luftwaffenmaschinen und Hubschrauber erprobte. Für ihre Verdienste wurde sie 1937 als erste Frau zum Flugkapitän ernannt. Ohne ins Detail zu gehen, verliefen für sie persönlich das Kriegsende und die ersten Nachkriegsjahre sehr tragisch. Sie verlor ihre Familie und viele enge Freunde. Nach 18-monatiger Lagerhaft als „entnazifiziert" entlassen, brauchte sie Zeit, „sich zu finden". In dieser schwierigen Lebensphase schrieb sie ihr bekanntes Buch „Fliegen mein Leben".

Als nach dem Ende des 2. Weltkriegs in Deutschland zunächst der Segelflug erlaubt wurde, war sie, wie auch ihr erster Fluglehrer Wolf Hirth, als Mitbegründerin des Deutschen Aero Club dabei. 1952 wurde sie bei den Segelflug-Meisterschaften in Spanien Drittbeste und 1955 Deutsche Meisterin. Enttäuschungen blieben aber nicht aus. So wurde sie von den Segelflug-Weltmeisterschaften 1958 in Polen aus politischen Motiven von der dortigen Seite ausgeschlossen. Viel Anerkennung fand sie hingegen bei der Einführung des Segelflugs in Indien und Ghana. In den USA wurde sie von John F. Kennedy geehrt und

Hanna 1969

wurde Ehrenmitglied der amerikanischen „Whirly Girls“ sowie „Honorary Fellow“ der „Society of Experimental Test Pilots“. 1971 erfolgte die Auszeichnung zum „Pilot of the Year“. Im selben Jahr gewann sie die Hubschrauber-Weltmeisterschaft.

Am 7. April 1979 flog sie in den Appalachen einen aufsehenerregenden Weltrekord über eine Ziel-Rückkehrstrecke von 805 km. Wenige Wochen später, am 24. August 1979, riss sie in Frankfurt ein Herzversagen aus dem Leben. Sie wurde als mittlerweile österreichische Staatsbürgerin auf dem Salzburger Kommunalfriedhof im Grab ihrer Familie beigesetzt.

Hanna Reitsch war eine begnadete Pilotin und hat erheblichen Anteil an der Wiedereinführung des Segel- und Motorfluges nach dem Krieg in Deutschland. So war es nur folgerichtig, dass sie 1968 auch Gründungsmitglied der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. wurde und vielen Pilotinnen den Weg in die Fliegerei aufzeigte.

Im August 2012 habe ich während einer Flugreise durch Polen u.a. das Geburtshaus unseres Gründungsmitglieds Hanna Reitsch in Hirschberg am Riesengebirge und den dortigen Segelflugplatz Grunau besucht, auf dem sie zusammen mit ihrer Weggefährtin Melitta Schiller, später verheiratete Melitta Gräfin Stauffenberg, ihre ersten Schulflüge absolvierte. Dabei lernte Hanna Reitsch ebenfalls den gleichaltrigen Wernher von Braun kennen, der nahe Hirschberg aufwuchs. Geburtshaus und Flugplatz Grunau befinden sich noch weitestgehend im Originalzustand.

Waltraut Moog

Ein Nachruf von Doris Gerecht

Die Nachricht über Waltrauts plötzlichen Tod hat uns schmerzlich getroffen. Die deutschen 99s trauern um ihre Präsidentin, um eine leidenschaftliche Pilotin und vor allem um eine außergewöhnliche Frau.

Waltraut Moog wurde am 28. April 1942 als Tochter eines Luftwaffenpiloten geboren. Nach dem Abitur absolvierte sie ein Lehrerstudium in Bonn und unterrichtete an verschiedenen Schulen, zuletzt von 1982 bis 2004 am Gymnasium zum Altenforst in Troisdorf. 1963 heiratete sie Klaus Moog. Ihre Töchter Uta und Claudia wurden 1964 und 1968 geboren.

Das Vorbild ihres Vaters hatte bereits in der kleinen Waltraut den Traum vom Fliegen geweckt. Aber zunächst galt ihre Fürsorge ihrer Familie und ihrem Beruf. Erst viel später begann sie, diesen Traum zu verwirklichen, der dann zu ihrer großen Leidenschaft wurde. Mit über fünfzig Jahren nahm sie ihre ersten Flugstunden. Am 23. April 1999 erhielt sie ihre PPL(A)-Lizenz. Im gleichen Jahr wurde sie Mitglied in der VDP und im Jahr 2000 in der AOPA.

Wenig später, 2002 wurde sie eine Ninety-Nine und 2005 bereits Präsidentin der deutschen Sektion dieser weltweit größten Pilotinnen-Vereinigung. Mit Engagement und Überzeugungskraft entwickelte sie die deutsche Gruppe weiter.

Besonders am Herzen lag ihr der Zusammenhalt der deutschen 99s durch Fly-Ins und Trainingscamps und die Förderung junger Pilotinnen. Daneben interessierten sie die ersten Pilotinnen, deren Lebensgeschichten sie studierte und sammelte. In dieser Ausgabe ist ihr letzter Artikel über Thea Rasche zu lesen.

Auch erhielt jedes VDP-Mitglied von ihr persönlich geschriebene Geburtstagsglückwünsche – Jahr für Jahr!

Waltraut vor dem Abflug nach Oerlinghausen am 30.6.2012

In den ersten Monaten dieses Jahres musste sie längere Zeit in Krankenhäusern verbringen. Danach schien sie jedoch wieder voller Energie und war voller Pläne. Am Wochenende vor ihrem Tod freute sie sich noch über den Flug nach Oerlinghausen, wo sie an einem Treffen mit Unternehmerinnen und Ärztinnen teilnahm. Drei Tage später, am Mittwoch, 4. Juli 2012, starb sie einen plötzlichen friedlichen Tod bei einem Aufenthalt in Düsseldorf.

Die deutschen 99s vermissen Waltraut sehr – einen Menschen voller Lebensfreude und Humor, Fürsorge und Großzügigkeit, eine wunderbare Frau mit einem großen Herzen und der Fähigkeit, ein internationales Netz der Freundschaft zu knüpfen.

Ihre Familie, ihre vielen Freunde und wir Pilotinnen beerdigten sie in einem Meer von Blumen und unsere Motorflugreferentin Rosa Höltken kreiste in einer Katana mit schwarzem Trauerflor an den Flächen über dem Friedhof. **Liebe Waltraut, du wirst immer mit uns fliegen!**

Irene Teutloff – Hubschrauberpilotin, Vizeweltmeisterin im Hubschrauberflug

Nachruf von Hedwig Sensen

Irene Teutloff, Mitglied der VDP seit 1969, ist im Dezember 2011 im Alter von 88 Jahren in Berlin verstorben. Geboren in Danzig, hat sie sich schon sehr frühzeitig für die Fliegerei, insbesondere für Hubschrauber interessiert. So wurde Sie nach Hanna Reitsch die zweite deutsche Hubschrauberpilotin und die erste bundesdeutsche Vizeweltmeisterin im Hubschrauberflug. Ganz im Sinne der VDP engagierte sie sich ganz außerordentlich als herausragende Persönlichkeit und Pionierin der Luftfahrt, um insbesondere Frauen für die Fliegerei zu begeistern und zu gewinnen. Sie hat sich in ihrer aktiven Zeit mit Leidenschaft und Ehrgeiz erfolgreich in dieser von Männern geprägten Welt der Flieger durchgesetzt. Ihr umfangreiches Fachwissen und Urteilsvermögen stellte sie auch als langjährige Schiedsrichterin auf zahlreichen Hubschrauber-Weltmeisterschaften zur Verfügung. Schon bald nach der Gründung der „Whirly Girls“ 1945 trat sie neben Hanna Reitsch in diese amerikanische Vereinigung der Hubschrauberpilotinnen ein. Im Jahr 1979 wurde sie deren Vizepräsidentin und europäische Direktorin. In Anlehnung an die Ziele der Whirly Girls gründete Irene Teutloff ein Internationales Scholarship zur Unterstützung von angehenden Pilotinnen außerhalb der USA und handelte somit auch im Sinne der VDP.

Neue VDP-Mitglieder

Neue VDP-Mitglieder seit der letzten Zeitung 2011 (Stand 01.10.2012)

Nr. 634	Anna-Maria	Costamagna	80804 München	PPL-Ausbildung
Nr. 635	Nicole	Fitzner	94486 Osterhofen	PPL-A
Nr. 636	Susanne	Drost	73485 Unterschneidheim	PPL-C
Nr. 637	Claudia	Wollnitz	45476 Mülheim/Ruhr	JAR FCL PPL-A
Nr. 638	Ulrike	Freitag	78465 Konstanz	PPL-Ausbildung
Nr. 639	Evelin	Grass	90425 Nürnberg	SPL
Nr. 640	Judith	Preuß	22549 Hamburg	JAR FCL PPL-A
Nr. 641	Sonja	Heine	CH-8616 Riedikon	JAR FCL PPL-A
Nr. 642	Anita	Beger	09599 Freiberg	PPL-C
Nr. 643	Angelina	Zimmemann	53498 Bad Breisig	PPL-A
Nr. 644	Ellen	Köchling	33142 Büren	PPL-A, B, C, IFR

Neue Fördermitglieder

FM-Nr. 95	Jan	Leuze	78464 Konstanz
FM-Nr. 96	Patrick	Grümmer	44319 Dortmund (PPL-A)
FM-Nr. 97	Jasper	Wolffson	22609 Hamburg

Verstorbene VDP-Mitglieder

Nr. 435	Waltraud	Moog
Nr. 37	Irene	Teutloff
Nr. 138	Irene	Vehlen
FM-Nr. 82	Manfred	Gerecht
FM-Nr. 19	Robert	Netz
FM-Nr. 53	Wilhelm	Wagenhals

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-Geschäftsstelle: 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:
Heike Käferle, Hövelhof,
heike@kaeferle.de
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:
Doris Gerecht, Meckenheim,
d.gerecht@t-online.de
Angelika Sonnenschein, Frankfurt,
mail@angelika-sonnenschein.de

Druck: W.V Westfalia Druck GmbH, Paderborn

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:
Jana-Susan Antholzer, Elli Bezensek, Monika Brück-Paschko, Sabine Bühlmann, Heidi Galland, Doris Gerecht, Gaby Haberkern, Ruth Haliti, Ursula Hammer, Roswitha Höltken, Ingrid Hopman, Heike Käferle, Ulla Klees, Eva Maria Kraiss, Gabriele Metz, Waltraut Moog, Dr Alfons Newzella, Carola Niemeier, Geertje Ostermeier, Jürgen Ostermeier, Dr. Horst Ramsenthaler, Jürgen Reinsch, Susanne Schödel, Hedwig Sensen, Angelika Sonnenschein, Robert W. Spencer, Christa Sublew-Papp, Jürgen Weller, Holger Woizick, Claudia Wollnitz, Frank Wukasch

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.

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft

☐ Persönliche Mitgliedschaft (€ 70,00 pro Kalenderjahr + einmalig € 20,00)
für Pilotinnen-Anwärterinnen und Pilotinnen bis einschl. 25. Geburtsjahr € 35,00 p.a.
☐ Fördernde Mitgliedschaft (€ 70,00 pro Kalenderjahr + einmalig € 20,00)
Außerordentliche MItgliedschaft

Persönliche Daten

Titel	Vorname	Nachname
Straße		
PLZ	Ort	
Land		Heimatflugplatz (ICAO)
Geburtsdatum		Geburtsort
Beruf		Geworben von

Kontaktdaten

Telefon	Telefax
Mobiltelefon	Telefon geschäftl.
e-Mail-Adresse	Telefax geschäftl.

Fliegerische Daten

Lizenzen ☐ UL ☐ PPL(A) ☐ GPL ☐ CPL ☐ ATPL

Lizenznummer	seit

Ich besitze folgende Berechtigungen

☐ Lehrberechtigung	☐ IFR	☐ 1-Mot	☐ 2-Mot
☐ Kunstflug	☐ Wasserflug	☐ Hubschrauber	☐ Jet
☐ Ballon	☐ Turboprop	☐ Reisemotorsegler	

Gemäß § 28 Bundesdatenschutzgesetz informieren wir unsere Mitglieder, dass wir die von ihnen angegebenen Daten auf Datenträgern speichern und für Zwecke des Vereins, Mitgliederlisten zur Bekanntgabe an interessierte Mitglieder übermitteln und in dem mitglieder-internen Bereich im Internet veröffentlichen. Bei einem schriftlichen Widerruf besteht kein Anspruch auf Löschung bzw. Vernichtung bereits bestehender Verzeichnisse in gedruckter Form. Die Kündigungsfrist von drei Monaten schriftlich zum Jahresende wird anerkannt.

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich die VDP widerruflich, die von mir zu entrichtende Zahlung bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos mittels Lastschrift einzuziehen.

Kontonummer	BLZ
Kontoinhaber	Name der Bank
Ort und Datum	Unterschrift des Kontoinhabers

Bürgen

Nur bei fördernder Mitgliedschaft

Name	Unterschrift
Name	Unterschrift
Name	Unterschrift

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt zur VDP, Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V.

Ort und Datum	Unterschrift

Gasthaus zum Löwen

HOTEL • RESTAURANT • FAUSTSTUBE

Herzlich willkommen bei Piloten zu Hause!

Flug in die Toskana Deutschlands!

Wir holen alle Fliegerkameraden/-Innen kostenlos am Flugplatz Bremgarten EDTG ab

- Während Ihr das große Frühstücksbuffet genießt, drucken wir eine aktuelle Wetterberatung aus
- zur gewünschten Zeit bringen wir Euch wieder zurück zum Flugzeug. (*Selbstverständlich kümmern wir uns auf Wunsch auch um einen Leihwagen.)*

Gerne geben wir persönlich Antworten auf alle Fragen
Fauststube im Löwen, Rathausgasse8, 79219 Staufen
Edeltraud Pilz (PPLB), Gerhard Pilz (Fluglehrer- und Prüfer)
0 76 33 - 9 08 93 90, www.loewen-staufen.de

Lästiges Unkraut auf Ihren Wegen?

Wildkrautkontrolle mit ElmoTherm®
ökologisch – einfach – sicher

ELMO
für eine saubere & gesunde Umwelt

Heißwasser-Schaum-System
Heißwasser-System

Dienstleistung
Miete
Kauf
Service

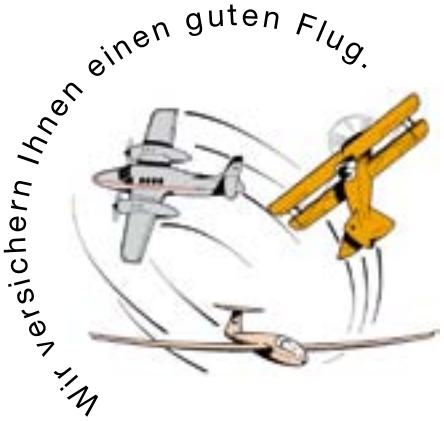
Einsetzbar als Heißwasser-Schaum System oder als reines Wasser-System auf Flächen wie :
Pflaster, Kies, Schotter, Zaunanlagen, wassergebundene Wege, Friedhöfe, Parkplätze, Flughäfen, Sportanlagen …

Profitieren Sie aus über 10 Jahren Erfahrung

ELMO GmbH • Höltken • Am Stadtwalde 15 • 48432 Rheine
Tel.: (+49) 5971 6336 • Fax: (+49) 5971 87 000
www.flaechenpflege.de • zentrale@flaechenpflege.de

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger



http://peschke-muc.de

Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung

Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal
Telefon 089/744 812 - 0 • Telefax 089/744 812 - 30
info@peschke-muc.de

Geschenke für Piloten

4-pilots.com

Alles was Pilot „nicht" braucht

go to ▼

www.4-pilots.com

airborne gifts and accessories

4-Pilots.com
Angelika Heiß
Adlerstr. 19
D-73540 Heubach
+49 (160) 93859599

AVIONIK • INSTALLATION • WARTUNG • SERVICE • ENTWICKLUNGSBETRIEB

Ihr zuverlässiger Partner für individuelle Avionik-Lösungen.

Als international etablierter und EASA zertifizierter Entwicklungs- und Servicebetrieb für Avionik- und Elektronik-Geräte in Luftfahrzeugen mit Sitz am Flugplatz Wallmühle in Atting bei Straubing bieten wir Ihnen kompetenten Service von der Entwicklungsleistung bis zur Zulassung.

Unsere Leistung beinhaltet Installation, Engineering, Wartung, Überholung und Distribution von Produkten der Firmen Honeywell (Bendix-King), Garmin, S-TEC, Collins, L3 (BF Goodrich), Ryan, Avidyne, Becker, Comant, Sigma Tek, Mid Continent, etc. sowie den Service für unsere Eigenentwicklungen.

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

Zulassungen und Anerkennungen:
EASA DE.145.0010 / EASA DE.21G.0152 / EASA.21J.046 / EASA ETSO / LBA.21.J.046 / LBA II-A 228 / FAA AQQY020K / BWB-2756D / MFR Code: C6530

AVIONIK STRAUBING
AVIONICS AND ELECTRONICS IN AVIATION

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

mt-propeller

Alle abgebildeten STCs erfüllen die Vorgaben des „Erhöhten Schallschutz“

The Winner's Propeller!

Über 100 STCs weltweit!

Entwicklung und ***Herstellung*** von EASA und FAA zertifizierten High Performance Natural-Composite ***Verstell-*** und ***Festpropeller*** für zugelassene und Experimental-Flugzeuge

Sonderanfertigungen für Spezialanwendungen und ***Nachbauten*** für Oldtimer

Verkauf und ***Service*** von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich

Über 30 Jahre Erfahrung in Propeller Entwicklung, Herstellung und Service

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

mt-propeller straubing airport

www.mt-propeller.com

VDP-Termine 2013

Januar	25. – 27.01.	39. Hexentreffen in Bremen – mehr im Ticker
April	13. – 14.04.	Frühjahrs-Refresher in Nordhorn-Lingen (EDWN), organisiert von Tineke Schaper
	24. – 27.04.	AERO – VDP auf dem AOPA-Stand vertreten, Treffen der Mitglieder am Stand
Mai	17.–19.05.	Pfingst-Rallye-Fly-In in Weser-Wümme (EDWM), organisiert von Ursula Diermann
	25.05.	Fly-In in Paderborn-Lippstadt (EDLP), Samstagnachmittag, organisiert von Karin Schmidt-Witten
	Termin per E-Mail	Fly-Out „All-you-can-eat-Scholle in Norden-Norddeich“, Termin wird ca. 14 Tage vorher über E-Mail bekanntgegeben, organisiert von Ruth Haliti und Stefan Brokfeld ab Rheine-Eschendorf (EDXE)
Juni	07. – 09.06.	FEWP Jahrestreffen in Slowenien, Muska Sobota (LJMS)
	22. – 23.06.	Flydonna in Venedig/Lido di Jesolo, (www.flydonna.it)
Juli	06.07.	Fly-In in Dinslaken, Schwarze Heide (EDLD), Samstagnachmittag, organisiert von Ruth Haliti
Juli/August	Termin per E-Mail	Fly-In in Augsburg (EDMA), organisiert von Dr. Bettina Pahlen
August	23. – 25.08.	Tannkosh, Treffen am VDP-Stammtisch
September	13. – 15.09.	Jahreshauptversammlung in Schwäbisch Hall – mehr dazu auf den Netzwerkseiten
Oktober	04. – 06.10.	Sicherheitstraining in Diepholz, organisiert von Hetta Reinsch & Roswitha Höltken
November	09.11.	„Come Together“ in der Geschäftsstelle Münster, traditionelles Novembertreffen bei Carola und Ingrid

Von Oktober bis März finden unsere Stammtische statt, die im Internet **www.pilotinnen.de** und per E-Mail veröffentlicht werden. Weitere Fly-Ins werden von unseren Mitgliedern via Internet zusätzlich angeboten – hier kann sich jedes Mitglied einbringen. Auf unserem Terminkalender im Internet befinden sich auch Termine der AOPA sowie Termine für Helikopter-, Ballon- und Segelflug-Events – einfach reinschauen!

Foto: Horst Ramsenthaler