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

2013

EASA-Lizenzen

Übersicht: wie komme ich zu welcher Lizenz – und was sonst noch so möglich ist ▸ ab Seite 30

Mitglieder

Inge Berger im Portrait ▸ Seite 54

Das neue Präsidium ▸ Seite 52

Segelflug

Weltmeisterschaften in Frankreich ▸ Seite 24

Historie

110 Jahre Melitta Schiller von Stauffenberg – Das Leben einer bedeutenden „Flugzeugführer-Ingenieurin“ ▸ Seite 48

7. Flugsicherheitstraining in Diepholz: Annette Daelmann und Ayla Reckermann waren dabei

Aus unserem Netzwerk:

45. Jahreshauptversammlung in Schwäbisch Hall

JHV 2014 auf Sylt

FEWP-Treffen in Slowenien

Treffen in Australien und Russland

WIR SIND DA,
WO SIE UNS BRAUCHEN.
WELTWEIT.

Wir freuen uns schon auf Ihren Besuch an unseren zahlreichen TOTAL-Aviation-Tankstellen. Hier tanken Sie auf. Mit hochwertigen Kraft- sowie erstklassigen Schmierstoffen und dem guten Gefühl, für Ihre Sicherheit und Ihren Motor die beste Wahl getroffen zu haben. Denn wir von TOTAL investieren unsere Arbeit und unsere Energie in Ihre Sicherheit. Überzeugen Sie sich selbst. Unter +49(0)203 93 00 13 21 beraten wir Sie gerne über unseren Service.

Partner der Luftfahrt
www.total.de/aviation.html

Our energy is your energy. TOTAL

EDITORIAL

Liebe Pilotinnen, liebe Mitglieder und Freunde der VDP,

erstmals darf ich euch auf dieser Seite der Zeitung begrüßen. Ich danke euch, dass ihr meinen Präsidiumskolleginnen und mir das Vertrauen durch eure Wahl ausgesprochen habt. Ich danke im Namen aller Mitglieder Hedwig Sensen für sechs Jahre Präsidentschaft, in der sie mit großem Engagement die VDP vertreten und bekannter gemacht hat.

Vor uns liegen drei Jahre, die wir dynamisch und zukunftsweisend gestalten möchten. Es liegt uns sehr am Herzen, die Basis der VDP zu verbreitern und neue Mitglieder zu gewinnen. Wir schätzen die Erfahrungen der „alten Hasen“ und ihre Erinnerungen an eine Luftfahrt mit anderen Freiheiten. Es macht mir immer wieder Freude zuzuhören – es ist spannend. Spannend ist auch jungen Pilotinnen zuzuhören – was begeistert junge Frauen heutzutage am Fliegen? Wir wollen insbesondere diese Gruppe gewinnen und die VDP als bundesweite Vereinigung für sie noch attraktiver machen.

Es liegt ein bewegtes Luftfahrtjahr hinter uns. Die neue EASA Regelung trat im April in Kraft – neben vielen Vorteilen brachte sie nicht zuletzt Fragen und Unklarheit, Unsicherheiten und Interpretationen zu Übergangsregelungen. Eine Meldung über die Mitflugbezahlung sorgte für Aufregung. Unwetter überschwemmten nicht nur Städte sondern auch flussnahe Flugplätze und richteten erhebliche Schäden an. Die erste Jahreshälfte war nicht gerade von gutem Flugwetter verwöhnt. Dafür hat uns der Sommer versöhnt, was auch an Berichten in diesem Heft zu sehen ist.

Zur Ausgabe im letzten Jahr hatten wir einen Fragebogen beigelegt. Es gab viele Hinweise und viel Lob – danke dafür! Eindeutiger Sieger bei den Themen, die euch an der VDP wichtig sind, ist das Netzwerken. Hier setzen wir an und werden das Netzwerk in den nächsten Jahren weiter verstärken. Deshalb liegt diesem Heft ein Fragebogen bei. Dieses Mal möchten wir von euch wissen, welche Art von Netzwerken oder Fly-Ins ihr besonders attraktiv findet. Wir sind gespannt.

Wir freuen uns auf ein neues ereignisreiches Flugjahr mit vielen gemeinsamen Fly-Ins, Treffen und Erfahrungsaustausch!

Eure

Heike Käferle, Präsidentin der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V.

INHALT

EDITORIAL	von Heike Käferle	03
	Inhaltsverzeichnis	04
VDP-TICKER	VDP-Ticker	05–07
NETZWERK	45. JHV in Schwäbisch Hall	08–11
	2014: Willkommen auf Sylt	12
	„Come Together“ bei Carola und Ingrid	13
	Herbst und Winter – Stammtischzeit	13
	FEWP-Treffen in Slowenien	14–15
	Australien: Als AWPA „Overseas Member“	16–18
	Pilotinnengrüße aus Moskau	19
	Fly-Ins Haxterberg, Weser-Wümme und Augsburg	20–22
	Vorschau: 10. Fly-In am Chiemsee 2014	23
SEGELFLUG	Segelflug-Weltmeisterschaft in Frankreich	24–26
	Wandersegelflug Spanien	27–29
MOTOR & UL	EASA-Lizenzen – Überblick	30–32
	Luftfahrt-Apps	33
	Tannkosh 2013	34–35
	Flugsicherheitstraining Diepholz	36–37
	IX Malopolski Picknick Lotniczy	38–39
	Auch über die Schweiz geht es nach Slowenien	40–43
	Fit in die Saison	43
BALLON	Lorraine Mondial Air Ballons 2013	44–45
HELIKOPTER	Rundflugtag mit Helikopter	46–47
HISTORIE	„Dr. Melitta Schiller-von Stauffenberg	48–49
LESESTOFF	Bücher und Hörbücher	50
MITGLIEDER	Walter Eisele verabschiedet sich	51
	Besuch in Wipperfürth EDKN	51
	Das neue Präsidium stellt sich vor	52–53
	Im Portrait: Inge Berger	54–55
	Jana Antholzer, Ingrid Hopman	55
	Nachruf: Ulla Sievers	56
	Neue VDP-Mitglieder	56
	Impressum, Mitgliedsantrag	57
TERMINE	Terminübersicht 2014	U4

JHV 2014 auf Sylt, Lister Ellenbogen © Dr. HvG, Seite 12

Fly-In Haxterberg, Seite 20

Flugreise nach Slowenien, Seite 40

Ballonfahren, Lorraine Mondial, Seite 45

Rundflugtag mit Heli, Seite 46

Glacier du Tour 2013, Inge Berger, Seite 54

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

Hexentreffen Januar 2014

Vom 24.–26. Januar 2014 findet in Dachau das 40. Hexentreffen statt. Zu diesem Event möchten wir möglichst viele luftsportbegeisterte Frauen begrüßen.

Das Vortragsprogramm wird interessant und abwechslungsreich. Am Freitag- und am Samstagabend haben wir in nahe gelegenen Locations die Möglichkeit, bei lebhaften Gesprächen alte Freundschaften und Kontakte zu vertiefen und neue aufzubauen. Auch Noch-nicht-Scheininhaberinnen dürfen gerne dabei sein, um mit den älteren Hexen ins Gespräch zu kommen.

Verpasst auf keinen Fall das 40. Hexentreffen! Organisiert von Barbara Jann und Margit Fischer. Wir freuen uns auf euch! Nähere Infos findet ihr unter: **www.hexentreffen2014.de**

Gaby Haberkernn

rechts: Einladungsflyer zum Hexentreffen 2014

280 Stunden in der Luft

Ziemlich viel herum gekommen sind dieses Jahr die beiden Förderflugzeuge des Dr. Angelika Machinek Fördervereins (die VDP ist korporatives Mitglied). Die Hornet „AM1“ und die Libelle „AM2“ werden jedes Jahr an jeweils zwei Pilotinnen vergeben.

Für die vier Glücklichen bedeutet das meistens einen Sommer voll Fliegerurlauben, Flugplatzromantik und Wettbewerbstaktik. Dieses Jahr war die Hornet unter anderem in den spanischen Pyrenäen und der Slowakei unterwegs und flog bei den Wettbewerben in Klix, Riesa und Roitzschjora mit. Auch die Libelle durfte Höhenluft schnuppern, ob in den regnerischen AMF-Trainingslagern in Lienz und Jena oder von Pirna und Zwickau aus (inklusive Außenlandung in Tschechien). Und wenn auch das eher mittelmäßige Wetter uns vor allem im Frühjahr oft einen Strich durch die Rechnung machte und beide Glasflügelflieger einige Äcker kennen gelernt haben, haben wir vier die Zeit in der Luft sehr genossen. Wir Nachwuchshexen bedanken uns beim AMF für diese tolle Unterstützung, die uns so viele wunderschöne und lehrreiche Flüge ermöglicht hat.

Christine Franke

Pilotinnen 2013:

Hornet „AM1“

- Christine Franke (Akaflieg Frankfurt)
- Ulrike Egerer (Akaflieg Dresden)

Std. Libelle „AM2“

- Maria Schneider (LSV Irsingen)
- Sylvia Schuster (LSC Bayer Leverkusen)

Christine Franke mit „ihrer“ AM1

Team-Captain

Anerkennung für Gaby Haberkern als Team-Captain der deutschen Segelflug-Nationalmannschaft

Bei der diesjährigen Segelflug-EM in Polen gewann die deutsche Segelflug-Nationalmannschaft den Titel des Vize-Europameisters. Die Bundeskommission Segelflug bedankte sich insbesondere bei Gaby Haberkern, die die Rolle des Team-Captains „hervorragend übernommen und bravourös gemeistert und für ein harmonisches und teamorientiertes Miteinander gesorgt habe“.

Angelika Sonnenschein

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

100. Geburtstag von Sabhia Gökçen, der ersten türkischen Pilotin

Sabiha Gökçen wurde am 21. März 1913 in Bursa, Türkei geboren. Sie wuchs als eines von acht Adoptivkindern Mustafa Kemal Atatürks auf. Atatürk ermöglichte der Halbwaise den Besuch einer höheren Schule und gab ihr am 19. Dezember 1934 den Nachnamen Gökçen, was auf Türkisch „himmelsbezogen" bedeutet.

Ihre Pilotenausbildung begann sie 1935 an der türkischen Zivilflugschule in Ankara, später ging sie zur fliegerischen Weiterbildung in die Sowjetunion und trat 1936 der türkischen Luftwaffe bei, wo sie zur Militärpilotin ausgebildet wurde. Sie flog zahlreiche militärische Einsätze und nahm 1951 auch am Korea-Krieg teil.

Für ihre besondere Tapferkeit vor dem Feind wurde ihr der höchste Fliegerorden verliehen, und sie wurde in den Rang eines Majors befördert. Später leitete sie die Kampfpilotenausbildung der türkischen Luftwaffe. Bis 1964 bewies sie in einer Kunstflugstaffel ihre außergewöhnlichen fliegerischen Fähigkeiten. Noch zu ihren Lebzeiten im Januar 2001 wurde der zweite Istanbuler Flughafen im kleinasiatischen Teil der Stadt nach ihr benannt.

Als Militärpilotin repräsentierte Sabiha Gökçen das Lehrmuster einer modernen türkischen Frau, der jede Berufswahl offenstand.

Angelika Sonnenschein

Sabiha Gökçen, immediately before her departure to Elâzıg to participate in the Dersim Operation, May 22, 1937. Etimesugut, Ankara. Quelle: Library od Congress

Zum Fly Donna vom 22.–23. Juni 2013 nach Venedig

Flugplatz San Nicolo auf dem Lido

Von Rosenheim aus ging es für Helga Wimmer und mich mit dem Zug nach Venedig, dann mit dem Vaporetto über den Canal Grande zum Lido, wo uns am Flugplatz bekannte Gesichter aus Österreich, Italien und der Schweiz erwarteten. Helga und ich waren leider die beiden einzigen deutschen Pilotinnen.

Donatella, die italienische Mitorganisatorin begrüßte alle herzlichst und stattete uns mit tollen Fliegerblusen aus. Abends im Restaurant direkt am Strand gab es Buffet, Wein und Livemusik, zu der wir bei Mondschein tanzten!

Der Samstag war den fliegerischen Darbietungen gewidmet: Zehn junge Fallschirmspringerinnen sprangen zu Musik in Formation, drei junge querschnittgelähmte Piloten flogen in ihren ULs Formationsflüge mit akrobatischen Einlagen, Helikopterpilotinnen, Jetpilotinnen (davon eine gerade in Babypause), Fliegerinnen soweit das Auge reichte. Fiorenza di Bernardi, 84, die erste italienische Flugkapitänin, wurde geehrt. Sie kommt noch immer zu allen Treffen. Am nächsten Tag haben wir dann noch ein wenig Venedig erkundet, haben den Gondoliere zugeschaut, sind durch die Gassen geschlendert und haben das eine oder andere Stück erstanden. Vielleicht sind beim nächsten Fly Donna in 2015 noch mehr VDP-Pilotinnen dabei? Es war einfach schön!

Ingrid Hopman

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

Internationale Konferenz 2013...

...die 99s treffen sich, wo Amerika am amerikanischsten ist.

Bozeman, Montana, im Herzen der Rocky Mountains mag für manchen Amerikaner der Inbegriff der Provinz sein, aber mit seinem weiten Land, dem grenzenlosen Himmel und seinen hohen Bergen ist Montana wie geschaffen für PilotInnen.

Da die Anreise für überseeische Mitglieder diesmal lang war, wurden wir Deutschen als einzige nicht-amerikanische Delegation ganz besonders herzlich willkommen geheißen. Auch im überfülltesten Raum wurde immer noch ein Platz für uns gefunden, notfalls auch mit freundlichem Druck freigemacht. Die Organisatorinnen, denen prophezeit worden war, dass Bozeman an Attraktivität mit den Veranstaltungsorten der vergangen Jahre nicht mithalten könne, standen plötzlich vor dem Problem, dass die Konferenz kurzfristig mit 130% überbucht war. Wichtigster Tagesordnungspunkt für unsere Delegation war die Vorstellung von München als Konferenzort 2015. Die Resonanz war durchweg positiv und die Vorstandschaft hat sich mit überwältigender Mehrheit für München 2015 entschieden.

Einer der berührendsten Momente der Veranstaltung war die postume Verleihung des ‚Award of Inspiration' an Catherine „Kitty" Houghton, die uns bei ihrem Besuch 2012 in Deutschland sehr beeindruckt hatte.

Ein Höhepunkt der Reise war der Besuch des Yellowstone Nationalparks, der alles hielt, was sich Reisende wünschen: Grizzlys, Geysire, Bisons, hohe Wasserfälle und tiefe Schluchten. Wir sind gespannt auf New Orleans 2014!

Ursula Hammer

Ausflug ins Skigebiet „Big Sky" in den Rocky Mountains an einem kalten Sommertag: Ursula Hammer, Marga Rohe, Doris Gerecht

AERO 2013

Wie in den vergangenen Jahren war die VDP auch in diesem Jahr wieder auf einem gemeinsamen Stand mit der AOPA vertreten. Wir nutzten die Zeit, unsere Vereinigung interessierten Pilotinnen vorzustellen und neue Mitglieder zu werben, Referenten und Tombola-Gewinne für die JHV in Schwäbisch Hall zu akquirieren, alte Bande zu den Playern in der deutschen und internationalen Luftfahrtszene zu festigen und neue zu knüpfen. Schließlich trifft sich auf der Aero alles, was Rang und Namen und eine Passion für die Allgemeine Luftfahrt hat.

Angelika Sonnenschein

oben links: VDP Mitglieder Anna-Maria Costamagna, Hedwig Sensen, eine Freundin von Anna Maria (Flugschülerin und Studentin der Luft- u. Raumfahrt), Frau Dr. Koglbauer und Frau Dr. Bettina Pahlen

Ausblick beim Wanderflug über das Kochertal: die Kochertalbrücke

45. JHV in Schwäbisch Hall

von Dagmar Deckstein

Eine eherne Journalisten-Regel besagt zwar, dass Wortspielereien mit Namen zu unterlassen sind, aber diesmal müssen wir eine Ausnahme machen. Es war der Hammer, welch rundum gelungenes Programm uns Ursula Hammer zur Jahreshauptversammlung in Schwäbisch Hall bot!

Obwohl die alte Salzsiederstadt reichlich mit Kirchen ausgestattet ist, sorgte indes nur der Himmel für jede Menge Wermutstropfen: Das Wetter war so schlecht, dass von den 20 angemeldeten Maschinen gerade mal drei den Flugplatz Schwäbisch-Hall-Hessental ansteuern konnten. Das tat aber der guten Stimmung der 78 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die sich zum Großteil schon des Mittags auf den Bierbänken im Hangar von EDTY zum üppigen Buffet einfanden, keinerlei Abbruch. Pilotinnen scheuen keine Entfernungen – ob sie nun auf zwei Flügeln oder auf vier Reifen zu bewältigen sind. Bis zum späten Nachmittag des Anreisetags wartete ein interessantes Vortragsprogramm auf dem modernen Regionalflughafen „Adolf Würth Airport“ auf die JHV-TeilnehmerInnen. Zuerst gaben die beiden Geschäftsführer der „Würth Aviation“, Michael Vehoff und Steffen Merz, detaillierte Einblicke in die Organisation der firmeneigenen Airline für den weltweiten Werksverkehr: Ein sehr beeindruckender Betrieb, der mit 15 Angestellten drei Citations betreibt und zwei Falcons, eine 50er und eine 900er. Danach stellte sich Kathrin Langhammer von der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen den interessierten und – wie es schien – manchmal auch drängenden, ungeklärten Fragen der Pilotinnen und gab tiefen Einblick in den zumeist funktechnischen Service und in die Verfahren der DFS.

Vielleicht sollte man an dieser Stelle aber noch kurz erwähnen, welch herausragende Rolle Reinhold Würth, der mittlerweile 78-Jährige, für die Region Hohenlohe mit

Mitgliederversammlung

NETZWERK

ihren zahlreichen mittelständischen Weltmarktführern spielt. Nach dem plötzlichen Tod des Vaters übernahm er als damals 19-Jähriger mit seiner Mutter den väterlichen Schraubenhandels-Kleinbetrieb und baute ihn bis heute zum internationalen Marktführer in der Befestigungs- und Montagetechnik mit 64 000 Mitarbeitern und zehn Milliarden Euro Umsatz aus.

Der „Schraubenkönig" spielt für die Region Hohenlohe eine ähnliche Rolle wie der König aus dem Grimm-Märchen „Der gestiefelte Kater". Die Frage: Wem gehört dieser Flugplatz, dieser Wald, diese Wiese, dieses Museum, dieses Hotel, beantwortet sich in und um Schwäbisch Hall immer gleich: Wem wohl? Reinhold Würth. Dessen Großzügigkeit durften Pilotinnen, VDP-Fördermitglieder und ihre Gäste auch an den beiden Tagen in Schwäbisch Hall ausführlich genießen. Nicht nur das schöne Buffet am Flugplatz, auch das Galadinner im ebenfalls würth-eigenen Panoramahotel in Waldenburg ging auf Reinhold Würths Rechnung. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass Reinhold Würth selbst begeisterter Privatpilot ist und schon 1966 die erste Cessna 172 als Firmenflugzeug gekauft hat.

Aber flugtechnisch gesehen herrschte, wie gesagt, weiträumig Flaute an diesem Wochenende in Schwäbisch Hall. Dafür gab es am Samstagabend ein zünftiges und gemütliches Abendessen im Brauereiausschank „Zum Löwen" in Schwäbisch Hall, und zum Dessert wurden Tombola-Lose gereicht. Deren Erlös von 666 Euro geht ans Kinderhospiz Schwäbisch Hall. Die tollen Preise wurden neben anderen Großzügigen auch von der allseits bekannten Bausparkasse Schwäbisch Hall gestiftet. Zumal der erste Preis, ein Festspiel-Wochenende für zwei Personen mit Übernachtung im schönen Ringhotel Hohenlohe, wo auch die VDP-Teilnehmer-Crew komfortablen Unterschlupf an diesem Mittseptember-Wochenende gefunden hatte.

Der Samstagvormittag gehörte, wie seit längerem schon, der satzungsgemäßen, diesmal 45. Jahreshauptversammlung, auf der Vorstandsneuwahlen anstanden.

links: Flugleiterin auf dem Würth-Tower, Empfang im Würth-Hangar, JHV; unten: Mitgliederversammlung

NETZWERK

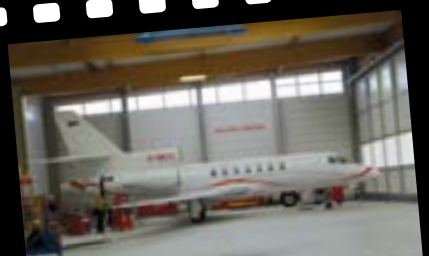
Ganz großes Kino, was sich die Regie zur Verabschiedung von unserer so liebenswürdigen wie kompetenten Präsidentin Hedi Sensen hatte einfallen lassen: Alle 53 VDP-Pilotinnen überreichten der sichtlich gerührten Spitzenfrau je im Wechsel eine weiße und eine rote Rose, bis sie dann den Riesenstrauß fast nicht mehr halten konnte. Zum krönenden Abschluss erhielt Hedi von ihrer Nachfolgerin Heike Käferle noch eine vergoldete Rose, in Anlehnung an den traditionellen Pilotinnen-Wettbewerbsflug um die „Goldene Rose von Peine Eddesse". Eine Superidee übrigens von unserer famosen Rosa Höltken. Und auch an dieser Stelle nochmals vielen und lieben Dank Dir, liebe Hedi, für Dein großartiges Engagement in sechs Jahren Amtszeit!

Danach folgte eine Stadtführung durchs mittelalterlich geprägte Schwäbisch Hall, inklusive Besichtigung der ebenfalls von Reinhold Würth erbauten und mit seiner Sammlung moderner Künstler bestückten Kunsthalle. Ein Highlight mittelalterlicher Kunst bot die von Würth erworbene Johanniter-Kirche, in der das atemberaubende Kunstwerk von Hans Holbein dem Jüngeren hängt: Die „Madonna des Bürgermeisters Jacob Meyer zum Hasen", kurz „Schutzmantelmadonna". Auch dieses mittelalterliche Kunstwerk hat Reinhold Würth 2011 dem Frankfurter Städel-Museum für geschätzte 60 Millionen Euro abgekauft, auf dass es in Deutschland bleibe.

Ein wunderbares Galadiner dann am Abend im Panoramahotel. „Ich kann mir ein Leben ohne Luftfahrt gar nicht vorstellen", sagte Hedi dann bei ihrer Abschiedsrede. „Fliegen begeistert bis ins hohe Alter". Recht hat sie! Schon deswegen achten wir Pilotinnen auf Gesundheit, körperliche und geistige Fitness, damit uns der Fliegerarzt nicht vorzeitig den Steuerknüppel aus der Hand schlägt.

Unsere sechste, jung-agile neue Präsidentin Heike Käferle will indes kräftig dafür sorgen, neue und junge Mitglieder anzuwerben. Ihre sympathische, engagierte Vorstellung am Gala-Abend wurde hervorragend ergänzt durch unser aller längstjähriges Fördermitglieds-Männer-Maskottchen Frank Wukasch: Er ließ per Powerpoint die letzten 45 Jahre VDP, eingebettet in die Weltgeschichte, Revue passieren.

Aber dann kam noch ein Knaller. Thessy Glonner, unsere liebe und kreative Pilotinnen-Powerfrau, kam nach einigen Jahren der Abstinenz als abendlicher Überraschungsgast und sang auf ihre unnachahmliche Weise einige ihrer Lieder, die sie schon anlässlich des 30. Jubiläums



der VDP anno 1998 in München geschrieben und intoniert hat. Unter anderem „Weil ich Pilotin bin…“ Und dann noch eine Überraschung. Madeleine Claussen, Verkehrspilotin bei Condor, sie war auch wieder da! Erst recht eine Überraschung für unsere allseits geschätzte Ruth Haliti, die von Hedi für ihr unermüdliches Engagement eine Elly-Beinhorn-Uhr der Berliner Manufaktur Askania ausgehändigt bekam.

Ruth war so begeistert und gerührt, dass sie noch am nächsten Morgen beim Frühstück mutmaßte, die dürfe sie wahrscheinlich nur leihweise behalten. Ist aber nicht so!
Kurz: Ein wirklicher Hammer war sie, diese hervorragend komponierte und inszenierte JHV in Schwäbisch Hall. Ganz herzlichen Dank allen dabei mitgewirkt habenden, großartigen Pilotinnen und ihren Buben dafür!

Herrenprogramm während der Mitgliederversammlung: Besuch im Würther Flugzeugmuseum

Übergabe der "Vase" an Ursula Hammern (Mitte), links Heike Käferle, rechts Hedwig Senden

Die Insel Sylt in ihrer ganzen Schönheit von Süden aufgenommen © syltpicture

2014: Willkommen auf Sylt

Vorankündigung zur 46. Jahreshauptversammlung der VDP vom 12.–14. September 2014 auf Sylt | von Anja Wolffson und Margot Mielck

Zur Austragung des nächsten VDP-Jahrestreffens mit JHV laden wir euch zum Anflug auf Deutschlands nördlichsten Flughafen ein!

Bereits unsere Pionierinnen Hanna Reitsch und Elly Beinhorn haben ihre Spuren in der Flughistorie auf Sylt hinterlassen. Die Insel war schon im Ersten Weltkrieg Seeflugstation. Von 1961 bis 2005 war hier auf dem nördlichsten Fliegerhorst der Bundeswehr die Marineflieger-Lehrgruppe stationiert. Der Flugplatz Westerland wurde nach Ende des ersten Weltkriegs errichtet und gehört zu den Flughäfen mit der längsten Linienflugtradition. Vor diesem Hintergrund versprechen wir euch ein Event, das euch nicht nur die Schönheiten dieser Insel und Ihren Erlebnisreichtum zeigen wird, sondern auch ihre wahrhaft interessante Historie.

Hörnumer Hafen aus der Vogelperspektive mit Golfplatz

Auftakt der Veranstaltung wird das Fly-In am Freitag in der Sylt Air Lounge am GAT Westerland von 12:00 bis 14:30 Uhr sein, wo wir euch alle mit prickelndem Getränk und Imbiss begrüßen. Gegen 15:30 Uhr startet ab unserem Tagungshotel eine Inselrundfahrt mit anschließender Anlandung zum gemeinsamen Abendessen.

Nach der JHV am Samstagvormittag gibt es Fahrräder für alle, und wir fahren zunächst zum 3km entfernten Strandrestaurant Samoa-Seepferdchen, danach Zeit, Meer und/oder mehr Programm. Der Galaabend findet im Restaurant Strönholt am Golfplatz Budersand in Hörnum statt. Besondere Highlights wird es zu den Themen Fliegerchronometer und Wasserflug geben, dazu eine sensationelle Tombola – lasst euch überraschen!

Wer kann, möge genügend Zeit für die Insel mitbringen und vielleicht ein paar Urlaubstage vor- und nachschalten. Für alle, die bereits am Vortag (Donnerstag) auf der Insel sind, organisieren wir ein Vorprogramm. Zur Auswahl stehen ein Golfturnier auf dem Platz Budersand sowie verschiedene Inselprogramme, abends dann Treffen zu Siegerehrung und geselliger Runde in den Rantumer „Tiroler Stuben“ – nahe Dorfhotel. Ebenso werden wir bei Interesse für Montag einen „Blumenstrauß der Möglichkeiten“ zur Erkundung der Insel zusammenstellen.

Freut euch auf ein wunderschönes Wochenende und mehr am Meer und bucht bitte Hotel und Anreise so früh wie möglich. Alle Buchungsinformationen findet ihr auf **www.pilotinnen.de.**
Wir freuen uns auf euch!
Eure Inselplaner Anja und Margot

Der Lachs rief zum Come Together bei Carola und Ingrid

von Doris Gerecht

9. November: Wie in jedem November folgt eine Schar VDP-Pilotinnen der Einladung unserer Geschäftsstelle in Münster.

Bis zum Nachmittag haben Carola und Ingrid neunzehn Pilotinnen herzlich begrüßt, jedes Mal eskortiert vom lautstarken freudigen Gebell der beiden Airedale Terrier.

Einen Tag lang dürfen wir uns hier in Münster wohlfühlen. Die Räume sind liebevoll vorbereitet für unseren Besuch. Wir sitzen gemütlich in fröhlicher Runde zusammen und plaudern bei Sekt, Wein und Wasser über Fliegerinnen-Erlebnisse und über Persönliches. Wir erinnern uns an Waltraut Moog, die im Juli 2012 starb, und wir vermissen Ulla Sievers, die im Mai dieses Jahres von uns ging.

Carola stellt das von unserer neuen Präsidentin Heike Käferle zusammengestellte Fotoalbum über Hedi Sensens Präsidentinnenzeit vor, das wir bei Heike bestellen können.

Hier in Münster haben wir immer wieder Gelegenheit, uns persönlich besser kennenzulernen. Ein wunderbarer Ort – speziell die Küche bietet dazu alljährlich besondere, köstliche kulinarische Genüsse: vor allem den inzwischen schon berühmten selbst gebeizten Lachs. Wir genießen und bleiben bis in den Abend hinein. Unseren Gastgeberinnen danken wir ganz herzlich für ihre Gastfreundschaft und ihre einzigartige Betreuung.

Die beliebte Stehparty in der Küche

NETZWERK

Wenn es Herbst wird in Deutschland…

von Ruth Haliti

… dann treffen sie sich wieder, die Pilotinnen zum Netzwerk-Winterstammtisch. Der erste Stammtisch des Jahres fand zwischen Kunst und Kultur in der Zeche Zollverein in Essen statt.

In eindrucksvoller Umgebung und tollem Ambiente fanden sich neun Pilotinnen aus NRW und Niedersachsen zum guten Essen im Restaurant des UNESCO-Weltkulturerbes ein. (Yvonne, Angela, Roswitha, Annette, Christa, Ruth, Ulla, Karin und Gabi) Wer wollte, nahm vor dem gemütlichen Beisammensein noch an der zweistündigen Führung auf dem stillgelegten Gelände teil oder besuchte das Red.dot Designmuseum.

Erster Winterstammtisch in Essen – Zeche Casino Zollverein

Da im November sowohl das „Come Together“ bei Carola Niemeier, als auch das jährliche Treffen der 99s in NRW stattfinden, wird der nächste Stammtisch, organisiert von Ulla Klees, auf dem Weihnachtsmarkt in Münster stattfinden. Bestimmt laden auch Pilotinnen in anderen Bundesländern in der „Schlechtwettersaison“ zum Netzwerken ein – z. B. in Bayern und wo noch?!

Members of the FEWP-Board mit Red Bull Pilot

FEWP: Treffen der europäischen Pilotinnen

vom 07.–09. Juni 2013 in Slowenien | von Heike Käferle

Wer hätte gedacht, dass Slowenien so einen tollen Wein produziert? Wir lernten auf dem diesjährigen FEWP-Treffen, dass Slowenien die besten Weißweingebiete der Welt haben soll und durften auch reichlich kosten!

Die Vereinigung slowenischer Pilotinnen feierte zugleich auch ihr 25-jähriges Bestehen.

Flughafen Maribor

Das Fly-In am Freitag war bestens vorbereitet und alle fanden den Weg zum Aeroklub gegenüber dem stattlichen Flughafen von Maribor. Wir wurden mit einem leckeren Imbiss und natürlich Wein von Jasna Jerman und ihrem Team begrüßt. Noch am Nachmittag besuchten wir eine Bienenfarm und durften alle erdenklichen Honigprodukte kosten – natürlich auch Honigwein!

Wir wurden in einer historischen noch voll funktionierenden Wassermühle an der Mur empfangen. Beeindruckend das riesige Wasserrad, das die Mühlsteine antreibt, die alles mahlen, was zu Mehl werden kann. Die Unterbringung im Hotel Bioterme bot die Möglichkeit, das Thermalwasser zu genießen und zu relaxen.

In der Mitgliederversammlung stellte jedes Land seine wichtigsten Aktivitäten dar. Insbesondere Spanien bedauerte die geringe Anzahl an Pilotinnen. Deutschland und Großbritannien konnten für 2012/2013 die meisten Aktivitäten vermelden. Der FEWP-Internetauftritt war wieder ein Thema, das uns wahrscheinlich noch längere Zeit begleiten wird. Sehr positiv wurde von den Pilotinnen aufgenommen, dass 2014 das Treffen am Chiemsee stattfinden wird. Zum Abschluss sahen wir einen kurzweiligen Film über das letzte FEWP-Treffen in Krems.

Mittags fuhren wir zur Trabrennbahn, wo im Freien ein slowenisches Mittagessen auf uns wartete (super Stimmung – sofort auf Facebook gepostet!). Bei strahlendem Sonnenschein durften wir ein oder mehr

Rückflug nach Deutschland über die Ostalpen

Spezialitäten und einem zu jedem Gang passenden slowenischen Wein verwöhnt. Informationen über Slowenien, Wein und die Fliegerei inklusive. Ein rundum gelungener Abend und ein toll organisiertes Treffen – Dank an die slowenischen Pilotinnen und ihre Förderer – ihr wart Spitze!

Am Morgen danach war das Wetter wieder passend, und alle Maschinen konnten den Heim- oder Weiterflug antreten. Nun freuen wir uns auf den Chiemsee!

v.l.n.r und von oben nach unten:

erste drei Bilder: Slowenisches Mittagessen im Grünen neben der Trabrennbahn, Diana Ferrero lernt Traben

Wassermühle an der Mur

Die „fliegenden Motoren" der Red Bull Piloten waren eine Attraktion

Empfang zum Galaabend mit Ballonglühen

Ballonfahrerin beim „Glühen" am Dorfplatz

Brigitte im Gespräch mit der spanischen Vertreterin Teresa

Runden „mittraben". Ein tolles Erlebnis!

Spontan organisierten unsere Gastgeberinnen einen Besuch am Flugplatz von Murska Sobota bei den dort trainierenden Red Bull Piloten. Durch die persönliche Führung eines beteiligten Piloten erhielten wir ganz besondere Einblicke in die Trainingsabläufe.

Die Flugdarbietungen – sprich Trainingseinheiten – waren dann noch die Krönung des Besuchs. Nach Trabrennbahn und Red Bull stand eine der renommiertesten Sektkellereien Sloweniens auf dem Programm – in der wir bei einer sehr witzigen Führung inklusiv Verkostung unseren Sonnenbrand kühlen konnten.

Der Gala-Abend wurde durch ein Ballonglühen eingeleitet – eine wunderbare Überraschung! Im „Gasthaus Zorko" wurden wir mit hervorragenden slowenischen

Anflug auf Melbourne von Westen

Australien: Als AWPA „Overseas Member“…

…zur 63rd Annual Conference in Hervey Bay, Queensland | von Doris Gerecht

Beim Besuch der australischen Pilotin Ingrid Phillips im Juli 2012 bei mir in Merl stand mein Plan, zum drittenmal nach und in Australien zu fliegen, bereits fest. Kombinieren wollte ich fliegerische Wünsche mit dem Besuch der AWPA Annual Conference in Hervey Bay, Queensland, vom 8.-12.5.2013, zu der ich als „overseas member“ eingeladen war.

Von nun an ging alles sehr schnell: Ingrid informierte Jennifer Graham, die AWPA Präsidentin, und diese wiederum Sandra Southwell, die Präsidentin von Tasmanien. Innerhalb von drei Tagen hatte ich sehr herzliche Einladungen von beiden. In einem regen email-Austausch vereinbarten wir in den folgenden Monaten alle Einzelheiten. Ich meldete mich für die Konferenz an und buchte einen „Gabelflug“ nach Australien. Für die fliegerischen Unternehmungen hatte ich meine Special Pilot Licence (5 Jahre gültig) und musste nur meine ASIC (australische Sicherheitsüberprüfung) erneuern. Kopien meiner Fliegerpapiere schickte ich an Jennifer und Sandra, so dass sie für mich vorab je eine Cessna 172 in ihren Fliegerclubs bereitstellen lassen konnten. Mein Plan schien perfekt. Ich freute mich riesig auf das Fliegen in Tasmanien und in der Gegend von Melbourne.

Als ich am 23. April 2013 in Hobart ankomme, überraschen mich herbstlicher Regen und 45 bis 55 kt in 2.500 ft. Keine Cessna-Flüge über Tasmanien! Stattdessen freue ich mich über die wohltuende Gastfreundschaft von Sandra und Barry in Sheffield und erlebe Tasmanien in Barrys 4WD.

Richmond/Tasmanien: Älteste Brücke Australiens

Meine australische „Sightseeing-Cessna“

NETZWERK

Nur am letzten Tag kann ich als Copilotin auf dem Flug nach Hobart in Sandras Cessna 172 die schöne Ostküste der Insel aus der Luft bewundern.

Am 30. April fliegt mich Qantas nach Melbourne. Jennifer erwartet mich und nimmt mich herzlich in ihre Familie auf, das sind Bill, ihr Mann, John und Charlee, Sohn und

AWPA Präsidentin Jennifer Graham mit der goldenen VDP Nadel und Doris Gerecht

Die Teilnehmerinnen an der AWPA Conference in Hervey Bay, Australien

Tochter, sowie die Terrier Hamish und Bastard. Bill ist Fluglehrer im Ballarat Aero Club, 70 NM westlich von Melbourne.. Dort wartet eine neuere, gut ausgestattete Cessna 172 mit Einspritzmotor und 180 PS mit der Kennung VH-DHS auf die Pilotin aus Deutschland. Das Wetter, das Bill auf dem PC checkt, lässt auch hier auf dem australischen Festland mit 15 kt Wind und niedriger Wolkendecke zu wünschen übrig. Bill übernimmt den Funk, der down under wesentlich kürzer ist als bei uns in Europa. Zum Beispiel: „ECHUCA TRAFFIC CESSNA DELTA HOTEL SIERRA IS ONE ZERO MILES SOUTH AT FIVE THOUSAND FIVE HUNDRED INBOUND“. Alles gleich beim ersten Ruf. Ich bin schnell mit der VH-DHS vertraut und superglücklich, nun und in den nächsten zwei Tagen fliegen zu können.

Nach einem unruhigen Flug von Ballarat über Land erreichen wir den Hafen von Melbourne an der Port Phillips Bay und fliegen auf 1500 ft auf vorgeschriebem Kurs über die Westgate Bridge zum Flugplatz Essendon YMEN im Norden von Melbourne.

Am nächsten Tag, 2. Mai 2013, starten wir bei ruhigerem, aber diesigem Wetter von Essendon aus auf 1500 ft zunächst nach Südosten, und zwar über Wasser die ganze Küste der Port Phillips Bay entlang und fliegen vorbei an Point Cook, Moorabbin CTR, Frankston, immer weit genug über Wasser, so dass ich die Küstenlinie von der PIC-Seite gut sehen und fotografieren kann. Schließlich fliegen wir auf die einzige Öffnung der Port Phillips Bay zum Ozean, der Bass Strait, zu. Hier, zwischen den Leuchtfeuern von Point Nepean und Point Lonsdale werden selbst die größten Ozeanriesen durchgelotst. Auf 2.500 ft folgen wir der berühmten „Great Ocean Road“ von den wunderschönen Stränden der Ocean Grove nach Torquay, Anglesea, zur Apollo

Blick auf Great Highland Lake, Zentraltasmanien

Ausflugsparadies Wilsons Promontory Park an der südlichsten Spitze des australischen Festlands

Tasman Bridge über den Fluss Dervent, verbindet beide Stadtteile von Hobart, Hauptstadt von Tasmanien

NETZWERK

Bay, umrunden Cape Otway und erreichen bei Peterborough die spektakulären Zwölf Apostel, aus dem Wasser ragende Sandsteinformationen.

Der 3. Mai 2013 sieht uns in der Luft in östlicher Richtung über der unglaublich großen Stadt, dann über dem riesigen Doncastle Einkaufszentrum, danach über den beeindruckenden La Trobe Valley Kohlekraftwerken, die Melbourne mit Strom versorgen. Kernenergie gibt es in Australien nicht. Ab Morwell fliegen wir südlichen Kurs und bewundern das am südlichsten Zipfel des australischen Festlands gelegene Naturschutzgebiet Wilson's Promontory mit seinen herrlichen Regenwäldern und atemberaubend schönen Lagunen und einsamen Stränden.

Küste an der Great Ocean Road

Noch einen Tag verbringe ich in Melbourne. Christine Robertson, die frühere Personal Assistant von Nancy Bird Walton, führt mich nach einem gemütlichen „morning tea" im berühmten Hopetown Tea Room den ganzen Tag lang zu Fuß, per Bus und per Boot durch Melbourne. Am 5. Mai fliege ich mit Jennifer und Bill in ihrer Bonanza von Melbourne nach Hervey Bay. Im Konferenz-Hotel, dem Mantra, treffe ich Bekannte von meinen Australienbesuchen 2007 und 2009, unter anderem Carol Kitching, die uns, Heidi Galland, Waltraut Moog und mich in Bonn zu einem kleinen „VDP-Treffen" besuchte. Die Konferenz war an allen Tagen ausgezeichnet organisiert dank Dr. Heather Parker und ihrem Queensland Team, aber auch dank der exzellenten Vorbereitung der AWPA Präsidentin Jennifer Graham. Die Seminare waren interessant und gut besucht: Matt Hall, RAAF Kampfflieger und Red Bull Race Championship Competitor, hielt den Hauptvortrag. Vertreter der australischen Luft- und Sicherheitsbehörden, eine bewundernswerte Pilotin, die nach einem Unfall durch ihren eisernen Willen fliegen lernte und es vom Rollstuhl ins Cockpit bei Virgin als Senior First Officer schaffte, und andere in Australien berühmte Fliegerpersönlichkeiten rundeten das Programm ab.

Im Rahmen der offiziellen Konferenz überbrachte ich die Grüße unserer VDP: „Dear President and Board Members, dear flying and not yet or no more flying ladies! I have come from Germany to attend this Conference as an Ambassador of the VDP Association of German Women Pilots. Hedwig Sensen, our VDP National President, representing more than 250 members, asked me to extend her and their best wishes and warm greetings.

Today I stand here to renew the old friendship between German and Australian women pilots which began before World War II between Elly Beinhorn and Nancy Bird Walton, which, as we know, was a lifelong friendship. Hedwig Sensen asked me to present to you, Jennifer Graham, the VDP golden needle of friendship. This is a special gift only given on rare occasions. ...Today this badge is presented to the AWPA National President, Mrs Jennifer Graham, by the VDP President, Mrs Hedwig Sensen, as a sign of special and continuing friendship. Thank you."

Tasmanischer Teufel im Tasmanian Devil Conservation Park

Das festliche Awards Dinner fand im Hervey Bay Boat Club statt. Nach den Ehrungen und der Verleihung von Förderpreisen an erstaunlich viele junge Pilotinnen hielt Richard de Crespigny, Pilot der Nancy-Bird-Walton-A 380, die er mit seinem Team trotz Ausfalls eines Motors und erheblicher Beschädigungen sicher in Singapur landete, den Festvortrag. Dann: Letzte Fotos – letzte Umarmungen und gute Wünsche – und von mir: „Hope to see you in Germany!"

Ich bin dankbar für die herzlichen Zeichen der Freundschaft – am Pilotinnen-Netzwerk haben wir in Australien weitergeknüpft.

Pilotinnengrüße aus Moskau

AVIATRISA-Konferenz | von Doris Gerecht

5. Juni 2013: Einladung der Präsidentin der russischen Pilotinnenvereinigung AVIATRISA, Khalide Makagonova, zur „8th Moscow International Conference of AVIATRISA“ vom 6.–8.9.2013, die zeitgleich mit dem Moskauer Stadtfest stattfindet und dem 90jährigen Jubiläum von AEROFLOT, die die Konferenz der AVIATRISA sponsert.

Ein Visum ist notwendig: Internet-Antrag und persönlicher Antrag bei Visa Handling Services, Bonn. Ohne Russischkenntnisse wäre ich in Moskau verloren gewesen ohne die ständige Betreuung durch Inna Frolova, die fließend Englisch spricht. Sie begrüßt mich auf dem Flugplatz Domodedovo. Unser Taxi erreicht das „Slavyanka-Hotel“ nach dreistündiger Fahrt durch das Verkehrschaos von Moskau. Zum abendlichen Moskauer Musikfestival nehmen wir die schnellere Metro.

7.9.: Stadtführung mit Inna und Luba Rylova durch Moskau im Regen. Einen trockenen Unterschlupf finden wir nach strammem Fußmarsch im „Memorial Museum of Cosmonautics“, eine eigenwillige, phantastische Architektur in Form einer riesigen Raketen-Abschussrampe. Im Museum erleben wir anhand unzähliger Exponate die Geschichte der Eroberung des Weltalls von den ersten Ideen zur heutigen internationalen Zusammenarbeit.

Am 8.9. – Es regnet immer noch – Konferenz im „House of Veterans of Wars and Armed Forces“. Khalide und Inna stellen mich Persönlichkeiten der russischen Luftfahrt und bedeutenden Pilotinnen vor, darunter zwei Kampffliegerinnen aus dem 2. Weltkrieg. Mir fällt auf, dass man in Russland Vergangenheit und Gegenwart stark verknüpft. Auf der Vortragsbühne sitzen bedeutende Veteranen. Im Hintergrund läuft ein Breitband-Film mit Aufnahmen aus dem „Vaterländischen Krieg“ 1943–1945 ab, der die Anstrengungen des russischen Volkes zur Befreiung ihres Landes zeigt. Gänsehaut – wir Deutschen waren damals die Feinde. Heute werde ich hier freundschaftlich begrüßt.

Das festliche Dinner findet im „Red Windmill Restaurant“ statt – Ich werde an den VIP-Tisch gebeten. Das russische Essen ist rustikal, mit dem ein oder anderen kleinen Wodka. Die Stimmung ist großartig. Eine Sängerin begeistert mit russischen Volksliedern. Mit unendlicher Geduld übersetzt Inna meine vielen Kontakte zu den russischen Pilotinnen. Den Roten Platz und den Kreml mit seinen wunderschönen Basiliken besuchen wir am Samstag.
Am Sonntag erwartet mich eine besondere Überraschung: Anna, eine Helicopter-Pilotin, fährt uns in ein russisches Dorf. Verlassene Anwesen, zerfallende, ehemals hübsche Holzhäuser mit geschnitzten Fensterrahmen – die Menschen sind bitterarm; die Renten sind äußerst bescheiden. In eines der wenigen restaurierten Häuser sind wir eingeladen. Das Haus, ein bürgerliches Haus, ist 150 Jahre alt und gehörte über Generationen einer Samtweber-Familie, die das ganze Dorf beschäftigte. Die Revolution beendete 1917 die Fabrikation. 1929 musste die Familie das Haus verlassen. Vor zehn Jahren kaufte die einzige noch lebende Familienangehörige das Haus zurück, renovierte es und vermietet nun Zimmer an Feriengäste.

Dank Inna habe ich in wenigen Tagen viel über das Leben in Russland erfahren. Ich danke ihr und besonders der AVIATRISA-Präsidentin Khalide Makagonova für die herzliche Begegnung. Die VDP hat nun auch Freundschaftsfäden an unserem internationalen Netzwerk nach Russland geknüpft. Wer kommt mit nach Sotschi 2014?

Doris auf der Tribüne für die Moskau-Feierlichkeiten auf dem Roten Platz

Inna Frolova, Übersetzerin, Khalide Makagonova, Präsidentin AVIATRISA, Grußwort Doris Gerecht von VDP

Memorial Museum of Cosmonautics: Doris vor einer der ersten unbemannten Kapseln

NETZWERK

Auf der Terrasse von "Wolke 7", im Hintergrund die Piste von EDLR. Rechts: Christine Jänsch

Fly-In im Mai am Haxterberg

zu Gast beim LSG Paderborn | von Karin Schmidt-Witten

Der Haxterberg hat seit Jahren den Ruf, solide geführt zu werden und sich kontinuierlich weiter zu entwickeln. Das hat dazu geführt, dass es mich gereizt hat, dort ein Fly-In für die VDP auszurichten – zumal eine Frau, Christine Jänsch, als Vereinsvorsitzende seit sieben Jahren die Geschicke der Luftsportgemeinschaft Paderborn lenkt.

Als Netzwerkpartner waren erneut MagNet F, das Paderborner Managerinnen-Netzwerk, und der Deutsche Ärztinnenbund eingeladen. Außerdem unterstützte uns der Rietberger Verein. Trotz des schlechten Wetters kamen einige Teilnehmerinnen per Flugzeug an die Pader. Auch konnten lokale Rundflüge stattfinden. „Am Start“ eine zweimotorige Patanavia, ein Ultraleicht-Flugzeug und die Segelflugabteilung der LSG. Demo- und Tandemsprünge des Bielefelder Fallschirmsportclubs (FSC) ergänzten den sportlichen Teil.

Besondere Beachtung fanden auch die Fachvorträge: „Aufgaben und Ereignisse“ der Polizeifliegerstaffel NRW gab Einblicke in die Verbrecherjagd aus der Luft. Wir durften sogar per Film mit dabei sein.

Der Vortrag „Luftbildarchäologie in Nordrhein-Westfalen“ der Ruhr-Universität Bochum von Dr. Baoquan Song lehrte uns, wie die Vegetation von oben betrachtet Aufschluss über vielleicht noch vorhandene historische Gebäude geben kann.

Führungen, mehrere Verkaufsstände und eine Verlosung bildeten das Rahmenprogramm. Ganz besonders freute uns, dass wir die Stadt Paderborn, den Flughafen Paderborn-Lippstadt sowie die Firmen Aerosoft und Siebert als Unterstützer bzw. Sponsoren gewinnen konnten. Dank vor allem auch an Christine und ihr Team vom LSG Paderborn, die uns gerne wieder unterstützen werden.

Nach getaner Arbeit: Gruppenbild mit VDP-Organisatorin Karin Schmidt (mit Buch)

EDWM war an Pfingsten leider grau in grau

Fly-In Pfingsten in Weser-Wümme EDWM

von Usch Diermann

Wachgerüttelt durch den Aufruf des VDP-Vorstands, aktiv für interessante Treffen in diesem Jahr zu sorgen, begann ich mit großem Elan, ein Fly-In auf meinem Heimatflugplatz auf die Beine zu stellen.

Mir schwebte vor, die unterschiedlichen Sparten innerhalb der VDP miteinander zu verknüpfen und möglichst auch diejenigen Personen zu erreichen, die zwar Mitglied in der VDP sind, aber nur selten bis nie zu irgendwelchen Treffen kommen. Die Kosten für Übernachtung und Verpflegung sollten moderat sein und das Programm vielseitig: – als fliegerischen Anreiz eine kleine Rallye mit gemischten Teams aus Motorflug- und Pilotinnen der anderen Disziplinen – Ballonfahrten – ein vielfältiges Besichtigungsprogramm.

In Sachen Rallye konnte ich den LV Niedersachsen des DAeC überzeugen, sein jährliches Rallye-Seminar sowohl zeitlich wie auch örtlich auf unser Treffen zu verlagern. Für Ballonfahrten war Ullas Klees mit ihrem Ballon zur Stelle. (Ent-)spannende Ausflüge sollten ebenfalls locken: Vogelpark Walsrode, Bremen mit Besichtigungstour in einer Oldtimer-Straßenbahn, Museumsbesuche in Bremerhaven, Fischerhude und Worpswede.

Leider durchkreuzte das schlechte Wetter unsere Pläne gründlich. Die meisten Teilnehmerinnen mussten ihr Flugzeug zu Hause lassen und kamen mit dem Auto. Carola und Karl-Heinz landeten Samstagabend kurz vor Sunset, rechtzeitig zum Spanferkelessen. Nur für Bettina und Alfons aus Bayern ließ der Wettergott eine schmale Gasse frei, so dass sie pünktlich am Freitag einfliegen konnten. Andere entschieden sich, gleich zu Hause zu bleiben, zumal auch für Samstag keine Besserung zu erwarten war. So fielen Rallyeflug und Ballonfahrten aus. Nach viel Theorie am Freitagnachmittag gab es noch mehr Theorie am Samstag; äußerst anschaulich dargestellt von Ralf-Rainer Schmalstieg, der viele Rallyes, u.a. den Deutschlandflug, ausarbeitet. Am Sonntag lockte dann eine kleine Wolkenlücke zu einem kurzen Besuch in Bremen. Sozusagen als Anreiz zum Wiederkommen und Vertiefen.

Das geplante Fly-In bekam somit ein völlig anderes Gesicht mit wetterbedingtem gemütlichem Zusammensitzen, interessanten Vorträgen und vor allem lebhaftem und intensivem Erfahrungsaustausch. Wir genossen eine wundervolle Atmosphäre, fühlten uns wie in einer großen Familie aus Mitgliedern der VDP und anderer DAeC-Vereine sowie den vielen FSG-Airbus-Aktiven, die es ihren Gästen so angenehm wie möglich machten. Und wer weiß, vielleicht haben wir nächstes Jahr mehr Glück mit Petrus und können einen Teil des geplanten Programmes spontan nachholen.

Gemeinsames Gruppenfoto vor dem Beechcraft Schriftzug

Fly-In Augsburg: Bayern ruft!

von Bettina Pahlen

Bayern ruft – unter diesem Motto stand auf vielfachen Wunsch der norddeutschen Pilotinnen die Einladung zum bayerischen Fly-In, das am Samstag, den 06.07.2013, am Flughafen in Augsburg (EDMA) stattfand. Es war als ein lehrreicher Flugtag in lockerer Atmosphäre angekündigt, und da die Sonne im weiß-blauen (oder doch im blau-weißen?) Bayern lachte, kamen bis zu 24 Pilotinnen und Fördermitglieder plus Hunden angeflogen bzw. angereist.

Usch aus Bremen mit Zustieg in Heides Flieger ab Mannheim war am weitesten angereist, Heike und Horst am weitesten angeflogen (aus Oerlinghausen). So startete die Veranstaltung ab 11 Uhr mit Begrüßung durch unsere Präsidentin Hedi und einem ausgiebigen Austausch und großem Hallo untereinander.

Da das Treffen als „ein lehrreicher Flugtag in lockerer Atmosphäre“ angekündigt war, kamen Theorie und Praxis nach einem Mittagessen im Flughafenrestaurant (und Vinothek!) „Air Lounge“ mit der ausgiebig genutzten Dachterasse nicht zu kurz: Durch Hedis Vermittlung machten wir einen Besuch der am Flughafen ansässigen Firma Beechcraft mit Führung durch den „Maintenance“ Hangar. Sehr eindrucksvoll blieb dabei eine schaurige Anekdote über ein dort stehendes älteres Modell einer Beechcraft V-Bonanza hängen: „Dr Death“ oder auch “V-tail doctor killer” genannt (der Name sagt alles aus oder wie es in Wikipedia ausgeführt ist: „due to crashes by overconfident amateur pilots with high-level skills outside aviation“).

Außerordentlich interessant waren die Vorträge. Dipl. Ing. Gerhard Länger, Berufsflugzeugführer, Fluglehrer, Examiner D-3125, informierte alle Anwesenden über „Aktuelles und Allgemeines aus dem laufenden Flugbetrieb“ – eine kurzweilige Stunde, da dieses Jahr zum 9. April im Rahmen der europaweit harmonisierten Regulierung der Luftfahrt einiges Neues im Lizenzwesen auf die Privatpiloten zugekommen war und sich daraus viele Fragen ergaben.

Die Fly-In-Pilotinnen in Augsburg

Fliegerarzt 1. Klasse Europa und FAA Dr. Frank referierte aus dem fliegerrelevanten Bereich „Menschliches Leistungsvermögen“ über Reisen in ferne Länder und den daraus folgenden Konsequenzen und Verhaltensmaßnahmen. An beide nochmals auf diesem Wege einen herzlichen Dank für ihr ehrenamtliches Mitwirken.

Gutgelaunt und angeregt endete der Tag mit einem gemeinsamen Kaffeetrinken, ehe alle wieder in die verschiedenen Richtungen entschwanden. Bayern ruft auch 2014 wieder!

Vorschau: 10. Fly-In am Chiemsee

unter dem Motto „Natur“, 20.–22. Juni, gemeinsam mit dem FEWP-Jahrestreffen | von Ruth Haliti

Unser allseits beliebtes und geschätztes Mitglied Ingrid Hopman, die doch schon so oft beschwor, dass „... dies nun aber wirklich das LETZTE Chiemseetreffen sei...“ hat sich dankenswerterweise noch ein letztes Mal erbarmt. Vom 20.–22. Juni 2014 findet das 10. Chiemseetreffen der Pilotinnen statt. In 2014 nicht nur Fly-In der VDP, sondern auch Gastgeber des jährlichen Treffens der europäischen Pilotinnen, der FEWP.

Und so soll es im nächsten Jahr vonstatten gehen: **Freitag – 20.06.2014**
Anflug ab 10:00 bis 14:00 Uhr
In EDPC/Bad Endorf-Jolling
14:30 Uhr Transfer mit dem Bus und PKW nach Gstadt und Transfer mit dem Schiff zur Fraueninsel
18:00 Uhr Fassbier-Anstich unserer deutschen Präsidentin Heike Käferle an der Ostseite des Chiemsee-Ufers. Danach Abendessen im Restaurant Klosterwirt, anschließend ein Rückblick auf neun Jahre Chiemsee Fly-In.

Samstag – 21.06.2014
9:15 Uhr Treffen am Hauptsteg zur Fahrt nach Prien, weiter mit dem Bus nach Marquartstein (ca. 30 Min.) gemächlich geht's mit dem Sessellift auf die Hochplatte 1586 m, mit einer schönen Fernsicht zum Chiemsee und auf die Berge. Wanderausrüstung: Gute Laune, feste Schuhe, Regenjacke, evtl. Wanderstöcke. Wir wandern einen Rundweg, genannt „die kleine Staffn-Alm, ca. 1–1,5 Stunden. Zurück im Restaurant Staffn-Alm, erwartet uns eine bayerische Brotzeit mit einem bayerischen Bier.
14:00 Uhr Abfahrt mit dem Lift, weiter mit dem Bus nach Prien-Bahnhof und mit der Bockerlbahn zur Anlegestelle und mit dem Schiff zurück zur Fraueninsel. Wer noch Energie hat, kann sich die Karolinger-Ausstellung, die Keramikfertigung, den Klostergarten mit Klosterladen ansehen oder einfach mal um die kleine Insel gehen.

EDPC Bad Endorf-Jolling: 122.475, 830 m Grasbahn

18:00 Uhr Fahrt mit dem Schiff vom Hauptsteg Fraueninsel nach Felden/Bernau (10–15 Min.) zum Galadinner im Restaurant „Badehaus“.
22:00 Uhr Nachtfahrt zurück zur Fraueninsel. Open End im „ Klosterwirt“

Sonntag – 22.06.2014
Vormittags: Traditionelles Weißwurstessen in Fritzi's Biergarten; vorher Möglichkeit zum Gottesdienstbesuch. Anschließend individuelle Rückreise.

Der genaue **Termin des jährlichen Meetings der FEWP,** an dem alle Mitglieder teilnehmen können, **wird noch bekanntgegeben.** Geplant wäre es für Sonntagmorgen, was aber aus Erfahrung mit den wetterbedingten Abreiseplänen kollidieren könnte.

Vorab schon einmal herzlichen Dank an Ingrid! Wir freuen uns auf deine wunderschöne Heimat und ein geselliges Treffen!

Panorama am Chiemsee: im Hintergrund die Alpen

Einmarsch der Nationen zur 7. FAI Segelflug-Frauen-Weltmeisterschaft in Issoudun Frankfreich 2013

7. FAI Frauen-Segelflug-WM Issoudun 2013

Tour de Berry – Zentralfrankreich | von Gisela Weinreich, Jury Präsidentin der FAI für die 7. Frauen-Segelflug- Weltmeisterschaft in Issoudun / Frankreich

53 Pilotinnen aus 15 Nationen und 3 Kontinenten haben um den Titel Weltmeisterin im Segelflug in der Clubklasse, Standardklasse und 15-m-Klasse gerungen. Die Deutsche Mannschaft war mit 11 Pilotinnen stark vertreten, davon sind 6 Pilotinnen Mitglieder der VDP.

Vom 30. Juni – 12. Juli 2013 haben die Teilnehmerinnen an 10 Wertungstagen um die Medaillen gekämpft bei höchst anspruchsvollen Wetterlagen. Die letzten beiden Wertungstage waren von relativ schwacher Blauthermik und hohen Windgeschwindigkeiten bis zu 40 km/h geprägt, die bei knapp 1200 m NN an einer Inversion endete. Die Hitze machte die Bedingungen nicht leichter. In der 15-m-Klasse schmolz der Punktvorsprung der bis dahin führenden Pilotin Susanne Schödel nach 8 Wertungstagen dahin, aber noch war nichts entschieden. Susanne schreibt: „Bis zum letzten Wertungstag blieb es in der 15-Meter-Klasse spannend: In dem hochklassig besetzten Feld von 18 Segelfliegerinnen aus zehn Nationen wechselte die Führung im Gesamtklassement anfangs fast täglich. Mit einem Auftaktsieg hatte ich einen guten Start und einen Tagessieg am siebten Wettkampftag. Ab dem achten Tag in Führung liegend, war ich hart bedrängt von den drei Französinnen. Am Freitag, dem letzten Wettbewerbstag, sollte dann die Entschei-

Team – Helfer – Briefing

Sue Kussbach KS mit LS 8 im Schlepp zum letzten Wertungsflug

Das erfolgreiche deutsche Team

Jury-Präsidentin Gisela Weinreich

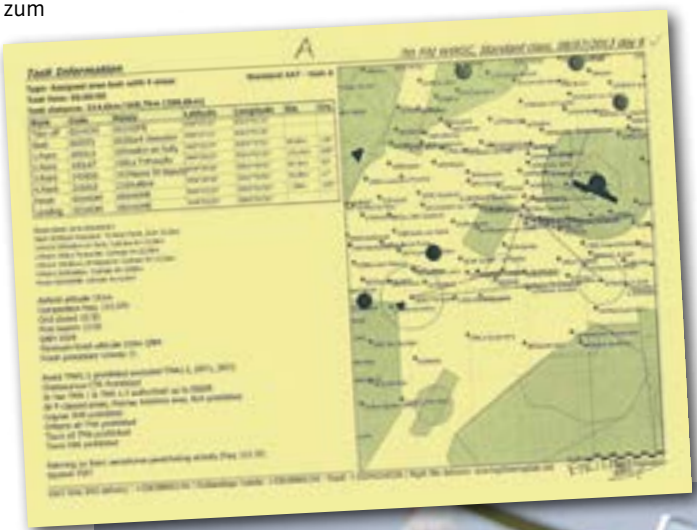
SEGELFLUG

dung fallen. Und das bei schwieriger Blauthermik, also wenig Orientierungspunkten durch Wolkenbildung, und niedrigen Flughöhen bis maximal 1.100 Meter über dem Meeresspiegel.

Die Taktik hieß, sich nicht aus den Augen zu lassen und nicht zuerst abzufliegen. Das führte zu langem, nervenaufreibendem Warten und einem späten Überqueren der Startlinie um 15.15 Uhr. Bei einer in der Tagesaufgabe vorgegebenen Mindestflugzeit von drei Stunden war dies mit dem hohem Risiko verbunden, dass die Thermik zum Abend absterben würde. Mit Anne Ducarouge in Sichtweite schien alles nach Plan zu laufen, als ich, sechs Kilometer vor dem Zielkreis und den Flugplatz schon im Auge, anders als meine Konkurrentin den letzten Aufwind nicht erwischte und außen landen musste. Wir hatten auf dem letzten Schenkel starken Gegenwind, 25 km/h, und es war zum Schluss einfach Pech…“

In der Standardklasse haben Sue Kussbach (VDP) und Conny Schaich (VDP) außerordentlich effektiv zusammengearbeitet und in ihrer Klasse dominiert. Sie hatten am letzten Wertungstag bereits einen respektablen Punktevorsprung. Es war nicht nötig, taktisch alles auf eine Karte zu setzen, wie es zum Beispiel die Engländerinnen getan haben, aber zu verschenken gab es auch nichts. Der Zielkreis lag virtuell 3 km vor dem Flugplatz in einer Minimumhöhe von 230 m NN, darunter gab es Strafpunkte. Aber diese Höhe reichte bei dem starken Gegenwind nicht aus, um sicher auf dem Flugplatz (161 m NN) zu landen. Uns stockte der Atem, als wir beobachten konnten, dass Sue und Conny, nachdem sie den Zielkreis gemeldet und in 230 m NN überflogen hatten, im gestreckten Geradeausflug mit leichter Kursänderung in einem Acker vor dem Flugplatz landeten. Es sah spektakulär aus! Beide Pilotinnen gaben alles, waren couragiert mit großem Kampfgeist und gewinnoptimierend geflogen. Dazu gehörte auch Meike Müller, die aber nicht in diesem Zweierteam unterwegs war. Auf dem Podium glänzte es Gold, Silber und Bronze für das Deutsche Team, wobei Sue Kussbach der Hattrick gelang, zum 3. Mal in Folge Weltmeisterin in der Standardklasse zu werden. Eine bravouröse Leistung!

In der Clubklasse haben sich unsere dreideutschen Pilotinnen stetig nach vorne gekämpft. Christine Grote (VDP) und Doerte Starsinski , beide mit einer Standard Libelle am Start, waren ein sehr gutes Team. Am letzten Tag gelang der Hattrick: Christine wurde zum 2. Mal Weltmeisterin in der Clubklasse und Doerte flog punktgleich mit der Engländerin auf Platz 2 und holte sich damit die Silbermedaille.



So sah eine Tagesaufgabe aus

geglückte Landung

Christine berichtet: „Nach 9 Wertungstagen lagen Dörte und ich auf Platz 2 und 3. Am darauf folgenden letztmöglichen Wertungstag wollten wir auf Platzerhalt fliegen, da es unrealistisch schien, der führenden Ayala Truelove den WM-Titel bei der vorhergesagten Blauthermik (Pulks) noch abzunehmen.

Das größere Problem schien eher die Nr. 4: Sarah Arnold aus den USA. Hatte sie am Anfang durch eigenständige Fliegerei brilliert, so hatte sie doch ihre Taktik an den letzten vier Wertungstagen auf „hinterherfliegen“ umgestellt und versuchte, uns mit ihrem „Index“ zu schlagen. Sie bekam jeden Tag 1 % mehr Punkte als Dörte und ich, da ihr Flugzeug ohne Winglets war und somit als schlechter beurteilt wurde.

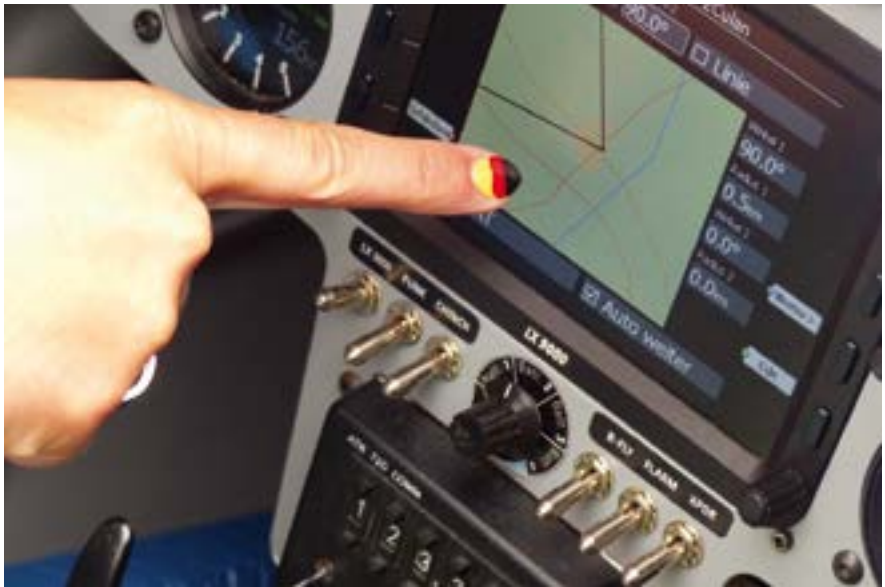
Es ging los in schwachem Wetter nach einem Abflugpoker von 2 Stunden. In der letzten Sekunde, ehe die Startlinie geschlossen wurde, gab es einen „Regattastart“. Alle Flugzeuge der Clubklasse hatten die gleiche Abflugzeit. Im entscheidenden Moment konnten Dörte und ich gemeinsam kurz vor Schluss auf der Strecke einen richtig guten Aufwind ziehen (1–2 Meter und das zu „Thermikende“), den unsere Konkurrentinnen, zu denen wir nur 50 Meter Abstand hatten, nicht mehr so gut erwischten...“

In der 15-m-Klasse nahm auch Annette Klossok (VDP) teil, die zusammen mit Katrin Senne und Stefanie Mühl im Team die schwierige Strecke am letzten Wertungstag sehr erfolgreich umrundete. Damit war die Bronzemedaille für Katrin gesichert. 6 von 9 Medaillen gingen an das deutsche Team und zusätzlich konnte der Bundestrainer den Mannschaftspreis für das deutsche Team entgegennehmen.

Das deutsche Team im Briefing

Küsschen für Mami

Das offizielle Plakat der Weltmeisterschaft in Issoudun, kreiert von einer Studentin



2. WM Titel für Christine Grote – Segelflug Frauen Weltmeisterin Clubklasse 2001 und 2013

Foto: Julien Rousset, fotolia.com

Wandersegelflug Spanien

Abenteuer und Begegnungen | von Gabi Kade

Zwei Jahre Erfahrung im Wandersegelflug in Spanien ließen uns dieses Jahr den Startpunkt Puimoisson in Südfrankreich wählen, um dann über La Cerdanya, Fuentemilanos, Villacastin, Ocana, Santa Cilia und St Martin de Londres wieder dorthin zurückzukehren. Wir – das sind Gabi und Andris Kade vom Flugplatz Hütten Hotzenwald im Südschwarzwald.

6. Juli Puimoisson – Puivert

Nachdem wir auf Grund des wechselhaften Wetters in Mitteleuropa eine Woche lang in Puimoisson warten mussten, konnten wir endlich das gute Wetter für einen Flug in Richtung Spanien aus den Wettermodellen erahnen. (Für die Wetterberatung nutzen wir seit mehreren Jahren „Wetter-Jetzt“.) Das Flugzeug, eine DG 500 m, wurde noch am Abend gepackt.

Tatsächlich, am nächsten Tag zeichnete sich im gesamten südfranzösischen Bereich entlang der Cevennen eine hervorragende Wetterlage ab. Eine Basishöhe von 1700–2000 m NN bei 4–5/8 Cu war vorhergesagt! Einziges Hindernis auf dieser Strecke war die noch sehr feuchte Luftmasse in den Pyrenäen, die uns schließlich daran hinderte, in die Pyrenäen bis La Cerdanya zu fliegen. Die aufliegende Basis ließ das Überqueren des Passes nicht zu.

7. Juli Puivert – La Cerdanya

Als wir in der Nacht einmal aufwachten und uns der Vollmond ins Gesicht schien, wussten wir, dass die Pyrenäen wolkenfrei sind und hofften, dass es bis zum nächsten Morgen auch so bleiben würde.

Die Strecke bis La Cerdanya an diesem Tag war zwar keine Meisterleistung, aber an einen Weiterflug bei fast aufliegender Basis in den westlichen Pyrenäen und einem Gegenwind von nahezu 50 km/h in 2300 m NN war nicht zu denken. So kam uns eine gut ausfliegbare Welle nordöstlich vom Flugplatz mit Steigwerten von bis zu 2,5 m/s gerade recht. Traumhaft war dann der Ausblick über das Wolkenmeer unter uns.

Streckenabschnitte Wandersegelflug 2012

Tag 1:	(1) Hütten Hotzenwald
	→ (2) Aubenasson
Tag 2:	→ (3) Puivert
Tag 3:	→ (4) La Cerdanya
Tag 4:	→ (5) Santa Cilia
Tag 5:	→ (6) Fuentemilanos
Tag 6:	→ (7) Sotos (Cuenca)
Tag 7:	→ (8) La Cerdanya
Tag 8:	→ (9) Aubenasson
Tag 9:	→ (10) Hütten Hotzenwald

SEGELFLUG

8. Juli La Cerdanya – Fuentemilanos

Noch immer blies uns der Wind am Morgen straff ins Gesicht. Doch die Thermikvorhersage für diesen Tag war deutlich besser. Gegen 12:30 Uhr starteten wir bei sehr zerrissener Thermik und einer Basishöhe von kaum 2400 m NN. Der Wind blies parallel zum Tal, was uns dann auch einige Schwierigkeiten bereitete. Wieder einmal halfen uns die Geier, die es hier in den Pyrenäen gibt. Hervorragende Thermikflieger und sehr zuverlässig! Irgendwann gelang der Abflug nach Westen aus dem Tal.

Je weiter wir Richtung Santa Cilia kamen, umso besser wurde das Wetter, der Wind ließ spürbar nach. Prächtige Wolkenstraßen halfen uns, die Schnittgeschwindigkeit enorm zu erhöhen und begleiteten uns bis Fuentemilanos. Ohne ein weiteres Mal kurbeln zu müssen, schafften wir einen Endanflug aus gut 120 km Distanz.

9. Juli Lokalflug mit Landung in Villacastin

Die hervorragende Wettervorhersage verlockte zu einem Lokalflug entlang der Sierra de Guadarrama. Am Ende des Tages entschlossen wir uns jedoch, in Villacastin, ca. 25 km südwestlich von Fuentemilanos, zu landen. Freundlich wurden wir auch hier empfangen und spontan von einem französischen Segelflieger zum Hotel mitgenommen. Trotz schlechter Spanisch-Kenntnisse gab es wenig später ein Trucker-Abendessen. An diesem Tag sind wir fast 700 km geflogen.

10. Juli Villacastin – Ocana

Offensichtlich war mein Spanisch nicht gut genug gewesen, um zu verstehen, dass es in diesem Hotel kein Frühstück gab. Immerhin bekamen wir vom Wirt ein paar Flaschen Mineralwasser.

Am Flugplatz dann die freudige Überraschung: Auch hier gab es Piloten, die jemanden kennen, der jemanden kennt, den wir kennen... Ein nettes Gespräch entwickelte sich und wir wurden spontan zum Frühstück eingeladen. Rührei, Schinken, einen richtig guten Kaffee – alles, was das Herz begehrt. Einmal mehr merkten wir: Das Zigeunerleben als Wandersegelflieger macht so richtig Spass.

Bereits zu Hause hatte Gabi den Wunsch geäußert, die Stadt Toledo anzuschauen. Wir entschieden uns für eine Flugroute östlich um Madrid herum. Immer wieder schauten wir auf die kaum besiedelte Region der Mancha und hofften, hier nie eine Aussenlandung machen zu müssen. Unendliche Weiten, Kornfelder – soweit das Auge reicht. Wer wird nur all die ganzen Felder mähen...?! Interessanterweise fanden wir hier die Thermik zuverlässig über den zahlreichen vorhandenen Windkraftanlagen. Der Begriff „erneuerbare Energien“ bekam so für uns eine ganz andere Bedeutung. Mit der letzten Abendthermik erreichten wir Ocana.

11. Juli Ruhetag mit Stadtbesichtigung in Toledo

Per Taxi ging es nach Toledo, um die Stadt zu erkunden.

12. Juli Ocana – Santa Cilia

Langsam dachten wir an den Rückflug. Da wir wieder die Pyrenäen überqueren mussten und dies eine deutliche Wettergrenze ist, mussten wir sorgfältig planen, um nicht plötzlich im schlechten Wetter hängen zu bleiben. Für die nächsten Tage sah es aber gut aus. Nach Beratung mit dem örtlichen Fluglehrer starteten wir erst kurz vor zwei Uhr nachmittags. Hier in der Mancha muss der Boden zuerst gut durchwärmt sein,

bevor sich Thermik ausbildet. Der Endanflugrechner zeigte –650m! Es war bereits 18:30 Uhr – eigentlich noch früh genug, um in den Pyrenäen thermischen Anschluss zu finden. Mitten über dem Ebrotal stellten wir fest, dass der Rückenwind stark zugenommen hatte. Das GPS zeigte eine Ground Speed von 200 km/h – ein Rückenwind von nahezu 50 km/h! Schlussendlich reichte unsere Höhe dank des starken Rückenwinds, und wir erreichten Santa Cilia in einem Endanflug von 125 km mit einem Schnitt von über 165 km/h – einfach genial!

13. Juli Santa Cilia – St Martin de Londres

Langsam näherte sich eine Kaltfront aus Nordwesten. Zunehmender Westwind, tiefe Basis und stark zerrissene Thermik machten das Fliegen in den Pyrenäen nicht zum Vergnügen. Einen Tag warten konnten wir nicht, denn die herannahende Front hätte eine Querung der Pyrenäen nicht mehr zugelassen.

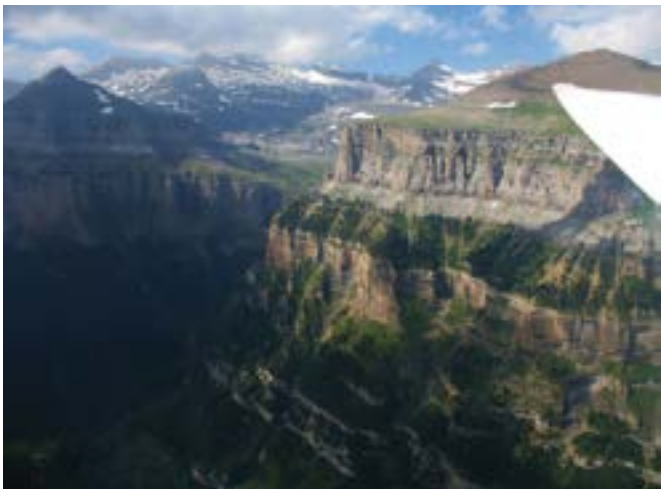
Statt thermisch, flogen wir schließlich mehr im Hangwind. Schweren Herzens mussten wir kurzzeitig den Motor bemühen, um bei Mont-Louis ausreichend Reserve über dem Pass zu haben.

Es entwickelten sich hier sehr starke Turbulenzen beim Überfliegen des Passes. Es schüttelte unser Flugzeug auch intensiv durch. Das GPS zeigte eine Windgeschwindigkeit von nahezu 80 km/h an – zum Glück jetzt als Rückenwind. Bei sehr schwacher Thermik in den Cevennen und am Schluss ein paar Motorlaufminuten erreichten wir glücklich am frühen Abend den netten Flugplatz St Martin de Londres nördlich Montpellier. Wir nahmen das Angebot der französischen Fliegerkameraden zu einem Grillabend gerne an, genossen Rotwein, Grillsteaks und Merguez.

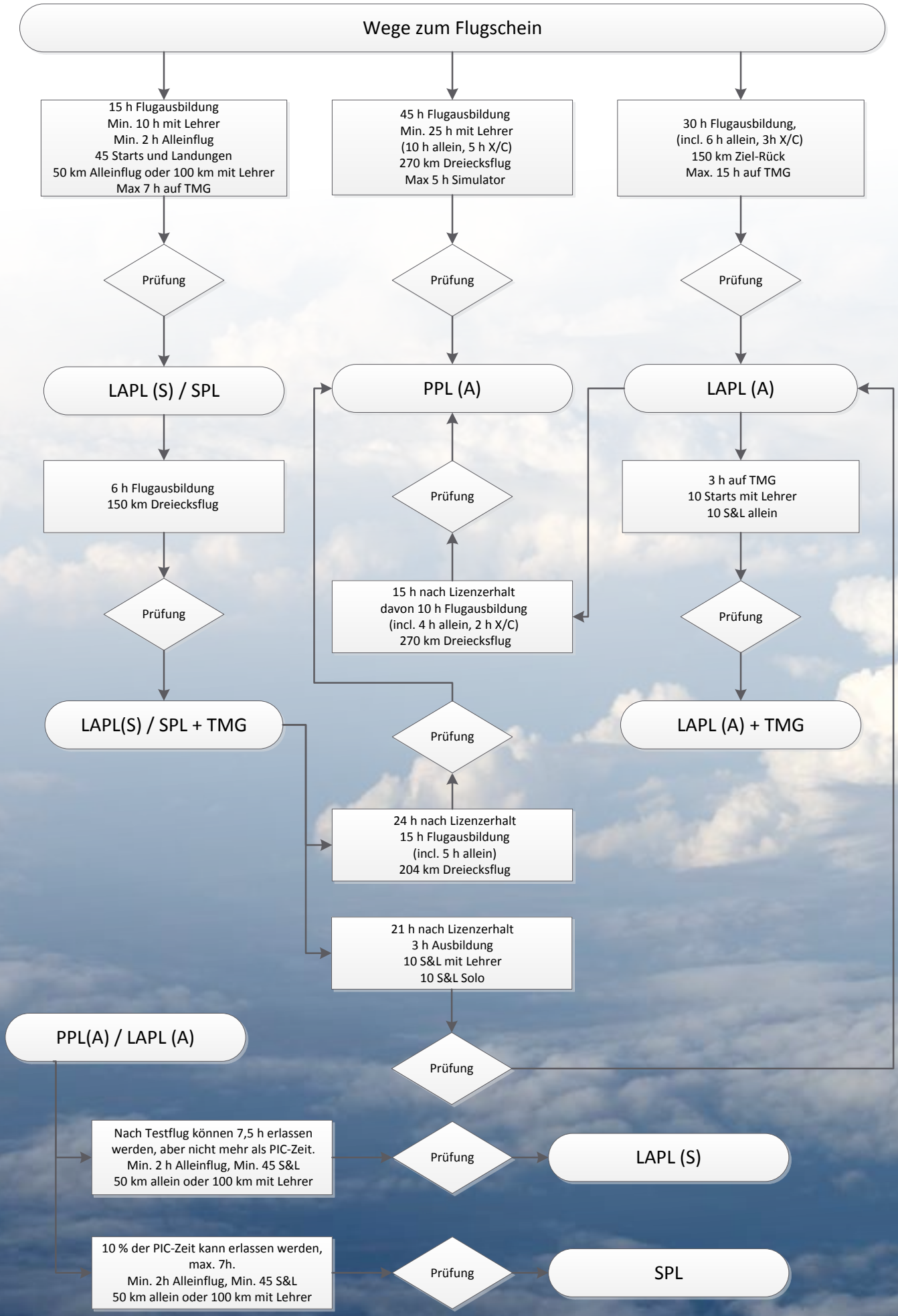
14. Juli St Martin de Londres – Puimoisson

Starker Wind mit Wellenbildung und einer Abschirmung verhinderten bis nach 13:00 Uhr die Thermikbildung. Trotzdem starteten wir gegen 12:30 Uhr und parkierten im Hangwind auf der Nordseite der Séranne. Erst nach 14:00 Uhr gab es die ersten Lücken und kleine 2-3/8 Cumuli bildeten sich bei einer Basis um 1400 – 1600 m NN aus. Die ersten Wolken wurden getestet, es ging zuverlässig.

Über der Ardèche stieg die Basis auf über 2200 m NN, doch am Mont Ventoux kamen wir tief unten an. Der Motor brachte uns zuverlässig auf 2000 m NN, was für den Endanflug nach Puimoisson reichte.



MOTOR & UL


Wege zum Flugschein
15 h Flugausbildung
Min. 10 h mit Lehrer
Min. 2 h Alleinflug
45 Starts und Landungen
50 km Alleinflug oder 100 km mit Lehrer
Max 7 h auf TMG
45 h Flugausbildung
Min. 25 h mit Lehrer
(10 h allein, 5 h X/C)
270 km Dreiecksflug
Max 5 h Simulator
30 h Flugausbildung,
(incl. 6 h allein, 3h X/C)
150 km Ziel-Rück
Max. 15 h auf TMG
Prüfung
Prüfung
Prüfung
LAPL (S) / SPL
PPL (A)
LAPL (A)
6 h Flugausbildung
150 km Dreiecksflug
Prüfung
3 h auf TMG
10 Starts mit Lehrer
10 S&L allein
Prüfung
15 h nach Lizenzerhalt
davon 10 h Flugausbildung
(incl. 4 h allein, 2 h X/C)
270 km Dreiecksflug
Prüfung
LAPL(S) / SPL + TMG
Prüfung
LAPL (A) + TMG
24 h nach Lizenzerhalt
15 h Flugausbildung
(incl. 5 h allein)
204 km Dreiecksflug
21 h nach Lizenzerhalt
3 h Ausbildung
10 S&L mit Lehrer
10 S&L Solo
PPL(A) / LAPL (A)
Prüfung
Nach Testflug können 7,5 h erlassen
werden, aber nicht mehr als PIC-Zeit.
Min. 2 h Alleinflug, Min. 45 S&L
50 km allein oder 100 km mit Lehrer
Prüfung
LAPL (S)
10 % der PIC-Zeit kann erlassen werden,
max. 7h.
Min. 2h Alleinflug, Min. 45 S&L
50 km allein oder 100 km mit Lehrer
Prüfung
SPL

MOTOR & UL

Erwerb von Berechtigungen

PPL (A)

5 h Flugausbildung
Min. 3 h mit Lehrer
Min. 50 km Überland mit Lehrer
Min. 5 S&L allein

LAPL (A)

Grundlegende Instrumentenflug-ausbildung mit PPL(A)-Inhalten
5 h Flugausbildung
Min. 3 h mit Lehrer
Min. 50 km Überland mit Lehrer
Min. 5 S&L allein (keine T&G!)

VFR night

PPL (A) / LAPL (A)

Min. 30 h & 60 S&L nach Lizenzerhalt
10 Schulungsflüge im F-Schlepp Min.
5 Schlepps mit Lehrer
Ohne LAPL(S)/SPL 5 F-Schlepps im Segelflugzeug

Flugzeugschlepp

PPL / SPL / LAPL (A)&(S)

Min. 40 h nach Lizenzerhalt
(oder 120 S&L im Segelflug)
5 h oder 20 Flüge Flugunterricht

Kunstflugberechtigung

Erweiterung der Kunstflugberechtigung (Motorflug -> Segelflug oder vice versa) möglich durch 3 Kunstflüge mit Lehrer, die das komplette Prüfungsprogramm beinhalten.

PPL (A)

6 h Flugunterricht
Min. 3,5 h Einmotorenflug
Min. 10 S&L

Prüfung

Multi Engine

PPL (A) / LAPL (A)

Min. 100 h & 200 S&L nach Lizenzerhalt
10 Schulungsflüge
Min. 5 Schlepps mit Lehrer

Bannerschlepp

Zum Erwerb von Berechtigungen ist zu den aufgeführten Bedingungen ein theoretischer Unterricht notwendig. Ausnahme: Startarten im Segelflug.

Alle Berechtigungen müssen innerhalb eines Lehrgangs in einer ATO erworben werden.

SPL / LAPL (S)

- 10 S&L mit Fluglehrer, 5 S&L Alleine → **Windenstart**
- 5 S&L mit Fluglehrer, 5 S&L Alleine → **F-Schlepp**
- 5 S&L mit Fluglehrer (auch auf TMG), 5 S&L Alleine → **Eigenstart**
- 3 S&L mit Fluglehrer oder Alleine → **Gummiseilstart**

MOTOR & UL

Rechte und Verlängerungsbedingungen

PPL (A)

PIC oder Kopilot im nichtgewerblichen Betrieb. Vergütungen möglich für Fluglehrer- und Prüfertätigkeit

SEP / TMG

Gültig: 24 Monate

Innerhalb von 12 Monaten vor Ablauf:
12 Stunden in der betreffenden Klasse
Min. 6 Stunden als PIC
12 Starts & Landungen
1 Stunde Schulungsflug mit FI oder CRI
oder
Befähigungsüberprüfung innerhalb 3 Monaten vor Ablauf der Berechtigung

TMG kann mit SEP aufrecht erhalten werden und umgekehrt.

MEP

Gültig: 12 Monate

10 Streckenabschnitte als Pilot auf MEP
1 Streckenabschnitt mit Prüfer (während) Befähigungsüberprüfung innerhalb von 3 Monaten vor Ablauf der Berechtigung

LAPL (A)

SEP oder TMG mit max. 2000 kg MTOM
Max. 4 Personen an Bord

Beförderung von Fluggästen erst mit min. 10 Stunden Flugzeit als PIC auf SEP oder TMG nach Erteilung der Lizenz

Innerhalb der letzten 24 Monate:
12 Stunden als PIC
12 Starts und Landungen
Auffrischungsschulung mit FI oder CRI

Wenn Bedingungen nicht erfüllt:
Befähigungsüberprüfung
oder
Erfliegen der Bedingungen mit Fluglehrer / Flugauftrag

SPL / LAPL (S)

PIC auf Segelflugzeugen und Motorseglern

Befördern von Fluggästen erst mit 10 Stunden oder 30 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern

Innerhalb der letzten 24 Monate:
5 Stunden als PIC
15 Starts
2 Schulungsflüge mit Lehrberechtigtem auf Segelflugzeugen oder Motorseglern (kein TMG)
Pro Startart 5 Starts
Außer Gummiseilstart: 2 Starts

Wenn Bedingungen nicht erfüllt:
Befähigungsüberprüfung
oder
Erfliegen der Bedingungen mit Fluglehrer / Flugauftrag

TMG im LAPL(S) / SPL

Innerhalb der letzten 24 Monate:
12 Stunden als PIC
12 Starts und Landungen
1 h Auffrischungsschulung mit FI / CRI

Bedingungen können auch auf Flugzeugen geflogen werden, wenn der Pilot die Berechtigung dazu hält

SPL

Vergütung im gewerblichen Betrieb

Min. 18 Jahre
75 h oder 200 S&L als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern nach Erteilung der Lizenz
Befähigungsüberprüfung

Zusammengefasst durch Malte Höltken nach einer Idee von Roswitha Höltken.

Diese Zusammenfassung dient einzig und allein dem schnellen Überblick. Niemand übernimmt irgendeine Gewähr für Richtigkeit oder Vollständigkeit dieser Übersicht. Und natürlich auch keine Haftung irgendeiner Art.

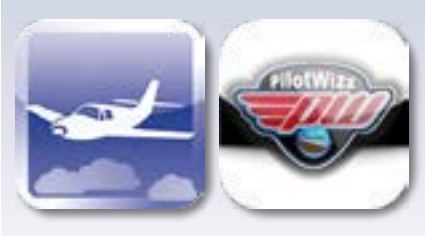
Für detaillierte Informationen sollte die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 03. November 2011 Anhang I Teil FCL konsultiert werden.

Stand: 17.10.2013

LuftfahrtApps

von Ruth Haliti und Joachim Borgis

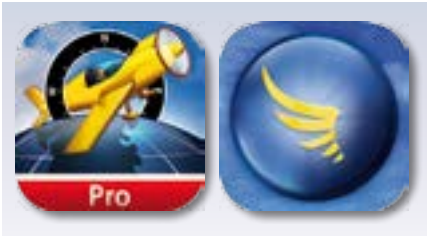
Seit einiger Zeit gehören Smartphones oder Tablets schon (fast) zum Alltag. Wenn man als stolzer Besitzer auch noch die Fliegerei als Hobby hat, liegt es natürlich nahe, sich nach Apps rund ums Fliegen umzuschauen. Erfreulicherweise werden praktisch alle Themen in den App-Stores abgedeckt: Wetter, Kursberechnung, Weight & Balance, Checklisten, Karten und Flugplanung. Hier eine kleine Testauswahl:



iE6B - Pilotwizz – Wie der gute alte Flugberechner ähnlichen Namens, so kümmert sich diese App um diverse Arten der Kalkulation und Umrechnung. Weight & Balance, Seitenwind, Spritberechnung, Druckhöhen etc. Auch **Pilotwizz,** das von GA-Piloten für Piloten entwickelt wurde, enthält alle grundlegenden Umwandlungen, Berechnungen und weitere wichtige Funktionen. Pilotwizz hält anschauliche Grafiken, z.B. bei Weight & Balance oder der Windberechnung vor. iE6B oder Pilotwizz? Wohl eine Frage des persönlichen Geschmacks; beide auf jeden Fall empfehlenswert! (für iPhone und Android)

DWD Flugwetter App ist zwar kostenlos, der teure, aber sicherlich für Vielflieger fast unentbehrliche pc_met-Zugang beim Deutschen Wetterdienst ist natürlich erforderlich. Man benötigt für diese App keine zusätzlichen Zugangsdaten, sondern verwendet die gleichen Daten wie auch für den pc_met Internet-Service. Viele Nutzer sind von der im April 2013 erschienen App nicht besonders begeistert, weil es recht abgespeckte Funktionalitäten bietet. Für PC-Met-Abonnenten aber sicherlich für iPad und iPhone dennoch sinnvoll! (auch für Android)

WetterMaps oder **RegenRadar** – Zwei Apps von wetteronline.de, die einfach tun, was sie tun sollen. Zeigen uns kostenlos den Zug der Wolken/des Niederschlags im kurzen Filmchen im Viertelstundentakt, mit Prognose für die nächste Stunde. Kurz und gut! (Für iPhone und Android)



AirNavPro oder **SkyDemon** ist eine philosophische Frage und eine Frage der Präferenzen der Nutzerin. Beide Programme sind, ausgestattet mit dem richtigen Kartenmaterial, vor und während des Fluges sehr hilfreiche Werkzeuge zur Routenerstellung, der Verfolgung und Änderung der Route im Flug sowie der Aufzeichnung der Flugzeiten/-route.

Ferner verfügen beide Apps über die Möglichkeit, sich Instrumente wie VOR, HSI u.ä. auf den Bildschirm zu ziehen. Terrain- und Luftraumwarnungen sind ebenso enthalten wie, gegen Aufpreis, auch Platzrundenbzw. Anfluginformationen. Soweit eine Verbindung zum Internet besteht, können aktuelle METARS und TAFS während des Flugs abgerufen werden. Sinnvoll sind beide Apps aber nur, wenn das Display eine gewisse Größe hat. Ausprobiert haben wir es mit iPad mini und einem großen Samsung Smartphone. SkyDemon kann man übrigens nach dem Download für 30 Minuten in der Luft in einer abgespeckten Vollversion (als Passagier während eines Fluges ausprobiert) und sonst als Download 30 Tage unverbindlich testen.

VFRnav: Für die Flugvorbereitung und -durchführung fällt auch die App „VFRnav Flugnavigation“ durch ihr tolles Preis-Leistungsverhältnis auf. Die Nutzung der Karten- und Luftraumdarstellung ist kostenlos; wer sämtliche Funktionen nutzen möchte, kann für unter 40 Euro eine geräteunabhängige Lizenz erwerben und somit die App z.B. auf einem Smartphone und einem Tablett parallel einsetzen. Pech nur für alle iPhone-Freunde: die App gibt es nur für Android. Nach der Installation sollte man sich die gewünschten Karten und Luftraumdaten (zur Darstellung von Kontrollzonen etc.) laden.

Neben den bekannten Karten für Deutschland steht auch Material aus dem europäischen Ausland zur Auswahl. Die Bedienung ist einfach und intuitiv. Dank Moving Map, Zoom-Möglichkeiten und Kurslinie weiß man immer, wo man ist und wohin es geht. Zusätzlich zur Karte werden außerdem Speed, Altitude, Track, UTC und die Distanz zum nächsten Wegepunkt angegeben.

Nicht nur viele Flugzeuge – auch sehr schöne waren zu sehen

Tannkosh 2013

von Roswitha Höltken

Nicht nur das Treffen ist auf den August verlegt worden – die Wetterfront ist der Veranstaltung treu geblieben. Ein Frontensystem erreichte am Samstagnachmittag Tannheim – doch viele Flieger ließen sich die Stimmung nicht verdrießen. Viele aber nutzten am Samstag auch noch die Möglichkeit, das Event vorzeitig zu verlassen.

Die Organisation bei dem großen Andrang an anfliegenden und abfliegenden Maschinen war vorbildlich. Das Programm startete in diesem Jahr schon am Donnerstag – und über 500 Flugzeuge nutzten den vorzeitigen Beginn. Insgesamt kamen fast 1400 Flugzeuge – einfach unglaublich. Begeistert waren wir von der vorzüglichen Organisation. Da kann man nur sagen: Hut ab, Verena! Auch die Einweiser und das Hilfspersonal machten einen super Job, standen immer freundlich und hilfsbereit zur Seite. Alles lief entspannt.

Nicht nur die vielen Flugzeuge machten das Treffen interessant, auch die vielen Aussteller (Verbände, Händler und Hersteller von Software, Avionic und Ausrü-

Imposanter Auftritt Red Bull - Lockheed P38 Lightning

Früh übt sich, was eine Meisterin werden will

stung). Besonders nett war der Besuch auf dem Stand von Gabriele Metz, die ihr Buch „Warum ist der Himmel blau“ vorstellte und sich über die vielen Pilotinnen der VDP freute.

Die Stimmung im Festzelt war jeden Abend umwerfend. Wir hatten viel Spaß – und freuen uns auf das nächste Event in Tannheim 2015.

oben links: zum Fachsimpeln offengelegt

oben rechts: Ayla und Ursula sorgen für den Grill

Mitte links: Unglaublich viele Flugzeuge waren zu Gast

Mitte rechts: Formationsflug der Piper

unten links: Pause unter der Fläche

unten rechts: Stilvoll zelten!

Gut in Ballenstedt gelandet

Nachtflug mit über 100 km Sicht

7. Flugsicherheitstraining in Diepholz | von Hetta Reinsch

Auch das 7. Flugsicherheitstraining in Diepholz war ein voller Erfolg. Das Wetter – deutlich besser als vorhergesagt – bescherte uns tolle und interessante Tage.

20 TeilnehmerInnen und 11 FluglehrerInnen fanden sich vom 3. bis 6. Oktober 2013 auf dem Flugplatz Diepholz-Dümmerland zum alljährlichen Training ein. Zum Auftakt gab es Kaffee und Kuchen, gestiftet von Klaus Moog, dem Gatten unserer im vergangenen Jahr verstorbenen 99s-Präsidentin Waltraut Moog. Danach folgten drei Theorie-Abschnitte zur Vorbereitung der anstehenden Trainingsvorhaben, gemeinsames Abendessen und dann das obligatorische Nachtflugtraining, das durch die hervorragenden Sichten zu einem ganz besonderen Genuss wurde.

Quedlinburg von oben

Der Ausflug am nächsten Tag führte uns nach Ballenstedt. Durchflug durch die CTR von Hannover mit Tiefanflug, wer wollte, auch mit ILS-Übungsanflug, und ein Besuch der sehenswerten mittelalterlichen Stadt Quedlinburg peppten das Ganze auf.

Am Samstag stand ein „Pilotinnen-Platzhopping“ auf dem Programm. 13 Flugplätze rund um Diepholz und Bremen sollten gefunden und mit „Aufsetzen und Durchstarten“ angeflogen werden. Teilweise beeinträchtigten Sichtrückgang und absinkende Untergrenzen die Navigation, so dass die Aufgaben viel Konzentration

Briefing Pilotinnen-Platzhopping mit Ruth

erforderten. Wie bei einer kleinen Rallye, musste gleichzeitig auf jedem Flugplatz, sozusagen im Vorbeiflug, eine Frage beantwortet werden, z. B.: „Welche Farbe hat das Hallentor neben dem Turm?“ oder „ Wo steht der Windsack?“.

Der Sonntagvormittag sollte eigentlich dem individuellen Training (von Basics bis Instrumentenflug) dienen. Aber trübes Wetter „schenkte“ uns einige Theoriestunden, so dass wir den neu eingerichteten Unterrichtsraum intensiv nutzen konnten. Ab Mittag ließ das Wetter doch noch eini-

ge Trainingseinheiten zu, so dass am Ende wohl jede von uns fliegerisch „satt“ geworden ist.

Neben fliegerischer Übung, gutem Essen und viel Geselligkeit sind einige messbare Erfolge zu verzeichnen: Drei „Auffrischungsschulungen“, drei komplette Nachtflugberechtigungen und zwei Prüfungen zur Wiedererlangung der Lizenz. Unser Dank gilt allen, die uns bei dieser Veranstaltung unterstützt haben. Neben tolle Bewirtung in EDWM während des Flugplatzhoppings. Last but not least: Danke an die fdd für die Landegebührenbefreiung am Flugplatz Diepholz-Dümmerland und an die beiden Pilotinnen-Organisationen VDP und 99s für die alljährliche finanzielle Unterstützung! Jetzt freuen wir uns auf das 8. Flugsicherheitstraining am ersten Oktoberwochenende in Diepholz 2014.

Die TeilnehmerInnen des Flugsicherheitstrainings in Diepholz

Aufmerksame ZuhörerInnen beim Theorieunterricht in Diepholz

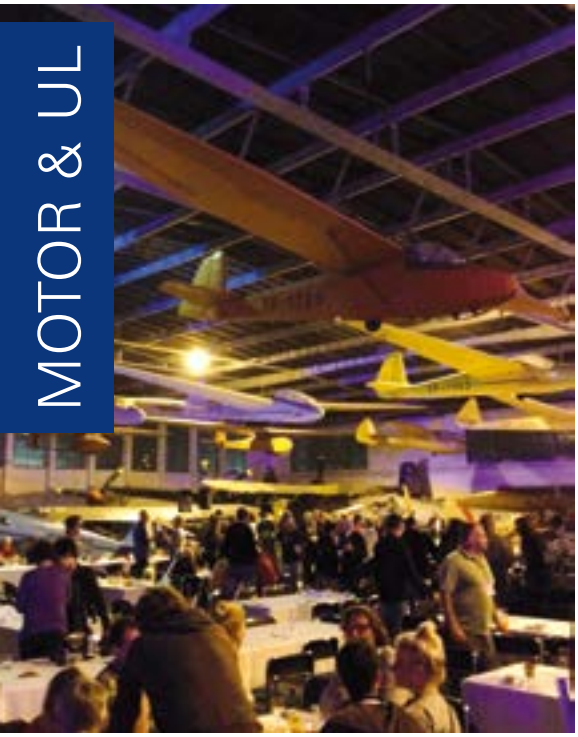
Blick auf den Turm in Diepholz

Ingrid bei der Flugplanung auf dem Flügel

den Fluglehrern, die ihren Einsatz und ihr Können in Theorie und Praxis ehrenamtlich zur Verfügung stellten, und den freundlichen, hilfsbereiten Fluglotsen in Hannover und Jeppesen für die Karten, vor allem auch Ruth Haliti, die als Teilnehmerin das Flugplatz-Hopping ausgearbeitet hatte. Zehn der 13 Flugplätze haben uns die Landegebühren erlassen! Auch dafür danke! Ebenfalls bedanken wir uns bei den guten Geistern Franziska und Brunhilde im Café, den fleißigen und freundlichen Helfern aus dem Diepholzer Aeroclub, die allesamt unauffällig für einen reibungslosen Ablauf gesorgt haben, und Usch Diermann für die

...und so waren teilweise die Sichten bei Hannover

MOTOR & UL



Abendveranstalung in der Museumshalle. Die polnische Gastfreundschaft war überwältigend

IX Malopolski Picknick Lotniczy...

... schon mal dort gewesen? | Von Roswith Höltken

Einmal im Jahr ist der Flugplatz Krakau-Rskowice-Czyzyny – der älteste Flugplatz Polens – geöffnet und ausschließlich PPR zur Airshow „Picknick Lotniczy" anfliegbar. Eine Einladung des Museums Lotniczy Polen zum 9. Großen Fliegerpicknick bekamen wir durch freundschaftliche Kontakte zweier Vereinsmitglieder.

So machten wir uns (6 Flugzeuge) auf den Weg – vorbei an Magdeburg, Leipzig und Dresden, mit Tankstopp in Bautzen und einer Landung aus Wettergründen in Glewice, einem kleinen Platz westlich Krakau. Der Anflug auf dem ehemaligen Flugplatz Krakau – Czyzyny war spannend. Da heute eine Autobahn die ehemalige Landebahn überquert, verbleiben noch ca. 600 Meter Beton – begrenzt durch Hochspannungsleitungen und hohe Häuser.

Die gebotene Flugshow gefiel nicht nur den Piloten, sondern auch Tausenden von Zuschauern. Es war eine Zeitreise durch die Luftfahrtgeschichte. In Krakau ist eines der weltgrößten Luftfahrtmuseen. Mehr als 240 Flugzeuge, Hubschrauber und Segelflugzeuge waren im Außengelände und in den Hallen zu besichtigen. Nach und nach werden die dort gesammelten Flugzeuge sorgfältig und liebevoll restauriert.

Eine interessante Sammlung von mehr als 100 Flugmotoren – von alten Mercedes, Agus, Bristol, BMW und vielen anderen gaben einen faszinierenden Eindruck über die Entwicklung.

Ein Teil der Exponate entstammt der Luftfahrtsammlung Berlin – 20 Flugzeuge sind eindeutig ehemaligen deutschen Beständen zuzuordnen, die 1943 mit Sonderzügen nach Pommern gebracht wurden.

Die Internet-Seite **www.muzeumlotnictwa.pl** gibt einen guten Überblick über alle dort zu sehenden Flugzeuge.

Doch nicht nur das Museum und die Flugshow waren die Reise wert – die zweitälteste Universitätsstadt Mitteleuropas – Krakau ist wunderschön, die Besichtigung des Salzbergwerks Wieliczka (Unesco Weltkul-

Begeistert von den alten Flugzeugen - Tineke Schaper, Beate Dominik, Roswitha Höltken

Mercedes Flugmotor von 1927 – 24 hp

Eines der ersten Flugboote

Grotte im Salzbergwerk Wieliczka- Wände, Bilder, Boden – alles ist aus Salz hergestellt

In einer Ausstellungshalle des Museums ist eine Sammlung besonders alter Flugzeuge, liebevoll restaurierte Exemplare

Zum Tanken trafen sich einige teilnehmende Maschinen in Bautzen

Flugplatz Czyzyny-Die Landebahn - ca. 600 Meter Betonpiste

Tankstopp Flugplatz Bautzen

Frühstück in einer alten Straßenbahn – umgebaut als Cafe - in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes

Roland von 1918 mit Benz Motor 185 hp – 200 km/h schnell und einer Reichweite von 450 km

turerbe) ein Muss – und auch der nächtliche Gang durch die Altstadt interessant. Wir waren begeistert von der grenzenlosen Gastfreundschaft, die uns dort entgegengebracht wurde – und möchten 2014 gerne wieder dabei sein.

AV C117 - Aviatik AG Mülhausen:Elass

Ausblick beim Überfliegen des Simplonpasses

Auch über die Schweiz geht es nach Slowenien

Unsere Reise zum europäischen Pilotinnentreffen | von Heike Käferle und Horst Ramsenthaler

Vor dem FEWP-Treffen wollten wir nach Kroatien, um die Plitwitzer Seen zu besuchen (Schatz im Silbersee!) und auch nach Albanien. Doch Petrus machte nicht mit: Die Ostalpen waren zu. Deutschland im schlechten Wetter. So peilten wir von Oerlinghausen zunächst Freiburg an.

Am nächsten Tag bekamen wir tatsächlich die Chance, die Schweizer Alpenrouten 51, 21, 42, 43, 44 und 45 bei D- und O-Bedingungen zu „durchfliegen". Ein unglaublich schöner Flug führte uns östlich an der CTR Basel vorbei über Solothurn und Fribourg (rechts der Lac de Neuchâtel) nach Montreux am Genfer See. Wir folgten der A9 bis Sion. Das Tal wurde immer enger, die schneebedeckten Berge wurden immer höher – und dann überflogen wir den Simplonpass. Schnell galt es, die Höhe von 7.600 ft wieder abzubauen. Über den sonnigen Lago Maggiore hinweg mussten wir dann auf 1.000 ft AGL durch die Po-Ebene. Rechts war Milano, eine Gewitterwolke

Slowenien Route 2013

Übergang zu Italien: Der Lago Maggiore

Wir nähern uns Venedig – das Meer ist hier nicht sehr tief

Anflug auf den Lido

Schweizer Alpenroute 42

versperrte Bergamo – so ging es nördlich über den Gardasee. Wir querten Verona – und nach 3:54 Stunden landeten wir auf dem „Lido“ (LIPV) – nicht ohne unvergessliche Blicke auf Venedig zu erhaschen.

In Venedig hatte die Biennale begonnen und wir blieben zwei Tage.

Von da aus wollten wir über Bihac zu den Plitwitzer Seen. Der Flugplan nach Bosnien-Herzegowina war „approved“ – doch der Zoll machte uns einen Strich durch die Rechnung. Bihac braucht fünf Tage Vorlauf. Wir ließen uns nicht entmutigen: Dann fliegen wir halt nach Otocac (LDRO) in Kroatien – einer kleinen Piste unweit der Plitwitzer Seen. Also via Portoroz nach Pula (beides Zollflugplätze ohne Vorbestellung!). In Pula hieß es, LDRO sei vor zwei Tagen geschlossen worden. Neue Bestimmungen der EU.

Adieu, liebe Seen! Was nun? Wir flogen eine halbe Stunde weiter nach Losinj. Zwei

Kurz vor der Landung noch ein Blick auf Venedig

MOTOR & UL

Die Insel Losinj hat wunderbare Buchten

Die Adria an der kroatischen Küste

Blick in den Limski Fjiord, Istrien/Kroatien

Tage genossen wir das Inselleben, Wasser, Landschaft und dolce far niente.

Auf dem Weiterflug zur FEWP wollten wir dann wenigstens aus der Luft die Stätte Winnetous Wirkens sehen – die Plitwitzer Seen. Am Flugplatz böses Erwachen: Unsere Batterie war leer. Hilfsbereites Flugplatzpersonal lud uns die Batterie auf – doch das dauerte ca. 3 Stunden. Nun mussten wir so schnell wie möglich nach Maribor fliegen, da man uns bis 15 Uhr erwartete – jetzt hieß es „direct Maribor“. Der Flug über die Adria und die Berge war wunderschön.

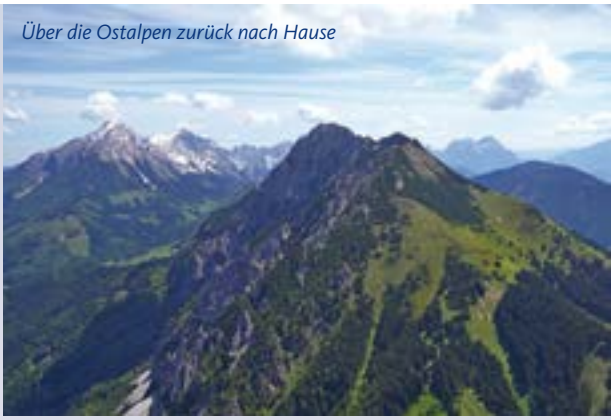
Die Seen besuchen wir ein anderes Mal!

Speziell für UL-FliegerInnen: Slowenien fordert ein „approval“ – sehr bürokratisch sogar mit Funkzulassungsnachweis.

Die Batterie wird gerade geladen

Sloweniens sanfte Hügel

Der Flugplatz von Maribor - im Hintergrund der Aeroclub



Über die Ostalpen zurück nach Hause

Überflug über Verona – mitten drin die Arena

Tanken in Maribor und danach über die Alpen nach Hause

FIT in die Saison

von Ruth Hailti

Das gelungene Pendant zum Flugsicherheitstraining Diepholz, der „Spring Refresher“, findet in 2014 erneut im April in Nordhorn-Lingen (EDWN) statt!

Vom 26.–27. April 2014 werden Fluglehrerinnen und Fluglehrer mit interessanten Vorträgen als Trockenübungen sowie mit Trainingseinheiten in der Luft auf die hoffentlich sonnige Saison 2014 vorbereiten.

Tineke Schaper und Roswitha Hoeltken werden erneut federführend die im letzten Jahr geborene neue Tradition mit Sachverstand und Gastfreundlichkeit organisieren. In 2013 nahmen bereits insgesamt 30 begeisterte TeilnehmerInnen von VDP, den 99s und anderen Luftsportvereinen teil. Programm und Anmeldung folgen! **Save the date!**

Ein etwas älteres Foto, aber das Schauspiel der Ballone ist alle zwei Jahre gleich

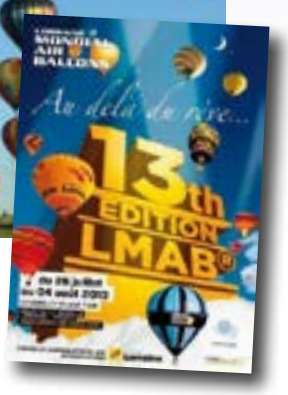
Lorraine Mondial Air Ballons 2013 – Ich war dabei!

Ein Foto-Bericht von Ulla Klees

„Lorraine Mondial Air Ballons“ im französischen Chambley-Bussières bei Metz, ist alle zwei Jahre ein Mekka für Heißluftballonfahrer/innen. Dieses Jahr 2013 waren 3 000 Piloten und Teams aus rund 63 Ländern am Start des weltweit größten Ballonfahrertreffs.

Morgens und abends fanden die Massenballonstarts statt. Schon das Briefing in Französisch und Englisch in den neuen Flugzeughallen von „Plant Air“ ist ein Spektakel. Chambley ist eine alte Airbase, die zu einem Freizeitflugplatz, der Region Lorraine, umgebaut worden ist. Tausende strömen zum Briefing und anschließend zu ihren Gespannen, um dann, wenn sich das Tor zum Platz geöffnet hat, zu ihren Startplätzen zu eilen. Die Freigabe zum Start kommt über Funk und dann werden 400 platte Hüllen dick und dicker und steigen fast gleichzeitig zum Himmel auf.

Eine lange Reihe Ballon an Ballon: 394, neuer Weltrekord! Ich konnte schnell vor der Masse starten, freu...



2013 – mein achtes Treffen. Auch das hier war ein Weltrekord: 408 Ballone sind gleichzeitig gestartet. Ich war froh, als ich aus dem Getümmel heraus war. Weiss, rot gelb REWE bin ich.

Manchmal wird auch ein wenig gekuschelt. Hülle an Hülle – kein Problem.

BALLON

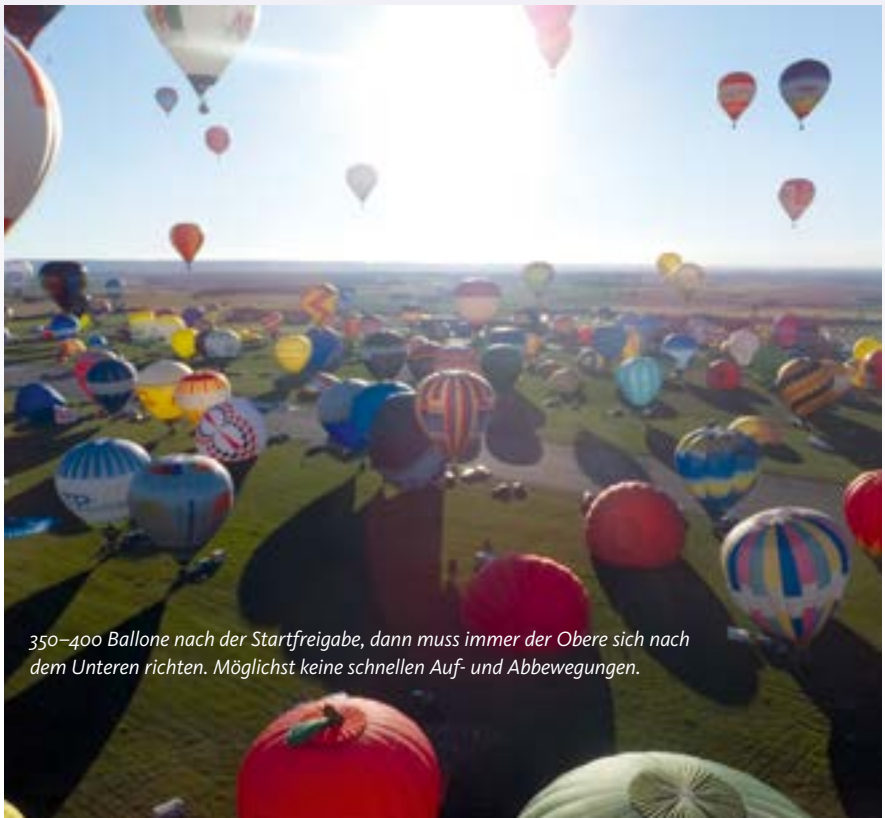
Ein Motorrad kommt angebraust...

Ich über den bunten Kugeln, ein wunderschöner Platz am Himmel

Es lohnt sich, in Google „ Lorraine Mondial Air Ballons“ einzugeben. Viele Berichte, Bilder und vor allem Filme lassen staunen. Alle zwei Jahre wird eine lange Reihe Ballon an Ballon aufgebaut und ein neuer Weltrekord damit erreicht. 2011 waren es 357 und dieses Jahr 391 Ballone. Gestartet wurde nach der Auszählung wieder gemeinsam.

Außerdem ergab sich dieses Jahr der Weltrekord von 408 gemeinsam gestarteten Ballonen. Das Gefühl, dabei zu sein, und das Erlebnis der Massenstarts, die herrlichen gemeinsamen Fahrten und Landungen und überhaupt, das ganze Flair drum herum ist einfach gigantisch!

Daniela lässt nach der Landung die heiße Luft raus



350–400 Ballone nach der Startfreigabe, dann muss immer der Obere sich nach dem Unteren richten. Möglichst keine schnellen Auf- und Abbewegungen.

Nach einer super schönen Fahrt, im Abendlicht glücklich gelandet.

Foto: Hendrik Thüner

Rundflugtag mit Helikopter

Eine Reportage aus Sicht der Pilotin | von Sabine Bühlmann

„Helikopterrundflüge bei der Gewerbeschau“ ... „Toll! Kann ich da mitfliegen?“ So oder ähnlich klingen viele begeisterte Stimmen, wenn eine Rundflugaktion stattfindet. Aber was ist eigentlich im Vorfeld alles nötig, damit das Event reibungslos ablaufen kann?

Viele Monate im Voraus geht die Planung los: Ob ich Rundflüge anlässlich der Wadersloher Gewerbeschau machen möchte, fragte mich ein Wadersloher Speditionsunternehmer – das sei doch sicher eine tolle Sache. Das fanden auch die Organisatoren des Gewerbevereins und so erstellte ich ein Angebot zu einer gewerblichen Rundflugaktion für Sonntag, den 22. September 2013, mit dem Helikopter Eurocopter EC120.

Das Wichtigste ist die Außenlandegenehmigung: Wadersloh hat keinen Flugplatz und die Rundflüge sollen passagierfreundlich in der Nähe der Gewerbeschau und des Ortskerns stattfinden. Nur wo landet man dort am besten? Wir finden eine unbebaute Wiese im Gewerbegebiet, die ideale Bedingungen bietet. Grundstücksbesitzer ist die Gemeinde Wadersloh, also ist die Zustimmung für die Landungen von dieser Seite schon in der Tasche. Der Anflug kann sowohl von Ost als auch von West erfolgen und es sind im Umfeld von 300 m keine hohen Hindernisse in An- und Abflugrichtung vorhanden, die Start und Landung erschweren würden.

Diese Art von Landungen muss einzeln bei Bezirksregierung Münster beantragt werden und zwar durch das Luftfahrtunternehmen, das den Helikopter betreibt. Hier arbeite ich mit meiner eigenen Rundflugagentur, Sierra Delta Helicopter, als Subcharterer der Helikopterfirma LifeFlight aus Bonn-Hangelar.

Der Papierkram mit den Behörden zieht sich hin – fünf Wochen vorher noch keinen Bescheid. Ohne Genehmigung kann das Vorhaben nicht stattfinden und auch die Werbetrommel soll erst so richtig gerührt

EC 120 mit Passagieren

Foto: Die Glocke/A.Husmann

Sabine bei der Flugplanung (Foto: Hendrik Thüner)

werden, wenn wir das Okay der Behörden haben. Und ob Soest-Bad Sassendorf (EDLZ) als nächstgelegener Flugplatz uns Jet A1 zur Betankung zur Verfügung stellen kann, ist auch noch offen. Die Flugplanung für den Transfer von Bonn-Hangelar nach Wadersloh und zurück ist dagegen eine der leichteren Aufgaben.

Zwei Wochen vorher kann ich endlich aufatmen: Wir haben die Genehmigung erhalten! Allerdings enthält sie auch Auflagen. Das behelfsmäßige Fluggelände soll abgesperrt und mit Warnschildern gegen unbefugten Zutritt gesichert werden. Zwei sachkundige Flughelfer am Boden müssen den Passagieren beim Ein- und Aussteigen helfen, denn die Turbine des Helikopters und damit auch der Rotor werden zwischen den fünfzehnminütigen Flügen nicht abgestellt. Mit Sierra Delta Helicopter stellen wir die gesamte Planung, den Ticketvorverkauf und die Flughelfer zur Verfügung. In diesem Fall sind die Flughelfer sogar selbst Inhaber einer Helikopter-Privatpilotenlizenz; dies ist aber keine Voraussetzung.

Die Pilotin

Am Rundflugtag selbst heißt es für alle früh aufstehen: Der erste Blick gilt dem Wetter – passt es? An einem Rundflugtag sollte es mindestens nicht regnen und natürlich gelten für den Streckenflug Hangelar-Wadersloh die üblichen VFR-Minima. In Wadersloh haben wir den Vormittag und die ersten Flüge am Nachmittag vorab verkauft, so dass uns bereits die ersten Fluggäste voller Vorfreude bei der Ankunft zusehen.

Landeanflug EC 120 (Foto: Hendrik Thüner)

Die Landegenehmigung erlaubt Flüge zwischen 10 und 18 Uhr mit einer Pause von 12 bis 14 Uhr. Tankmöglichkeit in Soest gibt es auch. Ab jetzt habe ich das Gefühl, das Triebwerk wird gar nicht mehr abgestellt: Bis auf eine kleine Pause am späteren Nachmittag fliegen wir ununterbrochen! Zum Glück passt der Tankflug am Vormittag noch in den Plan, damit wir am Nachmittag weiter Rundflüge machen können. Und so sah die Gewerbeschau in Wadersloh von oben aus:

Fazit: Nach 5:15 h Flugzeit mit nur den allernötigsten Pausen bin ich froh und glücklich, dass alles bestens geklappt hat, aber auch ordentlich geschafft von der gesamten Aktion. Die Lokalpresse hat ein Interview bekommen und sehr schöne Bilder in die Zeitung gebracht. Im Nachgang steht die Danksagung bei den Organisatoren und die Abrechnung der gesamten Aktion auf dem Programm. Auch nach dem Fliegen hört der Papierkram nicht auf; trotzdem fliege ich jederzeit wieder gern. Einige Fluggäste waren gar so begeistert, dass sie nun selbst einen Flugschein machen wollen – das erinnert mich sehr an meinen eigenen ersten Mitflug vor 13 Jahren, ebenfalls in Wadersloh!

Gewerbeschau und der Ort Wadersloh

Porträt der Gräfin Stauffenberg, Foto: Gerhard Bracke

Melitta Schiller-von Stauffenberg

zum 110. Geburtstag | von Evelyn Crellin

Dr. Evelyn Crellin, Kuratorin am National Air and Space Museum in Washington, DC, und förderndes Mitglied der VDP, stellt heute die Fliegerin Melitta Schiller-von Stauffenberg vor, deren 110. Geburtstag wir 2013 feiern. Wer mehr über Melitta wissen möchte, kann nachlesen in Gerhard Brackes interessanter und umfassend recherchierter Biographie "Melitta Gräfin Stauffenberg. Das Leben einer Fliegerin", in Neuauflage erschienen in diesem Jahr.

Melitta Schiller entstammte väterlicherseits einer jüdischen Familie und hatte vier Geschwister. Sie hatte reges Interesse an den Naturwissenschaften sowie theoretischer Physik und studierte an der Technischen Hochschule München Mathematik, Physik und Flugmechanik. Fliegen lernen durfte sie in der Akademischen Fliegergruppe der TH jedoch nicht: Mädchen könnten im Kriegsfall nicht als Militär-Pilotinnen zur Verfügung stehen; ihre Ausbildung wäre deshalb "verschwendet". Melitta fand einen Ausweg: Sie flog als Passagierin der Süddeutschen Lufthansa mit, wenn deren Maschinen nach Schleißheim ins Nachtquartier gebracht wurden, und wurde in den dortigen Flugzeugreparatur-Werkstätten ein Stammgast.

1927, nach Abschluss ihres Ingenieur-Studiums mit Auszeichung, nahm Melitta ihre Arbeit an der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin-Adlershof auf. Hier entwickelte sie eine im Flug verstellbare Luftschraube, deren Musterstück sie 1932 vorstellte. Wenige Jahre später gehörte die Verstell-Luftschraube zur Standard-Ausstattung aller militärischen und zivilen Flugzeuge in Deutschland. Schon 1929 hatte Melitta bei der Deutschen Luftfahrt GmbH in Staaken ihre Flugzeugführer-Ausbildung begonnen. Bald folgten Blindflug- und Funklehrgänge, Prüfungen für Land- und Seeflugzeuge sowie Kunstflug und Segelkunstflug, die Melitta zur vielseitigst ausgebildeten deutschen Fliegerin machten. Die wertvolle Verbindung von Ingenieurwissen und Flugkenntnissen spiegelt sich auch in ihrem offiziellen Titel: Flugzeugführer-Ingenieurin. Die zurückhaltende Melitta scheute jedoch die Öffentlichkeit – dies war eines der Kriterien, die sie mit ihrem Mann Alexander Graf Schenk von Stauffenberg, einen Professor für Alte Geschichte, teilte. Sie hatte Alexander 1937 geheiratet.

„Schiller, Melitta, Flugkapitän" – dieses Bild wurde veröffentlicht in Der deutsche Sportflieger, Heft 12, Dezember 1937 und zeigt Melitta anlässlich ihrer Ernennung zum Flugkapitän.

Eine Ju 87 im Royal Air Force Museum Hendon, London

1936 verließ Melitta die staatliche DVL und wechselte zu den privaten Askania-Werken in Berlin-Friedenau über. Hier entwickelte sie Navigations- und Steuerungssysteme für die Flugboote Dornier Do 18 und Blohm & Voss Bv 139. Askania-Instrumente hatten in der internationalen Luftfahrt einen guten Ruf. Nun arbeitete man an automatisch gesteuerten Flugzeugen für Übungszwecke der Fliegerabwehr: Melitta wurde die Pilotin dieses ferngesteuerten Zielflugzeugs. Für ihren unermüdlichen Einsatz wurde ihr im Herbst 1937 der Titel „Flugkapitän" verliehen – wenige Monate, nachdem Hanna Reitsch dieselbe Ehrung erfahren hatte. Bei Kriegsbeginn 1939 volontierte Melitta für den Dienst beim Deutschen Roten Kreuz; sie wurde jedoch zur Erprobungsstelle der Luftwaffe nach Rechlin versetzt. Ihr Auftrag war die Erprobung von Sturzflugvisieren, welche die sich während des Anflugs ständig ändernden Werte für Sturzwinkel, Geschwindigkeit und Abwurfhöhe der Bomben registrierten und dem Piloten eine wichtige Orientierungshilfe boten. Zwischen Oktober 1939 und Februar 1942 absolvierte Melitta etwa 900 Zielabstürze von 5,000 auf 1,000 Meter Höhe. Alle Sturzflüge wurden vermessen, gefilmt und die dabei auftretenden Probleme mit den Visieren wissenschaftlich ausgewertet. 1942 wurde Melitta an die Technische Akademie der Luftwaffe in Berlin-Gatow versetzt, wo sie unter anderem an automatischen Auslösern für den Bomben- und Behälterabwurf, an Tiefsturz- und Bombenzielanlagen, an Bombenblindabwurf, Nachtjagd- und optische Nachtlandeverfahren sowie an der Herstellung und Optimierung von Zielgeräten für den Angriff massierter Bomberverbände arbeitete. Bis Kriegsende führte Melitta hier etwa 2,500 Sturzflüge in Ju 87 und Ju 88 aus. Nicht nur die dabei auftretenden körperlichen Belastungen – im Moment des Abfangens des Sturzflugs erreicht die Fliehkraft das Siebenfache des Körpergewichts des Flugzeugführers – stellten hohe physische und psychische Anforderungen. Melitta absolvierte ihre Flüge – manchmal bis zu fünfzehn am Tag – oftmals unter Beschuss durch feindliche Flugzeuge, die zunehmend in den Luftraum über Deutschland eindrangen. Ihre Gesamtzahl von Sturzflügen wurde lediglich von einem einzigen Piloten des Zweiten Weltkrieges übertroffen, vom Stukaflieger Hans-Ulrich Rudel.

Für ihre Arbeit erhielt Melitta weitere Auszeichnungen, so 1943 das Eiserne Kreuz II. Klasse und das Flugzeugführer- und Beobachterabzeichen in Gold mit Brillanten. 1944 wurde ihrem Antrag auf „Gleichstellung mit arischen Personen" stattgegeben: So konnte sie ihre als „kriegswichtig" eingestufte Arbeit fortsetzen, ohne weiter mit dem „Makel" ihrer „rassischen" Herkunft behaftet zu sein. Am 1. Mai 1944 erreichte Melitta den Höhepunkt ihrer Karriere, als sie zur Technischen Leiterin der neuen „Versuchsstelle für Flugzeug-Sondergerät e. V." berufen wurde.

Doch Melitta Schiller war keine Vorzeige-Nationalsozialistin, die ihre jüdische Herkunft vergessen machen wollte. Als Schwägerin des Hitler-Attentäters Claus Graf Schenk von Stauffenberg war sie in dessen Pläne eingeweiht. Nach dem missglückten Putsch vom 20. Juli 1944 wurden Melitta und ihr Mann verhaftet. Sechs Wochen später wurde sie entlassen und kehrte sofort an ihre Arbeit in Gatow zurück – von dem Gedanken beseelt, sich mit ihren Forschungen unersetzlich zu machen und so eine Chance zu haben, ihren Familienangehörigen helfen zu können.

In einer Bü 181 wurde Melitta am 8. April 1945 über Strasskirchen (Süddeutschland) von einem US-amerikanischen Jagdflieger abgeschossen. Sie verstarb innerhalb weniger Stunden, was zu Gerüchten führte, dass sie auf dem Weg gewesen wäre, ihre Familie aus dem KZ freizukaufen, und auch, dass sie den Kugeln eines SS-Kommandos erlegen wäre und nicht den Folgen des Abschusses. Keines dieser Gerüchte hat sich belegen lassen. Sie beweisen allerdings, wie wenig wir über das Leben von Melitta Schiller-von Stauffenberg wissen, Deutschlands begabtester und unbekanntester Pilotin. Ihre fachlichen Fähigkeiten werden in der Biographie von Gerhard Bracke gewürdigt; ihr menschliches Dilemma als Erprobungsfliegerin für das „Dritte Reich" können wir nur ahnen.

Eine Ju 88

Melitta in der Ju 88, Foto: Gerhard Bracke

LESESTOFF

Charles Lindbergh

Hörstoff | vorgestellt von Ruth Haliti

Kurzweiliges Vergnügen bis zum nächsten Abheben gefällig? Sehr lebhaftes Hörspiel über Charles Lindberghs Atlantiküberquerung und die Entführung seines kleinen Sohnes. Untermalt mit vielen lebendigen Nebengeräuschen, niemals langweiliger Intonation der Sprecher und viel Raum für innere Bilder, zieht dieses spannende Hörspiel für Jung und Alt in einer guten Stunde den Zuhörer in den Bann des großen, wenn auch umstrittenen Pioniers der Luftfahrt, seines weltberühmten Alleinfluges und seines persönlichen Schicksals. Angenehm vorgelesen von Kai Bronsema; Seyffert Production, Nov. 2011.

Erhältlich als übersichtlicher Download mit nur 66 MB oder als CD, ISBN: 401-3-337-16801-1

Die alte Frage…

…die uns Pilotinnen immer wieder bewegt

Welche das ist? Nein, nicht ob morgen gutes Flugwetter herrschen wird, sondern:
Warum gibt es so wenige von uns; warum scheint die Erdanziehung für das weibliche Geschlecht stärker zu sein als für die Herren der Schöpfung?

Grund genug für die spätberufene österreichische Hobbypilotin Gabriele Metz, im Rahmen eines Forschungsprojekts an der Universität Graz dem auf den Grund zu gehen. Mit ihrem Buch „Warum ist der Himmel blau?“ ist keine ganz und gar staubige Arbeit veröffentlicht worden, sondern ein lebendiger Querschnitt durch die Anfänge der Fliegerei bis heute. Von den Pionierinnen der Luftfahrt bis zu modernen Airline Kapitäninnen.

Pilotinnen, Piloten und andere Menschen, die sich mit der Problematik der Geschlechterrollen-Zuweisung beschäftigen, wurden befragt und in über zwei Jahren wurde die Darstellung des Berufs der Pilotin und ihrer Rolle beobachtet. Stereotype Männer- und Frauenberufswahl wurde ebenso unter die Lupe genommen wie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf oder einfach, warum es Spaß macht, mit Frauen im Cockpit sein.

Ruth Haliti

Zum Selberlesen oder Verschenken!
ISBN: 978-3-89741-357-3

Mehr zu Melitta Schiller

vorgestellt von Heike Käferle

Mehr zu Melitta Schiller Gräfin Stauffenberg: Die überarbeitete Neuauflage „Melitta Gräfin Stauffenberg – Das Leben einer Fliegerin“ von Gerhard Bracke ist sehr interessant. Gegenüber der Erstauflage, die 1990 erschienen ist, hat Gerhard Bracke einige wichtige Begebenheiten im Leben der Gräfin Stauffenberg noch klarer dargestellt, z. B. ihre Mitwisserschaft über das Attentat am 20. Juli 1944. Als verantwortungsvoller Historiker und Biograf hat er das vorhandene Quellenmaterial gewissenhaft aufbereitet. Ohne Melitta von Stauffenberg auf irgendeinen Sockel zu stellen, berichtet Gerhard Bracke in seinem Buch respektvoll über die teilweise einmaligen Leistungen der Fliegerin. Gerhard Bracke würdigt Melitta von Stauffenberg als Frau und Fliegerin und wird damit ihrem Selbstbild gerecht. Ein überaus lesenswertes und fesselndes Buch.

Bracke, Gerhard: „Melitta Gräfin Stauffenberg – Das Leben einer Fliegerin“, Format: 220 × 138 mm, 304 Seiten, Verlag: Herbig, F A, ISBN: 978-3-7766-2707-7

Walter Eisele verabschiedet sich

von Gisela Weinreich

Walter Eisele – zweiter von links, bei der WM 2013 in Frankreich

Walter Eisele, Fördermitglied in der VDP, verabschiedete sich nach 19 Jahren Tätigkeit als Coach und Trainer von der Deutschen Frauen-Segelflug-Nationalmannschaft auf dem Deutschen Segelfliegertag des DAeC in Hagen 2013. Mit einer Standing Ovation bedankten sich die Pilotinnen der Deutschen Segelflug-Nationalmannschaft bei ihrem Trainer für die jahrelange Unterstützung.

Walter hat die Frauen-Segelflug-Nationalmannschaft zu einem starken Kader geformt und mit ihr seit 1994 große Erfolge auf internationalen Sportereignissen erzielt. Die Bilanz zeigt 12 × Gold-, 13 × Silber- und 13 × Bronze-Medaillen, die bei Europa- und Weltmeisterschaften erflogen wurden. Nach 19 Jahren möchte er nun die Traineraufgabe in andere Hände legen, versichert aber mit Nachdruck, dass er sich weiterhin mit großem Engagement an der Basis für die Nachwuchsförderung im Frauen-Segelflug einsetzen.

Da geht noch was!

von Heike Käferle

Gemäß Veröffentlichung des LBA (Statistik für fliegendes Personal) erhöhte sich der Gesamtbestand an Lizenzen um 15 % (Betrachtungszeitraum 2009–2012). Unter den Lizenzinhaberinnen gab es sogar eine Steigerungsrate von 24 %. Betrachten wir jedoch den Anteil der Frauen an der Gesamtzahl, gibt es eine Steigerung von 4,6 % auf 5,5 %. Da muss doch noch was drin sein – oder?

Quelle: lba.de/../statistiken.

Besuch in Wipperfürth EDKN

Am liebsten fliege ich dahin, wo das Wetter am schönsten ist. Am Pfingstsonntag 2013 war das Wipperfürth – der Heimatfluglatz von Waltraud und Helmut Bals. Im Bild beide zusammen mit ihrem einsitzigen Piccolo, meinem Mann Horst Ramsenthaler und mir. Dank **Mitgliederverzeichnis auf der VDP-Homepage** hatte ich Waltrauds Telefonnummer sofort parat. So verabredeten wir uns für nur zwei Stunden später auf diesem wunderschön gelegenen Grasplatz im Bergischen Land. Sucht einfach im Mitgliederverzeichnis nach „Heimatflugplätzen“ und ihr findet Mitglieder, die ihr schon lange mal besuchen wolltet!

Heike Käferle

MITGLIEDER

Das neue Präsidium stellt sich vor

Präsidentin der VDP

Heike Käferle

Heike ist gebürtige Fränkin, lebt in Ostwestfalen, hat den SPL mit 45 Jahren gemacht, und wenn das Wetter mitspielt, hat sie auch bald den PPL. Sie ist gerne als „Überfliegerin" mit Mann und eigener CTSW in Europa unterwegs. Ihr Heimatflugplatz ist Oerlinghausen

Heike ist Diplom-Mathematikerin und arbeitet als Geschäftsführerin der TEAM GmbH, einem IT-Unternehmen in Paderborn. Außerdem reist und kocht sie gerne, liebt guten Wein und die Sterneküche und fotografiert mit Leidenschaft (der Beweis findet sich auch in dieser Ausgabe).

„Bei einem Frauenanteil von weniger als 8 % über alle Fluglizenzen hinweg, ist es wichtig, dass sich die Pilotinnen kennenlernen und für „Nachwuchs" sorgen. Die Vereinigung Deutscher Pilotinnen leistet hierzu einen wichtigen Beitrag."

Vizepräsidentin

Angelika Sonnenschein

Angelika entschloss sich mit 50, ihren Kindheitstraum zu verwirklichen und Pilotin zu werden. Den PPL machte sie 2008, das IR 2010. Sie fliegt vom Heimatflugplatz Egelsbach aus durch ganz Europa.

Als Geisteswissenschaftlerin mit MBA ist Angelika seit über 20 Jahren international im Personalwesen tätig, inzwischen als freiberufliche Unternehmensberaterin. Zusätzlich erfüllt sie einen Lehrauftrag im Bereich Wirtschaftspsychologie an einer Privat-Hochschule.

„Für Mädchen und Frauen ist es wichtig, Vorbilder zu haben, die ihnen zeigen, dass der Himmel allen Frauen offen steht. Die VDP bietet ein vielfältiges Netzwerk an flugbegeisterten Frauen und ermöglicht Einblicke in die meisten Bereiche der Luftfahrt: Segelflug, UL, Motorflug, Heli, Verkehrsfliegerei, Oldtimer und Ballonfahren."

Schriftführerin und Geschäftsstellen-Leiterin

Carola Niemeier

Seit 2000 ist Carola Schriftführerin und Geschäftsstellen-Leiterin in Münster und damit Anlaufstelle für alle Pilotinnen der VDP. Zusätzlich richtet Carola jedes Jahr im November das legendäre Come-Together in der Geschäftsstelle in Münster aus. Carola hat mit 50 den PPL am Flughafen Münster-Osnabrück gemacht.

Carola liebt Airedaleterrier und nennt seit ihrer Pensionierung gleich zwei davon ihr Eigen. Nur VDP und Fliegen, das wäre ihr zu langweilig.

Schatzmeisterin

Jeannette Busch

Als Berlinerin vertritt Jeannette den Osten Deutschlands in der VDP und genießt die vielen Fly-Ins und Treffen mit anderen Pilotinnen. Sie kümmert sich seit 2007 um die Finanzen der VDP, weil das ein guter Grund war, sich mit EDV-Anwendungen auseinanderzusetzen, um die sie als Inhaberin eines Zeichenbüros bis dahin immer einen großen Bogen gemacht hatte.

Jeannette kam über ihren Mann zur Fliegerei und war seit 1990 schon fast überall als Pilotin unterwegs, in Europa von der Türkei bis hoch zum Nordkap und auf die Shetlands, in Afrika, in Süd- und Nordamerika. Nur Australien muss noch etliche Jahre auf Jeannette warten, denn da meinte eine Freundin, das könne man auch noch mit 70 machen.

MITGLIEDER

Referentin für Ausländische Kontakte und Presse

Ruth Haliti

Ruths Weg in die Luft begann 1993 mit dem Gleitschirm in den Alpen. Bald folgten die Lizenz für ein aerodynamisch gesteuertes UL sowie US PPL und JAR FCL. Highlights ihrer fliegerischen Karriere waren bislang eine Atlantik-Überquerung und ein Flug von Deutschland nach Südafrika. Zur VDP kam sie 2000, als sich drei Frauen mit drei Flugzeugen „zufällig" an einer Tankstelle trafen, in Rheine Eschendorf. Von 2005 an war Ruth Referentin für UL in der VDP.

Ruth arbeitet als stellvertretende Pressesprecherin des Zollkriminalamtes in Köln. Zuvor hat sie mehrere Jahre lang die Palästinensische Zollverwaltung beraten.

Referentin für Hubschrauberflug

Sabine Bühlmann

Als sie sich spontan entschied, ein Ticket für den Helikopter zu buchen, der gerade vor Ort Rundflüge anbot, war Sabines Interesse am Fliegen geweckt. Der erste Schwebeflug war im Mai 2000 ein so eindrückliches Erlebnis, dass sie gleich begann, den Piloten auszufragen. Inzwischen hat Sabine einen CPL und fliegt als Freelance-Pilotin einen Eurocopter EC120 in Bonn-Hangelar. Sabine ist gelernte Fremdsprachen-Korrespondentin und arbeitet in Teilzeit in der Qualitätssicherung eines mittelständischen Betriebes; und sie übersetzt und dolmetscht für die Bereiche Luftfahrt und Reitsport, denn eine weitere große Leidenschaft ist der Umgang und das Flüstern mit Pferden.

Referentin für Motor- und UL-Flug

Roswitha Höltken

Rosa begann bereits 1975 als Studentin mit dem Segelflug. Da sie vor allem das Reisen mit dem Flugzeug genießt, ließ der PPL dann nicht lange auf sich warten. Inzwischen versteht Rosa es u.a. als Fluglehrerin, den Funken der Begeisterung auf ihre Flugschüler überspringen zu lassen. Sie bildete die jüngste deutsche Privat-Pilotin aus, die inzwischen bei Lufthansa die Ausbildung zur Airline-Pilotin begonnen hat. Als Geschäftsführende Gesellschafterin der ELMO GmbH hat sie es dagegen mit sehr bodenständige Themen zu tun: der ökologischen und pestizidfreien Flächenpflege und Unkrautvernichtung.

„Die Freundschaften und der herzliche Zusammenhalt der fliegenden Frauen ist für mich ein besonderes Kennzeichen der VDP. Durch Informationsaustausch, Fortbildung und gemeinsame Flüge möchte ich mit Rat und Tat das fördern, was uns allen am Herzen liegt: die Fliegerei"

Referentin für Segelflug

Gisela Weinreich

„Wie ein Vogel zu fliegen, kreisend die Aufwinde der Sonnenenergie zu nutzen und die Welt von oben zu sehen, bringt pure Freude und Glück!" 1968 unternahm Gisela ihre ersten Alleinflüge auf dem Hornberg und fand die intensive Beobachtung der Natur in Verbindung mit der Beherrschung von Flugzeug und Technik besonders herausfordernd, spannend und beglückend. Sie war bald auch von der sportlichen Seite des Fliegens so fasziniert, dass sie 20 Jahre lang als Mitglied der Frauen-Segelflug-Nationalmannschaft zahlreiche nationale und internationale Meisterschaften bestritt. Kein Wunder, dass Gisela zwei fliegende Söhne hat und natürlich auch einen Piloten zum Mann.

Im Portrait: Inge Berger

VDP-Mitglied 092

In der Luft wollte ich schon immer sein. Natürlich dachte man früher zuerst einmal daran, Stewardess zu werden, und so suchte ich mir schon mal einen ersten Arbeitsplatz am Flughafen Stuttgart. Die Verkehrsverbindungen bestanden aus einem Bus morgens und einem abends. Es war gut, keinen davon zu verpassen, sonst war ein Fußmarsch von 16 km angesagt. Etwas kompliziert also.

Aus dem damaligen Traumberuf Stewardess wurde dann aber erst mal nichts. Erst nach unserer Heirat hatte mein Mann (Fördermitglied Joachim Nr. 12) die wunderbare Idee, fliegen zu lernen. Allerdings übersah er meinen Wunsch völlig. Und so hatte er erst einmal das Nachsehen. Aufgrund seiner mangelnden Sehstärke erhielt er kein „Medical", dafür hatte ich den Zettel in der Hand und saß zwei Stunden später beim ersten Theorieunterricht: Loxodrome und Orthodrome!!! – sehr viel versprechend. Dann folgten die ersten Flugstunden und gleich ein paar Steilkurven. Aber mein Lehrer war jung, und so sagte ich mir, der will bestimmt noch ein Weilchen leben. Viel Zeit verschwendete ich nicht, nach zwei Monaten hatte ich den PPL samt englischem Funksprechzeugnis in der Hand.

Mein erster Ausflug nach Baden-Baden legte mir allerdings drei Wolken in den Weg und so kamen Brigitte Höck und die schöne Twin Comanche in mein Leben. Ziel: Instrument Rating, denn wenn Baden-Baden schon ein Problem ist, wie komme ich dann nach Südfrankreich, wo wir gerade ein Haus gekauft hatten? Also war das nächste Ziel IFR und natürlich gleichzeitig CPL. Mit Familie alles nicht so leicht unter einen Hut zu bringen! Da das Wetter in Nimes Garons (Militärplatz) wesentlich angenehmer war, lud ich Flugschule und Schüler einfach zum Training nach Nimes Garons (Militär) ein.

Inzwischen war mein Mann auch Pilot geworden und erwarb eine rosarote Beech Queen Air. Hierauf flog ich 850 Stunden quer durch Europa. Dann hieß es, man müsste auf den CPL auch noch den (kleinen) ATPL aufsetzen. Das sei gut für die Neuronen. Gleichzeitig war ich in Meribel zum Skifahren und entdeckte die Bergfliegerei – im Schnee. Hiermit begann ein neues Kapitel. Jedoch waren die Flieger mit Ski recht teuer, und so wurde ich kurzerhand Fluglehrerin in Frankreich, an Grenobles großer Flugakademie (sechs Wochen ununterbrochen). Dies genügte natürlich noch nicht, um als Fluglehrerin in den Bergen tätig zu sein. Also ging es wieder nach Grenoble, zum Training auf Gletscher und anschließender Prüfung als Lehrerin.

Meribel war für viele Wochen und Tage im Winter wie auch im Sommer mein Standort. Aber nichts währt ewig, und so setzte ich die Lehrertätigkeit dann in Carpentras fort. Wie schön, dass der Club nach einigen Jahren wieder eine Mousquetaire Jodel mit Ski sein Eigen nennen konnte. Später bin ich dann als Fluglehrerin nach Nimes „umgezogen", das wesentlich näher zu unserem Wohnsitz lag. Mittlerweile fliege ich meist von Avignon aus mit einer Freundin und deren Rallye MS 893 in die Berge.

1981 kam der Hubschrauber in mein Leben: In Avignon stand ein Bell 47 im Hangar und man bot mir an, einfach Kraftstoff einzufüllen… Ein wunderbarer Lehrer stand zur Verfügung, und so begann meine Begeisterung für den Drehflügler. Damals war ein Hubschrauber eine Seltenheit in unserer Gegend. Daher dauerte es auch zwei Jahre, bis ich endlich den PPL-H in der Hand hatte.

Später machte ich dann in Marseille den CPL für Hubschrauber. Damit konnte man wenigstens (bezahlte) Rundflüge machen, sagte ich mir. Bonbons in meinem Heli-Leben waren die Typenberechtigung in Fort Worth bei Bell, ein Überführungsflug von Las Vegas nach Dallas mit Bell Jet Ranger und vor allem auch die Whirly Girls, für die ich dank Bell und Eurocopter viele Treffen in Paris Bourget organisieren durfte. Ebenso nahm ich an verschiedenen nationalen Wettbewerben teil. Nachdem ich jedoch jedes Mal anderthalb Stunden bis nach Marseille fuhr und man nicht alles gut machen kann, entschied ich mich letztlich, der Flächenfliegerei den Vorzug zu geben.

Zur VDP kam ich über Helga Hartwig-Illmer aus Bremen (VDP Mitglied Nr. 059), die ich zufällig 1973 in Avignon auf einem Fliegerfest kennenlernte. Helga schickte mich direkt zu Mutz Trense nach München. Ich wollte die VDP nach Avignon einladen. So wurde ich Mitglied, und der erste Ausflug der VDP fand im Jahr darauf nach Avignon statt. Es folgten ein weiterer Ausflug nach Avignon, zwei nach Carpentras und zwei nach Meribel. Von 1986 bis 2003 fungierte ich dann als Vizepräsidentin von Elisabeth Besold, Ingelo Hövels und Heidi Galland.

Zusätzlich habe ich mich von 1973 an lange Zeit für die heutige FEWP eingesetzt, indem ich das Ressort für ausländische Kontakte pflegte, was durchaus mühsam war. Heute freue ich mich, dass die internationalen Treffen so viel Erfolg haben.

Mein Logbuch: Fläche: 4000 Stunden, PPL, ATPL bis 2000, **Hubschrauber:** 220 Stunden, CPL-H bis 2004, **Lehrberechtigung** PPL sowie Gebirgsflug Räder und Kufen, **Flugziele** natürlich in ganz Europa, wobei Finnland, Griechenland und die Iberische Halbinsel etwas öfter auf dem Flugplan standen. Auch die karibischen Inseln und Chile bis Feuerland fehlen nicht in meinem Flugbuch.

Jana jetzt in der Flugvorbereitung!

Von Heike Käferle

Jana Antholzer (Portrait in der letzten Ausgabe), gelernte Krankenpflegerin, wollte im Beruf mehr mit dem Fliegen zu tun haben. Jetzt hat sie es geschafft. Sie arbeitet seit Januar 2013 am Flughafen Dortmund bei ATSD (Air Tasking Service Dortmund).

Sie betreut die Flugplanung von privaten und kommerziellen Flügen um die ganze Welt. Von der kleinen einmotorigen Propellermaschine über Helikopter bis zum A 320. Dazu gehört das Erstellen von VFR- und IFR-Flugplänen, das Arrangieren von Hotels und Mietwagen, das Beantragen von Lande- und Überfluggenehmigungen, das Einholen von Slots, das Arrangieren des Handlings, des Zolls und des Caterings, das Erstellen von Briefings (Flugpläne, Logs, Spritkalkulation, Weight and Balance, Wetter, NOTAMs) und jegliche Art von Sonderwünschen. Ein überaus abwechslungsreicher Job in fliegender Umgebung mit viel Kontakt zu Menschen und auch mit Schichtdienst – das war sie bereits gewohnt. Wir wünschen Jana viel Erfolg!

MITGLIEDER

Ingrid Hopman vor dem Start

Unglaublich, diese Ingrid!

Von Angelika Sonnenschein

Hat sie uns nicht letztes Jahr erst von einer Alpenüberquerung im UL berichtet? Und von Echo-Klasse-Flügen in der Karibik?

Und nun sehen wir sie im Segelflugzeug! In Ungarn. Als Mitglied einer Gruppe von Segelfliegern des Luftsportvereins Friesach-Hirt besuchte Ingrid den Oldtimer Aeroclub Tatabánya. Über die Donau bis zur slowakischen Grenze und über die Stadt Oroslany ist sie in der Blanik geflogen.

Wie man Letscho kocht, weiß Ingrid nun aus eigener Anschauung, und wie man mit einer Antonow Moskitos bekämpft auch. Keine Frage, dass sie den mächtigen historischen Doppeldecker vom Kopiloten-Sitz aus selbst gesteuert hat. Und dass sich alle Beteiligten auf ein Wiedersehen mit ihr im nächsten Jahr freuen.

MITGLIEDER

Ulla Sievers

Nachruf von Hedwig Sensen

Unser langjähriges Mitglied Ulla Sievers ist am 15. Mai 2013 nach langer Krankheit von uns gegangen. Die Nachricht von ihrem Tod hat uns schmerzlich getroffen. Wir trauern um eine liebe Pilotin, Freundin und Kameradin aus unserer Mitte, die sich 15 Jahre lang aktiv für die Ziele der Vereinigung Deutscher Pilotinnen eingesetzt hat.

Ulla wurde am 23.02.1954 in Hamm-Herringen geboren. Als Arzthelferin und anschließend als Pharmareferentin hat sie bei verschiedenen großen Konzernen sehr erfolgreich gearbeitet.

1997 erwarb Ulla die PPL-A Lizenz und darauf in kurzer Folge CVFR, IFR, CPL und die PPL-A Lehrberechtigung. Ihre Sorgfalt und ihr Pflichtbewusstsein hat sie gerne an ihre Flugschüler weitervermittelt. Für den theoretischen Unterricht hat sie sich stets bestens vorbereitet und auch auf dem PC selbst erstelltes Material für die Schüler verwendet. Wenn ein Schüler in der Theorie Defizite aufwies, gab es vor der Prüfung auch schon mal kostenlose Nachhilfe im Hause Sievers. Zusammen mit ihrem ersten Schüler hat sich Ulla 2006 eine Cessna 172, Baujahr 1965, gekauft. Trotz ihres hohen Flugzeugalters hat sich ihre Cessna immer als sehr zuverlässig erwiesen.

Ulla brachte es auf gut 900 Flugstunden, davon 200 als Fluglehrerin, und ca. 1500 Starts und Landungen. Highlights waren besondere Flüge, wie 1998 zusammen mit drei Fliegerkollegen in einer Cessna 210 nach Grönland und zurück, oder einige Flüge durch die Schweizer Alpen sowie die Teilnahme am Deutschlandflug 2011 in der Meisterklasse mit einer Fliegerkollegin.

Ulla hatte sich ganz und gar der Fliegerei verschrieben und so ist ihr Traum vom Fliegen wahr geworden. Sie hat ihren letzten großen Flug angetreten – und wir trauern um sie und halten sie als großartige Pilotin, Freundin und Kameradin in Erinnerung.

Neue VDP-Mitglieder

Neue VDP-Mitglieder ab 1. Oktober 2013 (Stand Oktober 2013)

Nr. 645	Nina	Mattern	56271 Mündersbach	PPL-A
Nr. 646	Beate	Busch-Schmidt	48282 Emsdetten	PPL-A
Nr. 647	Linda	Hannen	CH-7524 Zuoz	US-PPL-A
Nr. 648	Antje	Zogbaum	96047 Bamberg	PPL-A
Nr. 649	Ursula	Dr. Borchart	80639 München	PPL-A Ausbildung
Nr. 650	Yvonne	Dr. Mihatsch	44791 Bochum	PPL-A
Nr. 651	Thessy	Glonner	86825 Bad Wörrishofen	PPL-A

Neue Fördermitglieder

FM-Nr. 98	Rüdiger	Braun	22949 Ammersbek	ATPL

Verstorbene VDP-Mitglieder

Nr. 403	Ursula	Sievers
Nr. 631	Anke	Dr. Wiemker

VDP-Nachrichten 2013

Impressum

Die VDP Nachrichten sind das offizielle Mitteilungsblatt der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. (gegründet 1968). Die Nachrichten erscheinen mit einer Auflage von 850 Exemplaren.

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

Bankverbindung:
Bekanntgabe bei Anfrage an
schatzmeisterin@pilotinnen.de

Redaktion:
Heike Käferle, *praesidentin@pilotinnen.de, V.i.S.d.P.,*
Angelika Sonnenschein,
Ruth Haliti

Satz & Layout:
Jana Rogge, Weimar,
jr@rogge-weimar.de,
www.rogge-weimar.de

Lektorat:
Doris Gerecht

Druck:
W.V Westfalia Druck GmbH, Paderborn

VDP online: www.pilotinnen.de

VDP Vorstand:
Präsidentin
Heike Käferle, *praesidentin@pilotinnen.de*

Vize-Präsidentin
Angelika Sonnenschein, vize@pilotinnen.de
Schriftführerin, Leiterin der Geschäftsstelle
Carola Niemeier, *geschaeftsstelle@pilotinnen.de*
Schatzmeisterin
Jeannette Busch, *schatzmeisterin@pilotinnen.de*
Referentin für Presse und ausländische Kontakte
Ruth Haliti, *presse@pilotinnen.de*
Referentin für Motor- und UL-Flug
Roswitha Höltken, *rosa.hoeltken@pilotinnen.de*
Referentin für Segelflug
Gisela Weinreich, *segelflug@pilotinnen.de*
Referentin für Hubschrauberflug
Sabine Bühlmann, *heli@pilotinnen.de*

Ehrenpräsidentinnen
Elisabeth Besold, Heidi Galland, Hedwig Sensen

Texte und Fotos dieser Ausgabe, in alphabetischer Reihenfolge:
Inge Berger, Elli Bezensek, Joachim Borgis, Sabine Bühlmann, Evelyn Crellin, Dagmar Deckstein, Christine Franke, Doris Gerecht, Gaby Haberkern, Ruth Haliti, Ursula Hammer, Wolfmar Hammer, Malte Höltken, Roswitha Höltken, Ingrid Hopman, Gabi Kade, Heike Käferle, Ulla Klees, Margot Mielck, Dr. Alfons Newzella, Carola Niemeier, Bettina Pahlen, Dr. Horst Ramsenthaler, Hetta Reinsch, Dr. Karin Schmitt-Witten, Susanne Schödel, Hedwig Sensen, Angelika Sonnenschein, Gisela Weinreich, Anja Wolffson, Holger Woizick.

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.

IBAN | *BIC*

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

ROGGE
KONZEPT · DESIGN
REDAKTION · VERLAG

Gute Gestaltung
ist keine Kunst.
Macht aber viel Arbeit.
(sehr frei nach Karl Valentin)

Gut, dass es Leute gibt,
die diese Arbeit lieben!
(Referenz: diese Zeitung)

mehr Info → **www.rogge-weimar.de**

Geschenke für Piloten

4-pilots.com

Alles was Pilot „nicht" braucht

go to ▼

www.4-pilots.com

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

airborne gifts and accessories

PESCHKE
Von Fliegern für Flieger. Seit 1959.

VON FLIEGERN FÜR FLIEGER:
IHR KOMPETENTER PARTNER
FÜR LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN
SEIT ÜBER 50 JAHREN.

SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

Tel: +49 (0) 89 744 812-0
www.peschke-muc.de

Beechcraft
Vertrieb und Service GmbH

Ihr Partner für Verkauf,
Instandhaltung & mehr !

- Hawker Beech / Cirrus / Tecnam Service Center
- Instandhaltung, Reparatur und Modifikation an Flugzeugen bis 5,7 t + alle Beechcraft-Modelle
- Spezial: Line Cutter Kit + Fallschirmüberholung
- Avionik: Einbau, Modifikation + Reparatur
- Größtes Beechcraft-Ersatzteillager in Europa

Mehr Info: +49 (0)821 - 7003 - 116 und - 226

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

CAMO+ DE.MG.0066 • EASAPart 21 and Part145 • FAA Repair Station BB6Y072O

mt-propeller

Socata TBM 700/850 MTV-27

Beech King Air 200 / MTV-27

Piper Malibu / MTV-14

Alle abgebildeten STCs erfüllen die Vorgaben des „Erhöhten Schallschutz“

Diamond DA20/DV20

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 Entwickung, 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

TERMINE

VDP-Termine 2014

Januar	24.–26.01.	Hexentreffen in Dachau – mehr im Ticker
April	09. – 12.04.	AERO in Friedrichshafen, VDP ist auf dem AOPA-Stand vertreten, Treffen der Mitglieder am Stand
	26.–27.04.	Spring Refresher in Nordhorn-Lingen EDWN, organisiert von Rosa Höltken und Tineke Schaper
Mai	10.05.	Fly-In in Ingolstadt am Flugplatz Neuburg-Egweil EDNJ, organisiert von Waltraud von Manowski
Juni	20.–22.05.	10. Chiemseetreffen und internationales FEWP-Jahrestreffen, organisiert von Ingrid Hopman
Juli	12.07.	Fly-In in Kassel-Calden EDVK, organisiert von Karin Schmidt-Witten, unterstützt durch Piper Deutschland
August	30.08.	Fly-In auf der Wasserkuppe, organisiert von Gisela Weinreich
September	12.–14.09.	Jahreshauptversammlung auf Sylt – mehr dazu auf den Netzwerkseiten
Oktober	03.–05.10.	8. Sicherheitstraining in Diepholz, organisiert von Hetta Reinsch und Roswitha Höltken
November	08.11.	„Come Together“ in der Geschäftsstelle Münster, traditionelles Novembertreffen bei Carola und Ingrid

Von Oktober bis März finden unsere Stammtische statt, die im Internet unter **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: Kathrin Wötzel