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

2014/15

Professionals

Im Ambulanzflugdienst: Flugkapitänin Andrea Schapöhler ▸ ab Seite 24

Mitglieder

Im Portrait: Susanne Schödel, Generalsekretärin der FAI ▸ Seite 47

Reise

Segelfliegen in den Chilenischen Anden ▸ Seite 28

(UL)-Fliegen in Portugal ▸ Seite 34

Fliegerisch fit:

Bericht von den Trainingstagen in Nordhorn-Lingen und Diepholz ▸ Seite 40

SERA: neue Regeln lernen ▸ Seite 38

Aus unserem Netzwerk:

46. Jahreshauptversammlung auf Sylt

JHV 2015 in Nürnberg

25 Jahre Chiemsee Fly-in

Fly-in: 90 Jahre Fliegerschule Wasserkuppe

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,

mit den VDP Nachrichten blicken wir auf ein ereignisreiches Flugjahr zurück. Gleichzeitig möchten wir Lust machen, an unseren Veranstaltungen teilzunehmen und das eigene Flugjahr 2015 zu gestalten. Den Austausch unter den Pilotinnen wollen wir pflegen – unabhängig vom jeweiligen Fluggerät. Wir bieten Möglichkeiten zum Networking und fliegerischen Training in anregender angenehmer Atmosphäre, die den Spaß am Fliegen unterstreicht.

Das Wetter ist in der Fliegerei ein entscheidender Faktor. Die Wettervorhersagen wurden in den letzten Jahrzehnten dank besserer Algorithmen und schnellerer Computer immer zuverlässiger. Dieses Jahr waren die Vorhersagen aber ein Graus – vielleicht auch wegen der geringen Druckunterschiede. So blieb jedes Fly-in bis zuletzt spannend: Wer kommt durch und wer setzt sich ins Auto, um dabei zu sein?

Zwei große Veranstaltungen hatten Rekordbeteiligung. Im Juni – trotz labiler Wetterverhältnisse – das Chiemsee Fly-in zusammen mit dem europäischen FEWP Jahrestreffen – ein 25-jähriges Jubiläum. Im September als herausragender Ausklang der Saison die JHV auf Sylt – ein Traum von Sonne mit 19 „VDP-Flugzeugen“.

Das Fly-in auf der Wasserkuppe – mit ebenfalls sehr guter Beteiligung – Ende August wurde von tiefen Wolken begleitet – dennoch kamen vier Flugzeuge durch. Beim Rückflug war IFR-Erfahrung sehr nützlich. Unsere Trainingscamps im Frühjahr und Herbst tragen dazu bei, das Fliegen bei nicht so optimalen Bedingungen mit erfahrenen FluglehrerInnen zu üben.

Neu in diesem Heft ist die Rubrik „Professionals“, die den Berufsfliegerinnen unter uns eine Plattform bietet. Wir starten mit einem spannenden Bericht von Vizepräsidentin Angelika Sonnenschein über unser Mitglied Andrea Schapöhler und das Ambulanzfliegen.

Die VDP lebt durch ihre Mitglieder, deren Vielfältigkeit und den Spirit, den sie in die Welt tragen. Sie ist ein verlässliches Netzwerk mit Kontakten über die ganze Breite der Fliegerei hinweg.

Unsere Termine auf der Rückseite des Magazins bieten viele Anregungen, um auch 2015 in die Luft zu gehen – oder besser: in die Lüfte aufzusteigen. Ich freue mich darauf, euch zu treffen. Viel Vergnügen beim Lesen und Blättern in unseren VDP Nachrichten.

Eure

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

INHALT

Inhalt dieses Heftes

EDITORIAL	von Heike Käferle	03
	Inhaltsverzeichnis	04
VDP-TICKER	VDP-Ticker	05–07
NETZWERK	46. JHV auf Sylt	08–11
	2014: Willkommen in Nürnberg	12
	FEWP am Chiemsee / 25 Jahre Chiemsee Fly-in	13–15
	Pilotinnen erfüllen Herzenswünsche	16–17
	Fly-in nach Neuburg-Egweil EDNJ	18
	Come-Together in der Geschäftsstelle in Münster	19
	Fly-in Wasserkuppe am 30.08.2014	20–21
HISTORIE	Ilse Essers – Bahnbrechende Erkenntnisse	22–23
PROFESSIONALS	„Ich fliege für Ihr Leben gern“ – Andrea Schapöhler	24–25
BALLON	Heiße Luft – Der Himmel ist eröffnet	26–27
SEGELFLUG	Zwischen Ehrfurcht, Wahnsinn und Glückseligkeit	28–31
	Deutsche Freuensegelflug-Meisterschaft	32
	33rd World Gliding Championship in Räyskäla	33
MOTOR & UL	(UL)-Fliegen in Portugal	34–37
	SERA	38
	Spring Refresher	39
	8. Flugsicherheitstraining Diepholz	40–41
HELIKOPTER	Spannend war es in Eisenach!	42–43
	Helikopter Ultraleicht – der neue COAX	44
MITGLIEDER	Impressum, Mitgliedsantrag	45
	Nachruf: Salut, Sylvia!	46
	„Ich liebe komplexe Aufgaben“ – Susanne Schödel	47–48
	Besuch bei Inge Berger am Pont du Gard	48
	Fly-in zum Geburtstag	49
	Neue VDP-Mitglieder	49
TERMINE	Terminübersicht 2015	U4

JHV 2014 auf Sylt, ab Seite 8

25 Jahre Chiemsee Fly-in, ab Seite 13

Pilotinnen erfüllen Herzenswünsche, ab Seite 16

Segelflug in den Chilenischen Anden, ab Seite 28

Ein VDP-Team bei der Heli-Präzisionsflug-DM, Seite 42

Im Portrait: Susanne Schödel, Seite 47

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

Hexentreffen 2015

Zum 41. Treffen der Luftsportlerinnen in Berlin vom 31. Januar – 01. Februar 2015 lädt das Ausrichterteam Ines Engelhardt, Sabine Trautschold, Sarah Drefenstedt, Laura Franke und Tatjana Labusga herzlich ein.

Ein Tag der Begegnung aller Luftsportlerinnen mit interessanten Vorträgen und Informationen in der TU Berlin wartet auf uns. Highlights der Veranstaltung sind Vorträge aus der Flugmedizin, Technik und Methoden zur meteorologischen Streckenplanung.

Auf keinen Fall sollte man den Vortrag von Sidonie Ohlmann, Segelfliegerin und Berufspilotin bei Air France, verpassen. Sie berichtet mit „My Way to Kathmandu" ihre Erlebnisse im Rahmen der Mountain Wave Project – Expedition Himalaja.

Am Abend treffen wir uns in der Filmbühne am Steinplatz, wo die neuen, jungen und die erfahrenen Hexen Gelegenheit haben, sich auszutauschen. Weitere Informationen unter **www.Hexentreffen.com.** Wir freuen uns auf anregende Gespräche!

Gisela Weinreich

AERO in Friedrichshafen

Die AERO in Friedrichshafen ist unser erster überregionaler Treffpunkt im Jahr und gleichzeitig eine wichtige nationale und internationale Kontaktplattform. Viele Messe-BesucherInnen haben an der VDP-Theke auf dem AOPA-Stand vorbeigeschaut. So konnten wir erneut erfolgreich an unserem Bekanntheitsgrad arbeiten. Ein Highlight war die Übergabe der Headsets A20 von Bose anlässlich ihres 25-jährigen Jubiläums und als Anerkennung für den Einsatz der Belange der Frauen in der Luftfahrt. Das Fliegermagazin berichtete darüber. Erfreulich auch, dass die halbnackte Model-Szene stark nachgelassen hat – es steht wieder das Flugzeug im Vordergrund. Die Messe wird von Jahr zu Jahr stärker durch die UL-Szene belebt. Ein wichtiges Gesprächsthema an unserem Stand war der Umstieg auf das eigene Ultraleichtflugzeug. Auch 2015 ist die VDP wieder auf der AERO vertreten: 15.–18. April 2015!

Heike Käferle

Übergabe der Headsets durch Patrick Schutterop, Bose

UL-Szene: Savage Cruiser, der sich mit einem Turbo-Rotax 914 präsentiert

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

Mein Himmel ist Lila

Ein etwas anderes Buch über den Weg zur Piloten-Lizenz

Rita Harlos schreibt in ihrem Buch „ Mein Himmel ist Lila“ offen und ungewöhnlich emotional über ihr Erlebnis, das Fliegen zu erlernen. Im Wechsel mit Episoden von einer Weltreise macht sie allen Mut, eine Flugausbildung - und nicht nur die - erfolgreich zu durchlaufen. Ihr Motto: Gib niemals auf! Ein schönes Geschenk für alle, die auf dem Weg sind, fliegen zu lernen.

Rita Harlos: Mein Himmel ist Lila, 276 Seiten über 60 Fotos, Books on Demand, Norderstedt 2014, ISBN 978-3-7357-2255-3, 18,90 €.
Bei der Autorin selbst (z.B. über facebook) kann man auch das Hörbuch erstehen.

Heike Käferle

Der Flug über die Niagara-Fälle

Die Niagara-Fälle aus einer Höhe von 3.500 ft.

Nur ein Traum? Nach der 99s Konferenz in New Orleans fliege ich nach Toronto. Pilotinnen des First Canadian Chapter erfüllen mir meinen Traum. Auf dem „Hornblower“ fahren Bev und ich durch den Wassernebel ganz nahe an die atemberaubenden Niagara-Fälle heran. Vom Wasser aus sind sie gewaltig. Wie werden sie aus der Luft wirken? Wir fahren die Niagara Lakeside entlang zum Niagara District Airport CYSN. Dort steht schon Lizzy neben ihrer rot-weißen Cessna 150 Aerobatic. Lizzy, die trotz multipler Sklerose fliegen lernte, die kleine Cessna kaufte und Kunstfluglehrerin wurde. Erwartungsvoll klettere ich in die C-GLYZ. Und schon starten wir. Über den Niagara-Fällen müssen wir 3.500 ft Höhe einhalten. Kurz darauf schweben wir über den Fällen. Schade, es ist diesig. Von hier oben sind die Fälle kleiner, aber wunderschön. Wir kreisen über dem Naturwunder. Für die Fotos. Mein Traum ist wahr: Ich fliege über den Niagara-Fällen. Lizzy fliegt mit mir weiter zum Lake Erie. Und dann wagen wir Loops, Rollen und Spins, ehe die Erde uns wieder hat. Danke, Lizzy, der Flug über die Niagara-Fälle war unvergesslich schön.

Doris Gerecht

Lizzy und Doris vor der C-GLYZ

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

99s: Von New Orleans 2014 nach München 2015

Jazz im French Quarter, ein Hotel an der Ecke zur Bourbon Street und eine sehr interessante Küche: Das waren die Highlights der Internationalen Konferenz der 99s in New Orleans 2014. Neben spannenden Vorträgen zum Thema Fliegen, wie z. B. dem Bericht einer Hurricane-Fliegerin mit faszinierenden Bildern des berüchtigten Hurricanes Katrina von innen und einem Südstaaten-Rahmenprogramm (Plantagen am Mississippi, Kulinarisches New Orleans, eine Krokodilfarm in den Sümpfen) waren von den deutschen Teilnehmerinnen Ursula Hammer, Doris Gerecht und Hetta Reinsch auch einige offizielle Arbeitstermine wahrzunehmen.

Am wichtigsten waren natürlich die Gespräche zur weiteren Vorbereitung der Internationalen Konferenz 2015, die vom 5. bis 10. Juli 2015 in München stattfinden wird. München erwartet zu der Konferenz ca. 250 Pilotinnen aus den USA und aller Welt. Weitere Informationen zu „München 2015“ findet Ihr unter **www.ninety-nines.de.** Nicht-Mitglieder können sich als Gast einer 99 registrieren.

Ursula Hammer

Neue Luftfahrt-Apps

„Barometer++“ für iPhone 6: Luftdruck jetzt auch beim Smartphone. Die iPhone App macht, wofür sie gedacht ist! Luftdruck in Hektopascal oder amerikanisch in inHg. Dazu gibt es die entsprechende Höhenangabe in Fuß oder Meter. Ähnliches gibt es mit der App **„Barometer & Höhenmesser“** auch unter Android. **„flightradar24 Pro“** gibt es für iPhone und Android! Idealer Zeitvertreib am Boden mit Echtzeit Flugzeugradar live und weltweit. Einfach Standort für die App freigeben und dann auf ein Flugzeug, das gerade am Himmel ist, klicken und alle Details wie Flugzeugtyp, Route, Höhe, Geschwindigkeit u. ä. ablesen. Im 3D-Modus sitzt Frau quasi mit im Cockpit und schaut oft bis zur Landung durch die Augen der Flugkapitänin. Auch im Internetbrowser nutzbar: **www.flightradars.eu**

Barometer++

Barometer & Höhenmesser

flightradar24 Pro

VDP Herbst- und Winter-Stammtische

Um sich auch in den Herbst- und Wintermonaten nicht aus den Augen zu verlieren, lebt alljährlich die „neue“ Tradition der fliegenden Stammtische wieder auf. Unser Netzwerk lebt, am Himmel wie am Boden. Und das ist gut so! Die Monate Oktober bis März gehören dem gemütlichen Zusammensein, unkompliziert und spontan trifft sich Frau in einem netten Restaurant, ganz ohne Organisationsaufwand. Zum ersten Stammtisch ging es nach Essen ins Casino der Zeche Zollverein ins Ruhrgebiet. Dank des jährlichen „Come Together“ in Münster konnte der Novemberstammtisch in NRW ausfallen. Im Dezember spannt das fliegende Netzwerk seine Fäden in Münster und in München. Im Januar in Hamm, im Februar in Greven und im März im Flugplatzrestaurant am Platz Osnabrück-Atterheide. Weitere Treffen und Stammtische in gemütlicher Runde sind in ganz Deutschland willkommen!

Ruth Haliti

Anflug mit Blick auf das Dorfhotel in Rantum, unseren Tagungsort

46. JHV auf Sylt vom 12.–14.9.2014

von Angelika Sonnenschein

Sylt als Ziel und ein ausgesprochen attraktives Rahmenprogramm führten zu einer sensationell hohen Beteiligung: Über 100 Mitglieder, Fördermitglieder und Begleiter machten sich aus allen Teilen Deutschlands, aus Luxemburg, Südfrankreich und sogar den USA auf die Reise zu Deutschlands nördlichstem Flugplatz. Auf dem Vorfeld wurden 19 Flugzeuge von VDP-Mitgliedern gezählt.

Auf Sylt wurden wir zwar mit schönstem Spätsommerwetter verwöhnt, in den südlicheren Teilen von Deutschland herrschten aber eher marginale Flugbedingungen. Für die weiteste Anreise mit dem Flugzeug wurde Susanne Bisch geehrt, die 645 km aus Rheinstetten mit dem Motorsegler geflogen war. Evelyn Crellin war mit der Linie aus Washington angereist. Dagmar Deckstein schlug dem schlechten Flugwetter in Süddeutschland ein Schnäppchen, indem sie mit dem Auto nach Kassel fuhr und dann noch gerade rechtzeitig zum Gruppenfoto mit einem in Kassel gecharterten Flugzeug einflog. Jüngste Teilnehmerin war wieder einmal Johanna Habenicht, die inzwischen Luft- und Raumfahrttechnik studiert und parallel die Ausbildung zur Verkehrspilotin bei Lufthansa absolviert.

Große Wiedersehensfreude und anregende Gespräche bestimmten die Atmosphäre. Einige ließen es sich bei dem schönen Wetter nicht nehmen, Sylt und die umliegenden Inseln noch kurz in der Luft zu erwandern. Gemeinsam genossen wir das von Juwelier WEMPE, Hamburg ausgerichtete vorzügliche Flying Buffet in den Räumlichkeiten von Sylt Air und den Sonnenschein am Boden.

Eine unterhaltsame und historisch hoch interessante Inselrundfahrt mit Silke von Bremen führte uns nach dem Fly-in zunächst nach Keitum. Silke von Bremen erzählte am Beispiel von drei Kapitänshäusern sehr anschaulich vom harten Leben

Das traditionelle Gruppenfoto auf dem Vorfeld – eine unglaubliche Beteiligung

der Sylter in vergangenen Zeiten. Ehe der Tourismus die wichtigste Einnahmequelle auf der Insel wurde, waren die Frauen den größten Teil des Jahres auf sich allein gestellt, bestellten die Felder und sorgten für die Kinderschar. Die Männer fuhren zur See. Glücklich, wer zu Weihnachten seinen Mann in die Arme schließen konnte und keine Söhne betrauern musste, die auf See geblieben waren.

Nach einer Fahrt durch das Naturschutzgebiet im Norden der Insel mit seiner Heidelandschaft und den beeindruckenden Wanderdünen empfing uns Dieter Gauss, Ehrenvorsitzender des Aeroclub Sylt, am Gedenkstein des Flugpioniers und Sylter Ehrenbürgers Wolfgang von Gronau in List. Wolfgang von Gronau war als Direktor der Deutschen Verkehrsfliegerschule in List der erste Pilot, der 1930 den Atlantik mit einem Dornier Wal in Ost-West-Richtung überquerte, zunächst ohne das Wissen und gegen das ausdrückliche Verbot des zuständigen Ministeriums. Heimlich hatte er alles vorbereitet, Treibstoffdepots anlegen lassen und dann einen Flugauftrag nach Norwegen genutzt, um sich über Island zu melden: „Fliegen, Ihre Zustimmung vorausgesetzt, über Island nach New York“. Seine Crew-Kollegen hatte er erst in letzter Minute in sein wagemutiges Vorhaben eingeweiht.

Im Multimedia-Foyer des „Erlebniszentrums Naturgewalten Sylt“ stellte Dieter Gauss uns die facettenreiche knapp 100jährige Luftfahrtgeschichte Sylts vor, von den Anfängen bis zur Gegenwart. Wer hätte gedacht, dass es Zeiten gab, da Sylt gleichzeitig über vier verschiedene Flugplätze verfügte? In den 30er Jahren wurde das Rantumer Becken abgetrennt, um einen Wasserflugplatz zu schaffen. Gleichzeitig nutzte man den am Sylter Ellenbogen gelegenen Königshafen als Landeplatz. Die Segelflieger starteten am Kliff von Kampen, dessen Aufwinde ihnen lange Flüge und etliche Rekorde ermöglichten. Nach der Landung zogen sie am Strand ihr Flugzeug wieder auf das Kliff hoch. Auch der einzige heute noch bestehende Flugplatz wurde bereits damals fleißig genutzt.

rechts: 19 Maschinen von VDP-Mitgliedern auf dem Vorfeld
Mitte: Blick auf die Pisten
unten: Jasper empfängt die Gäste

NETZWERK

Die touristische Seite Sylts erlebten wir beim anschließenden Abendessen in der riesigen „Bootshalle“ von Gosch, dessen Imperium vor vielen Jahren mit einer einfachen Fischbude in List seinen Anfang nahm. Gosch ist auf Sylt einfach ein Muss!

Am Samstag war die Mitgliederversammlung angesagt. Parallel dazu genossen Gäste und Fördermitglieder die beeindruckende Ausstellung in den „Naturgewalten“. Dank des wunderbaren Wetters konnten wir den Nachmittag per Fahrrad und am Strand verbringen und fleißig netzwerken.

Das traditionelle Gala-Dinner fand im modern gestalteten Restaurant Strönholt in Hörnum statt. Jetzt war auch endlich Gelegenheit, uns ganz herzlich bei den beiden überaus engagierten und einfallsreichen Organisatorinnen des diesjährigen Treffens zu bedanken, Margot Mielck und Anja Wolffson. Dank ihrer jeweils sehr unterschiedlichen Fähigkeiten, Margot mit dem Wissen und dem Herzblut der vor vielen Jahren eingebürgerten Insulanerin, Anja als Geschäftsfrau mit besten Unternehmens-Kontakten und großem Organisationstalent, erlebten wir ein Wochenende mit vielen Highlights. Als Dank überreichte Präsidentin Heike Käferle den beiden jeweils eine Brosche, von Goldschmiedin und VDP-Mitglied Britta Sum in Bremgarten gestaltet. Die Brosche wird von einem kleinen Brillanten, dem Emblem der VDP und der Gravur „Sylt 2014“ geziert.

Heiko Harms von Clipper Aviation aus Flensburg faszinierte uns dann noch mit einem packenden Vortrag zum Thema Wasserflug – was könnte auf einer Insel passender sein?! Sabine Bühlmann informierte uns über die Stiftung May Day.

Zum guten Schluss wurde der Hauptgewinn der durch viele Sponsoren mit mehr als 200 Preisen bestückten Tombola gezogen: Eine Fliegeruhr „Wempe Zeitmeister Automatik XL“ mit dem Logo der VDP als Deckelgravur, gestiftet vom Haupt-Sponsor der Veranstaltung, Juwelier Wempe. Wenn man auch nicht den Hauptgewinn gezogen hatte, ging niemand leer aus, denn jedes Los war ein Gewinn, und es war kein einziges Los übriggeblieben! Dank der großzügigen Unterstützung durch die Sponsoren konnten wir mit der Tombola einen Erlös von 2730,- € zugunsten der Stiftung May Day erzielen.

Um uns den Abschied nicht allzu schwer werden zu lassen, hielt Petrus dann ab Sonntag teils strömenden Regen und Gewitter parat, so dass der Abflug uns Pilotinnen wiederum vor einige Herausforderungen stellte. Nach mehr oder weniger

NETZWERK

geduldigem Warten eröffneten sich dann aber doch für alle die passenden Wetterfenster, so dass alle Crews früher oder später wieder sicher zu Hause landeten.

Es war ein herausragendes Wochenende auf Sylt, das uns wetterbedingt auch fliegerisch herausforderte. Wir danken Margot Mielck und Anja Wolffson für dieses Erlebnis!

Bilderreihen oben und unten: Impressionen der JHV, mit Begrüßungsabend und Preisverleihung Golfturnier, Empfang bei Sylt Air, Inselrundfahrt mit Silke von Bremen, Leckereien bei Gosch, Galadinner

Große BIlder: Gosch, Versammlung

2015: Willkommen in Nürnberg

Vorankündigung zur 47. Jahreshauptversammlung der VDP von Christine Roch und Evi Graß

Zur 47. Jahreshauptversammlung der VDP vom 11. bis 13. September 2015 wollen wir euch herzlich bei uns in Mittelfranken begrüßen. Hauptveranstaltungsort wird Nürnberg sein: Die Stadt der ersten Eisenbahn, der Lebkuchen und der Rostbratwürstchen und mit einer wunderschönen Altstadt.

Mit dem Woehrdersee Hotel Mercure Nürnberg City haben wir ein Tagungshotel am Rande der Nürnberger Altstadt, das zentral und trotzdem ruhig an einem Park mit Landschaftsschutzgebiet liegt. Von dort ist es für die Sportlichen unter uns nicht weit zu den Jogging-Wegen in den Wöhrder Wiesen und entlang der Pegnitz.

Anflug auf Nürnberg, Piste 28

Beim Anflug habt ihr die Wahl zwischen dem Verkehrsflughafen Nürnberg EDDN und dem 10 NM südwestlich gelegenen Sonderlandeplatz Schwabach-Büchenbach EDPH (480 m Asphalt). Das Fly-in am Freitagmittag wird voraussichtlich in EDDN stattfinden, die „Schwabacher“ werden zum Flughafen geshuttelt. Später wollen wir uns ins düstere Mittelalter entführen lassen. Die Altstadtfreunde zeigen uns das Nürnberger Burgviertel, durch welches noch heute der Geist von tapferen Rittern und Burgfrauen weht. Eure Ankunft wird Abends natürlich gebührend gefeiert und zwar im traditionellen Bratwurströslein, einem der ältesten Restaurants in Nürnberg.

Während wir Pilotinnen am Samstagvormittag tagen, können unsere Begleiter das berühmte Nürnberger Dokumentations-Zentrum Reichsparteitagsgelände besuchen. Die Dauerausstellung "Faszination und Gewalt" befasst sich mit den Ursachen, Zusammenhängen und Folgen der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft. Auf dem Nürnberger Volksfest werden wir dann gemeinsam traditionell bayrisch-fränkisch feiern und eine historische Straßenbahnfahrt unternehmen. Von eurer Neugierde und Belastbarkeit hängt ab, wie viele der weiteren Sehenswürdigkeiten wir noch erkunden werden.

Die berühmten Nürnberger Bratwürschtle sind natürlich auch mit dabei

Für die Golf-Begeisterten unter uns werden wir bereits am Donnerstag an die auf Sylt begonnene Tradition anknüpfen. Der Golfplatz Abenberg liegt unter dem rechten Gegenanflug auf die Piste 10 von EDPH. Und der Gala-Abend? Da überlegen wir uns noch etwas ganz Besonderes. Lasst euch überraschen!

Wir freuen uns auf euch...

eure Christine Roch und Evi Graß

FEWP am Chiemsee

Treffen der Federation of European Women Pilots bei Ingrid am Chiemsee

Nicht nur die Mitglieder der VDP schätzen Ingrids Chiemsee-Treffen. Auch die europäischen Pilotinnen freuten sich über Ingrids erneutes Engagement in 2014.

Das Vorstandstreffen der FEWP und die jährliche Hauptversammlung fanden bei Sonnenschein und unter reger Beteiligung auf der Fraueninsel statt. Dominierende Themen waren die Finanzen, das Update der Webseite **www.FEWP.info** sowie Termin und Ort des nächstjährigen FEWP-Meetings. Teilnehmerinnen aus Deutschland, England, Österreich, den Niederlanden, Belgien, Slowenien, der Schweiz und aus Frankreich genossen das tolle Programm und freuen sich auf ein europäisches Treffen im Juni 2015 in Nordbelgien.

Ruth Haliti

Empfang im Hangar am Freitag

25 Jahre Chiemsee-Fly-in – Krönender Abschluss eines Vierteljahrhunderts VDP-Tradition

Keine Frage, das Fly-in am Chiemsee war für uns VDP-Pilotinnen immer einer der Höhepunkte im Turnus der an Highlights nicht armen Vereins-Luftnummern. Aber leider sagt Ingrid Hopman, sei es jetzt genug. „Das war das letzte Fly-in, das ich ausgerichtet habe."

Nach 25 Jahren soll es mit der VDP-Tradition sein Bewenden haben. Schade! Aber das heißt ja nicht, dass man künftig nicht Ingrid im schönen Chiemgau auf eigene Faust besuchen könnte, um die guten alten Zeiten etwa in „Fritzi's Biergarten" auf Frauenchiemsee wieder hochleben zu lassen. Auch die Erinnerung an das letzte Fly-in vom 20. bis 22. Juni dieses Jahres, den krönenden Abschluss eines Vierteljahrhunderts VDP-Tradition.

Es war, wieder mal, für die 120 (!) Teilnehmer ein rundum schönes Fliegerinnen-Wochenende, das uns Ingrid bescherte. Leider konnten nur 18 Maschinen statt der angemeldeten 30 wegen des nicht gerade VFR-freundlichen Wetters in Bad Endorf landen. Aber die Grasbahn hatte Ingrid umsichtig einer Rasur durch den befreundeten Bauern unterworfen. Dazu hatte sie wie immer eine Nachtwache in Endorf organisiert, die in der Samstagnacht um zwei und nochmals um drei Uhr verdächtige Gestalten vom Avionik- oder gar Motorausbau an den geparkten Maschinen abhalten konnte. Ingrids Programm war wieder fein ausgewogen: Sonnige Tage auf der Fraueninsel inmitten des Chiemsees, dazu ein zünftiger Wanderausflug um die Staffn-Alm auf dem Marquartstein am Samstag. Anschließendes Gala-Dinner im Bernauer „Badhaus", vor dem uns zünftige Madln und Buben mit einer speziell bayerischen Luftnummer der etwas anderen Art überraschten: „Goaßlschnalzn", „Dirndldrahn" und „Schuhplatt'ln." Recht boarisch halt.

D-EPOS landete als erstes Flugzeug an diesem nebligen Tag, danach kamen die Schweizer durch.

Zum ersten Pilotinnen-Treff am Chiemsee wurde Ingrid übrigens animiert, als sie im Juni 1989 zum Mutz-Trense-Gedächtnisflug in St. Johann in Tirol einschwebte. Mutz Trenses Mann Werner hatte die VDP-Pilotinnen eingeladen, seiner verstorbenen Frau und VDP-Gründungspräsidentin zu Ehren. „Damals erst habe ich so viele nette Menschen in der VDP kennengelernt", erinnert sich Ingrid Hopman. „Also

Ingrid empfängt die Frühankömmlinge bereits am Donnerstag am Flugplatz Bad-Endorf-Jölling

beschloss ich spontan, so eine schöne Zusammenkunft selbst zu organisieren“. Das erste Chiemsee-Fly-in fand schon am 15. September 1989 statt, und das, wie es Zeitzeuginnen berichten, mit gerade mal neun (!) Leutchen, die Ingrids Einladung gefolgt waren. In den letzten Jahren hat sich die TeilnehmerInnenzahl mehr als verzehnfacht – zumal sich Ingrid darüber hinaus seit 2010 auch noch dazu bereiterklärt hat, zum Jahrestreffen der FEWP die Europäischen Pilotinnen gleich mit an den Chiemsee einzuladen.

Lassen wir die elf Chiemsee-Fly-ins nur bruchstückhaft Revue passieren: Radltour am Chiemseeufer entlang, den Schmugglerweg hinauf zum Klobenstein in strömendem Regen, Wildwasser-Rafting auf der Tiroler Ache, Ruderwettbewerb von

3

1

4

5

6

2

7

8

9

10

11

12

13

der Frauen- zur Krautinsel mit anschließendem Nacktbaden einzelner (!) Mutiger, „Bockerlbahn“-Fahren nach Sektempfang am Bahnsteig, Kampenwand- und Wendelstein-Erwanderung … Auf immer wieder neue Art hat uns Ingrid ihre Heimat nahegebracht, wo die gebürtige Kärntnerin seit 1978 lebt.

Ihren PPL A machte Ingrid Hopman, Jahrgang 1940, übrigens 1970 in St. Michaelisdonn in Schleswig Holstein. Das könnte 2015 ein schöner Anlass für ein selbst organisiertes Gratulations-Fly-in an den Chiemsee sein: 45 Jahre Pilotinnenschein für Ingrid! Dass sie dazu auch noch 75 Jahre alt werden will, glaubt ihr indes eh keiner.

Dagmar Deckstein

14

1 *Begrüßung im Hangar*
2 *Die Trachtengruppe empfängt uns am Galaabend und gewinnt einen Rundflug*
3 *Wolfmar, Meister des Roll-up, hat doch ein bisschen zu kämpfen*
4 *Das Fernsehen hat auch Ansprüche an die Veranstalterin*
5 *Elsabetta Perrotta, die Polizeihelikopterpilotin, kam extra aus Italien angereist*
6 *Die Fraueninsel empfängt die Pilotinnen*
7 *Der berühmte Fassanstich – erstmals von Heike im Dirndl*
8 *Als Dank und Anerkennung für 11 Jahre Chiemseetreffen überrreicht Heike Ingrid eine Lasergravur und ein Buch mit den Unterschriften von allen TeilnehmerInnen*
9 *Gruppenbild vor der Fernsehkamera*
10 *Bockerlbahn*
11 *Ruth Haliti, unsere FEWP-Vertreterin, übersetzte Ingrids Begrüßung – die Umgebung war eine Herausforderung*
12 *Wolfgang und Gisela vor dem Abflug – Das Wetter ist bombig und bumpy*
13 *Heimlich und leise, der Absacker im Kloster*
14 *Ingrid genießt den Platz in der Piper*

(Fotos: Rosemarie Ammelburger)

Die kleine Bernadette wurde von Angelika glücklich gemacht

Pilotinnen erfüllen Herzenswünsche

... lächelndes Teilen unserer Leidenschaft | von Ruth Haliti

Vielleicht erinnern sich einige noch an die Tombola und Spendenaktion anlässlich der JHV in Schwäbisch Hall? Genau 666,00 Euro kamen dank toller Tombolagewinne und großzügiger Spenden zusammen.

Geld, das wir gemeinsam für einen Ausflug aus dem Alltag für Kinder und Familien des Kinderhospizes Schwäbisch Hall investieren konnten. Mit dem Teilen unserer Leidenschaft konnten wir zahlreiches Lächeln auf kleine Gesichter zaubern.

„Wir leben seit drei Jahren im Ausnahmezustand", sagte Dr. Katrin Heinritz. „Bernadette, unsere Jüngste, hat Krebs, ein Neuroblastom. Da läuft im Alltag vieles aus dem Ruder. Umso mehr erleben wir es als Geschenk, dass wir dank des Kinderhospizes Schwäbisch Hall immer wieder Hilfe erfahren dürfen. Dazu gehörten auch "tolle Erlebnisse", wie jetzt der Flugtag. „Wir gingen alle buchstäblich in die Luft und konnten unseren schönen Landkreis von oben erleben", freute sich Katrin Heinritz. „Unser Sohn durfte sogar selbst an's Steuer", erzählte Herr Heinritz, denn auch die Eltern und Geschwister waren beim Rundflug willkommen. „Das war eine großartige Sache, ein kleiner Ausstieg aus dem Ausnahmezustand."

Insgesamt zehn Familien, die seitens des ambulanten Kinderhospizes unterstützt werden, wurden von der engagierten Hospiz-Koordinatorin Astrid Winter begleitet. Alle erlebten aufregende Flüge über das schöne Kochertal. 42 kleine und große Kinder, Mütter und Väter starteten zu rund

Frau Winter vom Hospiz war schwer beeindruckt von all unseren Mitbringseln

Warum ein Flugzeug fliegt...

20 Minuten langen Rundflügen. Unsere süddeutschen Pilotinnen, Angelika Sonnenschein, Ursula Hammer, Elke Kolb und ihr Vereinskamerad Ulli wählten die Route, soweit das möglich war, über die Wohnorte der Familien. Ein weiteres spezielles, persönliches Highlight der Charity-Aktion, auch wenn das Wetter zeitweilig etwas zu wünschen übrig ließ.

Da das Wetter für die freiwilligen norddeutschen Pilotinnen Ayla Reckermann, Roswitha Höltken und Ruth Haliti nur Regen bereit hielt, reisten Ruth und ihre nichtfliegende Freundin Elke kurzentschlossen mit dem Auto an. Auch Hetta Reinsch und ihr Mann Jürgen unterstützten am Boden. Der weite Weg lohnte sich, denn die Freude, das Strahlen, die Dankbarkeit und die Spannung, die laut Anwesenden bei allen zu spüren war, berührten alle, die bei der Aktion auf dem Flugplatz waren. Zunächst erfüllt von Vorfreude und Aufregung, verließen die Kinder, ihre Geschwister und ihre Eltern anschließend mit leuchtenden Augen das Flugzeug.

Auch der Adolf-Würth-Flugplatz hat die Aktion gefördert, indem er Räume und Getränke kostenlos zur Verfügung stellte und keine Landegebühren berechnete. Außerdem bekam jedes Kind eine Würth-Geschenktüte. Die Bausparkasse Schwäbisch Hall stand zu ihrem Wort und unterstützte den Erlebnistag, indem sie allen Familienmitgliedern zur Erinnerung einen kleinen Spielzeugfuchs und den Kindern witzige Kinder-T-Shirts schenkte. Ruth und Elke hatten ihren Kofferraum voller toller Spielzeuge und Bücher, gesponsert von der EU-Kommission, mitgebracht. Eine längere Regenpause wurde vor großen, interessierten Kinder- und Erwachsenenaugen zur Erklärung genutzt, warum und wie ein Flugzeug fliegt. Zum Abschluss gab es für die Familien noch eine Führung über das Gelände, inklusive der Besichtigung des Inneren eines Jets der Firma Würth!

Die zu Beginn des Tages flugängstliche Hospiz-Koordinatorin, Frau Winter, wurde übrigens von der Stimmung und der Begeisterung der Familien derart angesteckt, dass sie sich überwand und mit Angelika ihre Heimat doch noch begeistert von oben erkundete.

Ein Erlebnis der ganz besonderen Art und auf jeden Fall mit Wiederholungspotenzial, wo auch immer in Deutschland.

Elke Kolb mit einem schwer körperbehinderten Passagier

Glückliche Gesichter nach dem Flug

Bernadette strahlt

Gut gelaunte Regenpause

NETZWERK

Fly-in nach Neuburg-Egweil EDNJ

von Ingrid Hopman

Wettermäßig war es durchsetzt, aber wie meist kamen einige durch, und so landete eine Gruppe fliegender Frauen am 10.05.2014 mit Piper, Katana, Remos, SF25 und C42 auf dem sehr gepflegten Grasplatz, Piste 26, bei Ingolstadt. Andere setzten sich ins Auto und landeten auf dem Parkplatz parallel dazu. So trafen über den Tag verteilt über 20 Personen, teils in Begleitung, bei Waltraud von Manowski ein. Am gleichen Tag fand in Schwäbisch Hall das Charity-Fliegen statt. Ursula und Wolfmar Hammer schafften es, an beiden Veranstaltungen an diesem Tag teilzunehmen.

Im Vorfeld hatte Waltraud ihren Hangar von langlebigen Spinnweben befreit, ihre geliebte Emeraud ins Freie gestellt und dafür den Hangar mit Kaffee, reichlich Kuchen, Sekt und Wein dekoriert. Auch eigens gekaufte Biertische wurden herangeschafft. Das brachte eine gemütliche Atmosphäre und lud zum Fachsimpeln und Netzwerken ein. Karl-Heinz Blank konnte als Fördermitglied gewonnen werden.

Die Wettervorhersage für den späteren Nachmittag war nicht gut, so dass einige Pilotinnen Waltrauds liebevoll vorbereitetes Zusammentreffen früher als geplant verlassen mussten. Nichtsdestotrotz war es ein gelungenes Beisammensein in südlichen Gefilden. Danke Waltraud – wir kommen gerne wieder.

Heute steht die Emeraud vor dem Hangar

Das ist der zweite Hangar

Karl-Heinz Blank wird gerade Fördermitglied

Come-Together in der Geschäftsstelle in Münster

von Angelika Sonnenschein

Am 8. November 2014 war es wieder so weit: Carola und Ingrid hatten zum traditionellen Come-Together in Münster geladen, 25 Pilotinnen und zwei Fördermitglieder waren ihrem Ruf gefolgt.

Auf dem Buffet warteten u.a. der legendäre selbstgebeizte Lachs und die traditionelle Eierlikörtorte auf hungrige Schnäbel. In Wohn- und Esszimmer wurden in fröhlicher Runde Erfahrungen und Anekdoten ausgetauscht. Zu vorgerückter Stunde spendierte Ingrid Champagner, um noch einmal gebührend auf den Gewinn des Wempe Chronographen anzustoßen. Sie hatte bei der JHV auf Sylt das große Los gezogen. Es war ein gemütlicher und angeregter Nachmittag und Abend. Die Zeit verging wie im Flug, und die letzten Besucherinnen verabschiedeten sich erst gegen ein Uhr in der Früh in ihr Hotel.

Danke, Carola, danke Ingrid! Wir freuen uns schon auf das Treffen im November 2015!

Fly-in Wasserkuppe am 30.8.2014

von Gisela Weinreich

Dieses Jahr feierte EDER Jubiläum: „90 Jahre Fliegerschule Wasserkuppe“. Also runter vom Sofa und rein in den Flieger zur Waku! Der Berg der Flieger ist für alle, Segel- und Motorfliegerinnen, ein attraktives Sternflug-Ziel.

Der Fliegerschule Wasserkuppe unter der Leitung von Harald Jörges waren wir im Jubiläumsjahr sehr willkommen. Max. 30 motorgetriebene Flugzeuge und eine unbeschränkte Anzahl von Segelflugzeugen wurden für das Fly-in zur Landung zugelassen,was ein ehrgeiziges Ziel angesichts des Abstellens der Flugzeuge auf dem abschüssigen Vorfeld war. Natürlich wurden uns die Landegebühren erlassen.

Claudia Stengele, Archivarin des Segelflugmuseums, wollte einen Gummiseilstart mit dem SG 38 für uns organisieren. Hierzu braucht man 10 starke Burschen oder Mädels, die das Gummiseil ausziehen, mehrere, die das Flugzeug halten, damit die Pilotin abheben kann, von der Tauglichkeit des Wetters ganz zu schweigen. Probesitzen und Ruderausschläge auf dem Pendelbock mit dem SG 38 sollten auf jeden Fall klappen, und das hatten wir der Familie Stengele zu verdanken. Die Anmeldungen zum Fly-in Wasserkuppe trudelten ein. 17 Motorflugzeuge aus der ganzen Republik waren dabei.

Ganz besonders gefreut hat mich die Zusage von unserer Segelflug-Weltmeisterin, Sue Kussbach, und von unserer frisch gebackenen Deutschen Segelflugmeisterin der Standardklasse, Conny Schaich. Sie wollte standesgemäß im Segelflug von der Hahnweide zur Wasserkuppe kommen.

Das Wetter war dann leider für den Segelflug ungünstig: viel Wind, wenig Sonne und die Wolkenbasis niedrig. So sahen wir dann leider keine Segelflugzeuge zum Fly-in anschweben. Conny kam mit dem Motorsegler, 12 weitere motorgetriebene Flugzeuge schafften es zur Waku, oft unter schwierigen VFR-Bedingungen. Aus Bad Endorf, Flugplatz nahe Chiemsee, meldeten sich Ingrid Hopman und Annette Partsch. Hier war ein Start unmöglich. Kurz darauf kam die SMS: „Wir düsen jetzt mit dem Auto über die Autobahn, oben drüber sind die schönsten Cu’s, aber erst ab Nürnberg“. Auch andere mussten ihre Flüge absagen

und sich ins Auto setzen. Unser Mitglied Judith Wiegand hatte sich spontan zur Mithilfe gemeldet, und so konnten wir gemeinsam alle Fly-in-Teilnehmer am Flugzeug begrüßen und ihnen als Erinnerung eine individuelle Briefmarke des „Fly-in Wasserkuppe 2014“ überreichen. Beim Empfang mit 40 Teilnehmerinnen und Gästen auf der Dachterrasse, darunter der Vorsitzende des Fördervereins Segelflugmuseum, Gerd Allerdissen, und Vorstandsmitglied Claudia Stengele, wehte uns der raue Wind der Rhön um die Nase. Eine Führung durch das Segelflugmuseum schloss sich an: wunderbare Flugzeuge, wie Habicht, Rhönbussard, Grunau Baby, Kranich ..., die Geschichte geschrieben haben. Wenige wissen, dass der Berg der Flieger auch die Wiege der Raketenversuche ist. Der Flugpionier Fritz Stamer startete im Juni 1928 mit der RRG „Ente“ und zündete die Rakete. Das war Anlass für Neil Armstrong, die Wasserkuppe 1970 zu besuchen – im Jubiläumsjahr „50 Jahre Fliegen auf der Wasserkuppe“.

Zur Ehrung unserer Streckenfliegerinnen eilte sogar der Bürgermeister der Gemeinde Poppenhausen herbei. Einige Pilotinnen beeilten sich nun, ihren Rückflug anzutreten, denn die nächste Front war im Anmarsch. Von Bettina und Alfons Pahlen stammt das Foto mit den letzten Strahlen der untergehenden Sonne, entstanden im Anflug auf Oberpfaffenhofen. Die Rückflüge der Teilnehmerinnen, die bis zum nächsten Tag blieben, waren sehr herausfordernd, aber alle sind gut nach Hause gekommen.

Auf der FF 33 des Flugzeugbaus Friedrichshafen lernte Ilse mit noch nicht einmal 20 Jahren das Fliegen, einen Pilotenschein erwarb sie jedoch nie.

Alle Fotografien aus der Sammlung Essers via Peter F. und Franz Selinger.

Ilse Essers – Bahnbrechende Erkenntnisse…

… für den Flugzeug- und Kraftfahrzeugbau | von Evelyn Crellin

Die Liebe zur Fliegerei war der jungen Ilse, geboren 1898 in München, in die Wiege gelegt. Ihr Vater, Theodor Kober, gründete 1912 die „Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH", und Ilse folgte offensichtlich seinem Vorbild.

Mit einer Sondergenehmigung besuchte sie anstelle der Höheren Töchterschule in Friedrichshafen die dortige Jungenschule, wo sie in Rechnen, Geometrie und Physik brillierte. 1913 trat Ilse als Konstruktions- und Zeichenlehrling in die Firma ihres Vaters ein. Aufgrund des durch den Ersten Weltkrieg bedingten Arbeitskräftemangels war sie monatelang die einzige Mitarbeiterin im Büro des Chefkonstrukteurs. Sie arbeitete sechseinhalb Tage pro Woche und nutzte ihre freien Sonntagnachmittage, um Festigkeitslehre und Statik zu studieren. Zudem ersetzte sie auf Probeflügen einen Ingenieur, der mit Stoppuhr und Barograph Geschwindigkeit und Steigleistung der Flugzeuge zu ermitteln hatte. Diese Versuchsflüge waren nicht ungefährlich – im Winter kam es einmal beinahe zu einem tödlichen Unfall, als bei einem Probeflug über dem Bodensee ein Flugzeug mit offenem Cockpit sich beim Landeanflug überschlug und Ilse im Wasser unter dem Flugzeug gefangen blieb. Doch solche Zwischenfälle schreckten Ilse nicht ab, und sie begann ihre Ausbildung zur Pilotin für Wasserflugzeuge – den Flugzeugführerschein erwarb Ilse jedoch nie. Ein ihr im Dezember 1918 erteiltes Zeugnis vermerkte, dass sie „verschiedene Flugzeugkonstruktionen ganz selbständig durchgearbeitet" hat.

Als nach 1918 der Versailler Vertrag der deutschen Luftfahrt massive Einschränkungen auferlegte, war auch die Firma von Ilses Vater betroffen. Ilse verlegte ihr Interesse auf die Theorie und studierte an der TH München Physik und Mathematik. Ihre Arbeit zur „Stegbeanspruchung hoher Biegungsträger", einschließlich der von ihr aufgestellten Berechnungsformeln, wurde jedoch von den männlichen Professoren als „Unsinn" zurückgewiesen. Nach einem Zwischenspiel als Berechnungsingenieurin und selbstständige Konstrukteurin bei der Flugzeugbaufirma Caspar in Travemünde setzte Ilse ihr Studium in Aachen als Assistentin unter dem berühmten Physiker, Aerodynamiker und Luftfahrttechniker Theodore von Kármán (1881–1963) fort. Überzeugt von ihren Fähigkeiten, regte von Kármán Ilse an, ihre Münchner Forschungen zur Diplomarbeit

Ilse als Angestellte im Konstruktionsbüro von Dr. Gehlen bei der Firma Flugzeugbau Friedrichshafen, während des Ersten Weltkrieges.

auszubauen. Zudem vertrat sie von Kármán gelegentlich in Vorlesungen, was anfangs empörtes Fuß-Scharren ihrer männlichen Kommilitonen hervorrief, die sich vehement gegen das Eindringen einer Frau in die als männlich verstandene Welt der Naturwissenschaften und Technik wehrten. Mit Berichten über ihre eigene Flugerfahrung wandelte Ilse die Ablehnung der Studenten jedoch schnell in Begeisterung.

Nach Abschluss ihres Maschinenbaustudiums an der TH Aachen wurde Ilse 1926 wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin-Adlershof. Dort arbeitete sie an der Feststellung der Ursache für gefährliche Schwingungsbrüche an Flugzeugflügeln. Mit Hilfe von Untersuchungen im Windkanal des Zeppelinwerks Friedrichshafen und eines von ihr entwickelten fotografischen Schwingungsschreibers fand Ilse die Lösung im Massenausgleich des Querruders, also einer Verschiebung des Querruderschwerpunktes vor die jeweilige Drehachse. Dies war eine bahnbrechende Erkenntnis, die bis heute in der Flugzeugtechnik Anwendung findet, und mit der Ilse 1929 als erste Frau an der Technischen Hochschule Berlin zum Dr.-Ing. in Luftfahrttechnik promovierte. Sie heiratete Ernst Essers (1901 – 1969), der 1929 bei der Reichswehr als Truppeningenieur eingetreten war und 1948 an der TH Aachen eine Professur für Kraftfahrwesen und Kolbenmaschinen annehmen sollte. Ilse lebte mit ihrem Mann in Wünsdorf und später in Stahnsdorf bei Berlin, unterstützte ihn in seinen Forschungen und zog vier Kinder auf. Während des Krieges wandte sie sich mit Vorschlägen zur federnden und dämpfenden Lagerung von Verletzten und Kranken in Krankenfahrzeugen an die Wehrmacht. Diese lehnte jedoch ihre Anregungen ab, da sie von einer Frau und Zivilistin stammten.

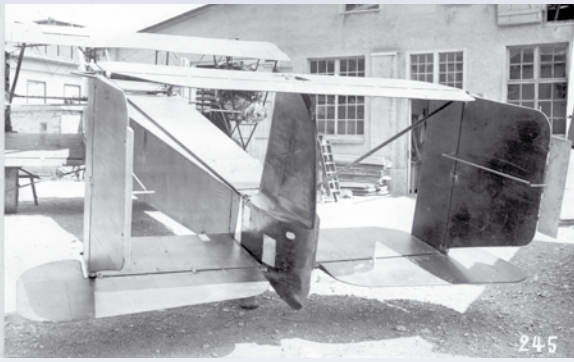
Ilse Essers in Fliegermontur während ihrer Flugausbildung, am Landungssteg des Flugzeugbaus Friedrichshafen. Die schwere Kluft schützte zwar vor Kälte, war bei einer Notlandung im Wasser aber lebensgefährlich.

Dem aufkommenden Nationalsozialismus stand Ilse anfangs unbefangen und naiv gegenüber und trat 1933 in die NSDAP ein. Wie viele Deutsche erhoffte sie sich nach den bitteren Jahren der Weimarer Republik vom „Dritten Reich“ soziale Sicherheit, politische Stabilität und die Wiederherstellung des internationalen Ansehens Deutschlands. Ihr Umfeld war geprägt von der Geisteshaltung eines großen Teils des einstens kaiserlichen Offizierskorps, mit den Maximen der Pflichterfüllung und des Einsatzes für das Wohl des Vaterlandes.

Ise Essers in späteren Lebensjahren mit dem Modell des Flugzeugs FF 33, an dessen Konstruktion sie mitgewirkt hatte.

Wie andere Deutsche erfuhr jedoch auch sie eine Ernüchterung, die zu einer zunehmenden Abwendung vom Nationalsozialismus führte. Ihr Sohn Ulf Essers erinnert sich, dass zum Freundeskreis seiner Eltern Männer wie Feldmarschall Friedrich Paulus (1890 – 1957) gehörten, der im August 1944 offen mit Hitler brach und dem „Nationalkomitee Freies Deutschland“ beitrat, sowie Generalleutnant Hans Emil Otto Graf von Sponeck (1888 – 1944), der auf Befehl Himmlers nach dem 20. Juli 1944 ermordet wurde.

Nach Ende des Krieges studierte Ilse Essers die Ursachen für Deichselbrüche bei Lastzügen und erkannte, dass diese durch die Überlagerung von Nick- und Längsschwingungen der Lkws und ihrer Anhänger verursacht wurden. Ilse wurde zudem als Autorin tätig und schrieb Biographien über den Flugpionier und Förderer der jungen deutschen Luftfahrt Heinrich Prinz von Preußen (1862 – 1929) sowie die Raketenpioniere Hermann Ganswindt (1856 – 1934) und Max Valier (1895 – 1930). 1988 veröffentlichte sie ihre Autobiographie unter dem Titel „Technik an meinem Lebensweg“.



An der Auslegung des Kastenleitwerks dieses Großflugzeugs FF 61 des Flugzeugbaus Friedrichshafen stellt die gerade 19jährige Ilse ihre mathematischen und konstruktiven Fähigkeiten unter Beweis.

Ilse Essers verstarb 1994 und wurde auf dem Waldfriedhof Aachen beigesetzt. Mit ihr verlor Deutschland eine der letzten großen Persönlichkeiten der frühen deutschen Luftfahrtgeschichte. Um ihr Andenken zu ehren, vergibt die Stadt Friedrichshafen jedes Jahr den Dr.-Ilse-Essers-Preis der Dualen Hochschule Ravensburg-Friedrichshafen an die beste weibliche Absolventin eines Studienjahrgangs in einem technischen Fach. Damit ist Ilse Essers auch heute noch Vorbild und Ansporn für Frauen in technischen Berufen – jedoch auch Mahnung, dass technische Forschung nie losgelöst von ihrem politischen Umfeld gesehen werden darf.

Andrea und „ihre" geliebte Cheyenne III-A

„Ich fliege für Ihr Leben gern"

Berufspilotin im Ambulanzflugdienst – Andrea Schapöhler | von Angelika Sonnenschein

Es ist Mittwochnacht, 03:20 Uhr, das Diensthandy von Andrea Schapöhler klingelt. Schlaftrunken meldet sie sich und ist dann gleich hellwach: Ein Einsatz – um 4:30 Uhr soll sie in Reichelsheim starten, am Flughafen Frankfurt* ein Ärzteteam abholen und nach München* fliegen. Dort gibt es ein Spender-Herz*, das für einen Patienten in Frankfurt geeignet ist.

Nach einer halben Stunde ist Andrea am Flugplatz, druckt im Betriebsbüro Flugplan und Wetterbriefing aus und setzt die Kaffeemaschine in Gang. Die Ärzte werden ebenfalls aus dem Schlaf geholt und werden froh über einen heißen Kaffee sein. Andrea schiebt die schweren Hallentore auf und zieht mit einem Diesel-Schlepper die Piper Cheyenne III A aus der Halle. Nach dem letzten Einsatz am Vortag hat Andrea die Maschine bereits vollgetankt und einen sorgfältigen Außencheck durchgeführt.

Inzwischen sind ihre Co-Pilotin und der Flugleiter aus der Bereitschaft eingetroffen. Kurzes Briefing, der Flugleiter schaltet die Befeuerung der Startbahn ein, Andrea startet die beiden Turboprops und arbeitet, während sie zur Startbahn rollen, gemeinsam mit ihrer Co-Pilotin die Checkliste ab. Die Maschine hebt ab zu dem kurzen Flug nach Frankfurt. Am GAT wartet bereits das Ärzteteam. Nach 15 Minuten am Boden rollt die Cheyenne wieder zur Startbahn. Landung in München um 05:00 Uhr. Das Ärzteteam wird von einem Rettungswagen erwartet und zur Organentnahme in die Klinik gefahren.

Andrea und Irene erledigen den Papierkram, schaffen Ordnung in der Kabine und lassen sich zum GAT fahren. Schön, dass es hier einen Aufenthaltsraum für Piloten gibt, in dem sie die verbleibende Zeit bis zur Rückkehr des Ärzteteams entspannen und

Aushallen mit Schlepper, das gehört auch dazu

sich auf den Rückflug vorbereiten können. An kleinen Flugplätzen erbarmen sich oft Feuerwehrleute oder das Bodenpersonal und bieten der Crew einen warmen Raum an. Ansonsten bleibt ihnen nichts anderes übrig, als an Bord zu warten, bei winterlichen Temperaturen in eine dicke Decke gewickelt.

Um 10:15 Uhr trifft die Maschine mit dem Spenderorgan bereits wieder in Frankfurt ein. Da es sich um einen Ambulanzflug handelt, wird sie mit höchster Priorität behandelt und benötigt keinen Slot. Gerade an hochfrequentierten Verkehrsflughäfen ist es hilfreich, dass die zweimotorige Cheyenne im Anflug genauso schnell fliegt, wie die nachfolgenden Jets und sich mühelos in den Verkehrsfluss einfädelt. Gleichzeitig ist sie in der Lage, auch auf kurzen Bahnen zu landen und zu starten.

Die Ärzte werden mit Blaulicht in die Klinik gefahren. Sie werden das Spenderorgan jetzt implantieren. Andrea und Irene bereiten sich auf den kurzen Rückflug nach Reichelsheim vor. Im Betriebsbüro wird der Papierkram erledigt und dann geht es nach Hause. Mindestens 12 Stunden Ruhezeit muss die Crew jetzt einhalten, bevor sie zum nächsten Einsatz starten kann.

Als Ambulanzfliegerin arbeitet Andrea immer aus dem Bereitschaftsdienst heraus, innerhalb einer Stunde muss sie startbereit sein. Belastend findet sie, wenn lange kein Einsatz zu fliegen ist, sie aber ständig auf Abruf bereit steht. Besonders befriedigend ist für sie die Tatsache, dass sie durch ihre Tätigkeit dazu beitragen kann, Menschenleben zu retten. Dafür lässt sie sich auch gerne aus dem Tiefschlaf holen und schleppt bei Wind und Wetter das Flugzeug aus der Halle. Als Kapitänin trägt sie die Gesamtverantwortung für den Flug. Sie trifft die letzte Entscheidung, ob ein Flug durchführbar ist, denn oft steuern Ambulanzflüge VFR-Plätze an, da müssen Wetter und Bahnlänge passen. Dies ist der Fall, wenn ein Patient aus einem kleinen Krankenhaus in eine Spezialklinik verlegt wird. Für Patiententransporte wird zuvor die Maschine umgerüstet und ein sogenanntes Lifeport-Stretcher-System für den Liegendtransport von Intensiv-Patienten eingebaut. Da müssen alle kräftig mit anpacken.

Glücksmoment: Rückflug von Klagenfurt über die Alpen

Vor der Übernahme eines Patienten von Kuweit Airways, zum Weiterflug nach Tegel (Charité), von links: FO Irene Hagenguth, Capt. Andrea Schapöhler, Rettungsassistent Alexander Matin, Notarzt Lars Endruweit

Die übliche Frage an Andrea, wie es ist, als Frau in einem männerdominierten Umfeld zu arbeiten. „Nix da“, sagt sie „von den 6 Piloten bei uns sind 3 Frauen, zwei arbeiten als Kapitänin, eine als Co-Pilotin.“ Sie bemerkt meinen erstaunten Blick und fährt fort, anfangs sei der Chef Frauen als Berufspiloten gegenüber skeptisch gewesen, aber er habe sie ja schon viele Jahre als Pilotin und Fluglehrerin beobachten können und gesehen, dass sie einen guten Job macht. Das habe ihn überzeugt!

*(*Orte und Organ von der Redaktion geändert)*

Ziemlich schnell auf oder ab, macht schon mal Sturm im Korb

Heiße Luft – Der Himmel ist eröffnet

von Ulla Klees

Sie waren in einem Heißluftballon aufgestiegen. Die französischen Brüder Montgolfier entdeckten, dass warme Luft aufsteigt. Somit bauten sie eine große Hülle, hielten die warme Luft gefangen und schickten erst einmal einen Ziegenbock, eine Ente und einen Hahn an den Himmel. Später fanden sich Pilatre de Rosier und Marquis de Allande und hoben mutig im November 1783 in die Lüfte ab. Die Luftfahrt war geboren.

Mit der Technik der heutigen Zeit ist es sicher nicht mehr so ein großes Abenteuer wie damals. Aber immer noch fahren wir MIT dem Wind und sind vom Wind abhängig, wohin es uns zur Landung treibt. Verschiedene Windrichtungen in der Höhe versuchen wir zu nutzen. Die senkrechte Bewegung machen wir selber mit dem Brenner. 4000 PS pro Stück.

Viele Pilotinnen der VDP und 99s, eine Pilotin aus Österreich, Gabriele Metz mit Ehemann, sind schon mit mir in den Genuss gekommen. Ich habe viele von der Flächenfliegerei in meinem Körbchen

Da wird die Größe doch mal sichtbar.

Noch schlafende Riesen...

Suchbild: Wer findet meinen Ballon?

Michael Metz, ein super Fotograf, hat mich erwischt

gefahren, und ich muss sagen, sie sind mir die liebsten Gäste. Es ist für sie immer verwunderlich, was ich doch für „Manöver“ zur Landung in der Landschaft fahren kann. In Höhen, in denen sie Probleme hätten, vor allem die Segelflieger, sich in Ruhe die Landschaft anzuschauen. Über Wälder zu fahren und über Baumspitzen zu hopsen. Oder auch zu sehen, wie ein Ballon auf kurzem Raum, in kurzer Zeit, z. B. in Tälern, seine Richtung ändern kann, auf Grund landschaftlicher Gegebenheiten. Mit mir über verschneite Berge, wie z.B. den „Wilden Kaiser“, oder die Hügel der Oststeiermark, oder die Städte und Dörfer von Ostwestfalen zu fahren, um die gerade angezündeten Osterfeuer von oben zu betrachten. Als ich wiederholt in die Waldschneise eintauchte und auf die Bäume zufuhr, sagte Horst, nach langer, wortloser Zeit im Ballon: „Na ja, jetzt weiß ich, dass du es kannst...“

Das war mein schönster Satz und damit schließe ich und wünsche viel Freude beim Betrachten der Bilder.

Leinen richten im Ballon

Es geht auch schon mal eng aneinander vorbei.

Schattenbild über den riesigen Sonnenblumenfeldern der Lorraine

Das Zielkreuz in Sicht.

Gleich bin ich am Zielkreuz – freu...

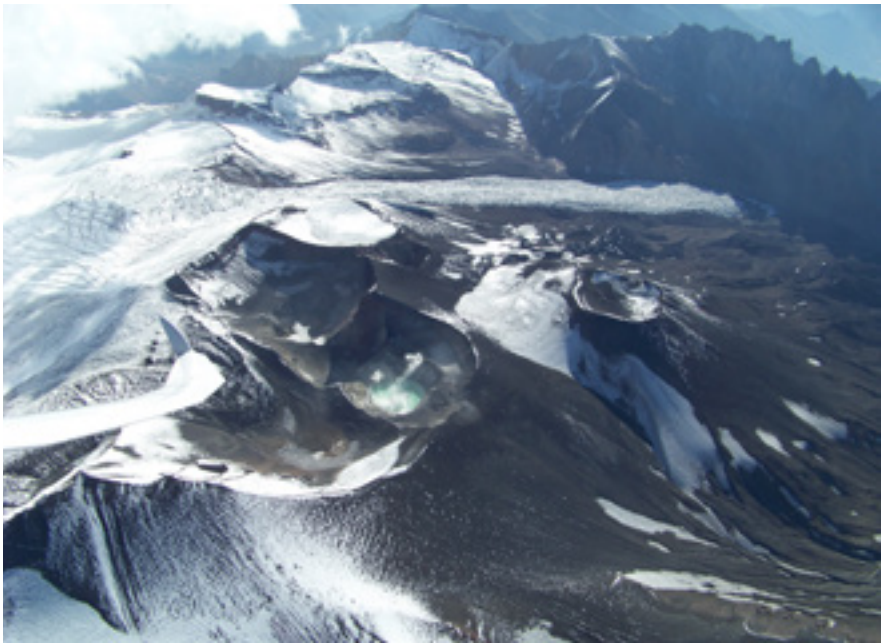
Zwischen Ehrfurcht, Wahnsinn und Glückseligkeit

Ein Abenteuerbericht vom Segelfliegen in den Chilenischen Anden | von Christine Grote

„ULI, ja ja wir haben ihn! Ist das genial, ULI unser erster 7000er", so tönt es euphorisch in der Filmsequenz, die wir uns in den letzten drei Jahren immer wieder gerne angesehen haben. So oder so ähnlich muss sich auch ein Bergsteiger fühlen, der den Aconcagua bezwingt. O.k., wir hatten es da weit bequemer, saßen wir doch gut mit Sauerstoff versorgt im Cockpit unseres Duo-Discus auf dem Allerwertesten. Aber der Kampf mit den Elementen in einem Segelflugzeug bis hin zur Übersteigung des höchstem Berges von Amerika (Nord- und Südgleichermaßen), fühlt sich – so glauben wir – ähnlich an.

Zuerst hatten wir uns in der bockigen Berg-Thermik bis auf 5.400 Meter gekämpft, um dann vor den Wolken in gut zwei Stunden einer Miniwelle nochmal 1.000 Meter zu entlocken, um uns dann dem herausragenden und ehrfurchterregenden Berg zu nähern. Auf dem Weg dorthin erwischten wir eine gute Linie, konnten die Höhe fast halten, und so kamen wir mit knapp 6300 Metern unterhalb des Gipfels an. Ausreichend hoch, so schien es, alles war o.k.

Jetzt sollte es über (!) den Wolken im Hangwind weiter nach oben Richtung Gipfel gehen. Die Luft wurde allerdings dermaßen turbulent, dass wir uns nur mit respektvollem Abstand von mehreren 100 Metern im Hangfliegen versuchten. Der Berg wollte uns jedoch nicht. Wir sanken, ja fielen, mit ca. 13 Metern pro Sekunde die Bergflanke entlang abwärts. Irgendwas musste mit dem Wind hier anders sein als wir es erwartet hatten. Fast schon hektisch suchten wir fieberhaft nach der Ursache. Dann kam der Hinweis vom Gipfel: Die Schneefahne wehte von der anderen Seite des Berges zu uns herüber. Ganz offensichtlich waren wir nicht im Luv, sondern im Lee! Wir sind aber doch mit Rückenwind an diese Flanke geflogen...! Wie konnte das sein? Keine Zeit für Analysen! Wir hatten bereits



so viel Höhe verloren, dass uns nun sowieso nur noch der Fluchtweg nach Argentinien blieb, der jedoch automatisch an der gegenüberliegenden Flanke des Giganten vorbei führt. Das musste nun einfach klappen, schließlich gehört ja zu solchen Schneefahnen auch ein entsprechender Luvbereich. Also flogen wir um das ganze Bergmassiv herum, wobei uns die Minuten vorkamen wie Stunden, da wir weiterhin extremes Sinken hatten.

Es war mucksmäuschenstill im Cockpit. Wir flogen quasi eine große Kurve um den Kegel herum, wobei wir darauf setzten, dass die Auswirkung des Lees permanent weniger und der Luvanteil, also Aufwind, immer mehr wird. Und, Gott sei Dank, kam es auch so. Wir steuerten den armen Duo durch heftigste Turbulenz immer mehr aus dem Sinken heraus Richtung Luv. Hochgradig angespannt erlöste uns dann dort der enorme Hangaufwind von allen Sorgen. Sämtliche Varios waren am Anschlag. Es war zwar immer noch so turbulent, dass sich die Maschine nur mit großen Ausschlägen steuern ließ, aber der Integrator pendelte auf Werte über 10 Meter pro Sekunde.

Eben noch die Schweißperlen auf der Stirn, wich die Anspannung schlagartig und gab dem Gefühl von Ehrfurcht und Glückseligkeit Raum. Zuerst, als der Rückweg nach Chile wieder sicher war, waren wir dankbar, dass die Gefahr gebannt war, unsere chilenischen Freunde aus Vitacura wegen einer Sicherheitslandung in Argentinien mit in politische Verwicklungen zu reißen. Dann, als das Steigen weiterhin und unvermindert anhielt, kam eine andere Glückseligkeit hinzu: Wir hatten es geschafft, wir waren in weit über 7.000 Metern über dem Aconcagua!

Dieses und viele andere Flugerlebnisse, die wir im Winter 2009 auf 2010 in Santiago hatten, beflügelten unseren Wunsch, die Anden einmal in voller Länge mit dem Auto zu bereisen. 2012 war es dann soweit. Nachdem Ulis Job als Teamcaptain auf der WM in Uvalde vollbracht war, flogen wir nach Kolumbien und nahmen da unser dorthin verschifftes Pick-Up-Wohnmobil in Empfang und machten uns auf die Reise von Nord nach Süd.

Stets waren wir dabei bemüht, abseits der bekannten Touristenwege die Anden zu bereisen und so, einmal an die Höhe adaptiert, verbrachten wir mit Fin, der damals gerade 2 Jahre alt war, mehrere Wochen in Höhen zwischen 3.000 und 4.500 Metern. Keine Schotterpiste war uns zu schlecht, kein Andendorf zu klein. Wir wollten die Gegend in ihrer Einzigartigkeit und Schönheit erleben und dabei auch die Menschen kennen lernen, die dort leben.
Wir wären aber nicht Vollblutsegelflieger, wenn wir nicht ständig bemerkten, dass die Basis die Berggiganten stets deutlich überstieg. Gerade Peru und später das Altiplano von Bolivien faszinierte uns. Täglich gab es Basishöhen um die 6.000 Meter und mehr. Es schien, dass man durchaus auch im nördlichen Teil der Anden und auch auf der westlichen Seite der Andenkette ohne Wellen sehr gut thermisch fliegen können müsste. Wir machten uns jeden Tag Gedanken, wie man von den Flugplätzen überhaupt in die Luft kommen könnte, die oft über 4.000 m hoch lagen. Gibt es denn überhaupt einen Eigenstarter, der das packt? Was für eine Schleppmaschine müsste das sein? Fast von selbst checkten wir Außenlandemöglichkeiten entlang unserer Reiseroute, Fluchtmöglichkeiten in Talsysteme, redeten über wahrscheinliche Windverhältnisse an einzelnen Bergen.

SEGELFLUG

Es war wohl dieser besondere Augenmerk auf unserer Reise, der dann auch wieder den Wunsch in uns wachsen ließ, diese Schönheit aus der Luft zu sehen. Da Peru oder Bolivien segelflugtechnisches Neuland mit kaum zu realisierendem Aufwand gewesen wären, lag die Variante, nochmals in Santiago zu fliegen, nahe. Dort hatten wir doch in 14 Tagen leider nur einen Bruchteil entdecken können, wenngleich wir die beschriebene Aconcagua-Bezwingung erleben durften. Uns fehlte beispielsweise die von wenigen einheimischen Segelfliegern beschriebene „Vulkano-Tour“, ein Flug vorbei an vier Vulkanen, von denen zwei aktiv sind.

Die Flüge nach Norden zu den riesigen Kupferminen auszuweiten, stellten wir uns ebenfalls sehr reizvoll vor. Nachdem wir uns mit dem Wohnmobil einmal in einem

solchen Minengebiet verfahren hatten (stundenlang!) wollten wir auch diese enormen Eingriffe in die Natur nochmals aus der Luft betrachten. So kam es, dass wir nach der Weltmeisterschaft in Chaves, wo Uli erneut als Teamcaptain die Brötchen für unsere Reise verdiente, unsere Pläne änderten. Unser fahrbares Zuhause, das wir liebevoll „Casa Lodge“ nennen, wurde nicht zurückverschifft, sondern kurzerhand in Uruguay zum Übersommern stationiert. So begann die Planung von Teil 2 unserer Reise.

Nach dem Segelfliegertag war es dann soweit. Nach einem „kurzen“ Abstecher von 6.000 km hinunter nach Feuerland und über die Gletschergebiete wieder hoch bis Santiago, standen endlich vier Wochen Segelfliegen mit dem Arcus in Vitacura auf dem Programm. Den Zeitansatz hatten wir so lange gewählt, da wir trotz Doppelsitzer ja nicht gemeinsam fliegen konnten. Einer musste sich ja stets um Fin kümmern. Aber im Nachhinein betrachtet, war dies ein toller Mix und funktionierte prächtig! Außerdem führte er dazu, dass wir uns gegenseitig ein wenig anstachelten.

Die ersten Tage waren geprägt von einer stabileren Wetterlage, die den Einstieg in die „2. Etage“, wie es die Chilenen nennen (Gebiet entlang der Hauptkette, die im Schnitt zwischen 4.500 und 6.000 m hoch ist), schwer machte. Also erkundeten wir erst einmal das Bergterrain der „1. Etage“, die vorgelagerte Cordillere. Aber auch entlang dieser Berge geht es problemlos. „Wie weit wart ihr denn heute?“, war stets die Frage im Flugplatzrestaurant. „Was, bis Pelambres???“

Der Plan für den nächsten Tag war klar, wir wollten weiter in den Norden, so weit wie möglich. Allerdings mussten wir bei diesen Versuchen feststellen, dass bei ca. 280 km Ende ist, denn dann gibt es erst einmal keinen Flugplatz mehr, kaum Außenlandemöglichkeiten, und zudem biegen die Anden nach Argentinien ab und ohne Flugplan sollte man das Staatsgrenze-Ankratzen nicht übertreiben.

Oftmals war es schwierig einzusehen, erst um 14 Uhr oder gar noch später zu starten. Der typische chilenische Segelflieger startet nämlich eher erst gegen 14 Uhr, macht dann ein schnelles Rennen und landet dann entspannt deutlich vor Thermikende so zwischen 18 und 19 Uhr. Wir als Touris und Abenteurer wollten natürlich die Flugzeit maximieren, um auch maximal viele Optionen für den Tag zu haben. Also starteten wir oftmals bereits gegen 11 Uhr und quälten uns dann aber auch das ein oder andere Mal mühsam aus der starken Inversion. An den wirklich vielversprechenden Tagen investierten wir und ließen uns auch mal direkt bis in die zweite Etage schleppen (2.600 m Ausklinkhöhe) um gleich um 11 Uhr mit guten Steigwerten loszulegen.

Dann kam der Tag der Tage. Ich flog mit Andreas im Arcus und wir erarbeiteten uns den Einstieg ins hohe Niveau, von Rippe zu Rippe in die „zweite Etage“. Die Basis stieg dabei immer weiter an. Wir kurbelten in unglaublich turbulenter Thermik bis auf 6.500 Meter. Thermik bis auf diese Höhe klingt gigantisch, im Angesicht der vielen hohen Berge um einen herum bekommt man aber schon wieder ab 5.800 Meter die ersten leichten Sorgenfalten ins Gesicht. Aber heute, so dachten wir uns, müssten diese Basishöhen reichen für die legendäre Vulcano-Tour. Also los, auf zum Tupungato. Mit 6.550 m Höhe ist er einer der höchsten Vulkane der Erde. Majestätisch schön, aber leider eher bekannt durch den Fund des über 50 Jahre verschollenen British South American Airways Flugzeuges „Star Dust“, das am 2. August 1947 auf der argentinischen Seite des Vulkans abstürzte.

Gerade solche Hintergründe lassen einen besonders vorsichtig in diese Bergwelt eindringen. Gut, dank Spot oder anderen Crashsendern kann die Position heute schnell ermittelt werden, aber eine Rettungsaktion in diesen Höhen wäre kein leichtes Unterfangen, wenn überhaupt möglich. Kaum ein Hubschrauber kann da noch fliegen. Aber weg mit den negativen Gedanken, wir wollen weiter, denn nun lockte der etwas kleinere, aber sehr aktive Bruder des Tupungato, der Tupungatito. Wir fanden über einem größeren, aber inaktiv aussehenden Kraterloch sogar einen Aufwind, der eine entspannte Begutachtung der Szenerie zuließ. Nachdem wir den Aufwind zentriert hatten und den Focus weiten konnten, sahen wir sie: Die anderen großen und kleinen von insgesamt 12 (!) Kratern. Und wir sahen es brodeln, blubbern und qualmen. „Andreas, da unten, der Kratersee, da brodelt es!“, „Chrissi, du musst auf 2 Uhr gucken, da, da qualmt es aus Hunderten von Ritzen ...“.

Abgefahren! Wir kurbelten über einem aktiven Vulkan, waren fasziniert von der Optik, wussten gar nicht, wo wir zuerst hinschauen sollten, versuchten, den Anblick mit den Fotoapparaten festzuhalten und dann lieferte uns dieser Vulkan auch noch einen olfaktorischen Hinweis auf seine Aktivitäten, den kein Foto der Welt vermitteln kann: Es begann nach Schwefel und anderen Gasen zu stinken. Andreas: „Ist doch

bestimmt giftig oder?“, ich: „Egal, ich hab’ mein ganzes Leben lang nicht geraucht, das kann sich dann jetzt ausgleichen!“.

Irgendwann verabschiedete sich leider das Steigen und wir sanken den Kratern wieder entgegen, so dass wir nach einer Weile unseren Besuch des Spektakels abbrechen mussten. Aber wir hatten ja noch weiteres auf dem Programm. Hierzu führte uns der Weg nun nach Süden. Am vergleichsweise kleinen „San Jose“ vorbei, der zwei geschlossene Krater hat. Allerdings suchte sich das aktive Innere seinen Weg und es qualmte heftig aus allen möglichen Seitenwänden. Hätten wir diesen Vulkan zuerst angeflogen, hätte er die verdiente Aufmerksamkeit bekommen, aber das zuvor Gesehene ließ ihn doch ein wenig verblassen.

Der letzte Vulkan auf unserer Tour heute sollte der „Maipo“ werden. Uli und ich hatten ihn schon von der argentinischen Seite her per Wohnmobil vom Boden aus bestaunt. Es liegt die wunderschöne einsame „Laguna Diamante“ an seinem Fuß und in den frühen Morgenstunden, wenn es windstill ist, spiegelt sich dieser perfekt geformte Vulkan einzigartig schön im See. Seit 1912 ist dieser Vulkan ein ruhiger Vertreter, aber seine vollkommene Form und seine herausstechende Position machen ihn ebenfalls zu einem unvergesslichen Erlebnis.

Danach machen wir uns auf den Rückweg und genießen noch ein wenig die Gletschergebiete. Wir landen nach über 9 Stunden Flug, noch völlig beeindruckt, geradezu berauscht am Flugplatz. Und als wir dann noch hören, dass es nur einige wenige Vereinsmitglieder gibt, die diese Tour überhaupt jemals fliegen konnten, dass es maximal 12 Flüge gibt, bei denen man aus einem Segelflugzeug in einen der aktiven Krater fotografieren konnte, fühlten wir uns noch eine Spur privilegierter. OLC-Kommentare sind normalerweise nicht so mein Ding, aber nach diesem Flug musste ich einfach einen Eintrag machen. „Wer braucht schon OLC-Punkte für Kilometer, wenn man brodelnde Vulkane bestaunen kann.“

Beflügelt von unseren Erzählungen wollte Uli mit Andreas an einem seiner folgenden Flugtage natürlich gleichziehen, aber die Andenwelt zeigte ihm und uns in den noch folgenden Tagen, dass dies rein thermisch nicht so einfach ist. Aber immerhin den spektakulärsten der Vulkane, den brodelnden Tupungatito, konnte er im Laufe unseres Aufenthalts noch zu Gesicht bekommen, als er aus einer Welle in 8.000 m Höhe bei 120 km/h Wind den Krater umkreiste.

Mir hingegen war bei unserem diesjährigen Aufenthalt keine zweite Übersteigung des Aconcaguas möglich. Immer wenn ich es versuchte, musste ich ca. 300–500 Meter unterhalb des Gipfels aufgeben, da mir der Hangwind entweder zu turbulent wurde oder ich den Sprung auf die argentinische Seite scheute. Aber imposant war auch so ein knapp-unterhalb-Vorbeiflug allemal.

Ich könnte noch stundenlang so weiter schreiben über die Minen, über die Fliegerei zusammen mit den Condoren, über den Hangflug mit Sauerstoff in über 5.000 Metern, über den Vorbeiflug an Guanakoherden (Berglamas) die hartgesotten auch in den kargsten Gebieten der hohen Anden überleben, und und und... Aber auch der schönste und längste Urlaub geht einmal zu Ende, was bleibt, sind unvergessene Momente, für die ich wohl alle blumigen und tollen Adjektive des deutschen Wortschatzes aufbrauchen könnte. Wer auf der Jagd nach Kilometern ist, der wird in Vitacura und auf der Westseite der Anden nicht sein Glück finden. Wer aber bergnah die Facetten der weitgehend unberührten Anden von Wüste bis Eis erleben möchte, der kommt mehr als auf seine Kosten.

Blick in den Tupungato

Deutsche Frauensegelflug-Meisterschaft in Stölln

von Ingrid Blecher

„Wenn alle Segelflieger Segelfliegerinnen wär'n, dann wär' das Leben schön, wär's paradiesisch hier", war das erste Lied der Flugplatzkapelle Stölln zum Eröffnungsbriefing der Deutschen Segelflugmeisterschaft der Frauen am ältesten Flugplatz der Welt in Stölln.

Jeden Morgen gab es vor dem Briefing einen oder zwei Songs, angepasst an die Wetterlage und Stimmung der Pilotinnen. Leider spielte das Wetter nicht mit, so dass in den ersten Tagen viel Zeit für die Geschichte des ältesten Flugplatzes der Welt blieb, wo Otto Lilienthal am Gollenberg seine ersten Flugversuche durchführte und hier 1896 tödlich verunglückte.

Und dann ging es endlich los am 31.07. Nach drei neutralisierten Tagen flog die Clubklasse ein 416,8 km-Dreieck um 4 Wendepunkte, das nur 4 Pilotinnen mit einer Außenlandung beendeten. Die Tagessiegerin erflog eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 89,58 km/h. Die Standard- und Rennklasse erhielt ein 451,7 km-Dreieck über 3 Wendepunkte, das 3 Pilotinnen der Standardklasse mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 98,63 km/h und 7 Pilotinnen der Rennklasse mit 109,88 km/h umrundeten.

Der zweite Wertungstag am 01.08. sah ein Dreieck, wieder um 4 Wendepunkte, von 457,2 km für die Clubklasse vor. Diesmal von 3 Stunden Flugdauer, die in der Standardklasse von Ulrike Teichmann mit 225,5 km und 88,28 km/h und in der Rennklasse von Marianne Brandes mit 245 km und 90,8 km/h gewonnen wurde. Danach gab es wieder drei neutralisierte Tage, bis am 06.08. noch der 4. Wertungstag erflogen werden konnte.

Für die Clubklasse wurde ein 415,2 km-Dreieck ausgeschrieben, das nur von Christine Franke erfolgreich geflogen wurde, alle anderen 25 Pilotinnen gingen „zu den Kühen", ebenso alle Standard- und Rennklassepilotinnen, die ein Dreieck von 455,5 km fliegen mussten.

Teilnehmerinnen der DSMF 2014 in Stölln auf der Tragfläche IL 60

Deutsche Segelflugmeisterin Clubklasse Sabrina Vogt

Zum 100jährigen Jubiläum des 1. Fluges Lilienthals 1891 landete eine IL 60, die man besichtigen und ein Video der Landung sehen kann. Außerdem wird sie als Standesamt genutzt.

Die Teilnehmerzahl war nur in der Clubklasse mit 26 Pilotinnen, einschließlich zwei niederländischen Gastpilotinnen, gut besetzt, so dass hier eine Deutsche Meisterin ausgeflogen werden konnte. Da Standard- und 15-m-Renn-Klassse insgesamt nur auf 14 (6+8) Teilnehmerinnen kamen, wurden fliegerisch beide Klassen zusammengelegt, aber getrennt gewertet, es gab zwei Siegerinnen.

erfüllten 6 Pilotinnen die Aufgabe nicht, es wurde als beste Geschwindigkeit ein Schnitt von 84,06 km/h erreicht. Die Standard- und Rennklasse musste ein 513,9 km-Dreieck über 4 Wendepunkte fliegen, das alle Pilotinnen der Rennklasse erfüllten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100,64 km/h wiederum durch Katrin Senne. Die Standardklasse kam auf eine Geschwindigkeit von 96,26 km/h bei einer Außenlandung.

Am dritten Tag hintereinander gab es eine AAT von 3 Stunden Flugdauer, die Sarah Drefenstedt mit 201 km und 80,4 km/h am besten erfüllte. Die Standard- und Rennklasse erhielten ebenfalls eine AAT

In der Clubklasse wurde unser VDP-Mitglied Sabrina Vogt Deutsche Meisterin, auf Platz 2 Sarah Drefenstedt und Dritte Ines Engelhardt. Alle drei stammen aus Brandenburg. Ebenso flogen erfolgreich unsere Mitglieder Katrin Wötzel (6.) und Swanje Geier (7.) mit. Die Rennklasse gewann Katrin Senne und Dritte wurde unser Mitglied Annette Klossok. Die Standardklasse gewann unser Mitglied Cornelia Schaich.

Trotz der wenigen Wertungstage war es ein sehr gelungener Wettbewerb, den der Ausrichter Flugsportverein Otto Lilienthal Stölln/Rhinow mit den vielen wechselvollen Programmpunkten zu einem Erlebnis werden ließ.

33rd World Gliding Championship in Räyskäla

vom 19.6.–5.7.2014 | von Gisela Weinreich

Christine Grote und Sue Kussbach, unsere VDP-Mitglieder, gehörten dem deutschen Team von 8 WM-Teilnehmern an, 6 Piloten und 2 Pilotinnen vertraten den DAeC in Finnland.

Insgesamt waren 112 Piloten aus 24 Nationen gemeldet, davon nur 5 Frauen in 3 Klassen: Clubklasse – Standard – und Doppelsitzer-Klasse.

Am Vorabend des ersten Wertungsfluges wurde der Sommeranfang mit einem Mittsommernachtsfest und prasselndem Feuer begrüßt, aber leider stellte sich der Sommer nicht ein. Die meteorologischen Bedingungen waren mehr als bescheiden. Es war nass und kalt, die Sonne zeigte sich selten, so dass an 7 Tagen keine Wertungsflüge zustande kamen. Zum Glück gab es auch Rückseitenwetter und fliegbare Tage.

An diesen Tagen konnte man prachtvolle Wolkenbilder sehen, einen Himmel wie gemalt. Leider hielten die guten Segelflugbedingungen nicht über die ganze Strecke, immer wieder entwickelten sich riesige Schauer. So wurde mancher Wertungsflug zum Lottoriespiel.

Christine und Sue haben sich in diesem starken Feld wacker geschlagen. Am 2. Wertungstag konnte Sue mit einem 11. Tagesplatz von 48 Teilnehmern sogar den späteren Weltmeister Bert Schmelzer hinter sich lassen. Bei Christine lief es am Anfang richtig rund und nach 4 Wertungstagen lag sie auf dem 3. Platz von 38 Teilnehmern. Dann kam der schwarze Tag für das gesamte deutsche Team. Auf der Strecke bildeten sich riesige Schauer, dazu blies ein kräftiger Wind. Nur 7 von 38 Piloten der Clubklasse konnten die Strecke vollenden, alle anderen waren zur Außenlandung gezwungen. An diesem Tag zählte jeder Kilometer viel. Wer da frühzeitig vom verschlissenen Thermikteppich rutschte, wie außer Chrissi noch 15 andere Piloten in der Clubklasse, der musste viele Punkte einbüßen und hatte keine Chance mehr auf einen Podiumsplatz. Gesamtwertung: Sue 33. und Chrissi 18. Platz.

Nach 7 Wertungstagen und vielen Würfelwetterlagen entsprach das Endergebnis für die deutsche Mannschaft nicht der Wunschvorstellung, aber alle hatten hervorragende Einzelergebnisse. Zum Erfolg gehört auch Glück, das diesmal woanders lag.

(UL)-Fliegen in Portugal

von Heike Käferle und Horst Ramsenthaler

Portugal, einst Land der Seefahrer, ist reich an Kultur(erbe) und Flugplätzen. Die Portugiesen lieben Flugzeuge, und es ist unkompliziert, dort zu fliegen.

Die Controller sprechen gutes Englisch und manch städtischer Flugplatz praktiziert das Fliegen ohne Flugleiter – gibt sich also mit Blindmeldungen zufrieden.

Von Oerlinghausen flogen wir nach **Nimes-Courbessac,** genossen dort die Gastfreundschaft von Inge Berger und planten die weitere Route. **Fuentemilanos** bei Segovia (ein Dorado für Segelflieger mit dem Ziel, 1.000-km-Flüge zu machen) sollte unser Sprungbrett nach Portugal sein. Übernachtungsmöglichkeiten gibt es direkt am Platz. **Evora** war unser erstes Ziel in Portugal: Die Stadt ist UNESCO Welterbe, genauso wie Coimbra und Tomar, die auch auf unserer Route lagen. Beim „Grenzübertritt" stellte man fest, dass unser Flugplan nicht übermittelt worden wäre. Kein Problem: Wir wurden auf eine ruhigere Frequenz weitergeleitet, die auf Flugpläne spezialisiert ist. Kurz vor der Landung war dann

Immer wieder sieht man in Spanien kreisrunde künstlich bewässerte Felder.

Erst mussten wir Spanien durchqueren. Dieses Land bietet viele beeindruckende Aussichten und ist schon für sich eine Reise wert. Hier der gestaute Rio Ebro mit karger und faszinierender Landschaft.

In der Abendsonne landeten wir in Nimes-Courbessac, der Homebase von Ingrid Berger.

Portimão: Bevor wir endlich an die Algarve-Küste kamen, musste der Flieger gründlich vertaut werden – ausgestattet mit den vorgeschriebenen Sicherheitswesten suchten wir „C". Nach uns landete auf dem 900 m langen Platz eine King Air 250.

Am städtischen Flugplatz Lagos gibt es keine Tankstelle, aber 500 m weiter. Der englische Gyrocopter-Fluglehrer nahm uns mit und lieh uns einen großen Kanister. Nicht immer ist das Tanken so komfortabel. Zuweilen muss man Taxifahrer bitten oder die Kanister selbst tragen. Wohl dem, der welche dabei hat und Mogas tanken kann.

auch der Flugplan „approved". Évora hat eine faszinierende Altstadt mit römischen Ruinen und einem Aquädukt.

Portimão: Da der Norden von Portugal von einem Tief beherrscht wurde, das Nebel und Regen mit sich brachte, entschieden wir uns für den Weiterflug für die Algarve: Portimão war ein passender Platz in Südportugal. Der Approach in südlicher Richtung führte über einen Berg und erforderte dann einen steilen Endanflug – das sind wir gewohnt. Auch hier gibt es Avgas und ein Restaurant. Für 6,00 € ging es per Taxi zum Strand. Die Küste ist ein Traum, sie abzufliegen lohnt sich! Das malerische Städtchen **Lagos** hat einen eigenen Flugplatz, fünf Flugminuten von Portimão entfernt.

Cascais-Tires/Lissabon: Über dem Atlantik in Küstennähe flogen wir thermikfrei nach Lissabon. Kurz vor dem Ziel stellte sich etwas Adrenalin ein beim Anblick von aufliegender Bewölkung über der bergigen Küste. Der Controller beruhigte uns: Cascais sei frei. Problemlos landeten wir auf der 1.200 m langen RWY von Cascais-Tires und fuhren für 30 € nach Lissabon.

Cabo de São Vicente, den südwestlichsten Punkt des europäischen Festlandes überflogen wir bei unserem Küstenerkundungsflug. Wir blieben in Kontakt mit Faro Tower.

Fatima: von Lissabon aus folgten wir der Küste bis Nazaré – danach Richtung Osten über den gut besuchten Wallfahrtsort Fatima weiter nach Coimbra.

Der Platz von Seia liegt in 1.400 ft, hat eine 1.200-m-Bahn und ist Station der Firefighter. Zwei der Canadair CL-415 landeten einen Tag nach uns und flogen von hier aus ihre Einsätze

Vor Lissabon lagen die Wolken auf – ein toller aber auch unsicherer Anblick. Kurz vor Cascais lichtete sich der Nebel auch über der Küste und wir konnten problemlos anfliegen.

Der römische Diana-Tempel, eines von vielen Highlights Évoras. Durch die Stadt kann man wunderbar schlendern. Sie ist praktisch überall sehenswert.

Die Stadt hat ein besonderes Flair. Man feierte in der Alfama das St.- Antonius-Fest und so gab es überall Bier, Sangria, Sardinen und Würste vom Grill.

Coimbra: Nach zwei Tagen flogen wir wieder der Küste entlang nach Norden und dann über den Wallfahrtsort Fatima nach Coimbra, der ältesten Universitätsstadt des Landes. Ein charmanter Ort mit vielen Sehenswürdigkeiten und einem eigenen Fado. Der auf einem Berg gelegene Flugplatz ist sehr gepflegt. Auch hier ist Avgas erhältlich. Am Platz gibt es ein Restaurant mit leckeren landestypischen Gerichten, und die Leute vom Turm sind sehr hilfsbereit.

Tomar: Von Coimbra ist es ein Katzensprung nach Tomar, berühmt für den *Convento de Cristo,* quasi das Headquarter der Tempelritter. Beeindruckend ist die Mischung aus wehrhafter Burg, Kirche und einem Gewirr an Kreuzgängen – dies allein ist schon eine Reise wert. Tomar hat einen UL-Platz mit etwa 350 m Piste und Hinder-

Bis an das südwestliche Ende des europäischen Festlandes führte uns unsere Reise. Meist herrschte ein strammer Gegenwind, vor allem auf dem Rückweg.

Auf der Piste von Seia empfing uns der Staubwirbel eines Baufahrzeugs. Nach einigen Verständigungsversuchen mit den Bauarbeitern riefen diese die Polizei. Wir erfuhren, dass der Flugplatz nicht so richtig betrieben wird, aber wir dürften auf eigene Gefahr unser Flugzeug stehen lassen.

Von Seia kann man wundervolle Ausflüge machen – wir sind den Douro entlang geflogen und haben in Vila Real einen Zwischenstopp eingelegt. Porto konnten wir wegen Nebel nicht anfliegen.

nissen im Endteil. Ein Taxi war nicht nötig: Ein Pilot zeigte uns den Club und ein anderer brachte uns in die Stadt.

Seia: Durch die ruhige Luft am späten Nachmittag flogen wir zum Nordwestrand der *Serra da Estrela*. Der Platz von Seia liegt in 1.400 ft und ist Station der Firefighter. Von Seia aus kann man wandern und mit dem Flieger Ausflüge machen – wunderbar, das Tal des Douro mit seinen Weinbergen entlangzufliegen. Am Flugplatz **Vila Real** holten wir uns von der nahe gelegen Tankstelle Superbenzin – sonst gab es nur Jet A-1.

Aufgrund der Wettervorhersage konnten wir leider keinen weiteren Stopp in Portugal einlegen. Wir flogen bei teilweise 25 Knoten Gegenwind in knapp fünf Stunden direkt nach Arcachon. Unsere Reise führte uns noch weiter nach Châteauroux, Straßburg – und schließlich zum Fly-in an den Chiemsee.

Nützliche Hinweise zum Fliegen in Portugal bietet die geniale Seite **http://roteiro.apau.org/zmapa.html.** Alles auf Portugiesisch, aber gut nachvollziehbar. Alle GA-Plätze in Portugal sind verzeichnet und mit den wesentlichen Informationen und Anflugfotos versehen. Den obligatorischen Flugplan gibt man in Portugal am besten per Telefon auf: +351229408025. Weitere Informationen zu den Flugplätzen haben wir in **eddh.de** veröffentlicht.

Der nette Polizist brachte uns zum Hotel.

Nach fast fünf Stunden Flug erreichten wir endlich Arcachon – etwas abgekämpft wegen der Turbulenzen und am Schluss noch 15 kt Seitenwind bei der Landung.

Arcachon: Topfrische Austern und ein Glas weißer Bordeaux halfen bei der Regeneration – auch ein Grund für die Landung dort.

SERA – Standardised European Rules of the Air

von Roswitha Höltken

Bislang musste man sich auf europaweiten Flügen genau mit den Regeln und Gesetzen der einzelnen Länder auseinandersetzen, die durchaus beträchtlich voneinander abweichen konnten. So ist es doch schön, wenn ab 5. Dezember 2014 die „Standardised European Rules of the Air" (SERA) europaweit angewandt werden und dann alles einheitlich geregelt ist, wenn denn in den einzelnen Ländern keine nationalen Regeln verabschiedet werden. Leider ist bislang noch nicht ganz klar, ob es in Deutschland Abweichungen von den SERA geben wird.

Im Prinzip sollte sich nicht so viel für uns ändern – hier die wichtigsten Neuerungen mit Stand November 2014 und ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

Nachtflug:
Als Nacht werden in den SERA die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET) und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) definiert. Die bürgerliche Dämmerung beginnt, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6 ° unter dem Horizont befindet – das kann in unseren Breiten – je nach Jahreszeit – schon mal 42 Min vor Sonnenaufgang bzw. nach Sonnenuntergang der Fall sein. Die Zeit der Dämmerung ist also länger als bisher definiert.

Da für den normalen Piloten nicht offensichtlich ist, wann die Sonne den entsprechenden Stand unter dem Horizont erreicht hat, muss man in Zukunft auf entsprechende Listen zurückgreifen. Bei Redaktionsschluss war allerdings noch nicht klar, ob diese Regelung in Deutschland angewandt werden wird oder ob es bei der alten Regelung (Sunset +30 / Sunrise –30) bleiben wird.

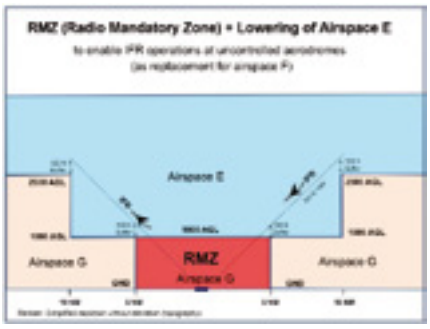
Positionslichter müssen nur noch nachts mitgeführt werden. So kann die Dämmerung für den Segelflug und auch von unbeleuchteten ULs genutzt werden.

Ausweichregel:
Segelflugzeuge dürfen einander nun auch links überholen. Ansonsten bleiben die alten Regeln in Kraft.

Sichtflugminima:
8 km Sicht : In allen Lufträumen bei Flügen über 3050 m (10.000 ft)
5 km Sicht: Einheitlich unter 3.050 m (10.000 ft) innerhalb und außerhalb von Kontrollzonen. Mitgliedsstaaten können festlegen, bei VFR-Flügen im unkontrollierten Luftraum unter 140 kt eine Sicht von 1,5 km zuzulassen (800 m bei Hubschraubern).
In Luftraum D gelten Wolkenabstände von 1.500 ft horizontal und 1.000 ft vertikal. Sind diese nicht einzuhalten, muss eine Sonder-VFR-Genehmigung beantragt werden. Die Mindestsichtwetterbedingungen für Luftraum G finden unverändert Anwendung.

Einführung von RMZs (Radio Mandatory Zones)
Bei der „RMZ" handelt es sich um ein explizit in der SERA-Verordnung aufgeführtes neues Luftraumelement, welches in den Luftraumklassen E, F und G Anwendung finden kann und das Mitführen und den Betrieb einer Funkkommunikationsausrüstung für alle Flüge in diesem Luftraum vorschreibt.
Vor Einflug in eine RMZ ist eine Erstmeldung auf der entsprechenden festgelegten Frequenz erforderlich mit Angaben zu
- Kennung der gerufenen Station,
- Rufzeichen und Luftfahrzeugmuster,
- Standort, Flughöhe und Flugabsichten.

Anstelle des nur in Deutschland üblichen Luftraums F für den IFR-Betrieb an unkontrollierten Plätzen werden an allen unkontrollierten Plätzen, die IFR angeflogen werden können, sog. RMZs eingerichtet, die bis 1.000 ft AGL reichen. Die RMZs sind permanent aktiv. RMZs werden leider erst in den neuen ICAO-Karten verzeichnet



RMZ plus Absenkung Luftraum E

sein, die im März 2015 erscheinen. In den NfL findet sich eine Liste mit den betroffenen 21 Plätzen in Deutschland.

Flugplanpflicht
Künftig benötigt man für alle Flüge, bei denen ATC in Anspruch genommen werden muss, einen Flugplan. Dies gilt z. B. für den Ein- und Ausflug aus Kontrollzonen. Die Vorschriften erlauben, einen verkürzten Flugplan per Funk aufzugeben. In Deutschland wird der Lotse die entsprechenden Daten kurz abfragen. Ein schriftlicher Flugplan muss nunmehr 60 Minuten vor Abflug aufgegeben werden.

Bestehende Regelungslücken im Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten von SERA am 05.12.2014 und der Anfang 2015 inkrafttretenden aktualisierten LuftVO sollen durch vorläufige NfL geschlossen werden, welche bereits auf der Homepage der DFS bereitgestellt wurden. Ebenso werden Abweichungen von den SERA in Deutschland in Form von NfLs kommuniziert werden (z. B. IFR-Verkehr im Luftraum G). Im Zweifel muss man sich also die Mühe machen, die NfLs auf der Webpage der DFS zu durchforsten: **http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Services/Customer%20Relations/SERA/**

Flugplatz Nordhorn-Lingen

Tineke und Rosa, die Organisatorinnen des Spring Refreshers

Spring Refresher – Frühjahrstraining im April

in Nordhorn-Lingen EDWN | von Ruth Haliti

Ein Auszug aus dem Programm sagt im Grunde mehr als 1.000 Worte: Am Samstag und Sonntag begannen die Tage nach einem beschwingten gemeinsamen Frühstück mit facettenreichen Fachvorträgen: Unfälle in der Fliegerei und was wir daraus lernen können, Technik und Radionavigation, Englisch-Funk-Refresher, Round Table für Interessierte in Sachen Pitts, Pyrotechnik mit anschließender Prüfung, Nützliches rund um die Flugzeugtechnik und Einblick in die Wartung.

An beiden Tagen gab es reichlich Gelegenheit zu diversen Trainingsaktivitäten: Einen professionellen Anflug auf den Verkehrsflughafen Münster, Trudeln in der Citabria, Spornradeinweisung, einfach mal ein paar Platzrunden in unterschiedlichsten Konstellationen, fiktive Sonder- oder Notsituationen oder auch Check-Flüge, Bi-Annuals oder eine UL-Einweisung und sogar ein Simulatorflug für 25 €/Std. war möglich. Fast traditionell gab es auch Gelegenheit, English-Proficiency Level 4 und 5 abzulegen. Ein rundes Angebot, das eine hervorragende Ergänzung zum alljährlichen Herbst-Sicherheitstraining in Diepholz darstellt. Auch hier gilt, ohne ehrenamtliche Fluglehrerinnen und Fluglehrer geht nichts. Herzlichen Dank für so viel uneigennütziges Engagement!

Die beiden Organisatorinnen Roswitha Höltken und unser neues VDP-Mitglied Tineke Schaper erhielten tatkräftigte Unterstützung durch den „Verein aktiver Piloten“, der neben Fluggerät und Fluglehrern auch sein frisch renoviertes, schickes Vereinsheim inklusive Grillplatz und Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung stellte. Bereits am Freitag reisten einige Pilotinnen mit und ohne Anhang an und starteten das Wochenende mit einem heiteren Grillabend mit reichlich Grillgut und selbstgemachten Salaten.

Save the Date für den kommenden Spring-Refresher, am letzten Wochenende im April 2015.

Für das leibliche Wohl war ganztägig gesorgt, Ruth hat es geschmeckt

Zahlreiche Fachvorträge fesselten die Teilnehmer-Innen

8. Flugsicherheitstraining Diepholz

von Angelika Sonnenschein

In diesem Jahr trainierten 24 Pilotinnen und Piloten 3 Tage lang mit 10 ehrenamtlichen FluglehrerInnen ihr fliegerisches Können.

Ein Schwerpunkt des diesjährigen Programms lag auf dem Starten und Landen auf anspruchsvollen, kurzen Pisten, Gras oder Asphalt. Nach entsprechenden Start- und Landeübungen in Nienburg oder Bohmte am ersten Nachmittag konnten wir das Gelernte am Samstag auf einem Wanderflug durch das wunderschöne Weserbergland anwenden. Insgesamt 10 Plätze mit unterschiedlichen Anforderungen und Schwierigkeitsgraden hatten Hetta und Jürgen Reinsch für die Teilnehmer ausgesucht und bei einem ausführlichen Briefing am Vorabend vorgestellt. Drei davon sollte jede Pilotin anfliegen und ein Souvenir mitbringen. Abends sorgten die Erzählungen zu den einzelnen Mitbringseln für fröhliche Stimmung. (Foto!). Die Vielfalt der Ideen war so groß, dass es unmöglich war, das „beste“ Souvenir zu prämieren, so dass der als Preis vorgesehene Sekt gemeinsam genossen wurde.

Ayla Reckermann stellte interessierten TeilnehmerInnen die neu geschaffene Möglichkeit, ein En-Route-IFR-Rating zu erwerben, in Theorie und Praxis vor. Tineke Schaper und Ruth Haliti führten Prüfungen zur Verlängerung des Englisch-Spracheintrags Level 4 durch. Und natürlich wurde auch dieses Jahr wieder die Gelegenheit für ausgiebige Nachtflugübungen in Diepholz genutzt. Die letzte Maschine landete kurz vor Mitternacht.

Ein herzliches Dankeschön gebührt Hetta und Jürgen Reinsch für die engagierte Vorbereitung und Durchführung des Trainings einschließlich Pannenservice (es gab einen platten Reifen zu beklagen). Weiterhin danken wir der Betreibergesellschaft des

Flugplatzes Diepholz-Dümmerland für die ideelle und finanzielle Unterstützung in Form von erlassenen Landegebühren und dass sie uns ihre Räumlichkeiten zur Verfügung stellten. VDP und 99s förderten das Training finanziell und deckten mit ihren Beiträgen u.a die Überführungskosten für drei Schulmaschinen ab. Last but not least: Fleißige Helfer aus dem Aero-Club-Diepholz und das Thekenpersonal im Café sorgten für einen reibungslosen und angenehmen Ablauf.

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**

Präzisionswettbewerb Slalom, hier als Parallelstart mit einer Hughes 300 (vorn) und einer Robinson R22 (hinten)

Spannend war es in Eisenach!

Eine VDP-Crew bei den Helikopter-Präzisionsflugmeisterschaften 2014 | von Sabine Bühlmann

Zwei Pilotinnen, ein Team: Elke „Elli" Kolb fliegt sonst Echo-Klasse in Nördlingen, ist aber dieses Mal zu mir in den Heli gestiegen.

Im letzten Jahr hatte ich während der Jahreshauptversammlung in Schwäbisch-Hall unter unseren Mitgliedern herumgefragt: Wer möchte mal Wettbewerbsluft im Heli schnuppern? Unter anderen meldete sich Elke Kolb aus Nördlingen, wo der Hubschrauberclub sein jährliches Trainingslager immer zu Pfingsten durchführt. Da ein Heli vor Ort war und Elli auch, ließ sich ein Probetraining dort organisieren.

Tatsächlich saß Elli noch nie vorher im Heli – entsprechend gespannt waren wir beide auf die ersten Erfahrungen. Wir haben so viel wie möglich vorher im Briefing besprochen, aber die Wettbewerbsaufgaben sind doch knifflig, so dass Vieles erflogen werden muss. In Nördlingen haben wir den Heimvorteil für eine fantastische Navigation genutzt, und auch die Schwebeflug-Übungen gelangen uns dort für die ersten Versuche sehr gut – wir erreichten den 4. Platz von 12 Mannschaften und waren begeistert.

Vom 24. – 27. Juli 2014 waren in Eisenach die Helikopter los: Offene Deutsche Meisterschaften mit internationaler Beteiligung. Über 20 Teams aus sieben Nationen traten in den vier Disziplinen Navigation, Präzisions-Hover, Fender Rigging und Slalom gegeneinander an.

Bereits mit dem Briefing am Donnerstag in Deutsch/Englisch und individuell Russisch kündigte sich ein straffes Programm an: Üblicherweise beginnt eine Meisterschaft mit der Königsklasse, der Streckennavigation mit Suchzeichen und „Timed Arrival", also einer sekundengenauen Rückkehr zum Flugplatz und Abwurf von Lasten.

Und was war das? Nach unserer Top-Navigation in Nördlingen hatten wir in Eisenach

Team 9 (Sabine Bühlmann/Elke Kolb) im Wettbewerb „Precision Hover"

... powered by Flymap! Sabine Bühlmann vor dem Team-Helikopter bei den Präzisionsflug-DM

unerwartete Schwierigkeiten: Der erste Wendepunkt fiel einem Missverständnis im Cockpit zum Opfer. Zum Glück fanden wir die Suchbox und spürten die 3 × 3 m großen orangefarbenen Sichtzeichen entlang der Werra der Reihe nach auf.

Aber das Glück währte nicht lange. Wir hatten eine Auffanglinie verfehlt und flogen nicht mehr auf Kurs. Als wir die Ablage bemerkten, befanden wir uns in wenig aussagekräftigem Gelände und konnten keine gute Positionsbestimmung machen. Nur Karte, Kompass, Stoppuhr waren erlaubt. Die Zeit war knapp bemessen, und wir verloren wertvolle Punkte. Immerhin flogen wir einen guten Abschluss am Platz und warfen die Lasten in Form von Säckchen und Kegel dorthin, wo sie hingehörten. Trotzdem waren wir enttäuscht und machten uns an ein funktionales Debriefing: Was hatte wie und warum nicht funktioniert?

Team 9 in voller Konzentration: Elli (links) stoppt die Zeit, Sabine (rechts) fliegt der Markierung beim Hover entlang

Während man sich im Training „warmfliegen“ konnte und eine Bewertung der Durchgänge erst nach mehrfacher Übung erfolgte, war während des Wettbewerbs jedes Training untersagt, so dass jede Übung auf Anhieb „sitzen“ musste. Also gab es auch beim Hover nur eine Chance – aber die haben wir besser genutzt, wie das Foto beweist: Eine Kufe ist auf der 5 cm breiten Linie und somit genau im Ziel platziert, die zweite hat lediglich eine Ablage von wenigen Zentimetern.

Nach vier spannenden Tagen belegten wir einen erfreulichen 8. Platz in der deutschen Wertung und einen 2. Platz bei der Damenwertung.

Elli und ich wollen auf jeden Fall wieder das Heli-Cockpit im Wettbewerb teilen. Eventuell geht es zum Training im Frühjahr nach England zu den Kollegen vom Britischen Hubschrauberclub in Sywell. Wir werden berichten.

... gelandet! Eine Präzisionslandung hat null cm Abweichung von der Landelinie – das haben wir nur links geschafft, die rechte Kufe ist noch fünf Zentimeter nach vorn gerutscht.

COAX im Flug – ein seltener Anblick: das koaxiale Rotorsystem

Helikopter Ultraleicht – der neue COAX

von Sabine Bühlmann

Bislang gibt es keine deutsche Ultraleicht-Klasse im Bereich Helikopter – und das soll sich ändern! Bereits auf der AERO 2014 waren einige europäische Hersteller vertreten und zeitgleich bekam der „COAX“ eine vorläufige Verkehrszulassung – ich habe ihn genauer unter die Lupe genommen.

Ich gebe es zu – die beiden Begriffe „Helikopter“ und „ultraleicht“ waren für mich bislang ein Widerspruch. Ich habe mich als Berufspilotin ganz auf Helikopter mit den Kennzeichen „D-H...“ konzentriert und stand jedem „D-M...“ mit Rotorblättern äußerst skeptisch gegenüber. Ein ultraleichter Heli? Wie soll bei komplexer Technik ein Luftsportgerät mit MTOM < 450 kg realisiert werden?

Diese Gedanken habe ich im Gepäck auf dem Weg nach Geisleden. Was ich dort zu hören und zu sehen bekomme, versetzt mich schnell in ungläubiges Staunen: Da hatte Engelbert Dreiling als Inhaber eines Maschinenbauunternehmens eine Faszination für Ultraleichtflug entwickelt und nahm ein russisches Koaxial-Rotorsystem als Basis. Nachdem klar war, „da wird mehr draus“, übernahm Tochter Anja Ernst die Leitung des neuen Unternehmens edm aerotec und entwickelte den COAX bis zum aktuellen Stand.

Das auf den ersten Blick selbst für Helikopterpiloten ungewöhnliche, weil seltene Phänomen sind die zwei Hauptrotor-Blattebenen: Sie sind übereinander an einem Rotormast angeordnet und drehen sich jeweils rechts bzw. links herum. Da kein Drehmomentausgleich erforderlich ist, wird die komplette Heckrotortechnik unnötig. Man nehme wahlweise einen Rotax-Motor oder den leistungsfähigeren 6-Zylinder-D-Motor mit einer genialen, kleinen Fliehkraftkupplung sowie eine Eigenkonstruktion der Zelle und des Heckauslegers aus Carbon und los geht's. Auch die Rotorblätter sind Eigenfertigung aus Carbon – der Hintergrund als Maschinenbauer macht vieles möglich.

Spätestens die Flugpräsentation durch den Testpiloten Mario Grebenstein überzeugt mich endgültig: Das Koaxial-System hat eine beeindruckende Stabilität im Schwebeflug und ist mit extrem geringen Steuerausschlägen manövrierbar. Die Leistungsverluste, die bei herkömmlichen Rotorsystemen durch Einsatz der Pedale auftreten, spielen hier gar keine Rolle. Und der kleine Heli ist obendrein extrem leise. **Fazit:** Ich bin restlos beeindruckt, was mit einer modernen Konstruktion und Know-how möglich ist und drücke die Daumen für den baldigen Erhalt der Zulassung.

VDP-Nachrichten 2014

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:
Rosemarie Ammelburger, Elli Bezensek, Ingrid Blecher, Sabine Bühlmann, Evelyn Crellin, Dagmar Deckstein, Deutsche Flugsicherung, Usch Diermann, edm aerotec, Doris Gerecht, Christine Grote, Ruth Haliti, Ursula Hammer, Ingrid Hopman, Andrea Höltken, Roswitha Höltken, Ingrid Hopman, Heike Käferle, Ulla Klees, Landesverband Brandenburg, Vera Münch, Carola Niemeier, Dr. Horst Ramsenthaler, Jürgen Reinsch, Jana Rogge, Andrea Schapöhler, Susanne Schödel, Angelika Sonnenschein, Marie Tronnier, Bernd Vogt, Gisela Weinreich.

Niagarafälle Seite 6 von Duke (An aerial overview of Niagara Falls taken from 3,500 ft. November 2000), wikimedia commons CC BY-SA 2.5

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*

Sylvia (links) mit Traudl Scheit

Die Gewinnerinnen der „Goldenen Rose von Eddesse“

1	1966	Elisabeth Friske / Liselotte Roland
2	1967	Mutz Trense / Helga Bauer
3	1968	Viola Ellinghausen / Lore Möller
4	1969	Ingeborg Krass / Gisela Kleifeld
5	1970	Lore Möller / Regelind Rabe von Pappenheim
6	1971	Mutz Trense / Helga Bauer
7	1972	Eva Gustavson / Lore Volger
8	1976	Gisela Kleifeld / Angelika Eckert
9	1979	Eva Heise / Lore Volger
10	1982	Liselotte Brost / Prof. Anneliese Böttiger
11	1986	Ursula Diermann / Helga-Heidrun Hartwig-Illmer
12	1989	Monika Lange / Dr. Gunhild Blank
13	1995	Inge Reiners / Gudrun Herbrich
14	2001	Lilo Ulrich / Dietlinde Heitmann-Guth

Salut, Sylvia!

Nachruf für das Gründungs- und Ehrenmitglied der VDP | von Vera Münch

Sylvia Grassmann, Gründungs- und Ehrenmitglied der VDP, ist am 23. Mai 2014 im Alter von 88 Jahren gestorben. Sie hat mit der „Goldenen Rose von Eddesse“ die erste Rallye für Pilotinnen in Deutschland initiiert und ausgerichtet.

In ihrem Leben spielte die Fliegerei eine ganz große Rolle: Mit 39 Jahren, verheiratet und Mutter zweier Söhne, machte sie 1964 ihren Flugschein. Nur ein Jahr später, 1965 nahm sie bereits am größten deutschen Motorflugwettbewerb, dem Deutschlandflug, teil. Fortan war sie fasziniert von den Herausforderungen des hoch präzisen Fliegens und dem Gefühl, die Aufgabe geschafft zu haben. Voraussetzung für eine Teilnahme am Deutschlandflug sind 100 Stunden Flugerfahrung. Sylvia, die zusammen mit ihrem Mann Günter Grassmann den Flugplatz Peine-Eddesse betrieb und damit sozusagen an der Quelle saß, schaffte diese in wenigen Monaten. Im Laufe des Jahres flog sie noch ein paar weitere Wettbewerbe, meist als eine von ganz wenigen Frauen unter den Teilnehmern. Rallyefliegen war für Pilotinnen in Deutschland damals durchaus nicht alltäglich

Sylvia überlegte, wie sie mehr Frauen an das tolle fliegerische Erlebnis des Wettbewerbsfliegens heranführen könnte. Eine Rallye speziell für Frauen, so die Idee, könnte hier vielleicht Positives bewirken. Als ihr Mann davon erfuhr, riet er ihr zunächst ab. Als Sylvia nicht locker ließ, machte auch er sich die Idee zu eigen, dann aber auch gleich aus vollem Herzen. Er unterstützte nicht nur bei der Planung, Organisation und Ausrichtung, sondern stiftete auch den großzügigen Wanderpreis: die „Goldene Rose von Eddesse“. Sie ist 20 cm lang und ausgeführt in 585er Gold, zu wertvoll, um sie zu Hause ungesichert aufzubewahren, weshalb sie die meiste Zeit in einem Banksafe liegt. Die Gewinnerinnen der Rallye erhielten kleine Kopien der großen Rose als Broschen. Gemischte Besatzungen sind bei der Rallye zwar zugelassen, den Wanderpreis können sie aber nicht gewinnen. Er wird nur an eine reine Frauencrew vergeben.

1966 war es zum ersten Mal so weit. Die Flugstrecke der ersten „Goldenen Rose von Eddesse“ führte die acht Damencrews von Peine aus kreuz und quer durch den Großraum Hannover über Sarstedt und zurück nach Peine. Unterwegs waren anhand von Bildern und Textaufgaben bestimmte Punkte zu finden. Aus den Anfangsbuchstaben ergab sich zum Schluss das Lösungswort. Es lautete SALUTE. 1968 gründeten neun Frauen die VDP. Sylvia war eine davon. Die „Goldene Rose von Eddesse“ wurde zur VDP-Rallye. Vierzehnmal wurde die „Goldene Rose von Eddesse“ zwischen 1966 und heute ausgetragen. Die bislang letzte Rallye fand 2001 statt. Dietlinde „Bit“ Heitmann erinnert sich: „Sylvia war eine großzügige, warmherzige Frau, die sich vor nichts fürchtete und mit beiden Beinen fest auf dem Boden stand.“

Sylvia Grassmann hat mit ihrem Engagement und ihrem Vorbild vielen Frauen den Weg zum Rallyefliegen geebnet und gleichzeitig Pilotinnen und ihr Können weit über die Flugplatzgrenzen hinaus bekannt gemacht.

Salut, Sylvia. Wir danken dir und behalten dich in Erinnerung.

Mit der Schließung des Fluplatzes Peine-Eddesse am 12. April 2010 ist die „Goldene Rose von Eddesse“ ihrer ursprünglichen Heimat beraubt. Der Vorstand der VDP überlegt nun, wie die Rallye im Sinne der Stifter weitergeführt werden könnte.

„Ich liebe komplexe Aufgaben!“

Portrait Susanne Schödel

Susanne Schödel, Politikwissenschaftlerin, Mitarbeiterin im Hessischen Sozialministerium, leitende Angestellte der Hertie School of Governance, Leiterin der Stipendienvergabe bei der Hertie-Stiftung, Geschäftsführerin der Susan-G.-Komen-Gesellschaft gegen Brustkrebs, Partnerin in einer Personalberatung, Mitglied der deutschen Segelflug-Nationalmannschaft, zweifache Segelflugweltmeisterin, zweifache Weltrekordhalterin, seit März 2014 Generalsekretärin der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) … – die Aufzählung der beruflichen und sportlichen Stationen im Leben von Susanne Schödel macht atemlos.

Auf meine Frage, was der rote Faden in ihrem Leben sei, antwortet Susanne Schödel ohne langes Nachdenken „Ich liebe komplexe Aufgaben“ – Sie liebt es, wenn sie viele unterschiedliche Aspekte, Interessen, Parteien und Gegebenheiten berücksichtigen muss, um ihre Ziele zu erreichen. Dabei hilft ihr das mit der Erfahrung gewachsene Vertrauen, dass es immer einen Weg gibt, auch ein noch so großes Problem, eine noch so große Herausforderung zu meistern. Susanne sieht ihre Stärke darin, dass sie oft Handlungsoptionen findet, die andere Menschen nicht sehen. Wie sie das macht? Sie bemüht sich, die Beweggründe des Anderen möglichst gut zu verstehen und zu würdigen. Sie reflektiert ihre eigene Position und ihr eigenes Verhalten und erläutert offen ihre Ziele, um dann gemeinsam eine Lösung zu finden, mit der alle Beteiligten leben können. Gerade in einem Umfeld, in dem sich sehr viele Ehrenamtliche engagieren, stellt dies eine große Herausforderung dar. Ihre Tätigkeit als Geschäftsführerin bei der Susan-G.-Komen-Gesellschaft, in der viele Freiwillige mitarbeiten, hat sie in diesem Sinne bestens auf ihre Tätigkeit bei der FAI vorbereitet. In der FAI engagieren sich fast 1000 Delegierte, um die elf verschiedenen Bereiche des Luftsports weltweit zu fördern, die besten Piloten zu ermitteln und zu würdigen.

Als zweimalige Weltmeisterin im Segelflug und Halterin zweier Streckensegelflug-Weltrekorde kennt Susanne die Arbeit der FAI aus der „Kundensicht“: Wettbewerbe im Luftsport weltweit zu organisieren, die Nachvollziehbarkeit von Wettbewerbsleistungen sicherzustellen und die erbrachten Leistungen anzuerkennen.

Ihr übergeordnetes Ziel für die nächsten Jahre ihrer Tätigkeit als Generalsekretärin: Die Sichtbarkeit des in der FAI organisierten Luftsports in der Öffentlichkeit zu erhöhen. Hierzu hat sie sich vorgenommen, mehr Zuschauer für die Veranstaltungen, mehr Sponsoren und mehr Präsenz in den Medien zu gewinnen.

Susanne mit dem FAI Präsidenten Dr. John Grubbström

Ehemaliger Generalsekretär Max Bishop, mit Susanne nach dem Flug in der Piper

Es gibt noch ein Thema, das Susanne bewegt: die nach wie vor geringe Präsenz von Frauen im Luftsport. Über viele Jahre hinweg haben sich flugbegeisterte Frauen und Männer engagiert, um mehr Mädchen und Frauen den Weg in die Luftfahrt und den Luftsport zu ebnen. Angelika Machinek, die mit gutem Beispiel vorausging, und nicht zuletzt Susanne Schödel, die viele andere Frauen immer wieder ermutigten, sich in der Wettbewerbsfliegerei zu engagieren, waren nur zwei von vielen. Susanne Schödel ist Gründungsmitglied und Vorsitzende des Angelika-Machinek-Fördervereins, der jedes Jahr jungen Frauen zwei Wettbewerbsflugzeuge für die gesamte Saison zur Verfügung stellt. Aber trotz der vielfältigen Anstrengungen über viele, viele Jahre hinweg, stagniert der Anteil von Frauen im Luftsport oder geht sogar zurück. Bei den jungen Frauen von heute scheinen Selbstbewusstsein und Kampfgeist zu fehlen, denn eigentlich stehen ihnen die Türen in die Luftfahrt doch so weit offen wie noch nie.

Als Vereinigung der Deutschen Pilotinnen freuen wir uns umso mehr, dass unser Mitglied Susanne Schödel ein wunderbares Vorbild für junge Frauen und für uns alle ist, Ansporn und Ermutigung, sich die Welt und den Himmel zu erobern.

Zeremonie zur Vergabe der World Air Games

Besuch bei Inge Berger am Pont du Gard

Horst Ramsenthaler, Inge Berger und Heike Käferle vor der D-MIEL am Flugplatz Courbesac

Die Route von Oerlinghausen an die Algarve führte uns nach Nîmes-Courbesac – Heimatflugplatz von Inge Berger, die 18 Jahre lang Vizepräsidentin der VDP war. Ich nahm ihre Einladung gerne an, und wir genossen ihre und Jochen Bergers Gastfreundschaft in der sonnigen Provence. Wir planten mit Inges Know-how unser nächstes Leg nach Fuentemilanos und fanden gemeinsam interessante Flugplätze, die wir in Portugal anflogen.

Fly-in zum Geburtstag

von Horst Ramsenthaler

Es war ein warmer Sommerabend im Juli mit nahtlos anschließender tropischer Nacht. Das Ganze an einem wunderschönen Flugplatz, rund um den eigenen Hangar. Ein leckeres Grillbuffet und viele PilotInnen. Gibt es bessere Rahmenbedingungen für eine runde Geburtstagsfeier?

Unsere Referentin für Motor- und UL-Flug, Roswitha Höltken, feierte mit einem Fly-in auf dem Flugplatz Rheine-Eschendorf. Es gaben sich viele Flugzeuge die Ehre: Eine Yak-52, eine Jodel D140 Mousquetaire, eine Bellanca 7GCBC Citabria, eine Aeroprakt A22L, ein Nimbus 4 aus Braunschweig und ein De Havilland Canada DHC1 Chipmunk – natürlich auch eine PA-28 und eine CTSW. In der Abendsonne landeten die letzten Gäste und Rosa durfte die Antonov An2 fliegen. Was für ein Geburtstagsgeschenk, Kapitänin des größten Einmot-Doppeldeckers der Welt zu sein! Eskortiert wurde sie von vielen, die die ruhige Luft bis in die Dämmerung für einen Rundflug über das Emsland nutzten. Plötzlich war viel los in der Luft bei Rheine.

Nach diesen enormen fliegerischen Einlagen inklusive Modellkunstflug war Feiern angesagt. Unter sternenklarem Himmel mit toller Livemusik – auch von Sohn Malte und Tochter Jennifer. Gut unterrichteten Quellen zufolge ist der Hangar um vier Uhr geschlossen worden. Geöffnet wurde wieder um 10 Uhr zum Frühstück – danach war Abflug angesagt. Eine Geburtstagsfeier, wie sie schöner nicht sein kann!

Neue VDP-Mitglieder

Neue VDP-Mitglieder seit Erscheinen der VDP-Nachrichten 2013

Nr. 652	Heiderose	Schmidt	74653 Ingelfingen	PPL-A
Nr. 653	Madlene	Clausen	83661 Lenggries	ATPL
Nr. 654	Rita	Heimann	66386 Sankt Ingbert	PPL-A
Nr. 655	Doerte	Blom	22453 Hamburg	PPL-A
Nr. 656	Cornelia	Sengpiel	65812 Bad Soden	PPL-A
Nr. 657	Tineke	Schaper	NL 7548 AS Enschede	PPL-A

Neue Fördermitglieder

FM-Nr. 99	Hermann	Papp	40880 Ratingen	–
FM-Nr. 100	Axel	Dr. Sievers	48317 Drensteinfurt	–
FM-Nr. 101	Karl-Heinz	Dr. Blank	68163 Mannheim	PPL-A
FM-Nr. 102	Gabi	Mühlenbrock	48431 Rheine	–
FM-Nr. 103	Madjid	Dr. Djeddi	91126 Schwabach	PPL-A

Verstorbene VDP-Mitglieder

Nr. 7	Sylvia	Grassmann

VDP-Gründungs- und Ehrenmitglied

mit uns fliegen Sie richtig...

FLIEGERSCHULE WASSERKUPPE

Fliegerschule Wasserkuppe

www.fliegerschule-wasserkuppe.de
Telefon (0 66 54) 364
info@fliegerschule-wasserkuppe.de

edm aerotec GmbH

edm aerotec GmbH
Gewerbegebiet Geisleden
Heuthener Straße 10
37308 Geisleden

Tel: 036084/8448-0
info@edm-aerotec.de

Siehe unser aktueller Bericht auf Seite 44

CoAX 2D

CoAX 2D COPTER

Der Koaxial-Ultraleicht-Hubschrauber CoAX 2D

- modernes Design
- stabiles Flugverhalten
- luftfahrtzugelassene Materialen
- innovative Fertigung

www.dreiling-maschinenbau.com www.edm-aerotec.de

Gasthaus zum Löwen

HOTEL • RESTAURANT • FAUSTSTUBE

Flug in die Toskana Deutschlands!

Wir holen alle Fliegerkameraden kostenlos am Flugplatz Bremgarten EDTG ab

- drucken beim Frühstück eine aktuelle Wetterberatung aus eine aktuelle Wetterberatung aus
- und bringen Sie dann wieder zurück zurück zum Flugzeug. (*Selbstverständlich kümmern wir uns auf Wunsch auch um einen Leihwagen.*)

Gerne geben wir persönlich Antworten auf alle Fragen
Fauststube im Löwen, Rathausgasse 8, 79219 Staufen
Edeltraud Pilz (PPLB), Gerhard Pilz (Fluglehrer- und Prüfer)
0 76 33 - 9 08 93 90, www.loewen-staufen.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

Aus **Beechcraft Augsburg** wird
Augsburg Air Service GmbH

Ihr Partner für Verkauf,
Instandhaltung & mehr !

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

CAMO Beechcraft Organisation

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

BBL
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

The Winner's Propeller!

- **60** Service Center weltweit
- Mehr als **200 STCs** weltweit
- **30** verschiedene Propellermodelle zugelassen
- Über **30** Jahre Produktion und Service bei MT-Propeller
- Mehr als **16.000** MT-Propellersysteme im Einsatz
- **110** Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als **50.000** Propellerblätter in Betrieb
- Verfügbar für Flugzeuge, Luftschiffe, Hovercraft und Windtunnel
- OEM Lieferant für **90%** der europäischen und **35%** der US-amerikanischen Flugzeughersteller

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

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

WAS WANN WO – Terminübersicht 2015

Januar	14.01.	Winterstammtisch im Ruhrgebiet
	31.01. – 01.02.	41. Hexentreffen in Berlin – mehr im Ticker – Anmeldeschluss 31.12.2014
April	15. – 18.04.	AERO Friedrichshafen, die VDP ist auf dem AOPA-Stand vertreten, Treffen der Mitglieder am Stand
	25. – 26.04.	Spring-Refresher in Nordhorn-Lingen EDWN, organisiert von Rosa Höltken und Tineke Schaper
Juni	05. – 07.06.	Europäisches Pilotinnen FEWP-Jahrestreffen in Belgien, mehr infos im Rundbrief
Juli	05.–10.07.	Internationale Konferenz der 99s in München, hier treffen sich die „VDP-99-Pilotinnen“
	10. – 12.07.	2. Internationales CESSNA-Treffen am Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina (EDBJ). Eine gute Gelegenheit, VDP-Pilotinnen zu treffen.
September	11. – 13.09.	Jahreshauptversammlung in Nürnberg – Anmeldeformulare per E-Mail und im Rundbrief
Oktober	03. – 05.10.	9. Sicherheitstraining in Diepholz, organisiert von Hetta Reinsch und Roswitha Höltken
November	07.11.	„Come-Together“ in der Geschäftsstelle Münster, traditionelles Novembertreffen bei Carola und Ingrid
Dezember		Winterstammtische in München und Münster

Jedes Jahr, von Oktober bis März, finden PILOTINNEN-Stammtische statt, die im Internet unter **www.pilotinnen.de** und per E-Mail veröffentlich werden. Weitere Fly-ins werden von unseren Mitgliedern spontan 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!