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

2015/16

Segelflug

Weltmeisterschaften der Frauen in Dänemark ▶ Seite 34

Eva Schmidt: Moritz, der segelfliegende Kobold ▶ Seite 32

Reise

Fliegen in Afrika: Südafrika, Namibia und Botswana ▶ Seite 28

(UL)-Fliegen: Hohe Tatra – Warschau – Riga – Danzig ▶ Seite 24

Professionals

Zeppelin-Pilotin: Katharine Board ▶ Seite 42

Netzwerk

47. Jahreshauptversammlung in Nürnberg ▶ Seite 8

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

Ach, Sie sind der Pilot – oder warum ich in die VDP eingetreten bin

Liebe Pilotinnen, liebe Mitglieder und Freunde der VDP,

wozu brauchen wir in einem modernen Deutschland eine Vereinigung für Pilotinnen? Diese Frage höre ich ab und zu, und das veranlasst mich, darüber nachzudenken, warum ich eigentlich in die VDP eingetreten bin.

Mit dem Thema Gleichberechtigung hatte das für mich nichts zu tun. Eher mit dem Wunsch, Geschlechtsgenossinnen kennenzulernen, die meine Passion teilen, gern die Welt von oben sehen und deren gemeinsame Fachsimpelei nicht in Prahlerei abdriftet. Die wenigsten Flugsportvereine haben einen Frauenanteil über 5%. Will frau also mehr Pilotinnen treffen, braucht sie einen größeren Radius und muss sich „auf den Flug“ begeben. Vielleicht trifft sie ja auf einem anderen Platz eine weitere Pilotin – mühsam ist das schon.

In der Fliegerei stellen die Männer die überwältigende Mehrheit dar und sind praktisch unter sich. Wir Pilotinnen sind so gut wie immer in der Minderheit.

Als ich mit unserem UL in Blois beim großen ULM-Treffen die Maschine zum Abstellplatz rollen wollte, meinte der Einweiser, dass mein bereits ausgestiegener Mann unbedingt wieder einsteigen solle – das wollte er aber nicht. Nach einer kleinen Debatte sagte der Franzose dann erkennend zu mir: „Ah, Sie sind der Pilot!“

Wie wohltuend ist es, zur Abwechslung einfach mal unter Pilotinnen zu sein und selbst die Mehrheit darzustellen statt eine exotische Randgruppe. Diese Mehrheit müssen wir uns selbst schaffen, und dafür brauchen wir die VDP. Durch die Vereinigung Deutscher Pilotinnen erreichen wir Sichtbarkeit z. B. auf der AERO, in der Presse und auf den Flugplätzen. Diese Gemeinschaft macht es uns leichter, andere Frauen darin zu bestärken, mit der Fliegerei zu beginnen und auch dabei zu bleiben.

Gemeinsam Spaß zu haben ist uns wichtig. Deshalb organisieren wir auch in 2016 wieder Fly-ins und Treffen. Auf der Rückseite des Magazins findet ihr dazu die Termine. Ein Highlight ist unser Fly-out 2016: eine Flugreise nach Danzig und Posen, für Anfänger und Fortgeschrittene gleichermaßen geeignet.

Ich möchte an dieser Stelle besonders den Freunden und Mitgliedern der VDP danken, die uns regelmäßig durch zusätzliche Spenden unterstützen und so dazu beitragen, dass wir eine wirkungsvolle Arbeit für Frauen im Luftsport leisten können. Herzlichen Dank dafür!

Eure

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

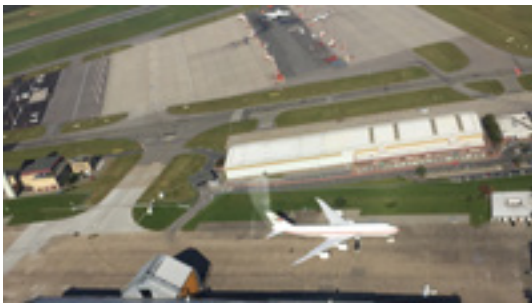
INHALT

Inhalt dieses Heftes

EDITORIAL	von Heike Käferle	03
	Inhaltsverzeichnis	04
VDP-TICKER	VDP-Ticker	05–07
NETZWERK	Zur Mitgliederversammlung im Frankenland	08–11
	2016 in Paderborn – herzlich willkommen!	12–13
	20 Jahre FEWP	14–15
	Spontanes Fly-in in EDLE Essen-Mühlheim	16
	Auch im Winter wird das Netz gsponnen	16
	Come-Together in Münster	17
	Großes Pilotinnentreffen in München	18
MOTOR & UL	Jeppesen Mobile FliteDeck VFR	19
	9. Flugsicherheitstraining in Diepholz	20–21
	Checkliste Lizenzen	22
	Spring Refresher 2015	23
	Poprad – Warschau – Riga – Danzig: ULs willkommen	24–27
	Südafrika – Namibia – Botswana – Südafrika	28–31
HISTORIE	Moritz, der segelfliegende Kobold	32–33
SEGELFLUG	Frauen-Segelflug-Weltmeisterschaft Arnborg	34–35
	Letzter Wertungstag auf der Weltmeisterschaft	36–37
BALLON	Weltrekord und Guinessbuch-Eintrag	38–39
HELIKOPTER	The American AStar	40–41
PROFESSIONALS	Zeppelin-Pilotin	42
	Traumberuf Pilotin – Aufwind durch Resilienz	43
MITGLIEDER	Wind Nord-Ost, Startbahn 03	45
	Nancy Bird Walton	46–47
	Neue VDP-Mitglieder	48
	Impressum, Mitgliedsantrag	49
TERMINE	Terminübersicht 2016	U4

JHV 2015 in Nürnberg, ab Seite 8

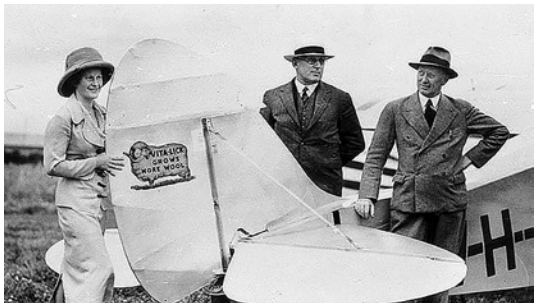
JHV 2016 in Paderborn, ab Seite 12



Flugsicherheitstraining Diepholz, ab Seite 20

Ballon-Weltrekord, ab Seite 38

The American AStar, ab Seite 40



Nancy Bird Walton, ab Seite 46

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

Hexentreffen 2016

Traditionell Anfang des Jahres am 29.01. bis 31.01.2016 laden wir ganz herzlich zum 42. Luftfahrerinnen-Treffen nach Münster ins Jugend-Gästehaus Aasee ein. Auch Münster ist eine Reise wert! Die Ausrichterin ist diesmal die VDP mit dem Hexentreffen-Team: Monika Brück-Paschko, Ingrid Blecher, Gisela Weinreich und Heike Käferle. Das Team freut sich sehr über zahlreichen Besuch von allen Fliegerinnen, ob mit Lizenz oder in Ausbildung. Wir wünschen uns einen lebhaften Austausch von Erfahrungen und Flugerlebnissen, freuen uns aufs Kennenlernen und Wiedersehen.

Alles im Blick, wollen wir Anregungen und neue Erkenntnisse aus der Welt des Luftsports mitnehmen durch interessante und vielseitige Vorträge.

- Einblick in die Akaflieg – Studentinnen forschen, bauen, fliegen – *Julia Troschel*
- Blickrichtung zu den Whirly Girls – *Sabine Bühlmann*
- Blickwinkel der Frauen-Segelflug-Nationalmannschaft: Quo vadis Frauensegelflug – *Sue Kussbach, dreifache Frauen-Segelflug-Weltmeisterin der Standardklasse*
- Durchblick - Funktionalität von GPS, Flarm, Transponder (ADS-B), *Dr. Michael Seischab*
- Blickpunkt Übersee USA – The Women Soaring Pilots Association, *Elke Fuglsang-Petersen*

Programm und Anmeldung unter **www.hexentreffen.com.**
Die Anmeldung an **Ingrid.Blecher@t-online.de.**

Gisela Weinreich

Ada Lovelace (1815–1852) – 200 Jahre

Ada wird als die erste Programmierer(in) der Welt bezeichnet. Man kann sie aber auch als erste Informatikerin und als Visionärin betiteln, da sie wesentliche Grundlagen für die Programmierung erarbeitet hat. Nach ihr wurde in den 1970er Jahren die Programmiersprache ADA benannt. Bis zum 10. Juli 2016 gibt es in Paderborn im HNF eine äußerst sehenswerte Ausstellung anlässlich ihres 200. Geburtstags. Dort ist auch das Modell eines Flugzeugentwurfs von Ada zu sehen, welches sie im Alter von 12 Jahren – also 1827 entworfen hat. Das Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe hat es nachgebaut. Ada wollte die Wissenschaft der „Flyology“ einführen und vom Flug der Vögel inspiriert, einen perfekten Flugapparat bauen. Otto Lilienthal wurde erst 1848 geboren – was hätte entstehen können, wenn die beiden die Chance gehabt hätten, sich kennenzulernen?

Entwurf von Ada, 1827

Das Ausstellungs-Wahrzeichen, Heinz Nixdorf Museumsforum

Heike Käferle

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

Flagge zeigen auf der AERO 2015

Auch in diesem Jahr war die VDP wieder am Gemeinschaftsstand der AOPA auf der AERO vertreten. Wie jedes Jahr dienten wir als Anlaufstelle für unsere Mitglieder, die beim Messebesuch eine Verschnaufpause einlegen wollten oder sich gezielt bei uns mit anderen Mitgliedern trafen. Anlaufstelle aber auch für interessierte Frauen (und Männer ...), die wissen wollten, was es mit unserer Vereinigung der deutschen Pilotinnen auf sich hat. Und so konnten wir das eine oder andere neue (Förder-)Mitglied gewinnen.

Gute Alternative: Das Fluggelände Markdorf ist zur Messezeit für ULs und Motorsegler offen und bietet einen Shuttleservice.

Am VDP-Counter v. l.: Angelika Sonnenschein, Ursula Hammer, Monika Brück-Paschko, Hedwig Sensen, Heike Käferle

Neben der Präsenz durch unseren Stand bietet die AERO aber auch beste Gelegenheiten zum Networking. Denn alles, was in der allgemeinen Luftfahrt Rang und Namen hat, ist hier vor Ort, die verschiedenen Verbände und Institutionen, wie DAeC, DFS und der Bundesverband der Luftfahrtsachverständigen oder auch kommerzielle Unternehmen, wie unser treuer Sponsor Total. Und so ergeben sich dann auch überraschende neue Kontakte, wie zum Geschäftsführer der Zeppelin Luftschifftechnik GmbH, der uns eine Besichtigung des Zeppelin-Hangars und das Interview mit Katherine Board, Deutschlands einziger Zeppelin-Pilotin, ermöglichte (s. Rubrik Professionals).

Wir sind gespannt, was die AERO 2016 uns bringt.

Angelika Sonnenschein

Änderungen bei den deutschen Meisterschaften der Segelfliegerinnen

Aufgrund der in den letzten Jahren leider sinkenden Teilnehmerzahlen an den Deutschen Meisterschaften Frauen (vor allem in der Standard- und Rennklasse) wird im nächsten Jahr ein neues System eingeführt. Die Frauen-DM wird zusammen mit einem regulären Qualifikationswettbewerb zu den allgemeinen Deutschen Meisterschaften durchgeführt. Das heißt, dass auch Männer zu dem Wettbewerb zugelassen sind, aber Frauen bei der Anmeldung (auch ohne Ranglistenpunkte) bevorzugt angenommen werden. Dadurch bekommen Frauen auf jeden Fall einen Platz in der Qualifikationsliste. Vorteil: frau braucht nur einmal Urlaub zu nehmen und nur einen Rückholer, um beide Qualifikationsmöglichkeiten abzudecken. Wettbewerbseinsteigerinnen können einen erfahreneren Vereinskameraden als Teampartner mitnehmen, der ihnen vielleicht den Einstieg erleichtert. Ideal wäre ein Wettbewerb mit gleich vielen männlichen wie weiblichen Teilnehmern, ein Schritt in Richtung Gleichberechtigung beim Wettbewerbsfliegen. Termin: 12.–21.05.2016 in Hockenheim.

Cornelia Schaich

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

Geburtstagsgeschenk: Orbit between the two Runways

Mit allem anderen als Geburtstagwetter begann der Julitag während des 99s-Treffens in München. Nieselregen und tiefhängende Wolken. Dabei hätte es doch ein sonniger Alpenflug mit Rosa Höltken in ihrer Jodel werden sollen... Nun ja, dann eben Museumsbesuch in der fliegerischen Abteilung des Deutschen Museums in Oberschleißheim, speziell geführt von unserem Fördermitglied Frank Wukasch. Mittags klarte der Himmel ein wenig auf. Was tun? Die Alpen nach wie vor in Wolken flogen wir dank Franks exotischer Idee gen EDDM München. Was dann geschah, war unglaublich! Einflug in die Kontrollzone von München und dann: „Orbit between the two runways". Wir drehten tatsächlich Runden ZWISCHEN DEN BEIDEN LANDEBAHNEN, direkt über dem Terminal und den Aprons von EDDM. Unter uns starteten und landeten die Airliner. Rosa juchzte vor Vergnügen, ich bekam das Grinsen nicht mehr vom Gesicht und Frank hatte einen Riesenspaß, „seinen" Pilotinnen einen solchen fliegerischen Moment zu ermöglichen. Einfach toll!

Ruth Haliti

Internationale Konferenz der 99s in Kanada 2016

Die Internationale Konferenz der 99s findet 2016 vom 5. bis 10. Juli in Ottawa, Kanada, statt. Wie immer stehen das Treffen und die Gespräche mit Pilotinnen aus aller Welt, vor allem aus den USA und Kanada im Mittelpunkt. Gelegenheit dazu bieten die Welcome Reception und die beiden festlichen Abendessen sowie jede Menge Ausflüge in die Stadt und die Umgebung.

Ähnlich wie New Orleans, wo die Internationale Konferenz der 99s 2014 stattfand, gilt Ottawa als eine Stadt mit hohem Freizeitwert. Ottawa ist die Hauptstadt Kanadas und die viertgrößte Stadt des Landes. Die Bevölkerung ist zu 63 Prozent englisch- und zu 15 Prozent französischsprachig. Tagungshotel ist das Hotel Delta Ottawa City Centre, das sich selbst wie folgt vorstellt: Come see our national capital in all of its glory. Our downtown Ottawa hotel's prime location puts the entire city at your fingertips. Guests are within walking distance of a whole host of entertainment, cultural and artistic venues. Without a doubt, downtown Ottawa is our hotel's best feature.

Weitere Einzelheiten und Anmeldung unter **www.99sottawa2016.com/overview.php** oder unter **ursula.hammer@ninety-nines-germany.org**

Ursula Hammer

Das traditionelle Gruppenfoto

Zur Mitgliederversammlung ins Frankenland

47. JHV in Nürnberg | von Ruth Haliti

Als Roswitha Höltken und ich uns am Freitag, 11. September, mit unserer D-EFEH beim Tower in Nürnberg meldeten, wunderte sich offiziell dort niemand mehr, denn im Fünfminutentakt erklangen weibliche Stimmen aus den anfliegenden Maschinen am Tower.

Der Anflug auf EDDN war erster fliegerischer Teil des Programms unserer diesjährigen 47. Mitgliederversammlung. Ungewohnt muteten den Fluglotsen so viele weibliche Funkstimmen doch sicher an. Sechzehn Einmots mit weiblichen oder gemischten Besatzungen aus ganz Deutschland schwebten am Albrecht-Dürer-Airport ein. Weitere vier, darunter eine Spornradmaschine, zogen den südwestlich gelegenen kleineren Platz Schwabach, Heimatflugplatz der Organisatorin und dortigen Vereinsvorsitzenden Christine Roch, zum Anflug vor.

Der Anflug auf Nürnberg bietet – insbesondere für die Copilotin – einen wunderschönen Ausblick auf die Burg und manchmal auch auf den ein oder anderen Airliner, der am Rollhalt steht. Wer von uns seltener einen internationalen Flughafen anfliegt, hatte sich vielleicht vorher schon eine unserer erfahreneren Pilotinnen gesucht und mit ihr die Flugplanung bis hin zur Landung in Nürnberg geplant, so dass frau nach gemeinsamer Vorbereitung stolz und entspannt in Nürnberg ankam. Als Bonbon gab es nach dem Abrollen für einige noch ein „Follow me“ zur Parkposition. Dank der Organisatorinnen durften die VDP-Maschinen ausnahmsweise nicht am GAT-Vorfeld, sondern direkt hinter den Airlinern stehen – ein schöner Anblick!

Das Wetter hätte besser nicht sein können und die reizende Landschaft Frankens lud die eine oder andere Crew noch zu einer von Christine Roch und Evi Grass empfohlenen Luftwanderung über die Sehenswürdigkeiten des Frankenlands ein. Nachdem auch die weiteren insgesamt 86 TeilnehmerInnen des Treffens sich im Terminal

90, der In-Location mit tollem Ausblick auf die Piste, eingefunden hatten, wurden wir alle durch unsere Präsidentin, Heike Käferle, und den Leiter des Flughafenbetriebs, Achim Scharf, herzlichst begrüßt. Ein Fachvortrag über den Triebwerksausfall, die vermeidbaren Gründe und wie damit umzugehen ist von Helmuth Lage, Ausbildungsleiter des Aeroclubs Nürnberg, rundeten das Programm am Flughafen ab. Auch wenn frau schon sehr lange fliegt, so ein Vortrag regt doch immer wieder dazu an, das eigene Verhalten kritisch zu beäugen. Und das ist gut so!

Der kulturelle Teil des Abends war kulinarisch geprägt: "Bratwurst Röslein", ein Muss in Nürnberg wie das Hofbräuhaus in München.

Die gut zweistündige jährliche Mitgliederversammlung am Samstagmorgen verlief sehr harmonisch. Carola Niemeier als Geschäftsstellen-Seele kündigte ebenso wie Jeannette Busch, unsere Schatzmeisterin, an, dass sie im nächsten Jahr nicht mehr zur Wahl stehen werden. Als Kandidatin für die Schatzmeisterin konnte Beate Busch-Schmidt, ehemalige Bankdirektorin gewonnen werden. Unsere Seele und fleißige Geschäftsstellenbiene Carola zu ersetzen, gestaltet sich wohl schwieriger. Freiwillige, zuverlässige Pilotin mit Herz gesucht...

Anschließend ging es zu Fuß oder per Segway geführt durch die attraktive Altstadt. Ein altstadtumspannender Antik- und Flohmarkt (Trempelesmarkt) lud anschließend zum Bummeln ein. Die Sonne lachte über der wunderschönen Altstadt und einige Cafés luden zum Verweilen in der warmen Nachmittagssonne ein. Einfach schön!

Beim Gala-Abend wurden die Pilotin Lisa Stahl für die weiteste Anreise aus Nordhorn und weitere Pilotinnen mit den meisten Flugstunden im letzten Jahr prämiert.

NETZWERK

Ingrid Hopman zückte ihr volles Flugbuch und präsentierte über 95 Stunden, gefolgt von Hedi Sensen mit ebenfalls über 80 Std und Dr. Ursula Borchart, mit relativ neuer Lizenz mit auch über 80 Stunden. Ebenfalls dabei war Dr. Anne Stolle mit der Mitgliedsnummer 104, sie besuchte ihre erste Mitgliederversammlung nach immerhin 40 Jahren Zugehörigkeit zur VDP und absolvierte in den letzen 12 Monaten auch über 80 Stunden im Segelflieger, im Motorseg-

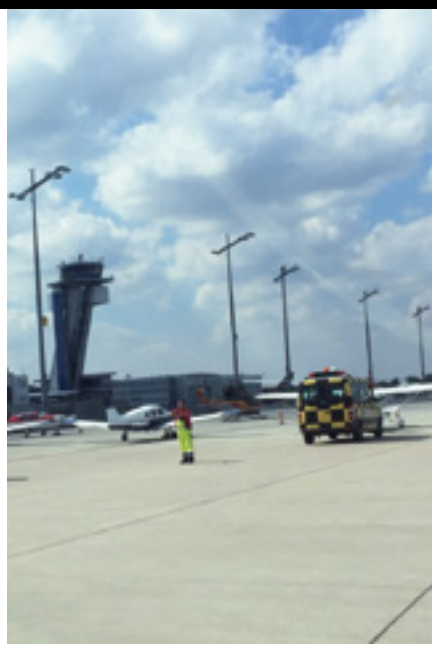
ler und im Motorflug. Der Hauptpreis – ein Flug mit dem Zeppelin wurde unter den Vielfliegerinnen ausgelost und ging an Hedi Sensen.

Als Ehrengast beehrte uns Wolfgang Müther, Präsident des DAeC. Er und seine Frau, Dr. Martina Mardini-Müther, – auch eine ausgebildete Sportpilotin – hatten es sich trotz vollem Terminplan nicht nehmen lassen, eigens für die VDP die Republik von Flensburg nach Nürnberg zu durchqueren. Die Botschaft seiner Ansprache war klar: Wir, die fliegende Gemeinschaft der General Aviation, müssen zusammenhalten und gemeinsam für die Durchsetzung der Interessen bei den beschließenden EU und internationalen Gremien kämpfen, um nicht im Sog der ständig restriktiver werdenden Vorschriften mitgerissen zu werden. 2016 – ein gutes Jahr, Geschlossenheit durch rege Teilnahme an den geplanten Events zu „125-Jahre Menschenflug“ zu zeigen. Die VDP ist gerne dabei!

Aber auch den Anteil der Pilotinnen durch mehr Information in den Medien und stärkere Kontakte zur VDP zu erhöhen, möchte Wolfgang Müther in Angriff nehmen. Mit nur rund 5 % Frauen im Cockpit bleibt hier in der Fliegerei wohl noch einiges zu tun.

Nach viel zu schnell verflogenen Stunden bot dann der Abflug am Sonntag für die Pilotinnen aus dem Norden wetterbedingt einige Herausforderungen. Kaum zu glauben, wenn man den Tag noch im sonnigen Nürnberg verbrachte, dass sich über Westfalen VFR-Minimas auftaten. Per SMS und WhatsApp wurde aber bald klar, dass alle ihre Heimatflugplätze heil erreicht hatten. Wer noch in Nürnberg geblieben war, konnte sonnige Stunden auf der Burg oder in den zahlreichen Biergärten genießen.

Für viele war es kein langer Abschied in Nürnberg. Am ersten Oktoberwochenende fand das schon traditionelle Sicherheitstraining der Pilotinnen in Diepholz ETND statt – siehe Bericht in diesem Heft.



Die Jahreshauptversammlung 2016 wird in Paderborn stattfinden. Hier haben sich Sabine Bühlmann, unsere Helireferentin, und Karin Schmidt als Organisatorinnen bereit erklärt. Weitere Informationen und Anmeldemöglichkeiten werden im nächsten Rundbrief im Frühjahr 2016 präsentiert. 2017 wird es uns in den Osten der Republik führen. Antoaneta Sontheimer bot sich an, die JHV in Erfurt zu organisieren.

Wie immer auf den Treffen der Pilotinnen war es ein buntes und reges Treiben während der viel zu kurzen drei Tage. Es wurde herzlich und viel gelacht, von den fliegerischen und privaten Erlebnissen des voranschreitenden Jahres berichtet und ganz wichtig: es wurden wieder gemeinsame fliegerische Pläne geschmiedet. Das Netzwerk spinnt kontinuierlich seine wertvollen Fäden!

NETZWERK

AIRPORT HOTEL
PADERBORN

SPEZIAL-ÜBERNACHTUNGS-ANGEBOT

IHR 3-STERNE-SUPERIOR-HOTEL
AM PADERBORN-LIPPSTADT AIRPORT

★★★

Nur zwei Gehminuten vom Flughafenterminal
À-la-carte-Restaurant
Showküche · Catering
Saisonal wechselnde Gourmetaktionen
Feiern, übernachten und genießen
in angenehmer Atmosphäre

P kostenfrei

PARK, SLEEP & FLY
Doppelzimmer (pro Person) 49 €
Einzelzimmer (pro Person) 68 €

AIRPORT HOTEL PADERBORN
Kötterweg 10 · D-33142 Büren
Fon +49 2955.7474-0 · Fax +49 2955.7474-160
info@airporthotel-paderborn.com
www.airporthotel-paderborn.com

Besuchen Sie uns auf

FMG-FlightTraining

Ausbildung zum:
- Verkehrspilot/in
- Flugdienstberater/in

oder zur neuen
Instrumentflugberechtigung:
- Enroute IR
- Competency based IR

Wir sind hierfür lizensiert, haben umfangreiche Schulungserfahrung und die ersten zufriedenen Absolventen

Cleared for Take-off!

Ausbildungsbeginn EIR/CB IR mit Fernkurs CAT: jederzeit!

FMG

FMG-FlightTraining
Paderborn-Lippstadt Airport
Flughafenstraße 33
33142 Büren
E-Mail: info@flugschule.de

www.flugschule.de

Wir freuen uns, die Pilotinnen der VDP an unserem Heimatflughafen PAD zur JHV begrüßen zu dürfen!
An diesem Wochenende bieten wir Beratung und EIR/CB IR-Flüge zum „IR-Kompetenzerwerb" an.

Silbergras
RESTAURANT & BAR

NATURVERBUNDEN | REGIONAL | INSPIRIEREND

www.silbergras.de
Airport Hotel Paderborn | Kötterweg 10 | 33142 Büren-Ahden
T + 49 (0) 2955 7474 - 0 | F + 49 (0) 2955 7474 - 160

Quax-Hangar

2016 in Paderborn – herzlich willkommen!

Vorankündigung zur 48. Jahreshauptversammlung der VDP von Sabine Bühlmann und Karin Schmidt

Vom 9. bis 11. September 2015 laden wir herzlich zur Jahreshauptversammlung im schönen Paderborn ein.

Der Flughafen Paderborn-Lippstadt (EDLP oder PAD) bietet alle Annehmlichkeiten eines Verkehrsflughafens und ist trotzdem überschaubar genug, um der Allgemeinen Luftfahrt einen entspannten Anflug zu bieten. Der Flughafen nennt sich selbst „Heimathafen" für die Region Ostwestfalen, Südwestfalen und Lipperland. Von dort aus lassen sich schöne Ausflüge ins Sauerland, zum Teutoburger Wald und in die Senner Heide starten.

Direkt am Flughafen gibt es mehrere Besonderheiten, wovon der Quax-Hangar sicher das Highlight darstellt. Die Mitglieder des Quax-Vereins kümmern sich seit vielen Jahren um den Erhalt und Betrieb von historischen Luftfahrzeugen. Inzwischen wurden zwei Hangars extra zum Zweck der Unterbringung und Restaurierung von historischen Fliegern errichtet. Ebenfalls am Flugplatz ansässig ist die FMG (siehe Anzeige rechts), die uns auch mit Rat und Tat zur Seite stehen wird.

Natürlich kommt neben unserem üblichen Programm aus Welcome Party und Jahreshauptversammlung auch die Kultur nicht zu kurz: Sowohl die Stadt Paderborn als auch die Wewelsburg als einzige Dreiecksburg Deutschlands in heute noch geschlossener Bauweise bieten interessante Ziele für Ausflüge.

Wir haben als Veranstaltungshotel das Airport-Hotel gewählt und werden euch frühzeitig ein Abruf-Kontingent bereitstellen. Wer sich also zeitnah anmeldet, kann von der Lage des Hotels direkt am Airport profitieren – es sind nur wenige Meter Fußweg vom GAT zum Hotel.

Wir freuen uns auf eure Teilnahme an der Jahreshauptversammlung 2016 im schönen Paderborner Land.

EDLP / PAD

Die FEWP-Pilotinnen am Flugplatz in Brasschaat

20 Jahre FEWP Federation of European Women Pilots

von Doris Gerecht

Nathalie Chudiak und Thea Vogels hatten die europäischen Pilotinnen zu diesem Jubiläumstreffen am 5.–7. Juni 2015 nach Brasschaat/Belgien eingeladen. Sie müssen besonders guten Kontakt zu Petrus gehabt haben. Denn er schenkte uns ein perfektes Hochsommer-Wochenende mit phantastischem Flug- und Reisewetter.

65 Pilotinnen aus elf europäischen Ländern, darunter 15 Deutsche mit drei Begleitungen, reisten mit dem Flugzeug oder dem Auto an. Die Autofahrerinnen freuten sich über die mehrspurigen und gut beschilderten Autobahnen in Belgien – nur der extra für dieses Wochenende geöffnete besondere historische Militärflugplatzes EBBT versteckte sich schwer auffindbar hinter Waldwegen. Da hatten es die Pilotinnen, die mit dem Flugzeug kamen, leichter. So brauchte z. B. die Cessna 172 aus Deutschland von Essen durch die engen Korridore zwischen den Kontrollzonen um Eindhoven herum nur 1 ½ Stunden nach EBBT Brasschaat. Auf dem Flugplatz suchten wir zuallererst ein kühles Plätzchen unter Bäumen, meldeten uns bei Nathalie und Thea und ihren Helferinnen an, bedankten uns für die „goody bag“, in der bei der Hitze die Schokolade dahinschmolz, und ließen uns freundlich bewirten. Nach der offiziellen Begrüßung durch die Beauftragte für Sport- und Bürgerangelegenheiten, Adinda van Gerven, fuhren wir mit dem Bus oder eigenem Pkw zum weltberühmten Arboretum Kalmthout mit seinen mehr als 7000 einzigartigen alten Bäumen und Pflanzen und seinem Ruhe spendenden Zen-Garten. Nach der Registrierung im Hotel Beveren konnten wir uns in Ruhe auf das Abendessen vorbereiten.

Ein wenig Schatten unter den Cessna-Flächen

Deutsche Beteiligung bei der FEWP im Hafenrestaurant

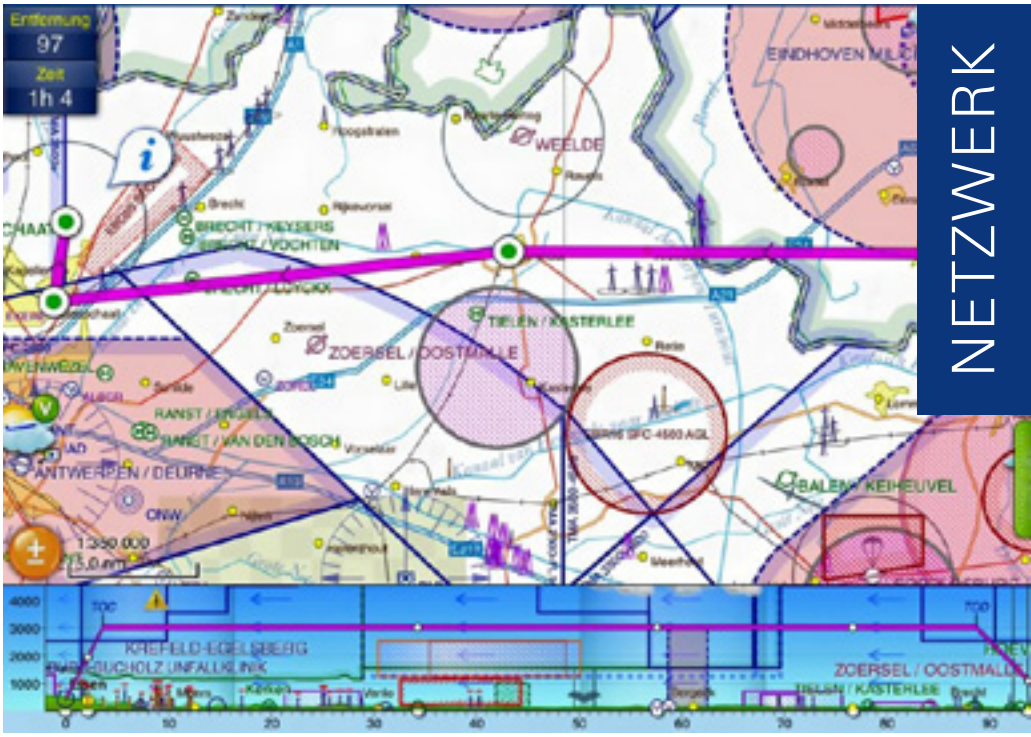
NETZWERK

Der Samstag begann mit dem Annual General Meeting im angenehm kühlen Konferenzraum. Die Referentinnen des Vorstands erstatteten Bericht. Ruth Haliti stellte die neu eingerichtete Webseite vor und wurde anschließend einstimmig zur neuen Präsidentin der FEWP gewählt. Wir sind stolz auf „unsere“ Ruth und gratulieren herzlich. Für das Jahrestreffen 2016 wurde Caorle bei Venedig festgelegt.

Draußen wartete schon der Bus auf uns, der uns nach Brüssel und als erstes zum *Royal Museum oft the Armed Forces and Military History* brachte. 1910 zur Weltausstellung wurden all die Exponaten in diesem grandiosen Museum gesammelt. Seitdem besteht diese permanente Ausstellung und wurde regelmäßig ergänzt.

Uns Pilotinnen interessierten weniger die Waffen, Uniformen und Bilder der Militärs, dafür aber mehr die sehr sehenswerte Abteilung Luftfahrt. Mehr als 150 Flugzeuge, vor allem aus dem 1. Weltkrieg, zum Teil noch original, konnten wir hier besichtigen.

Mit müden Füßen suchten wir um die Mittagszeit nach einer erfrischenden Stärkung. Um 3:00 Uhr beförderte uns der Bus durch



Board im Planetarium

Der krönende Abschluss des Brasschaat-Treffens war der Gala-Abend in Het Pomphuis (De Ark) in Antwerpen. Während des festlichen Dinners war Gelegenheit für Anerkennung und Dank für die Organisation und die ausgezeichnete Gestaltung des FEWP Meet 2015 durch Nathalie Chudiak und Thea Vogels und die vielen helfenden belgischen und holländischen Freunde.

Im Arboretum Kalmthout

Meeting

die engen Straßen Brüssels zum großzügig angelegten Europa-Viertel. Wir besichtigten das Europäische Parlament. An diesem Samstag konnten wir keine politischen Aktivitäten erwarten. Der Parlamentssaal war leer. Die Geschichte und die Aufgaben des Europäischen Parlaments konnten wir durch sehr anschauliche Präsentationen kennen lernen.

Im Royal Museum of the Armed Forces and Military History

Belgische Spezialität in der Flughafenkneipe

NETZWERK

Spontanes Fly-in in EDLE Essen-Mühlheim

von Ruth Haliti

Noch schnell am Wochenende nach dem Diepholzer Sicherheitstraining ein letztes spontanes Fly-in organisieren, dachte sich unsere Ruth Haliti. In EDLE – Essen-Mülheim lud sie gemeinsam mit Christa Subklew-Papp ein zu einer zweistündigen Flughafenbesichtigung und anschließendem Kaffee im Vereinsheim ein. Auf dem Tower begrüßte uns übrigens eine gute alte Bekannte, die Kontrollerin Inge Friedrich, einigen vielleicht bekannt vom Tower in Bonn-Hangelar.

Der Platz ist von der Schließung betroffen. Eine Initiative hatte sich vor einigen Jahren gegründet, um u.a. Interessierten Wissenswertes über Ökonomie und Ökologie am Platz zu erzählen. Herr Schlosser führte uns neun Flugbegeisterte durch die Hangars, die Werkstätten und mit dem Follow-me über die Landebahn. Bei Kaffee und Kuchen waren alle ganz beeindruckt von den vielen Fakten, die man sonst kaum einmal in dieser Form präsentiert bekommt. Vielleicht gibt es eine Wiederholung in 2016!

Christa im Feuerwehrwagen

Auch im Winter wird das Netz gesponnen

von Ruth Haliti

Da in unseren Breiten das Fliegen von Oktober bis März häufig wegen tiefer Nebelschwaden, Landregen in Bindfäden oder stürmischer Winde ausfallen muss, haben wir bekanntlich einen kleinen Ersatz geschaffen, unsere Winterstammtische!

Auch im Winter 2014/2015 fanden sie wieder regelmäßig statt. Im Oktober begann es in Herne. Die Weihnachtsmärkte in Münster und in München bieten immer eine stimmungsvolle Kulisse im Dezember. Ulla Klees führte über den Markt in Münster, Annette Partsch öffnete ihr weihnachtliches Haus für die süddeutschen Pilotinnen. Im Januar lud uns dann Annette Panneke ganz formlos nach Osnabrück ein. Auch im Februar traf man sich dank Hedi Sensen noch einmal in München und ebenfalls nochmals in Münster dank Monika Brück-Paschko. Den Abschluss machte das diesjährige Märztreffen in Hamm, zu dem unsere Präsidentin Heike Käferle eingeladen hatte. Da der November regelmäßig im Zeichen des „Carola-Come-together“ steht, konnten wir auf einen weiteren Stammtisch gut verzichten. Den ersten Stammtisch im Oktober 2015 gab es in der Einkaufsstadt Essen, wo bereits die hübschen abendlichen Lichtwochen begannen.

Wie wär's? Auch mal einen Stammtisch in eurer Region organisieren? Ganz einfach einen Tisch in einem verkehrsgünstig gut gelegenen netten Restaurant reservieren. Formlose Einladung per E-Mail an Carola Niemeier senden und schon kann es losgehen.

Und wieder war es bereichernd und richtig gut!

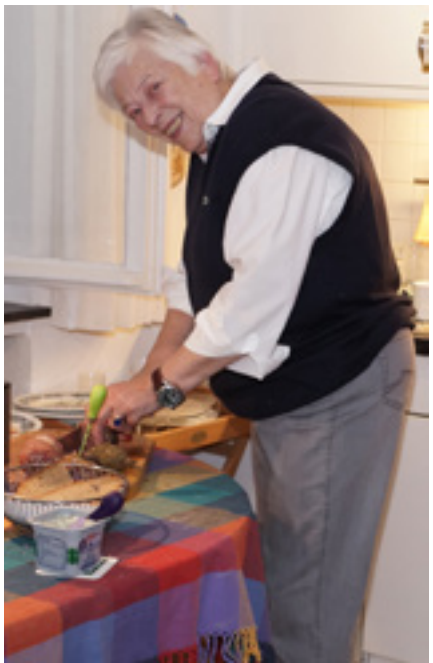
Treffen in der Geschäftsstelle in Münster | von Heike Käferle

Carola und Ingrid gaben wieder alles, um für uns ein tolles Come-together auszurichten. Als ich gegen 15 Uhr eintraf, war die „Bude“ voll, das Buffet aber keineswegs leer.

Carola Niemeiers „Geheimrezept“ für eine anregende Kommunikation ist: weniger Sitzplätze als Leute. Dadurch kommen viele mit vielen ins Gespräch. Neue Mitglieder und Interessentinnen fühlen sich so nie einsam sondern schnell in die Gemeinschaft integriert. So ist es ein Kommen und Gehen bis sich nachts die letzten verabschieden.

Am weitesten war Bettina Pahlen mit Mann aus München angereist. Das 2 Fußminuten entfernte Hotel lässt auch andere Pilotinnen zwei bis drei Stunden Fahrtzeit in Kauf nehmen. Die Abreise kann in Ruhe am nächsten Tag erfolgen.

Wir tauschten Erfahrungen aus und planten unser VDP-Fly-out 2016. Nach einigen Diskussionen stellte sich heraus, dass



Danzig die meisten reizen würde und Antoaneta Sontheimer – die Organisatorin der Reise – brachte zusätzlich Posen ins Spiel – vier Tage sollen es werden! Unsere Präsidiumssitzung am nächsten Tag direkt nach dem Frühstück war trotz feuchtfröhlichem Vorabend – oder vielleicht deshalb – effizient und stellte Weichen für 2016.

Carola versprach uns auch für 2016 wieder ein Come-together – die Geschäftsstelle muss dann aber ihre Zelte anderweitig aufschlagen. Danke für dieses richtig schöne Treffen im Osttor 32!

NETZWERK

Großes Pilotinnentreffen in München

von Ursula Hammer

Endlich war es soweit! Die Internationale Konferenz der 99s, die Waltraut Moog noch als Präsidentin der deutschen 99s nach München geholt hatte, fand im Juli 2015 in München, der bayrischen „Weltstadt mit Herz", statt.

200 Pilotinnen aus aller Welt, vor allem aus den USA und Kanada, aber auch aus Spanien, China, Russland, Australien, Neuseeland, Jordanien und natürlich Deutschland, trafen sich zum Erfahrungsaustausch und genossen nebenbei die bayrische Lebensart, gleich zu Beginn der Konferenz bei einem urigen bayrischen Abend mit hervorragendem regionalen Buffet, zünftiger Musik und Tanz vom Chiemsee (danke, Ingrid!) und einer großen Tombola. Bei dem umfassenden Rahmenprogramm gab es viele fliegerische Highlights. Die Konferenzteilnehmerinnen konnten ab Tannheim (EDMT) am Steuer einer Einmot oder eines Segelfliegers das Alpenvorland erleben.

Dass es an jenem Tag fast 40 Grad hatte, forderte der Einen oder Anderen allerdings ein besonderes Durchhaltevermögen ab und machte den Seminarraum im Keller, wo Herwart Goldbach im Auftrag der DFS über „Fliegen in Europa" informierte, besonders attraktiv. Am nächsten Tag stand Salzburg mit dem Hangar 7 und dem Werfthangar 8 von Red Bull auf dem Programm. Die Besucherinnen waren begeistert: „Dass es so etwas gibt und wir kannten das nicht!" Ein weiteres Muss für jeden flugbegeisterten Besucher in München ist die Flugwerft in Oberschleißheim, wo es für das internationale Publikum fachkundige Führungen in englischer Sprache gab. Aber selbstverständlich standen auch viele andere Sehenswürdigkeiten, wie das Schloss Neuschwanstein, das Hofbräuhaus, das BMW-Museum und der Olympiapark auf dem Programm.

Themen im offiziellen Teil, dem Business Meeting, waren z. B. Möglichkeiten, Wahlen und Abstimmungen in den Sektionen oder ggfs. auch international zukünftig online durchführen zu können, die Abschaffung der Aufnahmegebühr (bisher $10) und ergänzende Wahlen zum Vorstand.

Krönender Abschluss der Konferenz war das feierliche Bankett, das von Prof. Giemulla, Präsident der AOPA Deutschland, eröffnet wurde und bei dem die diesjährigen Gewinner der Amelia-Earhart-Stipendien begrüßt und Preise für besondere Leistungen im Bereich der Luftfahrt vergeben wurden. Ein ganz besonderer Dank gilt allen deutschen 99s, ohne deren aktive und beeindruckende Zusammenarbeit diese Konferenz in Deutschland nicht möglich gewesen wäre.

Jeppesen Mobile FliteDeck VFR

vorgestellt in Diepholz | von Markus Marth

Seit 2013 hat das für das iPad konzipierte Mobile FliteDeck VFR die von vielen sehr geschätzten klassischen Jeppesen VFR+GPS-Papierkarten abgelöst. Zwischen den Anflug- und Streckenkarten muss man nun nicht mehr hin- und herwechseln, denn das Mobile FliteDeck VFR vereint die Strecken- und VFR Anflugkarten in einem Produkt.

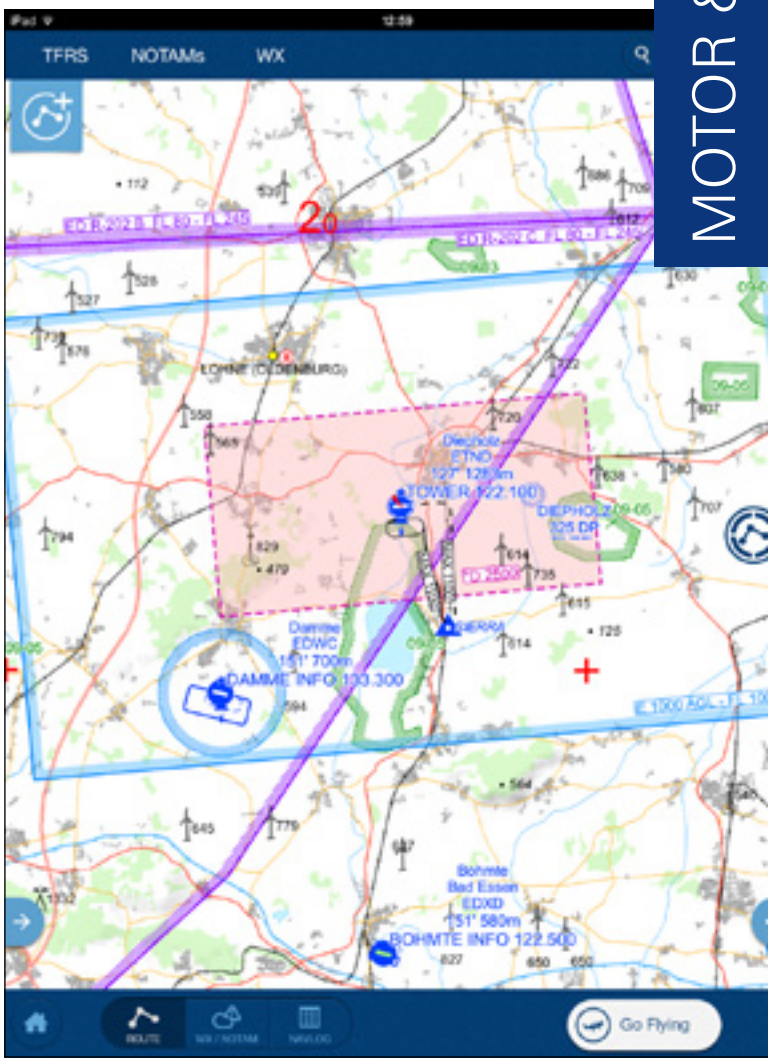
Besonders wichtig ist Jeppesen die Einfachheit der Bedienung bei möglichst wenig manuellen Eingaben. Man kann sich voll auf die Flugdurchführung sowie die Luftraumbeobachtung konzentrieren.

Das Kartenbild gleicht den früheren VFR+GPS-Charts. Die Bedienung ist intuitiv und auf das Wesentliche beschränkt. Routenpunkte können durch Tippen auf den Bildschirm einfach gesetzt und bei Bedarf verschoben werden. Unabhängig von der Zoomstufe sind die Karten sehr übersichtlich und enthalten alle nötigen Details - wie z.B. Luftraumgrenzen und deren Bezeichnung. Mit einem Klick wird die vertikale Struktur des Luftraums angezeigt. Im Flugmodus sind Informationen, wie z.B. ATC- Frequenzen, Luftraumstruktur und Flugplatzdaten (Text) per Kontextmenü mit einem „Fingertipp“ verfügbar.

Vor einem unbeabsichtigten Einflug in einen freigabepflichtigen Luftraum wird 5 Minuten vorher gewarnt. Die Luftraumgrenze ist gelb markiert und ein Kontextfenster zeigt alle relevanten Informationen über den jeweiligen Luftraum. Sehr komfortabel: NOTAMs sind graphisch integriert. Ein individuell konfigurierbarer Track-Vektor zeigt die errechnete Position in 5, 10, 15, 30 oder 60 Minuten an.

Das „Wetter-Overlay“ informiert graphisch – ähnlich wie bei GAFOR – über das signifikante Wetter. Die Einstufung erfolgt über eine farbliche Darstellung, die sich an Wolkenuntergrenzen, Sichtweiten, Böen sowie an Vereisungsparametern und Gewitterzellen orientiert. Die Vorhersagen gelten für jeweils drei Stundenblöcke und umfassen 48 Stunden. Der Wind wird optional grafisch dargestellt und automatisch ins NavLog übernommen. Die angezeigten Windinformationen beziehen sich wahlweise auf den Bodenwind oder auf den Wind in 5.000, 10.000 oder 15.000 Fuß.

Aktuell beinhaltet das Mobile FliteDeck VFR Österreich, Schweiz, Deutschland, Benelux, Kroatien, Slowenien, Tschechien, Polen, Dänemark, Frankreich, Irland, Großbritannien,



Italien, Portugal, Spanien und USA. Skandinavien folgt zeitnah und weitere Länder sind geplant. Das Mobile FliteDeck VFR kann auf zwei separaten iPads installiert werden und ermöglicht so die vollständige Redundanz. Alternativ kann der Pilot durch Screenshots ein Backup auf Papier erstellen.

Alle Strecken- und Anflugkarten sowie der Textteil werden alle 28 Tage aktualisiert. Ein deutlicher Gewinn an Sicherheit!

Die Kosten eines Abonnements belaufen sich im ersten Jahr auf € 349,00 für das komplette (Europa) Paket. Deutschland allein kostet € 229,00. In den Folgejahren sind die Preise um 15 % reduziert. Man kann – z.B. für einen Urlaub - auch Tripkits zu kaufen, die dann 28 Tagen gelten.

Lida Pries mit Rosa beim Training

Ein Überflug wäre schon schön…

9. Flugsicherheitstraining in Diepholz 2015 | von Rosa Höltken

„Wir können auch ins Holding“, hörten wir die Worte von Heike im Anflug auf Hamburg. Nach längerem Zögern im Äther dann die Antwort – „Ja, dann kreisen Sie bitte über Sierra 1“ – Danach kamen wir und hatten auch noch das Glück, uns kreisend über den einzelnen Pflichtmeldepunkten dem Platz zum Überflug zu nähern – für alle nach uns anfliegenden Maschinen hieß es dann leider „ist zur Zeit nicht möglich.“

Das 9. Flugsicherheitstraining in Diepholz, organisiert von Hetta und mir, war auch dank des schönen Wetters ein Erfolg. 17 angemeldete Maschinen, 22 Teilnehmer aus ganz Deutschland, mehrere Gäste, 13 Fluglehrer und davon – und darauf bin ich besonders stolz: sechs Fluglehrerinnen !

Ab Freitagmittag begann die Umsetzung der Trainingswünsche. Am frühen Abend – vor dem Nachtflug – stellte uns Markus Marth das von Jeppesen angebotene Programm „FliteDeck VFR“ vor, in dem er online die Arbeitsweise und all die vielen Möglichkeiten des Programms demonstrierte – natürlich an der für den Folgetag geplanten Ausflugsroute. Und nicht nur das, jeder Teilnehmer erhielt einen Freischaltcode und konnte das Programm am nächsten Tag gleich testen. Dazu gab es für jede Maschine ein Trip-Kit mit allen Anflugblättern. Herzlichen Dank – das war super ! Danach gab es kurze Informationen über das Nachtflugtraining – ja und dann ging es wieder in die Luft.

Am Samstag genossen wir dann den von Hetta und Jürgen geplanten Ausflug nach Heide-Büsum, wer wollte, über Rotenburg Wümme, Hamburg, Stade, St. Michaelisdonn. Meine Crew, Ruth Haliti und Gertraut Schulze-Möbius, entschloss sich für den ziemlich direkten Weg mit einem Überflug in Hamburg. Da wir einige „Warteschleifen“ über Hamburg drehen mussten, konnten wir den herrlichen Blick über die Stadt und den Hafen genießen. Und der Überflug hatte uns natürlich auch richtig Spaß gemacht. In Heide-Büsum wartete am Hafen ein Krabben-Pul-Wettbewerb auf uns. Die Ergebnisse von zwei Minuten Pulen waren von 2 – 18 Krabben, wobei wir

Unsere Fluglehrerinnen

bei der Siegerehrung erfahren mussten, dass es an der Spitze sehr eng war – so gab es fast 2/4 Siegerinnen. Der Rückweg führte uns über einen kleinen Abstecher über Wangerooge zum Durchflug durch die Kontrollzone Bremen nach Varrelbusch.

Am Sonntagmorgen warteten wir zunächst auf die Auflösung des Nebels. Andrea Schapöhler, zuständig für das Wetterbriefing, gewährte uns dann noch Zeit für einen beeindruckenden Vortrag von Uwe Stiebling zum Thema „Menschliches Leistungsvermögen: Wie ticken wir bei Fehlern, in Gefahrenmomenten, und wie können Fehler, die in einer Katastrophe enden könnten, vorher vermieden werden“. Trotz aller menschlichen Unzugänglichkeit – so Uwe: „Es gibt ein Leben außerhalb des Fliegens – aber es ist sinnlos“!

Anschließend informierte Ayla Reckermann über CB IR und EIR, der neue und einfache Weg zur Instrumentenflugbe-

rechtigung. Der vorbereitete Vortrag von Willi Bräutigam musste wegen des guten Wetters auf das nächste Jahr verschoben werden. Und dann wurde wieder trainiert – Ute Hölscher flog mit zwei Pilotinnen das FAA Biannual und Tineke Schaper sorgte für die Englisch-Level-Verlängerungen.

Die Pilotinnen und Piloten machten sich nach und nach auf den Heimweg. Wir waren froh zu hören, dass alle gut und zufrieden angekommen waren. Danke, dass ihr alle gekommen seid. Es war schön mit euch. Danke an Hetta und Jürgen Reinsch für die Organisation vor Ort.

Checkliste Lizenzen

Damit ihr den Überblick nicht verliert – zum Kopieren | von Rosa Höltken

PPL A (SEP/TMG)	Datum
Tauglichkeitszeugnis Kl 2 Gültigkeit 5, 2 oder 1 Jahr	
ZÜP – gültig bis	
Englisch-Level – gültig bis	
Klassen-und Musterberechtigung:	
in den letzten 12 Monaten vor Ablauf 12 Flugstunden und 12 Starts/Landungen	
in den letzten 12 Monaten vor Ablauf 1 Übungsstunde mit Fluglehrer	
TMG Berechtigung kann dabei mit verlängert werden	
Sonstige Berechtigungen	
Um **Gäste** mitzunehmen: 3 Starts/Landungen in den letzten 90 Tagen	
Nachtflug um Gäste mitzunehmen: 3 Starts-Landungen in den letzen 90 Tagen, dabei eine bei Nacht	unbefristet
Berechtigung zum **Schleppen von Segelflugzeugen** – Fünf Schleppflüge sind in den letzten 24 Monaten vorgeschrieben, um die Berechtigung ausüben zu können	unbefristet
Kunstflugberechtigung	unbefristet
Lehrberechtigung Gültigkeit 3 Jahre	

LAPL (SEP/TMG)	Datum
Tauglichkeitszeugnis LAPL Gültigkeit 5 oder 2 Jahre	
ZÜP – gültig bis	
Englisch-Level – gültig bis	
Klassen-und Musterberechtigung:	
Max. 2000 MTOM, Max. 4 Personen an Bord – Beförderung v. Gästen nach Erteilung der Lizenz 10 Std./30 Starts	
in den letzten 12 Monaten vor Ablauf 1 Übungsstunde mit Fluglehrer	
TMG Berechtigung kann dabei mit verlängert werden	
Sonstige Berechtigungen	
Um **Gäste** mitzunehmen: 3 Starts/Landungen in den letzten 90 Tagen	
Nachtflug um Gäste mitzunehmen: 3 Starts-Landungen in den letzen 90 Tagen, dabei eine bei Nacht	unbefristet
Berechtigung zum **Schleppen von Segelflugzeugen** – Fünf Schleppflüge sind in den letzten 24 Monaten vorgeschrieben, um die Berechtigung ausüben zu können	unbefristet
Kunstflugberechtigung	unbefristet

SPL/SEGELFLUG	Datum
Tauglichkeitszeugnis Kl 2 Gültigkeit 5, 2 oder 1 Jahr	
Klassen-und Musterberechtigung:	
in den letzten 24 Monaten 5 Stunden und 15 Starts	
in den letzten 24 Monaten 2 Schulungsflüge mit Lehrer	
TMG Berechtigung kann dabei mit verlängert werden	
Sonstige Berechtigungen	
Um **Gäste** mitzunehmen: 3 Starts/Landungen in den letzten 90 Tagen	
Kunstflugberechtigung	unbefristet
Berechtigung zum **Schleppen von Segelflugzeugen**	unbefristet
Lehrberechtigung Gültigkeit 3 Jahre	

LAPL (SEP/TMG)	Datum
Tauglichkeitszeugnis LAPL Gültigkeit 5 oder 2 Jahre	
Klassen-und Musterberechtigung:	
Beförderung v. Gästen nach Erteilung der Lizenz 10 Std./30 Starts	
in den letzten 24 Monaten 5 Stunden und 15 Starts/ 2 Schulungsflüge mit Lehrer	
TMG Berechtigung kann dabei mit verlängert werden	
Sonstige Berechtigungen	
Um **Gäste** mitzunehmen: 3 Starts/Landungen in den letzten 90 Tagen	
Kunstflugberechtigung	unbefristet
um Gäste mitzunehmen: 3 Starts-Landungen in den letzen 90 Tagen, dabei eine bei Nacht	
Lehrberechtigung Gültigkeit 3 Jahre	

UL-Berechtigungen	Datum
Tauglichkeitszeugnis LAPL Gültigkeit 5 oder 2 Jahre	
Englisch-Level – gültig bis	
Klassen-und Musterberechtigung:	
in den letzten 24 Monaten vor Ablauf 12 Flugstunden und 12 Starts/Landungen auf aerodynamisch gesteuerten UL's, TMG oder SEP	
in den letzten 24 Monaten vor Ablauf 1 Übungsstunde mit Fluglehrer	

UL-Berechtigungen	Datum
Berechtigung zum **Schleppen von Segelflugzeugen**	unbefristet
Passagierberechtigung	unbefristet
Lehrberechtigung Gültigkeit 3 Jahre	
in den letzten 24 Monaten vor Ablauf 1 Übungsstunde mit Fluglehrer	
TMG Berechtigung kann dabei mit verlängert werden	

Flying in the Rain – oder Spring Refresher 2015

von Tineke Schaper

Das letzte Aprilwochenende, 24. bis 26.4.2015, versprach kein gutes Wetter. Nichtsdestotrotz reisten gut und gerne 20 Pilotinnen und Piloten per Flugzeug und Auto am Flugplatz Nordhorn-Lingen (EDWN) an, um beim nun schon erprobten Spring Refresher ihre Kenntnisse aufzufrischen und wieder gesunde Routine in ihre Fliegerei zu bekommen.

Dabei halfen wie immer die guten Geister, auch Fluglehrerinnen und Fluglehrer genannt. Tineke Schaper und Rosa Höltken hatten mal wieder organisatorisch alles im Griff, denn obwohl drei Lehrer kurzfristig erkrankt waren, kamen doch alle auf ihre Kosten.

Der Samstag stand ob des grauen Landregens ganz im Zeichen der Theorie. Fluglehrer Horst Beiderwellen zählte auf, welche technischen Probleme im Cockpit auftreten können und wie diesen schnell und gründlich zu begegnen ist, bzw. wann auch mal nichts mehr zu retten sein könnte und eine umgehende Landung angesagt ist. Malte Höltken gab einen Einblick in Struktur und Inhalt verschiedener Flughandbücher und wie man diese am besten liest und versteht.

Während der kurzen Regenpausen ging es dann aber trotzdem mal schnell in die Luft, selbst wenn es nur zum Platzrundenschrubben war. Auch ein wichtiger Einstieg zurück in die Fliegerei nach dem frostigen Winter.

Ultraleichtfliegen stand bei Bettina Pahlen auf dem Programm und unsere Usch schaffte es sogar noch am Sonntag, ihre Berechtigung für die leichten Maschinen zu absolvieren. Glückwunsch!

Bei den gemeinsamen Mahlzeiten, vom Frühstück über Kuchen bis hin zum Abendessen war es insbesondere bei Wein und Bier am Abend wieder sehr gesellig. Wirklich ein schöner Saisonauftakt im „Familienkreis“.

Und keine Frage, auch in 2016 gibt es bei hoffentlich besserem Wetter und mit gesunden FluglehrerInnen einen neuen Spring Refresher. **Save the Date:** 08.–10.04. April 2016 in EDWN!

Am Fuß der Hohen Tatra – Airport Poprad-Tatry, Europas höchster internationaler Flughafen (Slowakei)

Poprad – Warschau – Riga – Danzig: ULs willkommen!

von Heike Käferle

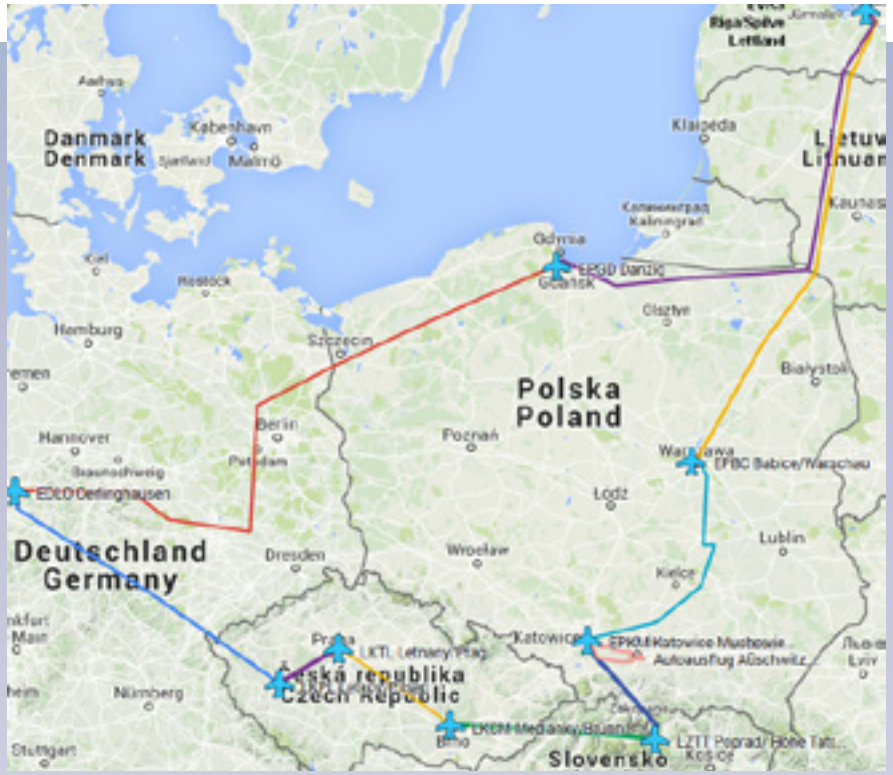
Unsere diesjährige Urlaubsreise führte uns auf östlichen Kurs: Pilsen, Prag, Brünn, Poprad, Kattowitz (mit Ausflug nach Auschwitz, Wieliczka, Krakau), Warschau, Riga und Danzig.

Ein bisschen holten wir nach, was wir bei unserer ersten Polen- und Baltikum-Reise wegen Schlechtwetter auslassen mussten.

Welches Land hat wohl die meisten Flugplätze pro qkm? Tschechien hat bestimmt die Nase vorn. FIS München schickte uns noch vor dem Grenzüberflug direkt auf die Frequenz von Karlsbad, und wir erhielten die Freigabe für die CTR. Nach Pilsen war es dann nicht mehr weit. Wir landeten auf dem Grasplatz Letkov mit schönem Blick auf die Stadt. Unsere Ankunft hatten wir vorher telefonisch angekündigt. Die Bierstadt ist einen Besuch wert: Als Kulturhauptstadt 2015 herausgeputzt, zeigte sie sich von der besten Seite – Museen, Große Synagoge, St. Bartholomäus-Kathedrale – und das Essen war gut und deftig. Beim Abflug empfahl man uns trotz Rückenwinds die „Bergab"-Richtung – es war gewöhnungsbedürftig. Ziel war nun der Prager Flugplatz Let any. Beim Anflug bot man uns von den zwei Graspisten die in

In Pilsen musste unsere CT im Freien übernachten

Europas zweitgrößte Synagoge steht in Pilsen.

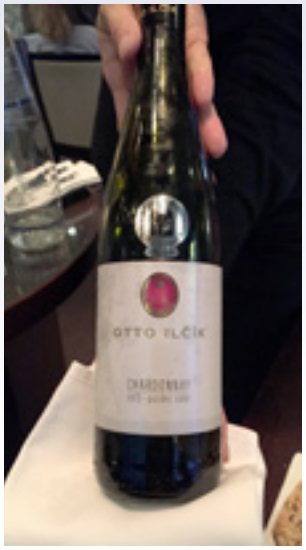


Wahrzeichen der Stadt – die astronomische Uhr in Prag.

EDDH beschriebene bessere an und organisierte uns einen Platz im schicken neuen Hangar. Wir wählten den Fußweg zur Metro, die in Prag gut ausgebaut ist. Ein nettes zentral gelegenes Hotel buchten wir kurz vorher über booking.com. Über Empfehlungen von tripadvisor fanden wir ein super Restaurant an der Moldau. Dort ließen wir Horsts Geburtstag ausklingen – zum ersten Mal im Leben tranken wir tschechischen Wein – sehr empfehlenswert! Prag hat ein Flair von mittelalterlicher Großstadt gepaart mit Jugendstil, was man sonst vergebens sucht.

Unser nächstes Ziel war Brno/Brünn. Wir entschieden uns für den Grasplatz Brno-Medlánky, den wir vorher angerufen hatten. So konnten wir unsere CT hangarieren. Ein Taxi brachte uns in das sehenswerte Brünn, das wir am nächsten Tag erkundeten, während an unserem nächsten Ziel, der Hohen Tatra, Unwetter wüteten. Am Abreisetag war alles wieder unproblematisch und so genossen wir den Flug nach Poprad, dem höchsten internationalen Verkehrsflughafen Europas mit wunderschönen Ausblicken auf das schroffe herausragende Gebirge. Poprad selbst ist eine kleine nette Stadt mit sehr guten Wandermöglichkeiten und heißen Quellen, die in ein Spaßbad integriert sind – ein Erlebnis, das wir uns gönnten.

Am nächsten Tag ging es weiter nach Kattowitz. Die Wolken zogen recht früh schon über den Gipfeln der Tatra auf und so mussten wir den Sightseeing-Flug drum herum wählen. Es boten sich uns dennoch gigantische Einblicke in dieses schroffe Hochgebirge. Danach flacht die Landschaft ab – die Karpaten boten aber noch schöne Ausblicke. Bald erreichten wir den



Tschechischer Wein aus Mähren – einfach nur gut.

Tschechien zwischen Prag und Brno

Der Jugendstil ist in Prag stark vertreten.

Burg Ververi bei Brünn

Luftraum von Krakau und Kattowitz und mussten unsere Flughöhe entsprechend reduzieren. Der Stadtplatz Kattowitz Muchowiec ist ein großes Flugfeld mit diversen Landebahnen und einer Betonpiste, die zu unserer Landezeit wegen Bauarbeiten per Notam gesperrt war. Im Anflug mussten wir uns dann für eine der nur schlecht gekennzeichneten „Graspisten" entscheiden – am Funk war wie so häufig niemand. Wir nahmen die Bahn neben der Betonpiste – immer bereit durchzustarten. Der Untergrund war fest – das dürre Steppengras hoch. Trotz des Gefühls„ gerade eine Außenlandung zu fabrizieren, ging alles gut. Ein Mitarbeiter der Security bot uns bei gefühlten 40 Grad in der Sonne Wasser an. Sonst war niemand da.

Weiter ging es mit dem Mietwagen nach Auschwitz – die Führung war hochinteressant und brachte noch mehr Erkenntnisse über die damalige Zeit. Am nächsten Tag war das Programm weniger belastend: vormittags Krakau, die wunderschöne Stadt, die wir bereits vor drei Jahren besucht hatten, nachmittags das Salzbergwerk Wieliczka. Das Welterbe bietet beeindruckende Einblicke in den Salzabbau unter der Erde. Zurück auf dem Flugfeld von Kattowitz suchten wir uns die passende Startrichtung aus und hoben in Richtung Warschau ab. Eigentlich wollten wir der Weichsel entlang fliegen, aber die Gewitter bildeten sich schneller als vorhergesagt. Daher nahmen wir die Hinweise des Warschauer Controllers dankend auf und trafen dann erst beim Meldepunkt Golf von Warschaus CTR auf die Weichsel.

Der Anflug auf den Stadtplatz Babice war wunderschön. Der Platz bietet Avgas und WLAN. Das vom Wachpersonal gerufene Taxi kam schnell. Beim Abflug fand der Taxifahrer aber erst beim zweiten Anlauf die richtige Seite – gut, wenn man den Straßennamen weiß – das Flugfeld ist einfach riesig.

Warschaus Altstadt hat uns begeistert und wir haben uns die Stadt erlaufen. Abends bestellten wir in einem kleinen Museums-Restaurant einen Tisch und genossen polnischen Wein von der Weichsel – im Moment noch eine Rarität – das könnte sich bald ändern.

Als nächstes Ziel stand Riga auf dem Programm. Auch diese Stadt liegt an einem

Einblicke in das Hochgebirge der Hohen Tatra an der Grenze von der Slowakei nach Polen.

Selfie am Himmel von Polen – manchmal sind die Ausblicke nicht ganz so interessant und der Luftraum auch extrem ruhig.

großen Fluss, der Daugava, und bietet ebenfalls einen tollen Anflug auf den stadtnahen Flugplatz Spilve. Die alte Hansestadt hat ein Zentrum mit Fachwerkhäusern und angrenzendem Jugendstilviertel sowie beeindruckende Markthallen. Wir genossen die landestypische Küche, die durchaus deutsche Züge hat. Nach zwei Tagen machten wir uns auf den Rückflug. Geplant war, Danzig und danach noch Elblag zu besuchen.

Der Flugplan nach Danzig, Lech Walesa Airport, war aufgegeben und wir konnten starten. Für die fast 700 km brauchten wir 3:20 h. Teilweise flogen wir über den Wolken – sehr erholsam – keine Thermik! Die Route führte uns östlich an Riga vorbei über Litauen, durch die Masuren. Dann mussten wir uns den Weisungen des Danziger Controllers beugen und „direct to November“ fliegen – kein Umweg über Land.

Danzig besticht durch schmale hohe und oft sehr schön verzierte Häuserreihen. Die Stadt war nach dem 2. Weltkrieg wieder aufgebaut und hervorragend restauriert worden. Fast jede Straße ist sehenswert und wir sind von dem Flair der Stadt beeindruckt. Von der Marienkirche (Günther Grass lässt grüßen) hat man einen grandiosen Blick über die Stadt.

Anflug auf Warschau der Weichsel entlang.

Unser letztes Flugziel in Polen – Elblong (früher deutsch „Elbing“) – mussten wir dann am Freitagabend streichen. Von Westen näherte sich eine Schlechtwetterfront, die uns keine Wahl ließ – schließlich wollten wir wieder pünktlich im Büro sein.

Aus 3,5 Stunden geplanter Flugzeit wurden dann 4,5 Stunden, weil wir einem Starkregengebiet ausweichen mussten. Mittlerweile waren die Wolkenuntergrenzen um Berlin so niedrig, dass wir besten Internetempfang hatten und uns der Regenradar den Weg wies. Den Flugplan änderten wir mit Hilfe der FIS. Bei der Landung in Oerlinghausen war es noch sommerlich schön. Das änderte sich in der Nacht gründlich und nach 17 Tagen Sonnenschein und Hitze hatte uns das deutsche Regenwetter wieder eingeholt.

Jetzt freuen wir uns auf unseren gemeinsamen VDP-Ausflug nach Posen und Danzig im Sommer 2016!

Danzig von der Marienkirche aus.

Geräucherter Stör und Aal – kein billiger Spaß in Riga in den Markthallen.

Südafrika–Namibia–Botswana–Südafrika

Ein Afrikaflug als Nachwirkung des FEWP-Treffens in Belgien | von Ingrid Hopman

Nach dem europäischen Pilotinnentreffen im Juni in Belgien erhielt ich von einer Schweizer Pilotin eine E-Mail mit der Anfrage „Würdest du als erfahrene Pilotin mit mir in Südafrika fliegen? Ich lade dich dazu ein.“ Da musste ich nicht lange überlegen: „Hurra! Da bin ich dabei“ Zum Kennenlernen und zur Vorbesprechung trafen wir uns bei Geraldine in Bern.

3. Mai 2015
Zürich – Johannisburg mit der Linie
Vom Hotel direkt zum Flugplatz Brakpan FABB. Die C-182 mit Verstellpropeller sollte Geraldine und mein Flugzeug für die Rundreise sein.

Beim Checkflug konnte ich den Fluglehrer Glen am Funk gar nicht verstehen. Nur Rauschen. Schwierig dabei Notlandungen, Langsamflug, Vollkreise 30 – 45°, Landungen, Durchstartübungen etc. ausführen, aber es ging ganz gut. Während der theoretischen Einweisung wurden unsere Flugzeuge noch repariert. Die Piper Arrow von Franz und Marianne bekommt einen neuen Propeller, der falsch aufgesetzt wurde, was allerdings nur Franz auffiel. Nach dem Briefing erhalten Geraldine und ich die südafrikanische Lizenz, die 5 Jahre Gültigkeit hat. Wir waren glücklich.

Die Crews: Marianne und Franz Schleiss sowie Andrea Wegant und Frank Bosselmann je mit einer Piper Arrow, Geraldine Philipp und Ingrid Hopman mit einer C-182 mit Verstellprop.

6. Mai
„Joburg“ – Kimberley – Augrabies Falls
Ich fliege das erste Leg nach Kimberley. Geraldine und ich sind ziemlich aufgeregt und auch noch nicht gut organisiert, aber wir meistern es! Vom Tower bekommen wir die Erlaubnis, um das „Big Hole“ zu

Unsere Mannschaft

fliegen, in dem früher Diamanten abgebaut wurden. Uns fällt auf, dass die Öltemperatur stark variiert und der Öldruck meist im unteren Bereich ist. Wir wechseln die Sitze. Geraldine fliegt westwärts über hügelige Landschaft zu den Augrabies Falls, mit einer Lodge mit eigenem Airstrip.

7. Mai
Upington – Keetmannshoop – Sossusvlei
Vor jedem Flug wird ein Briefing vom kompetenten Piloten Frank durchgeführt. iPad, Satellitentelefone, GoPro Camera, Handys u. ä. sind aufgeladen. Auf dem Weg zur Maschine sehe ich etwas Öl unterm Bugrad, zum Glück nicht viel.

Mariannes Piper springt nicht an. Fremdstart bringt nichts. Marianne und Franz müssen zwei Tage in der Lodge verweilen, bis ein Mechaniker eigeflogen werden kann. Magnete und Starter sind nicht in Ordnung. Übrigens war vor dem Flug abgesprochen worden, dass der Rest der Mannschaft weiterfliegt, wenn ein Flugzeug einen Schaden hat.

In Keetmanshoop ist der Tower nicht besetzt, wir können trotzdem landen. Die Immigration verläuft rasch. Auf den Zoll müssen wir warten, weil der verantwortliche Beamte noch am Mittagstisch weilt. Eine der jungen Frauen am Platz fragt mich, wie alt ich sei … „mit 75 Jahren fliegst du noch?“ Das kann sie nicht glauben.

Weiterflug nach Sossusvlei, ein eindrucksvoller turbulenter Flug über Steinwüste, Hügel und Tafelberge in 6500 ft. Tolles Farbenspiel! Ich lande auf der Sandpiste fast bei Sonnenuntergang.

Marianne ruft an und sagt, dass heute die Magnete ausgetauscht werden sollen. Nach dem Abendessen bei einem Glaserl Wein betrachten wir die wunderbare Landschaft. Die Temperatur abends ist sehr angenehm. Keine Moskitos, aber viele Fliegen. Um 22:00 Uhr begebe ich mich in mein Himmelbett.

8. Mai
Dünentag
Der Wecker klingelt um 4:30 Uhr und schon bald fahren wir los, vorbei an der Düne 45. Ein Heißluftballon erhebt sich in die Höhe. Weiter zur welthöchsten Düne „Big Daddy“, 350 m hoch. Um 8:00 Uhr wird es schon ziemlich warm. Immer zwei Schritte vorwärts, einen zurück. Nach fast ¾ der Höhe laufe ich nur noch bergab durch den wunderbaren feinen Sand zur Natriumcarbonat-Pfanne mit ihren 900 Jahre alten Bäumen. Spaß!

9. Mai
Über die Dünen, die Namibwüste und die Skeleton Bay – Walvis Bay – Vingerklip
Es herrscht reger Flugbetrieb. Jeder möchte die Dünen von oben sehen. Drehen auf

Über der Namib in der Nähe von Sossusvlei

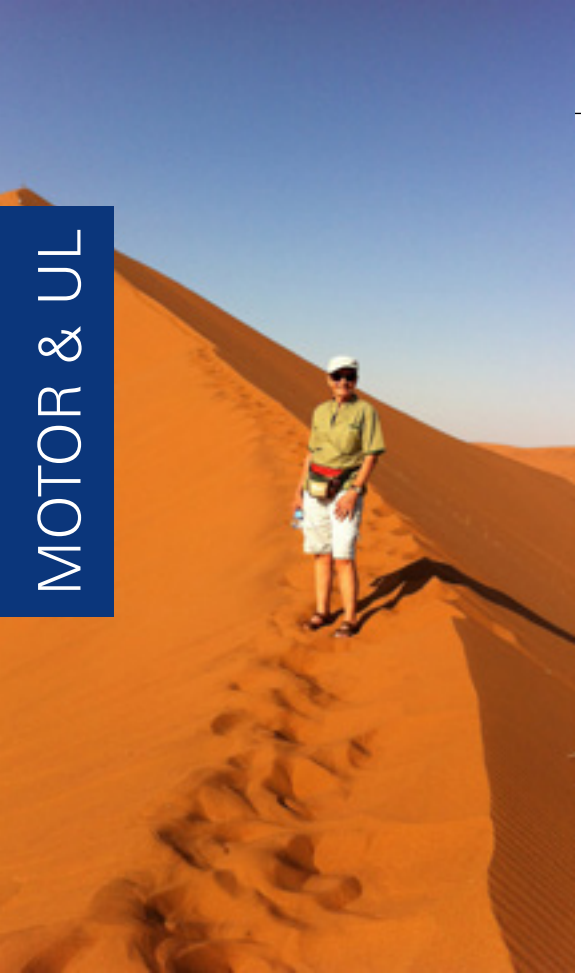
Geraldine und Ingrid

Kurs 328 ° über die Namibwüste, die nicht enden will. Eine Notlandung? Unmöglich! Entlang der Skeletton Bay mit gestrandeten Schiffen. Nach einer Stunde Landung in Walvis Bay. Der Ölstand ist wieder mal grenzwertig.

Unser zweiter Leg führt uns nach Vingerklip. Das Terrain steigt stetig an, es ist sehr turbulent. Beim Blick nach unten fragen wir uns, wovon die Leute hier wohl leben. Ich lande auf einer furchigen Schotterpiste mitten im Nirgendwo. Wie so oft in Namibia, gibt es ein BBQ mit Kudufleisch-Lamm-Kartoffel-Gemüse.

10. Mai
Flug nach Okonijma
Marianne und Franz sind noch nicht dabei, wie schade. Außencheck, Piste nach Tieren absuchen, kurzen Magnet- und Propcheck, leanen und ab geht's! Wir überfliegen Buschlandschaften und einzelne Farmen. In 5.300ft Höhe liegt der Buschplatz aus rotem Sand. Ein sehr heikler Anflug!
Hier sind endlich auch Marianne und Franz eingetroffen! Es gibt ein Hallo, wir sind wieder komplett.

11. Mai
Safaritag
6:00 Uhr, Abfahrt in Skiunterwäsche, Mütze, Schal und Handschuhen. Wir entdecken eine Leopardin, eine bewohnte Warzenschwein-Behausung und einen Geparden. Wir steigen vom Jeep und nähern uns den Tieren zu Fuß. Unglaubliche Gefühle übermannen uns alle.



„Big Daddy“, die welthöchste Düne, und Ingrid

12. Mai

Gobabis – Maun (Botswana)

Von Okonjima fliegen wir in 7.500 ft bei starkem Seitenwind. Nach 1:30 h landet Geraldine auf der 07 in Gobabis, mitten im Busch. Unterwegs hustet der Motor einmal kurz, wir schrecken auf, aber danach bleibt es wieder still. Das bestellte Benzin bekommen wir von einem lokalen Piloten aus einem Kanister. 070 °, 7.500 ft, es ist sehr turbulent. Mir schmerzen die Schultern vom Gegensteuern. Endlich nach 2:30 h Kontakt mit Maun TWR. und Freigabe zur Landung. Plötzlich rollt eine größere Maschine auf die Piste und startet. Wir geraten gründlich in die Wirbelschleppen, aber alles geht gerade noch einmal gut. Nachdem die Flugpläne ins Okawango-Delta aufgegeben sind, geht es weiter.

Beim Rollen zum Start bleibt plötzlich unser Motor stehen, springt aber wieder an. OK! Magnetcheck ok, aber beim Propcheck rührt sich gar nichts! Man stelle sich vor, das wäre uns über dem Busch passiert oder gleich nach dem Start... Wir hatten viele Schutzengel!

Oben: Löwen haben einen Büffel erbeutet – Mitte: Little Kulala – Unten: Buschlandebahn Gobabis

13. Mai

Maintenance und eine C-210

Uns ist bewusst, dass wir mit fehlendem Öldruck nicht weiterfliegen können. Vom Vercharterer bekommen wir die Nachricht, dass der Motor ausgebaut wird. Daher entschließen wir uns, mit einem Buschflieger in einer C-210 zu den anderen zum Camp ins Okawango-Delta mitzufliegen. Abends sitzen wir gemeinsam um's Feuer.

Plötzlich taucht ein riesiger Elefant auf und frisst gemütlich einige Äste. Es herrscht Stille. Alle beobachten das Tier. Nach 10 Minuten geht er zurück ins

Die Aussicht an Tag 4, 9. Mai

Salzpfannen in der Kalahari-Wüste

Wasser und verschwindet – ein einmaliges Erlebnis.

14. Mai
Glück gehabt!
Vom Vercharterer wird uns eine C-172 nach Maun geflogen. Man zeigt uns „unseren" Ölfilter: voller Metallspäne! Der Techniker hat so etwas noch nie gesehen. Mir wird immer mehr bewusst, welch riesiges Glück wir hatten. Die beiden anderen Maschinen sind bereits nach Kasane unterwegs.

15. Mai
Kasane
FBKE-Kasane ist schon von weitem zu erkennen. Wir fahren zum Hausboot und treffen auf die beiden Crews! Am Ufer, nicht weit vom Hausboot, erspähen wir einen toten Büffel, an dem sich einige Krokodile gütlich halten, bis eine Herde Elefanten zum Trinken kommt.

16. Mai
Tsigaro
Da unsere C-172 keine großen Tanks besitzt, machen die anderen ihre Maschinen bis zum Rand voll, so dass sie uns am nächsten Airstrip mitten im Busch einige Liter davon abgeben können. Danach starte ich im Nirgendwo mit einem Kurs von 180 ° über die Kalahari nach Tsigaro. Landebahn 26! Heiß, 900 m, 3.038 ft hoch. Die Landung wird immer länger, vor mir laufen Zebras vorbei. Geschafft!

17. Mai
Gabarone (Botswana) – Pilanesberg (Südafrika) – Madikwe
Erneut bekommen wir noch Sprit aus Franks Maschine. Bei den Förmlichkeiten helfen wie so oft in Afrika unsere Pilotenhemden mit den 4 Streifen. Nach 2:40 h landen wir am Flughafen Gabarone. Ich fliege weiter nach Pilanesberg. Die Berge sind hoch und es ist wieder sehr bockig. Am Ende der Bergkette liegt der Flughafen vor uns. Mit uns im Anflug auch eine An2. Und noch ein Leg: Madikwe in Südafrika.

18. Mai
Wildlife
Morgens marschieren bereits vier Geparden an uns vorbei, Breitmaulnashörner grasen und ein noch schlafender Löwe liegt im Gras. Eine Elefantenherde kreuzt unseren Weg. Ein Halbstarker bleibt stehen, Der Guide spricht mit ihm, er solle den Rüssel heben und wieder senken, was er einige Male vorführt und sich dann davon macht... Das Reservat ist übrigens so groß wie Jordanien.

19. Mai
Rückflug über Heidelberg nach Brakpan
Franks Trimmung hat sich verklemmt, er muss wieder zurück zum Platz. Wir fliegen derweil bereits über Heidelberg nach Brakpan, zu unserem Ausgangsplatz.

Nach unserer Rückkehr folgen – verständlicherweise – einige heftige Gespräche mit dem Vercharterer.

20.05.
Ausklang und Tiger Moth
Es war eine wunderbare Flugsafari mit einer immer freundlichen, zuverlässigen Crew. Wir haben uns alle prima verstanden. Geraldine und ich sind im Flugzeug ein perfektes Paar und hatten viel Spaß, gemeinsam zu fliegen. Danke dir, Geraldine, für die großzügige Einladung!

Übrigens, ... die anderen hatten noch immer nicht genug und überflogen zum Abschluss dieses wunderbare Afrika in einer Tiger Moth!

Ölfilterwechsel in Maun

Erdmännchen

Das „Big Hole" in Kimberly

Eva Schmidt in der Mo2a, aufgenommen 1937 in Dunstable/Großbritannien. Rechts neben Eva Schmidt steht Wolf Hirth, rechts daneben der britische Segelfluglehrer H. E. „Tim“ Hervey.

Fotografien aus: Sammlung Peter F. Selinger, Sammlung Crellin, Wikimedia Commons, Luftwelt, 7. Juli 1937

Eva Schmidt als Image moderner Weiblichkeit, in der Zeitschrift „Die Dame“ vom August 1937

Moritz, der segelfliegende Kobold

Zum 70. Todestag der Fliegerin Eva Schmidt (1914 – 1945) | von Evelyn Crellin

Eva Schmidt wurde 1914 in Schlawe in Pommern geboren, wo ihr Vater als Hausarzt praktizierte. An der Pommerschen Segelflugschule Leba e.V., hoch über der Lonsekedüne, erlernte sie 1934 das Segelfliegen. Ihre Kurskameradin Eva Mahlkuch beschrieb Eva Schmidt als „strahlenden kleinen Kobold“, beliebt unter ihren Kamerad(inn)en, hochtalentiert und immer zu freundlichen Späßen aufgelegt.

Eva Schmidt vor einer Bücker 133 Jungmeister während ihrer Tärigkeit bei den Bücker-Werken in Rangsdorf.

Nach Erwerb des C-Scheins wurde Evas Name schnell in Deutschland bekannt. Schon ein Jahr später, am 19. September 1935, erhielt sie als dritte Fliegerin die höchste internationale Auszeichnung im Segelflug: das Leistungsabzeichen, auch bekannt als Silber-C. Vor ihr hatten nur zwei Frauen die Silber-C errungen, nämlich Hanna Reitsch und Lotte Tourné.

1934 wurde Eva Schmidt Einfliegerin bei den Bücker-Werken in Rangsdorf bei Berlin. Carl Clemens Bücker hatte 1933 seine Firma Bücker Flugzeugbau GmbH gegründet, die leichte Motorflugzeuge, vorrangig für Kunstflug, Schulung und Training, produzierte. Als cleverer Unternehmer hatte er frühzeitig den Werbewert von Vorführpilotinnen (oder, wie eine Zeitung titelte, „Flugzeugmannequins“) erkannt und Luise Hoffmann als seine erste Einfliegerin eingestellt, bis zu ihrem tragischen Fliegertod Ende 1935. Beate Köstlin, die im Deutschland der Nachkriegsjahre als Beate Uhse weitbekannt werden sollte, war eine weitere

Eine Bücker Bü 133 Jungmeister, wie Eva Schmidt sie während ihrer Tätigkeit bei den Bücker-Werken in Rangsdorf vor Kunden und Gästen präsentierte.

Einfliegerin bei Bücker, und Eva Schmidt wurde die dritte im Bunde. Beate Köstlin war unter ihren Kollegen als „Max“ bekannt und Eva als „Moritz“. Mit ihren kurzen Haaren und ihren Knickerbockern, die sie immerzu trug, ähnelte Eva viel eher einem Jungen. Nur bei näherem Kennenlernen wurde ihre mädchenhafte und sensible Seite offenbar..

Beate und Eva waren als Einfliegerinnen für Bücker tätig und präsentierten seine Flugzeuge auch im Kunstflug im In- und

Ausland. Eva Schmidt, der offensichtlich jede fliegerische Betätigung nahelag, trat zudem als Fallschirmspringerin auf. Im April 1937 nahm sie als Orterin am Schlesienflug teil. Mit dem Piloten Bortasch belegte sie Platz 11 unter den insgesamt 65 teilnehmenden Flugzeugen. Am 7. Juni 1937 flog Eva Schmidt zudem eine neue Höchstleistung für Frauen im Segelflug, die als inoffizieller Frauen-Weltrekord gewertet werden könnte. Zu dieser Zeit befand sich „das deutsche Fliegermädel" – so eine zeitgenössische Zeitung – auf der schwäbischen Segelflugschule Hornberg, um unter Anleitung von Wolf Hirth, dem Altmeister des deutschen Segelflugs, ihre Ausbildung zu vervollkommnen. Offensichtlich war das Training erfolgreich, denn ihr Rekordflug von 255 Kilometern von Hornberg nach Plauen im Vogtland in einem Rhönsperber überbot die 1936 von Hanna Reitsch aufgestellte bisherige Bestleistung. Schon einen Monat später jedoch holte sich Hanna Reitsch den Langstrecken-Segelflug-Rekord für Frauen mit einem Flug über 351 Kilometer von der Wasserkuppe nach Hamburg wieder zurück.

Eine Bücker Bü 131 Jungmann, in der sie im Sommer 1937 zur Weltausstellung nach Paris flog.

Wie auch in Eva Schmidts Karriere ersichtlich, gehörten die Jahre 1937 und 1938 zu den letzten Höhepunkten im Leben talentierter deutscher Fliegerinnen. Als Angestellte des Nationalsozialistischen Fliegerkorps (NSFK) wurden sie zu diversen Auslandsauftritten entsandt, wo sie deutschen Segel- und Motorflug präsentierten und dem deutschen Flugsport ein charmantes Gesicht verliehen. Im Juli 1937 gehörte Eva Schmidt so zur Delegation von vier NSFK- und elf Privatflugzeugen, die der Deutsche Aeroclub zum Internationalen Sternflug zur Weltausstellung nach Paris entsandte. Eva flog eines der NSFK-Flugzeuge, eine Bücker 131 Jungmann. Anfang August 1937 flog sie eine Bücker 133 Jungmeister auf dem Flugtag in Lübeck-Blankenese. Wenige Wochen später folgte ein Besuch in Großbritannien: Im Schlepp von Wolf Hirth präsentierte Eva Schmidt eine Mo2a (Mozwoa) bei den Nationalen Segelflugmeisterschaften in Camphill nahe Sheffield. Die Mo2a war ein aus der Minimoa abgeleiteter eleganter Zweisitzer, entworfen von Wolf Hirth unter Mitwirkung von Ulrich und Wolfgang Hütter, der erlaubte, dass talentierte Schüler durch erfahrene Piloten direkt in spezielle Segelflug-Techniken eingewiesen wurden.

In einem Rhönsperber stellte Eva Schmidt 1937 ihren Langstrecken-Segelflugrekord über 255 Kilometer von Hornberg nach Plauen/Vogtland auf.

Eva Schmidt war auch unter den fliegenden Frauen, die an Weiterbildungskursen für „ingenieurmäßiges Segelfliegen" an der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) in Darmstadt-Griesheim teilnahmen, in denen Segelflieger und -fliegerinnen in fortgeschrittenen Formen und Methoden des Segelflugs unterrichtet wurden. Wahrscheinlich begegnete Eva hier ihrer Kollegin Feodora „Dolly" Schmidt, die als Sekretärin an der DFS arbeitete. „Dolly" hatte selbst eine Reihe von Bestleistungen im Dauer-Segelflug gesetzt, und zeitgenössische Medien verwechselten beide Fliegerinnen häufig.

Kurz vor Beginn des Zweiten Weltkrieges arbeitete Eva Schmidt an der Segelflugschule Grunau nahe Hirschberg im Riesengebirge. Doch für sie wie für die meisten der fliegenden deutschen Frauen bedeutete der Kriegsbeginn das fliegerische Ende: Alle Ressourcen wurden nun für das Militär benötigt. Eva zog zurück nach Hinterpommern, wo sie einen Kinderarzt heiratete. Mit diesem hatte sie drei Kinder. Ihre Brüder Klaus und Jochen fielen im Zweiten Weltkrieg.

Über das Ende von Eva Schmidts Leben herrscht Unklarheit. Während manche Quellen behaupten, dass sie sich mitsamt ihrer Familie das Leben nahm, als Pommern durch den Vormarsch der sowjetischen Truppen von Deutschland abgeschnitten zu werden drohte, berichteten Freunde der Familie eine andere Version: Nach dieser wäre Eva Schmidt nach dem Einmarsch der sowjetischen Truppen Anfang März 1945 erschossen worden, als sie sich gegen Vergewaltigung zur Wehr setzte. Ihr Vater, der den Verlust aller seiner Kinder in diesem Krieg erfahren hatte, tötete darauf seine drei Enkelkinder, seine Frau und sich selbst. „Moritz", der segelfliegende Kobold, eine der besten deutschen Segelfliegerinnen vor dem Zweiten Weltkrieg, ist heute nahezu völlig vergessen.

Die Mo2a, aufgenommen im Jahr 1937.

MT startet zum Titelgewinn

Frauen-Segelflug-Weltmeisterschaft in Arnborg 2015

von Gisela Weinreich

Vom 1.8 – 15.8.2015 wurden die achten Frauen-Segelflug-Weltmeisterschaften in Arnborg in Dänemark auf Jütland ausgetragen.

Dänemark ist nicht gerade als Segelflugparadies bekannt. Schaut man auf die Karte, sieht man Arnborg in der Mitte Jütlands liegen, zwischen Nord- und Ostsee. Dieses Land wurde in der Eiszeit geformt und ist umgeben von Wasser. Beides hat einen großen Einfluss auf das Segelflugwetter. Der Wind, die Meere, der Boden und die Fjorde sind die bestimmenden Faktoren. Die thermischen Verhältnisse scheinen hier schwierig zu sein, man denke z.B. an die Seebrisen, auch die Lufträume lassen wenig Raum für den Strecken-Segelflug. Hier ist vor allen Dingen Billund im Süden mit dem internationalen Flughafen zu nennen. Karup im Norden ist die größte Militärbasis von Dänemark.

Wie erwartet, kämpften 40 Pilotinnen aus 11 Nationen um jeden Zentimeter Steigen unter niedriger Wolkenbasis, pulsierender Thermik, mal 8/8 Bedeckung, dann wieder Sonnenschein, Seebrisen, aber auch Blauthermik mit viel Wind auf den vorgegebenen Strecken. Zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort zu sein, brachte Sieg oder Niederlage für den Wertungstag. Unsere dreifache Segelflug-Weltmeisterin in der Standardklasse, Sue Kussbach, konnte ihren Konkurrentinnen bei diesen Bedingungen nicht entkommen. Alle lauerten an der Abfluglinie, um den erfolgreichen und erfahrenen deutschen Pilotinnen einige Minuten später hinterher fliegen zu können. Wenn man es doch versuchte, dem Pulk zu entkommen, wie Conny Schaich am letzten Wertungstag, war das Risiko groß, vorschnell auf dem Acker zu landen. Als sich das Wetter besserte und endlich

Links: Das erfolgreiche Deutsche Team – Unten: Wenn es nicht mehr zum Flugplatz reicht.

Pilotinnen der Standardklasse

Pilotinnen der Clubklasse

Oben: MMeteorologin Sarah beim Wetterbriefing – Unten: DAeC-Team

auch mal Wolkenthermik mit Basishöhen von 1000 m – 1200 m bescherte, konnten unsere Pilotinnen richtig Gas geben und der Konkurrenz davon-fliegen.

Die „Königsklasse“ war diesmal die Clubklasse. Sehr gute Teamarbeit leisteten Sabrina Vogt und Christine Grote. Sie haben den Wettbewerbsstress und den Erwartungsdruck am besten gemeistert, vertrauensvoll ihre gemeinsamen Anstrengungen für ein gutes Ergebnis bis zum Ende durchgehalten. Sabrina konnte ihren Vorsprung gegenüber der Konkurrenz verteidigen und hat den WM-Titel, die Goldmedaille, verdient gewonnen. Christine Grote war strahlende Vize-Weltmeisterin, mit einer Silbermedaille. Die Goldmedaille hatte sie ja bereits zweimal früher geschafft.

Auf dieser Frauen-Segelflug-Weltmeisterschaft gab es erfreulicherweise viele Newcomer, mehr als zehn Pilotinnen, die zum erstenmal teilgenommen haben. Darunter auch Sarah Drefenstedt, die ihren Einstand in der Clubklasse gab und auf Platz 5 flog. Mit zwei Tagessiegen bewies sie, dass mit ihr zu rechnen ist. Als Meteorologin war sie für das deutsche Team sehr wertvoll, unersetzlich und ein Glücksfall. Gleich nach dem Aufstehen hatte sie sich mit den vorhandenen Wetterdaten befasst und sie analysiert. Ihre Vorhersagen und Empfehlungen waren mehrfach der tatsächlichen Wetterentwicklung näher, als die des Meteorologen der Wettbewerbsleitung im Briefing. Sarah Drefenstedt ist ein neues Mitglied in unserer VDP und wurde auf der diesjährigen JHV in Nürnberg vorgestellt.

Am Rande des Wettbewerbssports, aber doch wichtig für die Gemeinschaft der Segelflieger, sind die Social Events einer Segelflug-Weltmeisterschaft. Davon gab es einige. Eine stimmungsvolle Welcome Party mit gutem Büffet, gemeinsame Grillabende, Papierflugzeug-Wettbewerbe für die Kids mit Siegerehrung. Zum internationalen Abend hatten die Mannschaften der teilnehmenden Nationen eingeladen. Das traditionelle Babajaga-Festival am Lagerfeuer durfte nicht fehlen. Diese und andere Events sorgten für gute Stimmung. Sie helfen, die internationalen Beziehungen zu stärken und den Austausch unter Pilotinnen und Mannschaften zu fördern.

Im Auftrag der FAI und der internationalen Segelflugkommission war die Autorin als Jury Präsident vor Ort, um die Weltmeisterschaft zu beobachten, auf Einhaltung des FAI Sporting Codes zu achten, die WM im Auftrag der FAI zu eröffnen, die Ergebnisse der Wertungen zu überprüfen, die WM für gültig zu erklären und sie am Ende offiziell zu schließen. Wir gratulieren allen Pilotinnen ganz herzlich zu ihren sportlich fairen und großartigen Leistungen und hier besonders unseren VDP-Mitgliedern Sabrina Vogt, Christine Grote, Sarah Drefenstedt, Swaantje Geyer, Sue Kussbach, Conny Schaich und Annette Klossok.

Sabrina – auf Sieg eingestellt

Letzter Wertungstag auf der Weltmeisterschaft

von Sabrina Vogt

Auf Grund der Wetterlage war am vorletzten Tag der Weltmeisterschaft zu 95 % klar, dass es am Ende der letzte gewesen sein wird.

Die Ausgangssituation in der Clubklasse war, dass ich seit dem dritten Wertungstag die Führung innehatte. Der Vorsprung war dabei aber stets minimal, immer zwischen winzigen 11 und 41 Punkten. Chrissis Platzierung schwankte immer zwischen dem dritten und vierten Platz. Aber ebenso immer mit geringem Punkteabstand zum zweiten Platz. Diese Konstellation änderte sich zwischen dem dritten und siebenten Wertungstag kaum. Die Litauerin hatte sich auf dem zweiten Platz festgesetzt, egal welche taktischen Mittel wir auch probierten, diese waren alle für die Katz.

Dann kam der mögliche letzte Wertungstag: Die Frage im Team war „Wie verhalten wir uns? Fliegen wir defensiv und versuchen, den ersten Platz zu sichern?“ Das könnte zur möglichen Folge führen, dass Chrissi den Podiumsplatz verlieren würde. Auf der anderen Seite wollten wir auch gerne den zweiten Platz für das Team gewinnen. Dann müssten wir sehr offensiv fliegen mit der möglichen Konsequenz, auch den ersten Platz zu verlieren. Es war eine Zwickmühle. Nach Bekanntgabe der Aufgabe (AAT) und langer Besprechung entschieden wir uns schließlich für folgende Taktik: Wir wollten versuchen, uns alleine auf der Strecke zu bewegen. Aber die Chance dafür war sehr gering, da wir in den letzten Wertungstagen immer unter Beobachtung waren. Außerdem war Blauthermik bzw. sehr wenig Wolkenthermik vorhergesagt. D. h. die Wahrscheinlichkeit, dass wir uns letztlich im Pulk wiederfinden, war doch sehr hoch.

Wir haben uns auf eine Uhrzeit geeinigt, wann wir spätestens abfliegen wollten. Falls es dann zum Pulk kommen würde, war unsere Taktik, bei den Wenden zu versuchen, die Wendeaktionen des Pulks zu steuern. Die Motivation war, dass ich als erstes wende in der Hoffnung, dass der Pulk

MT Sabine Vogt im Anflug

unmittelbar folgt und somit Chrissi unbemerkt hinter dem Pulk ein bis zwei Kilometer die Wenden mehr ausfliegen und durch meine Informationen auch rasch wieder zum Pulk aufschließen könnte. Somit erhofften wir, den ersten Platz zu sichern und dass gleichzeitig Chrissi Punkte auf den zweiten Patz gutmachen könnte.

Dann war es so weit. Ich war vor dem Flug sehr aufgeregt. Zum Glück mussten wir vor dem Start nicht lange warten und es ging rasch los. Somit hatte ich nicht viel Zeit zum Nachdenken und konnte einfach fliegen. Es kam, wie wir erwartet hatten. Es wurde blau, nur im äußersten letzten Wendegebiet hatten sich kleine Cumulis gebildet. Somit traf sich vor dem Abflug die ganze Clubklasse im Pulk. Und wie auch schon geahnt, war kaum eine als erste abgeflogen. Nur eine Französin flog ganz früh allein los. Die anderen Pilotinnen belauerten uns und warteten auf unseren Abflug.

Ich war doch dann sehr ungeduldig und musste mich zusammenreißen, dass wir wirklich unseren Plan verfolgten. Chrissis Erfahrung hatte in dieser Situation Ruhe ins Team gebracht. Tatsächlich sind wir dann als erstes losgeflogen und fünf Minuten nach uns folgte der Pulk. Leider hatte uns der Pulk auch schnell eingeholt. Bei der ersten Wende konnten wir unsere ausgedachte Taktik nicht anwenden, da wir tiefer waren als der Pulk und wir notgedrungen uns erst einmal um sichere Thermik kümmern mussten. Wir wendeten früher und machten uns dann alleine auf den Weg. Der Flug zur zweiten Wende verlief sehr gut. Schade war, dass der Pulk uns dabei die ganze Zeit beobachten konnte und wir für ihn die sehr guten Bärte markierten. Dadurch konnten wir sie nicht wirklich abschütteln. Sie waren immer so ca. 300 m tiefer als wir.

Bei der zweiten Wende haben wir unsere Idee verfolgt. Ich wendete nach einem Bart und machte mich auf den Weg zur dritten und letzten Wende. Die zweitplatzierte Litauerin folgte mir, wie erhofft, unmittelbar und Chrissi konnte die Wende zwei Kilometer mehr ausfliegen. An der dritten Wende kamen wir sehr tief an und somit hatte uns der Pulk wieder eingeholt.

Das Gute dabei war, dass der Pulk nicht realisierte, dass wir da schon auf dem Rückweg waren. Zu diesem Zeitpunkt waren wir schon zwei Kilometer von unserer Wende entfernt. Der Pulk wendete aber hier. Damit hatten wir ein paar Punkte gegenüber dem Pulk gut gemacht.

Das Wetter wurde schlechter und der Pulk wurde immer größer. Ein ganz großer Pulk aus der Standard-, Club- und Rennklasse entstand, und so sind wir alle gemeinsam nach Hause geflogen. Die Litauerin war leider ein paar Minuten früher zu Hause. Nach der Landung war ich auf der einen Seite zufrieden, da ich wahrscheinlich meinen ersten Platz gesichert hatte. Auf der anderen Seite waren wir nicht gut gelaunt,

Champion Sabrina Vogt

da wir zwar sehr gut geflogen waren, aber befürchteten mussten, dass es für Chrissis zweiten Platz nicht ganz reichen würde. Wir waren sehr angespannt. Ich beobachtete die Wertung auf dem Handy, und aktualisierte im Sekundentakt.

Es dauerte eine gefühlte Ewigkeit, bis alle Flüge gewertet waren. Dann endlich, schwarz auf weiß! Ich konnte den ersten Platz sichern und für Chrissi hat es knapp gereicht. Zweiter Platz! Auf einmal war die schlechte Laune weg, und wir beide waren mit dem Flug zufrieden. Jetzt konnten wir beruhigt die Flugzeuge waschen.

Die Wetterprognose hatte Recht behalten. Am nächsten Tag und somit dem letzten möglichen Wertungstag war das Wetter so schlecht, dass gegen 12 Uhr schließlich neutralisiert wurde und wir endlich feiern konnten!

Flüge von Fjord zu Fjord

Nach dem Flug – Sabrina und Chrissi

Bis zu 450 Ballone in Lorraine

Weltrekord und Guinnessbuch-Eintrag:

Lorraine Mondial Air Ballons 24.7.–2.8.2015 | von Ulla Klees

Alle zwei Jahre findet das Heißluftballon-Treffen in Frankreich auf dem Flugplatz Chambley Planet Air in Lothringen statt: „Lorraine Mondial Air Ballons 2015“. Ein gigantisches Spektakel von bis 600 Heißlüftern über den endlosen Weiten der Kornfelder. Mindestens 450 Ballone steigen täglich, morgens und abends, fast gleichzeitig auf und färben den Himmel der traumhaften Landschaft bunt.

Dieses Jahr wurde der eigene Weltrekord der „Grand Linie“, von 2013 mit 391 Ballonen, mit 433 bei weitem übertroffen. Drei Reihen auf der Runway mit insgesamt 6 km Ballon neben Ballon ergaben einen neuen Weltrekord. Juristen haben es mit dem Hubschrauber von oben notariell überprüft. Teams aus 40 Ländern machten die Woche zu einem internationalen fröhlichen Ballontreffen.

Sehr viele Teams verbrachten die 10 Tage gemeinsam auf einem für diese Zeit auf dem Flugplatz angelegten Campingplatz. Genügend Gelegenheit, zwischen den

Die Arche hebt ab

BALLON

Ullas holländische Verfolger

Wohnwagen den einen oder anderen Piloten und Teammitglieder zu besuchen und sich über das Wiedersehen zu freuen und mal deren Grillköstlichkeiten zu bewundern.

Von Sonntagabend bis Mittwoch hatten wir genügend Gelegenheit dazu, denn das Wetter war alles andere als ballonfreundlich. Jedoch ab Mittwochabend konnte fast jede Fahrt stattfinden, bis auf die eine, wo nur ganz Mutige sich in den heftig böigen Wind wagten.

Mein „kleiner“ gelber Stratic Ballon mit 2200 Kubik (statt bisher 3400) hat sich hervorragend bewährt, und ich hatte mächtig Platz, mal nach Herzenslust zu „spielen“.

Meine Tochter mit ihrem REWE-Ballon hatte ihren ersten Auftritt als Pilotin und ich war mächtig stolz auf sie!

Nach Lorraine heißt vor Lorraine, und somit freuen wir uns schon jetzt wieder auf Juli/August 2017.

Bodennebel über dem französischen Flachland

Startbahn – mal anders

BO 105

The American AStar

Type Rating Training bei Airbus Helicopters in Texas | von Sabine Bühlmann

Die Chance, einmal im Airbus-Werk ein Type Rating Training zu fliegen, ist der amerikanische Traum für Hubschrauberpiloten. Als langjähriges Mitglied der „Whirly Girls", der internationalen Vereinigung von Hubschrauberpilotinnen, war ich schon zuvor mehrfach in den USA in Sachen Helifliegen unterwegs. Diesen Kurs verdanke ich einem Stipendium der Whirly Girls – eine ganz besondere Geschichte.

Seit nunmehr 60 Jahren fördern die Whirly Girls weibliche Helikopterpiloten weltweit, und zwar nicht nur durch Veranstaltungen während der jährlichen Treffen bei der Heli Expo und dem EAA Oshkosh Adventure, sondern auch durch sehr begehrte Stipendien für Flugweiterbildungen. Das können Turbine Transitions sein, wie in meinem Fall, oder spezielle Kurse wie Nachtsichtgeräte-Training, Notwasserungs-Training oder Außenlast-Einweisung. Jedes Whirly Girl kann sich bewerben und eine umfangreiche und sehr detaillierte Bewerbung einreichen. Damit soll vor allen Dingen erreicht werden, dass engagierte Pilotinnen den nächsten Schritt in ihrer fliegerischen Karriere gehen können. Fragt man während eines Meetings die aktiven Whirly Girls, wer bereits in den vergangenen Jahren ein solches Stipendium erhalten hat, so gehen viele Hände nach oben – und alle berichten übereinstimmend, dass es ein wichtiger Karrieresprung war. Also habe ich mich seit Jahren hartnäckig beworben, obwohl mir bewusst war, dass ich als Non-US Resident Außenseiterin sein würde. Immerhin macht man in den USA nach dem Commercial Rating den Instructor oder CFII – das ist in Europa selten. Und da vornehmlich junge Fluglehrerinnen mit 1000 h Gesamtflugzeit aufwärts in den letzten Jahren unter den glücklichen Gewinnern waren, kannte mein Erstaunen keine Grenzen, als ich Ende 2014 erfuhr, dass ich das Airbus Type Rating Training auf dem „Eichhörnchen" gewonnen hatte – wow!

Manchmal ist ein Turbinen-Upgrade fällig: ich durfte im Sommer auch eine Runde Bell 206 Jet Ranger in den USA fliegen und war sehr angetan von diesem hübschen Helikopter!

In Grand Prairie, Texas, angekommen, standen erst einmal drei Tage Vollzeit-Theorie auf dem Programm: welches Triebwerk, welche Grenzwerte, welche Hydraulikanlage? Unser Lehrer nannte es berechtigterweise „Druckbetankung". Dieser Kurs ist weder etwas für schwache Nerven noch für Faulenzer.

Das gesamte Handbuch-Material wurde uns vorher online zur Verfügung gestellt und Eckdaten wurden als Einstieg bereits mit einem Limitations-Test abgefragt. Nach drei Tagen waren wir dann reif für einen dreistündigen schriftlichen Prüfungs-

teil, gefolgt von einem zweistündigen, detaillierten Vorflugcheck – endlich mal den Heli sehen!

Die Amerikaner nennen das Eichhörnchen liebevoll „AStar“ und besonders die B3, worauf unser Flugtraining begann, hat noch einen weiteren Spitznamen, „the homesick angel“ – sie will einfach nur steigen, steigen, steigen.

Wer das Eichhörnchen kennt, weiß, warum der Name Programm ist: Schweben im Bodeneffekt und Absetzen/Abheben sind eine Herausforderung, weil das „Hörnchen“ da sehr agil und beweglich ist. Durch die nach hinten rechts hängende Zelle fühlt sich tatsächlich jede normale Landung wie eine kleine Hanglandung an. Mit diesem Punkt verbrachten wir den Einstieg in die erste Flugstunde. Ich war mehr als froh, dass der Heli eine Klimaanlage hatte ... Kein Wunder, in Texas wird es auch gern mal 100° Fahrenheit – deswegen rieten mir Kollegen auch ab, im Hochsommer zum Kurs zu fahren. Obwohl der Juni eigentlich noch zu den gemäßigten Temperaturen neigt, war es auch hier schon deutlich oberhalb der 90°-Marke, und wir schwitzten entsprechend dauerhaft.

Der Simulator ist einer der Top-Simulatoren weltweit und verfügt über Full Motion. Einen Einsteiger macht eine anderthalbstündige Session gern auch mal ein wenig krank, deswegen wurde zuerst im Heli und dann im Sim geflogen, damit die Motion Sickness nicht für den realen Flug einschränkt. Im Sim gibt es dagegen die Tüten aus gutem Grund. Auch von langjährigen EMS-Piloten weiß ich, dass Simulator-Sessions gewöhnungsbedürftig sind.

Ich hatte allerdings Glück und konnte das ganze Programm ohne nennenswerte Einschränkungen abarbeiten. Unter anderem bei diesem Punkt war ich sehr glücklich über meine Simulator-Vorerfahrung, wenn auch mit einem anderem Muster, nämlich der EC135. Aber auch die fand sich natürlich bei Airbus Helicopters auf dem Vorfeld, neben der EC120 und der Twin Star AS355. Zum Abschluß der Woche war noch einmal die wundervolle B3e mit sämtlichen Notverfahren an der Reihe. Ich war sehr überrascht und erfreut, wie gut mir das Handling auch nach nur wenigen Stunden gelang. Natürlich vergeht so eine Woche tatsächlich wie im Flug. Ich bin sowohl den Whirly Girls als auch Airbus Helicopter extrem dankbar für die Erfahrung und habe auch schon den nächsten Kurs im Kopf: Im Sim wird ein „inadvertent IMC“-Kurs unterrichtet, der Piloten bei unbeabsichtigtem Einflug in IMC-Bedingungen das Leben retten soll – sehr wertvoll – und ich spare schon einmal, denn das Stipendium ist abgeflogen.

Damenteam im Cockpit: Whirly Girls Sabine Buehlmann und Gina Guthrie (CFI) beim Airbus-Training in Texas, insgesamt 5 Stunden Schulung auf dem Helikoptertyp AS 350

Auf dem Vorfeld wartet sie schon: das "Eichhörnchen", wie die AS 350 wegen ihrer quirligen Flugeigenschaften auch genannt wird, ist sowohl in den USA als auch bei uns ein beliebter Arbeitshubschrauber.

McDonnellDouglas baut auch Helikopter mit dem NOTAR-System: 'no tail rotor' und trotzdem hervorragende Flugeigenschaften bei dieser MD520N, davon konnte ich mich persönlich überzeugen ...

Zeppelin-Pilotin

von Angelika Sonnenschein

Schon immer einmal davon geträumt, ein Luftschiff, gar einen Zeppelin zu steuern? Die zertifizierte Flugschule der Zeppelin Luftschifftechnik macht es möglich!

Anlässlich der Aero im April 2015 lernte ich Katharine Board kennen, eine von drei Luftschiff-Pilotinnen weltweit.

Katherine Board träumte schon früh vom Fliegen. Nach ihrem Schulabschluss arbeitete sie ein Jahr lang in einem Fliegerverein, um ihren PPL zu finanzieren. Anschließend begann sie ein Studium als Luftfahrtingenieurin. Während dieser Zeit fuhr sie zum Flughafen Gatwick und klapperte die unterschiedlichen Unternehmen ab, auf der Suche nach einem Job in der Luftfahrt. Sie heuerte zunächst als Call Center Agent bei Virgin Balloon Flight an und wechselte nach einiger Zeit zur Boden-Besatzung von Virgin Airship & Balloon Company. Dort wurde sie Teil der Boden-Crew, die für das sichere Handling eines Luftschiffes am Boden zuständig ist. Dabei hatte sie immer den Wunsch vor Augen, selbst ein Luftschiff zu steuern. Nach einem Jahr harter Arbeit am Boden wurde ihr Traum endlich wahr. 10 Jahre lang steuerte Katherine in Europa und in den USA Blimps.

Dann wechselte sie als Offiziersanwärterin in die Seefahrt und beschäftigte sich weiterhin mit Navigation, Radarsystemen, Weight and Balance, Meteorologie etc. – diesmal zur See. Die Parallelen zwischen dem Steuern eines Zeppelins und eines Schiffes seien frappierend, meint Katherine Board.

Als dann aber vor einigen Jahren das Angebot der Zeppelin Luftschifftechnik GmbH kam, festes Besatzungs-Mitglied auf dem Zeppelin NT zu werden, zog es sie wieder zurück in die Luft. Seither „schippert“ sie, wann immer das Wetter es zulässt, Gäste über die wunderschöne Bodenseeregion. Und findet es kein bisschen langweilig! Die größte Herausforderung ist, den Zeppelin bei Wind in eine stabile Position am Ankermast zu bringen, so dass die Passagiere sicher ein- und aussteigen können – Böen sind dabei die größte Gefahr.

Das Besondere am Zeppelin ist die starre Innenstruktur aus Aluminium und Kohlefaser, die ihm die nötige Stabilität verleiht. Immerhin ist so ein Zeppelin mit 75 m so lang wie ein A380. Zusätzlich verfügt der Zeppelin der neuesten Generation über ein innovatives Antriebskonzept mit schwenkbaren Propellern und eine Fly-by-Wire-Flugsteuerung, die die Manövrierfähigkeit deutlich verbessern und das anspruchsvolle Ground-Handling weniger personalintensiv werden lassen.

Und wie kann Frau sich den Traum vom Fliegen eines Zeppelins erfüllen? Wer über einen CPL verfügt, benötigt noch 80 Stunden Theorie- und 40 Stunden praktische Ausbildung, um als kommerzielle Zeppelin-Pilotin tätig werden zu können. PPL-Inhaberinnen müssen zusätzlich zum Training auf dem Zeppelin den CPL erwerben. Für Neugierige gibt es einen zweitägigen Schnupperkurs, die sog. Pilot Experience (mit 3.450 € leider nicht ganz billig). Anfragen sind zu richten an **a.obervossbeck@zeppelin-nt.de.**

Traumberuf Pilotin – Aufwind durch Resilienz

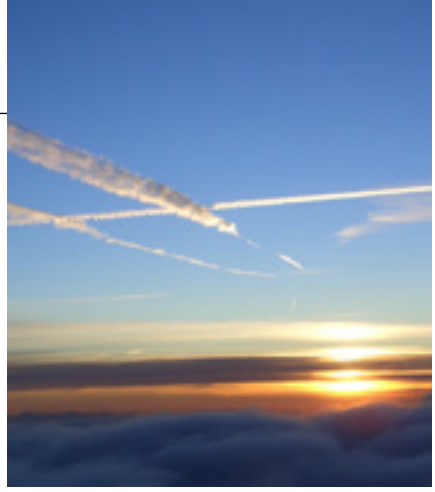
von Isabel Timpe

Es ist 3:30 Uhr früh in einem Hotelzimmer irgendwo in Europa. Mein Mobiltelefon hat mich mit meiner Lieblingsmelodie geweckt.

Fast schon betont gemütlich erhebe ich mich aus den Federn. Mein erster Gedanke ist: „Heute wird ein schöner und spannender Arbeitstag, dessen Herausforderungen ich und meine Crew meistern werden!“ Ich genieße noch mein von zu Hause mitgebrachtes Frühstück, bestehend aus Obst, Müsli und ostfriesischem Tee und freue mich schon auf meine Kollegen. Drei Stunden später erlebe ich, im Cockpit sitzend, das grandiose Farbenspiel eines Sonnenaufgangs über den Alpen. Nach der Landung im Schmuddelwetter bedanken sich viele Passagiere für den schönen Flug und ich freue mich schon darauf, nach den 35 Minuten Bodenzeit wieder in Richtung Sonne abheben zu dürfen – Flug 2 von den für heute geplanten 5.

Schon früh wurde mein Leben von Flugzeugen geprägt, denn ich wuchs in der Einflugschneise von München-Riem auf und in den Urlaub ging es mit meinen Eltern immer mit dem Flieger. Nach dem Abitur und der Ausbildung zur Reiseverkehrskauffrau packte mich der Hunger nach (Er-)leben und dem Wissen über verschiedene Länder und Kulturen, so dass ich plante, für ein Jahr auf Weltreise zu gehen.

Zu dieser Zeit traf ich auf einer Party eine Berufspilotin, und diese Begegnung war wie eine „Erleuchtung“ für mich, denn eigentlich gab es doch keine Frauen in der Fliegerei, außer natürlich als Flugbegleiterinnen. Aber es gab sie doch! Ja, da stand eine vor mir. Noch während der Unterhaltung mit ihr fasste ich den Entschluss, in den USA einen Zwischenstopp einzulegen, um den PPL zu machen. Gesagt getan und vom „Fliegerfieber“ gepackt, folgten IFR/CPL in



1995/96 und ATPL in 1997. Ein Jahr später bekam ich hier in Deutschland die Zusage für einen Cockpitarbeitsplatz – ich hatte es geschafft, mein Traum wurde Realität!

Dieser „Traum“ bedarf eines großen Maßes an Pflege. Begeisterung und Wertschätzung für den Beruf, auch nach vielen Arbeitsjahren. Ein gesunder Selbstwert und Optimismus sind das Handwerkszeug hierfür. Der Schlüssel zur Gelassenheit ist, im Augenblick zu leben, z.B. an einem „5-Flüge-11-Stunden-Flugdienstzeit-Tag“ nur an den aktuellen Flug zu denken. Und wenn die Bodenprozesse (Catering, Cleaning, Tanken etc.) zeitlich nicht klappen, der Passagierbus 10 Minuten zu früh kommt, oder alle auf einmal etwas von einem wollen (Verkehrszentrale, Technik und das Gate rufen auf dem Handy an, während der Rampagent ins Cockpit kommt), heißt es: Ruhig bleiben, keinen inneren Widerstand aufkommen lassen, die Situation annehmen, ohne sich zu ärgern und das Beste daraus machen.

Bei Übermüdung ist jedoch eine sichere Flugdurchführung nicht mehr möglich, dann ist man verpflichtet, sich „unfit“ zu melden und am Boden zu bleiben. Wie in vielen anderen Berufen auch können Stress, Schichtarbeit, wenig Zeit für Familie und Freunde oder Hobbies, schlechte Schlafqualität durch Lärm und Hotelbetten etc. dem Optimismus ganz schön zu schaffen machen. Kommt dann noch ein weiterer Faktor dazu, wie beispielsweise der Verlust eines nahestehenden Menschen, können Selbstzweifel und Überforderung daraus resultieren. Man kommt vom rechten Weg ab, ohne es sofort zu merken, es ist ein schleichender Prozess.

„What’s the problem?“

Hierbei handelt es sich um die Schlüsselfrage, die wir uns im Simulator und auch beim Auftreten von Problemen im Flugbetrieb zuerst stellen: „Was ist das Problem?“ Ist man häufig müde, gereizt und wütend, kann man den Augenblick nicht mehr genießen, weil ständig Gedanken über Vergangenheit und Zukunft im Kopf kreisen, sieht man mehr schwarz als weiß, ist es Zeit für diese Schlüsselfrage. Um es nicht so weit kommen zu lassen, sollte man sich regelmäßig einem „Selbst-Check“ unterziehen und sich fragen: Bin ich mit meinem Leben zufrieden, wie fühle ich mich, was kann ich ändern? Man könnte Partner, Familie und Freunde zu Rate ziehen und gegebenenfalls eine Auszeit nehmen.

Wie im Simulator die Notfallsituationen können wir auch unsere Psyche regelmäßig trainieren, beispielsweise, indem wir uns auf die positiven Dinge konzentrieren: Den Spaß am Fliegen, die wunderbare Aussicht, beeindruckende Sonnenauf- und -untergänge, neue Destinationen, die Zusammenarbeit als Crew, unterhaltsame Abende und spannende Ausflüge mit den Kollegen, das Lob zufriedener Passagiere und die Gewissheit, alle Herausforderungen zu meistern.

Die sitzende Tätigkeit erfordert sportlichen Ausgleich, Rückenübungen und gesunde Ernährung. (Habe in den ersten 3 Jahren ca. 10 kg zugenommen. An langen Arbeitstagen, wenn ich keine Zeit für meine Joggingrunde habe, laufe ich kaum mehr als 400 m. Aber schon 3 Minuten Gymnastik während der Bodenzeit des Fliegers können helfen, sich fit und wach zu halten.) Wichtig sind ausreichende Erholungsphasen und Entspannungstechniken wie z.B. Yoga, autogenes Training oder Atemübungen. Was am besten hilft, muss jede/r für sich herausfinden.
Die Begeisterung vom ersten Arbeitstag darf man nie vergessen, sie muss immer wieder am Leben gehalten werden.

Immer öfter fliege ich mit einer reinen Frauencrew, was für manche Passagiere noch etwas Besonderes ist. Die positiven Kommentare überwiegen, wie „Da fliegen wir heute ja besonders sicher.“ Falls die Landung mal etwas härter ausfällt, kontert „frau“ einfach mit einem Lächeln: „Sie wissen ja, das ist wie mit dem Einparken.“

Wind Nord-Ost, Startbahn 03

...nein, Startbahn 07 | Bettina Pahlen

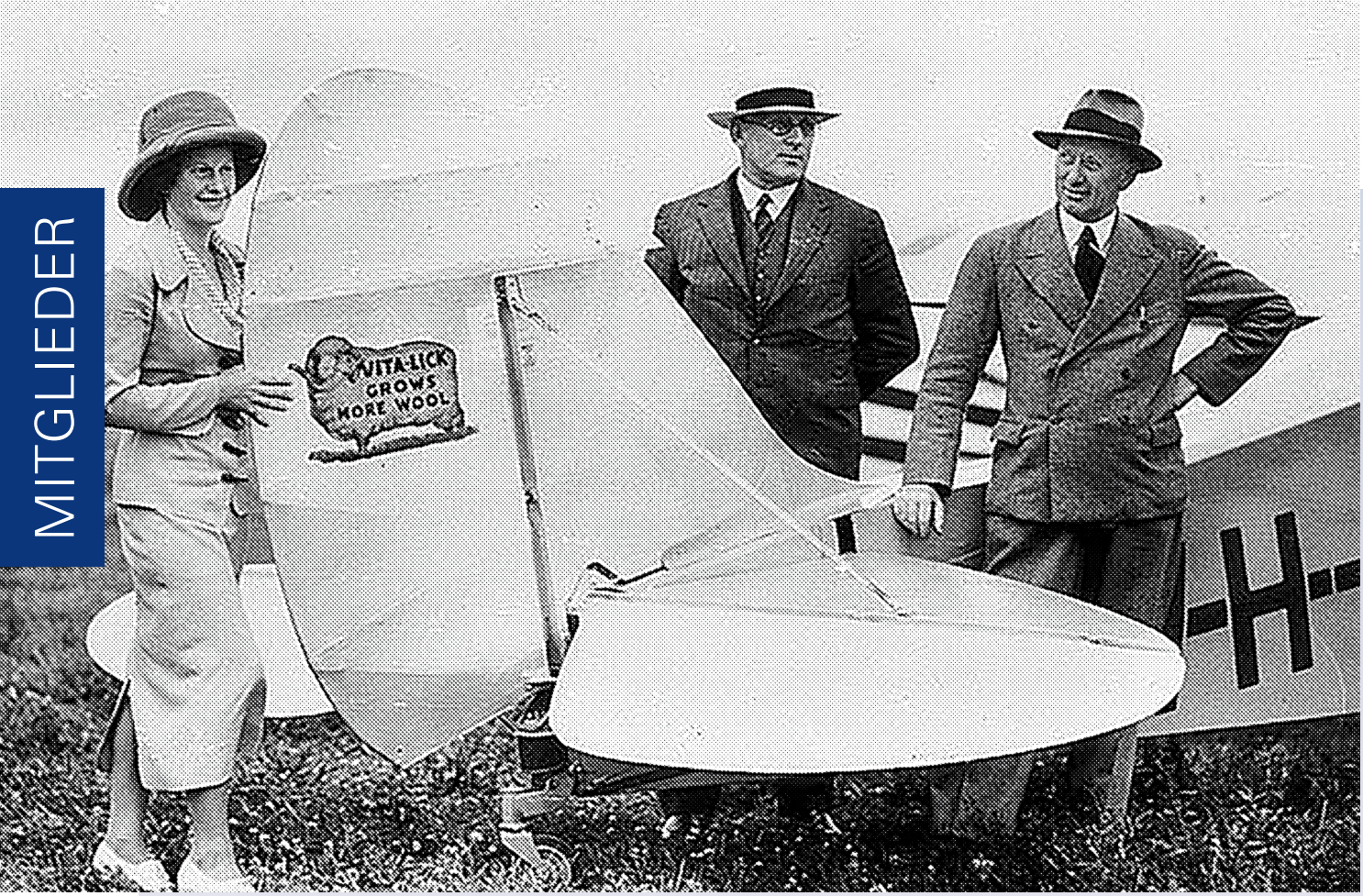
Wie bin ich zur Fliegerei gekommen?
Da sowohl mein Onkel als auch mein Vater bereits von Kindesbeinen an mit der Fliegerei verbunden waren, wurde zu Hause oft vom Fliegen gesprochen. So wuchs natürlich auch bei mir das Interesse an der Fliegerei und es ergab es sich ganz von selbst, die Tradition in unserer Familie fortzuführen. Fliegen ist kein ganz billiges Hobby und erfordert zudem insbesondere neben der Ausbildung recht viel Zeit. Daher dauerte es bei mir doch noch einige Jahre, bis ich mir diesen Wunsch erfüllen konnte. Weil ich meinen Vater mit meiner Fluglizenz überraschen wollte, machte ich die Ausbildung in strikter Geheimhaltung, ohne meiner Familie und meinen Freunden etwas davon zu erzählen.

Irgendwann hatte ich die Lizenz in der Tasche und unmittelbar danach den ersten langen Flug in die alte Heimat zum Geburtstag meines Vaters geplant und umgesetzt. Während es für ihn eine Überraschung war, in den Flieger zu steigen, war es für mich eine Freude, sein Gesicht zu sehen bei der Antwort auf die Frage „Und wo ist der Pilot?“– das allein hatte die Mühe mehr als reichlich gelohnt. Diesem ersten längeren Flug folgten noch weitere mit meinem Vater, auch zusammen mit Fliegerkollegen aus meinem Heimatverein. Kurze Flüge nur auf einen Kaffee fand ich weniger spannend, dann schon lieber längere Überlandflüge oder bei schönem Wetter über die Alpen zu fliegen, um die eindrucksvolle Landschaft und die Bilder zu genießen.

Was hat mich weitermachen lassen?
Ich wollte gerne anderen die Freude an der Fliegerei näher bringen, und so entwickelte sich der Wunsch, nach vielen gesammelten Flugstunden den Fluglehrer draufzusetzen. Nach Ausbildung an einer ATO und bestandener FI(A) Prüfung waren noch ein paar unerwartete Tücken des Luftfahrtrechts in den deutschen Bundesländern zu umschiffen. Nachdem dies zur Zufriedenheit aller Beteiligten gelungen und anschließend auch noch ein Armbruch auskuriert war, konnte ich dann endlich die Anwärterschaft beginnen und auch zügig erfolgreich abschließen.
Nun macht es einfach viel Spaß und viel Freude, mit Pilotenanwärtern zu fliegen und deren Begeisterung in den Gesichtern zu sehen (trotz manchmal sehr frühzeitiger Anrufe am Sonntagmorgen, ob das Wetter zum Fliegen taugt, trotz dichtestem Nebel und keiner Aussicht auf Besserung.... Aber genauso war ich seinerzeit auch und bin ich heute, hoffe ich, immer noch!).

Wie bin ich zur VDP gekommen?
Bei einem fliegerischen Vortrag traf ich Hedi Sensen, unsere langjährige Präsidentin der VDP, die mir die Mitgliedschaft schmackhaft machte. Ich schätze die Möglichkeit, andere Pilotinnen um Rat fragen zu können, oder auch ihnen zu helfen – in männerdominierten Vereinen gestaltet sich das nicht immer so einfach.

Da wir ein sehr gemischter Haufen sind, von hochmotivierten Anfängern bis hin zu sehr erfahrenen, auch kommerziell fliegenden Pilotinnen und viele sich darüber hinaus auch international engagieren, gibt es bei gemeinsamen Fly-ins, Sicherheitstrainings oder anderen gemeinsamen Unternehmungen immer Möglichkeiten des Austausches sowie viele Tipps und Anregungen. Daneben ist es aber auch einfach schön, sich mit einer Gruppe Gleichgesinnter regelmäßig treffen zu können.



Nancy mit Tiger Moth

Nancy Bird Walton

Der australischen Fliegerlegende zum 100. Geburtstag | von Doris Gerecht

Nancy-Bird Walton und Elly Beinhorn – es war eine lebenslange Freundschaft, die die australische Pilotin mit der deutschen Pilotin verband und über ihren Tod hinaus in beiden Ländern weiterwirkt.

Nancy als Kleinkind

Am 16. Oktober 1915 wurde Nancy in Kew, im Norden von New South Wales, Australien, geboren. Der Vater besaß einen ländlichen Laden; die Mutter kümmerte sich um die sechs Kinder. Fliegen wollte Nancy schon als Kind. 1919, mit vier Jahren, balancierte sie mit ausgestreckten Armen auf einem Zaun und rief „Bin ein Flugzeug!“ Die ungeliebte Schule verließ sie mit 13 Jahren und half ihrem Vater im Geschäft. Ihr einziger Wunsch war fliegen zu lernen. Hierfür sparte sie eisern ihren kleinen Verdienst.

Die 20er Jahre waren Pionierjahre der Luftfahrt. Piloten, die am 1. Weltkrieg teilgenommen hatten, begeisterten die Menschen für das Fliegen. In Australien wurden besonders Charles Kingsford Smith und Charles Ulm für ihre Überquerung des Pazifiks bewundert. In Europa und Amerika flogen wagemutige Frauen wie Melly Beese in Deutschland, Amelia Earhart in den USA. Nancy verschlang Fliegerberichte.. Amy Johnson, die 1930 von England nach Australien flog, war ihr großes Vorbild, dann Elly Beinhorn. „This delightful ‚Flying Fraulein‘“ landete 1932 in Sydney. Nancy war fasziniert von Elly und ihrer Klemm. Es war klar: „I just had to fly“.

Mit siebzehn hatte Nancy 200 engl. Pfund gespart und nahm die ersten Flugstunden in der Flugschule des berühmten Flugpioniers Charles Kingsford Smith. Es war die Zeit der Weltwirtschaftskrise, auch in Australien. Und Fliegen bedeutete für Nancy Broterwerb. Selbst als erste Frau mit CPL konnte sie 1935 nicht mit einer Anstellung als Pilotin rechnen. „There is no room for women in aviation.“ Also: Sie musste selbstständig werden. Für 400 £ kaufte sie die havarierte Gypsy Moth VHU-UTN und taufte sie „Vincere“ (erobern), denn sie hatte fest vor, sich einen Platz in der australischen Luftfahrt zu erobern. Mit ihrer Freundin Peg McKillop unternahm sie gegen Entgelt Überlandflüge und Ambulanzflüge für die 1924 gegründete Organisation „Royal Far West Children’s Health Scheme“ Bald wurden die beiden Pilotinnen nur noch „Big Bird“ (Peggy) und „Little Bird“ (Nancy) genannt. Nancy behielt „Bird“ als Namenszusatz bei.

1935 gewannen Nancy und Peggy die „First Ladies Flying Tour“ von Sydney nach Newcastle. 1938, auf ihrer Weltreise, flog Nancy in 13 Monaten insgesamt 45.000 NM und besuchte 25 Länder. In England nahm sie an der Women’s Air Rally teil. Dort traf sie Elly Beinhorn, die in ihrer

Big Bird und Little Bird (Peggy und Nancy) und Gypsy Moth

Me 108 mit Einziehfahrwerk Aufsehen erregte. Im gleichen Jahr auf der Pariser Air Show flog sie als Navigatorin mit Elly in dieser Maschine. Damals begann die lebenslange Freundschaft. 1938 besuchte Nancy auch Deutschland, wo sie von Elly in Berlin begrüßt und in den Deutschen Aero Club eingeladen wurde, wo sie neben anderen deutschen Fliegergrößen den berühmten Jagdflieger Ernst Udet traf.

Bis zum Ausbruch des 2. Weltkriegs blieb Nancy in Europa. 1939, mit 24 Jahren, heiratete sie den Briten Charles Walton. Mit ihm hatte sie zwei Kinder, Tweed und John, und war mit ihm mehr als 50 Jahre glücklich verheiratet .

Von 1942 – 1945 war Nancy Kommandantin des „Women's Air Training Corps". Australische Pilotinnen durften nur Ferrydienste fliegen. Es überraschte, wie schnell die Pilotinnen kleiner Flugzeuge die großen Flugzeugtypen, sogar viermotorige Bomber, beherrschen lernten, Laut Statistik war von 3900 Flugzeugen nur eine Maschine abgestürzt, 14 wurden leicht beschädigt.

Nancy Bird Walton

Nach Kriegsende widmete sich Nancy ihrer Familie. 1949 rief sie die australischen Pilotinnen zum Erfahrungsaustausch zusammen. Das Interesse aneinander war geweckt. Aus der Erfahrung in den USA, wo sie 1938 Mitglied der 99s International Women Pilots Association geworden war, gründete sie 1950 die AWPA Australian Women Pilots Association.

Während des 2. Weltkriegs hatten sich Nancy und Elly aus den Augen verloren. Über das Rote Kreuz fand Nancy nach Kriegsende ihre deutsche Freundin wieder und besuchte sie mehrmals danach in Deutschland. 1968 war das Jahr, das ihre Freundschaft mit Elly und den deutschen Pilotinnen in besonderer Weise vertiefte: Mit Mutz Trense, Hanna Reitsch, Elly Beinhorn, Dr. Marie-Luise Wessel, Brigitte Höck, Uta Kienle, Sylvia Grassmann, Marliese Harrach von Michalkowski und Traudl Scheit gründete sie als Nummer 10 und erstes internationales Mitglied die VDP. Von nun an war sie oft Gast beim „Ball der Luftwaffe". 1998, mit 83 Jahren, feierte sie mit Elly Beinhorn und den deutschen Pilotinnen das 30-jährige Jubiläum der VDP in München. Neben den Persönlichkeiten von Rang und Namen der deutschen Luftfahrt konnte die VDP-Präsidentin Heidi Galland die Präsidentinnen von Pilotinnen aus acht europäischen Ländern begrüßen. Das große Fest zeigte, dass die Leidenschaft von Frauen für das Fliegen eine Brücke über Länder und Kontinente geschaffen hatte.

Nancy blieb der VDP weiter verbunden. 2007 gratulierte sie zum 100. Geburtstag von Elly Beinhorn und kondolierte mit warmherziger Anteilnahme zu Ellys Heimgang im November des gleichen Jahres. Am 13. Januar 2009 entschlief Nancy-Bird Walton sanft im Kreise ihrer Familie. Sie war eine außergewöhnliche Frau, die die Fliegerwelt für uns Frauen verändert hat. Mit unglaublicher Energie und viel Enthusiasmus hat sie erreicht, dass heute Frauen alle Flugzeugklassen fliegen und in allen Sparten der Luftfahrt tätig sind. Neben vielen anderen Ehrungen hat sie 2008 noch erlebt, dass der erste Airbus A 380 in Australien auf ihren Namen „Nancy-Bird Walton" getauft wurde.

Nancy im Cockpit der A380, die ihren Namen trägt

1951: Erstes Jahrestreffen der AWPA, Nancy als 1. von links stehend

Am 21. Januar 2009 wurde der in ganz Australien beliebten „First Lady of Aviation" in einem Staatsbegräbnis gedacht, während der Airbus A 380 und drei Tiger Moths über Sydney kreisten. Am 7. November 2009 wurde ihre Asche anlässlich der Einweihung des Nancy-Bird-Walton-Denkmals von einer Tiger Moth über dem Luskintyre Airfield, ihrem früheren Landeplatz, verstreut.

Neue VDP-Mitglieder

Neue VDP-Mitglieder Stand 31.10.2015

Nr. 658	Lida	Dr. Prieß	48155 Münster	PPL-A
Nr. 659	Claudia	Lang	92421 Schwandorf	UL
Nr. 660	Sarah	Drefenstedt	10245 Berlin	GPL
Nr. 661	Gertraud	Schulze-Moebius	90537 Feucht	PPL-A, GPL
Nr. 662	Christine	von Beesten	49828 Neuenhaus	PPL-A
Nr. 663	Manuela	Dr. Niewel	86926 Pflaumendorf	PPL-A
Nr. 664	Anna-Katharina	Lengerenken	49086 Osnabrück	PPL-A
Nr. 665	Daniela	Murphy	26789 Leer	ATPL, CPL
Nr. 666	Anke	Bergelt	09427 Ehrenfriedersdorf	PPL-A

Neue Fördermitglieder

FM-Nr. 104	Uwe	Stiebling	86657 Bissingen	UL, PPL-A

Verstorbene VDP-Mitglieder

Nr. 57	Gisela	Kleifeld
Nr. FM 21	Nils	Dr. Graf Stenbock-Fermor
Nr. FM 2	Werner	Trense

VDP-Nachrichten 2015-16

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:
N. Bos, Sabine Bühlmann, Evelyn Crellin, Flughafen Paderborn-Lippstadt, Doris Gerecht, Ruth Haliti, Ursula Hammer, HNF Paderborn, Roswitha Höltken, Ingrid Hopman, Jeppesen, Heike Käferle, Ulla Klees, Markus Marth, Carola Niemeier, Dr. Bettina Pahlen, Dr. Horst Ramsenthaler, Cornelia Schaich, Tineke Schaper, Karin Schmidt, Angelika Sonnenschein, Isabel Timpe, Sabrina Vogt, Gisela Weinreich

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*

ELMOTherm

UNKRAUTKONTROLLE
• ökologisch • einfach • sicher

Lästiges Unkraut auf Ihren Wegen?
Unkrautkontrolle mit dem ELMOTherm®
Heißwasser-/ Heißwasser-Schaumprinzip

Anwendbar auf fast allen Flächen!

ökologisch • einfach • sicher

Flughäfen | Kleinpflaster | Pflasterflächen | Kiesflächen

Kauf, Miete, Mietkauf oder Dienstleistung - alles ist möglich!

ELMO GmbH • Höltken • Am Stadtwalde 15 • 48432 Rheine
Fon: +49 (0 59 71) 63 36 • Fax: +49 (0 59 71) 87 00 0
ZENTRALE@FLAECHENPFLEGE.DE • WWW.FLAECHENPFLEGE.DE

Visit us & Fly with us:

www.PiloTravels.com

ORGANISIERTE REISEN FÜR PILOTEN

Karibik: 12. - 28. Februar 2016

Europa: 04. - 16. Mai 2016

Sommerhighlights: 01. - 17. Juli 2016

+ 49 152 0902 8151

Der Löwen in Staufen
Hotel • Haus Goethe • Restaurant • Faststube • Löwenstadl

Neue zusätzliche Zimmer!

Herzlich willkommen bei Piloten zu Hause!
Flug in die Toskana Deutschlands.

- Wir holen alle Fliegerkameraden- und Innen kostenlos am Flugplatz Bremgarten EDTG ab
- Während Ihr das große Frühstücksbüffet genießt drucken wir eine aktuelle Wetterberatung aus
- zur gewünschten Zeit bringen wir Euch wieder zurück zum Flugzeug
- Selbstverständlich kümmern wir uns auf Wunsch auch um einen Leihwagen

Faststube im Löwen mit Haus Goethe
Edeltraud und Gerhard Pilz,
07633-90 89 390, 79219 Staufen
www.loewen-staufen.de

Geschenke für Piloten

4-pilots.com

Alles was Pilot „nicht" braucht

go to ▼

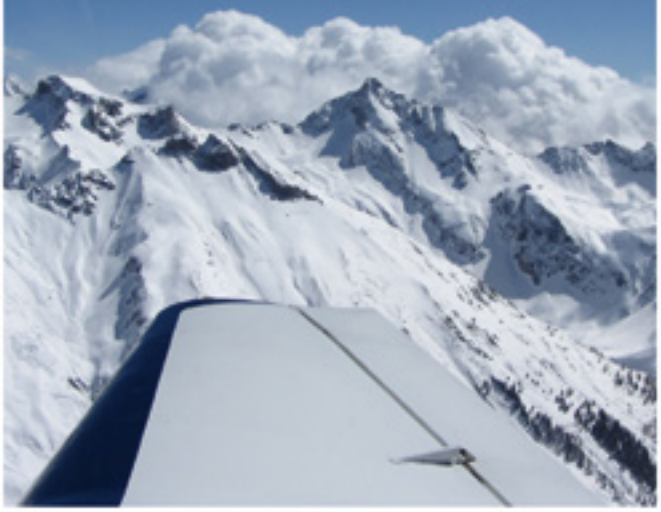
www.4-pilots.com

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

AAS
AUGSBURG AIR SERVICE

Ihr Partner für Verkauf,
Instandhaltung & mehr !

- Service für Beechcraft / Hawker / Cessna / 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 Organisation

Service-Info: +49 (0)821 - 7003 - 116 und -171

BBL

D-86169 Augsburg
Flughafenstraße 5
aas-augsburg.de

Tel. +49 (0)821-70 03-0
Fax +49 (0)821-70 03-153
info@aas-augsburg.de

CAMO+ DE.MG.0066 • EASAPart 21 and Part 145 • 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 2016

Januar	20.01.	Winterstammtisch in Hamm/NRW, organisiert von Sabine Bühlmann
	29. – 30.01.	42. Hexentreffen in Münster – mehr im Ticker – Anmeldeschluss 31.12.2015
April	08. – 10.04.	Spring-Refresher in Nordhorn-Lingen EDWN, organisiert von Rosa Höltken und Tineke Schaper
	20. – 23.04.	AERO Friedrichshafen, die VDP ist auf dem AOPA-Stand vertreten, Treffen der Mitglieder am Stand
Mai	20. – 21.05.	Fly-in Weser Wümme mit Inselflug – variabel bei Schlechtwetter, organisiert von Usch Diermann
Juni	03.–05.06.	Europäisches Pilotinnen FEWP-Jahrestreffen in Venedig, mehr Infos spätestens im Rundbrief
Juli	28.–31.07.	VDP **Fly-out** nach Danzig und Posen, organisiert von Antoaneta Sontheimer
September	09. – 11.09.	Jahreshauptversammlung in Paderborn – Anmeldeformulare per E-Mail und im Rundbrief
Oktober	01. – 03.10.	10. Sicherheitstraining in Diepholz, organisiert von Hetta Reinsch und Roswitha Höltken
		Beginn der Winterstammtische
November	05.11.	„Come-together“ in Münster, traditionelles Novembertreffen bei Carola und Ingrid
Dezember	14.12.	Winterstammtisch in Münster
		Termin für Winterstammtisch München wird noch bekanntgegeben

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!