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

2016/17



TRAININGS/LIZENZEN

Flugtrainings in Diepholz und Nordhorn-Lingen Wasserfliegen

REISE

VDP-Fly-out nach Polen Marokko mit dem Gyro Neuseeland Finnland per UL

PROFESSIONALS

Mein Weg zur Berufspilotin

NETZWERK

48. JHV der Pilotinnen in Paderborn

WIR SIND DA, WOSIE 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





VDP-Nachrichten 2016/17 Editorial

Gemeinsam in der Luft und am Boden



Liebe Pilotinnen, liebe Mitglieder und Freunde der VDP,

gemeinsam in der Luft und am Boden – das ist unser Motto. Und gemeint sind damit alle Pilotinnen – egal ob mit oder ohne Motor, ob UL, Segelfliegerin, Heli oder Ballonfahrerin. Die Liebe zum Himmel und die Sorge um das Wetter vereinen uns über die Luftfahrtsparten hinweg. Aber nicht nur das, auch die leider immer noch geringe Anzahl fliegender Frauen schafft zusätzlich Bindung. So hatten wir auf der letzten JHV eine interessante Diskussion darüber, wie wichtig unsere VDP-Trainings sind.

Das Ergebnis war eindeutig: unsere Trainings sind wichtig und die Atmosphäre unter (überwiegend) Frauen wird von vielen als angenehm und fördernd angesehen. So möchten wir auch zusätzlich Trainings im Süden anbieten, gerne mit Integration Alpenflug. Hierfür suchen wir Organisatorinnen!

Im ausklingenden Jahr gab es auch viele spannende Themen in der Luftfahrt. Z. B. die auf der Kippe stehende ZÜP und die Fortschritte des E-Flights. Den Umgang mit Drohnen und die Verhältnismäßigkeit der Strafen für Luftraumverletzungen – ein Thema, mit dem sich insbesondere die AOPA stark auseinandersetzt. Die Digitalisierung hält langsam ins Cockpit Einzug und auch in der UL-Szene hat sich etwas bewegt: UL-Hubschrauber sind jetzt als Luftsportgeräte anerkannt und das MTOW für ULs nähert sich den 600 kg. Wir dürfen 2017 auf Positives hoffen!

Im September waren unsere Präsidiumswahlen und ich danke euch, dass ihr meinen Präsidiumskolleginnen und mir das Vertrauen ausgesprochen habt. Mit Beate Busch-Schmidt (Schatzmeisterin) und Antoaneta Sontheimer (Vizepräsidentin) haben wir zwei neue Pilotinnen im Präsidium, die innovative Ideen und Vorstellungen einbringen – mehr zum Präsidium findet ihr im Mitglieder-Teil.

Zum 1. Januar 2017 übernimmt Andrea Schapöhler die Aufgabe der Geschäftsstellenleitung von Carola Niemeier. Unsere neue Geschäftsstellenadresse lautet:

Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. Am Flugplatz 61203 Reichelsheim

So starten wir 2017 mit neuem Elan und freuen uns auf ein Flugjahr mit viel Erfahrungsaustausch, ob direkt oder medial digital – unser Internetforum, Facebook und WhatsApp machen es möglich. Besonders wichtig bleibt dabei, dass wir über alle Lizenztypen hinweg durch die Fliegerei verbunden sind!

Gute Flüge und immer happy landings!

Eure

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

VDP im Internet: www.pilotinnen.de



Inhalt dieses Heftes

| EDITORIAL | von Heike Käferle |
|---------------|---|
| | Inhaltsverzeichnis |
| VDP-TICKER | VDP-Ticker |
| NETZWERK | 2017: Willkommen in Erfurt! |
| | 48. Jahreshauptversammlung der VDP in Paderborn 10–13 |
| | FEWP-Treffen 2016 bei Venedig |
| | VDP Fly-out |
| | Come-together in Münster |
| HISTORIE | Marga Hempel, Segelfliegerin |
| SEGELFLUG | Diplom-Flug – 750 km |
| | Deutsche Frauen-Segelflugmeisterschaft 2016 22–23 |
| | Der steinige Weg zur FAI WM 2016 |
| BALLON | Ballonjahr 2016 |
| HELIKOPTER | Zwei Pilotinnen heben ab |
| PROFESSIONALS | Mein Weg zur Berufspilotin |
| MOTOR & UL | VDP Fly-out Posen & Danzig |
| | Mit dem UL nach Finnland |
| | NCO-Änderungen im Luftrecht |
| | Haere Mai – Reisebericht Neuseeland |
| | Mit dem Tragschrauber nach Marokko 43–45 |
| | 10. Flugsicherheitstraining in Diepholz |
| | Spring Refresher 2016 |
| | Wasserflug. 52-53 |
| | Kleines Flugzeug – Großes Glück |
| MITGLIEDER | Das aktuelle Präsidium nach den Wahlen 2016 56–57 |
| | Mein Traum – Fliegen |
| | Nachruf Swaantje Geyer |
| | Nachruf Dr. Ursula Borchart 59 |
| | 3 × Heike |
| | Neue VDP-Mitglieder |
| | Impressum, Mitgliedsantrag 61 |
| TERMINE | Terminübersicht 2017 |
| | |



FEWP-Treffen bei Venedig, ab Seite 14



DFSM in Hockenheim, ab Seite 22



Marga Hempel, ab Seite 18



Zwei Pilotinnen heben ab, ab Seite 28



10. Flugsicherheitstraining in Diepholz, ab Seite 46



Kleines Flugzeug – Großes Glück, ab Seite 54

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

Hexentreffen 2017

[ST] Am letzten Januar-Wochenende 2017 versammeln sich bereits zum 43. Mal Luftsportlerinnen zum Hexentreffen aus dem gesamten Bundesgebiet, um sich auszutauschen. Nach 25 Jahren wird es erneut in Rheinland-Pfalz ausgerichtet, und zwar im UNESCO Weltkulturerbe Mittelrheintal nach Kaub in die dortige Rheinsteig-Jugendherberge. Das Team um die Segelfliegerin Sabine Theis hält ein ausgewogenes Programm für die Hexen bereit. Kulinarisch darf frau sich auf eine Weinprobe freuen. Am Samstag wird die Initiatorin des Treffens, Oberhexe Ingrid Blecher, über die Entstehung des Pilotinnentreffens berichten. Mainzer Pilotinnen werden von ihrem Flug an die Küste erzählen und ein Erfahrungs-



bericht handelt vom Fliegen während der Elternzeit. Zum Abschluss kann man am Sonntag den Loreleyfelsen mit dem Schiff besichtigen.

Genauere Informationen finden sich auf der Homepage **hexentreffen2017.de**.

Wir freuen uns aufs Kennenlernen und Wiedersehen.

125 Jahre Menschenflug

[JR] Nach vielen Jahren Beobachtung des Vogelflugs und systematischen aerodynamischen Studien unternahm Otto Lilienthal Im Frühjahr 1891 seine ersten erfolgreichen Flüge mit einem selbst entworfenen Gleitflugzeug. Nach den ersten erfolgreichen Flügen in Derwitz folgten hunderte weitere in der Gegend rund um

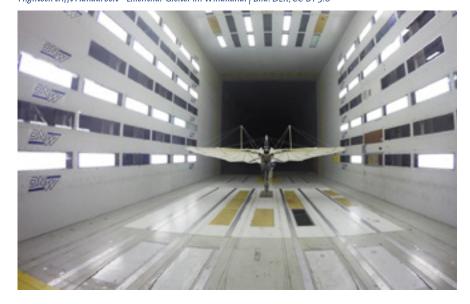
Berlin, bis Otto Lilienthal im Jahr 1896 einen Absturz bei Stölln nicht überlebte. In diesen fünf Jahren stieß er in Forschung und Flugzeugbau eine Entwicklung an, die heute – 125 Jahre später – ein Zeitalter hervorgebracht hat, in dem die Möglichkeit zu fliegen für die Menschen selbstverständlich geworden ist. Lilienthal war mit seinem

in Kleinserie gebauten "Normal-Segelapparat" nicht nur der erste Flugzeugfabrikant der Welt – einige seine Methoden werden bis heute in der Aerodynamik angewandt.

Das Jubiläum des ersten Menschenflugs wird auch vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) mit einem besonderen Projekt begangen. Das DLR hat einen der damaligen Lilienthal-Gleiter nach Originalplänen nachbauen lassen, um ihn im Windkanal mit modernsten wissenschaftlichen Methoden zu untersuchen. Die ersten Versuche begannen im Mai 2016 im Deutsch-Niederländischen Windkanal in Marknesse in Holland.

Dabei soll quasi die Visitenkarte des Gleiters ermittelt werden: wie weit konnte man damit fliegen? Welche Flugmanöver waren möglich? Die wissenschaftlichen Untersuchungen werden vom DLR-Institut für Aerodynamik und Strömungstechnik in Göttingen durchgeführt.

Hightech trifft Handarbeit – Lilienthal-Gleiter im Windkanal | Bild: DLR, CC-BY 3.0



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

AERO 2016: Networking-Plattform par excellence

[HK] Der offen gestaltete Stand der AOPA mit dem VDP-Counter war wieder Treffpunkt für Mitglieder und ExpertInnen, Presse und Aussteller. Kontakte wurden gepflegt und neue geknüpft. Die VDP konnte sich in der Flieger(innen)welt wieder ein Stück bekannter machen und neue Mitglieder sowie Interessentinnen gewinnen. Einsatz zeigten insbesondere Antoaneta Sontheimer und Karola Schmorde, die während der gesamten Messedauer die VDP auf dem Stand vertraten.







Bild oben v.l.n.r.: Gabriele Mair, Karola Schmorde, Sibylle Glässing-Deiss, Anja Wolffson, Antoaneta Sontheimer, Heike

links: Propeller von MT-Propeller – Holz in hervorragender Verarbeituna

rechts: Lake Wasserflugzeug – eher eine Seltenheit: Vgl. Bericht auf Seite 52



pilotmaria.com

[HK] Maria Pettersson ist Schwedin und Pilotin by Ryanair und durch ihre Selfies aus dem Cockpit u.a. auf Instagram bekannt geworden. Auf ihrer Website schreibt sie über "Becoming an airline pilot" unter dem Motto "My way to the right hand seat". Wir hoffen, es gibt eine Fortsetzung "My way to the left hand seat".

Die Winterstammtische

[RH] Die Winterstammtische, die das Netzwerk der Pilotinnen auch in der weniger fliegbaren Zeit zusammenhalten, finden von Oktober bis März statt. Ganz formlos trifft sich frau zum gemütlichen Beisammensein in einem verkehrsgünstig gelegenen Restaurant oder auch manchmal eingeladen bei einer VDP-Pilotin daheim. Stammtische sind in diesem Winter, mehr oder weniger regel-

mäßig, in NRW, Niedersachsen, Bayern und Hessen geplant. Gerne dürfen es auch noch mehr werden! Die Einladungen kommen per Email, Whats App und stehen auf unserer Webseite. Mundpropaganda und neue Pilotinnen sind herzlichst erwünscht!

Zehn Pilotinnen eröffneten in diesem Jahr die Stammtischsaison im Flugplatzrestaurant am Flugplatz Osnabrück-Atterheide.



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

Der Putzwedel am Propeller

[JR] Der Quax-Kalender "Flying Beauties" für 2017 wurde dieses Jahr besonders originell angekündigt. Denn unter der Beschreibung "unsere weiblichen Mitglieder haben sich von ihrer besten Seite gezeigt" vermutet frau wohl doch etwas anderes als hier zu sehen ist. Die Kalenderseiten zeigen vor dem Hintergrund historischer Maschinen dekorativ

posierende Damen von PinUp bis Putzfrau, mit Utensilien von Kittelschürze und Wischmob bis zu Abendkleid und Highheels. So sehen wir also ein Frauenbild, das nicht nur im Kleidungsstil mindestens so alt ist wie die abgebildeten Maschinen. Das nennen wir mal "konsequente Traditionspflege".



Konferenz der 99s in Ottawa

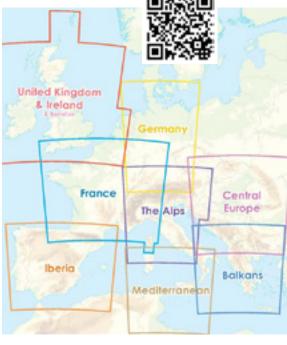
[UH] Die Reise zur Internationalen Konferenz der 99s ging dieses Jahr nach Ottawa/ Kanada. In Montreal hatten wir die exklusive Gelegenheit, den Büroturm der ICAO mit einer privaten Führung zu besuchen. In einem kleinen Museum außerhalb von Montreal, in dem Oldtimer-Begeisterte an alten Maschinen schraubten, konnten wir einige Raritäten bestaunen und sogar selbst in die dort ausgestellten Maschinen, z.B. einen Bleriot-Nachbau, klettern. Ein ganz anders Museum hat uns in Ottawa erwartet: das

Luftfahrtmuseum hat ein großartiges Ausstellungskonzept, alles ist professionell und perfekt, und wer Ottawa besucht, muss dort gewesen sein. Abgerundet wurde der Besuch dort mit einem Hubschrauberrundflug, den Andrea Amberge selbst steuern durfte. Zum Abschluss der vier Tage dauernden Konferenz fand am Samstag das Business Meeting statt. Jan Mackenzie trat ihr Amt als neue Präsidentin an. Bis zum nächsten Jahr in San Antonio, Texas.



AIRMILLION Edition

[HK] Mittlerweile gibt es für über 13 Länder Air-Million-VFR-Karten im Maßstab 1:1.000.000. Die Deutschlandkarte deckt die gesamte Fläche Deutschlands sowie Teile benachbarter Länder ab. Die Luftrauminformationen reichen von 500 ft bis FL180, folgen dem ICAO-Standard und enthalten Topographie, Funknavigationseinrichtungen und die wichtigsten Flugplatzdaten. Wer also beim Planen den Überblick behalten möchte und auch im Cockpit eine "sichere" Ergänzung zu den digitalen Karten des GPS liebt, ist mit diesem Papier des französischen Verlags Editerra bestens bedient. Jede Karte kostet 19,80 €.





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

Astronautin gesucht!

[ASH] Über 400 Frauen aus allen Bereichen der Ingenieur- und Naturwissenschaften haben sich beworben, um Deutschlands erste Frau im All zu werden. 86 Kandidatinnen haben nun die Vorauswahl gemeistert und wurden zum offiziellen Auswahlverfahren des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zugelassen. Claudia Kessler, Initiatorin des Projektes, sieht dem weiteren Auswahlverfahren mit Spannung entgegen.



os: Vadimsadovski 🏻

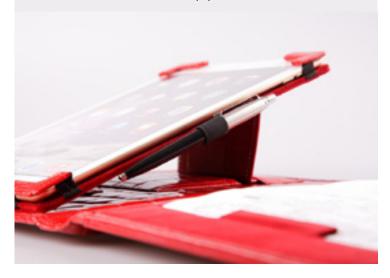
air-tablet control

Tablethalterung und Kniebrett sinnvoll kombiniert Display gut im Blick + Backup´s sofort griffbereit Schönes Design und beste Verarbeitung Jedes Teil ein persönliches Einzelstück Viele tolle Features - von Piloten entwickelt

Details:

www.air-tc.de

Telefon +49 (0)831-591300



Air TC: Pfiffige und schicke Lösung für Tablet und Papier

[AS] Für alle Pilotinnen, die nicht nur mit dem Tablet navigieren, sondern beispielsweise auch noch einen Flugdurchführungsplan oder gedrucktes Kartenmaterial beim Fliegen nutzen wollen, bietet das Air Tablet Control die ideale Lösung. Aufklappbar wie die guten alten Kniebretter, bietet es eine Halterung für iPad & Co. und zusätzlich noch magnetische Halterungen für Stift, Flugdurchführungsplan etc.

Das Ganze ist sehr schick, in individuell wählbaren Farben und unterschiedlichen Ledersorten. Man merkt, dass ein Pilot aus Leidenschaft dahinter steckt: das Air TC ist äußerst durchdacht und nutzerfreundlich gestaltet: "Die Funktionen habe ich zunächst bei meinen Flügen nach Sicht und nach Instrumenten ausprobiert. Dann wurden Privat- und Berufspiloten zu Testpiloten. Ich habe Details geändert oder neu hinzugefügt. Zwei Jahre hat es gedauert, bis ich mit dem Ergebnis zufrieden war." So berichtet der Erfinder Wolfgang Rasch über Werk, das er auch bereits auf der AERO in Friedrichshafen stolz vorführte.



Ankündigung zur 49. Jahreshauptversammlung der VDP vom 8. bis 10. September 2017 in Erfurt von Antoaneta Sontheimer

Liebe Pilotinnen, liebe Fördermitglieder! Wir freuen uns sehr, euch zur 49. Jahreshauptversammlung in Erfurt einzuladen.

Die Landeshauptstadt Thüringens mit ihren zahlreichen kultur- und bauhistorischen Kostbarkeiten gilt als das größte Flächendenkmal Deutschlands und verzaubert ihre Gäste mit mittelalterlichem Flair und faszinierender Geschichte. Die reizvolle Altstadt mit ihren stimmungsvollen Gassen und Plätzen ist größtenteils in ihrer mittelalterlichen Struktur erhalten und stellt ein bedeutsames Denkmal deutscher Stadtbaukunst dar. Erfurts Wahrzeichen, das in Europa einzigartige monumentale Kirchenensemble von Dom und Severikirche, mit der über 500 Jahre alten weltberühmten und klangvollen Glocke Gloriosa, ein architektonisches Meisterwerk der Gotik, überragt majestätisch die Landeshauptstadt Thüringens. Die Krämerbrücke, bekannt als die längste geschlossen bebaute Bogenbrücke Europas, das imposante Bauwerk des neugotischen Rathauses mit zahlreichen Wandgemälden im Treppenaufgang, die reichen Patrizier-

und reizvollen Fachwerkhäuser sowie die vielen Kirchen, die der Stadt den Beinamen das "thüringische Rom" gaben, machen das über 1270 Jahre alte Erfurt zu einem Bilderbuch der deutschen Geschichte. Im Jahr 2017 feiert Erfurt das 500. Reformationsiubiläum: Martin Luthers Thesen und deren Folgen veränderten dauerhaft Kirche, Politik, Gesellschaft und Kultur. Dass Luther für sein Jurastudium nicht Leipzig, sondern Erfurt den Vorzug gab, hat am international guten Ruf der 1392 gegründeten Erfurter Alma Mater gelegen. Nur 15 km vom Erfurt entfernt liegt die Kulturstadt Weimar, ein interessantes Ausflugsziel: Schlösser, Parks, Museen, Denkmale die Liste der Sehenswürdigkeiten in Weimar

ist unendlich lang. Weimar ist ein Symbolort mit großer Vergangenheit. Zwischen Klassik und Bauhaus, zwischen Gedenkstätte Buchenwald und Schloss Ettersburg entfaltet sich Weimars kulturelles Leben und werden Erinnerungen wachgehalten.

Als Austragungsort unserer Jahreshauptversammlung bietet sich somit der Flughafen Erfurt-Weimar an. Auch dieses Jahr kommen wir in den Genuss eines überschaubaren Verkehrsflughafens, der die besten Bedingungen für die General Aviation bietet und auch bei schlechterem Wetter gut anzufliegen ist. Die Geschäftsleitung des Flughafens lädt zum Empfang in dem im Jahr 2015 komplett neu eingerichteten GAT-Bereich ein.





48. Jahreshauptversammlung der VDP in Paderborn

Ein Interview mit Gast Tobias Püttmann aus Essen | von Ruth Haliti

Er ist Flugschüler von Klemens und Rosa Höltken (Flugplatz Rheine-Eschendorf), fluginfizierter Nachbar von Ruth Haliti und hat unsere JHV in Paderborn neugierig beäugt.

Ruth: Tobias, du hast jetzt deinen Theorieunterricht hinter dir, deinen ersten Soloflug nach rund 13 Flugstunden mit Klemens und Rosa absolviert sowie einige erste Überlandflüge auf dem rechten Sitz mit mir gemacht. Was hat dich bewogen, dich bei den Pilotinnen zur JHV in Paderborn anzumelden? Tobias: Nun, Klemens, Rosa und du, ihr habt mir die Fliegerei nicht nur technisch näher gebracht. Fliegen bedeutet auch nette Menschen und ein Gefühl von Gemeinschaft. Insbesondere "meine Nachbarin" hat mir immer wieder in schillernden Farben von den fliegenden Frauen und dem tollen Zusammenhalt erzählt. Da wollte ich jetzt einfach mal mit. Paderborn war ja auch recht nah und ich hatte die Aussicht, mit dir dorthin FLIEGEN zu können. (lacht) Und, einige Piloten und männliche Begleiter sollten ja auch dort sein.

Ruth: Und, erzähl mal, wie war es denn?

Tobias: Die zum Beginn der Veranstaltung

anwesenden Pilotinnen wurden von der Präsidentin Heike Käferle und dem Paderborner Flughafenprokuristen Roland Hüser auf der attraktiven Terrasse des "Panolo" mit Blick auf die Runway begrüßt. Leider verpassten einige Pilotinnen den Auftakt dieses Wochenendes, so auch wir. Tagelang war deutschlandweit keine einzige Wolke zu sehen, aber die tiefhängenden Wolken an diesem Freitag machten eine frühere Anreise auch für uns unmöglich. Im Laufe des Nachmittags sollten es aber noch alle nach Paderborn schaffen. So stand dann dem Empfang durch den stellvertretenden





VDP-Nachrichten 2016/17 Netzwerk: 48. JHV in Paderborn



Bürgermeister, Herrn Honervogt, im Paderborner Rathaus nichts mehr im Wege. Hier erfuhren die TeilnehmerInnen durch den kurzweiligen Vortrag erste wissenswerte Details über die mittelalterliche und doch hochmoderne Computerstadt. Es folgte ein geführter Stadtrundgang über Dom- und Paderquellgebiet. Und jetzt kommt's: durch das gleichzeitige Hüpfen der Gruppe oberhalb der Paderquelle konnte kurzzeitig die Wasserproduktion sichtbar erhöht werden (www.paderborn.de)

Den Ausklang eines schönen ersten Tages bildete das BBQ auf dem Flugplatz Haxterberg in der "Wolke 7". Ach ja, und danach gab es noch ein paar Drinks an der Hotelbar im Airport Hotel.

Ruth: Am Samstagmorgen hatten wir ja unsere JHV, zu der ich gleich noch etwas ergänzen werde, aber was habt ihr denn eigentlich gemacht?

Tobias: Während ihr zum Tagen ins Flughafenforum wechseltet, wurden wir Gäste und Fördermitglieder in das Heinz-Nixdorf-Museumsforum gefahren. Im Museum gab es eine sehr spannende Führung durch die Geschichte der Computer. Anschließend trafen sich Pilotinnen und Museumsgänger wieder im Flughafenforum zum Mittagessen auf der Sonnenterrasse. Es gab viele interessante Gespräche und einige kluge Tipps von den Pilotinnen.

Das Nachmittagsprogramm sah verschiedene Vorträge und Führungen vor. So konnten wir uns über die Arbeit der Polizeihubschrauberstaffel in NRW schlau machen. Besonders sehenswert waren verschiedene Einsatzvideos der Polizei. Ein weiterer Vortrag beschäftige sich mit dem Weg zum Competency Based Instrument Rating. Dieser wurde vom Leiter der Flugschule FMG, Michael Gross, in anschaulicher Weise beschrieben.

Parallel zu den Vorträgen erfolgten immer wieder Führungen durch den Quax Hangar. Leider waren die meisten Oldtimer zu einem Treffen auf der Hahnweide. Ein Blick in den privaten Hangar II konnte hierüber aber durchaus hinwegtrösten. So etwas gibt es wohl nicht oft zu sehen und ist in Fliegerkreisen weit bekannt. Unglaubliche Ausstattung, tolle Flieger! (www.quax-flieger.de)

Der Abend stand ganz im Zeichen des köstlichen Gala-Dinners. Ein besonderes

Highlight dieses Abends war sicher die lebhafte Versteigerung eines Kniebretts aus grün gefärbtem Straußenleder, gestiftet von Air-TC, nach Amerikanisch-Paderborner Auktionsregeln. Hier kamen 450 Euro für Förderzwecke für die VDP im nächsten Jahr zusammen. Eine junge Heli-Pilotin (Lena Maier) spielte für uns auf dem Saxophon. Großartige Stimmung! Ach, und an meinem Tisch saß u.a. ein älteres Fliegerehepaar aus Wipperfürth. Hat mir viel Spaß gemacht, den beiden zuzuhören.

Ruth: Und Tobias, wie war so dein Gesamteindruck?

Tobias: Insgesamt fand das Treffen in einer sehr schönen und angenehmen Atmosphäre statt, die es auch einem angehenden Piloten ermöglichte, sich direkt wohlzufühlen. Die Pilotinnen sind wirklich eine super Gemeinschaft. Menschlich und fliegerisch! Ich glaube, ich komm noch mal mit zu einem Treffen. Wenn ich darf?!

Tobias Püttmann (rechts) – Ruths Interviewpartner im Gespräch mit Horst Ramsenthaler













Und was war so los auf der JHV:

Neben den klassischen Themen war wie alle drei Jahre die Wahl des Präsidiums angesetzt. Der Wahl ging die Verabschiedung von Carola Niemeier und Jeannette Busch voran. Carola hat in wirklich hingebungsvoller, freundlicher und verbindlicher Art die Geschäftsstelle 16 Jahre geleitet, immer auch unterstützt durch ihre beherzte Partnerin Ingrid. Ein großes Hallo gab es, als Carola kundtat, sich vorstellen zu können, das traditionelle November Come-together in Münster auch weiterhin auszurichten.

Auch Jeannette, die immer wieder für ihre saubere, korrekte Buchführung gelobt wurde, trat nach 9 Jahren Amtszeit nicht mehr zur Wiederwahl an. Verabschiedet wurden beide mit besonderen Tropfen in der Anzahl der Jahre ihrer Präsidiumsarbeit.

Die Wahl des Präsidiums für die nächsten drei Jahre blieb ohne große Überra-

schungen (vgl. Mitgliederteil). Zwei neue Gesichter hat das Präsidium aufzuweisen: Antoaneta Sontheimer, Vizepräsidentin, und Beate Busch-Schmidt, Schatzmeisterin.

Wer zukünftig die Geschäftsstelle leiten wird, stand zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest. Auch für die Erstellung des Rundbriefs gehen die "Übernahmeverhandlungen" weiter

Als Rechnungsprüferinnen wurden Karin Bruchhausen und Karola Schmorde gewählt. Doris Gerecht bleibt zuständig für unsere Geburtstagsgrüße.

Zur nächsten JHV lädt Antoaneta Sontheimer nach Erfurt ein. Die 50. JHV 2018 wird in Speyer stattfinden, in der Nähe der Gründungssrätte Gut Petersau. Unser neues Mitglied Sabine Theiss aus der Pfalz übernimmt die Aufgabe von Helga Hirt. DANKE Sabine! Wir freuen uns schon jetzt darauf!

Eine umfangreiche Diskussion entbrannte über das Thema, was, wann und in welchem Umfang Fly-ins und Fly-outs angeboten werden sollen, um mehr Teilnehmerinnen als bisher anzusprechen. Weiterer Input ist erwünscht!

Die JHV war lebendig und konstruktiv. Besser kann man sich eine Vereinsversammlung nicht vorstellen. Danke an alle Teilnehmerinnen!







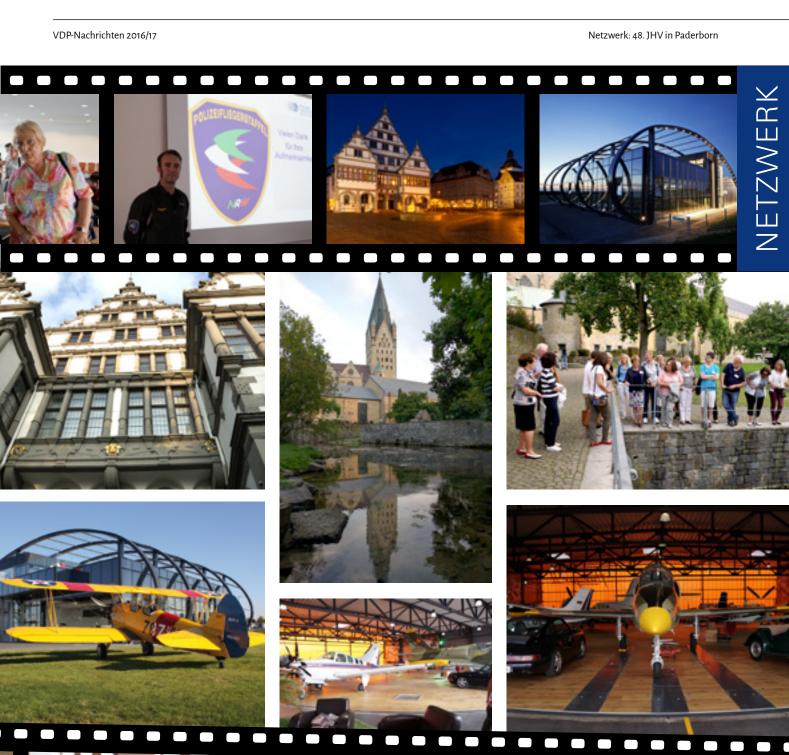
















FEWP – Impressionen der Flugshow

FEWP-Treffen 2016 bei Venedig

von Andrea Schapöhler

Im Juni in Venedig? Da sind wir dabei. Allein schon Anflug oder Überflug des Marco-Polo-Flughafens in der Lagune lässt Gänsehaut entstehen.

FEWP-Jahrestreffen, auch dafür war es und ist es nicht immer leicht, eine austragende Nation zu finden. 2016 sollte die FEWP im Rahmen des jährlichen sehr erfolgreichen FlyDonna in Italien stattfinden. Südeuro-

päische Organisation stellt uns Deutsche manchmal vor die eine oder andere Herausforderung ... Dolce Vita und deutsche Gründlichkeit haben ab und an ein Problem der Harmonie.

Am 2. Juni-Wochenende war es dann aber endlich soweit. Mit dem Auto, der Bahn und auch mit dem Flieger oder der Linie reisten die VDPlerinnen an. Insgesamt 18 deutsche Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten sich zum Treffen angemeldet! Leider war das Wetter weder am Anflug- noch am Abflugtag VFR-fähig. Nicht einmal über Ausweichrouten über die Schweiz oder Ungarn, um die Alpen zu umfliegen, da ging nur IFR!

Der kleine Platz "Caposile" ist seit Jahren der Austragungsort der jährlichen Frauenflugveranstaltung italienischer, aber auch internationaler Pilotinnen.



VDP-Nachrichten 2016/17

Am Freitag ging es mit dem Wassertaxi von Jesolo nach Venedig. Die Gondeln trugen keine Trauer, sondern fröhliche Pilotinnen aus ganz Europa.

Abendessen am Kanal! Blick auf die historische Stadt! Gutes italienisches Essen!

Samstag, nach dem Frühstück, ging es gleich an den Flugplatz. JHV der FEWP im Hangar. Fiorenza Bernardi, Pionierfliegerin Italiens, wurde geehrt. Sie gründete die "Italienische VDP" und flog bis in ihr hohes Alter kommerziell und anschließend privat. Webseite und Facebook der FEWP laufen. Ein neuer Flyer im Corporate Design wurde von Nathalie, der belgischen Vertreterin, vorgestellt und verabschiedet.

In "FlyDonna"-Poloshirt-Uniform erlebte frau ein buntes Programm: Ein erwähnenswertes und beeindruckendes Detail war für uns alle, dass die Flugschüler am Platz Camposile oft mit Handicap, wie z.B. Querschnittslähmung, das Fliegen erlernen. Und



Handicap-Flyers

ihre Fähigkeiten zeigten sie in unglaublichen Leistungen. UL-Formationsflug unterstützt durch "Smoke on" in den Farben der "Caprese" oder sie schrieben ein weißes Herz in den venezianischen Himmel!

Flieger der Guardia Financa, das italienische Militär mit seinen Hubschraubern und Jets, Fallschirmspringer und dies jeweils



Formation Caprese der behinderten UL-Flieger



Ingrid am Militärhubschrauber

besetzt mit weiblichen Besatzungen.

Als Highlight des Tages erschien Samantha Cristforetti, 39-jährige italienische Astronautin, für ein Interview auf der Bühne und stand den Pilotinnen anschließend für Einzelfragen zur Verfügung. Als krönenden Abschluss gab es das Galadinner, Ballonleuchten und ein Feuerwerk!

Am Sonntag verließen die meisten das Treffen. Nicht unbedingt gleich nach Hause, sondern oft noch in andere spannende Winkel Italiens. Dolce Vita eben!

Im nächsten Jahr treffen sich die europäischen Pilotinnen in Frankreich. Der Aero-



Helga und Ingrid

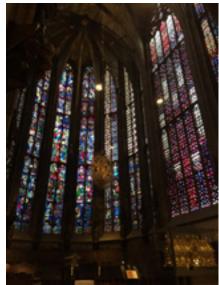


Astronautin Samantha im Vortrag

club de Paris wird unsere französische FEWP-Repräsentantin Martine Tujague vom 9.–11. Juni 2017 unterstützen.







oben: Möhnetalsperre auf dem Weg nach Aachen unten: Im Aachener Dom

Fly-in oder doch lieber Fly-out? Spontan oder geplant? von Usch Diermann

Am Wochenende nach Pfingsten hatte ich ein Fly-in nach Weser-Wümme angeboten: Eintreffen ab Freitagmittag, nachmittags Besuch des Künstlerdorfes Fischerhude, abends Grillen am Platz. Am Samstag gemeinsamer Flug nach Wangerooge unter Bildung von Teams, Mitnahme von ehemaligen VDPlerinnen.



Am Aachener Flugplatz

Trotz Veröffentlichung im VDP-Rundbrief, Einladung der 99s und zusätzlichen individuellen Anrufen/Anschreiben war das Interesse recht dürftig. So entschloss ich mich, das Treffen zu canceln. Insgesamt ein wenig traurig, zumal der Platz EDWM bestens für ein Treffen geeignet ist. Es gibt Übernachtungsmöglichkeiten sämtlicher Kategorien sowie einen Ausweichplatz mit Asphaltbahn in Rotenburg/Wümme in der Nähe. Und die Mitglieder der FSG Airbus Bremen hätten gerne zum Gelingen beigetragen – keine Nenngebühr, keine Landegebühren.

Nach einigen Gefühlschwankungen wegen des verhaltenen Interesses bzw. der kurzfristigen Absagen kam mir die Idee, mein Flyin in ein Fly-out zu verwandeln. Ein Treffen mit denjenigen, die gerne zum Fly-in gekommen wären. Nach ein paar Telefonaten/E-Mails stand fest: wir treffen uns in Aachen-Mersbrück

Ich flog mit Lisa Stahl in ihrer Belanca von Nordhorn-Lingen aus. Dort trafen wir uns mit Ursula Hammer aus Walldürn sowie Heike Käferle und Horst aus Oerlinghausen. Ganz spontan kam dann auch noch die dort ansässige Karin Seeger dazu, die uns mit einer kleinen Aachen-Führung erfreute. Wir genossen ein paar fröhliche, unterhaltsame Stunden bei herrlichstem Sonnenschein, be-

vor es für alle in diverse Himmelsrichtungen zurück ging.

Blieb noch der Wunsch, weitere aus Süddeutschland zu treffen. Anfang Juli ergab sich die Möglichkeit, einen Flug nach Bad Endorf mit einem Vereinskameraden zu teilen. Dort bot mir Ingrid Hopman ihre Gastfreundschaft an. Es kamen auch Bettina Pahlen und Helga Wimmer, beide aus der Gegend von München. Somit konnte das längst fällige Wiedersehn zwischen Nord und Süd gebührend begangen werden.

Einen Vormittag verbrachte ich allein auf der Fraueninsel im Chiemsee und ließ die vielen interessanten Begegnungen anlässlich der von Ingrid veranstalteten Chiemsee-Treffen Revue passieren. Eigentlich schade, dass ihr letztes vor zwei Jahren das Ende für diese reizvollen Treffen gewesen sein sollte. Vielleicht können wir ja auf eine Zugabe hoffen? Leider wurde das Wetter recht schlecht, so dass der geplante Alpenflug mit Ingrid in einem UL nicht stattfinden konnte und auch mein Rückflug um zwei Tage verschoben werden musste—schön war es trotzdem!.



Im Gespräch: Lisa, Beate, Jeannette, Ayla, Karin



Die Teilnehmerinnen im Garten



Heike überreicht Carola und Ingrid das Fotobuch "16 Jahre Geschäftsstelle" Carola Niemeier mit ihrer Nachfolgerin Andrea Schapöhler





Come-together am 5.11. in Münster

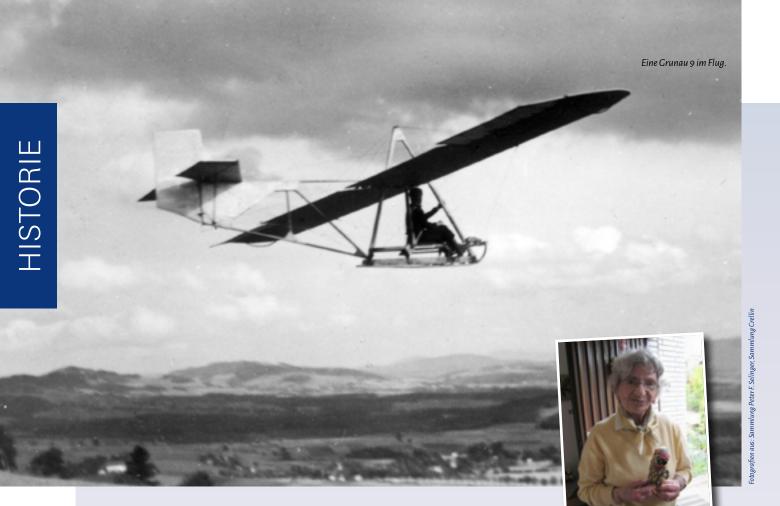
von Ruth Haliti

SECHZEHN!!! 16 Jahre war die Geschäftsstelle der VDP nun in Münster-Hiltrup bei Carola Niemeier und ihrer tatkräftig unterstützenden Partnerin Ingrid Niemeyer beheimatet. Und genauso oft gaben sich die beiden auch am ersten Novemberwochenende die Ehre, Gastgeber des "Come-together" zu sein.

Auf den wilden Aufschrei der Pilotinnenschaft hin, dass dieser wunderbare Termin ja dann ab 2017 womöglich entfallen könnte, räumten Carola und Ingrid gleich einstimmig ein, dass sie diese Tradition gerne fortführen werden. Save-the-date: Im nächsten Jahr findet das Come-together am 11.11. statt.

Heike Käferle hatte die Zeit investiert und als Dank ein Fotobuch gestaltet. 16 Jahre JHVen und Come-together, bei denen Carola federführend dabei war. Das Buch ging bei den über 30 Pilotinnen, die den Weg nach Münster gefunden hatten, von Hand zu Hand und löste viele schöne Erinnerungen aus; einige Anekdoten wurden wieder hervorgekramt. Einfach herrlich!

Bei warmem, kaltem, herzhaftem und süßem Buffet und einer Auswahl an Weinen und Prickligem, sowie frisch gezapftem Bier verging der Tag wie im Fluge. Es wurde sich eingehend über die jüngere und ältere Vergangenheit ausgetauscht, aber noch viel wichtiger, es wurden zahlreiche Pläne für die Zukunft geschmiedet!



Marga Hempel, Segelfliegerin

13. November 1914 – 15. September 2016 | von Evelyn Crellin

2005 traf ich Marga Hempel zum ersten Mal in ihrem kleinen, hellen Haus am Stadtrand von Goslar. Sie war eine winzige Person, lebenssprühend, wach, energisch – niemand hätte ihr ihre 91 Jahre angesehen.

Marga hat ihr Leben immer mit Begeisterung gelebt, jeden Moment geschätzt und genossen. Bei meinem letzten Besuch in Goslar, 2014, war sie knapp 100 Jahre alt – und stieg flugs in den Keller, um eine Flasche Champagner zu holen und mit mir und meinem Mann anzustoßen. "Das

Leben ist kurz", sagte sie verschmitzt, "und wenn man eine Gelegenheit hat, sollte man feiern." Doch viel mehr als vom Feiern war Margas Leben geprägt von harter Arbeit und unermüdlichem Einsatz für den Segelflug. Sie verstarb im September 2016, zwei Monate vor ihrem 102. Geburtstag.

Geboren in Dresden, verschlug es Marga beruflich nach Hamburg, wo sie während ihrer Ausbildung zur Diätassistentin ab 1934 segelfliegen lernte und der Hamburger Frauen-Segelfluggruppe beitrat. In dieser Gruppe waren Schülerinnen, Studentinnen und junge Frauen verschiedenster Berufe vertreten, geeint durch ihren Wunsch nach der Segelfliegerei, den sie sich trotz bescheidener finanzieller Verhältnisse in der kurzen Lebensphase zwischen Schulabschluss und Eheschließung erfüllten. Während der Woche arbeiteten die jungen Frauen mehre Abende in der Werkstatt, an

Marga Hempel (im Vordergrund), im "ominösen Flugdienstanzug", auf der Reichssegelflugschule Grunau 1939, als sie ihren C-Flugschein erwarb.

Schulgleiters Grunau 9. Schäden wurden repariert; die Frauen führten aber ebenso Lack- und Metallarbeiten aus, spannten Metalldrähte, benutzten den Flaschenzug, schweißten, spleißten und rüsteten das Flugzeug auf. Am Wochenende trafen sie sich um 6 Uhr morgens am Lübecker Tor und radelten anderthalb Stunden zum Fluggelände in der Fischbecker Heide. Nur bei schlechtem Wetter nutzten die Mädchen öffentliche Verkehrsmittel, wobei sie, wie Marga berichtete, mit den Fahrkarten schummeln mussten, denn nicht alle konnten das Fahrgeld aufbringen. "Zehn laute, lärmige Mädels konnten einen Schaffner schon ganz schön durcheinanderbringen",

Marga Hempel im Mai 2009

der Instandhaltung und Reparatur ihres

Spätestens um 8 Uhr mussten die Frauen auf dem Hang sein, um sich ihren Platz auf dem heftig genutzten Gelände zu sichern und die günstigen Winde auszunutzen. Die Anfängerschulung begann mit Pendeln, Rutschern und kurzen Sprüngen. Das Flugzeug wurde per Gummiseil gestartet, und "wer das erste Mal einen 'Sprung'

kommentierte Marga ganz trocken.

VDP-Nachrichten 2016/17 Historie: Marga Hempel

machte, also vom Boden freikam, musste am nächsten Sonntag einen Kuchen mitbringen, keinen trockenen, sondern einen mit Matsch!"

Zum Fluggelände gehörten ein kleiner Schuppen - so winzig, dass beim Einstellen die Tragflächen der Grunau 9 demontiert werden mussten - sowie sechs Kojen und eine Kochgelegenheit. Dort kochten die Frauen manchmal eine Suppe aus einem Schinkenknochen, den sie vom Eppendorfer Fleischer erbettelt hatten. Die physische Anstrengung, immer wieder das Flugzeug auf den Hang zu schleppen, den ganzen Tag lang, belastete die Fliegerinnen nicht weiter. "Wir waren gesund, wir hatten Kraft", erinnerte sich Marga. Stolz nannten sich die Frauen "Fischbeck-Amazonen" und waren sich sehr wohl bewusst, wie sehr ihr selbstbewusstes Auftreten, ihre Gruppenpräsenz und ihre sportliche Bekleidung (manchmal sogar in den verpönten kurzen Hosen) mit den traditionellen Erwartungen an Verhalten und Auftreten junger Frauen kollidierten. "Man

Segelfluggelände Adelsberg, wo sie auch ihren Zögling unterstellten. Auch hier trafen sich die Frauen mehrmals in der Woche zur Werkstattarbeit. Über persönliche oder politische Dinge wurde kaum gesprochen, meinte Marga rückblickend und schätzte die Rolle segelfliegender Frauen in der Gesellschaft eher gering ein. "Eventuell kann man, von heute gesehen, sagen, dass wir ein bisschen Emanzipation bewirkt haben – wir wollten nur fliegen und in einer Gemeinschaft sein, wo jeder jeden als Mitglied dieser Gemeinschaft anerkannte, ohne Ansehen der Person (Herkunft, Beruf, Geld oder Ähnliches.)" Doch dieser Wunsch stieß im Dritten Reich

auf taube Ohren. Die Betreuung durch das 1937 gegründete Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK), Nachfolger des DLV, war restriktiv. So mussten die Frauen die Bedingungen für das große Sportabzeichen erfüllen, was einen zusätz-

der Reichssegelflugschule in Grunau die B zu erwerben, und 1939 folgte, wiederum in Grunau, die C. In den Kursen waren Frauen stets in der Minderzahl, und Marga amüsierte sich immer köstlich über den "ominösen Flugdienstanzug, der natürlich nur für Männer berechnet und uns kleinen Krabben viel zu groß war."

Dass auch die Flüge nicht immer tadellos vor sich gingen, beschrieb sie in einer Episode in ihrem Grunauer Reisetagebuch von 1938: "Ich soll jetzt starten, bekomme den Flugauftrag linke Kurve, rechte Kurve, geradeaus und glatte Landung auf der Landewiese. Ganz einfach, aber ... 1.) mache ich

keine Linkskurve zuerst, sondern gerade das Gegenteil und zu der nächsten Kurve komme ich gar nicht, denn vor mir taucht in unmittelbarer Nähe die

Marga Hempel als junge Segelfliegerin – Passbild aus ihrem Grunauer NSFK-Segelflugausweis.



Die Frauen-Segelfluggruppe Hamburg, die "Fischbeck-Amazonen", in der Marga Hempel Mitte der 1930er Jahre Mitglied war. Marga sitzt in der ersten Reihe ganz links.

Harte Arbeit in der Fischbecker Heide: Fliegerinnen der Frauen-Segelfluggruppe Hamburg bringen ihr Segelflugzeug zurück zum Startplatz.



war immer eine Exotin", bestätigte mir Marga noch Jahrzehnte später.

1936 war Margas Hamburger Berufsausbildung beendet. Nach Chemnitz in Sachsen versetzt, initiierte sie dort sehr schnell den Aufbau einer Frauen-Segelfluggruppe. Auf ihre Annonce in einer lokalen Zeitung meldeten sich 15 bis 20 Frauen, alle nicht älter als 20, unverheiratet und ohne Kinder. Die Gruppe teilte eine Werkstatt und den Fluglehrer mit einer männlichen Segelfluggruppe und hatte eine Halle auf dem

lichen zeitlichen und finanziellen Aufwand bedeutete. Und anders als männliche Segelfliegergruppen, die ihr Baumaterial vom NSFK gestellt bekamen, mussten die Frauen ihr Baumaterial selbst erwerben. Auch in der Bereitstellung von Bauprüfern, die Reparaturen und Konstruktionen überprüften, sowie Fluglehrern standen Frauen hintenan.

Dies entmutigte Marga jedoch nicht. 1937 erwarb sie im Urlaub auf der Reichssegelflugschule Sylt ihren A-Schein. 1938 nutzte sie wiederum ihren Urlaub, um auf Birkengruppe auf; Mensch! was tun!? Hindernisse andrücken und drüberziehen, hab ich noch gehört! Ich gebe Gas und ziehe dann bei der Birke und mache zugleich eine Linksbiege, weil ich sehe, dass ich mit dem rechten Flügel gerade an die Birke komme. Ich habe eine seltsame Ruhe in mir, wie ich da drüber weghusche und mit der Flügelspitze noch gerade den dünnen biegsamen Wipfel der Birke mitnehme, ich denke, noch 'n bissel Querruder, und noch etwas und dann bin ich runter. In dem Moment, gerade als

Historie: Marga Hempel VDP-Nachrichten 2016/17

ich die Maschine wieder einigermaßen gerade habe, geht es mit Fahrstuhl bumsartig zur Landung, denn bei diesem Manöver hatte ich die Kiste restlos überzogen und das hat sich gerächt. Aber Gott sei Dank ist die Maschine heil geblieben und die Birke auch. Aber meinen schönen Flug habe ich so versaut, und da ärgere ich mich maßlos darüber. Oben angelangt, höre ich, die A-Gruppe hatte sich fluchtartig in Fliegerdeckung begeben, als ich heranrückte und sah Maschine, Pilot und Bäume bereits in einen schrecklichen Haufen verwandelt. Von [Fluglehrer] Backes bekam ich ja auch `ne Zigarre verpasst, die an beiden Enden Feuer hatte! Der zweite Flug war dann aber auch bis auf die Landung sehr schön, nur zum Schluss etwas unsanft!"

Der Kriegsausbruch 1939, der die zivile Fliegerei in Deutschland unterband, setzte auch Margas Segelfliegerei ein Ende. Die rinnen für die Vorschulung von Jugendlichen als Luftwaffen-Piloten zu gewinnen. Die ca. 20 jungen Frauen in Margas Lehrgang trugen die blaue NSFK-Uniform und wurden in Flugkunde, Aerodynamik, Navigation, Instrumentenkunde, Meteorologie, Luftrecht, Werkzeugkunde, Spleißen, Schweißen, Holzbearbeitung und Metallbearbeitung unterrichtet. Die Ausbildung fand für Beginner auf dem Anfänger-Zögling statt, Fortgeschrittene wurden auch auf doppelsitzigen Flugzeugen geschult.

Kurz bevor amerikanische Truppen am Fuß der Wasserkuppe eintrafen, wurde der Lehrgang an die Segelflugschule Schäferstuhl bei Salzgitter versetzt. Doch auch hier kamen alliierte Truppen schon wenige Tage später an. Marga und ihre Kolleginnen wurden heimgeschickt, ohne ihre Ausbildung beendet zu haben.

wieder zugelassen werden sollte. Marga arbeitete auch aktiv an der Gründung von Modellbauclubs, so in ihrer neuen Heimatstadt Cuxhaven, in denen im Verborgenen bereits Segelflugzeuge gebaut wurden. Und selbstverständlich war sie 1949 auf dem ersten Wasserkuppe-Treffen anwesend, das viele prominente Vertreter des Sports zusammenführte. Als der Segelflug 1951 wieder gestattet wurde, erwarb Marga ihren Segelflugschein erneut und trat nach ihrer beruflichen Versetzung 1954 der Segelfluggruppe im Aero Club Braunschweig bei. Sie war dort zunächst die einzige Frau, doch die Skepsis ihrer Kameraden war schnell überwunden. "Es war für mich die schönste und erfolgreichste Zeit in der Segelfliegerei," erzählte mir Marga 2005. In den frühen 1980er Jahren zog sie nach Goslar und



Die Gruppe von Segelflug-Hilfslehrerinnen, der Marga Hempel angehörte, während ihrer Evakuierung von der Wasserkuppe zur Segelflugschule Schäferstuhl bei Salzgitter im April 1945.



Engagiert und interessiert – selbst drei Monate vor ihrem 100. Geburtstag fesselte Marga Hempel mit Erzählungen über ihr Leben als Segelfliegerin. (Marga Hempel und Evelyn Crellin im Gespräch in Goslar, September 2014.)

Chemnitzer Frauen blieben noch bis Anfang 1940 aktiv und leisteten ihren Werkstattdienst. Durch Heiraten, Umzug und berufliche Veränderungen fiel die Gruppe allmählich auseinander. Marga wurde zum DRK dienstverpflichtet und arbeitete zuletzt in einem Luftwaffen-Lazarett in Königsberg in Ostpreußen. Die Freiheit über den Wolken vermissend, meldete sie sich im Januar 1945 zu einer Ausbildung als "Segelflug-Hilfslehrerin" auf der Wasserkuppe, die vom NSFK in enger Zusammenarbeit mit der Luftwaffe organisiert wurde, um Fluglehre-

1946, ein Jahr nach Kriegsende, begab sich Marga mit ihrer Freundin Ursula Hänle, die sie auf dem Wasserkuppe-Lehrgang kennengelernt hatte, auf eine Reise durch Deutschland. Wie der Motorflug, war auch der Segelflug durch die Alliierten verboten, und beide Frauen wollten "namhafte Flieger und Konstrukteure aufrütteln", um den Segelflug und sein Netzwerk wieder zu beleben. Ihre Reise diente gleichzeitig der Sicherstellung und Verwahrung von versteckten Flugzeug-Bauplänen und anderen Informationen, um sie zur Hand zu haben, sobald der Segelflug

beendete schweren Herzens ihre aktive Segelfliegerei. Wann immer sie konnte, suchte und fand sie eine Gelegenheit zum Mitfliegen. "Wer einmal selbst in einem Segelflugzeug gesessen und geflogen hat, weiß, wie schön und unwiederbringlich das Erlebnis ist und dass man [...] nicht mehr davon loskommt", schrieb sie in einem Brief.

Lebe wohl, Marga – der Himmel wird dir Heimat bleiben! VDP-Nachrichten 2016/17 Segelflug: Diplom-Flug 750 km

Der 11. Juni 2016 – ein ganz besonderer Tag

Diplom-Flug – 750 km | von Sarah Drefenstedt

Für mich ist es einfach das Größte und ein unglaubliches Phänomen, wie man die Kraft der Sonne vom ersten bis zum letzten Sonnenstrahl nutzen kann, um damit gewaltige Strecken zurückzulegen und an einem Tag unterschiedlichste Landschaften erfliegen zu können.



Er wurde über mehrere Tage von allen Wetter-Modellen prognostiziert: Dies wird ein Flugtag, der sehr große Flüge ermöglicht! Daher gab es bereits im Voraus zahlreiche Interessenten für alle Flugzeuge, die mir zur Verfügung standen. Kurzfristig konnte ich mir noch eine private LS6-18m von einem Fliegerkameraden für diesen Tag sichern. Aufgrund der kurz zuvor stattfindenden Deutschen Meisterschaft war ich in einem guten Trainingsstand mit meinem Std. Cirrus. Ich war vorher noch nie LS6 geflogen.

Ich war nervös, jedoch auch optimistisch, selbst mit 3 Meter mehr Flügel, Wölbklappen und viel Wasser einen guten Flug leisten zu können, auch wenn ich dabei sicher nicht das Optimale an Leistung herausholen würde. Morgens ermunterte ich meine Flügelkameraden Matthias Kaese, in einer DG800S, und Herbert Horbrügger, in der ASG29E, sportlich zu sein und eine 750-km-Strecke für die Erlangung des 750-km-Diploms auszuschreiben.

Bereits gegen 09:30 Uhr standen wir startbereit im Grid. Um uns herum hatten

sich bereits Wolken gebildet. Doch unser Flugplatz Brandenburg-Mühlenfeld liegt im Einfluss eines großen Seensystems, welches optisch sehr hübsch anzusehen ist, die Thermikbildung in Reichweite des Platzes jedoch um ca. eine Stunde verzögert. Leider trat dieser Effekt auch an diesem Tag auf. Wir beschlossen um 10:45 Uhr: Nun muss es einfach losgehen, wir starten ohne erreichbare Wolkenbildung. Die ersten Aufwinde waren im Blauen und schwach und ich hatte zu tun, mich in dem unbekannten schweren Flugzeug oben zu halten. Eine halbe Stunde später zündete das Wetter dann durch und der Spaß begann. Südlich von Lüsse flogen wir den Fläming entlang Richtung Polen. Mit einem durchschnittlichen Steigen von 3 m/s ging es mit durchschnittlich 130 km/h über das Land. Das Flugverhalten und eine fast optimale Bedienung der LS6 hatte ich bereits nach kurzer Zeit verinnerlicht und hatte ein-

In 6 Stunden und 55 Minuten hatten wir die Diplomstrecke zurückgelegt!

Ich war überwältigt von den Möglichkeiten, die diese Flugzeugklasse bietet, und natürlich auch vom Wetter. Ich machte noch einmal einen kleinen Ausflug nach Norden und musste dann aufgrund körperlicher Bedürfnisse bereits kurz nach 19:00 Uhr und fast 900 geflogenen OLC-Kilometern landen. Mein Wissen als Meteorologin hilft mir natürlich sehr bei der Planung und Durchführung solch großer Flüge. Das Verrückte ist, 1000 km wären an diesem Tag, bei einem bekannten Flugzeug mit entsprechend maximalem Wasserballast, einem anderen Startplatz in der Nähe / bzw. Wetterlage ohne Lee-Effekt vom Seengebiet und einer besseren Vorbereitung zur Beseitigung körperlicher Bedürfnisse gut machbar gewesen, wie auch andere Piloten an diesem Tag mit ähnlichen Streckenführungen bewiesen ha-



fach sehr viel Freude mit der unglaublichen Dynamik, die ich im Vergleich zum Cirrus hatte. Vom Zauberwald in Polen ging es jetzt wieder Richtung Nordwesten (Richtung Neustadt-Glewe). Der Weg südlich der Müritz entlang war ungünstig, denn hier nahm die Wolkendichte deutlich ab. Doch es freute mich, dass auch dies mit der Gleitreichweite eines 18m-Flugzeuges kein Problem war. Auf dem letzten Schenkel zurück Richtung Brandenburg stand eine Wolkenstraße direkt auf dem Kurs, so dass wir nur wenige Kreise für diese Strecke fliegen mussten. Bereits gegen 18:00 Uhr waren wir zurück am Platz.

ben. So gab es 11 Tausender in Norddeutschland und viele Flüge über 750 km, ein absoluter Ausnahmetag. Für mich war dieser Tag auch nicht nur in der Luft ein tolles Erlebnis, zu unserem Triple-750 km-Diplom der Brandenburger-Piloten kam die weitere Freude, dass ich vier deutsche Klassenrekorde der Frauen überbieten konnte.

Sicherlich wird mir dieser Flug noch lange in Erinnerung bleiben und über die grauen Wintertage helfen. Die 1000 km sind jetzt natürlich neben einer erfolgreichen WM-Teilnahme in Tschechien ein weiteres Ziel.

Deutsche Frauen-Segelflugmeisterschaft 2016 in Hockenheim

Gemeinsame Qualifikation und DM – ein Erfolg? von Gisela Weinreich

Die Deutsche Frauen-Segelflugmeisterschaft in Hockenheim wurde in einem neuen Format geplant und ausgeführt. Die Vorteile des neuen Konzeptes, wie Qualifikation und Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen gleichzeitig, sind in einem Werbeplakat sehr geschickt positiv dargestellt worden.

2014 war die Teilnehmerzahl bei den Frauen-Meisterschaften relativ schwach gewesen, so dass Handlungsbedarf angesagt war. Die Qualifikationsmeisterschaft in Hockenheim wurde nun gemischt geflogen und brachte ein Teilnehmerfeld von 75 Piloten an den Start, in jeder Klasse etwa 25 Flugzeuge. Die Konkurrenz war größer, als vorher bei den reinen Frauen-Meisterschaften, was für viele eine willkommene Herausforderung war und positiv bewertet wurde – auch von den teilnehmenden Männern. Es gab aber auch einige Stimmen unter den jüngeren Pilotinnen mit wenig Wettbewerbserfahrung, die das Fliegen im großen Teilnehmerfeld sehr stressig fanden.

Die DSMF, eingebunden im Qualifikationswettbewerb, sorgte für große Aufmerksamkeit innerhalb der Segelflugszene. Wie werden sich die Frauen in diesem Umfeld, in der gemischten Meisterschaft, schlagen, fragten sich viele skeptisch. Obwohl die Wetterlagen sehr schwierig waren und dabei auch der Glücksfaktor höher war, waren die Leistungen der Frauen beeindruckend stark, dementsprechend das Staunen groß, wenn die Wertungen über die Bildschirme liefen. In allen Klassen haben die Frauen Tagessiege in den gemischten Klassen geflogen und große Anerkennung und Achtung erfahren. Zusätzlich gab es eine eigene Wertung für die Deutsche Frauen-Segelflugmeisterschaft. Zur Halbzeit der Meisterschaft hatte die VDP zum fröhlichen Umtrunk eingeladen. Die kalte Briefinghalle geriet mit Hilfe der Heizstrahler zum gemütlichen Ort der



Begegnung Die Vereinsleute hatten sogar einen Topf Glühwein parat, was nicht schlecht war bei dem verspäteten Schedule der Eisheiligen. Ingrid Blecher gab an diesem Abend einen kurzen Überblick über die Historie der VDP. Danach überreichten wir den Novizinnen der DSMF einen Willkommensgruß der VDP. Der Motivationspreis war ein Gutschein für einen F-Schlepp, den die Mädels hocherfreut entgegennahmen. Dieser Abend hatte die Stimmung positiv beeinflusst, denn die Wetterlagen waren nicht wirklich wettbewerbsfreundlich.

Ob in allen Klassen 4 Wertungstage für eine gültige Meisterschaft erreicht werden













Fotografien von Uwe Melzer, v.l.n.r.:

- Katrin Wötzel: Kennzeichen VS zur Erinnerung an Swaantje
- 2. Beim Briefing, Annette Klossok, 3.v.l.
- 3. Die Grauthermik-Tage von Hockenheim
- 4. Sarah Drefenstedt gewinnt die Meisterschaft
- 5. Das Podium der Clubklasse
- 6. Die Siegerinnen der Standardklasse
- 7. Sabrina Vogt vor dem Start in Hockenheim
- 8. Motivationspreis der VDP: F-Schlepp-Gutschein

konnten, war bis zum Schluss fraglich. Jeder Tag war schwierig und unglaublich anstrengend, Außenlandungen nicht zu vermeiden.

Bei einigen, ob Mann oder Frau, glich die Wertung einer Achterbahn, wie die Launen des Wetters mit Sonnenschein, Grauthermik oder großflächigen Abschirmungen. Manche Pilotinnen/Piloten waren erstaunlich stabil unterwegs. Es gab Enttäuschungen, aber auch erfolgreiche Aufholjagden. Am letzten Wertungstag war es dann geschafft. Die Frauen haben sich im Qualifikationswettbewerb gut geschlagen und sich Respekt und Anerkennung verschafft. Sie haben sich einen sicheren Ranglistenplatz für die nächste Deutsche Meisterschaft erflogen. Die Podiumsplätze wurden gebührend gefeiert und ebenso der erfolreiche Eintritt in

die Nationalmannschaft bzw. der Verbleib darin.

Der Sportleiter zeigte sich sehr zufrieden. Die Meisterschaft war unfallfrei, die Stimmung gut, die Meisterschaft sportlich fair mit 6 Wertungstagen in 2 Klassen und 4 in der Clubklasse. Die höchste Schnittgeschwindigkeit mit über 90 km/h flog eine Frau von 75 Teilnehmern, und die längste Strecke 428 km um Stuttgart herum mit Schwarzwaldquerung bei niedriger Basis haben fast alle geschafft. Sein Fazit: der gemischte Wettbewerb habe gezeigt, dass die Frauen den Anschluss an die Spitze erreicht haben, und nun dafür sorgen und werben müssten, dass der Nachwuchs Frauen sich traut, den Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei zu wagen.

Die Deutschen Segelflug-Meisterinnen heißen:

| Clubklasse: | Sarah Drefenstedt (VDP) |
|------------------|-------------------------|
| Standard Klasse: | Ulrike Teichmann |
| 15 m Klasse: | Katrin Senne |

Zur Frauen-Segelflug-Weltmeisterschaft 2017 haben sich 10 Pilotinnen qualifiziert:

| Clubklasse: | die Weltmeisterin Sabrina Vogt (VDP) |
|------------------|--|
| | die Deutsche Meisterin Sarah Drefenstedt (VDP) |
| | neu dabei: Ines Engelhardt |
| | neu dabei: Angelika Mayr |
| Standard Klasse: | Ulrike Teichmann |
| | Cornelia Schaich (VDP) |
| | Sue Kussbach (VDP) |
| 15 m Klasse: | Katrin Senne |
| | Stefanie Mühl |
| | Sandra Malzacher |





Der steinige Weg zur FAI WM 2016

Frauen-Weltmeisterin in Litauen | von Sabrina Vogt

"Mein großer Traum geht in Erfüllung" das war einer meiner ersten Gedanken, nachdem ich realisiert hatte, dass ich Weltmeisterin, um genau zu sein, Frauen-Segelflug-Weltmeisterin geworden war. Als Weltmeisterin hatte ich einen Startplatz für die FAI Segelflug-Weltmeisterschaft in der Clubklasse vom 31.07. bis 13.08.2016 in Pociunai (Litauen) bekommen. Dass der Weg zu dieser WM so steinig und hart werden würde, konnte ich diesen Moment noch nicht ahnen.

Die WM Vorbereitung beginnt im Winter mit den ersten Teamgesprächen und der Planung für die kommende Saison. Das Clubklasse-Team (Stefan Delfs, Jan Rothhardt und ich) entschied sich für ein Trainingslager integriert in einem Wettbewerb in Nitra / Slowenien über Ostern. Das Ziel war, unter Wettbewerbsbedingungen bei starker Konkurrenz den Teamflug zu testen. Wir drei hatten bis dato keine Erfahrung miteinander im Teamfliegen. Am Ende des Wettbewerbs sollte die Entscheidung gefällt werden, in

welcher Konstellation wir zur WM fahren würden. Fliegen wir in einem engen Dreierteam oder im Zweierteam, während der Dritte allein fliegt oder fliegen wir als Einzelkämpfer.

Auf der einen Seite war das Trainingslager bzw. der Wettbewerb sehr beeindruckend. Der Bundestrainer und die Co-Trainer der Junioren (die Junioren nutzen den Wettbewerb ebenfalls als Trainingslager) hatten einiges auf die Beine gestellt. Wir hatten fast

WM 2016 Weltmeister und Teamgefährtin

täglich spannende Vorträge bzw. Diskussionen mit erfahrenen erfolgreichen Piloten wie z. B. Tijl Schmelzer, Thilo Holighaus, Wolfgang Janowitch. Einige Tage begleitete uns auch ein Sportpsychologe, der vor allem unser Team beobachtete.

Nach dem Trainingslager war ich doch sehr niedergeschlagen und frustriert. Ich hatte absolut kein Selbstbewusstsein mehr und wollte die WM schon absagen. Ich war sicherlich nicht gut geflogen, aber ich musste mir schon vorher und vor Ort anhören, dass ich nicht gut genug wäre, meine fliegerischen Leistungen wurden angezweifelt. Auch wenn ich "nur" als Frauen-Weltmeisterin einen Platz zur WM erhalten hatte, sollte man doch erwarten können, als Person respektvoll behandelt zu werden, vor allem, wenn man als ein Team auftreten möchte. Die Teambildung hatte sich schwieriger herausgestellt als gedacht. Am Ende des Wettbewerbs gab es eine Tendenz, die nach mehreren Gesprächen gefestigt wurde. Jan hatte sich nach anfänglicher Skepsis für einen Teamflug mit mir entschieden.

Er hatte gleichwohl Angst, dass ich wesentlich defensiver fliegen würde als er und ich dadurch eventuell zur Bremse werden könnte. Diese Skepsis konnte ich verstehen, da ich bisher bei Wettbewerben immer schlechter abgeschnitten hatte als er. Ich hatte das Gefühl, dass ich ihm beweisen musste, dass ich auch offensiv fliegen kann. Mir war es sehr wichtig, dass er sich wirklich auf unser Team einlassen und mir zu 100% vertrauen würde. Ich glaube, ich konnte seine Skepsis etwas nehmen, als ich im Wettbewerb in Klix im Frühjahr sehr erfolgreich als Einzelkämpferin unterwegs war. Dieser Wettbewerb war für meine fliegerische Seele befriedigend, da ich durch die gute Leistung mir selber bewiesen hatte, dass ich doch ganz gut fliegen

Dann kam der Juli und es ging auf den langen Weg nach Litauen. Ich war schon

kann.



Das Team Sabrina und Jan bei der WM



Sabrina Vogt

sehr aufgeregt. Wie wird solch eine WM gegenüber einer reinen Frauen-Segelflug-Weltmeisterschaft sein? Kann ich bei einer derartigen starken Konkurrenz mithalten? Hoffentlich blamiere ich den Frauen-Segelflug nicht. – All diese Gedanken nahm ich in den ersten Tagen mit ins Cockpit. Zu Beginn



seren Teamflug konzentrieren. Jan und ich waren keine nennenswerten Konkurrenten für die anderen. Wir, vor allem ich, wurden von den anderen Piloten überhaupt nicht beachtet. Von der eigenen Mannschaft wurde von uns beiden auch nicht viel erwartet bzw. wir hatten keinen Druck bekommen. Ich glaube, wir beide hatten an uns selbst hohe Erwartungen gesetzt, aber auch an uns geglaubt. Durch diese Basis konnten wir an den ersten Wertungstagen sehr solide fliegen, begingen keine großen Fehler und waren punktemäßig immer gut dabei. Am 5. Wertungstag sollte unsere beste kämpferische Leistung mit einem perfekten Teamflug als Grundlage gelingen, was Jan auf die führende Position und mich auf den fünften Platz in der Gesamtwertung katapultierte. Ab diesem Tag hatte ich das Gefühl, dass auch die "Frauen-Weltmeisterin" beachtet wurde. Auf einmal kamen Piloten zu mir und redeten mit mir und lobten meine Leistungen. Wir konnten bis zum Schluss den ersten Platz von Jan halten, und ich konnte zum Schluss den siebten Platz belegen. Dieses überraschende Resultat ist meiner Meinung nach entstanden, weil wir ein sehr gutes Team gebildet hatten. Jeder hatte seine Stärken ins Team eingebracht, und wir beide hatten uns respektiert und uns vertraut und uns zu 100 % darauf eingelassen. Das war der wichtige und richtige Baustein des Erfolgs. Jan hatte auch Recht behalten, ich war mit Abstand die Defensivere von uns beiden. Aber bei mindesten ein bis drei Situa-

tionen war es richtig, uns zu bremsen, bevor

die Situation noch kritischer geworden wäre.

konnten Jan und ich uns in Ruhe auf un-

MT Sabrina im Anflug

Es galt eine Außenlandung und damit einen hohen Punkteverlust zu vermeiden. Ich glaube, dass der 7. Platz von 49 teilnehmenden Piloten die beste Platzierung ist, die jemals eine Frauen-Weltmeisterin auf einer FAI WM erreicht hat. Mein Traum, einen Platz unter den Top Ten der Welt auch unter den Männern zu erreichen, ist in Erfüllung gegangen. Der steinige und harte Weg zur WM hat sich gelohnt und im Nachhinein kann man sagen, dass der harte Weg vielleicht so bestritten werden musste, um zu diesem Erfolg zu gelangen.

Für mich war die WM ein schönes Abenteuer



Himmel über Pocinuai, Litauen

mit einer sehr guten Stimmung im ganzen Team und einer super Betreuung von unseren Coaches Holger Back und "Wolli" Beyer. Ich hoffe, ich habe damit auch gute Werbung für den Frauen-Segelflug gemacht und hoffe für die Zukunft, dass die Segelfliegerinnen mehr respektiert werden.



Ballonjahr 2016

Bilder von Ulla Klees

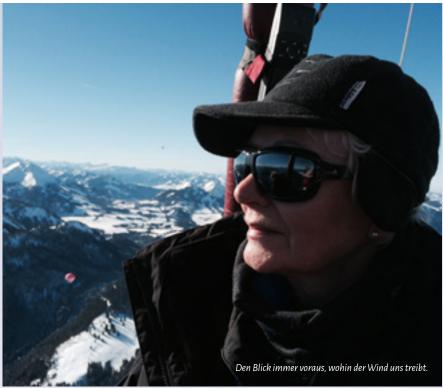
Ulla Klees, gebürtige Cuxhavenerin und seit 20 Jahren leidenschaftliche Ballonfahrerin, hat nicht nur ihre Tochter Daniela erfolgreich mit dem Virus infizieren können, sie hat auch die Konsequenz aus ihrer Ballon-Alpenleidenschaft gezogen und ist von Münster nach Füssen gezogen, um den Bergen näher zu sein. Mit ihren Bildern begeistert sie uns jedes Jahr aufs Neue. Danke Ulla!

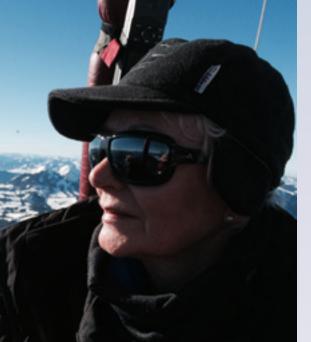






VDP-Nachrichten 2016/17 Ballonjahr 2016



















Zwei Pilotinnen heben ab

Mit aer Urkunae in aer Hana: Sabine Bunimann / Lena Maier, 2. Platz Damenwertung EHC 2016 Mengen

Debüt beim European Helicopter Cup 2016 | von Sabine Bühlmann

Erstmals wurde ein Hubschrauber-Präzisionsflugwettbewerb auf europäischer Ebene ausgetragen. Und erstmals war ein deutsches Damenteam dabei, das vorher erst einmal zusammen im Cockpit saß: die VDP-Mitglieder Lena Maier und Sabine Bühlmann haben spontan eine Teilnahme beschlossen – und sind Vize in der Damenwertung geworden ...

Aber wie fing diese Idee eigentlich an? "Rückblickend würde ich sagen, wir wurden klassisch verkuppelt." Genau, es war ein Netzwerk-Kollege und ebenfalls Hubschrauberpilot, der auf der AERO 2016 beide Fliegerinnen überzeugt hat, doch einmal einen Wettbewerb auf einem Robinson R44 Hubschrauber zu fliegen.

Ich muss zugeben, ich war und bin hartnäckiger Fan der "kleinen" Hughes 300, die als reiner Zweisitzer-Helikopter sich prima für die Wettbewerbe eignet. Warum also die größere und teurere R44 durch die Luft bewegen? In diesem Fall gab es jedoch schlag-

kräftige Argumente dafür: es waren bereits zwei Teams für die Europameisterschaft in Mengen 2016 vorgesehen, man würde sich also mit drei Teams die Kosten für den Überführungsflug teilen können. Und die Verfügbarkeit der R44 insgesamt war um Längen besser als die einer Hughes 300, da dieser Schulungshubschrauber etwas in die Jahre gekommen ist und weniger häufig betrieben wird. Und ... eine Copilotin war auch schon interessiert: Lena Maier fragte zum gleichen Zeitpunkt am gleichen Messestand nach Konditionen für die Helikopter-Piloten-



ausbildung und da packte der Ausbilder die Gelegenheit beim Schopf, sah uns beide und den Heli an und meinte, wir seien doch das perfekte neue Team!

Bisher flog ich auf Hughes 300, dort sitzt die Pilotin links (wie im Flugzeug) und die Copilotin kann als Rechtshänderin relativ komfortabel mit der Außenlast agieren. 2014 waren die VDP-Pilotin Elke Kolb und ich bei den Deutschen Meisterschaften in Eisenach in dieser Besetzung mitgeflogen. Bei einer Verwendung der Robinson R44 wären aber nicht nur Größe und Gewicht des Helikopters anders, sondern auch die Sitzposition: wie bei den meisten Helikoptern sitzt dort der PIC rechts, das heißt Lena musste sich als Copilotin mit der linken Seite anfreunden und sämtliche Außenlasten mit dem linken Arm bewegen – keine leichte Aufgabe bei einem 8-kg-Fender oder einem gefüllten Wassereimer im Slalom-Parcours!

Lena und Sabine beim Hover-Parcours. Die Messung der geforderten Flughöhe erfolgt mit Ketten, die unter dem Helikopter befestigt sind.

HELIKOPTER

SALT

Eine einzige Trainingserfahrung sollte uns jedoch zusammenschweißen: im Mai 2016 gab es eine kurze, aber eindrucksvolle Möglichkeit, einen Wettkampf-Parcours unter Bewertung der Schiedsrichter mitzufliegen. Und da hat es innerhalb kürzester Zeit "gefunkt": Nicht nur mit dem Helikopter war das Handling hervorragend, sondern auch Lena und ich als Team konnten gleich das viertbeste Trainingsergebnis nach Hause bringen. Dort war uns klar, dass wir in Mengen gemeinsam teilnehmen würden – das Abenteuer konnte beginnen!

Und der "European Helicopter Cup" in Mengen war in vielerlei Hinsicht ein Abenteuer schlechthin. Änderungen in den Team-Besetzungen zwangen uns zur alleinigen Überführung des Charterhelikopters aus Egelsbach. Die Wetterkapriolen zwangen



Lena und Sabine auf Robinson R44 im Hinterarund

alle Teams am Navigationstag zu Umwegen oder Umplanungen – es wurde so viel an den Startzeiten geändert wie noch nie. Auch wir bekamen erst eine Startfreigabe und dann doch wieder die Meldung "Abbruch des Wettbewerbs" über Funk … das gewittrige Wetter hatte niemand im Griff und bei lokalen Suchaufgaben von unangenehmen Regengüssen überrascht zu werden, war sicher nicht unsere Absicht.

Dennoch hatten wir einige wundervolle Erlebnisse, z. B. auf Anhieb die beste Damen-

mannschaft in der Navigation zu sein – das hat uns sehr erstaunt. Selbst die polnischen Berufspilotinnen Maria Mus / Magdalena Woch, die später die Damen-Meisterschaft gewannen, waren in diesem so wichtigen Wettbewerb hinter uns platziert – und das, obwohl wir beinahe null Erfahrung im gemeinsamen Navigieren unter Wettbewerbsbedingungen hatten. Auch der Schwebeflug-Wettbewerb war ein Erfolg. Nebenan sieht man ein Bild im Parcours bei voller Kon-

Viel los auf dem Vorfeld ... internationale Teams aus Polen, Russland. Deutschland ...

zentration von Team und Schiedsrichtern. Das Geheimnis ist allerdings auch bei guter Team-Unterstützung zu finden. Unsere Pilotenkollegen und Netzwerker haben uns herzlich in das bestehende Team aufgenommen, und wir haben von der intensiven Erfahrung, der Vorbereitung und bestehenden Video-Feedbacks viel mitnehmen können. Diese verantwortungsvolle Teilnahme steht ganz unter dem Motto "safety first". Genauso wollen wir es auch weiterhin halten und diese Haltung auch bewusst an andere neue Teams weitergeben.

Wir haben uns also nach vier erfolgreich absolvierten Einzelwettbewerben (Navigation, Hover, Fender, Slalom) über einen großartigen zweiten Platz in der Damenwertung freuen können und danken allen Unterstützern für's Daumendrücken und Mithelfen!

Vielen lieben Dank allen Kollegen, Schiedsrichtern und Helfern für eine eindrucksvolle Erfahrung beim ersten European Helicopter Cup!



Mein Weg zur Berufspilotin

von Johanna Habenicht

Mit 16 Jahren als Flugschülerin in Rheine-Eschendorf fragte mich ein Vereinskamerad, was ich nach meinem Abitur machen möchte. Ich sagte spontan: die Pilotenausbildung bei der Lufthansa. Nach Recherchen und Überlegungen stand schnell fest, dass ich wirklich Berufspilotin werden wollte.

Das Bewerbungsverfahren beginnt mit einer Online-Bewerbung. Dabei muss man sich entscheiden, ob man sich ausschließlich für die Pilotenausbildung oder für ein duales Studium bewirbt. Da ich ein Studium als zweites Standbein sehr sinnvoll erachtete, entschied ich mich für den Internationalen Studiengang für Luftfahrtsystemtechnik und -management (ILST) zusammen mit der Pilotenausbildung eine Kombination aus Luft- und Raumfahrttechnik plus Management.

Bei der dann folgenden BU wurden die unterschiedlichsten Fähigkeiten abgeprüft: von Mathematik, Physik und Englisch bis zu psychomotorischen und kognitiven Fähigkeiten,

wie Merkfähigkeit, Reaktionsfähigkeit und Konzentrationsvermögen. Die BU dauerte einen Tag. Zwei Tagen später erfuhr ich, dass ich die Prüfungen bestanden hätte und fünf Monate später zur Firmenqualifikation (FQ) eingeladen sei.

Am ersten Tag der FQ geht es ausschließlich um die Persönlichkeitsmerkmale. In Gruppenspielen werden Durchsetzungsvermögen, Team- und Konfliktfähigkeit ermittelt. Ich denke, dass es vergleichbar mit einem Assessment Center ist. Schon am ersten Tag wurde aussortiert. Von den 10 Teilnehmern kamen sechs weiter. Der zweite Tag begann mit einem Simulatorflug. Als Vorbereitung darauf wäre es besser gewesen, am Computer zu üben anstatt mit einem richtigen Flugzeug, denn damit hatte es nichts zu tun. Man musste einen vorgegebenen Kurs mit Steigen, Sinken und Kurven abfliegen, dabei die Zeiten der einzelnen Abschnitte stoppen und den Schubhebel bedienen.

Nach dem "Flug" kam der von mir am stärksten gefürchtete Punkt des Auswahlverfahrens: das **Psychologengespräch**. Zwei Psychologinnen und ein Auswahlkapitän, also ein Kapitän der Lufthansa, saßen mir gegenüber. Als erstes wurde ich gefragt, wie ich meine Leistung im Simulator einschätze. Nach einem Sinkflug, der mit Leerlauf (throttle idle) geflogen werden musste, hatte ich vergessen, wieder Schub zu geben, bin eine Kurve in gleichbleibender Höhe ohne Leistung geflogen und somit das Risiko einen Stalls eingegangen. Daher sagte ich, dass ich sehr unzufrieden mit der Leistung bin. Der Kapitän hatte diesen Punkt übersehen und dachte, dass ich fehlerfrei geflogen wäre. In diesem Moment wurde mir klar. dass ich mich wahrscheinlich gerade selber rausgeschmissen hatte. Der Kapitän lächelte aber und sagte, dass es selbst mit diesem einen Fehler gereicht hat, da keine Flugerfahrungen erwartet würden.

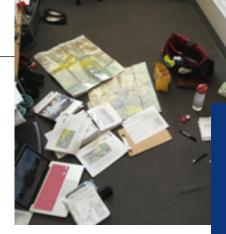
Das weitere Gespräch verlief sehr angenehm, gar nicht wie erwartet. Da ich meine Mitgliedschaft in der VDP schon bei meiner online Bewerbung erwähnt hatte, erkundigte sich der Kapitän sehr interessiert nach unserem Netzwerk. Wir unterhielten uns ausgiebig über die VDP, bis eine Psychologin den Kapitän darauf hinwies, dass es noch weitere Punkte gäbe.

Im restlichen Gespräch ging es ausschließlich um meine Schwächen, besonders um die Prüfungsangst und deren möglichen Einfluss auf andere Personen in meinem Umfeld.

Nach dem Gespräch wurde ich zurück in den Wartebereich geschickt. Nach wenigen Momenten kam eine der Psychologinnen und bat mich zurück in den Prüfungsraum. Der Kapitän lächelte mich an und gratulierte mir zum bestandenen Auswahlverfahren. Erst lächelte ich und dann liefen die Tränen. Dies scheint häufiger zu passieren, denn aus einer Schublade holte der Kapitän eine Packung Taschentücher. Ich bekam noch einen Brief, dass der letzte Schritt der Bewerbung das Medical sei und ich einen Termin machen sollte. Als ich diesen in meine Handtasche packte, schaute mein Krümelmonster (ein Kuscheltier) aus der Tasche. Der Kapitän guckte leicht verwirrt und lächelte. Aber ohne Krümelmonster geht fliegerisch gar nichts! Nach dem Medical bekam ich







die Zusage, im Oktober 2013 in Bremen mit meinem Studium anzufangen. Ich freute mich riesig!

So groß die Freude auch war, so schnell kam die Enttäuschung. Die ersten eineinhalb Jahre sollte ich nichts mit der Flugschule zu tun haben, sondern ausschließlich an Modulen der Hochschule Bremen teilnehmen. Module wie Mechanik 1&2, Thermodynamik, Mathematik 1 & 2, Elektrotechnik, BWL, Psychologie und Werkstoffkunde mussten belegt werden. Im vierten und fünften Semester war es endlich so weit: Montag bis Mittwoch Hochschule und Donnerstag und Freitag Flugschule! Zuerst dachte ich, dass ich die ganz normale Theorie für einen PPL noch einmal machen würde, aber das vermittelte Wissen ist ausführlicher und auch wissenschaftlicher. Es geht in vielen Punkten über das "normale" PPL-Wissen hinaus.

Im Februar 2016 stand dann die interne PPL-Prüfung an. Direkt danach ging es nach Phoenix, Arizona, zur ersten Flugphase. Zwanzig Wochen durften wir die Sonne in der Wüste genießen und fliegen lernen. Wir, mein Kurs, der 19. ILST/1, bestehend aus 19 Männern und mir. Ich war die einzige, die schon einen PPL(A) hatte. Daneben gab es einen Flugschüler mit einem PPL(H), einen ULer und fünf Segelflieger.

Durch meine rund 300 Flugstunden fielen mir die ersten Flüge leichter als so manchem anderen. Die Bonanza F33 war bald nur ein etwas schnelleres Flugzeug als das gewohnte und hatte ein Einziehfahrwerk.

Schon bald stieß ich aber an eine Grenze, die nichts mehr mit dem Fliegen in Deutschland zu tun hatte: die standardisierten Verfahren. Jeder Abschnitt des Fluges, jeder simulierte Zwischenfall, alles hatte ein Verfahren, das auswendig gelernt und in der passenden Situation abgerufen werden musste. Diese hohe Standardisierung und das Simulieren eines Zwei-Mann-Cockpits mit sich selber bedeutete viele Ausrufe zu machen, die normalerweise von einem zweiten Besatzungsmitglied beantwortet werden. Das erhöhte die Schwierigkeit ungemein. Dennoch machte mir das Fliegen sehr viel Spaß. Zusammen mit zwei weiteren Flugschülern bildeten wir ein Flugteam. Gemeinsam bekamen wir einen Fluglehrer zugewiesen und flogen auch gegenseitig bei den Trainingsflügen der anderen mit, um aus deren Fortschritten und Fehlern zu lernen.

Ein großes Highlight war für mich das Upset Recovery Training auf der Grob G120. Vom Fluglehrer wurden wir in ungewöhnliche Fluglagen, wie z.B. Spin, Rückenflug oder große Steigraten gebracht und mussten das Flugzeug zurück in einen normalen Flugzustand bringen. Besonders dieses Training und die gemeinsame Vor- und Nachbereitung haben mir Sicherheit vermittelt. Wir lernten, dass Situationen, die wir schon einmal durchlebt hatten, beim zweiten Mal leichter zu handhaben sind, egal, ob es Konflikte mit auffälligen Passagieren sind oder eben diese Fluglagen.

In Phoenix flogen wir 86 Stunden auf der Bonanza und dem FNPT (Simulator). Ich kann verstehen, warum sich jeder Pilot an seine Ausbildung in Phoenix erinnern kann. So viel Stress, Anstrengung, Freude, Spaß und Erlebnisse in einer so kurzen Zeit wird man nie wieder in seinem Leben haben. Eine großartige Erinnerung!

In diesem August flogen wir wieder zurück nach Deutschland. Jetzt geht es in die zweite Theorie- Phase. Aufbauend auf dem Wissen über Kleinflugzeuge lernen wir nun, ein Verkehrsflugzeug zu verstehen und hoffentlich auch bald zu fliegen. Im kommenden Januar stehen die internen Prüfungen für "Large Aircraft Systems" an und natürlich auch die dazugehörigen IFR-Verfahren. Im Februar geht es dann zum LBA nach Braunschweig, um die theoretische MPL-Prüfung abzulegen.

Danach gibt es etwas völlig Neues: Die CJ1+, eine Cessna Citation. Ab März verbringen wir einige Stunden im Simulator und werden danach auf der Citation geschult. Zur gleichen Zeit werde ich meine Bachelor-Arbeit schreiben, um Mitte des Jahres mein Studium abzuschließen.

Und was kommt dann? Da die Lufthansa-Passage zurzeit keine Co-Piloten einstellt, heißt es erst einmal warten. Ich sehe viele Möglichkeiten, die Wartezeit auf einen Cockpitplatz sinnvoll zu nutzen, sei es in einem Masterstudiengang oder in einem weiteren Studium im Bereich Wirtschaftspsychologie, man lernt nie aus!

Titelbild: Mein Fluglehrer Eric und ich im Anflug auf Goodyear, den Heimatplatz der Flugschule.

oben links: Krümelmonster erkundet die Wüste.

oben Mitte: Mein Flugteam

oben rechts: Die Flugvorbereitung nahm so viel Platz in Anspruch, dass der Fußboden meines Zimmer dafür genutzt werden musste.

unten: Der 19. ILST.





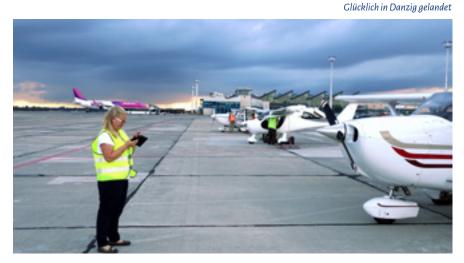
VDP Fly-out Posen & Danzig

28.-31. Juli 2016 | von Hetta Reinsch

Schön war das Wetter nicht, als wir am 27. 07. nach Schönhagen fliegen wollten, um am nächsten Morgen pünktlich um 9:00 Uhr zum Frühstück und Briefing bei Cirrus, Antoanetas neuem Arbeitsplatz, zu erscheinen. Wetterfronten mit Starkregen und Hagel versperrten mehrfach den Weg. Trotzdem war am Ende, nämlich bei der Landung Donnerstagmittag in Posen, die gesamte Truppe vollzählig: 6 Flugzeuge mit 7 Pilotinnen und 6 Piloten, inklusive Antoaneta und Gerhard Sontheimer, die das VDP-Fly-out nach Polen organisiert hatten.

Beim Anflug auf EPPO (Poznans Flughafen) wurden wir von routinierten Controllern geführt, denen man den Umgang mit internationalem Verkehr anmerkte. Imposant ist im Flughafengebäude das Cirrus-Simulatorzentrum.

Kaum, dass wir in unserem sehr zentral gelegenen Hotel angekommen waren, ging auch schon die erste Stadtführung zu Fuß los. Unser ausgesprochen patriotischer Stadtführer zeigte uns seine schöne Stadt, mit den vielen nach dem Krieg wieder aufgebauten



Renaissance- und Barockbauten. Beeindruckend war das Stary Browary, ein Kultur- und Geschäftszentrum, das in einer ehemaligen Brauerei eingerichtet wurde und das größte dieser Art in der Welt sein soll, wie unser Stadtführer sagte.

Am nächsten Morgen fuhren wir mit dem Bus über Land zum Schloss Kornik und zum Palast in Rogalin. Nach Aussage unseres Stadtführers wurden all die wertvollen Exponate von den Schlossherren während der über 120 Jahre dauernden dritten polnischen

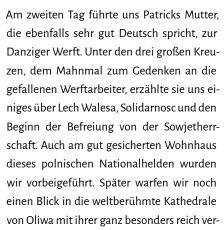
Teilung angesammelt, um sie für das Volk für eine bessere Zukunft zu erhalten. Denn von 1795 bis 1918 war Polen von den umliegenden Staaten untereinander aufgeteilt worden; es existierte faktisch nicht.

Der Weiterflug nach Danzig, EPGD, bleibt unvergesslich, nicht nur wegen der interessanten Landschaft, sondern auch wegen des unorthodoxen VFR-Anflugverfahrens. Innerhalb der CTR flogen wir ein ganzes Stück in maximal 500ft/GND über hügeliges und bebautes Gelände.

VDP-Nachrichten 2016/17 Motor & UL: VDP Fly-Out

Auch in Danzig hatten wir ein Hotel ganz nah an der Touristenmeile am Mottlau-Ufer. Ein herzerfrischender Informatik-Student namens Patrick war am nächsten Tag unser Stadtführer. In gutem Deutsch mit charmanten kleinen Fehlern, aber umfangreichem Wissen, brachte er uns anschaulich "seine" Stadt nahe. Neben all den berühmten kulturellen und historischen Sehenswürdigkeiten bekamen wir auch eine kleine Lektion darüber, wie man echten Bernstein

von Fälschungen unterscheiden kann. Der berühmte Dominikanermarkt wird alljährlich drei Wochen lang im Juli/August in der Danziger Altstadt gefeiert. Es ist u.a. Polens größter Flohmarkt, aber auch ein kulturelles Fest mit Kleinkunst, Kostümparaden und Veranstaltungen. Und wir mittendrin! Eine Bootsfahrt auf der Mottlau zur Westerplatte und abends ein deftiges kaschubisches Mahl mit Volksmusik von einem original kaschubischen Orchester rundeten den Tag ab.





Flugvorbereitug nach Danzig



In Posen gut gelandet



Stadtführung in Danzig

Ostsee und Schweden. Gemeinsam mit dem Rest der Gruppe verbrachten wir noch einen gemütlichen Abend an der Promenade und ließen die Ereignisse Revue passieren.

Wir haben in der kurzen Zeit viel Interessantes gesehen und erlebt. Und wir bedanken uns ganz herzlich bei Antoaneta und Gerhard!



Wir lernen Kasubisch



Ostseestrand Zappot bei Danzig



zierten Orgel. Ein Spaziergang auf der 511m langen Seebrücke von Zoppot beendete den Ausflug.

Das Flugwetter Richtung Westen war wenig einladend. So beschlossen die meisten von uns, noch eine Nacht zu bleiben. Beate und Christine kämpften sich etappenweise durch und kamen spät abends in Telgte an. Heike und Horst, die eigentlich übers Baltikum nach Finnland wollten, wählten am nächsten Tag den Weg über die



Mit dem UL nach Finnland

Schären in der Sonne – zwischen Finnland und Schweden. Unsere Herzen schlugen höher – Faszination Natur!

von Heike Käferle

Welch gute Gelegenheit, unser VDP-Polen-Fly-out als Ausgangspunkt für Finnland zu nehmen! Von Danzig über die Baltischen Staaten nach Helsinki – so war der Plan. Gewitter und starke Regenfälle über mehrere Tage ließen uns jedoch umdisponieren. Also flogen wir von Danzig direkt nach Schweden.

Über der Ostsee hatten wir Zeit, die Wolkenformationen zu genießen, die nun zur Abwechslung mal weni-

ger bedrohlich für uns waren.

Dem polnischen Lotsen reichte die Angabe, dass wir gemäß Flugplan über die Ostsee fliegen werden. Nach ein paar sehr dunklen Wolken öffnete sich der Himmel und wir hatten bis Öland einen angenehm ruhigen Flug. Erst über Ölander Insel standen wieder Schauer, towering cumulus und letztendlich Gewitter. Tiefs ohne Ende – dieses Wetter begleitete uns die nächsten zwei Wochen.

Am Boden konnte man die Wetterlage durchaus ertragen, da auch immer wieder die Sonne schien. Aufgrund der gewittrigen Wetterlage genossen wir Schweden länger als geplant und lernten Stegeborg, Umea und Vännäs kennen. Sogar in Härnösand landeten wir mal wieder (die Blitze zwangen uns dazu), so kamen wir nach 3 Tagen endlich im Norden Finnlands an, in Ivalo



Die Küste Schwedens mit ihren Vorboten, den Schären, war nach einer Stunde über die Ostsee erreicht.





Anflug Airport Ivalo – kurz nach einem Schauer

am Inarisee. Unseren Ausflug von Ivalo ans Nordkap mussten wir leider abbrechen, da die geschlossene Wolkendecke unter uns und die Vorhersage für Honningsvag nichts Gutes verhießen. Insgesamt zwang uns die Wetterlage zu drei Tagen Aufenthalt in Lappland, den wir mit Wanderungen und Rentiersteaks genossen.

Der Controller von Ivalo – er hatte nur Dienst, wenn eine IFR-Maschine angesagt war – zeigte uns eine fast für jedes Wetter taugliche Ausflugsroute den Fluss entlang, so dass wir unsere Tour nach drei Tagen Richtung Süden fortsetzen konnten. In der Luft änderten wir aufgrund der Wetterlage unseren Flugplan. Von der Ostsee her näherte sich schon das nächste stürmische Tief. Dank der Internetverbindung im Flug konnten wir die Wetterverhältnisse gut beobachten.

Einen Flugplan über Funk zu ändern oder zu schließen ist in Finnland vollkommen normal und einfach. Meist waren wir mit Tampere Radar (Airport im Süden) verbunden. Wir entschieden uns kurzerhand, Richtung russische Grenze zu fliegen. Mit einer Zwischenlandung in Kajaani steuerten wir

Final Ivalo, 2.499 Meter RWY sind nicht nur für ein UL reichlich! Anflug auf Ivalo entlang des Flusses Moikansuvanto ist sehr schön.

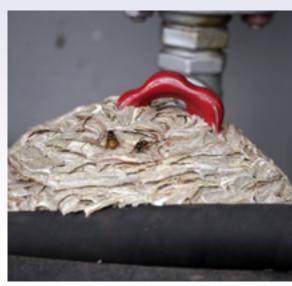
Der nördlichste Verkehrslandeplatz Finnlands wurde 1948 eröffnet und vor einigen Jahren modernisiert. Wir haben den Lotsen im Tower mehrmals besucht um uns ein Briefing geben lassen. Im Sommer ist hier wenig Flugverkehr. Oft kommen pro Tag nur 1 – 2 Verkehrsmaschinen. So hat der nette Kollege Zeit, sich uns zu widmen. Im Winter dagegen ist viel los. Gut 100.000 Besucher kommen pro Jahr.

Savonlinna an – die Stadt des Opernfestivals (bereits seit einer Woche vorbei und nur deshalb hatten wir auch ein Hotel bekommen). Wir buchten aufgrund der schwierigen Wetterbedingungen mittlerweile erst nach der Landung - booking.com macht's möglich. Der Turm von Savonlinna ist meist nicht besetzt, was nicht weiter stört. Auf das Gelände kommt man per Remotegesichtskontrolle über Kamera. In die Stadt nahm uns ein nettes Aeroclubmitglied mit. Am nächsten Tag war nicht an Fliegen zu denken (30 kts cross und auf 1000 ft 40 kts). Wir genossen die Sauna (streng nach Geschlecht getrennt!), die Burg, Museen und die gebratenen Fische (Spezialität sind kleine frittierte Maränen, die man mit Haut und Gräten isst).

Die Avgas-Versorgung am Flugplatz Stegeborg war durch die Aktivitäten der Wespen nicht möglich. Der Besitzer besorgte uns Sprit von der Bootstankstelle. Gut dass wir nur Mogas brauchen!.











Am zweiten Tag ließ der Wind etwas nach – der Crosswind halbierte sich und bei unserem Zielplatz Helsinki/Malmi stand der Wind mit bis zu 25 kts auf der Bahn – also machbar. Die Gegenwindkomponente auf dem Flug war doch erheblich und 160 km/h gegenüber Grund sind gewöhnungsbedürftig langsam. Die Wolken hingen tief und die Luftbewegungen in unserer CT waren deutlich spürbar.

Beim Anflug auf Malmi meldeten wir uns zunächst bei Helsinki/Vantaan und wur-

den auf dieser Frequenz über die Stadt fast bis zur Platzrunde geleitet. Malmi steckte mitten in den Vorbereitung zur 80. Geburtstagsfeier und so trainierten die Piloten für die Flugshow unter erschwerten Wetterbedingungen. Das Flughafengebäude hat den Charme der Gründungsjahre auf angenehme Weise bewahrt und wir wurden im GA-Büro herzlich empfangen. Ein Taxi brachte uns dann in die Stadt, der Fahrer sprach sämtliche Sprachen der Nachbarländer und Deutsch aus Familientradition.

Helsinki ist eine großflächige Stadt mit interessanten Stadtteilen und Hafenvierteln. Ein Ausflug zu der vorgelagerten Insel Suomenlinna (Burg und Welterbe) mit der Fähre war sehr interessant und erholsam.

Nach zwei wunderschönen Tagen flogen wir gen Heimat – wieder über Schweden. Beim Abflug von Malmi verabschiedete man uns – wie könnte es anders sein – mit einem ordentlichen Schauer. Wir flogen die Küste entlang und konnten zusehen, wie sich auf dem Festland ein Schauer nach dem anderen





Lappland von oben. Hier kann man gut auf eine Außenlandung verzichten – und sollte das auch!



Seenebel löst sich bei Luleå langsam auf. Ein faszinierender Anblick. Fliegen ist schön! In der Ferne die Gewitter über Finnland.





bildete – in Turku, eine finnische Stadt an der Ostsee, die wir auch besuchen wollten, zeigte der Blitzradar bereits ein schönes Gewitter. Wir genossen den Flug über die vielen kleinen Inseln rüber nach Schweden, über die Schären vor Stockholm bei Sonnenschein und landeten in Västervik zum Tanken. Dort trafen wir noch einen ansässigen österreichischen Piloten, dem es für seinen Motorsegler zu turbulent war und der lieber an diesem Tag "unten blieb" (der Anflug über den See zur von Wald umsäumten RWY war

auch für uns herausfordernd!). Nach einer kurzen Pause flogen wir weiter nach Kalmar bei Öland. Kalmar ist eine nette Stadt mit einer prächtigen Burg, die es zu besuchen sich lohnt.

Das Wetter blieb weiterhin durchsetzt und so flogen wir erst nach zwei Übernachtungen über Malmö und Lolland nach Oerlinghausen.

Nach 10 Jahren Urlaubsfliegen in Europa war das die Reise mit den kritischsten und schlechtesten Wetterbedingungen. Trotzdem hat es viel Spaß gemacht. Wir sind über 5.600 km geflogen und haben viel Neues kennengelernt – auch, dass Schwedisch die zweite Amtssprache in Finnland ist und man grundsätzlich getrennt sauniert;-)

Bei dem Besuch von Olavinlinna, der Festung von Savonlinna, hingen die Wolken tief und der Wind pfiff am Flughafen mit 30 kt cross—an Weiterflug nicht zu denken. Zwischen Heike und den Türmen sieht man das zeltartige Gebäude, in dem die jährlichen weltberühmten Opernfestspiele stattfinden.







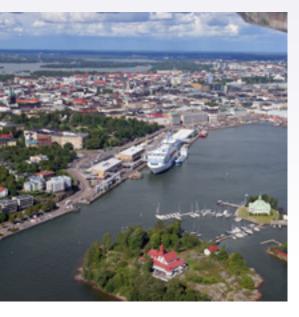




links: Der Flughafen Malmi ist nicht nur ein toller Starpunkt, um Helsinki zu besuchen. Das historische Flughafengebäude ist eine Augenweide! Und der Service ist hervorragend.

unten: Von Malmi in Richtung Westen – das bedeutet an der City von Helsinki vorbeizufliegen. Ein temporärer Logenplatz mit einem wundervollen Blick auf die Hauptstadt Finnlands mit ihren prachtvollen Sehenswürdigkeiten.







Leider soll Malmi geschlossen werden. Am Wochenende war eine Airshow zu Ehren des 80. Geburtstages



Das Rentier sieht man in Lappland oft. Bei Spaziergängen durch den Wald ebenso wie entlang der Straße.

VDP-Nachrichten 2016/17



VFR IN FINNLAND: Bei kontrollierten Plätzen ist der Tower oft nur ein paar Stunden am Tag besetzt. Die Öffnungszeiten werden per NOTAM veröffentlicht. Außerhalb

dieser Zeiten ist der Platz Luftraum G. Man kann landen und starten, Blindmeldungen sind selbstverständlich. Wenn der Turm besetzt ist, fallen Landegebühren an. Man füllt ein Formular aus und irgendwann kommt die Rechnung über alle Landungen in Finnland zu Hause an (Malmi/EFHF rechnet separat ab). Parkgebühren fallen an, auch wenn der Turm unbesetzt ist. In der Regel kann man Avgas tanken – Automaten sind verbreitet. Zahlung mit Kreditkarte möglich.

Ein Flugplan ist in Finnland obligatorisch. Wichtig: man sollte immer angeben, wie man den FP schließen will (telefonisch oder via Funkfrequenz). Man kann den FP gut über das Internet aufgeben: https://ais.fi/C-en. Diese Seite ist super – man findet die AIP und viele Informationen. Nach Aufgabe des FP empfiehlt es sich, die angegebene Nummer anzurufen und evtl. Fragen zu klären, wie z. B. man aus dem umzäunten Platz raus kommt, wenn niemand da ist.

Eine sehr hilfreiche Übersichtskarte mit den kontrollierten und unkontrollierten Flugplätzen Finnlands gibt es unter http://lentopaikat.fi/en. Hier befinden sich Anflugkarten und Fotos sowie nützliche Informationen zu den unkontrollierten Plätzen. Man kann die Informationen auch als PDF herunterladen.

Zum Wetterbriefing für Finnland kann man **https://www.ilmailusaa.fi** nutzen. Wetter-jetzt geht natürlich auch – reicht aber nur bis auf die Höhe von Vaasa.

Seit August 2016 ist eine Genehmigung für UL nicht mehr erforderlich (das Gleiche gilt für Schweden).

NCO – Änderungen im Luftrecht

von Roswitha Höltken

Ab dem 25.08.2016 gelten neue luftrechtliche Gesetze – gültig für 32 Länder. Im Grunde ist es die europäische Ausgabe unserer vorherigen LuftBO (Luftbetriebsordnung), die weiterhin als nationales Recht für alle Luftsportgeräte / ULs Gültigkeit hat. Sie ist ein Konsens der EASA aus den Gesetzen von 32 Ländern mit dem Ziel, es einfacher und übersichtlicher zu gestalten.

Für die meisten von uns ist die NCO wichtig (**N**on-**C**ommercial air operations with **O**ther-than-complex motorpowered aircraft = nicht gewerblicher Luftverkehr mit LFZ unter 5,7 t). Die meisten Regeln darin haben wir schon immer beherzigt – weil sie einfach sinnvoll sind.

Doch es gibt Änderungen wie diese:

- Beim Betanken dürfen Passagiere weder an Bord sein noch ein- und aussteigen.
- Die Treibstoffreserve von 30 Min bei Überlandflügen, 10 Min. bei Platzflug und 45 Min. bei Nachtflug ist vorgeschrieben.
- Digitale Karten sind explizit erlaubt.
 Ein Flugdurchführungsplan ist nicht mehr verpflichtend.

- Das Flugbuch muss nicht zwingend mitgeführt werden es ist auf Anforderung den Behörden in angemessener Zeit vorzulegen. Das Flugbuch muss nach wie vor auf Papier geführt werden, das Bordbuch des LFZ kann digital geführt werden.
- Passagiere müssen eine Einweisung in Notverfahren und Notausrüstung erhalten.
- Eine Unterschiedsschulung mit Handeintrag des Fluglehrers im Flugbuch ist vorgeschrieben für:

 VP (variable pitch) Verstellpropeller

RU – (retractable undercarriage) – Einziehfahrwerk

P – (cabine pressurage) – Druckkabine

TW-(tailwheel)-Spornrad

T – (turbocharged) Turbolader oder Kompressor-Triebwerk

EFIS-Glascockpit

LSPC – (single lever power control)

Leistungsregelung mit nur einem

Hebel (z. B. Conti-Diesel)

Den Anhang VII / Teil NCO VO (EU) Nr. 965/2012 findet ihr hier:





Anflug auf Milford Sound

Haere Mai

Willkommen in Aotearoa, dem Land der weißen Wolke | von Doris Gerecht

Fliegen in Neuseeland? Ja! Denn das 99s-Netzwerk reicht auch zu den Pilotinnen down under.

Im September 2015 nehme ich Kontakt auf zu Dee Bond, meiner neuseeländischen Pilotenfreundin. Sie empfiehlt mir den AAC Auckland Aero Club. Ausländische Piloten können durch 7-8 Flugstunden "mountain awareness" und Checkflug eine sechs Monate gültige Validation ihrer Lizenz erwer-

Doris, Evan und Marga nach der Landung in Wanaka

ben. Die Alternative heißt "dual flying" - also Fliegen als PIC mit einem Safety Pilot. Per email chartere ich eine Cessna 172 S Skyhawk und lerne Evan Clinning, den Safety Pilot, kennen.

Neuseeland

Am 19. Januar lande ich in Auckland. Dee holt mich ab. Wir fahren zum AAC nach Ardmore. Auf dem Weg bekomme ich einen ersten Eindruck von der Weite dieses Landes. Am nächsten Tag fahre ich wieder zum Flugplatz Ardmore NZAR und inspiziere "unsere" Cessna.

Der Flug zur Südinsel

Am 22. Januar hole ich Marga Rohe – auch 99s- und VDP-Pilotin – vom Flughafen ab. Sie begleitet mich in NZ. Direkt am nächsten Tag starten wir unseren Flug. Marga fliegt den ersten Leg. Evan übernimmt den Funk. Um 9:26 h startet die ZK JMY auf RWY 21 mit Kurs 135. Auf 2.000 ft überfliegen wir Pukekohe, Dees eigenes Airfield Mercer und den Lake Wangshape, drehen dann ab zur zerklüfteten schwarzen Eisensandküste mit den weit ins Land reichenden Buchten um Raglan und Kawhia. Nach Pilotenwechsel geht es weiter nach Puketuta und die Hauhungarca Range.

Nun beginnt einer der schönsten Flüge auf der Nordinsel. Ich fliege über den Lake Taupo, den größten See Neuseelands, in direkter Nachbarschaft zu den drei Vulkanen Tongariro, Ngaurohoe und Ruapehu. Unter



Marlborough Sounds, Südinsel

uns der smaragdgrüne See. Im Südwesten helle Dampfwolken, die der aktive Vulkan Tongariro in den Himmel schickt. Ich steige auf 10.000 ft, nähere mich dem rauchenden Vulkan zu meiner Rechten und dem schneebedeckten kalten zu meiner Linken. Ich umkreise den Ngaurohoe mehrmals. Aus dieser Höhe blicke ich staunend in den Krater und auf den Kratersee. Ein phantastisches Naturschauspiel.

Über öde, hügelige Landschaft fliege ich dann auf die Kapiti Coast zu. Landung in Paraparaumu. Pilotenwechsel. Nun folgen wir der Küste, steigen auf 4.500 ft bis Mana Island und haben schnell Wellington vor uns. Dann beginnt der Sprung über die Cook Strait zur Südinsel nach Cape Tory.

Die Ostküste entlang überfliegen wir die breite Mündung des Wairau, die Big Lagoon und die Clifford Bay. Ab dem Needles Point steigt das Kaikura-Gebirge steil aus dem Meer. Die höchste Erhebung ist der Mount Tapue-O-Uenuku mit 2.885 m.

Von Goose Bay aus erreichen wir mit Kurs 210 über Rangiora und Christchurch unser heutiges Ziel Forest Field, den privaten Grasflugplatz, den sich Pam Collings, Mitbegründerin der 99s, mit fünf Besitzern teilt. Pam hat uns eingeladen, sie zu besuchen und bei ihr zu übernachten. Nach dem Abendessen sitzen wir noch lange zusammen und erfahren von Pam so manches über die Gründerzeit der 99s.



Pancake Rocks Westküste Nordinsel

Sonntag, 24. Januar 2016 – Von Forest Field nach Wanaka

Um 10:15 starte ich die ZK JMY mit Ziel Wanaka. Lange fliegen wir über die Plains von Canterbury, ein landwirtschaftlich genutztes Gebiet mit mächtigen Flüssen.

Ab Fairlie nähern wir uns den Südlichen Alpen. Ich muss auf 9.000 ft. steigen. Jenseits des Burkes Pass ist es nicht mehr weit zu den großen Alpenseen. Bald bewundern wir rechts den Lake Tekapo, links den Lake Pukaki. Der Mt. Cook grüßt leicht verhüllt aus der Ferne. Ich drehe ab über den Lake Ohau. Immer noch im Gebirge, sinken wir über einem Flusstal zur Landung auf dem Flugplatz Wanaka. Ein Taxi bringt uns zu unserem Hotel, wo wir meine Nichte Lisa mit der kleinen Kaja treffen, die nach Neuseeland ausgewandert ist.

Montag, 25. Januar 2016 – Von Wanaka nach Queenstown

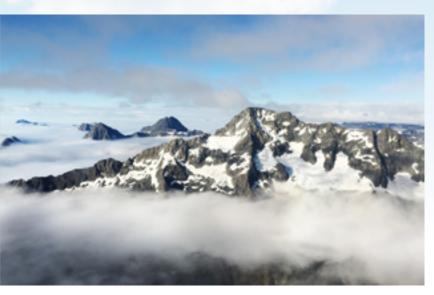
Grauer Himmel. Nach einem Besuch der Puzzling World, ein Park der besonderen Attraktionen, geht es zum Flugplatz. Die Bewölkung lässt einen Direktflug nach Queenstown über das Gebirge nicht zu. Also fliegen wir über den Clutha River, den Lake Dunston, über Cromwell und das Tal des Kawarau River entlang. Dicke graue Wolken türmen sich auf, aber der Anflug auf Queenstown mit den Remarkables ist einmalig schön. Ein Leihwagen bringt uns zum Arthur's Point, von wo aus Marga und ich eine wilde Jetboot-Fahrt auf dem Shotover River erleben.

Dienstag, 26. Januar 2016 – Queenstown Mittwoch, 27. Januar 2016 – Glenorchy

Kein Fliegerwetter! Wir buchen eine Tour durch den Mt. Aspiring World Heritage Park nach Glenorchy. Die großartige Landschaft war Schauplatz des Films "Herr der Ringe".

Donnerstag, 28. Januar 2016 – Milford Sound und Rückflug

Um 8:00 h starten wir in Richtung Milford Sound. Ich steige durch die Wolken on top auf 8.500 ft. Die Bergspitzen schauen unter und neben uns aus den Wolken. Die Sonne verzaubert das wunderschöne Bild. Ich erlebe dankbar dieses Fliegerglück. Irgendwann reißt der Wolkenteppich auf. Wir sinken in







Die Landebahn von MilfordSound



den engen Fjord. Die hohen Berge nähern sich auf beiden Seiten. Die Landung in NZMF ist wegen der hohen Berge und der kurzen Landebahn nur erfahrenen Fluglehrern und Piloten erlaubt. Ich muss an Evan übergeben zur Landung auf der kurzen Landebahn. Nach einer Bootsfahrt im Milford Sound müssen wir wegen des schlechter werdenden Wetters schnell wieder starten.

Auf 3.500 ft fliegen wir mit nördlichem Kurs an der Küste der Tasman See entlang. Den Lake McKerrow und die Big Bay können wir noch gut erkennen. Aber am Awarua Point sinkt die Bewölkung und die Sicht wird sehr schlecht. Wir passieren die Jackson Bay und die Mündung des Arawata River. Den Blick auf die Gletscher und den Mount Cook können wir vergessen. Auf Höhe der Okarito Lagoon fängt es auch noch an zu regnen. Nur mit Hilfe der Karte weiß ich, dass wir den Taramaku River und Point Elizabeth überfliegen. Von Cape Farewell, dem nördlichsten Punkt der Südinsel, haben wir noch eine Stunde über Wasser bis zur Nordinsel.



Marga und Doris bei Pamela Ann Collings, der Mitbegründerin der 99s

Dort überqueren wir den Manawatu River und sinken bei besser werdender Sicht auf Wanghanui zu. Letzter Pilotenwechsel. Nun nördlicher Kurs nach Auckland. Es ist ein schöner Abschiedsflug im Sonnenschein. Jetzt, gegen Abend, segeln nur noch einzelne Wattewölkchen am Himmel. Es nicht mehr weit bis Ardmore. Die NZ JMY lande ich um 7:31 h auf RWY 03.

Es war eine wunderschöne, für mich nostalgische Fliegerreise. Vor dreißig Jahren mit einem Campingbus und nun aus der Luft. Dankbar bin ich, dass unser Pilotinnen-Netzwerk der Freundschaft bis Neuseeland reicht.



Nordinsel Westküste: Mündung des Arawata River





Mit dem Tragschrauber fliegt man um den heimischen Kirchturm ...

... oder nach Nordafrika | von Heike Niefer

Nordafrika, Marokko, tausendundeine Nacht. Wir haben einen Traum. Wir wollen das uns unbekannte Land mit allen Sinnen in uns aufnehmen. Mit dem Wind im Gesicht durch Marokko fliegen. Wir träumen von überwältigenden Gegensätzen. Von großen Städten und menschenleeren Gebieten, von Meer und hohen Bergen, von Mittelalter und Neuzeit. Wir machen uns daran, unseren Traum wahr werden zu lassen.

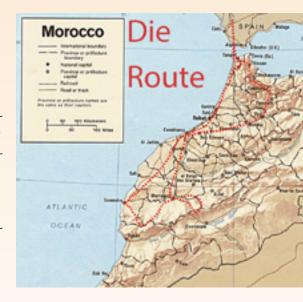
So leiten Heike und Robert ihren faszinierenden Bericht von ihrer Flugreise nach Nordafrika ein. Für unsere VDP Nachrichten musste der Text leider gekürzt werden. Die Vollversion mit noch mehr Bildern unter www.Pilotinnen.de.

Start um 12:45 Uhr diesseits der Meerenge von Gibraltar. Von Tanger Tower werden wir an Casablanca Control weitergeleitet, die uns die Frequenz von Rabat Approach geben. Dort versuchen wir fast eine Stunde lang uns anzumelden. Vor der Reise wurde uns gesagt,

dass man dort ganz streng nach den veröffentlichten VFR-Karten fliegen und immer Funkkontakt haben muss. Diesen bekommen wir erst kurz vor dem Flughafen Rabat (GMME). Wenig später landen wir auf dem riesigen Flughafen, der halb militärisch und halb zivil genutzt wird. Als Hauptstadtflughafen haben wir einen Betrieb wie in New York JFK erwartet, und nun stehen wir da und staunen. Wir sind die Einzigen auf dem ganzen Vorfeld. In Marokko sind Flughäfen, mit Ausnahme von Casablanca, Marrakech und Agadir, wenig frequentiert.

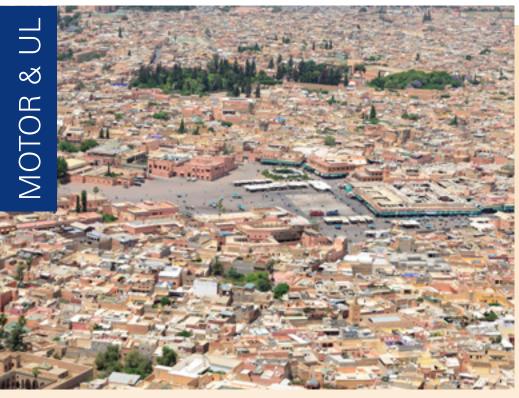
Am nächsten Morgen geht es wieder zum Flughafen. Wir möchten heute über Tit Mellil (GMMT) nach Marrakech (GMMX) fliegen. Der Weg auf das Vorfeld ist völlig problemlos. Wir haben gehört, dass es nützlich ist, eine Pilotenuniform zu tragen. Wir dagegen sehen eher aus wie verwahrloste Abenteurer, woran sich aber niemand stört. Es hat sich schnell herum gesprochen, dass gestern ein etwas seltsames Fluggerät eingeschwebt ist.

Sunset am Flughafen Marrakech



Die Hochebenen, die wir überfliegen, können einen glauben lassen, dass das Land gänzlich unbewohnt ist, dabei ist die fast 4-Millionen-Stadt Casablanca gerade einmal 100 km entfernt. In GMMT gibt es wieder einen freundlichen Empfang. Eigentlich führt die VFR-Route östlich um Casablanca herum. Vorsichtig fragen wir, ob es nicht möglich ist, an der Küste entlang zu fliegen und erst nach Casablanca Kurs auf Marrakech zu nehmen. Zu unserer Freude bekommen wir sofort die Genehmigung. Wir fliegen direkt an der Hassan-II-Moschee vorbei – 50 Fuß unter-

Motor & UL: Fliegen in Marokko VDP-Nachrichten 2016/17





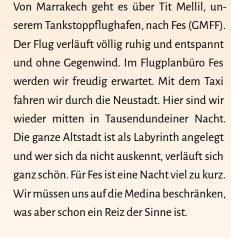
Über den Hohen Atlas

Djamaa el Fna – der berühmte Platz in Marrakech

halb der Minarettspitze – das Minarett ist mit 210 Metern das höchste der Welt! Nachdem wir Casablanca hinter uns gelassen haben, geht es mit Kurs Südost ins Landesinnere bis nach Marrakech. Als wir Marrakech Approach hören, merken wir, dass sich auf diesem Flughafen außer uns noch einige andere tummeln. Hier ist es nicht so ruhig wie in Tanger, Rabat und Tit Mellil. Wir müssen uns den Anflug mit Easyjet, Condor, Royal Air Maroc und noch einigen anderen teilen.

Marrakech bietet alles auf einmal – Reichtum, Armut, Luxus, Leben wie vor 500 Jahren. All das, was wir uns unter Marokko vorgestellt haben, ist hier auf engstem Raum zu finden. In den letzten Jahren von Touristen aus aller Welt als Urlaubsdestination entdeckt und überschwemmt, hat es sich doch seine Ursprünglichkeit und Tradition erhalten. In Marrakech bleiben wir zwei Nächte. Tauchen ganz in das "Marrakech Life" ein und lassen uns treiben. Djemaa el Fna, der Gauklerplatz, die Souks, die Medina, die Kasbah – sehen, riechen, staunen.

Wie wir erfahren haben, wird in Marrakech dem VFR-Verkehr ausschließlich die Bahn 28 zugewiesen, um den Verkehr von der Stadt frei zu halten. Alle Maschinen starten heute über die 28, bis auf Easy Jet. Diese requesten die 10 und bekommen dafür die Startfreigabe. Das wollen wir auch! Frage an den Tower, ob wir ebenfalls auf der 10 starten dürfen. "D-MN taxiing to holding point A runway 10". Wahnsinn, es klappt! Kurz nach dem Start werden wir aufgefordert, nach Norden abzudrehen. Somit sind wir direkt über dem Djemaa el Fna und der Medina. Total beeindruckend! Wir genießen den Blick direkt von oben auf diese faszinierende Stadt.







Meknes Slum Casablanca

VDP-Nachrichten 2016/17 Motor & UL: Fliegen in Marokko





Gerberviertel in Marrakech

Am nächsten Morgen fliegen wir durch das Rif-Gebirge nach Tetouan. Unter uns taucht ein von Bergen umgebener See auf. Oh je, wir haben uns heftig verflogen. Hier ist der Tegernsee mit Wallberg und Hirschberg. Das Rif erinnert stellenweise sehr an unsere heimatliche Voralpenlandschaft, nur nicht so dicht besiedelt. Über Chefchaouen, der "Drogenhauptstadt", drehen wir ein paar Kreise. Die blauen Häuser leuchten hübsch in der Nachmittagssonne. Im Rif- Gebirge wird seit jeher Hanf angepflanzt. Obwohl offiziell ver-

boten, leben ca. 80.000 Menschen in Marokko davon. Östlich von Tetouan verlassen wir das schützende Rif und werden gehörig durchgeschüttelt. Der vom Mittelmeer kommende Wind bläst uns entgegen und die an den Hängen entstehenden Verwirbelungen lassen uns durch die Luft hüpfen. In Tetouan haben wir leider nur Zeit für einen kurzen Tankstopp inklusive Fotosession der Flughafenmitarbeiter mit unserem Cyro und Teepause. Die Polizeibeamten fotografieren sich selbst mit dem Tragschrauber. Wir liegen unterdessen in

der Sonne, genießen den Wind um die Nase. Nach über 36 Grad in Marrakech und Fes ist dies richtig wohltuend.

Von Tetouan geht es zu unserem letzten Stopp in Marokko, nach Tanger. Wir fliegen an der Mittelmeerküste entlang, die sich von der spanischen nur wenig unterscheidet, bis nach Ceuta. Die Grenzzäune im Blick, wird uns mal wieder bewusst, wie privilegiert wir sind. Wir leben in Verhältnissen, die uns einiges erlauben und können einfach in unser Fluggerät steigen und losfliegen, wenn uns danach ist.







Fes Waschtag



10. Gemeinsames Sicherheitstraining der VDP und der 99s in Diepholz

Vom 30.09. – 03.10.2016 – mit dem "SkyDemon" unterwegs | von Ruth Haliti

Ob Nachtflug, Radionavigation, abwechslungsreiches Airwork, Mustereinweisung, simulierte IFR-Anflüge, Einflug in Kontrollzonen, Landungen auf Verkehrsflughäfen, Auslandsflüge, Flugplatzhopping, Fachvorträge, Befähigungsüberprüfung oder Sprechfunk. Das alles und noch viel mehr bietet das Diepholzer Sicherheitstraining.

Seit nunmehr 10 Jahren organisieren Hetta Reinsch und Roswitha Höltken dieses Sicherheitstraining. In jedem Jahr werden sie durch strahlende Gesichter und professioneller agierende Pilotinnen für ihr Engagement entschädigt. Keine Pilotin reist nach dem Fliegerwochenende ab, ohne etwas Neues für sich gelernt oder entdeckt zu haben. Für einige ist es Feintuning, für andere festigen sich mit den erflogenen Manövern die gewünschten Routinen der Fliegerei.

Natürlich sind auch Piloten und Fluglehrer immer herzlich willkommen, denn LERNEN und LEHREN ist bekanntlich keine Sache des Geschlechts! 2016 waren 17 Pilotinnen, 7 Piloten, 16 Fluglehrerinnen und Fluglehrer mit ihren 18 Einmots und UL beteiligt. Bei durchwachsenem Wetter gab es Herausforderungen genug, die die Pilotinnen mit Konzentration und Spaß meisterten.

Diesmal war es mit dem 3. Oktober ein langes Wochenende. Anreise am sonnigen Freitag, an dem schon erste Trainingsflüge absolviert wurden. Am Abend große Wiedersehensfreude, aber auch Flugvorbereitung für den nächsten Tag. Am Samstag starteten die Maschinen Schlag auf Schlag

Bei der DFS in Bremen











oben: Ankunft in Bremen – Mitte: Ingrid und Ayla in Richtung Hamburg unterwegs – unten: Schauer und Regenbogen wechseln sich ab

Abflug in Bremen





Im "Air-Bus"

mit Ziel Bremen. Radiokommunikation in Deutsch oder Englisch, Auffinden der Meldepunkte, Einhalten der korrekten Anflugroute, Landen auf der breiten Bahn. Der Kontroller kam ab und an ein wenig unter Druck aber nur wegen der Quantität, nicht wegen der Qualität der Funksprüche und Manöver!

Angekommen, wurden wir von Andreas Federhenn von der DFS herzlichst willkommen geheißen. Drei Vorträge: "Kontrollzonen – wie vorbereiten, wie kommunizieren und wie fliegen - FIS - was geht und was geht nicht - sowie eine konkrete Unfallbesprechung. Sogar die Kantine hatte eigens für uns geöffnet. Hut ab für die Vorträge und vor allem für die Beantwortung der Fragen, die vielen von uns schon längst mal auf der Seele brannten.

Nach dem sauberen Ausflug aus der Kontrollzone erflogen die Crews ihre besprochenen Trainingsinhalte. Low approaches in EDDH oder EDDG, andere flogen direkt nach "Texas" – ein kleiner Platz im Westen Bremens, auch bekannt als Varrelbusch. Flugplatzhopping nach Oldenburg, Osnabrück, Rheine etc. ... Karten- und Funknavigation üben, richtig Platzrunden fliegen, Starts und Landungen – also alles, was wichtig ist im Fliegerinnenleben.

Am Sonntag waren dann eher die Pilotinnen im Vorteil, die das schlechte Wetter suchten, um hier ihre Fähigkeiten auszubauen und vielleicht auch, um Ängste zu überwinden. Das Wetter war recht durchwachsen. Die geplante Tour auf die Nordseeinsel Borkum und der Auslandsflug nach Groningen waren in Gänze wettermäßig nicht zu schaffen. Dennoch, alle Maschinen waren





unterwegs. Kontinuierliche Wetterbriefings, angepasste Flugvorbereitung, aber auch angemessenes Verändern der Trainingsinhalte und Flugrouten bei schlechterem Wetter tragen perspektivisch zu erhöhter Sicherheit in der Fliegerei bei.

Krönender Abschluss war die Jubiläumsparty, auf der auch Hettas 70. Geburtstag gefeiert wurde. Jürgen, Hettas Mann, würdigte seine Frau und ihre fast 50-jährige Ehe, Ursula Hammer und Heike Käferle bedankten sich im Namen aller Pilotinnen für die Durchführung von 10 erfolgreichen Sicherheitstrainings. Auch Ruths "Checkliste des besonderen Vogels Hetta" – kam mit einigem Augenzwinkern zum Vortrag, unterstützt durch Leilo, unseren FluglehrerDJ aus Rheine. Getanzt wurde zur Rock 'n' Roll-Band "The Creapers", dessen Bassist Karsten ein ehemaliger Flugschüler Hettas ist.

Der Feiertag begann mit aufliegender Bewölkung und wenig Aussichten für einen gemütlichen Heimflug. Schließlich klappte es aber für die meisten Crews doch noch. Die Nordlichter aus Kiel mussten ihre Aquila allerdings in Diepholz lassen und den Heimweg per Bahn zurücklegen. Aber wie heißt es so schön, "lieber ein kluges Nein, als ein tödliches Ja!"







oben: Austausch der Tageserlebnisse Mitte und unten: Die Party steigt – Rock 'n' Roll vom Feinsten: The Creapers!

Time flies! 10 Jahre sind so schnell verflogen. Wir hoffen, es geht noch weiter! Der von Rosa und Tineke Schaper organisierte Spring-Refresher und das Diepholzer Sicherheitstraining empfinden viele von uns als bedeutendstes Fortbildungsevent.

Insgesamt wurden in den 10 Jahren 132 Pilotinnen und 78 Piloten von insgesamt 29 Fluglehrerinnen und Fluglehrern fortgebildet. 22 Pilotinnen und Piloten nahmen die Gelegenheit wahr, während des Trainings ihre Englisch Proficiency abzulegen.



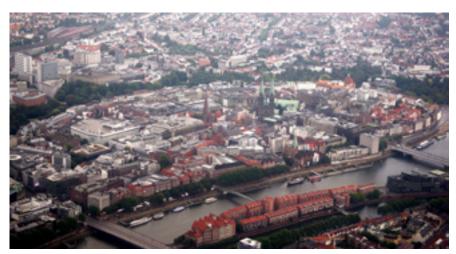
SkyDemon

Auf ein Wort - SkyDemon

Als gutes Hilfsmittel zur Routenplanung, zur Orientierungshilfe während des Fluges, insbesondere beim Anflug auf Bremen, zur Darstellung des Windes auf der Karte, der aktuellen METARS und TAFS, sowie zur Erstellung eines Pilot-Logs und des Flugplans haben wir, die Crew der D-EFEH, das Programm "SkyDemon" eingesetzt. Routen können leicht erstellt werden und durch "Ziehen" der Linien auf andere schnell erstellte neue Wegepunkte, ruck-zuck modifiziert werden. Speichern entweder auf dem Gerät oder in



Beim Zahlen der diversen Flughafengebühren an dem für uns bereitgestellten Van







einer Cloud, mit dem Vorteil, dass man auf jedem angemeldeten Gerät auf die Route zugreifen kann. Mit den AIPs konnten wir uns auf die angeflogenen Plätze gut vorbereiten, (Ausdrucken möglich) und beim Anflug sogar die Anflugroute oder die Platzrunde einblenden lassen.

Alle wichtigen Radiofrequenzen von FIS, Radar, ATIS, Tower und Info hat man auf einen Blick, ebenso wie den nächsten Flugplatz über "direct to".

Unsere Cessna 172 hatten wir vor Flugantritt mit allen wichtigen Parametern in das Programm eingepflegt und konnten so auch leicht unser Weight and Balance überprüfen oder Flugplätze mit Bahnlängen von weniger als 350m ausblenden.

Mit der semi-mobilen Halterung am Panel für das Ipad Mini war auch die Handhabung, außer in richtig bockigen Momenten, wo einem schon mal der Finger verrutscht, sehr einfach und im Wesentlichen intuitiv. Wahrscheinlich bietet das Programm noch sehr viel mehr, als frau auf Anhieb braucht, aber es lohnt sich, sich damit noch einmal genauer auseinanderzusetzen. Man kann durch die Einstellungen das Programm hervorragend seinem individuellen Flugverhalten anpassen. www.skydemon.aero

Nicht das einzige Produkt auf dem Markt, aber wir drei, von der Wenigfliegerin bis zur Fluglehrerin, waren von Preis und Leistung angetan.

oben: Bremen von oben Mitte: Flughafen Bremen unten: Sonnenuntergang in Diepholz



Im Standard-Rate-Turn um die Welt

VDP-Spring Refresher in Nordhorn-Lingen, 8. – 10. April 2016 | von Vera Münch

Am Samstagmorgen glitzerte noch der Rauhreif auf den Feldern um Klausheide. Am Sonntagmittag saßen wir ohne Jacken in der Sonne und freuten uns auf frisch Gegrilltes. Auf dem Vorfeld des Flugplatzes Nordhorn-Lingen standen Flugzeuge startklar für uns bereit und im Clubheim der Vereinigung Aktiver Piloten, unserer Gastgeber, warteten nette Fluglehrerinnen und Fluglehrer darauf, uns VDP-Pilotinnen fit zu machen für den Start in die Flugsaison. Einfacher geht Trainieren nicht. Entspannter auch nicht.

Schon fast acht Monate hatte ich kein Flugzeug mehr von innen gesehen und auch in den letzten fünf, sechs Jahren davor die Stunden für den Scheinerhalt mal eben so mit Ach und Krach zusammengekratzt. Es gibt solche Zeiten im Leben. Beruflicher Druck. Private Belastungen. Kein Flugzeug da. Wetter schlecht. Flugplatz geschlossen. 1000 Gründe. 1000 Hindernisse.

Just als ich ernsthaft in Erwägung zog, ganz mit dem Fliegen aufzuhören, kam die Einladung von Tineke Schaper und Rosa Höltken zum VDP-Frühjahrstraining. Die Mail brachte mich gehörig ins Wanken - und anschließend sieben Stunden in die Luft; an eben diesem traumhaften Frühlingswochenende, umgeben von VDP-Pilotinnen und ihren flugbegeisterten Partnern.

Wer wollte, konnte bereits am Freitagnachmittag Trainingsflüge absolvieren. Während Tineke und ihre Clubkameradin Christine von Beesten noch beim Einkaufen der Verpflegung für die jeweils 20 - 30 Esser am Freitagabend, Samstag und Sonntag früh waren, saß Rosa bereits mit den ersten Trainees in

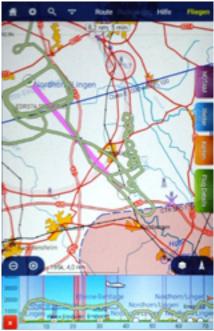


Organisationsleitung. Team Tineke und Rosa.

der Maschine. Tiefenentspannt, wie ich aus eigener Erfahrung berichten kann, selbst dann noch, als sie schon fast die Füße einziehen musste, weil ich zu tief über den Bäumen vor der Landebahn anschwebte. Diese Eigenschaft hat sie übrigens an ihren Sohn Malte vererbt, der wie Mutter und Vater Fluglehrer ist. Eines seiner Spezialgebiete: Emsschleifenfliegen (siehe Handyplot).

Für Samstag hatten die Organisatoren einen Schlösserflug über der Grafschaft Bentheim ausgearbeitet. Die dafür notwendigen Karten gab es wie bei einer Rallye für jeden von VDP-Nachrichten 2016/17 Motor & UL: Spring Refresher





Emsschleifenfliegen. Eine Spezialität der Region.

uns als Kopiensatz. Vorbereitet wurde am Freitagabend gemeinsam. Tineke zauberte währenddessen in der winzigen Vereinsküche mit Hilfe von VAP-Clubmitgliedern eine Riesenportion Nasi Goreng und Salat. Der Abend klang satt und zufrieden und mit ungezählten Fliegergeschichten aus. Am Samstagmorgen gab es für alle, die wollten, Funksprechtraining mit dem Fluglehrer Horst Beiderwellen; in Deutsch und in Englisch. Später konnte man mit ihm eine Kunstflugeinweisung auf der Citabria machen. Unser Mitglied Dr. Ursula Borchart (†), die vor wenigen Wochen im Alter von 60 Jahren so plötzlich verstorben ist, ließ sich von ihm zeigen, wie sich Kunstflug anfühlt und erklären, wie man die Ruder bedient. Sie hatte fliegerisch noch so viel vor.



Theorie ist auch wichtig



Pilotinnentalk. Es gibt immer etwas zu erzählen.



Rosa, Karola Schmorde und Ursula Borchart (†) sind gemeinsam unterwegs



Fluglehrerfähigkeiten. Grill anschmeißen gehört definitiv dazu.



Alle wollen versorgt werden – Tineke mit Helferinnen

Samstagmittag starteten wir alle gemeinsam zum Schlösserflug. Er eröffnete uns ungeahnte Schönheiten dieser wenig bekannten Region an der Grenze zu den Niederlanden und trainierte gleichzeitig die Sichtnavigation auf das Allerfeinste. Auf dem Flugplatz Borken-Hoxfeld gab's eine Einladung zu Kaffee und Kuchen. Nach der Rückkehr konnten wir noch mit den Fluglehrerinnen und -lehrern Notverfahren und Ziellandungen trainieren. Ebenso am Sonntagvormittag, was mir einen Flug um die Welt einbrachte. Im Standard-Rate-Turn. Das ehemalige Atomkraftwerk "Schneller Brüter" nördlich von Nordhorn-Lingen ist heute ein Freizeitpark. Den alten Kühlturm ziert eine Weltkarte - rundherum aufgemalt. Der perfekte Abschluss eines wunderschönen Trainingswochenendes – zur Nachahmung wärmstens empfohlen.



Wasserflug – das hat mich schon immer begeistert...

von Roswitha Höltken

... und so habe ich in diesem Jahr gemeinsam mit Sohn Malte meine Wasserflugberechtigung erworben.

Baltic-Seaplane, eine Flugschule in Flensburg, war meine Wahl – hatte mich doch der Vortrag von Heiko Harms bei der JHV in Sylt so begeistert. Mit seinem Buch "Wasserfliegen, das Praxishandbuch für Piloten" hatte ich mich schon vorab vorbereitet – nun sollte es wahr werden.

8 Stunden Flugpraxis – Theoretische Un-

terweisung und einen Skill-Test – hört sich so nüchtern an – doch es hat sooo viel Spaß gemacht.

Und es gab viel zu lernen: mann/frau muss noch mehr "vordenken" als gewohnt – man kann auf dem Wasser nicht bremsen und das Flugzeug setzt sich mit dem Start des Motors sofort in Bewegung – dreht sich in den Wind und bewegt sich auch nach der Landung völlig anders als auf Land. Eine Wasserflugberechtigung ist deutlich

mehr als das Landen auf Wasser – bei rauer oder glatter See. Der Einfluss von Wind und Welle, Segeln mit und ohne Motor, Anlegen am Pier und vieles mehr steht auf dem Ausbildungsplan. Es ist gar nicht so einfach, an der Wasseroberfläche zu erkennen, woher nun wirklich der Wind weht und auf der wunderschönen Flensburger Bucht die Richtung und die Geschwindigkeit der vielen Boote einzuschätzen.

Geflogen wird über dem Wasser in relativ niedriger Höhe – schließlich muss man störende und für den Flieger gefährlich werdende Gegenstände und Hindernisse erkennen können, die die Floats beschädigen könnten – und das geht in 1.000 ft nicht. Platzrundenhöhe 500 ft. Zunächst in den Vorbeiflug, um die Wasseroberfläche zu beobachten, um dann in 200 ft in den Endanflug zu gehen. Schon schön!

Auch zuviel Wind setzt dem Wasserflugzeug deutlich mehr zu als den Piloten.



C172 auf Floats für die Wasserflugausbildung in Flensburg VDP-Nachrichten 2016/17

Es ist unbeschreiblich schön, über die dänische Südsee zu fliegen und auch dort auf dem Wasser landen zu können.

Doch Wasserflugzeuge fliegen ist eine Freiheit unter Verantwortung. So die schwedische Seaplane Association. Achtsamer Umgang mit der Natur, den vielen Wassersportlern, Anwohnern und Urlaubsgästen gegenüber ist da geboten. Erst kürzlich ging die Nachricht durch die Presse, dass der knallrote Wasserflieger in Berlin auf der Spree am Treptower Platz nach 19 Jahren seine Rundflugtätigkeit aufgeben musste – es wurde zu eng auf dem Wasser.

In Deutschland gibt es recht wenig Möglichkeiten, auf dem Wasser zu landen – in der Flensburger Bucht, auf der Mosel bei der Flugschule Knippel und in Welzow, wo auch der Deutsche Wasserflugverband seine Heimat hat. In vielen anderen Ländern darf man überall auf Wasser landen, wo es nicht explizit verboten ist.

Mehr als 100 Piloten und Pilotinnen besitzen in Deutschland eine Wasserflugberechtigung.

Im Ausland, vor allem in Kanada, Alaska und Asien wird die Wasserfliegerei sehr professionell betrieben und die Einsatzzwecke reichen vom Transport bis zur Waldbrandbekämpfung.

Deutschlands Flugzeugbau hat eine stolze Geschichte in der Wasserfliegerei, die auf Grund der wenigen Landemöglichkeiten leider nicht weiter verfolgt wurde. Jeder kennt wohl die Do X. Bis zum Krieg ist in Deutsch-

WASSERFLIEGEN IM ULTRALEICHTEN BEREICH:



Im UL-Bereich gibt es zur Zeit Bestrebungen um die Zulassung eines ultraleichten Amphibium-Wasserflugzeuges, der Flywhale. Bei einem Wasserfliegertreffen in Welzow traf ich Janina Rall, Geschäftsführerin der Flugschule Otto Liliental in Stechow – sie macht zur Zeit Erpro-

bungsflüge.

Die Ausbildung – da es an einem zugelassenen Schulflugzeug fehlt – ist noch nicht möglich. Die Bedingungen dafür: 30 Std Flugzeit insgesamt – (um die UL-Lizenz zu erhalten), davon 5 Stunden auf dem Muster, mit dem man Wasserflug betreiben möchte, und 8 Starts und Landungen auf dem Wasser.



land systematisch und viel geforscht worden – noch heute gibt es die Spuren in Kiel-Holtenau, am Bodensee und auf Sylt. Von Sylt aus startete Wolfgang von Gronau 1932 zu einer Weltumrundung mit dem 2-motorigen Wasserflugzeug Dornier-Wal.

Die ersten Atlantik-Flugverbindungen wurden mit Wasserflugzeugen durchgeführt.

Die deutsche Küstenwache – ein gemeinnütziger Verein – hatte an der deutschen Küste über Jahre mit ihrer Lake 200 dem Umweltschutz wertvolle Dienste geleistet. In diesem Jahr konnte ich das Amphibium-Flugzeug mitnehmen zur JHV nach Paderborn. Es macht viel Spaß, dieses Flugboot zu fliegen.





oben: Die Lake zu Besuch bei der JHV der VDP in Paderborn links: Ölcheck bei bei der Lake – stolze Erungenschaft von Rosa und Sohn Maltke



Kleines Flugzeug – großes Glück

Von Andrea Schapöhler

Am 13. August 2016 ist es endlich soweit: Nach einer langen Zwangspause wegen umfänglicher Restaurierungsmaßnahmen kann ich endlich wieder mit meiner Piper Cub, einer J-3C L4, Baujahr 1943, in die Luft gehen!

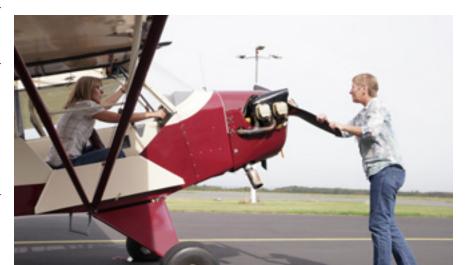
Es ist ein herrlicher Sommertag, als ich die kleine Piper Cub aushalle, auftanke und mit Unterstützung durch ebenso hilfsbereite wie neugierige Kollegen in Reichelsheim starte. Der 85 PS starke Vierzylinder-Boxermotor von Continental, der noch per Hand angerissen werden muss, springt beim ersten Versuch an und lässt sein typisches, sattes Tuckern hören. Es ist sicher einer der aufregendsten Momente in meinem Leben.

Während des Rollens entlang des langen Rollweges beruhigt sich mein Herzschlag allmählich ein bisschen. Am Rollhalt der Piste 18 mache ich die Magnetprobe, überprüfe den Motor bei Vollgas sowie im Leerlauf und checke noch einmal die Rudergängigkeit. Dann ist es soweit! Um 11:55 Uhr lokaler Zeit erhebt sich die Piper Cub nach enorm kurzer Startrollstrecke in die Luft. Leicht wie ein Vo-

gel, denke ich, und freue mich wie ein kleines Mädchen!

Das ursprünglich mit Stoff bespannte Leichtflugzeug ist seit 1971 im Besitz meiner Familie. Ich war drei Jahre alt, als mein Vater sich gemeinsam mit seinem Cousin und einem Freund den Traum vom eigenen Flugzeug erfüllte. Die drei jungen Männer legten ihr Erspartes zusammen und kauften das Flugzeug in schlechtem Zustand. Viel Arbeit wurde schon damals in die Instandsetzung investiert. In den folgenden Jahren unternahmen sie viele schöne Überlandflüge und machten Fliegerurlaube, bei denen unter der Fläche gezeltet wurde.

Regelmäßig nahm mein Vater mich sonntags mit auf den Flugplatz Ober-Mörlen. Obwohl mir als Kind immer schlecht wurde, war ich vom Fliegen nicht abzuhalten. Mein Vater hatte, notgedrungen, stets eine Plastiktüte für mich griffbereit. Irgendwann beschloss mein Vater jedoch, der Reisekrankheit seiner Tochter endgültig den Kampf anzusagen und erklärte mir den Umgang mit der ICAO-Karte. Ab sofort flog er konsequent nur noch dorthin, wo ich uns hinnavigierte. So war der Übelkeit ein Schnippchen geschlagen und ich konnte bereits als Grundschülerin mit Luftfahrtkarten und Kompass umgehen und terrestrisch navigieren.



VDP-Nachrichten 2016/17 Motor & UL: Piper



Das waren noch Spritpreise ... Tankbeleg von 1976

Die Ausrüstung der J-3 ist sehr überschaubar. Im Cockpit finden sich die klassischen Druckdoseninstrumente: Fahrtmesser, Höhenmesser und Variometer. Für die Triebwerksüberwachung gibt es einen Drehzahlmesser sowie eine Anzeige für Öldruck und Öltemperatur. Navigiert wird mit einem Magnetkompass. Die Tankanzeige ist genial einfach. Sie besteht aus einem Schwimmer, an dem ein Draht befestigt ist, der oben aus dem Haupttank herausragt und so den Füllstand des Tanks anzeigt.

Es gibt weder Landeklappen noch eine komplizierte Stoßdämpfermechanik am Fahrwerk, sondern lediglich überdimensionale Gummiringe.

Noch ganz ihrer Zeit entsprechend, hat die Cub auch kein Bordnetz und keinen Anlasser. Das Funkgerät – das lange nicht zur Standardausrüstung gehörte – wird mit einem 12-Volt-Akku betrieben.

William T. Piper verfolgte 1929, in einer für die USA wirtschaftlich schwierigen Zeit, den Plan, ein günstiges, leichtes und einfach zu fliegendes Schulflugzeug zu entwickeln. Sein Plan ging auf. Die Cub wurde ein Verkaufsschlager. Dreiviertel aller Flugzeuge

des von Präsident Roosevelt 1939 eingeführten Civilian Pilot Training Program (CPT) waren Piper Cub aus Lock Haven.

Ihren Namen verdankt die Cub dem 20 PS-Zweizylinder-Motor vom Typ Brownbach Tiger Kitten des Prototyps. Von Tiger Kitten (Tiger-Kätzchen) hat man Cub (Raubtier-Baby) abgeleitet.

Aus der J-2 Cub wurde die verbesserte J-3 Cub entwickelt. Das Leitwerk zierte ein braunes Bärchen mit dem rot-weißen "Piper Cub"- Schild in den Tatzen. Trotz anfänglicher Bedenken wegen ihres relativ schwachen Motors wurde die Piper Cub schließlich auch während des zweiten Weltkrieges als Aufklärungs- und Verbindungsflugzeug eingesetzt. Ihre guten Langsamflug-Eigenschaften und ihre Wendigkeit, die gute Sicht sowie die Tatsache, dass sie praktisch in jedem Gelände starten und landen konnte und bei Beschädigungen schnell vor Ort zu reparieren war, überzeugte.

Um die Vorkriegs- von den Nachkriegsmodellen klar zu unterscheiden, änderte Piper sofort nach dem zweiten Weltkrieg die Flugzeugbezeichnungen. Neu entwickelte Flugzeuge werden seitdem mit PA- und einer



Die Piper Cub wird aufgetankt für den ersten großen Ausflug mit neuer Lufttüchtigkeit

ein- oder zweistelligen Nummer bezeichnet.

Walburga und ich haben uns im Jahr 2000 bei der VDP kennen gelernt. Seither fliegen wir möglichst gemeinsam zur Jahreshauptversammlung. Klar, dass wir dieses Jahr in der Piper Cub fliegen! Walburga ist in das Anreißen des Motors eingewiesen und liebt, trotz mangelnden Sitzkomforts, den Charme des "alten Mädchens", wie sie die D-EHYM liebevoll nennt.

Bei einem Höchstabfluggewicht von 554 kg, 10,74 m Spannweite und ihren 85 PS tuckert die Cub mit 70 mph gemütlich über die Landschaft. Das ist Luftreisen pur!

Na dann, Holm- und Rippenbruch!



So unkompliziert war der Motorwechsel einmal





D-EHYM 1980











Präsidentin Heike Käferle

praesidentin@pilotinnen.de

Präsidiumsmitglied seit 2010, VDP-Mitglied seit 2006, Nr. 552 Erste Lizenz 2003 SPL, später LAPL und CVFR

Heimatflugplatz:

Oerlinghausen EDLO

Dipl. Mathematikerin, Geschäftsführerin von TEAM GmbH, Softwareunternehmen in Paderborn, www.team-pb.de

Vizepräsidentin und Protokollführerin Angelika Sonnenschein

vize@pilotinnen.de

Präsidiumsmitglied seit 2013, VDP-Mitglied seit 2009, Nr. 599 Erste Lizenz 2008 PPL(A), 2010 IR, derzeit Ausbildung PPL(H)

Heimatflugplatz:

Egelsbach EDFE und Reichelsheim EDFB

MBA, Personalleiterin, selbstständig mit Consulting in Human Resources sowie Interims Management www.angelika-sonnenschein.de

Vizepräsidentin Antoaneta Sontheimer

a.sontheimer@pilotinnen.de

VDP Mitglied seit 2011, Nr. 626 Erste Lizenz: 2002 PPL(A) gefolgt von NVFR, CVFR, 2013 FI(A), 2015 Flugleiter FAA: 2009 PPL(A), 2010 IR, 2011 CPL, 2016 IGI (Instrument Ground Instructor)

Heimatflugplatz:

Schönhagen EDAZ

Dipl. Ök. Internationale Wirtschaftsbeziehungen, Interim Executive (EBS) - European Business School , Leiterin Vertrieb und Marketing CD Aircraft GmbH, Schönhagen

Schatzmeisterin

Beate Busch-Schmidt

 $schatz \\ \underline{meister in @pilotinnen.de}$

VDP-Mitglied seit 2012, Nr. 646 Erste Lizenz 2012 PPL(A)

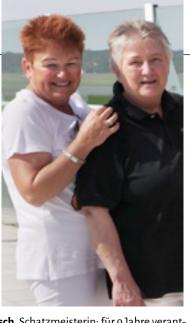
Heimatflugplatz:

Münster/Telgte EDLT

Bankkauffrau, Dipl. Volkswirtin; selbstständige Interim Managerin (Finanzen, Controlling, Restrukturierung) und Partnerin der taskforce AG, München www.busch-schmidt.de



Das aktuelle Präsidium nach den Wahlen 09/2016 geschaeftsstelle@pilotinnen.de



Wir bedanken uns bei:

Jeannette Busch, Schatzmeisterin: für 9 Jahre verantwortungsvolles engagiertes Finanzmanagement.

Carola Niemeier, Schriftführung und Leitung der Geschäftsstelle für 16 Jahre Engagement und fürsorgliche Mitgliederbetreuung ohnegleichen.









Presse und Auslandskontakte Ruth Haliti

presse@pilotinnen.de

Präsidiumsmitglied seit 2004, VDP-Mitglied seit 2000, Nr. 473

Erste Lizenz 1998 SPL, 2002 USund JAR PPL-A

Heimatflugplatz:

Heimatflugplätze: Essen/Mülheim EDLE, Rheine-Eschendorf EDXE

Hubschrauberflug Sabine Bühlmann

heli@pilotinnen.de

Präsidiumsmitglied seit 2008, VDP-Mitglied seit 2005, Nr. 524 Erste Lizenz 2004 PPL-H, dann 2010 CPL-H und bald FI-H

Heimatflugplatz:

"Heimat"-Flugplätze, je nachdem, wo Heli-Charter möglich ist - aktuell EDLE, EDLN und EDVH

Selbstständige Organisationsberaterin, www.turbine-online.de

Segelflug Gisela Weinreich

segelflug@pilotinnen.de

Präsidiumsmitglied seit 2013, VDP-Mitglied seit 2008, Nr. 595 Segelfluglizenz 1971, SPL 2014, PPL A 1996

Heimatflugplatz:

Heimatflugplatz Anspach im Taunus EDFA, Frankfurt-Egelsbach EDFE

Fünffache Europameisterin im Segelflug. Jury-Mitglied bei internationalen Segelflug-Wettbewerben

Motor- und UL-Flug Roswitha Höltken

rosa.hoeltken@pilotinnen.de

Präsidiumsmitglied seit 2009, VDP-Mitglied seit 1992, Nr. 332 Erste Lizenz 1979 FE für PPLA und TMG – Ausbildungsleitung der ATO des LSV Rheine-Eschendorf.

Heimatflugplatz:

Rheine-Eschendorf EDXE

Dipl.Oec.troph. – Geschäftsführerin der Elmo GmbH,
Dienstleistung und Herstellung
v. Geräten zur ökologischen
Flächenpflege,
www.flaechenpflege.de



Mein Traum – Fliegen

von Anna-Katharina Langerenken

Liebe Flugbegeisterte,

mein Name ist Anna-Katharina Langerenken. Ich bin 18 Jahre alt, bin viel in der Welt unterwegs, mache gerne Sport, wie Tanzen, Reiten und Tennis ... Aber was ich vor allem bin: Teil des Abiturjahrgangs 2016, den Kopf voller Träume über Beruf, Familie, Reisen ...

Einen meiner größten Träume habe ich mir aber schon vor dem Abitur verwirklicht. Ich wollte fliegen, die Freiheit in der Luft bestaunen und die physischen Gegebenheiten der Erde aus der Luft bewundern.

Dieser Traum brachte mich dazu, während eines Auslandsaufenthaltes in Wisconsin (USA) mit 15 Jahren erstmals Flugstunden zu nehmen. Absolut überwältigt jetzt auch von der Technik hinter dem physikalischen Phänomen des Fliegens, entschied ich mich mit 16 Jahren in Osnabrück-Atterheide, den Flugschein PPL(A) in Angriff zu nehmen. Damals noch in der 10. Klasse des Ratsgymnasiums Osnabrück lernte ich für die Theorie auch während der Unterrichtszeit, statt den Ausführungen des Lehrers zu lauschen. Nach dem Freiflug folgten alle weiteren Ausbildungsschritte Schlag auf

Schlag und nach etwa einem Jahr hielt ich die Privatpilotenlizenz in den Händen. Dieses Gefühl, einen weit entfernt scheinenden Traum zu erfüllen, war wirklich unbeschreiblich.

Da ich seitdem viele neue Plätze angeflogen habe, viel Erfahrung sammelte und auch für drei Monate aus beruflichen Gründen Mitglied im LSV Straubing war, scheint der Erwerb der Lizenz schon wieder so weit entfernt, obwohl es erst eineinhalb Jahre her ist.

Um da noch einmal die Kuriosität hervorzuheben: Selbst nach Lizenzerwerb musste mich meine Mutter noch zum Flugplatz fahren, da ich selbst keinen Führerschein besaß.

Während dieser Zeit habe ich sehr viele interessante Menschen sowohl im Aeroclub als auch bei nachmittäglichen Kaffeekränzchen am Flugplatz kennengelernt, die mich durch Tipps, Tricks und Erfahrung um einiges weitergebracht haben.

Obwohl ich mich beruflich in die medizinische Richtung orientiert habe, ist und bleibt das Fliegen einer meiner großen Träume.

Um mich darüber auszutauschen und freundschaftliche Beziehungen zu anderen Flugbegeisterten aufzubauen, trat ich letztes Jahr der VDP bei. Die Treffen, denen ich bisher beiwohnte, habe ich als sehr familiär empfunden und ich freue mich auf viele weitere gemeinschaftliche Treffen dieser Art.

VDP-Nachrichten 2016/17 Mitglieder: Nachrufe

Nachruf Swaantje Geyer

von Gisela Weinreich

Swaantje Geyer, Diplom-Nachrichtentechnikerin, Mitglied der VDP seit 25 Jahren, ist nach schwerer Krankheit am 27.04.2016 im Alter von 59 Jahren verstorben.

Sie war fast 20 Jahre Mitglied der Frauen-Segelflug-Nationalmannschaft. Ihre Leidenschaft war die Wettbewerbsfliegerei. Bei der Frauen-Segelflug-Weltmeisterschaft in Klix/Deutschland 1995 errang sie die Silbermedaille in der Clubklasse, ihr größter internationaler Erfolg.

Aber auch in anderen Klassen war sie erfolgreich unterwegs. Sie qualifizierte sich zur Deutschen Segelflug-Meisterschaft in der Offenen Klasse und nahm seit vielen Jahren in ihrer Wahlheimat Australien an den Australischen Segelflugmeisterschaften teil.

Die 8. Frauen-Segelflug-Weltmeisterschaft in Arnborg/Dänemark sollte ihr letzte Weltmeisterschaft gewesen sein. Als sie erkennen



musste, dass die Flugtauglichkeit nicht mehr zu schaffen war, war ihr großer Wunsch, für die FAI als Steward bei Segelflug-Weltmeisterschaften eingesetzt zu werden.

Den Kampf gegen die tückische Krankheit konnte sie nicht gewinnen. Als die Kräfte schwanden, hatte sie sich entschieden, ihr Segelflugzeug, eine ASW 19, dem Angelika-Machinek-Förderverein – AMF – zu vermachen.

Swaantjes Hilfsbereitschaft – die Förderung junger Pilotinnen und Piloten gehörte dazu – ihre vielfältigen Begabungen und ihren Humor werden wir vermissen.

Nachruf Dr. Ursula Borchart

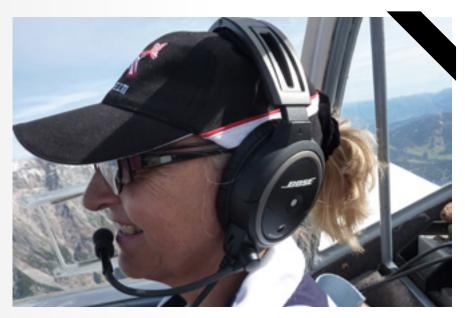
von Hedwig Sensen

Völlig unerwartet verstarb unser VDP-Mitglied, die Münchner Augenärztin Dr. Ursula Borchart, an den Folgen einer Operation in München.

Die Nachricht von ihrem plötzlichen Tod macht uns sehr betroffen. Nur eine Woche zuvor haben wir sie noch während der VDP-Jahreshauptversammlung in Paderborn als lebensfrohes und engagiertes Mitglied in Erinnerung.

Kurz vor ihrem 60. Geburtstag übergab sie ihre Praxis und freute sich, nun ihren vielfältigen Hobbys und Passionen unbeschwert nachgehen zu können. Die Abenteuerlust war der in Südafrika geborenen Ursula offenbar schon in die Wiege gelegt worden, und so bereiste sie die Welt und immer wieder auch ihre Heimat Südafrika.

Zu ihrer großen Passion entwickelte sich die Fliegerei, obwohl sie erst spät mit diesem wunderschönen Hobby begonnen hatte. 2013 erwarb sie ihren PPL-A in Jesenwang bei



München und wurde begeistertes Mitglied der VDP, in der sie schnell Anschluss und Freundschaften fand.

Fliegerisch hatte sie noch viel vor, die Alpen quasi vor der Haustür zu erkunden, Deutschland, die Nachbarländer ... und Südafrika natürlich. Einiges hatte sie schon genießen können, vieles blieb ihr verwehrt.

Ursula Borchart wurde am 13. Oktober 2016 in Krailling bei München beigesetzt. Dort nahmen auch viele VDP-Mitglieder aus Bayern Abschied von ihr. Wir werden sie in guter Erinnerung behalten.

Mitglieder: Neue Mitglieder

3 × Heike

von Heike Käferle

Die AERO macht's möglich: Heike Wieland, zweite Vorsitzende des DULV, Heike Käferle, Präsidentin der VDP und Heike Niefer, beim DULV aktiv, trafen sich im April in Friedrichshafen. Nicht nur der gleiche Name, sondern vor allem die Freude am UL-Fliegen hat auf allen Seiten gleich Sympathie geweckt. Seit diesem Zeitpunkt sind die drei Heikes Mitglied in beiden Vereinen: DULV und VDP. Da kommt bestimmt noch mehr.



4-pilots.com

Alles was Pilot "nicht" braucht

go to ▼





airborne gifts and accessories

4-Pilots.com

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

Neue VDP-Mitglieder

Neue VDP-Mitglieder Stand 31.10.2016

| Nr. 667 | Helga | Strack | 32130 Enger | PPL-A, SPL |
|---------|---------|------------|-------------------------|--------------------------|
| Nr. 668 | Sabine | Theis | 56368 Niedertiefenbach | UL, GPL, TMG |
| Nr. 669 | Lena | Mayr | 86697 Oberhausen | - Segelfluganwärterin |
| Nr. 670 | Bärbel | Helmich | 45772 Marl | UL, PPL-A |
| Nr. 671 | Heike | Niefer | 83646 Bad Tölz | UL |
| Nr. 672 | Heike | Wieland | 84494 Niederbergkirchen | UL, PPL-A, GPL |
| Nr. 673 | Justine | Kill | 57518 Betzdorf | SPL, PPL-A |
| Nr. 674 | Manon | Domizlaff | 22587 Hamburg | UL, PPL-A |
| Nr. 675 | Claudia | Altekemper | 48308 Senden | UL |
| Nr. 676 | Lena | Maier | 86932 Pürgen | PPL-H Ausbildung |
| Nr. 677 | Andrea | Amberge | 65510 Hünstetten | ATPL, PPL-H |

| FM-Nr. 105 | Wilhelm | Dietz | 25938 Nieblum-Föhr | UL | and the substitute of the last |
|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------|--------------------|--------------|--------------------------------|
| FM-Nr. 106 | Klaus | Gehrmann | 61203 Reichelsheim | u.a. PPL-A/H | |
| | | | | | |
| /arstarhai | a VDD-Mitalieder | | | | |
| /erstorbe i Nr. 310 | ne VDP-Mitglieder Swaantje Geyer | 38442 Wolfsburg | | mi in | |

VDP-Nachrichten 2016/17

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: Andrea Schapöhler Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. Am Flugplatz, 61203 Reichelsheim 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 & Lavout

Jana Rogge, Weimar, jr@rogge-weimar.de,

www.rogge-weimar.de

Lektorat:

Doris Gerecht, Horst Ramsenthaler

Druck

W.V. Westfalia Druck GmbH, Paderborn

VDP online: www.pilotinnen.de

VDP Vorstand:

Präsidentin

Heike Käferle, praesidentin@pilotinnen.de

Vize-Präsidentin, Protokollführerin

Angelika Sonnenschein, vize@pilotinnen.de Vize-Präsidentin

 $\label{lem:anthemer} Antoaneta Sontheimer, \textit{a.sontheimer} @\textit{pilotinnen.de}$ Schatzmeister in

Beate Busch-Schmidt, 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:

Dr. Evelyn Crellin, Usch Diermann, Sarah Drefenstedt, Klaus Gehrmann, Doris Gerecht, Ursula Hammer [UH], Walfmar Hammer, Johanna Habenicht, Ruth Haliti [RH], Roswitha Höltken, Ingrid Hopman, Heike Käferle [HK], Anna-Katharina Langerenken, Uwe Melzer (Fotos DFSM), Dr. Horst Ramsenthaler, Sven Reckmann (Fotos Diepholz), Hetta Reinsch, Jana Rogge [JR], Andrea Schapöhler, Hedi Sensen, Angelika Sonnenschein [AS], Antoaneta Sontheimer [ASH], Dr. Gerhard Sontheimer, Sabine Theis [ST], Sabrina Vogt, Gisela Weinreich, Frank Wukasch

Die VDP dankt den MitarbeiterInnen und FotografInnen der VDP Nachrichten für ihre Mitarbeit. Ohne sie hätte auch diese Ausgabe nicht erscheinen können.

Die VDP bittet um Verständnis dafür, dass eingegangene Beiträge aus Platzgründen manchmal nicht oder nur gekürzt bzw. redaktionell bearbeitet veröffentlicht werden.

^YAntrag auf Mitgliedschaft *(*

| Titing dar mitte | giloaddilait | | | |
|---|--|--|--|--|
| MITGLIEDSCHAFT Persönliche Mitgliedschaft (€ 70,00 pro für Pilotinnen-Anwärterinnen und Pilotinn Fördernde Mitgliedschaft (€ 70,00 pro kaußerordentliche MItgliedschaft | en bis einschl. 25. Geburtsjahr € 35,00 p.a. | | | |
| Persönliche Daten | | | | |
| Titel Vorname | Nachname | | | |
| Straße | | | | |
| PLZ Ort | | | | |
| Land | Heimatflugplatz (ICAO) | | | |
| Ceburtsdatum | 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 Kunstflug Wasserflu Ballon Turbopro | | | | |
| 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. | | | | |

| IBAN | BIC | |
|--------------------------|--------------------------------|--|
| Kontoinhaber | Name der Bank | |
| Ort und Datum | Unterschrift des Kontoinhabers | |
| BÜRGEN NUR BEI FÖRDERNDE | R MITGLIEDSCHAFT | |
| Name | Unterschrift | |
| Name | Unterschrift Unterschrift | |
| | | |
| Name Name | Unterschrift | |

ELMO herm

UNKRAUTKONTROLLE

• ökologisch • einfach • sicher



Lästiges Unkraut auf Ihren Wegen? Unkrautkontrolle mit dem ELMOTherm®

Unkrautkontrolle mit dem ELMOTherm® Heißwasser-/ Heißwasser-Schaumprinzip

Anwendbar auf fast allen Flächen!









Flughäfen

Kleinpflaster

Pflasterflächen

Kiesflächen

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

ELMO GmbH • Höltken • Am Stadtwalde 15 • 48432 Rheine

Fon: +49 (05971) 6336 • Fax: +49 (05971) 87000

ZENTRALE@FLAECHENPFLEGE.DE • WWW.FLAECHENPFLEGE.DE



AVIONIK • INSTALLATION • WARTUNG • SERVICE • ENTWICKLUNGSBETRIEB

Ihr zuverlässiger Partner für individuelle Avionik-Lösungen an den Standorten Atting bei Straubing und Egelsbach bei Frankfurt.





AVIONICS AND ELECTRONICS IN AVIATION

Vertriebs- und Service GmbH / Entwicklungs GmbH Flugplatz Wallmühle (EDMS) • D-94348 Atting / Germany Tel. +49 (0) 9429 9424-0 • Fax +49 (0) 9429 9424-24

E-mail: info@avionik.de • www.avionik.de







- → Film- und Fotoflüge → Firmenevents
- → Pilotenausbildung
- → Hubschrauberverkauf Robinson Dealership

Und vieles, vieles mehr - Sprechen Sie uns an. Wir stehen 365 Tage im Jahr zu Ihrer Verfügung.

HELI-FLIGHT GmbH & Co. KG Flugplatz 61203 Reichelsheim

Tel.: 06035 / 9100 -0 / Fax: -25 www.heli-flight.de / info@heli-flight.de



- Ambulanzflugdienst Flugschule DE.ATO.117
- Instandhaltungsbetrieb
- DE.145.0172 CAMO+
- Seit 1979 Ihr kompetenter Partner in allen Fragen der Luftfahrt.

VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

he Winner's Propeller



www.peschke-muc.de





- 62 Service Center weltweit
- Mehr als 200 STCs weltweit
- 30 verschiedene Propellermodelle zugelassen
- Über 30 Jahre Produktion und Service bei MT-Propeller
- Mehr als 18.000 MT-Propellersysteme im
- 130 Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als 65.000 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 +49/(0)9429 9409-0 Tel.:

+49/(0)9429 8432 sales@mt-propeller.com



www.mt-propeller.com

WASWANNWO – Terminübersicht 2017

| JANUAR | 18.01. Winterstammtisch in NRW | |
|-----------|--------------------------------|--|
| | 27.0129.01. | 43. Hexentreffen in Kaub (Mittelrheintal, Hessen) – mehr im Ticker – Anmeldeschluss 31.12.2016 |
| APRIL | 0508.04. | AERO in Friedrichshafen, die VDP ist auf dem AOPA-Stand vertreten, Treffen der Mitglieder am Stand |
| | 28.0430.04. | Spring-Refresher in Nordhorn-Lingen EDWN, organisiert von Rosa Höltken und Tineke Schaper, optional bis 01.05.2017 |
| Juni | 0911.06. | Europäisches Pilotinnen FEWP-Jahrestreffen in PARIS – mehr Infos spätestens im Rundbrief |
| August | 1113.08. | Chiemseetreffen organisiert von Ingrid Hopman |
| SEPTEMBER | 0810.09. | Jahreshauptversammlung in Erfurt – Anmeldeformulare per E-Mail und im Rundbrief |
| Октовек | 29.901.10. | 11. Sicherheitstraining in Diepholz, organisiert von Hetta Reinsch und Roswitha Höltken |
| November | 11.11. | "Come-together" in Münster, traditionelles Novembertreffen bei Carola Niemeier und Ingrid Niemeyer |
| DEZEMBER | 13.12. | Winterstammtisch in Münster |
| | | Adventstreffen und Stammtische in München, konkrete Termine werden per E-Mail bekanntgegeben |
| | | Monthiere Territine Werder per L Frian Benaring Sebert |

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.

