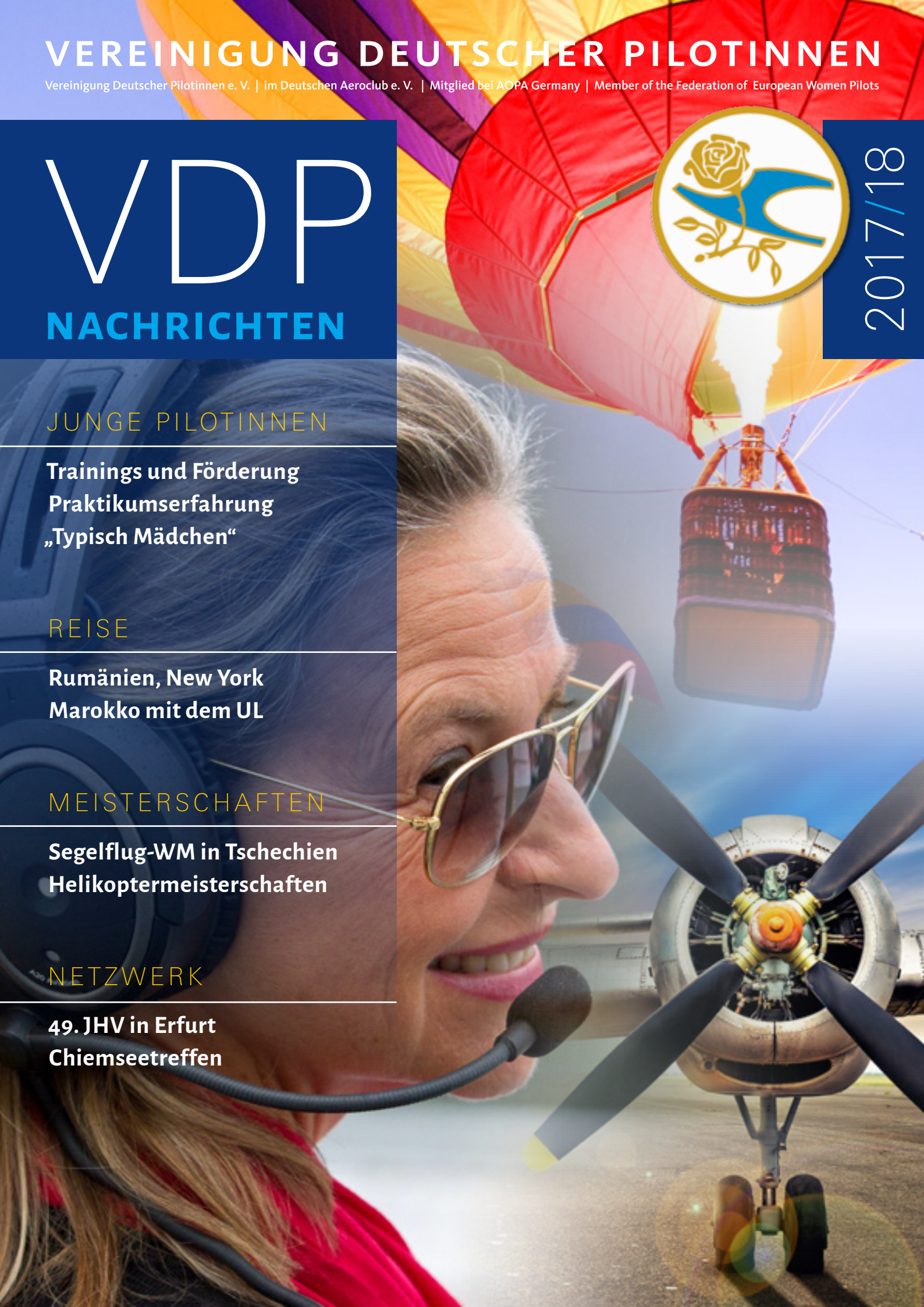
VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN

Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. | im Deutschen Aeroclub e. V. | Mitglied bei AOPA Germany | Member of the Federation of European Women Pilots

VDP NACHRICHTEN

2017/18



JUNGE PILOTINNEN

Trainings und Förderung
Praktikumserfahrung
„Typisch Mädchen“

REISE

Rumänien, New York
Marokko mit dem UL

MEISTERSCHAFTEN

Segelflug-WM in Tschechien
Helikoptermeisterschaften

NETZWERK

49. JHV in Erfurt
Chiemseetreffen

WIR SIND DA,
WO SIE UNS BRAUCHEN.
WELTWEIT.

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

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

Our energy is your energy. TOTAL

EDITORIAL

50 Jahre VDP – 2018 ist es so weit!

Liebe Pilotinnen, liebe Mitglieder und Freunde der VDP,

1968 wurde die VDP gegründet – 16 Jahre, nachdem es in Deutschland wieder erlaubt war, eine Fluglizenz zu erwerben – zuerst Segelflug und 1955 Motorflug. Unser Gründungsmitglied Elly Beinhorn ging bereits 1951 in die Schweiz, um die Lizenz wieder zu erwerben.

Warum brauchten die deutschen Pilotinnen dann noch 16 Jahre, um eine Vereinigung zu gründen, die die Frauen in der Luftfahrt zusammenführt und vertritt? Waren das die Nachwirkungen des sogenannten „Dritten Reichs"? Waren zu wenige Frauen in Deutschland finanziell in der Lage und nicht emanzipiert genug, um mit Gleichgesinnten eine Vereinigung aus der Taufe zu heben?

In USA gründeten sich bereits 1929 die 99s, in Europa dauerte es dann noch 26 Jahre, bis 1955 die Britinnen die British Women Pilots Association BWPA gründeten – den ersten europäischen Pilotinnenverband.

Die Geschichte der Frauen in der Luftfahrt ist interessant und spannend bis zum heutigen Tag. Und es gibt noch viele weiße Flecken auf dieser Landkarte, insbesondere auch, was die Geschichte der VDP betrifft. Ist nicht unser 50. Jubiläum ein hervorragender Anlass, die Lücken zu schließen? Das, was an Wissen über die VDP in den Köpfen und Unterlagen unserer Mitglieder und an anderen Stellen steckt, möchten wir in einem Jubiläumsbuch herausgeben.

Es soll ein informatives, aber auch kurzweiliges und buntes Buch werden mit vielen Abbildungen von Pilotinnen, Flugzeugen, Ballonen und anderen Fluggeräten. Wer etwas dazu beisteuern kann, ist herzlich aufgerufen, uns über die E-Mail-Adresse **vdp50@pilotinnen.de** zu kontaktieren.

Wir freuen uns natürlich auch sehr über eine finanzielle Unterstützung unseres Projekts auf unser Konto bei der Deutschen Bank, IBAN DE83 1007 0024 0590 6425 00, BIC DEUTDEDBBER, Kennwort VDP50. Einige Spenden sind schon angekommen – vielen vielen Dank dafür!

In unserem Jubiläumsjahr möchten wir aber nicht nur zurück, sondern insbesondere auch nach vorne blicken und den **Nachwuchs** noch stärker fördern. Dazu hat auch unsere Tombola in Erfurt beigetragen – mehr dazu im Ticker. Auch halten wir verstärkt Ausschau nach Flugschulen, Vereinen und Flugplätzen, die ein Klima pflegen, in dem Pilotinnen sich wohlfühlen. Meldet euch, wenn ihr meint, dass euer Verein, euer Platz oder eure Flugschule sich hier hervorhebt oder noch Entwicklungsbedarf hat.

Dass die VDP auch für junge Frauen attraktiv ist, das beweisen gleich drei unserer jungen Pilotinnen, die über ihre Erlebnisse in der Fliegerei in dieser Ausgabe berichten – Anna Malsch, Freya Nickel und Yasmina Landergott.

Viel Spaß beim Schmökern, Eure

Heike Käferle
Präsidentin der Vereinigung
Deutscher Pilotinnen e.V.

VDP im Internet:
www.pilotinnen.de

INHALT

Inhalt dieses Heftes

EDITORIAL	von Heike Käferle	03
	Inhaltsverzeichnis	04
VDP-TICKER	VDP-Ticker	05–08
NETZWERK	50 Jahre VDP – Ankündigung JHV in Speyer	09
	Quasimodo hielt die Pilotinnen nicht auf – 49. JHV	10–13
	FEWP-Treffen 2017 in Paris	14–15
	Frauen und Mitglieder auf der AERO – Networking	16–17
	99s in Deutschland – ein Rückblick	18
	Klein, aber fein – Winterstammtische	19
	Come-together im November	19
	Das „(vor)letzte" Chiemseetreffen	20–21
	Fly-in Roth mit VDP-Beteiligung	22
	Treffen im Aeronauticum	23
HISTORIE	Vera von Bissing	24–25
BALLON	Rekordfahrt überm Ärmelkanal	26–27
HELIKOPTER	Thüringen lädt zum Hubschrauberfliegen ein	28–29
PROFESSIONALS	Traumberuf Astronautin	30–31
SEGELFLUG	Typisch Mädchen?	32–33
	9. Frauen Segelflug Weltmeisterschaft	34–36
MOTOR & UL	IACE Switzerland 2017	37
	New York, New York	38–39
	Marokko im Ramadan	40–43
	Praktikum bei Cirrus	44
	Flugreise nach Rumänien	45–47
	Den Horizint erweitern / Nicht ins Trudeln geraten	48–49
	Wind genug! – Spring Refresher	50–51
MITGLIEDER	Gründungsmitglied Brigitte Höck	52–53
	Als ich ungefähr vier Jahre alt war	54
	Nachruf Barbara Friedenberg	55
	Neue Geschäftsstelle	55
	Ball der Luftwaffe im März	56
	Neue VDP-Mitglieder	56
	Impressum, Mitgliedsantrag	57
TERMINE	Terminübersicht 2018	U4

JHV in Erfurt, ab Seite 10

Pilotinnen erobern den Himmel im Aeronauticum, Seite 23

Vera von Bissing, ab Seite 24

Traumberuf Astronautin, ab Seite 28

Rekordfahrt über den Ärmelkanal, ab Seite 26

Als ich ungefähr 4 Jahre alt war, Seite 54

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

Aufruf zu 50 Jahre VDP – wer weiß was dazu?

[HK] Am 6. April 2018 ist es soweit: Die VDP wird 50.

Die Vereinigung Deutscher Pilotinnen wurde am 6. April 1968 auf Gut Petersau bei Worms von neun Pilotinnen gegründet: Mutz Trense (Präsidentin bis 1985), Hanna Reitsch (Vize bis 1979), Elly Beinhorn (Vize bis 1976), Dr. Marie-Luise Wessel, Brigitte Höck, Uta Kienle (Schatzmeisterin bis 2006), Sylvia Grassmann (Stifterin der Goldenen Rose von Eddesse), Marliese Harrach von Michalkowski und Traudl Scheit.

Es ist ein bedeutendes Ereignis, das wir an unserer 50. JHV eingehend feiern werden.

Doch bevor es soweit ist, tragen wir alles zusammen, was wir über die Geschichte der VDP und ihre Mitglieder finden können. Wir bringen vieles davon in ein Buch, das zur Jubiläums-JHV erscheinen wird. Wer uns hierbei unterstützen möchte, ist herzlich eingeladen. Bitte kontaktiert uns über die E-Mail-Adresse **vdp50@pilotinnen.de.** Wir freuen uns über jeden Beitrag, der bis Ende Januar eintrifft.

AERO 18.–21. April 2018

[HK] Die AERO am Bodensee ist der internationale „Hotspot" für die Allgemeine Luftfahrt in Europa. Über 60 % aller Besucherinnen und Besucher haben eine Pilotenlizenz. Nach Aussagen vieler Experten hat diese Messe sich zum „Innovationstreiber für die Allgemeine Luftfahrt" entwickelt.

Auch die VDP ist bei diesem riesigen Netzwerktreffen wieder dabei. Wie üblich haben wir einen Counter auf dem AOPA-Stand. Hier treffen wir uns, tauschen Neuigkeiten sowie Messe- und Flugerfahrungen aus. Alle Mitglieder und FreundInnen der VDP sind herzlich eingeladen!

Wer die AERO Friedrichshafen mit dem eigenen Flugzeug anfliegt, benötigt einen PPR Slot. Ab Mitte März 2018 können die Slots online unter **https://aero-expo.com** (Anreise & Unterkunft/Flugzeug) gebucht werden.

DrohnenApp der DFS

[RH] **Interessant auch für PilotInnen:** Die kostenfreie App der Deutschen Flugsicherung informiert über die Regeln für die Verwendung von Drohnen. Sie soll Nutzer auf Gefahren des Drohnenfliegens aufmerksam machen. Die App beantwortet die Frage „Wo kann ich fliegen?" und ist einfach zu bedienen. Das interaktive Kartenmaterial zeigt für jeden Standort in Deutschland an, welche Regeln dort zu beachten sind.

Die App informiert auch über Gebiete und Einrichtungen, die nicht oder nur eingeschränkt überflogen werden dürfen. Hierzu zählen z.B. Flughäfen und andere geschützte Lufträume, Krankenhäuser, Industrie- und Energieanlagen, polizeiliche und militärische Einrichtungen sowie Naturschutzgebiete. Darüber hinaus bietet die App mit einer Logbuch-Funktion eine Übersicht über bereits durchgeführte Flüge. Die App visualisiert die Einschränkungen der neuen Luftverkehrsordnung für Drohnenflüge, die im April 2017 durch das Bundesverkehrsministerium erlassen wurde. **(Dfs.de)**

Übrigens: jeder, der eine Drohne über 2 kg betreiben will, muss über einen sogenannten Flugkundenachweis verfügen – eine Pilotenlizenz tut es auch.

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

Treffen der Luftsportlerinnen 2018

[GW] Seit Jahrzehnten findet das Hexentreffen am letzten Wochenende im Januar statt – dieses Mal in Aachen vom 26.01.–28.01.2018. Bei der Anmeldung auf der Website **www.lv-aachen.de/treffen-der-luftsportlerinnen-2018** erfahren wir das Programm und auch Hintergründe. Ingrid Blecher „Mutter aller Hexen" hat die Historie aufgeschrieben, die auf der VDP-Homepage pilotinnen.de nachzulesen ist.

Was mit einem lockeren Erfahrungsaustausch von 26 Segelfliegerinnen im Jahr 1975 begann, ist heute ein beliebtes Treffen der Luftsportlerinnen, die aus allen Luftsportarten eingeladen sind.

„Fliegen – Familie – Forschung/Beruf: Wir wollen alles!" lautet das Motto des 44. Treffens. Wie man und dass man das ambitionierte Ziel erreichen kann, zeigen uns weibliche Vorbilder. Wir haben sie! Frauen, Weltmeisterinnen im Luftsport, Berufspilotinnen z.B. im Cockpit eines Airbus, Astronautinnen, Flugkapitänin auf Transall – Hauptmann bei der Bundeswehr, in vielen luftfahrtbezogenen Berufen, in der Forschung und in leitenden Positionen der Sportverbände!

Die Vorträge geben interessante Einblicke in Luftfahrtberufe, in die Forschung der Luft- und Raumfahrt, über mentale Vorbereitung im Wettkampfsport, über Engagement in den Verbänden. Auch finden interessante Workshops statt.

Networking, FreundInnen treffen, plaudern, diskutieren, Wiedersehen feiern, all das gehört dazu.

Aachen wir kommen!

25 kHz ade – 8,33 kHz ab 1.1.2018 Geschichte zum Kanalraster

[HR] Bis in die frühen 1970er Jahre war das Kanalraster im Flugfunk 50 kHz. Doch die Frequenzen wurden mit steigendem Flugaufkommen knapp und das 25 kHz-Raster wurde eingeführt. Dadurch verdoppelten sich die nutzbaren Kanäle auf 760 mögliche VHF-Sprechfunkfrequenzen.

Die weitere Zunahme des Flugverkehrs erforderte eine weitere Kapazitätserhöhung im Flugverkehrsmanagement. Um die für den Flugfunk verfügbaren Frequenzen zu vervielfachen, wurde 1999 im europäischen Luftraum das 8,33 kHz-Kanalraster oberhalb Flugfläche 245 verbindlich eingeführt und ab 2007 auf FL 195 gesenkt.

Ab dem 1. Januar 2018 gilt das 8,33 kHz-Kanalraster für alle Flüge in Lufträumen, in denen das Mitführen eines VHF Flugfunkgerätes vorgeschrieben ist. Faktisch muss dann auch jedes nach VFR betriebene Luftfahrzeug ein entsprechendes Funkgeräte eingebaut haben. (umfassende Informationen sind auf der Website **LBA.de** unter „Regeln für den VHF Flugfunk im 8,33 kHz Kanalraster" zu finden)

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

VDP fördert junge Pilotinnen – jetzt melden!

[HK] Die Tombola der diesjährigen Jahreshauptversammlung stand im Zeichen der Förderung junger Pilotinnen. Dank der Großzügigkeit der VDP (Förder-)Mitglieder kam einiges zusammen. Mit den Mitteln wird die Teilnahme an Veranstaltungen wie z. B. dem Springrefresher und dem Sicherheitstraining im Herbst gesponsert. Pilotinnen bis 27 Jahre sind eingeladen, sich bei Andrea Schapöhler **gs@pilotinnen.de** (Geschäftsstelle) zu bewerben. Je früher desto besser – first come first serve.

Fliegerclub Schwerin/Pinnow e. V. – Mädchen willkommen!“

[HK] Auf der Suche nach guten Vereinen (= Frauen und Mädchen fühlen sich wohl) sind wir auch in Pinnow (EDBP) „gelandet“.

Auf den Webseiten des Fliegerclubs (QR-Code) schreibt die 15-järige Elina Schrader einen beeindruckenden Bericht über ihre Erlebnisse beim Segelfliegen: „Segelfliegen ist doch nur was für Jungs! Oder?“ – einfach mal lesen! Wir gratulieren dem Verein nicht nur zu seinem Mitglied Elina sondern auch dazu, dass so ein Bericht auf der Vereinswebseite steht. Wir würden uns freuen, wenn die Seite noch mehr FreundInnen fände und möchten hiermit dazu beitragen.

Fluglotsin Judith Spörl und ihr Buch „Lena fliegt sich frei“

[HK] Mädchen auf der Schwelle vom Kind zum Teenager sind es, die sich zu gerne in Büchern vergraben. Allerdings wird ihre Lektüre zumeist von Pferden, Feen und Fantasygeschichten beherrscht. Fluglotsin Judith Spörl will das ändern und hat mit „Lena fliegt sich frei“ das erste Mädchenbuch geschrieben, das vom Segelfliegen handelt. Bei Amazon hat es 5 Sterne. Ein tolles Geschenk für jedes aufgeweckte Mädchen ab 10 – vielleicht auch für Jungs. In einem Glossar am Ende des Buches werden die wichtigsten fliegerischen Grundbegriffe erklärt – eine gute Idee. Bald erscheint die Fortsetzung „Lena startet durch“ – **www.lenafliegtsichfrei.de**

Wir haben Judith Spörl und ihre Tochter Merle auf der AERO 2017 beim aerokurier getroffen.

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

Das „fliegermagazin“ zu Gast in Rheine-Eschendorf

[RH] Im Sommer war das „fliegermagazin“ auf Einladung der VDP am Flugplatz in Rheine-Eschendorf (EDXE), der fliegerischen Heimat der VDP Mitglieder Roswitha Höltken (Ausbildungsleiterin am Platz), Johanna Habenicht und auch mir, Ruth Haliti. Im Verein dort liegt der Frauenanteil bei 10 % – doppelt so hoch wie der geschätzte Durchschnitt bundesweit. Deshalb hat der Journalist Martin Naß EDXE besucht und ging dort vor allem zwei Fragen nach: Warum fliegen so wenige Frauen? Und was macht einen Flugplatz für Frauen attraktiv, die das Fliegen lernen möchten.

Im Gespräch mit Pilotinnen, Fallschirmspringerinnen und der Vereinsleitung kristallisierte sich die Antwort schnell heraus: Egal, wen Martin befragte, ihm schlug immer wieder entgegen: “Man respektiert sich, ist entspannt, freundlich und redet miteinander, wenn es mal Probleme geben sollte.“ Der erste Eindruck ist ausschlaggebend für die Entscheidung pro oder contra Verein. Wenn die fliegerisch interessierte Frau als ersten Kontakt auf flugbegeisterte, sympathische Frauen wie Rosa oder Johanna trifft, dann bleiben sie gerne zum Schnuppern. Und wenn sie einmal da ist und sich wohl fühlt, dann bleibt sie auch. Alle anwesenden Eschendorferinnen bestätigen, „dumme“ Sprüche der männlichen Flieger sind extrem selten – im Gegenteil, hier unterstützt man sich gegenseitig! Auch das lebendige Vereinsleben, die Aktivitäten in den sozialen Netzwerken und die Kommunikation per WhatsApp binden die Pilotinnen und Piloten gleichermaßen an den Verein. Eine runde Sache mit Vorbildpotenzial!

(Ausgabe AUGUST 2017)

Pilotinnen mit dem Journalisten Martin Nass

Angelika Machinek Straße – bereits zweimal in Deutschland

[IB] Dr. Angelika Machinek (geb. 1956 – gest. 2006) hat auf dem Fluggelände Ith – etwa 30 km südlich von Hameln – das Segelfliegen erlernt. Sie war VDP-Mitglied, hat viele Segelflugrekorde, deutsche sowie internationale Meistertitel errungen und war langjährige Sprecherin der Frauennationalmannschaft.

Angelika Machinek hat den deutschen Frauensegelflug stark geprägt. Es war ihre Passion, Frauen für das Fliegen zu begeistern und sie zu fördern – gleichgültig ob Segel- oder Motorflug. Ihre Mission wird im Dr. Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug fortgeführt.

Nun wurde die Straße zum Flugplatz Ith nach ihr benannt – eine wunderbare Geste, die das Lebenswerk unserer Kameradin würdigt. Zur Eröffnungsfeier waren der Gemeinderat, Geschwister, Segelfliegerinnen, Walter Eisele und ich (Ingrid Blecher) anwesend. In Frankfurt, der Wahlheimat von Angelika Machinek, wurde bereits letztes Jahr eine Straße nach ihr benannt.

Täglicher Anzeiger

KREIS HOLZMINDEN

Straßenname erinnert an Eschershäuserin

Angelika-Machinek-Straße in Frankfurt am Main nach Ausnahme-Pilotin aus Eschershausen benannt

Einstieg Deutsch

Weitere Sprachangebote für Geflüchtete in Eschershausen und Holzminden

Technik Museum Speyer

50 Jahre VDP – Kommt nach Speyer zu unserer Feier!

50. Jahreshauptversammlung der VDP vom 14.–16. September 2018 | von Sabine Theis

„Ich habe doch diese herrlichen, unabhängigen Zeiten erlebt, als man am Himmel ganz für sich alleine war! Ich hatte das Glück, in einer Zeit fliegen zu dürfen, als das wirklich noch ein Abenteuer war.“ – *Elly Beinhorn*

Ganz im Sinne unseres Gründungsmitglieds wollen wir das 50 jährige Bestehen unserer Vereinigung begehen. Unweit des Gründungsortes, dem Gut Petersau bei Frankenthal, treffen wir uns vom 14. bis 16. September 2018 in einer der ältesten Städte Deutschlands, der Stadt Speyer. In der ehemaligen freien Reichsstadt und bedeutendsten Stadt des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation begrüßt euch im Anflug das Wahrzeichen, der Speyrer Kaiser- und Mariendom. Es handelt sich dabei um einen romanischen Kirchenbau (Baubeginn 1030 n. Chr.), der inzwischen zum UNESCO-Weltkulturerbe zählt. Gleichzeitig könnt ihr einen Blick von oben auf das Gelände des Technikmuseums erhaschen, deren umfangreiche Exponate bereits aus der Luft zu erkennen sind.

Nach der Landung auf der Piste 16/34, es stehen euch 1.600 m Asphalt zur Verfügung, begrüßen wir euch am Flugplatz und checken dann im Hotel Speyer am Technik-Museum ein. Im Verlaufe der nächsten Tage feiern wir dann nicht nur unser 50 jähriges Bestehen mit einer Galaveranstaltung, sondern erleben das Technikmuseum hautnah und genießen im Speyrer Dom ein Orgelkonzert.

Euch erwartet also ein buntes Potpourri aus Unterhaltung, Historie und Kultur. Um die Spannung aufrecht zu erhalten, verrate ich euch nicht, welche Überraschungen euch bei dem Galaabend erwarten. Ich freue mich über euer Interesse und eure rege Teilnahme

Eure Sabine Theis,

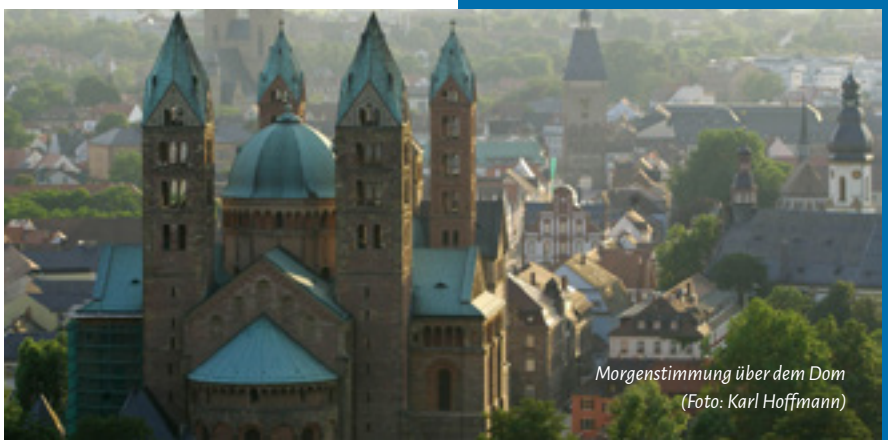
die ebenfalls im September 50 wird.

Flugplatzinfos EDRY:

ICAO-Code	EDRY
IATA-Code	ZQC
Koordinaten	N 49° 18' 17" E 008° 27' 05"
	95 m (312 ft) über MSL

RWY 16/34
1677 x 30 m Asphalt
480 x 30 m Gras

Verkehrsanbindung: 2 km südöstlich von Speyer
Straße: A61 / B9 / B36 / B39
Betreiber: Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH
Terminals 1
Flugbewegungen: 31.462



Morgenstimmung über dem Dom (Foto: Karl Hoffmann)

2017 vor dem Terminal: Das traditionelle Gruppenfoto .

Quasimodo hielt die Pilotinnen nicht auf

49. JHV 2017 in Erfurt | von Ruth Haliti

Die Passagiere der letzten Maschine aus Antalya staunten nicht schlecht, als sie am Samstag, den 9. September zu vorgerückter Stunde das Terminal des Flughafens Erfurt-Weimar betraten. Festlich gekleidete Pilotinnen und Flugbegeisterte tanzten zur Musik einer chilligen Band. Auf dem Buffet stand noch Nachtisch und auf den Tischen viele Weinflaschen. Ob die Urlauber ahnten, dass sie Zaungäste der VDP-Gala waren am Abschluss einer wunderbaren 49. Jahreshauptversammlung?

Das Wetter am Vortag war bestimmt vom stürmischen Tief Quasimodo. Dessen ungeachtet flogen sieben Maschinen über die altehrwürdige Stadt mit dem imposanten Dom ein – das war für die glücklichen Pilotinnen ein echtes Highlight. Diese gehören damit zu den rund 8.590 Flugbewegungen und 235.331 Fluggästen, die den Platz (Zahlen 2016) nutzen. Damit reihen sich die Pilotinnen aber auch in den Kreis besonderer Fluggäste am Flugplatz Erfurt-Weimar ein, wie zum Beispiel dem Papst Benedikts im Jahr 2011. Von Anfang an präsentierte sich der Flughafen im besten Licht. Begrüßt wurden wir vom Geschäftsführer Uwe Kotzan und Heike Käferle im großzügigen, neu gestalteten GA Bereich. Mit Sekt und Kanapees gestärkt folgte eine Flughafenführung einschließlich Besuch der Flughafenfeuerwehr. Natürlich war die Presse auch dabei.

Nach dem Einchecken ging es per Straßenbahn bequem ins Zentrum von Erfurt. Eine super Idee: Jeder hatte eine Zweitageskarte und war voll mobil!

Eine kurzweilige Stadtführung mit dem Stadtpfeifer und der Heiligen Elisabeth machte uns mit den Highlights und der

Empfang im Terminal

NETZWERK

▲ *Gut verzurrt heißt stehen bleiben*

▼ *Posieren für Facebook – Empfang beim Bürgermeister Andreas Bausewein*

Geschichte dieser schön Stadt bekannt. Wir folgten dem Flüsschen Gera, besuchten den Waidspeicher, die Krämerbrücke und sahen den Dom. Wir erfuhren so manches rund um den Stadtbürger Martin Luther und die bis ins 16. Jhd. betriebene Waid-Färbekunst. Der urige Goldene Schwan lud zur Stärkung mit Bier und Thüringer Spezialitäten – wie Würsten und Klößen – ein. Sogar ein Bier-Eis war im Angebot. Im leichten Regen konnten wir uns mit der bewährten Straßenbahn individuell auf den Weg zurück ins Hotel machen und den Barkeeper noch etwas fordern.

Während sich die Fördermitglieder die alte Synagoge und den Erfurter Schatz anschauten, fand am Samstag die Hauptversammlung im ehrwürdigen Erfurter Rathaus statt - Dank an Cäcilie Rentmeister für die guten Kontakte. Ein echtes Erlebnis dieses Ambiente! Zufrieden blickten alle auf ein erfolgreiches 2017 zurück – neue Mitglieder wurden begrüßt.

Bürgermeister Bausewein ließ es sich nicht nehmen, uns im Prunksaal des Rathauses zu bewirten. Wir erhielten in der

Antoaneta freut sich über ihre Auszeichnung für die Organisation

Pressefoto

NETZWERK

kurzweiligen, lebendigen Präsentation einen Überblick über Geschichte, Entwicklung und die Wirtschaftslage der thüringischen Landeshauptstadt. Der Vortrag fand eine Fortsetzung in der Straßenbahn unter dem Titel „Mord im Erfurt-Express" – einer exklusiven Stadtrundfahrt, die Erfurt in ein neues Licht rückte. Neben den Sehenswürdigkeiten, die wir durch Straßenbahnfenster entdecken konnten, erfuhren wir viel über die dunklen Seiten dieser Stadt: Verbrechen wurden minutiös geschildert – vor allem Betrug und Mord, gruselige bzw. grausame Begebenheiten aus der Stadtgeschichte von Erfurt.

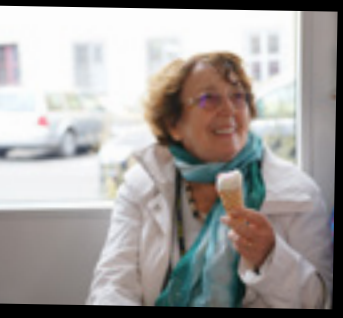
Natürlich lieferte uns die Straßenbahn direkt am Hotel ab. Nur wenige Schritte waren zu gehen zum Terminal und der Gala, über die schon berichtet wurde und die ihre Fortsetzung an der Bar des Flughafenhotels fand. Bleibt zu erwähnen: Der Erlös der Tombola der diesjährigen JHV, immerhin mehr als 800 Euro, kommen Nachwuchspilotinnen bis 27 Jahre zugute (vgl. Ticker).

Nicht alle kamen am sonnigen Sonntag leicht aus den Federn. Während die meisten TeilnehmerInnen nach dem Frühstück die Heimreise antraten, nutzten einige die Gelegenheit, einen Abstecher nach Weimar zu machen. Auch wenn manch einer schon einmal Weimar besucht hatte, so bot unser hochkompetenter Stadtführer bei wundervollem Wetter ganz neue Ansichten dieser Kulturstadt. Neben vielem Wissenswerten über Bauhaus, Goethe, Schiller und Charlotte von Stein bot sich die Gelegenheit, die Weimarer Bratwürste mit denen aus Erfurt zu vergleichen. Den Abschluss bildete das Schloss Belvedere mit seinen beeindruckenden Parkanlagen.

Dann traten wir bei wunderschönem Flugwetter – Quasimodo war bereits Geschichte – den Weg nach Hause an.

Natürlich feiert man den 49. Geburtstag nicht ganz so rauschend wie den 50. So wollen wir das auch bei der VDP halten, obwohl die Veranstaltung in Erfurt schwer zu überbieten sein dürfte.

Die Organisatorin, Antoaneta Sontheimer, hat einen klasse Job gemacht und dafür gesorgt, dass diese JHV allen als ein runder, harmonischer, abwechslungsreicher und durch viele schöne Begegnungen geprägter Event im Gedächtnis bleiben wird – danke, Antoaneta!



NETZWERK

Ausflug zum Flugplatz La Ferté Alais. Das Musée Volant Salis hat eine bemerkenswerte Sammlung von alten zum Teil noch flugtauglichen Maschinen

FEWP-Jahrestreffen 2017 in Paris

von Annette Panneke und Annette Daelmann

Paris ist immer eine Reise wert. Aber einen Flug dorthin hatten wir wegen der unübersichtlichen Luftraumstruktur um Paris bisher noch nicht gewagt. Da war das FEWP-Treffen die Gelegenheit.

Am Wochenende 9.–11. Juni 2017 sollte in Paris Sonnenschein pur sein. Nur, zwischen uns und unserem Zielflugplatz Pontoise LFPT lag eine Kaltfront. Würde sie schnell genug durchgezogen sein? Unsere geplante Ankunftszeit verschob sich immer mehr gen Abend. Umso mehr waren wir überrascht, dass uns am Flugplatz noch eine Delegation der französischen Pilotinnen begrüßte, die ab mittags gewartet hatte. Wir wurden sogar noch im Bistro „Le Bouchon", in dem wir die anderen Teilnehmerinnen trafen, mit einem leckeren Abendessen verwöhnt und machten uns danach noch zu Fuß zum Eiffelturm auf.

Das Programm für den folgenden Tag war von den französischen Pilotinnen um Martine Tujague und ihrer Nachfolgerin Martine Gay super organisiert. Mit dem Bus ging es zum 50 km südlich gelegenen Flugplatz La Ferté Alais. Das Musée Volant Salis hat eine bemerkenswerte Sammlung von alten zum Teil noch flugtauglichen Maschinen aus der Zeit von 1909 bis 1970. Der Enkel des Museumsgründers und Piloten Jean Baptiste Salis

führte uns mit interessanten Erläuterungen durch alle Ausstellungshallen. Nach einem üppigen Mittagessen im Flugplatzrestaurant l'Amicale stand ein Besuch bei Breitling an. Gut, dass wir unsere Kreditkarten nicht dabei hatten und auch die Zeit bis zur JHV knapp wurde.

Inge Berger vertrat auf der Versammlung die noch amtierende Präsidentin Ruth Haliti, die aufgrund eines Todesfalls kurzfristig absagen musste. Zur neuen Präsidentin wurde

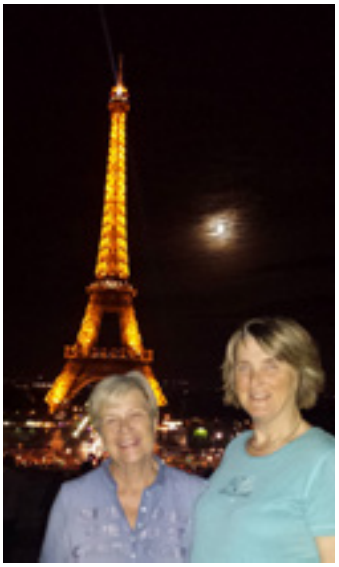
Museum in Le Bourget am Sonntag

Natalie Chudiak aus Belgien gewählt. Auch stellten sich die neuen Repräsentantinnen für England, Frankreich und die Niederlande vor. Für die Jahreshauptversammlung im Juni 2018 in Shuttleworth gab die ausrichtende englische Delegation bereits einige Infos. Der Tag endete mit einem köstlichen Gala Dinner im Aeroclub de France. Es war ein harmonisches Treffen und ein herzliches Wiedersehen mit Pilotinnen aus verschiedenen europäischen Ländern.

Für den Sonntag hatten die Französinnen noch einen lohnenswerten, geführten Besuch im Luft- und Raumfahrtmuseum Le Bourget und eine Stadtrundfahrt organisiert. Martine Gay chauffierte uns und die anderen deutschen Gäste wieder nach Pontoise, wo wir unseren problemlosen Rückflug antraten. Mit dabei: schöne Erinnerungen an ein interessantes Pilotinnen-Wochenende.

Mittagessen im Flugplatzrestaurant l´Amicale von rechts: Thea Geris-Vogels, Inge Berger

Die einzigen 3 Flugzeuge, die in Pontoise gelandet sind, waren von den deutschen Vertreterinnen. Wir wurden dann auch persönlich zum Flughafen gebracht und verabschiedet: von links: Friedhelm Dee, Martine Gay, Karin Bruchhausen, Horst Ramsenthaler, Annette Pannecke, Heike Käferle, Annette Daelmann, Diana Holland-Ferrero



Das Wahrzeichen bei Nacht und Tag mit Annette und Annette

Am VDP-Counter: Ruth, Heike, Rosa, Hedi, Sabine, Antoaneta, Carola

Frauen und Mitglieder auf der AERO – Networking

Ursula Hammer testet die neuen Kopfhörer

Horst Ramsenthaler und die Ballonfahrerin Ulla Klees freuen sich über ihr Wiedersehen

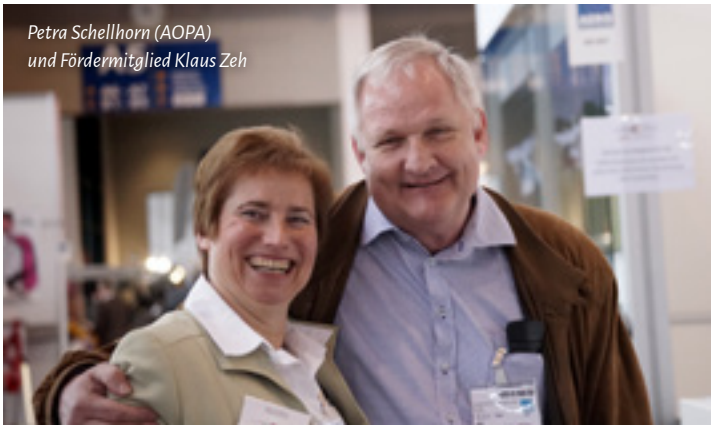
Christof Curati, AOPA Office Manager

VDP-Mitglieder lauschen der Podiumsdiskussion

Cirrus Aircraft, SR22 T im Hintergrund Gerd und Antoaneta

Anja Wolffson an ihrem Crosswind Counter mit Tom Jülich und Sabine Bühlmann hier mit MAYDAY Engagement

Antoaneta Sonntheimer führt den Cirrus Vision Jet vor



Petra Schellhorn (AOPA) und Fördermitglied Klaus Zeh

Yvonne Wilhem-Überschär und Rosa Höltken an unserem Counter

Heike Niefer engagiert am DULV-Stand

Besuch aus Belgien: seit Juni Präsidentin der FEWP, Nathalie Chudiak mit Heike Käferle

Die Gründungsmitglieder 1997 von links: Renate Schmidt, Angelika Machinek, Josephine Schuhmann, Andrea Amberge, Marion Hof

Altes und neues Logo der 99s

99s in Deutschland – ein Rückblick

von Governor 99s German Section, Ursula Hammer

Im Dezember 2017 feiert die deutsche Sektion der 99s in Wiesbaden ihr 20-jähriges Jubiläum. Dies ist ein Anlass, auch einen Blick in die weiter zurückliegende Vergangenheit zu werfen, denn die Geschichte der 99s in Deutschland reicht, wie sich aus Briefen von Thea Rasche vom 04.08.1966 und vom 09.08.1967 ergibt, bis in die 60er Jahre zurück.

Schon 1960 besuchte eine Gruppe 99s aus den USA Deutschland, um Kontakt zu deutschen Pilotinnen zu knüpfen. Der Deutsche Aero-Club bedankt sich in einem Schreiben vom 11.08.1960 bei Uta Kienle für ihre Unterstützung bei einem Abend mit den Ninety-Nines im Mannheimer Hof.

Zu der Gründung einer deutschen Sektion der 99s kam es damals aber nicht, obwohl in den folgenden Jahren viele deutsche Pilotinnen Mitglied bei den 99s wurden. Ohne eigene Sektion wurden sie als „Members at Large“ geführt. Das internationale Mitgliederverzeichnis von 1973 weist 16 Mitglieder mit deutscher Adresse auf, darunter Elly Beinhorn, Brigitte Höck, Uta Kienle, Hanna Reitsch und Mutz Trense.

Als sich die deutschen Pilotinnen 1968 trafen, um über die Gründung einer Pilotinnenvereinigung in Deutschland zu beraten, beschlossen sie die Gründung der „Vereinigung Deutscher Pilotinnen - VDP“. Am 21. September 1973 wurde in Ludwigsburg dann die erste „German Section“ der 99s mit der Gründungspräsidentin Elly Beinhorn und 12 weiteren Mitgliedern offiziell ins Leben gerufen. Die Gründung fand anlässlich eines VDP Fly-ins in Ludwigsburg statt, und auch die jährlichen Mitgliederversammlungen der 99s fanden oft im Anschluss an das jährliche Treffen der VDP statt. Mit einer Ausnahme waren wohl alle 99s auch Mitglieder bei der VDP.

Aber die junge Gruppe hatte mit vielen Problemen zu kämpfen. Briefe mussten noch einzeln geschrieben und frankiert werden, Englisch war für viele weniger eine Fremdsprache als eine fremde Sprache. Und auch der Krieg und die Nazizeit hatten bei den Pilotinnen Spuren hinterlassen, die teilweise nicht zu überwinden waren. Es wurde im Lauf der Jahre immer schwieriger, Mitglieder zu finden, die bereit waren Ämter, auch das Amt einer Präsidentin, zu übernehmen. Zwar hatte die Sektion 1985 noch 15 Mitglieder, bis Mitte der 80er Jahre schliefen die Aktivitäten der ersten deutschen Sektion aber nach und nach ein. 1986 erscheint in den „99s News“ ein Nachruf auf Mutz Trense. Für die Zeit danach finden sich in den noch existierenden Unterlagen aus der frühen Zeit kaum noch Aufzeichnungen. Die deutsche Sektion wurde aufgelöst.

Erst viele Jahre später wagte eine neue Generation einen neuen Anfang. Marion Hof, Angelika Machinek, Renate Schmidt, Andrea Amberge (geb. Möller) und Josephine Schuhmann trafen sich 1997 in Kronberg im Taunus, um neu durchzustarten. Sie gründeten eine neue deutsche Sektion der 99s, die Flugenthusiastinnen aus Deutschland eine Heimat in der Welt gab, egal ob bei der Elly-Beinhorn-Ralley 1997 oder beim Besuch der Arabischen Sektion der 99s in Kairo 2017. Wer mehr über die letzten 20 Jahre wissen will: **www.ninety-nines.de**

Klein, aber fein

von Ruth Haliti

... so könnte man die Winterstammtische des vergangenen Winters treffend beschreiben.

Zum Auftakt im Oktober lud Annette Panneke in das köstliche Leonardo am Flugplatz Osnabrück-Atterheide ein. Ein zweites Treffen schloss sich im November im Restaurant am Platz Dinslaken-Schwarzer Heide an – organisiert von Felicitas Behle.

Unser Klassiker, der Weihnachtsstammtisch in Münster, fand auch in diesem Jahr statt. In München kamen die Pilotinnen des Südens zum Jahresabschluss im Dezember zusammen.

Das Jahr 2017 begann dann gleich im „Stereo“: Einerseits gab es die Einladung zum Biikebrennen auf Sylt von Margot Mielck, andererseits Ayurveda mit Sauna bei Karin Bruchhausen in Osnabrück.

Zum Ende der Winterstammtischsaison lud Hedi Sensen noch einmal in München ein, bevor frau sich auf den gemeinsamen Spring-Refresher im April freuen durfte.

Dinslaken

Winterstammtisch in Osnabrück

Come-together im November

von Heike Käferle

Woran erkennt man unsere frühere Geschäftsstelle in Münster noch heute? Genau, am Windsack vor dem Haus. Eine begeisterte Fliegerin will eben immer wissen, woher der Wind weht! Und wenn wir im November eingeladen sind, so erkennen wir das Osttor 32 sofort an diesem Sack.

Carola Niemeier und Ingrid Niemeyer waren wie immer tolle Gastgeberinnen, und wir genossen nicht nur die kulinarische Darbietung. Das Treffen mit Pilotinnen in einer wetterbedingt flugarmen Zeit ist immer wieder ein Highlight. So kommen auch viele, die man sonst seltener sieht, und es ist ein Kommen und Gehen bis in die späten Abendstunden hinein.

Neben der Fliegerei hatten wir natürlich auch das Thema „Geschichte der VDP“ anlässlich des 50-jährigen Jubiläums. Wer, wo, wie, was – wer weiß etwas über unsere VDP-Vergangenheit? So kommt Licht an die dunklen Stellen.

Für das Präsidium geht der Abend dann am nächsten Morgen in die Präsidiumssitzung über. Hier bringen wir den Input des vergangenen Tages ein und neben vielen anderen Themen werden die Aktivitäten und Fly-ins für das nächste Jahr besprochen.

Unser Blick in den hübschen Klosterhof

Das „(vor)letzte“ Chiemseetreffen

von Ruth Haliti

Bis zum allerletzten Moment checkten wir pc_met, riefen bei der Wetterberatung an und schauten in den Himmel, aber es war für uns VFR-Pilotinnen aus NRW und Niedersachsen schier zum Verzweifeln. Kein Flug möglich ins weiß-blaue Bergland an den See zu Ingrid.

Aber Ingrid absagen? Das kam für uns nun wirklich nicht in Frage. Wir lassen uns doch nicht das „letzte“ Chiemsee-Treffen entgehen. Ergo: Rosa setzte sich ans Steuer des Vito und lud uns alle ein: Tineke, Achim, Johanna, Karin und zu guter Letzt mich, Ruth.

Freitags durch die halbe Republik – nicht vergnügungssteuerpflichtig! Nach zahlreichen Staus im Regen und unvermeidbaren „Sightseeing“-Stauumfahrungen trafen wir schließlich als vorletzte Gäste beim Klosterwirt des Benediktinerinnen-Klosters ein. Hungrig und ein bisschen erledigt, aber glücklich, so viele bekannte nette Fliegerinnen zu sehen! Insgesamt rund 80 Pilotinnen mitsamt Begleitung genossen den Abend im traditionellen Gemäuer.

Gut gestärkt lauschten wir Frau Scholastika, die uns wie so oft mit ihren Bemühungen um hilfsbedürftige Kinder tief beeindruckte. Die Spenden für den guten Zweck gaben wir wieder alle gern.

Am Samstag ging es mit dem Bus im Nieselregen zur Seilbahn auf den Hochfelln. Einige von uns beschlossen, Teilstrecken des Bergs zu erwandern. Das war wirklich schön und der liebe Gott hatte ein kurzes „Regeneinsehen“ mit uns Wanderern. Auf dem wolkenumwobenen Gipfel war Zeit für einen Spaziergang rund um und auf den Gipfel. Dabei wurden wir ganz schön eingenebelt.

Bei einer zünftigen Brotzeit informierte uns der Hüttenbesitzer, Naturschützer, Paraglider und Freund von Ingrid im lehrreichen Vortrag über die besondere Lage und Situation der Hütte. Es gab zum Beispiel keinen Cappuccino! Durch die oft heftigen Ge-

Reif für die Fraueninsel

witter ist es praktisch nicht möglich, teure Elektrogeräte, wie einen Kaffeevollautomaten, zu betreiben. Auch erfuhren wir einiges über die Hagelabwehr per Flugzeug, die in dieser Gegend sehr wichtig ist, aber leider durch die Grenze zu Österreich erschwert wird.

Dann begann es auch schon wieder zu regnen. Etwas verfroren nahmen Johanna und ich ein, zwei, drei regionale Schnäpschen zur Brust und genossen alsdann etwas angesäuselt die Überfahrt zur Fraueninsel. Noch ein bisschen an die frische Luft beim Rundgang um die reizende Insel. Ein kurzer Blick hier und da in die Insellädchen und ein Besuch in der wunderschönen Klosterkirche, in der gerade eine Hochzeit stattfand, durften nicht fehlen. Zu diesem Zeitpunkt wussten wir noch nicht, dass wir das strahlende Brautpaar am Abend noch hautnah erleben würden.

Am Abend, mehr oder weniger in Schale geworfen, ging es per Schiff zum Highlight des Tages, dem Dinner auf Herrenchiemsee. Das warme Licht, der Blick auf die vorbeifahrenden Ausflugsschiffe, das hübsche alte Gebäude und die einladende Terrasse waren unvergleichlich schön!

Drinnen der Raum mit den Glasfenstern fast bis zum Boden, mit Blick auf den See – ein Traum – begleitet von einem exzellenten Essen. Ingrid hatte mal wieder Wunder vollbracht.

Nach dem Dessert dann strahlender Besuch bei den Pilotinnen. Das Brautpaar vom Nachmittag. Ein Kapitän der TUI, der seiner schönen Braut, übrigens keine Flugbegleiterin, das Jawort auf der Fraueninsel gab und mit ihr auf Herrenchiemsee feierte. Eine kleine Ansprache des Kapitäns, der sichtlich überrascht und erfreut war von unserer kleinen Fluggesellschaft, ebenso wie wir von ihnen. Wir gratulierten herzlich. Nur Ingrid war eingeweiht und hatte je einen Marzipanfliegertaler und einen Klostergeist für die beiden vorbereitet. Die gab es übrigens auch für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Treffens.

Wie am Vortag klang der Abend im Kloster in großer, ausgelassener Runde im „Hinterzimmer“ bei Getränken aus dem Selbstbedienungskühlschrank aus.

Am Sonntag nach dem Frühstück noch ein Besuch in der Messe dieses wundervollen gotisch-barocken Gotteshauses und ein letzter Blick auf den See.

Ingrid, wir kommen gerne noch einmal zum Chiemsee-Treffen und, dann hoffentlich wieder mit unseren fliegenden Kisten bei strahlendem Sonnenschein!

Gipfelstürmerinnen: Ursula, Usch und Bettina im Nebel

Gemeinsame Vorfreude (auf den Berg) beginnt schon auf der Fähre

Vorsicht Herr Kapitän, die Pilotinnen übernehmen das Ruder

BU fehlt noch

improvisiertes Follow-Me

mitte: In Roth sind ULs willkommen

unten: Eve (rechts) mit den VDP-Gästen

Fly-in Roth mit VDP-Beteiligung

am 24.7.2017 | von Eve Grass

Der Veranstaltungssamstag begann mit tiefer Bewölkung und viel Wind, dennoch landeten nach und nach sechsunddreißig Flugzeuge auf dem ehemaligen Heeresflugplatz in Roth bei Nürnberg.

Auf der Asphaltpiste, die lediglich noch von der Flugsportgruppe Otto Lilienthal e.V. aktiv genutzt wird, setzten ab elf Uhr im Minutentakt die Flugzeuge auf. Motorsegler, Ultraleichtflieger, Echo-Klassen, ja sogar ein Trike und ein Ultraleicht Hubschrauber wagten den Anflug auf die Piste 27, obwohl der Windsack immer wieder mal nach Norden auswanderte.

Ein improvisierter „Follow-Me“ mit rot-weißem Fähnchen war ständig im Einsatz, um die ortsfremden Flieger sicher zum Abstellplatz zu geleiten. Der Abstellplatz der ehemaligen PAHs, den Panzerabwehrhubschraubern des Typs BO105, diente den Gastmaschinen als Parkposition und der Heeresflugplatz kann über Platzmangel absolut nicht klagen. Die doppelte Anzahl an Flugzeugen hätte man sicherlich genauso untergebracht.

So fanden auch etliche Maschinen mit VDP-Besatzungen den Weg nach Roth. Gertraud Schulze Moebius mit Guenther Menzel machten den Anfang. Sie hatten den weitesten Anflug und kamen mit ihrer Aquila aus Gelnhausen. Wenig später setzten Claudia und Alois Lang aus Nittenau mit ihrem UL TL 3000 auf der Piste auf. Gegen Mittag blies der Wind dann schon kräftig aus Nordwest und bescherte dem Team Ingrid Hopman und Annette Partsch vom schönen Chiemsee mit ihrer C-42 etliches an „Landearbeit“. Den Abschluss bildete Waltraud von Manowski, welche mit ihrer schönen alten Jodel aus Eggweil angereist kam.

In der Fliegerhalle des Vereins gab es dann, untermalt von Musik einer Live-Band, reichlich zu essen und zu trinken. Eve Grass und Fritz Eichinger spendierten den VDP Damen ein Gläschen Sekt, auf Wunsch natürlich alkoholfrei.

Die Flugsportgruppe Otto-Lilienthal e.V. hatte anlässlich ihres dreißigjährigen Bestehens zu diesem Fly In eingeladen. Seit der Schließung des Heeresflugplatzes teilt sich der Verein den Flugbetrieb zusammen mit der Bayerischen Polizeihubschrauberstaffel. Seit Jahren bangen die Vereinsmitglieder, dass der Platz nicht durch die Bundeswehr entwidmet wird und sie dasselbe Schicksal erleiden, wie viele andere Vereine, die an Bundeswehrplätzen geflogen sind. Doch nun „erscheint Licht am Ende des Tunnels“. In der Kaserne Roth wird bereits kräftig gebaut und in ein paar Jahren soll dort die Offiziersschule der Luftwaffe ihr neues Zuhause beziehen. Bereits im Oktober 2017 wird es eine Segelfluggrundschulung für die jungen Offiziersanwärter in Roth geben. Auf diese Weise wird die Bundeswehr ihren alten Flugplatz weiterhin erhalten und vielleicht können wir nächstes Jahr in der ICAO-Karte den Platz auch wieder offiziell finden.

Deswegen konnte sich die Flugsportgruppe zusammen mit den Damen der VDP die extra angefertigte Geburtstagstorte an diesem Samstag so richtig schmecken lassen.

Im Cockpit: Ruth Haliti und Theda Janssen-Nickel sowie Freya Nickel und Yasmina Landergott

LANDKREIS & REGION

19-Jährige erobern den Luftraum

Vereinigung Deutscher Pilotinnen

Erfolgsgeschichte von fliegenden Frauen

Luftfahrtmuseum Aeronauticum kann durchstarten

Treffen im AERONAUTICUM

Landung auf dem Flugplatz Nordholz-Spieka | von Yasmina Landergott

Der Tag startete für Rosa, Ruth und mich am Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE). Unser Ziel mit der C172: der Flugplatz Nordholz-Spieka (EDXN), 99 NM gen Norden. Die vereinzelten Schauer auf dem einstündigen Flug hielten uns nicht ab, zum attraktiven Fly-in der VDP zu fliegen.

Gut in Spieka gelandet, wurden wir schon sehnsüchtig erwartet. Obwohl das Flugplatzfest in vollem Gang war, brachte uns ein netter Pilot mit wehendem Haar im Cabrio zum nahegelegenen AERONAUTICUM, dem deutschen Luftschiff- und Marinefliegermuseum. Dort fand die Sonderausstellung „Fliegen zwischen Traum und Wirklichkeit - weibliche Piloten in der Geschichte der Luftfahrt“ bis Ende Oktober statt. Die Museumsleiterin Dr. Anna Dörfer, kontaktiert durch Heike Käferle, hatte die VDP nach Nordholz eingeladen. Zur Begrüßung und für den ersten Plausch im Museumscafé gab es Kaffee, Kuchen und eine leckere Suppe.

In der Ausstellungshalle erlebten wir eine spannende Präsentation von Frau Dr. Dörfer mit vielen interessanten Details zu den frühen weiblichen Piloten und damit unseren Vorgängerinnen und Vorbildern in der Luftfahrt. Außer den Fliegerinnen der VDP waren noch weitere Gäste aus der Umgebung gekommen. Auch Heike ergriff das Wort, um den Gästen einige Informationen über die VDP, ihren Aufgaben und Zielen zu geben. Im Anschluss an die Vorträge hatten die Gäste die Möglichkeit, sich mit uns auszutauschen. Wann hat man dazu schon mal die Gelegenheit, mit so vielen Pilotinnen zu sprechen?

Ein weiteres Highlight war die „Begehung“ des Verfahrenstrainers Breguet Atlantic. Die Atlantic gehörte zu den Seefernaufklärern der deutschen Marineflieger. Ein ehemaliger Pilot der Atlantic und ein Ausbilder erklärten uns den Verfahrenstrainer mit großer Leidenschaft und wussten auf alle unsere Fragen eine Antwort. Es war bewundernswert und äußerst interessant zu erfahren mit welchen Methoden die Marineflieger damals bereits gearbeitet haben. Museums- und Flugplatzschließung drängten uns dann leider zur Abreise. Es hätte noch so viel mehr im Museum und auf seinen Außenflächen zu sehen gegeben, aber das werden wir bei einem erneuten Besuch nachholen! Es lohnt sich!

Yasmina Landergott, Antoaneta Sontheimer, Rosa Höltken, Theda Janssen-Nickel, Heike Käferle, Helga Strack, Ruth Haliti, Freya Nickel

links: Vera von Bissing vor ihrem Flugzeug. Im Jahr, als dieses Foto erschien, verlor sie ihre Selbständigkeit als Kunstfliegerin und wurde Angestellte der NS-Flugsportorganisation. (Foto: aus Liesel Bach, Bordbuch D-2495, Zeitgeschichte-Verlag Berlin 1937).

rechts: Fliegerin, ganz weiblich: Vera von Bissing, die Musterschülerin des Europa-Kunstflugmeisters Gerhard Fieseler, 1932 mit dessen Kindern. (Foto: Die Dame, Heft 18/1932, p. 48.)

Vera von Bissing

1906 – 2002 | von Evelyn Crellin

In den 1930er Jahren war Vera von Bissing (1906 – 2002) einer der großen Stars am Kunstflughimmel. Über die spannende und heute vergessene Karriere des vor 15 Jahren verstorbenen VDP-Mitglieds berichtet unser Fördermitglied Evelyn Crellin.

„Das Schönste, was es gibt auf der Welt "

so hat Vera von Bissing das Fliegen einst beschrieben. Im Januar 1930 erwarb sie ihren Sportflugschein und wenige Monate später beim Kunstflug-Weltmeister Gerhard Fieseler die Kunstfluglizenz. Mit einer eigenen Raab-Katzenstein (Raka) Ic und später einer Messerschmitt Bfw M 35 b tingelte sie dann, immer auf eigene Kosten, als selbständige Kunstfliegerin von Flugveranstaltung zu Flugveranstaltung. Das Hobby war teuer; Flugzeug, Monteur, Versicherungen, Transport- und Flugplatzgebühren sowie Hotels musste sie aus eigener Tasche tragen. Vera entstammte zwar einer vermögenden Offiziersfamilie, aber ihre Eltern waren vom Flugwunsch der Tochter wenig begeistert. Es wäre „eine sträfliche Herausforderung des Schicksals, etwas für Männer", hatte ihre Mutter beschieden, und damit war der elterliche Geldhahn zugedreht.

Die Frau der Zukunft – mit Pilotenkappe und Overall. Vera war eine der bekanntesten Fliegerinnen ihrer Zeit. Dieses Foto erschien 1931 in einem Buch über 16 deutsche Fliegerinnen. (Foto: Holzapfel/Stocks, Frauen fliegen. Sechzehn deutsche Pilotinnen in ihren Leistungen und Abenteuern, Deutsche Verlagsgesellschaft mbH 1931)

Vera ließ sich nicht entmutigen. Als erste Frau der Welt flog sie den von Fieseler entwickelten Looping nach vorn und erwarb sich allmählich einen Namen in der Welt der Kunstfliegerei. Vera nahm kein Blatt vor den Mund, wenn sie über ihre Fliegerei sprach; offen diskutierte sie ihre Erfolge, aber auch ihre Ängste. In der „Deutschen Flugillustrierten" veröffentlichte sie eine Artikelreihe „Aus meinem Tagebuch", in der sie schrieb: „Eben sagten die Besucher noch: ‚Mut, das zählt ja bei Ihnen nicht so sehr, vielmehr setzt man das voraus, Sie sind ein Soldatenkind!' Ein Soldatenkind? Sagt das etwas in diesen Dingen? Ich denke an manche Stunde, in der der Mut mich im Stich ließ und ich zu kämpfen hatte am Steuer der Maschine, wie um die Notwendigkeit, leben zu können. [...] ‚Soldatenkind', das ist zu wenig, meine Herren."

1932 wurde Vera zum Ehrenmitglied der 1928 in den USA gegründeten Women's International Association of Aeronautics ernannt, einer Weltorganisation der Fliegerinnen. 1933 gewann sie die Internationalen Kunstflugmeisterschaften in Paris. Im gleichen Jahr trat Vera von Bissing der NSDAP bei; noch im Jahr zuvor war sie mit ihrem Flugzeug Wahlwerbung für die Sozialdemokraten geflogen. Wie viele ihrer Kolleginnen war Vera von Bissing von alar-

mierender politischer Naivität – ihre Leidenschaft für das Fliegen war wichtiger als eventuelle politische Bedenken. Und Vera flog und flog: Sie flog Werbung für die Zigarettenfirma Bergmann in Dresden und die Firma Shell Betriebsstoffe, sie zeigte Kunstflug in vielen Städten in Deutschland sowie in Frankreich, Belgien, Luxemburg, der Schweiz, Italien, Dänemark und Großbritannien.

1936 errang Vera ihren größten Erfolg: Sie gewann (vor zwei deutschen Konkurrentinnen) die Frauen-Kunstflugmeisterschaft anlässlich der Olympischen Spiele in Berlin. Im Rahmen deutscher Bestrebungen, Segel- und Kunstflug zu künftigen olympischen Disziplinen zu machen, wurde dieser Sieg in den Medien groß verwertet. Doch das half ihr nicht viel, als im April 1937 der Flugsport in Deutschland reorganisiert wurde: Sportflieger und -fliegerinnen wurden nun für Auftritte auf Flugtagen nicht mehr bezahlt, und damit war ihre selbständige Betätigung unterbunden. Vera akzeptierte die angebotene Alternative und wurde Angestellte des NS-

Fliegerkorps (NSFK), das auch ihr Flugzeug kaufte. Wochentags war Vera nun „Sachbearbeiterin“ im Büro mit einem Monatsgehalt von 500 Reichsmark, und am Wochenende als NSFK-Vertreterin auf Flugtagen im In- und Ausland, nun ohne Sorgen, wie der Monteur oder das Hotel zu bezahlen wären. Vera organisierte Flugtage für ihre in Eschwege beheimatete NSFK-Gruppe 8, betreute die Flugzeugführer der Gruppe und deren etwa 200 Flugzeuge.

Mit dem Kriegsbeginn wuchsen ihre Aufgaben noch: In Vorbereitung auf einen möglichen Einsatz als Überführungsfliegerin wurde Vera auf den B1/B2-Schein umgeschult, um bis zu achtsitzige Flugzeuge mit einem Fluggewicht bis zu 5000 Kilogramm fliegen zu können. Der Flugplatz in Eschwege wurde in eine Reparaturwerft umgewandelt, deren Leitung Vera ebenso übernahm wie die Wartung von etwa 100 dort stationierten Flugzeugen. Ihr unterstand auch eine Gruppe von Piloten, die von Eschwege aus Flugzeuge an alle Fronten überführte. Zudem war sie als Kurierfliegerin der Luftwaffe auf der Strecke Berlin – Paris tätig. Wie immanent ihre Dienste für die Kriegsbestrebungen des „Dritten Reiches“ waren, lässt sich an der Tatsache ersehen, dass Vera für eintausend unfallfrei überführte Flugzeuge 1944 mit dem Kriegsverdienstkreuz ausgezeichnet wurde.

links: Vera von Bissings erstes Flugzeug war eine Raab-Katzenstein (Raka) Raka Kl Ic. Die Firma war in Kassel beheimatet, genau wie der erfolgreiche Kunstflieger Gerhard Fieseler, bei dem Vera ihren Kunstflugschein erwarb. (Foto: Karl Kössler)

Bei Kriegsende wurde Vera nach eigenen Aussagen von US-amerikanischen Truppen verhaftet und verhört. Doch schon wenig später wurde sie von den Amerikanern als Dolmetscherin eingesetzt – was wohl belegt, dass die US-Armee ihrer Betätigung während des Krieges keine wesentliche Bedeutung beimaß. Im Entnazifizierungsverfahren des Jahres 1947 wurde Vera als Mitläuferin eingestuft. Damit folgte das Gericht der

Am Anfang einer großen Karriere: Vera von Bissing posiert für die Deutsche Flug-Illustrierte 1934

Besitzergreifend, modern und selbstbewusst: Vera von Bissing mit ihrer Messerschmitt M.35 (D-EXIV) (Foto O.Rumler in Archiv Franz Selinger)

oben: Vera in Fliegermontur, vermutlich während des Zweiten Weltkrieges. Zu dieser Zeit leitete sie eine Reparaturwerft in Eschwege und war als Kurierfliegerin für die Luftwaffe tätig. unten: Als Werftleiterin inspiziert sie mit einem Monteur einen Motor. (Fotos: Karl Kössler)

Empfehlung ihrer Rechtsanwälte, die ausgeführt hatten, dass Vera sich nur „rein technisch-fliegerisch“ und „sportlich“ engagiert hätte. Mit derselben Argumentation waren auch andere Fliegerinnen nach Kriegsende von eventueller individueller Verantwortung freigesprochen worden. Der wirkliche Beitrag, den Vera und andere zu Fliegerei und Gesellschaft in den 1930er und 1940er Jahren (und auch während des Krieges) geleistet hatten, wurde damit jedoch in die Bedeutungslosigkeit gedrängt und dem Vergessen preisgegeben.

Nach Kriegsende konnte Vera nicht mehr an ihre Vorkriegskarriere anknüpfen. Es war kein Bedarf mehr an fliegenden Frauen in Deutschland, und ihr fehlte das Geld, um sich noch einmal selbständig zu machen. Mit einem Wäschereibetrieb verdiente sie den Lebensunterhalt für sich und ihre Eltern, und 1976 trat sie der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) bei. Am 15. Juni 2002 starb Vera von Bissing in Eschwege. Noch wenige Jahre vor ihrem Tod verteilte sie Autogrammkarten von dem Ereignis, das sie als einen Höhepunkt ihres Lebens ansah: ihre Ehrung aus der Hand Hermann Görings nach ihrem Sieg beim Kunstflugwettbewerb der Damen in Rangsdorf anlässlich der Olympischen Spiele 1936.

Eine ungewöhnliche Blickrichtung aus dem Ballon auf die berühmten weißen Klippen von Dover

Rekordfahrt mit dem Heißluftballon überm Ärmelkanal **von Daniela Klees**

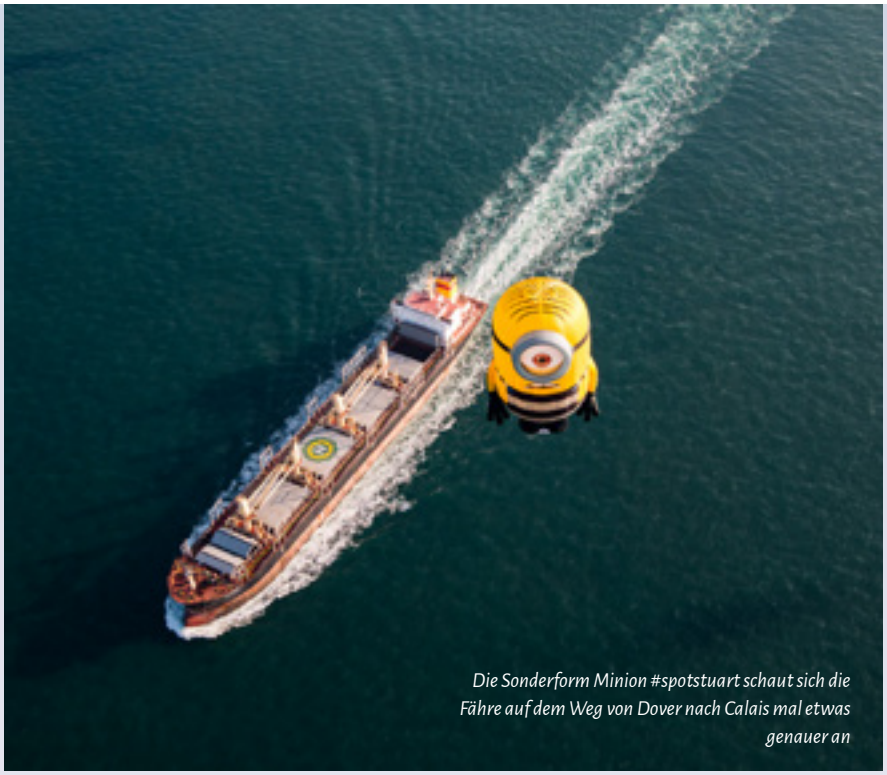
Daniela Klees und Harald Henkel sind Teil der Rekordfahrt in der 82 Heißluftballone im Massenstart den Ärmelkanal überqueren und knacken dabei den alten Weltrekord.

Als die Veranstalter Exclusive Ballooning aus England bekannt gaben, zu versuchen den alten Weltrekord der Kanalüberquerung zu brechen, haben Daniela Klees und Harald Henkel nicht lange gezögert und sich für dieses Abenteuer gemeldet. Der alte Weltrekord wurde am 07. April 2011 aufgestellt und an diesem Tag überquerten 49 Heißluftballone die viel befahrene Schiffsroute. Das Ziel wurde auf 100 Ballone gesetzt und die Planung begann.

Bei einer solchen Fahrt müssen viele Faktoren zusammenpassen: Der Wind muss die richtige Richtung haben, am Boden darf es nicht mehr als 8kt (15km/h) sein, oberhalb muss aber mindestens 13kt (25km/h) Wind sein und das Ganze dann bitte mit Sonnenschein. Und so hieß es seit Ende Februar, warten auf das richtige Wetter. 36 Stunden vor einem möglichen Start werden alle Piloten in „Amber Alarm“ versetzt und müssen Ihre Ballone vorbereiten. 24 Stunden vorher gibt der Veranstalter dann „grünes Licht“ oder eben nicht.

Kurz nach dem Start in England im Sonnenaufgang – das Abenteuer beginnt

Die Ballone haben die Klippen von Dover überfahren und sind in Richtung Frankreich unterwegs



Die Sonderform Minion #spotstuart schaut sich die Fähre auf dem Weg von Dover nach Calais mal etwas genauer an

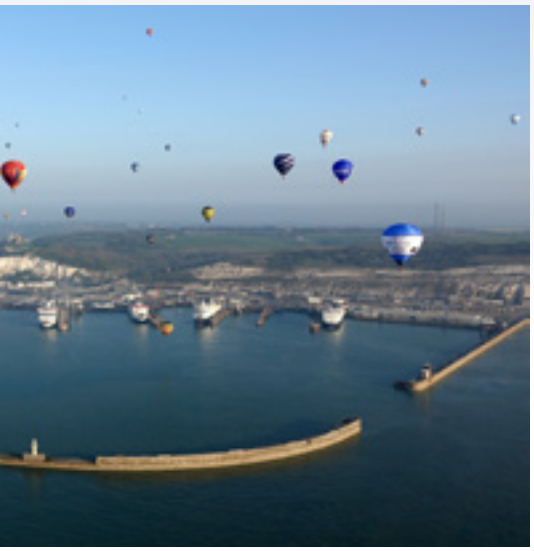
Die Verfolger waren schnell beim Landeort – trotz Fährfahrt – und es wurde an Ort und Stelle ordentlich gefeiert

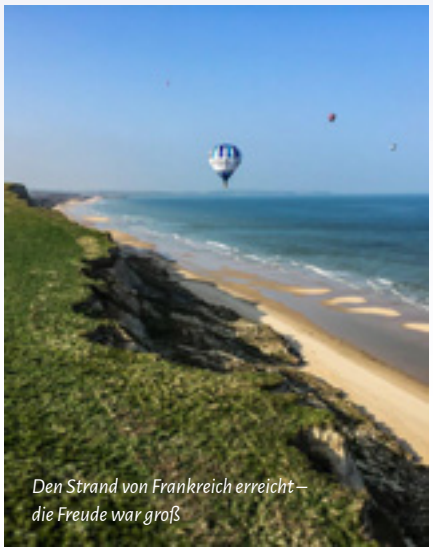
BALLON

Daniela zufrieden und entspannt beim Weltrekord über dem Aermelkanal

Insgesamt drei Mal wurde Alarm gegeben und danach wieder abgesagt. Aber am 05. April 2017 wurde es deutlich, dass nun für den 07. April 2017 eine große Chance besteht die Ärmelkanalüberquerung durchzuführen. Ein gutes Omen – war doch der erste Weltrekord auch am 07. April 2011 gefahren worden. Und so wurde am Tag vor dem Start endlich der Alarm positiv bestätigt und die beiden Abenteurer machten sich Abends mit zwei weiteren Crewmitgliedern, Wolfgang Geissler und Matthias Leister, auf den Weg nach Canterbury/England (nahe Dover). In der Nacht hieß es dort dann Gastanken, den Ballon vorbereiten und zum Sonnenaufgang ging es dann los. 82 Ballone erhoben sich nahezu gleichzeitig in den Himmel und fuhren dem Ärmelkanal entgegen.

„Das Gefühl, wenn man auf das Wasser zufährt und das Land auf der anderen Seite nicht sieht, ist für uns Ballonfahrer schon etwas mulmig. Wir haben für ca. 3 Stunden Gas im Korb und bis dahin müssen wir in Frankreich Land erreicht haben“ sagt Daniela Klees. Und schon ist der Hafen von Dover erreicht und der Ballon fährt über dem Wasser Richtung Frankreich. „Den Wind müssen wir ständig im Auge behalten. Stimmt die Richtung und die Geschwindigkeit“ erklärt Harald Henkel. Die Fähren hupen, wenn die 82 Ballone über sie hinwegfahren – für die Gäste auch ein außergewöhnliches Schauspiel am Himmel. Nach 02:15 Stunden Fahrtzeit erreichen wir glücklich das Festland in Frankreich und landen sicher kurz nach der Küstenlinie in der Nähe von Calais. „Ein unvergessliches Erlebnis“ schwärmen wir beide von dieser Ballonfahrt. Eine gute Stunde nach der Landung war dann die Crew auch mit der Fähre wieder übergesetzt und der gelungene Weltrekord wurde gemeinsam mit einer Flasche Sekt besiegelt.





Den Strand von Frankreich erreicht – die Freude war groß

Track der Fahrt über den Aermelkanal von Dover nach Calais

Daumen hoch für das Mädels-Team Sabine und Lena!

Thüringen lädt zum Hubschrauberfliegen ein

Offene Deutsche Meisterschaft im Helikopter-Präzisionsflug am Flugplatz Arnstadt-Alkersleben (EDBA) | von Sabine Bühlmann

Die Offenen Deutschen Meisterschaften im Helikopter-Präzisionsflug wurden im August 2017 erstmals zusammen mit dem „Helicopter World Cup" durchgeführt – dieser heißt unter den Besatzungen auch „Heli Race", in Anlehnung an das Red Bull Air Race - und das dann schnell, wendig und präzise zu fliegen, ist die Herausforderung, die die russischen Mannschaften nach wie vor am besten meistern.

Da beim Hovern die Türen eingebaut sein müssen, checkt Lena mit einem Blick nach unten, ob sie die Höhe der Ketten über dem Boden abschätzen kann

Und wie war es aus der Sicht der Pilotinnen? Neben dem bewährten Team aus dem Vorjahr (Sabine Bühlmann und Lena Maier) war auch eine weitere junge Copilotin am Start: Lydia Gnauck, PPL-Heli-Pilotin aus dem Raum Dresden, auf dem Weg ins berufliche Cockpit, konnte sich mit ihrem Piloten Carsten Maart sehr gut platzieren und will auch weiterhin an Wettbewerben teilnehmen.

Für Lena und mich starteten die Wettbewerbe voller Enthusiasmus. Allerdings gab es gleich bei unserer besten Disziplin aus dem Vorjahr, der Navigation, eine Pleite: Eine supergute erste Hälfte des Navigationskurses verleitete uns dazu, noch eine Extra-Runde für ein besonders gut verstecktes Suchzeichen im Gelände rund um Erfurt zu drehen. Und schon war es passiert: Zwei Minuten Fehlzeit, die wir am Ende nicht einfach durch einen schnelleren Anflug korrigieren konnten ... Null Punkte. Die Enttäuschung war groß, hatten wir doch jeden Punkt für die Qualifikation zur Weltmeisterschaft 2018 in Minsk zu sammeln. Also mussten die nächsten bewerteten Durchgänge eindeutig besser werden.

Im Hove, Fender und Slalom lagen einige kniffelige Aufgaben vor uns, aber wir waren gut vorbereitet: Hier passte es auch mit der Punktzahl. Jeweils nach unserem Wettbewerb war der Helicopter World Cup auf beinahe der gleichen Strecke unterwegs. Hier ist es umso spannender für den Zuschauer,

HELIKOPTER

der so direkt erkennen kann, welches Team zeitlich die Nase vorn hat. Der Punktestand wurde ebenfalls wenige Sekunden nach Beendigung der Aufgabe auf einer Tafel angezeigt. Denn ob ein Tor korrekt durchflogen oder verfehlt wurde, sieht doch nur der Schiedsrichter vor Ort, aber nicht mehr die Besatzung. Unter großem Jubel siegten hier Russland/Weißrussland (Maxim Sotnikov/ Aleh Puajukas) vor Österreich und Deutschland.

Auch an der Spitze der Deutschen Delegation gab es einen Wechsel: Die langjährigen Verfolger, Andreas Rübner und Holger Wolff auf Robinson R44, sind endlich auch einmal auf dem ersten Rang angekommen und freuen sich riesig über den Titel „Deutscher Meister". Herzlichen Glückwunsch!

Team 11, Sabine Bühlmann und Lena Maier auf Robinson R44 im direkten Wettkampf-Vergleich beim Parallel Fender Rigging

Diese Offenen Deutschen Meisterschaften im Präzisionsflug waren auch gleichzeitig eine Teamleistung vieler Nationen und vieler Flieger und Nicht-Flieger: Während der Organisator Uwe Ohagen zum Beispiel den Bereich für das Navigations-Event vorher mit seinem Ultraleichtflugzeug aus der Luft ergänzt und bei zig Überflügen den Kurs und die Wendepunkte festgelegt hatte, schwebten die Kollegen vom Royal Belgium Helicopter Club ein und ergänzten vor Ort das Teilnehmerfeld.

Letzte Vorbereitungen und Seil sortieren, Sekunden bevor der Wettbewerb Fender Rigging gestartet wird

Team Bühlmann/Maier im Hubschrauber ... voll konzentriert

Deutschland, Österreich, die Schweiz und Belgien haben sich in einer teamähnlichen Gemeinschaft ganz und gar dem Helikoptersport verschrieben, und wir freuen uns über Ideen, wie wir insbesondere das Wettbewerbsfliegen den jungen Pilotinnen und Piloten schmackhaft machen können. Wir freuen uns bereits jetzt auf das kommende Jahr, was zweifelsohne noch intensiver wird: Eine Weltmeisterschaft in Minsk lässt erahnen, dass wir dafür noch wesentlich andere Planung, Logistik und nicht zuletzt ein Quentchen Glück benötigen, um im internationalen Feld zu bestehen.

Interessant wird es in jedem Fall, denn eine eigene Damenwertung gibt es erst dort wieder ... die anderen männlichen und gemischten Teams sind nach wie vor viel zahlreicher als die reine Damenmannschaft, auch auf dem internationalen Parkett. Das müssen wir ändern.

Im Juli 2018 erwarten uns die weißrussischen Kolleginnen und Kollegen zum Leistungsvergleich der Sport- und späteren Rettungsflieger. Also arbeiten wir im Moment mit aller Kraft daran, dort teilnehmen zu können. Auf internationalem Parkett ist die Luft für Einsteiger dünn, aber es gilt der olympische Gedanken: Dabeisein ist alles!

© Markus Gloger/Space Affairs

Traumberuf Astronautin

von Finja Meyer

Im Jahr 2020 als erste deutsche Astronautin ins Weltall aufzubrechen ist der Traum von Eurofighter Pilotin Nicola Baumann (32) aus Nörvernich und Meteorologin Dr. Insa Thiele-Eich (34) aus Königswinter. Die zwei angehenden Astronautinnen hatten sich in dem bundesweiten Auswahlverfahren der privaten Initiative die „Astronautin" gegen 400 andere Bewerberinnen durchgesetzt.

Elf deutsche Männer waren schon im All, aber noch keine deutsche Frau. Das soll sich ändern meint Claudia Kessler, Raumfahrtingenieurin und CEO von HE Space, einem Personaldienstleister für die Raumfahrt. Daher ruft sie im März vergangenen Jahres die Privatinitiative die „Astronautin" ins Leben. Das Ziel der Mission ist, im Jahr 2020 die erste deutsche Astronautin ins Weltall zu schicken. "Wir brauchen dringend mehr Rollenmodelle, um Mädchen für Technik und Wissenschaft zu begeistern", lautet Kesslers klares Statement.

Claudia Kessler erfüllt sich mit der Initiative einen Herzenswunsch, denn als eine der wenigen weiblichen Führungskräfte in der Luft- und Raumfahrtbranche weiß sie am besten, vor welchen Herausforderungen Frauen in dieser Männerdomäne stehen können.

Die „Astronautin" hat bereits namhafte Unterstützer, allen voran die Bundeswirtschaftsministerin Brigitte Zypries, die zugleich Koordinatorin der Bundesregierung für Luft- und Raumfahrt ist. Bisher haben sich kleinere Unternehmen und Privatpersonen finanziell an dem Projekt beteiligt. Große Sponsoren und strategische Partner werden jedoch noch gesucht, um das mit rund 50 Millionen Euro budgetierte Vorhaben im Jahr 2020 auch zu realisieren.

Mit einer Crowdfunding Kampagne im Frühjahr 2017, bei der rund 63.000 Euro eingesammelt wurden, konnte der erste Trainingsabschnitt der beiden angehenden Astronautinnen finanziert werden.

Der Startschuss für das Training fand im August im Gagarin-Kosmonauten Trainingszentrum im Sternenstädtchen nahe Moskau statt. Major Nicola Baumann und Dr. Insa Thiele-Eich absolvierten ihr erstes Parabelflugtraining mit Bravur. In den kommenden

Claudia Kessler (Foto: © Astrid Susanna Schulz)

© Markus Gloger/Space Affairs

Monaten wird Dr. Insa Thiele-Eich einen Tauch- und Flugschein absolvieren. Eine Flugschule, die die Flugausbildung unterstützt, wird derzeit noch gesucht. Bei Nicola Baumann steht die Ausbildung zur Rettungssanitäterin und ein Russisch Intensivkurs auf dem Programm.

Eine Reise in den Weltraum realisiert sich nicht aus den Vorbereitungen und der visionären Idee allein. Doch Claudia Kessler möchte mit ihrer „jetzt erst recht"-Mentalität ein neues Kapitel in der deutschen Raumfahrtgeschichte schreiben und die erste privat finanzierte Weltraummission Deutschlands realisieren.

In diesem Zusammenhang greift Sie gerne auf ein Zitat aus „Alice im Wunderland" zurück: „Das Unmögliche zu schaffen, gelingt einem nur, wenn man es für möglich hält."

Jeder kann einen Beitrag leisten und zum Beispiel mit einer Spende am Kapitel der ersten deutschen Astronautin schreiben.

Weitere Infos unter **www.dieastronautin.de.** Aktuelle Nachrichten findet ihr unter dem hier: **http://dieastronautin.de/presse/**

© Markus Gloger/Space Affairs

Conny mit Flugschülerin

Typisch Mädchen?

von Conny Schaich

Anmerkung der Redaktion: Diesen Artikel hätten wir auch in jeder anderen Rubrik bringen können. Da Conny Schaich Segelfliegerin ist, erscheint er in der Rubrik "Segelfliegen". Vgl. auch den Artikel von Anna Malsch in der Rubrik "Mitglieder".

Eigentlich wollte ich etwas aus meiner Erfahrung als Fluglehrerin mit Flugschülerinnen und Flugschülern erzählen. Beim Nachdenken über das Thema ist mir aufgefallen, dass ich das nicht kann, weil ich viel zu wenige Flugschülerinnen hatte. Frauen haben in Deutschland einen Bevölkerungsanteil von ungefähr 50 %. Aber sie stellen nur etwa 10 % der Mitglieder des DAeC. Was könnten die Gründe hierfür sein?

Bei Gesprächen auf dem Flugplatz und auch anderswo im Alltag begegnen einem immer wieder dieselben Klischees: Mädchen sind ängstlicher und weniger risikobereit. Sie interessieren sich nicht für Technik, sind aber disziplinierter und haben mehr Gefühl. Jungs sind Draufgänger, wollen sich ständig messen und so weiter. Das alles „stimmt" wohl für einen Großteil der Menschen oder sagen wir im Durchschnitt unserer Gesellschaft. Trotzdem ist jeder und jede ein Individuum. Ich habe in fast 30 Jahren Fluglehrertätigkeit schon viele männliche Flugschüler ausgebildet, da gab es Feinfühlige und Grobmotoriker, Disziplinierte und Chaoten, Ängstliche und Abenteuerlustige und auch Aufmerksame und Flatterhafte. Flugschülerinnen hatte ich bisher vielleicht insgesamt 10, auch sie waren unterschiedlich. Ich fände es ungerecht, ihre Eigenschaften nur auf das Geschlecht zu projizieren. Statistik funktioniert nun mal nicht mit so kleinen Stichproben. Ich selber habe mich schon sehr oft über diese Schubladen geärgert, in die wir da gesteckt werden und über alles, was angeblich angeboren und damit „unveränderlich" ist.

Silbermedaille (Standard-Klasse) bei der WM-Frauen im tschechischen Zbraslavice 2017

Vor mehr als 25 Jahren, als ich selber noch keine Kinder hatte, habe ich ein Buch mit dem Titel „Typisch Mädchen" (Marianne Grabrucker) gelesen, in dem eine emanzipierte junge Mutter den Alltag ihrer 3-jährigen Tochter im Tagebuch festhält. Ich beobachte seither das Verhalten meiner Mitmenschen bezüglich der Prägung auf die Geschlechterrollen. Sie findet von frühester Kindheit an statt.

Die Handlungen des Kindes werden von den Erwachsenen kommentiert und interpretiert und es beobachtet selber das Verhalten der Mitmenschen. Ein kleines Bespiel: Meine Tochter kam mit 2 Jahren zur Oma und hatte einen bunten Plastikham-

mer in der Hand. Sie wurde mit den Worten empfangen. Was willst DU denn mit dem Hammer, du bist doch ein Mädchen. Später, nach vielen Lernerfahrungen dieser Art, wird dann von allen das Verhalten des Kindes auf die geschlechtsspezifischen Gene zurückgeführt. Welche Mütter bleiben mit ihrem Kind auf dem Heimweg vom Kindergarten an der Baustelle stehen und bewundern den Bagger? Mütter von kleinen Mädchen haben dafür oft keine Zeit. Später nach x-facher Wiederholung haben dann Jungs Interesse für Autos, Mädchen eher nicht. Angeboren?

Auch der Umgang miteinander wird von den Vorbildern, die neben den Eltern und Großeltern natürlich auch Filme und Werbung sind, konditioniert.

Conny mit Flugschüler dieses Jahr auf der Hahnweide

Wenn ein Kind auf dem Spielplatz dem anderen etwas wegnimmt, wird das Mädchen zur Fairness oder zum Nachgeben ermahnt. Beim Jungen, der sich mit den Fäusten sein Recht erkämpft, sagen die Eltern in Schwaben kopfschüttelnd „'s isch halt a Bua", woanders wohl sinngemäß dasselbe.

Conny genießt das Wetter im Flug – was kann schöner sein?

Die Kleinen verstehen dann schnell, welches Verhalten toleriert wird oder eben nicht. Oft hört man: „Ich habe meine Kinder gleich erzogen, das Mädchen hat auch Autos geschenkt bekommen, hat aber nicht so gern damit gespielt." Aber welche Eltern spielen mit ihrer Tochter Baustelle oder mit ihrem Sohn Puppenfamilie? Im Kindergarten wollte mein Sohn in der Puppenecke mitspielen. Er wurde flugs zum Vater erklärt und zur Arbeit geschickt. Da war er wieder draußen. Ist dieses Verhalten wirklich angeboren?

Das alles ist ja 15–20 Jahre her, aber wie sieht es eigentlich heute aus? Erst neulich habe ich eine Szene vor unserem Haus beobachtet. Wir hatten einen geliehenen kleinen Bagger da stehen und unser Großneffe (2 ½) und seine Cousine (4) wollten mal reinsitzen. Natürlich durfte der kleine Mann zuerst, weil seine Eltern beobachtet hatten, dass ihm das total wichtig ist. Als das Mädchen an der Reihe war und gerade strahlend hochkletterte, meinte seine Mutter: „Musst du nicht Pipi?". Dem kleinen Jungen wird das kurze Video von ihm im Bagger danach wieder und wieder vorgespielt, weil's ihm so gut gefällt. Von ihr hat gar nicht erst jemand ein Video gedreht.

Das geschlechtertypische Rollenverhalten wird meiner Meinung nach zu einem großen Teil abgeschaut, eingeübt, gefördert, verstärkt. Natürlich ist es dann nachher da. Und jeder kann beobachten, dass sich wieder einmal eine junge Frau typisch wie ein Mädchen verhalten hat und halt einfach kein Interesse an Technik und am Segelfliegen hat.

Sabrina gibt ein Interview vor dem Start

9. Frauen Segelflug Weltmeisterschaft

in Zbraslavic/Tschechien vom 20. Mai – 4. Juni 2017 | von Gisela Weinreich

Während die Segelflug Weltmeisterschaft in vollem Gange war, blieb nur wenig Zeit für ein paar Kurznachrichten oder Fotos über WhatsApp „Pilotinnen". Darüber hinaus hatte kiddyfly mit Tempo zum WM Ereignis recherchiert und Links gepostet, um die VDP Mitglieder zeitnah zu informieren.

Team Germany

Zbraslavice liegt ca. 60 km Luftlinie südöstlich von Prag. Der Flugplatz hat eine 780 x 150 m breite Graspiste, Elevation 493 m, einige Hallen, reichlich Abstellflächen für die Flugzeuge, Wassertankstellen, Campingplatz, ein Restaurant und einen schönen Pool, kurz, ein Gelände, auf dem man sich wohlfühlen konnte. Dazu trug eine nahezu perfekte Organisation bei und ein hervorragender Meteorologe, der mit seinen Vorhersagen fast immer ins Schwarze traf und die passenden Streckenaufgaben in das Wetterfenster einpasste.

Zur Meisterschaft kamen 50 Pilotinnen aus 12 Nationen, die meisten aus Europa, aus Australien, USA und Argentinien, während 2 Pilotinnen aus Russland in letzter Minute absagen mussten. Das Deutsche Team war mit 10 Pilotinnen vertreten, davon sind 5 Mitglieder in der VDP.

Zbraslavice gehört zur Region Zentral Böhmen, geprägt von einer schönen, hügeligen Landschaft und bekannt als eine thermisch bevorzugte Gegend. Mitte Mai, so früh im Jahr, hatten wir schon lange keine Segelflug Weltmeisterschaft in Europa geflogen, entsprechend fiel der Blick auf die Wetterkarten skeptisch aus. Aber das kontinentale Klima im südöstlichen Böhmen zeigte sich von seiner besten Seite und ließ 12 Wertungstage bei dieser Meisterschaft zu.

Gleich in den ersten beiden Wettbewerbstagen hatte das Deutsche Team herbe Ausfälle

Die Hexen kommen bei Blitz und Donner

Eröffnungszeremonie in Zbraslavice zur 9th WWGC

zu verkraften. Die Hoffnungsträgerinnen der Mannschaft, Sue und Christine, konnten nach einer unsanften Landung nicht mehr weiter fliegen. Die gute Nachricht: Beide Pilotinnen sind Gott sei Dank gesund und die Flugzeuge reparabel. Die Deutsche Mannschaft mußte erst einmal durchatmen, bevor sie im Wettkampf wieder Tritt fassen konnte, was aber immer besser gelang.

Sabrina meinte cool, es genüge, konstant 85 % der Punkte des Tagessiegers zu fliegen, um am Ende ganz vorne dabei zu sein. Am 10. Wertungstag war die junge Australierin Ailsa McMillen mit 200 Punkten Vorsprung davongezogen vor der Zweitplazierten Sabrina Vogt. Ailsa war Novizin dieser WWGC, sie war in Europa eine Noname und wurde nicht als Hauptkonkurrentin gesehen. Sabrina war beeindruckt und meinte anerkennend: „Ich hatte sie gar nicht auf dem Schirm"!

Die letzten Wertungstage waren in allen Klassen spannend. Es galt, geschickt zu taktieren, die Nerven zu behalten, selbstbewußt zu handeln. Mut zum kalkulierten Risiko einzugehen war gefragt, denn ein stures Hinterherfliegen hinter einer Spitzenreiterin, kann nichts bringen, wenn man Punkte aufholen muss. Im Gegenteil, die Kunst ist, entlang der Kurslinie Aufwindreihungen zu erkennen, starke Aufwinde ohne zeitraubende Suchkreise zu zentrieren, nur die stärksten Aufwinde anzunehmen und die Schnittgeschwindigkeit zu erhöhen, d.h. den Kurbelanteil auf der Strecke zu minimieren und den Endanflug zu optimieren.

Wir am Boden konnten mit Hilfe eines Tracking Systems die Flugzeuge auf ihrer Strecke am Bildschirm verfolgen. Open Glider Network, OGN ist das Zauberwort, die Anwendung ein Novum bei einer Weltmeisterschaft. Technisch ist das möglich, weil jedes Flugzeug mit einem Flarmgerät ausgerüstet sein muss mit einer ID Kennung und registriert bei OGN. OGN ist ein reines Tracking System in real time und nutzt die Positionsdaten, die das Flarmgerät sendet. Zum Empfang dieser Daten muss eine OGN Antenne am Boden installiert sein. Wir waren in Echtzeit über die Position der Pilotinnen informiert, Steigwerte, Abflugzeit, sahen den Verlauf des Kurses auf der vorgegebenen Strecke. Wurden Umwege geflogen, rätselten wir darüber und konnten den Grund nur vage erahnen. Es nervt die Bodenmannschaft, wenn die Piloten nicht abfliegen wollen, einen Scheinabflug machen und wieder zurückkehren, nur, um nicht als „Boje" auf der Strecke von der Konkurrenz ausgenutzt zu werden. Durch OGN konnten wir die taktischen „Spielchen" vor dem Abflug live miterleben, nicht gerade zum Wohlgefallen der Pilotinnen, deren taktische Entscheidungen nun für alle in Echtzeit sichtbar sind. Bodenmannschaften können ihre Pilotinnen mit allen Informationen über die Konkurrentinnen versorgen. Manche grübeln schon, ob Bodenmannschaften zu viel Einfluß nehmen könnten. Zu was wird das führen, zum remote Fliegen am Ende?

Die 9th FAI Women World Gliding Championships waren ein großer Erfolg und eine Glanzleistung im wahrsten Sinne des Wortes für die Deutsche Mannschaft. Sabrina Vogt wurde zum zweiten Male Frauen

BK Weltmeisterin Katrin Senne

Noch 5 Minuten bis zum Schleppbeginn – Australische Mannschaft

SEGELFLUG

für den man nicht einmal einen Flugplan braucht, allerdings ein 8,33 kHz Raster Funkgerät. Der Flugplatz LKZB ist auch für Motorsegler und Ultralight Flugzeuge zugelassen. Ein Hotel liegt 5 Minuten zu Fuß in Reichweite. Hotels und das Leben in Tschien sind sehr preiswert. Am Bahnhof in Zbraslavice, nur 1,3 km vom Flugplatz entfernt, hält der Zug nach Kutna Hora, Fahrzeit 20 Minuten, zur zweitschönsten Kulturstadt der Tschechiens gleich nach Prag.

Als Jury Präsidentin der FAI habe ich die 9. Frauen Segelflug Weltmeisterschaft eröffnet, begleitet und schließlich für gültig und beendet erklärt, sowie die FAI Fahne dem Organisator der 10th WWGC übergeben. Diese soll 2019, nach einem Beschluss der International Gliding Commission, in Lakekeepit in Australien stattfinden.

Segelflug Weltmeisterin in der Clubklasse, Sarah Drefenstedt holte sich Bronze. In der Standardklasse wurde Cornelia Schaich Vize Weltmeisterin und in der 18 m Klasse holte sich Katrin Senne nach 10 Jahren zum 2. Mal den Frauen Weltmeistertitel.

Nach der Siegerehrung galt es Abschied von allen Teilnehmern zu nehmen. Drei Wochen im Wettkampfmodus trugen dazu bei, ein Gemeinschaftsgefühl entstehen zu lassen, sich besser kennenzulernen, zu respektieren und Freundschaften zu knüpfen. Wir sollten unbedingt wiederkommen, haben uns Mitglieder des Aeroclub Zbraslavice zugerufen. Warum nicht! Ein Fly out nach Zbraslavice wäre ein interessanter Ausflug,

Die Teams der Weltmeisterschaft zum Orgelkonzert in der Kathedrale von Kutna Hora

Auf dem Siegerpodest, die Frauen Segelflug Weltmeisterin Katrin Senne, Silber Alena Netusilova CZ, Bronze Anne Decourage FRA

Sieger der Standardklasse, Gold Aude Grangeray FRA, Silber Cornelia Schaich, Bronze Jana Veprekova CZ

Das Podium der Clubklasse Gold Sabrina Vogt, Silber Sarah Arnold USA, Bronze Sarah Drefenstedt

IACE Switzerland 2017

von Yasmina Landergott

Südwest

Dies ist ein Bericht eines unglaublichen, ungewöhnlichen und fabelhaften Abenteuers welches sich in den gebirgigen, schweizerischen Ländereien abgespielt hat und von zehn jungen Seelen aus aller Welt, denen das Fliegen am Herzen liegt, erlebt wurde.

Wie prominente VIPs wurden die Jugendlichen aus Frankfurt in die Schweiz gebracht, denn sie wurden von der Swiss Army höchstpersönlich mit einem modernen Drehflügler, dem sog. „SuperPuma“ nach Grenchen geflogen. Das erste große Erlebnis war damit schon bereits passiert: Triebwerke an und senkrecht in die Luft, bei bestem Flugwetter quer durch Deutschland und über den Jura; der Flug hatte den Cadets den Atem genommen und den würden sie erst zwei Wochen später wieder bei sich zuhause zurückgewinnen.

In den nächsten Tagen ging es dann auf und ab, sowohl am Boden als auch in der Luft. Unerlässlich war zuallererst ein kleiner Abstecher auf den Jura unmittelbar über Grenchen, um sich einen Überblick der Lage zu verschaffen. Bilderbuchartige Sichten und Eindrücke kamen den teilweise sehr metropolisch angelegten Cadets auf, die ein solches Grün, solche Kühe und solche Hänge bis dahin noch nie in ihrem Leben erblickt hatten. Es präsentierte sich ein sehr ländliches Bild, welches zunächst auf ein bäuerliches und einfaches Leben der Schweizer hindeuten hätte können; schnell würde sich herausstellen, dass die Einheimischen aber auch zu ganz Anderem fähig sind. Ein Beispiel dafür wäre die hochmoderne Flugsicherung, die, unter anderem durch ihren „Towersimulator“ für das Flugotsentraining, ein Abguckmodell auf globaler Ebene darstellt. Auch in der Flugzegkonstruktion legt die Schweiz neue Massstäbe mit grossen Business-Aviation Herstellern wie Pilatus. Die Cadets konnten die Qualität und den Comfort einer PC12 sogar selber einmal durch einen gesponsorten Alpenflug spüren. Dadurch ist dieses Flugzeug einingen regelrecht lieblich geworden, denn nicht nur das Triebwerk, sondern auch die einzigartigen Ausblicke aus den Fenstern stimmten.

Sonntags scheint die Sonne. Und bei gutem Wetter geht mn bekanntlich Segelfliegen. Oder man dreht direkt durch und wagt einen aufregenden Kunstflug auf dem Bücker Jungmann. Oder beides! Da waren sich die Cadets einig und haben sich die Chance nicht nehmen lassen, einen unvergesslichen, bei manchen sogar Ängste und Befürchtungen befreienden, Flugtag am Grenchner Flugplatz zu geniessen.

Ein Tag nach dem Anderen wurde für die Cadets ein fliegerisches Programm seitens der Flugschule Grenchen und den beiden Guides aufgestellt, welches die Entscheidung für ein persönliches Highlight praktisch unmöglich macht. Vom Selbstpilotieren einer Robin, das Selbstlanden eines Segelfliegers in Samedan zwischen den riesigen Alpen, über einen Besuch bei der Patrouille Suisse, bi shin zu einen Heavymetal-Oldttimer-Formationsflug an Bord einer DC-3, zusammen mit JU-52 und Bücker Jungmann und anschliessender Hangarparty mit vielen berufstätigen Piloten, war alles dabei. Ein Wahnsinn um verrückt zu werden!

Darüberhinaus erlebten die Cadets auch kulturelle und gastronomische Veranstaltungen, die es ihnen ermöglichte, sich auch untereinander besser kennen zu lernen. In der Gruppe wurde englisch, deutsch, schwitzerdütsch, französich, niederländisch, spanisch, flämisch und sogar chinesich gesprochen. Von Hong Kong und sogar Australien waren Cadets angereist. Eine gesunde Mischung, die den Spass durchgängig garantiert hat. Es wurde in einer Sardinenbüchse auf französich gesungen, Sprüche in verschiedenen Sprachen gemischt,

Spitznamen vergeben und fliegerische Anekdoten ausgetauscht. Letzendlich ist daraus eine starke Truppe zusammengewachsen, die keiner vergessen und jeder vermissen wird.

Auch das Essen kam nicht zu kurz: Röschti wurde mit einem breiten Lächeln weggefuttert und die Pizzen im Engadin waren unschlagbar, abgesehen von denen, die die Australier bestellt hatten mit Pommes und “Ketchup” oder “ Tomato Sauce” - wie sie es nannten. Das beste Essen fand aber am letzten Abend im Engadin statt, hoch auf der Spitze eines Berges bei Pontresina mit einem romantisch traumhaften Blick hinunter auf das Tal ins Engadin.

Ein Feuerwerk in Biel und Grenchen, inclusive einer Ansprache des Präsidenten aus der Region Grenchen, stellte den krönenden Abschluss von zwei unvergesslichen und prägenden Wochen in einem sehr schönen Land dar, umringt von zukünftig großartigen PilotInnen und allem voran Menschen. Man dankt all denen, die eine solche Reise ermöglicht haben und dabei mitgewirkt haben und hofft auch auf ein baldiges Wiedersehen in der Schweiz oder irgendwo auf der Welt.

Allways happy landings.

Mehr Informationen dazu können bei der Redaktion angefragt werden.

New York, New York

Mit einer Cessna 172 entlang dem Hudson River | von Marianne und Franz Schleiss

Als leidenschaftliche VFR-Piloten suchen wir immer wieder nach neuen fliegerischen Herausforderungen. Nach verschiedenen Flugreisen in Europa, Amerika, Afrika und Australien flogen wir im September 2016 *mit der Linie* nach Amerika. Wir wollten am *Twitchell's Airport & Sea-plane Base*, ungefähr 300 Kilometer nördlich von Boston, das Wasserfliegen genießen (www.twitchells3b5.com).

Nur knapp drei Stunden Flugzeit trennen uns von der Metropole New York und der Stadt Princeton, wo unser Sohn lebt. Wir haben gehört und gelesen, dass es ohne weiteres möglich sein soll, VFR dem Hudson River entlang mitten durch New York zu fliegen. Der Gedanke lässt uns nicht mehr los, und so beginnen wir eifrig Informationen zu sammeln. Wir stoßen auf Videos und Pilotenberichte, welche anschaulich aufzeigen, wie die einheimischen Piloten vorgehen und worauf man besonders achten muss.

Wer Bedenken hat, durch den unkontrollierten, stark frequentierten Korridor zu fliegen, kann selbstverständlich auch versuchen, eine Freigabe für den Luftraum Bravo zu kriegen mit dem Vorteil eines sicheren, radarüberwachten Durchflugs. Der Nachteil dabei: Man fliegt höher und wird ständig von einer Frequenz zur anderen weitergegeben – ein zusätzlicher Aufwand, den wir vermeiden wollen, damit wir den Durchflug ungestört genießen können.

Wir entscheiden uns also für die Variante mit Blindmeldungen. Da wir in Europa bereits ein JeppFD VFR-Abo verwenden, lassen wir die Zusatzabdeckung Amerika aktivieren und geben unsere Route auf dem iPad ein. Die obligatorischen Meldepunkte sind alle eingezeichnet. Zudem verfügen wir auf einen Blick über verlässliche Notam- und Wetterangaben. Besonders beobachten muss man die fast täglich wechselnden Sperrzonen, welche im Luftraum über New York sehr kurzfristig aktiviert werden können. Man will ja nicht von einer F-16 abgefangen werden ...!

Am 15. September ist es soweit: Die Flugwetterprognose für die nächsten drei Tage passt und es gibt keine aktiven Sperrgebiete auf der geplanten Route. Mit an Bord haben wir zwei programmierte iPads, die Detailkarte von New York und natürlich einen Fotoapparat.

Nach rund zwei Stunden Flug über mehr oder weniger unbewohntes Gebiet erhöht sich die Spannung im Cockpit: Wir nähern uns dem Hudson River.

Foto: Felix Mizioznikov, fotolia.com

Wir hören auf der Frequenz von *New York Approach* mit, notieren uns das aktuelle QNH, sinken unter die Grenze von Luftraum Bravo und rasten die Unicom Frequenz 123.05 ein. Wie vorgeschrieben schalten wir ab jetzt alle Lichter ein und fliegen dem rechten Ufer entlang südwärts. Aus der Feme können wir bereits unseren ersten Meldepunkt, die Tappan Zee-Brücke erkennen.

Hier setzen wir vorschriftsgemäß unsere erste Blindmeldung ab. Der Funkspruch muss kurz und präzise sein: *Cessna 172, Tappan Zee, 1500, south bound*.

Beim *Alpine Tower*, dem nächsten Meldepunkt, müssen wir uns unter 1300 Fuß befinden. Wir beschließen, auf 900 Fuß zu sinken und halten diese Höhe auf der ganzen Strecke südwärts. *Cessna 172, Alpine, 900, southbound*.

Bald erkennen wir den nächsten Meldepunkt: die George Washington Bridge. Diese Doppeldecker-Hängebrücke mit insgesamt 14 Fahrspuren gilt als die meistbefahrene Brücke der Welt. Sie verbindet Manhattan Island mit New Jersey.

Der nächste Meldepunkt ist in Sicht: *The Intrepid*. Erneut geben wir unsere Position durch: *Cessna 172, Intrepid, 900, southbound*. Die Kulisse wird immer eindrücklicher: Die Aussicht auf die Skyline von Manhattan Island ist grandios. Wir erkennen das Empire State Building und den neuen Freedom Tower, welcher nach 9/11 auf dem Ground Zero errichtet wurde.

Der nächste Meldepunkt heißt *the Clock*, benannt nach dem ehemaligen Colgate-Gebäude. Heute steht hier zwar der Goldman-Sachs-Turm, der höchste Wolkenkratzer auf der Jersey-Seite. Doch der Name *Clock* ist für die New Yorker immer noch ein fester Begriff. *Cessna 172, the Clock, 900, southbound*.

Nur zwei Minuten später erreichen wir das Wahrzeichen von New York: die Freiheitsstatue, liebevoll genannt *the Lady*. *Cessna 172, left hand orbit over the Lady, 900, leaving southbound*. Der freie Luftraum ist hier sehr eng begrenzt. Die volle Aufmerksamkeit ist gefordert, um nicht in die Bravo-Zone zu geraten.

Außerdem teilen wir den Raum mit unzähligen Helikoptern, die in dieser Gegend Touristenrundflüge durchführen. Es heißt also zu fliegen, die Höhe zu halten, auf Verkehr zu achten, mitzuhören und zu kommunizieren, gleichzeitig den Ausblick zu genießen und fleißig Fotos zu schießen – und das Ganze bei einer Geschwindigkeit von 200 km/h. Keine leichte Aufgabe. Zum Glück sind wir zu zweit im Cockpit!

Nach der Umrundung der Freiheitsstatue steuern wir den letzten Meldepunkt an: *Cessna 172, Verrazano Bridge, 900, leaving the corridor to sandy hook*. Die Verrazano-Brücke verbindet Brooklyn mit Staten Island. Sie ist 4,2 Kilometer lang und 200 Meter hoch, damit die Schiffe passieren können.

Ein letzter Blick zurück auf Manhattan Island. Die Spannung weicht. Wir sind erleichtert, dass alles so gut geklappt hat. Zehn Minuten später landen wir auf dem Flugplatz Princeton, wo uns unser Sohn bereits erwartet.

Marianne und Franz Schleiss

Ein Blick auf die Flugkarte macht schnell klar, wie dicht der Luftraum über New York ist und wie stark der Flugverkehr sein muss rund um vier große Flugplätze und mehrere Helikopter- Basen. Mitten durch diesen engen Raum gibt es den special rules VFR Hudson River- Korridor, wo man unter dem Luftraum Bravo ohne Funkkontakt durchfliegen kann. Der Flugzeugführer meldet sich lediglich mit einer kurzen und präzisen Blindmeldungen auf ein er speziellen Frequenz an genau definierten Wegpunkten. Dass dies auch heute noch trotz erhöhten Sicherheitsvorkehrungen und nach dem Terroranschlag von 9/11 so einfach geht, ist erstaunlich .

Zwei Tage später fliegen wir die gleiche Strecke zurück, diesmal northbound und kriegen ein zweites Mal die Chance, New York aus der Vogelperspektive zu bestaunen. Wir sind beim zweiten Mal wesentlich entspannter und können den Durchflug bewusster genießen. Die Wetterbedingungen sind erneut perfekt. Mit einem steifen Rücken wind schaffe n wir die Strecke zurück nach Twitchell's in gerade einmal 2,5 Stunden.

Fes Richtung Mittelmeer

Marokko im Ramadan

von Heike Käferle und Horst Ramsenthaler

Ramadan fiel dieses Jahr in den Juni – das FEWP-Treffen in Paris auch! Paris war ein guter Ausgangspunkt, um endlich einmal nach Marokko zu fliegen – dann eben im Ramadan, dachten wir.

„In einer halben Stunde ist hier keiner mehr" meinte ein Tourist zu uns „die verschwinden gleich und kochen für das Fastenbrechen". Kaum zu glauben, schließlich drängten sich Menschenmassen durch die engen Gassen der Medina von Tanger und spülten uns vorbei an einer Unzahl von Verkaufsständen.

Nach einem wundervollen Flug entlang der spanischen Küste, midfield crossing über Malaga und vorbei an Gibraltar waren wir vor wenigen Stunden mit unserem UL auf dem Ibn Batouta Airport in Tanger gelandet. Endlich in Marokko – nach intensiver Vorbereitung (hier unser Dank an Heike Niefer und Robert Sentef), einigen bürokratischen Hürden und einer langen Anreise.

Tatsächlich leerte sich die Medina rapide. Prima, dann finden wir problemlos Platz in einem Restaurant. Irrtum: alle waren zu. Der Ramadan wurde für uns im Magen spürbar. Von Sonnenaufgang bis -untergang dürfen die Muslime einen Monat lang keinen Tropfen trinken und nichts essen. Tanger, unser erstes Etappenziel, zeigte sich im Ramadan besonders „gläubig". Wir fanden dann doch ein Café, welches für das Fastenbrechen typische Speisen anbot – alles war gut.

Am nächsten Tag war unser Ziel Rabat. Nach dem schönen Flug, der bestätigte, dass das Funken und das Fliegen hier problemlos sind, landeten wir auf dem Hauptstadtflughafen. Das Thermometer zeigte mehr als 40 Grad an. Das Flughafenpersonal wirkte gestresst und ausgelaugt.

Im einem schönen Altstadt-Riad waren wir die einzigen Gäste. Gleich stürzten wir uns ins pralle Leben: Medina, Kasbah und

Gibraltar liegt auf dem Weg nach Tanger. Wir durchflogen die CTR. Der Controller sprach erwartungsgemäß bestes Englisch.

Es war ein langer und recht heißer Weg durch ganz Spanien. Granada (LEGR) ist als internationaler Flughafen für Ein- und Ausreise gut geeignet. Obligatorisches Handling kostete jeweils 100 € – bei anderen Flughäfen ist es noch teurer. Granada und die Alhambra – umwerfend!

Die gesamte Route

Promenade am Fluss. Zum Dinner hatten wir eine Restaurantempfehlung. Es gab ein leckeres Einheitsmenü. Alle Gäste warteten, bis der Muezzin den Startschuss gab. Nichtmuslime wie wir durften vorher beginnen.

Wir besuchten den Hassanturm, das Wahrzeichen von Rabat. Eigentlich sollte er als Minarett der großen Moschee mehr als 60 m hoch werden. Seit einem Erdbeben stehen von der Moschee nur noch Säulen. Dennoch ein Anblick, der an 1.000 und eine Nacht erinnert. Weiter ging es zur Chellah, der mittelalterlichen befestigten Totenstadt. Schon die Phönizier waren hier, seit dem 7. Jhd. ist der Ort islamisch. Man sieht Ruinen, Türme, ein Becken mit heiligen Aalen, Reste eines römischen und eines arabischen Badehauses, viele Störche, die ohne Pause klappern. Ein magischer Ort.

Abends querten wir den riesigen Friedhof mit tausenden von Gräbern Richtung Strand. Dort erlebten wir, wie der Strand sich langsam füllte und der Sonnenuntergang das Fastenbrechen einläutete – viele Menschen saßen an Plastiktischen und genossen Milch, Orangensaft, Eier, Datteln und Brot – es war wie ein Fest.

Am Flughafen Rabat hatten wir tags darauf wieder über 40 Grad und der Rotax zeigte bereits beim Start 100 Grad. Wir stiegen höher, um in kältere Luftschichten zu kommen – 36 Grad auf 6000 ft war dann für uns und den Motor ok. Die Thermik schüttelte uns über den Bergen kräftig durch. Es beruhigte sich allerdings in der zweiten Hälfte, und so sind wir problemlos in Marrakesch gelandet.

Marrakesch ist anders. Man möchte weltoffen und international sein. Viel mehr Leben und weniger Ramadan. Auf dem großen Platz war viel los. Und ein belebtes Restaurant nach dem anderen.

Marrakesch bietet viele Highlights – die Saadier Gräber, den Bahia Palast, die Medersa Ali Ben Youssef und natürlich die Souks. Alles gruppiert sich um den Djemaa el-Fna – den großen Platz. Abends begegneten wir unglaublich vielen Menschen. Mopeds düsten durch die engen Gassen. Während des Ramadans macht man hier die Nacht zum Tag.

Wir wären gerne noch einen Tag länger geblieben, aber der Wind auf Lanzarote beruhigte sich und so war die Gelegenheit gekommen:

Mit dem UL auf die Kanaren, das ließen wir uns nicht entgehen. Um die notwenigen Papiere hatten wir uns bereits in Deutschland gekümmert. Von Marrakech über den Atlas flogen wir zur Küste. Dort bewölkte es sich zusehends. Wir wussten, dass Tan Tan, der Platz auf dem schon Antoine de Saint-Exupéry gelandet ist, CAVOK hatte und blieben on top. Aber auf das Meer hinaus über einer geschlossenen Wolkendecke? Das fühlte sich nicht gut an. Und als sich ein Loch auftat, sanken wir schnell auf unter 1.000 ft. Das fühlte sich noch unangenehmer an: knapp über der Wüste durchgeschüttelt zu werden und unter niedrigen Wolken aufs Meer hinaus – nicht blutdrucksenkend. Nach einer halben Stunde stiegen die Wolken und der Flug wurde richtig schön.

Fast vier Stunden waren wir unterwegs, davon 75 Minuten über dem Atlantik. Die Landung in Arrecife/Lanzarote, nachdem wir zwei Linienmaschinen beim Landen zuschauen durften, war entspannt, der Wind auf der Bahn.

Nun hatten wir Ferien vom Ramadan. Mit dem Mietwagen erkundeten wir die

In Afrika fliege man am besten mit Streifen auf der Schulter – wurde uns gesagt. So könne man sicher sein, mit dem Respekt behandelt zu werden, den eine Pilotin verdient. Ob es geholfen hat? Keine Ahnung. Aber wir wurden nie mit Passagieren verwechselt.

Der Einflug nach Tanger (GMTT) erfolgte meerseitig über LINTO. Unser Handlingsagent holte uns ab und schleuste uns durch die Kontrollen. Er hatte die Einfluggenehmigung für unser UL besorgt. Oft weht in Tanger ein starker Ostwind, der Levante. Wir hatten Westwind – den Poniente. Das Flugzeug auf dem Rücken lag neben unserem Stand – also gut verzurren!

Reich ist das Angebot in Tangers Medina. Man kann Lebensmittel fast aller Art kaufen.

Erwartungsvoll warten die Menschen am Strand auf die Stimme des Muezzins. Die Tische sind gedeckt. Gleich beginnt der Schmaus.

Insel, besuchten den Timanfaya Vulkanpark, die Lavahöhle Cueva de los Verdes und Strände. Überall offene Restaurants und – wenn man wollte – ein Glas Wein.

Ein ruhiger und sehr relaxter Flug führte uns drei Tage später fast drei Stunden über Wasser zurück nach Marokko. Dabei wichen wir stark von unserer Streckenplanung ab, weil das Wetter es zuließ und die Controller auch keinen Stress damit hatten, dass sich unser Coast Inbound Point ständig änderte.

Die Einreiseformalitäten in Essaouira –wir waren die einzigen, die an diesem Tag gelandet sind - wurden von drei Beamten vorgenommen. Betankung aus dem Benzinfass per Handpumpe. Am Flughafen – ca. 15 km im Hinterland – hatte es mehr als 35 Grad, im Ort direkt am Meer ca. 25 Grad.

Essaouira wirkt etwas französisch. Die Menschen sind zurückhaltender. Es gibt wieder kaum Touristen. In der Medina geht es entspannt zu und die Leute sind durchweg freundlich. Man kann bestes Arganöl, Kräuter, Gewürze und Gegenstände aus Thuja-Holz einkaufen. Schön sind - der alte Hafen und der riesige Strand – in der Hand weniger versierter Surfer – the windy city! Nachts kühlte es auf 20 Grad ab und es wurde sehr stürmisch. Der Sturm förderte Albträume von einem weggewehten UL. Wir machten uns früh auf den Weg – Ziel war Fès. Der internationale Airport wurde eigens für uns aufgesperrt. Natürlich die obligatorischen Kontrollen. Trotzdem waren wir nach ca. 30 Minuten durch.

Der Rückenwind trieb uns mit fast 250 km/h vor sich her, die Sicht - anfänglich sehr schlecht - wurde immer besser. Irgendwann setzte die Thermik ein. Bei der Landung auf dem belebten Airport von Fès hatte es 43 Grad. Noch bevor die Maschine verzurrt war, stand die Polizei da. Passkontrolle, Formulare ausfüllen. Dann ca. 1,5 km bis zum neuen Terminal laufen. Bei der Hitze ein verdammt langer Weg!

In dem wunderbaren Riad waren wir wieder die einzigen Gäste. Auf der Dachterrasse überblickten wir die gesamte Altstadt. Ein Spaziergang zeigte, wie riesig und labyrinthartig die Medina ist. Über 70.000

Der Hassanturm ist das Wahrzeichen von Rabat.

Zwischen Rabat und Marrakech überfliegen wir wüstes Land, das schön anzusehen ist von oben.

Anflug auf Arrecife Airport. Wir haben es fast geschafft. Nur noch die Maschine ordentlich landen. Der Wind ist ziemlich auf der Bahn und nicht zu böig.

Abgesehen vom Problem mit dem Tanken, waren Ankunft und Abflug einfach. In Marokko landeten wir stets auf internationalen Plätzen (es gibt kaum andere). Die Landungen lagen unter 2,50 €. Außenladungen sind angeblich für ULs auch möglich.

Menschen leben da. Es ist die größte Nordafrikas und UNESCO Weltkulturerbe. Trotz der Hitze konnte man es ganz gut aushalten in den engen Gassen. Beeindruckend ist das Gerberviertel. Man kann den Gerbern bei der Arbeit über die Schulter blicken. Place Najjarin mit Museum, die Tore und vielen engen Gassen mit den Handwerkern und Läden verschafften uns bleibende Eindrücke.

Voller Erwartungen begrüßten wir das Ende des Ramadans, eingeleitet vom Zuckerfest. Leider feiert man das Zuckerfest in der Familie. Auf öffentlichen Plätzen war es ruhig. Wie Marokko „normal" ist, sollten wir nicht mehr erfahren.

Im Ramadan in Marokko zu reisen ist etwas Besonderes. Es gibt kaum Touristen und man bekommt problemlos schöne Unterkünfte. Die Nahrungs- und Weinbeschaffung ist erschwert und man ist immer wieder von müden, erschöpften Menschen umgeben. Während des Ramadans gewinne man keine Freunde, das sagte der nette Tankwart am Flughafen in Marrakesch. Die Leute hätten genug damit zu tun, den Tag zu überstehen.

Am Abflugtag kamen wir schnell durch die Kontrollen und konnten zügig unseren Flugplan aufgeben. Dann hoben wir ab und stiegen auf 7.500 ft. Schließlich mussten wir über das Rif-Gebirge. Wir flogen direkt über das Mittelmeer und landeten in Granada.

Wie ist Marokko fliegerisch? Mehr Bürokratie als gewohnt, alles dauert auch an den Flugplätzen länger. Wir wurden angehalten, auf den vorgegebenen VFR- Routen zu fliegen und die Estimates zu den nächsten Wegpunkten zu nennen. Man benötigt für jeden Flug einen Flugplan und muss an jedem Flugplatz bei An- und Abflug die Pässe zeigen. Jeder Flugplatz, den man anfliegen will, muss vor der Einreise angegeben werden. Wer Genaueres wissen will, kann uns gern kontaktieren.

Über 8.200 km sind es in gut 40 Stunden geworden. Eine Reise wie im Rausch. So viele Eindrücke – hier ticken die Uhren anders. Wir kommen wieder – vielleicht mal außerhalb des Ramadans.

Das Bab Bou Jeloud ist eines der Highlights von Fès.

Etwas muss man sich schon an den Geruch gewöhnen. Schlimm ist es aber nicht über dem Gerberviertel von Fès. Die Händler machen es einem nicht leicht, nein zu sagen.

Freya in ihrer „normalen" Umgebung

Praktikum bei Cirrus

Von Freya Nickel

Ein Vorpraktikum in der Flugzeugindustrie. Zunächst dachte ich daran, mich bei Airbus oder anderen großen Playern zu bewerben. Dann vermittelte mir die VDP den Kontakt zu Antoaneta Sontheimer. Sie nahm mich unter ihre Fittiche und ermöglichte mir ein Praktikum bei der CD Aircraft GmbH, dem exklusiven Vertragshändler für Cirrus in Deutschland.

Dieses Unternehmen bietet Beratungsleistungen beim Kauf von neuen und „pre-owned" Cirrus-Flugzeugen an. Das Spektrum reicht von der Wartung über Inspektionen, Avionik Updates, Überführungen, Vermittlung von Versicherungen sowie Finanzierungen, den Zulassungsservice bis zum Flugtraining. Perfekt für ein breit angelegtes Praktikum.

In Schönhagen lernte ich das Mitarbeiterteam kennen und fühlte mich von Beginn an gut aufgehoben. Nach kurzer Zeit durfte ich selbstständig Aufgaben übernehmen und Erfahrung mit Flugzeug-Ausstattungen und im Büroalltag sammeln. Breit gefächert – wie das Dienstleistungspaket der CD Aircraft GmbH – waren auch meine Aufgaben: Vorbereitende Buchführung, Kundenbetreuung, Pflege der Website, Planung von Events und Büroarbeit, um nur einige Schwerpunkte zu nennen.

Die Cirrus durfte ich auch im Flug kennenlernen, und das Gefühl war komplett neu für mich. So viel Komfort in Ausstattung und Leistung bin ich nicht gewohnt. Begeistert von dem Erlebnis träume ich seither davon, mir eines Tages ein solches Flugzeug leisten zu können.

Das Highlight meines dreimonatigen Praktikums war der Launch der neuen Cirrus Generation „G6". Anlässlich eines Events wurde das neue Flugzeug geladenen Gästen präsentiert. Ich bekam Einblick in eine sehr interessante Welt mit klasse Gesprächen.

Alles in allem war mein Vorpraktikum ganz anders als erwartet. Wie Flugzeuge produziert werden war nicht der Schwerpunkt, sondern wie der Vertrieb und die Kommunikation gelingen. Ich erhielt eine sehr gute Betreuung in Kombination mit einem angenehmen und effizienten Arbeitsklima. Die Zeit bei Cirrus wird mir lange in guter Erinnerung bleiben.

Cirrus New Year's Reception, auf der das neue G6 Modell präsentiert wurdebei CD Aircraft GmbH mit Freya Nickel im Hintergrund

Schärding – Übernachten neben dem Flugzeug

Flugreise nach Rumänien

Text von Annette Daelmann | Fotos von Annette Panneke

Viele außergewöhnliche Flugreisen haben wir schon zusammen gemacht: Carola und Karl-Heinz Blank mit der D-EPOS (Remos GX), Annette Panneke und ich, Annette Daelman, mit der D-ELKC (PA 28). In diesem Jahr wollten wir nach Osten, um Neues kennen zu lernen. Rumänien bis ans Schwarze Meer war unser Ziel.

Die gemeinsame Vorbereitung lief über Emails und Telefonate. Am Flugplatz Schärding (LOLS), wo wir auch direkt Nachtquartier fanden, trafen wir uns dann am 3. September 2017. Petrus war uns wohlgesonnen, denn die Wetterprognose für die nächsten 9 Tage war gut bis sehr gut – und es hat gestimmt.

Die Route nach Rumänien führte uns an Wien, dem Neusiedler See und dem Balaton vorbei nach Szeged (Ungarn). Die sehenswerte Stadt an der Theiß wartet mit vielen historischen Gebäuden, Plätzen und Brunnen und der Halaszle, der viel gerühmten Paprika Fischsuppe, auf.

Szeged (LHUD) hatten wir gewählt, um hier die Ausreiseformalitäten nach Rumänien zu erledigen, da Rumänien kein Schengen Staat ist.

Die Grenzkontrolle hatten wir, wie vorgeschrieben, 72 Stunden vor Ausreise per Email bestellt und auch eine Bestätigung über den Eingang der E-Mail erhalten. Die Anfrage war aber nicht weitergeleitet worden. Es klappte auch kurzfristig..., die Beamten waren am nächsten Tag da, wenn auch mit 1-stündiger Verspätung.

Nach einem 30minütigen Flug landeten wir auf dem „airport of entry“ Arad (LRAR). Der große Platz wirkte sehr verlassen, aber die Abfertigung war zügig und preiswert (36 €) gegenüber den Gebühren in Szeged für Landung, Parken und Handling von 82 €.

Jetzt konnte unser Fliegererlebnis Rumänien beginnen. Unser Tagesziel war Drobeta Turnu Severin an der Donau.

An dieser Stelle einige praktische Informationen:

Karten: Wir waren sowohl mit digitalen Karten (Air Nav) als auch mit Papierkarten (Air Million/Eastern Europe und ICAO als PDF aus dem Netz ausgedruckt) gut ausgerüstet.

Dom zu Szeged

Sprit: Die Versorgung mit Avgas entspricht nicht immer den Angaben in der AIP Rumänien. Besser ist ein Anruf am Platz. Um auf der sicheren Seite zu sein, hatten wir uns für die vereinseigene PA28 entschieden, die auch mit Mogas fliegt. So konnten wir getrost auf Super plus zurückgreifen, wenn nötig. Außerdem wollten wir, wo möglich, kleine Plätze anfliegen, die meist gar kein Benzin vorrätig haben.

Flugplan: Wir haben für jeden Flug den verpflichteten Flugplan online bei der DFS

MOTOR & UL

Das gar nicht so schwarze „Schwarze Meer"

Flugplatz Drobeta Turnu Severin – stadtnaher Grasplatz

aufgegeben. Das hat immer bestens geklappt!

Funk: Vor dem Funkverkehr braucht man sich nicht zu fürchten. Da wenig Flugverkehr ist, ist er auch nicht überlastet. Das Englisch ist immer gut verständlich. Allerdings reißt in den Bergen der Kontakt zu Bukarest Information manchmal ab. Wenn kleine Plätze nicht besetzt sind, übernimmt schon mal ein größerer nahe gelegener Platz den Funkverkehr; so z.B. Sibiu (LRSB) für Magura (LRCD), was praktisch für die Landemeldung ist.

Infos: Die beste Informationsquelle für Rumänien ist Endre Lucian Molnar, passionierter Pilot und Eigentümer des Grasplatzes Drobeta (ohne ICAO Kennung) **www.aeroclubuldrobeta.ro.**

In seinem hübschen Hotel Tropical verlebten wir zwei schöne Tage. Endy hatte ein Besichtigungsprogramm organisiert und begleitete uns auf einem Bootsausflug zum Eisernen Tor, dem Donaudurchbruch durch die Karpaten. Er gab uns wertvolle Tipps für unsere weitere Flugroute und stellte uns eine Liste von interessanten, kleinen Flugplätzen mit Koordinaten, Platzdetails Frequenzen und Kontaktpersonen zusammen.

In Zukunft wird Endy auf Anfrage ICAO VFR Karten besorgen können, die hier schwer zu beziehen sind.

Am 4. Juni-Wochenende jeden Jahres findet in Drobeta ein Fly-in statt, zu dem Endy auch gern Gäste aus Deutschland begrüßen würde.

Von Drobeta aus brachte uns ein gut 2-stündiger Flug entlang der Donau nach Tuzla (LRTZ) am Schwarzen Meer. Schnell waren eine schöne Unterkunft im Kurort Nord Eforie und ein privater Shuttle organisiert, so dass wir noch den Nachmittag am Strand verbringen konnten.

Am nächsten Tag flogen wir vorbei an der Hafenstadt Constanta und über das Donaudelta nach Tulcea (LRTC). Auf einer 4stündigen Bootstour erkundeten wir das Delta und seine Flora und Fauna vom Wasser aus.

Von hier aus ging es wieder nach Westen durch die rauen Karpaten Richtung Siebenbürgen. Die im 12. Jahrhundert von

Tanken in Drobeta

Drobeta Innenstadt

MOTOR & UL

Endy und das VDP-Team

deutschen Siedlern gegründeten Städte Brasov (Kronstadt) und Sibiu (Hermannstadt) lohnen einen Aufenthalt. Sibiu war 2007 Kulturhauptstadt Europas. Das Leben in den hübsch restaurierten Altstädten pulsiert und vieles erinnert an die deutsch-österreichische Zeit.

Dank Endys Vermittlung konnten wir auf den Grasplätzen Prejmer und Magura landen, wo wir nicht einmal eine Landegebühr zu bezahlen brauchten. In Prejmer lernten wir den Piloten Vlad Szokolay und seine Familie kennen. Beim gemeinsamen Frühstück wurde nicht nur über die Fliegerei gefachsimpelt, wir erfuhren auch viel über das heutige Leben in Rumänien.

Auf dem Rückweg über Ungarn wählten wir diesmal Heviz (LHSM) als „airport of entry" in den Schengenraum; keine Voranmeldung und nur 44 € Kosten.

Wir sind auf unserer Reise immer nur netten, hilfsbereiten Menschen begegnet. Aufgrund unserer positiven Erfahrungen können wir jeder/jedem interessierten Pilotin/Piloten raten, Rumänien mit dem Flugzeug zu bereisen. Es lohnt sich!

Eisernes Tor – der Donaudurchbruch durch die Karpaten

Bootsfahrt im Donaudelta

Den Horizont erweitern / Nicht ins Trudeln geraten

von Freya Nickel

Das Angebot für ein Stipendium zur Teilnahme an einem „Flight Safety Upset Prevention and Recovery Training“ (UPRT) erreichte mich über die Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP), die mich als ihr Mitglied darauf aufmerksam machte.

Fasziniert von der Idee eines Flugsicherheitstrainings, ergriff ich diese Chance und bewarb mich kurzerhand. Bei Erhalt der Zusage machte ich natürlich einen Luftsprung. Mit dem Beginn meiner Semesterferien im Juli war es dann endlich soweit. Ich begab mich auf den Weg in die tschechische Stadt Hosin nahe Budweis. Nach einer langen Anreise wurde ich herzlich begrüßt und am nahegelegenen Bahnhof abgeholt. Noch am selben Tag wurde mir ausführlich die Theorie vermittelt.

Mein erster Flug in einem Kunstflugzeug, der Super Decathlon, stand mir kurz bevor. Wie gewohnt gab es ein ausgiebiges Briefing und schon konnte es losgehen. Zunächst haben wir den Ablauf besprochen, so dass keine Überraschungen während des Fluges auftreten konnten.

Wer durch Spins & More glücklicher Besitzer einer Kunstflugberechtigung werden möchte, muss dafür drei Module mit je vier Flügen durchlaufen. Das erste dieser Module beinhaltet Stalls und Spins und war Gegenstand meines Stipendiums. Die erste Stunde bestand aus der Einführung in das Trudeln und dem damit verbundenen Einleiten in Stalls. Daraufhin beschäftigten wir uns mit den sogenannten „1- und 2-Turn Spins“. Am nächsten Tag lernte ich, welche Faktoren das Trudeln verschlimmern. Beispielsweise verstärkt sich die Drehbewegung des Flugzeuges bei Erhöhung der Motorleistung. Danach ging es darum, unerwartetes Trudeln auszuleiten. Dazu wurde das Flugzeug in ungewöhnliche Fluglagen gebracht, die das Trudeln auslösten.

Meine Aufgabe bestand darin, nach einem bestimmten Verfahren, das wir zuvor geübt hatten, die Maschine zu „recovern“. Mein letzter Flug war zur Vermeidung von Spins geprägt. Dabei könnte man meinen, dass dieser Flug eher unspektakulär wird. Im Gegenteil – er hat mir am besten gefallen. Zuerst simulierten wir eine Platzrunde

in einer Sicherheitshöhe von 5000 ft, in der der Endanflug überschossen wird. In dieser Situation neigen Piloten häufig dazu, eine „schiebende Kurve“ zu fliegen und dabei zu stark in das Seitenruder zu treten. Oftmals wird fälschlicherweise dann auch noch am Höhenruder gezogen und somit der Anstellwinkel erhöht. Wenn spätestens jetzt keine Gegenmaßnahmen eingeleitet werden, kann diese kritische Fluglage zum „Base to Final Spin“ führen. Nach Steilkurven durfte ich mir eine Figur aussuchen. Ich hörte vor kurzem vom „Aufschwung“ (Chandelle). Diese Flugfigur bietet die Möglichkeit einer Umkehr beispielsweise in einem engen Tal. Nachdem mir das Manöver erklärt wurde und ich die ersten beiden Male „mitfühlte“, durfte ich anschließend meine Fähigkeiten testen. Ich war erstaunt und begeistert zugleich. Zum Abschluss führten wir einige Loopings mit positiver G-Belastung aus – was für ein Spaß. Nur zu schade, dass es hier bereits die letzte Flugstunde war. Mit einem weinenden und lachenden Auge und voller Dankbarkeit verließ ich den Flugplatz.

Meine Erwartungen wurden bei Weitem übertroffen. Natürlich hatte ich vorher das Programm im Internet studiert. Es hat in erster Linie sehr viel Spaß gemacht. Trotzdem habe ich darüber hinaus vieles weitere mitnehmen können. Fliegerisch wie auch persönlich war es für mich eine große Bereicherung. Das Acro-Camp war von einer sehr familiären Atmosphäre geprägt, die mit absoluter Hilfsbereitschaft abgerundet wurde. In meinen Pausen durfte ich meinen Fliegerkameraden zuschauen und so kostenlose Flugshows genießen. Alles in allem wurden wir durch Spins & More und im Hotel bestens umsorgt und verpflegt.

Der Flugplatz bot sehr leckeres und preisgünstiges Essen an. Sehr ungewöhnlich war für mich die wenig regulierte Luftfahrtbranche, speziell das Fliegen ohne Flugleiter oder auch ein Besuch von Kindergartenkindern, die übrigens sehr gut erzogen waren. So wird möglicherweise hier schon eine positive Einstellung zur Fliegerei geprägt – ein System, dass mir sehr zusagt. Fliegerisch habe ich dazugelernt, dass der kritische Anstellwinkel von Relevanz ist. Wird dieser überschritten, kann die Strömung nicht mehr dem Profil folgen, sie verwirbelt – „reißt ab“ – und infolge bricht der Auftrieb unabhängig von der Fluggeschwindigkeit zusammen. Daher sollte in einer derartigen Fluglage immer zuerst der Anstellwinkel reduziert werden – ergo das Höhenruder gedrückt werden. Trudeln entsteht erst, wenn zwei Momente aufeinander treffen: der Stall und das Yaw-Moment. Oftmals versteckt und nicht immer gleich erkennbar, sollte dieses Zusammenspiel der Kräfte nicht unterschätzt werden. In der normalen Platzrundenhöhe und speziell im Endanflug kann dem nicht entgegengewirkt werden, da mit dem „Recovern“ ein zu großer Höhenverlust einhergeht. 93 Prozent der fatalen Stalls entstehen in Platzrundenhöhe. Dessen war ich mir bisher nicht bewusst und ich hoffe, dass ich nun anders und besser mit solchen Situationen umgehen kann. Allein deshalb schon, weil ich mich in letzter Zeit viel mit diesem Thema beschäftigt habe.

Abschließen möchte ich gerne mit einem Zitat von Gerhard Brandner: “Die Erkenntnis der Ausnahme verlangt die Kenntnis der Regel.“

Und für mich steht fest: Ich habe in jederlei Hinsicht von meinem „Ausflug“ profitiert.

Zum Abflug bereit

Wind genug!

Spring Refresher 2017 in Nordhorn-Lingen EDWN | von Roswitha Höltken

Es ist schön, wenn man organisiert und merkt – ihr freut euch und kommt gerne.

Und so stand es anschließend im Pressebericht von Ruth:

13 teilnehmende Flugzeuge, 23 Pilotinnen, 3 Fluglehrerinnen und einige weitere Teilnehmer und Fluglehrer. In diesem Rahmen fand erneut das gemeinsame Frühlings-Sicherheitstraining der beiden deutschen Pilotinnenvereinigungen, VDP und 99s, vom 28. April bis 01. Mai statt.

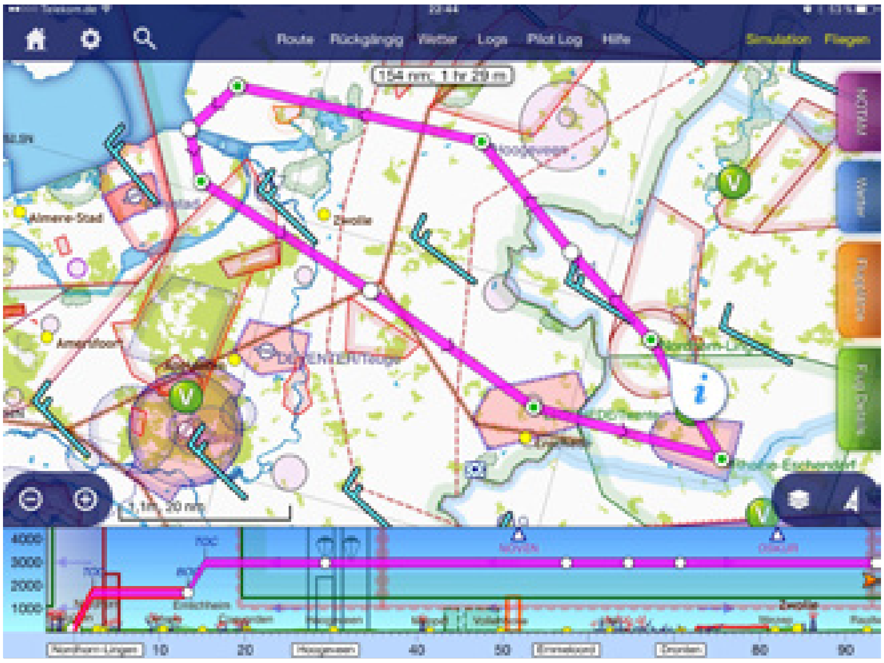
Von den insgesamt 192 Starts- und Landungen in EDWN allein am Samstag gingen eine nicht unerhebliche Menge auf das Konto der wissbegierigen fliegenden Frauen.

Nach den ersten Trainingsflügen am Freitagnachmittag hörten wir am Samstagmorgen einen Vortrag von Uwe Siebling zum Situationsbewusstsein im Cockpit. Der Eindruck auf die Teilnehmerinnen war nachhaltig und so fanden einige seiner Empfehlungen den Weg ins Cockpit, als es anschließend Gelegenheit zu Trainingsaktivitäten gab: Anflug auf den Verkehrsflughafen Münster, Trudeln in der Citabria, Spornradeinweisung, Platzrunden und Sondersituationen.

Insgesamt gab es sieben Check-Flüge und Lizenzverlängerungen, zwei UL-Einweisungen, zwei Englischprüfungen und Simulatorstunden am Platz für 25€/Std.!

Dann stand die Flugvorbereitung auf dem Programm. Am Sonntag sollte es grenzüberschreitend in die Niederlande gehen; bunte Tulpenfelder, die den Weg bis ans Ijsselmeer säumen. Es schien dann auch die Sonne vom blauen Himmel, aber der Wind blies mit 18-25 Knoten böig und cross auf die

Briefing-Besprechung – was ist trotz des Windes möglich



Vorschlag für den Tulpenflug

Roswitha Höltken und Tineke Schaper

Bahn. Einige Maschinen gingen dennoch in die Luft und kamen glücklicherweise auch heil, aber durchgeschüttelt wieder auf dem Boden an. Viele blieben noch am Feiertag, dem 1.Mai, und führten ihr Trainingsprogramm fort.

Als Highlight trainierte am Wochenende auch eine Kunstflugstaffel aus Lelystad „Fokker Four" am Platz und gab die eine oder andere beeindruckende Flugeinlage.

Auch kulinarisch kam niemand zu kurz. Gefrühstückt und zu Abend gegessen wurde gemeinsam im Vereinsheim der VAP, der Vereinigung aktiver Piloten, am Platz. Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch und der Planung für das begonnene Fliegerjahr gab es reichlich.

Im nächsten Frühjahr geht es weiter – am Wochenende 28./29. April 2018 heißt es dann wieder: Fitfliegen für die Saison 2018 in Nordhorn-Lingen. Wir freuen uns auf euch

Tineke und Rosa

Auch die Theorie kam nicht zu kurz – Vortrag von Uwe Stiebling

Der Salat wurde eingeflogen

Spornradeinweisung – Corrina mit Achim

Brigitte Höck und Mutz Trense

Gründungsmitglied Brigitte Höck

Geb. 1934 – gest. 2017 | Ein Nachruf von Inge Berger

Brigittes Fliegerkarriere begann bereits im Alter von 18 Jahren, als sie von Hanna Reitsch das Segelfliegen am Klippeneck beim Baden-Württembergischen Spaichingen erlernte. Diese Karriere endete für Brigitte 2004, mit 69 Jahren und 18.000 (!!!) Flugstunden. Brigitte Höck wurde 1934 im Schwarzwald in einer Holzhütte als Brigitte Renate Berckmüller geboren. Ihr Vater war Jagdflieger im Ersten Weltkrieg in der Staffel Hermann Görings, dem späteren Oberkommandierenden der Reichs-Luftwaffe. Brigittes Vater verließ allerdings seine Frau und die drei Kinder nach dem Zweiten Weltkrieg.

So war Brigittes Ausbildung zur Bürokauffrau beim Rundfunkgerätehersteller SABA in Villingen zunächst einmal eher bodenständig und notwendig, ihr Traumberuf jedoch hieß schon damals Stewardess. Gute englische Sprachkenntnisse waren Voraussetzung, also suchte sie sich 1957 eine Anstellung als Au-Pair-Mädchen in England. Sie wusste damals noch nicht, dass dies der Anfang ihrer fliegerischen Karriere werden sollte. Ihre Au-Pair-Familie war nämlich Importeur für Cessna-Flugzeuge in Blackpool/Lancashire. Dem flugbegeisterten jungen Mädchen gab der Inhaber, Wally Westoby, die Chance, neben ihrer Au-Pair-Tätigkeit auch Flugzeugbespannungen zu nähen. Haushaltslohn und Nähen wurden sofort in Flugstunden investiert. Zwei Jahre später, 1959, hatte Brigitte endlich ihre Privatpilotenlizenz in der Tasche, mit der sie nach Deutschland zurückkehrte.

Nun galt es, einen Job in einer Firma mit fliegerischem Hintergrund zu finden, und so fing sie als Sekretärin in der Motorflug GmbH an, die der Luftfahrtpionier Günther Graf von Hardenberg in Koblenz gegründet hatte und 1967 nach Baden-Baden verlagerte.

Wie konnte es anders sein, das flugsportbegeisterte junge Mädchen wurde neben ihrer Sekretärinnentätigkeit von Flugkapitän Leschke als eine der ersten weiblichen Berufspiloten nach dem Krieg ausgebildet. Das Unternehmen wirtschaftete allerdings nicht rentabel und wurde 1960 verkauft.

Dank ihrer Mutter erhielt Brigitte Berckmüller einen Kredit bei der Kreissparkasse Villingen und konnte 1960 ihre eigene Firma „Industrieflug Berckmüller" gründen. Sie kaufte eine Super Cup zum Bannerschlepp und zur Schulung. Der Laden lief bestens, und der Kredit war schon in einem Jahr zurückgezahlt.

Was Brigitte noch fehlte, war das englische Funksprechzeugnis. Fluglotse und Lehrer „Gerry" Höck sah wohl etwas tiefer in die schönen blauen Augen des blonden Mädchens. Das war 1962, und es kam, wie es kommen musste: Beide heirateten alsbald und Sohn Michael wurde 1966 geboren, aus dem dann zielsicher ebenfalls später ein Pilot wurde. Drei Tage vor seiner Geburt verkaufte Brigitte ihre Flugschule.

Die passionierte Fliegerin hielt es allerdings nicht lange am Boden aus: Sechs Monate nach Michaels Geburt flog sie schon wieder und baute für Rudolf Kurz die Firma Aero-Beta auf, Flugschule und Privatcharterunternehmen in Stuttgart. Die Schule war eine Institution in der Kleinflugzeughalle Q am Stuttgarter Flughafen und im Übrigen auch meine Flugschule. Die Sparte „Charterunternehmen" wurde später ausgegliedert in

„Pleuger Flugdienst". Brigitte war hier Flugbetriebsleiterin bis Ende 1976. Ihr Lieblingsflugzeug war die Piper Navajo. Die Flugschule Aero-Beta existiert heute noch, Pleugerflug jedoch musste 1978 wegen finanzieller Probleme den Liniendienst einstellen.

Aber trotz aller Tiefs hatte sie auch Glück: 1977 gründete sie für den Industriellen Alfred Scholpp die „Delta Air" zunächst mit einer C 421 Später folgte eine DHC-6 Twin-Otter. Sie flog damit die Linie Stuttgart-Friedrichshafen-Zürich. Diese Aktivitäten wurden allerdings von einer etwas größeren Airline als Konkurrenz betrachtet, und so endete auch „Delta Air" im Jahre 1982.

Sie flog dann als Freelance Pilot bei Industrieflug Ott ihre geliebte Piper Cheyenne. 1984 ging die Industrieflug Ott in die Hände von Hans Pielenz, einem ehemaligen Flugschüler von ihr, über und Brigitte war wieder fest angestellt und flog ebenso die 1989 erworbene Beech King Air 200. Sie war nicht nur Pilotin, sondern fungierte auch als Betriebsleiterin, gab diese Funktion jedoch 1999 an ihren Sohn Michael ab. Die gesetzliche Altersbegrenzung für Piloten ließ sie noch bis 2004 selbst fliegen. Danach unterstützte sie noch einige Jahre ihren Sohn im Büro.

Höck in Budapest, PA31 D-IOKY

MITGLIEDER

Brigittes Leben war von ihrer beruflichen Fliegerkarriere geprägt. Es ist faszinierend, wie sie sich in der General Aviation immer wieder einen Platz ergatterte. Denn zum Beispiel die Lufthansa war zu ihrer Zeit noch Lichtjahre davon entfernt, eine Pilotin einzustellen.

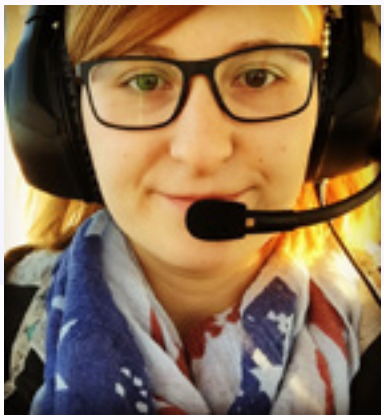
Nicht nur, aber auch aus Brigittes Erfahrungen heraus reifte die Idee, eine **Vereinigung deutscher Pilotinnen** ins Leben zu rufen. Unsere fast 50 Jahre alte VDP wurde 1968 von neun Pilotinnen gegründet und Brigitte war nicht von ungefähr eine von ihnen. Sie war im Übrigen auch meine erste IFR-Lehrerin. Bis heute habe ich ihre Lektion nicht vergessen: Anhand zweier VOR-Radials weißt du immer, wo du bist. GPS und Tablets waren 1970 noch geradezu utopisch.

Ganz begeistert kam Brigitte in diesen Jahren einst zurück vom amerikanischen „Puderquasten-Rennen" alias „Powder Puff Derby". Sie flog diesen Wettbewerb zusammen mit Mutz Trense in den Jahren 1972 und 1973. Das Rennen war das erste Mal 1929 ausschließlich für Pilotinnen ins Leben gerufen worden und verlief von der Westküste zur Ostküste der Vereinigten Staaten. Im Jahre 1973 war Carlsbad (Kalifornien) der Startflugplatz und Elmira (New York) das Ziel. Entfernung: 2543 nautische Meilen. Brigitte und Mutz erflogen sich den ersten Platz einer ausländischen Besatzung.

Ein weiteres VDP-Highlight war Brigittes Flug zu dem von mir organisierten Fly-in nach Carpentras im Jahre 2000 (siehe VDP Nachrichten 2/2000). Sie lieh sich hierfür die Beech King Air 200, bestellte strahlend blauen Himmel für die zehn Mädels mit an Bord und bot ihnen einen fabelhaften, geradezu hautnahen Anblick des Mont Blanc.

Wir Stuttgarter Pilotinnen durften Brigitte letztes Jahr noch zu einem unserer regelmäßigen gemütlichen Treffen begrüßen. Sie war wie immer lustig und fidel und freute sich, uns VDP-Pilotinnen wieder einmal zu sehen. Ihr Leben war bunt und vielseitig, es würde, wenn wir alle Details dieses einzigartigen Fliegerinnenlebens ausleuchten wollten, ein ganzes Buch füllen. Wir behalten Brigitte Höck als nicht nur fliegerische Frontfrau, sondern vor allem in ihrer Menschlichkeit als Vorbild in allerbester Erinnerung.

Flug zum Polarkreis nach Hagesund, nach einem Schneesturm



Als ich ungefähr vier Jahre alt war

von Anna Malsch – jetzt 19 Jahre

Als ich ungefähr vier Jahre alt war, sah ich das erste Mal „Käpt'n Balu und seine tollkühne Crew", eine Zeichentrickserie über Balu, den Bären, seinen Navigator Kit und sein Flugzeug - die Seegans. Ab da war es wohl um mich geschehen, ich wollte auch Pilot werden.

Zehn Jahre später versuchte ich mich am Segelfliegen, aber die begrenzten Möglichkeiten zu Reisen ließen mich nach einer anderen Möglichkeit des Fliegens schauen. Weitere zwei Jahre später, nach meinen ersten Rundflügen im Motorflugzeug, schlugen meine Eltern vor, ich solle es doch mal mit UL-Fliegen probieren. Wir versprachen uns davon eine preisgünstige Alternative zum „sündhaft" teuren Motorfliegen. Gesagt getan, wir fuhren zum Flugplatz Steinrücken in Coburg.

Soweit nahm man mich freundlich auf und erklärte uns den Unterschied zwischen UL und Echo-Klasse. Meine Eltern – dafür werde ich ihnen ewig dankbar sein – stimmten zu. Nicht nur das, sie stimmten zu, dass ich mit Motorflug beginne.

Seit drei Jahren fliege ich nun in der FAG auf dem Steinrücken (Flugtechnische Arbeitsgemeinschaft Coburg). Die Fliegerei hat mir wahnsinnig viel gegeben – nicht zuletzt viele neue Freunde, die in ganz Deutschland verteilt sind. Und dennoch bleibt da manchmal ein bitterer Beigeschmack. Als Frau zu fliegen heißt auch, mit Ungereimtheiten umgehen zu können. Sei es im eigenen Verein unterschwellig mitzubekommen, dass männliche Mitglieder, die noch nicht so lang dabei sind, bei der Aufgabenverteilung bevorzugt werden, oder dass man sich Fragen anhören muss, wie so ein hübsches Kind denn dazu käme selbst zu fliegen – ob man nicht lieber shoppen gehen möchte am Wochenende und sich deshalb gar nicht auf das Hobby konzentrieren könne und so weiter. Und dennoch überwiegt das Gefühl der grenzenlosen Freiheit, wenn ich mich in „meine" Cessna setze und in den blauen Himmel starte – wie Reinhard Mey es schon formulierte.

Die Liebe zur Fliegerei ist es, die uns alle zusammenbringt, irgendwann hoffentlich auch ohne Diskriminierung und Ungerechtigkeiten. Wenn frau dann noch einen Verein voller Frauen findet, ist die Freude groß.

Die VDP ist eine Art "Zuhause" für uns Fliegerinnen, in der wir ohne Vorurteile einfach unserer luftigen Leidenschaft frönen können – so empfinde ich das.

Am Flughafen in Nürnberg, Flugzeug ist die D-ECRH

Nachruf Barbara Friedenberg

von Hedwig Sensen

Die VDP trauert um ihr Mitglied Barbara Friedenberg. Für uns völlig unfassbar, verstarb sie am 24. Juni 2017 an den Folgen einer Routineoperation.

Barbara war seit 1986 VDP-Mitglied. Von 1989 bis 2007 war sie Vorstand für Auslandskontakte und vertrat die VDP bei der FEWP . Bereits 1974 erwarb sie den deutschen und den französischen PPL. Durch ihre Tätigkeit bei Airbus und der EADS erlebte sie nicht nur die Anfänge der Airbus-Flugzeuge, sondern auch die futuristischen Studien über die Hermes-Weltraumfähre. Dieses visionäre Umfeld begründet sicherlich auch Barbaras Drang zu ihren zahlreichen spektakulären Flügen. So hat sie 1977 mit ihrem Mann ein einmotoriges Flugzeug von den USA nach Europa geflogen.

1998 gewann sie die 29. International Air Rallye of Malta. Das hat vor ihr nur eine schweizerische Pilotin geschafft und danach bis heute keine Pilotin mehr. Siebenmal nahm sie erfolgreich an der abenteuerlichen Rallye Toulouse-Saint Louis im Senegal teil, die alljährlich zu Ehren des berühmten Fliegers Antoine de Saint-Exupéry veranstaltet wird. Sie erflog die Gebiete um den Yukon Fluß in Kanada bis hinauf ins nördliche Eismeer und die Weiten Australiens.

2002 engagierte sie sich zwei Monate lang für die Afrika-Missionare „Weiße Väter" im Kongo als Pilotin einer Partenavia, um im Busch unter schwierigsten Bedingungen humanitäre Einsätze zu fliegen.

2004 wurde ihr mit der Aufnahme in die Traditionsgemeinschaft Alte Adler hohe Anerkennung für Ihre Erfolge als Pilotin zugesprochen und 2007 erhielt sie für ihr langjähriges Engagement den VDP-Silberteller. Barbara Friedenberg bleibt uns in guter Erinnerung.

Neue Geschäftsstelle

Von Andrea Schapöhler

Nach 16 Jahren großem Engagements hat Carola Niemeier die Leitung der Geschäftsstelle verdientermaßen abgegeben. Für mich war die VDP immer auch mit Carola verbunden. Kein Wunder, denn seit meinem Eintritt in die VDP im Jahr 2000 war Carola Geschäftsstellenleiterin.

Damals war ich ihre erste Mitgliedsaufnahme im neuen Amt. Carola war irgendwie immer da und ansprechbar für so viele Belange. Das von ihr und Ingrid ausgerichtete Come-together in Münster ist uns allen ein ganz besonderes Event geworden. Ein ganz herzliches Dankeschön an die beiden, dass sie diese wunderbare Tradition auch beibehalten möchten!

Als ich im August 2016 meinen Wunsch äußerte, mich zukünftig stärker für die VDP zu engagieren, dachte ich zunächst nicht daran, gleich die Geschäftsstelle zu übernehmen. In Gesprächen mit Heike und Carola wurde dann doch schnell deutlich, dass sie sich das sehr gut vorstellen konnten. Ich zögerte. Eine große Aufgabe und eine schwere Nachfolge. Aber eben auch eine sehr reizvolle und tolle Herausforderung. Und so ist es mir eine Ehre und eine große Freude, seit Januar 2017 Geschäftsstellenleiterin der VDP zu sein.

Am 11. Februar wurde mit einer kleinen Feierlichkeit die neue Geschäftsstelle am Flugplatz in Reichelsheim eröffnet. Unsere Präsidentin Heike Käferle, viele VDP-Mitglieder, sowie Michael Rottland, Vizepräsident des Deutschen Aero Clubs und Clemens Bollinger, Beirat der AOPA Germany, nahmen an der Einweihungsfeier teil.

Sitz und Postadresse der Geschäftsstelle ist nun der Flugplatz Reichelsheim. Keine große Stadt wie Münster, dafür aber in der Mitte Deutschlands gelegen und zum ersten Mal in der Geschichte der VDP direkt mit dem Flugzeug zu erreichen!

Da meine Tätigkeit als Berufspilotin im Ambulanzflugdienst mich zeitlich sehr fordert bin ich besonders dankbar, dass unsere neue Schatzmeisterin Beate Busch-Schmidt mir alle buchhalterischen Aufgaben abnimmt. Durch die von ihr neu eingeführte und ständig gepflegte Vereinssoftware sind viele Prozesse sowie der Austausch innerhalb des Präsidiums optimiert worden.

Auf der Jahreshauptversammlung im September diesen Jahres in Erfurt wurde ich zur Schriftführerin gewählt und bin nun auch Mitglied des Präsidiums. Die Leitung der Geschäftsstelle ist traditionell mit dem Amt der Schriftführerin verknüpft.

Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit und viele schöne Erlebnisse mit der VDP!

MITGLIEDER

Ball der Luftwaffe im März

von Heike Käferle

2017 hat es endlich einmal geklappt. Fünf Präsidiumsmitglieder konnten der Einladung von Generalleutnant Karl Müllner folgen und freuten sich über einen großen Tanzball mit der Bigband der Bundeswehr und beindruckenden Darbietungen.

Auf dem Bild von links: Dr. Horst Ramsenthaler, Dr. Gerhard Sontheimer, Generalleutnant Karl Wüllmer, Antoaneta Sontheimer, Angelika Sonnenschein, Klaus Gehrmann, Heike Käferle, Andrea Schapöhler, Jürgen Bächtle, Sabine und Heinz Bühlmann.

Neue VDP-Mitglieder

Neue VDP-Mitglieder Stand 31.10.2016

Nr. 678	Freya	Nickel	26409 Wittmund	PPL(A), N-VFR
Nr. 679	Annette	Bechtoldt	48157 Münster	PPL(A)
Nr. 680	Mo	Lang-Dahlke	79100 Freiburg im Breisgau	Fallschirmsprung
Nr. 681	Ines	Engelhardt	13469 Berlin	GPL
Nr. 682	Karin	Kießhauer	61231 Bad Nauheim	UL, LAPL(A)
Nr. 683	Barbara	Lorenz	51065 Köln	PPL(A), MEP
Nr. 684	Anna	Malsch	96145 Sesslach	PPL(A)
Nr. 685	Claudia	Arens	53225 Bonn	PPL(A)
Nr. 686	Susanne	Eikholt	44269 Dortmund	PPL(A)
Nr. 687	Silvia	Fuß	48249 Dülmen	UL
Nr. 688	Corinna	Beckelmann	46514 Schermbeck	UL, PPL(A)
Nr. 689	Helena	Windhoff	48431 Rheine	PPL(A) in Ausbildung
Nr. 690	Yasmina	Landergott	67549 Worms	PPL(A)

Neue Fördermitglieder

FM-Nr. 107	Luis	Pitacas	24991 Großsolt	CPL(A), IR, FI, Wasserflug
FM-Nr. 108	Torsten	Herting	3818 Grindelwald	GPL, PPL(A), FI, Wasserflug
FM-Nr. 109	Frank	Habenicht	48282 Emsdetten	UL, PPL(A), Fliegerarzt
FM-Nr. 110	Jürgen	Bächtle	68623 Lampertheim	PPL(A) in Ausbildung

Verstorbene VDP-Mitglieder

Nr. 5	Brigitte Höck	72124 Pliezhausen
Nr.270	Barbara Friedenberg	85521 Ottobrunn

VDP-Nachrichten 2017/18

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.*,
Ruth Haliti

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

Lektorat:
Doris Gerecht, Horst Ramsenthaler und Hedwig Sensen

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
Antoaneta Sontheimer, *a.sontheimer@pilotinnen.de*
Schatzmeisterin
Beate Busch-Schmidt, *schatzmeisterin@pilotinnen.de*
Referentin für Presse und ausländische Kontakte
Ruth Haliti, *presse@pilotinnen.de*
Referentin für Motor- und UL-Flug
Roswitha Hölken, *rosa.hoeltken@pilotinnen.de*
Referentin für Segelflug
Gisela Weinreich, *segelflug@pilotinnen.de*
Referentin für Hubschrauberflug
Sabine Bühlmann, *heli@pilotinnen.de*

Ehrenpräsidentinnen
Elisabeth Besold, Heidi Galland, Hedwig Sensen

Texte und Fotos dieser Ausgabe, in alphabetischer Reihenfolge:
Inge Berger, Elli Bezensek, Ingrid Blecher [IB], Sabine Bühlmann, Dr. Evelyn Crellin, Annette Daelmann, Eve Grass, Ruth Haliti [RH], Ursula Hammer, Roswitha Hölken, Heike Käferle [HK], Wolfgang Kizler, Daniela Klees, Yasmina Landergott, Anna Malsch, Finja Meyer, Freya Nickel, Annette Panneke, Dr. Horst Ramsenthaler [HR], Lars Reinhold, Andrea Reiss, Jana Rogge, Conny Schaich, Andrea Schapöhler, Marianne und Franz Schleiss, Hedwig Sensen, Antoaneta Sontheimer, Sabine Theis, Joachim Tonn, Gisela Weinreich [GW]

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

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

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft

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

☐ Fördernde Mitgliedschaft (€ 70,00 pro Kalenderjahr + einmalig € 20,00)
Außerordentliche MItgliedschaft

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

Telefon	*Telefax*
Mobiltelefon	*Telefon geschäftl.*
E-Mail-Adresse	*Telefax geschäftl.*

Fliegerische Daten

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

Lizenznummer	*seit*

Ich besitze folgende Berechtigungen

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

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

Einzugsermächtigung

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

IBAN	*BIC*
Kontoinhaber	*Name der Bank*
Ort und Datum	*Unterschrift des Kontoinhabers*

Bürgen

Nur bei fördernder Mitgliedschaft

Name	*Unterschrift*
Name	*Unterschrift*
Name	*Unterschrift*

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

Ort und Datum	*Unterschrift*

ELMOTherm

UNKRAUTKONTROLLE
• ökologisch • einfach • sicher

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

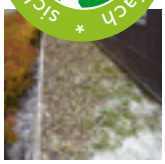
Anwendbar auf fast allen Flächen!

ökologisch • einfach • sicher

Flughäfen

Kleinpflaster

Pflasterflächen


Kiesflächen

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

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

A V I O N I K • I N S T A L L A T I O N • W A R T U N G • S E R V I C E • E N T W I C K L U N G S B E T R I E B

Als international etablierter Entwicklungs- und Servicebetrieb für Avionik- und Elektronik-Geräte in Luftfahrzeugen bieten wir Ihnen kompetenten Service von der Entwicklungsleistung bis zur Zulassung.

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

Unsere Leistung beinhaltet Installation, Engineering, Wartung, Überholung und Distribution von Produkten der Firmen Honeywell (Bendix-King), Garmin, S-TEC, Collins, L3 (BF Goodrich), Avidyne, Becker, Comant, Sigma Tek, Mid Continent, etc. sowie den Service für unsere Eigenentwicklungen. Wir gewährleisten eine optimale Wartung von COM/NAV/GS bis hin zu komplexen A/P-, FMS-, GPS- und WX-Radarsystemen.

Zulassungen und Anerkennungen:
EASA: DE.145.0010 / DE.21G.0152 / 21J.046 / ETSO-AP137 / LBA.21J.046 / FAA AQQY020K / LufABw-LTB-030-16 / MFR Code: C6530

AVIONIK STRAUBING

Vertriebs- und Service GmbH • Flugplatz Wallmühle (EDMS) • D-94348 Atting bei Straubing
Tel.+49(0)9429 9424-0 • Fax +49(0)9429 9424-24 • info@avionik.de • www.avionik.de

PESCHKE
Von Fliegern für Flieger. Seit 1959.

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

SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

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

ROBINSON HELICOPTER COMPANY
HELI-FLIGHT

„The Sky is the Limit"

- Rundflüge → Schnupperflüge mit Hubschrauber oder Flugzeug
- Charter → VIP Flüge → Arbeitsflüge
- 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

- *Luftfahrtunternehmen D-312 AOC*
- *Ambulanzflugdienst Flugschule DE.ATO.117*
- *Instandhaltungsbetrieb DE.145.0172*
- *CAMO+*

Seit 1979 Ihr kompetenter Partner in allen Fragen der Luftfahrt.

mt-propeller

The Winner's Propeller!

Cessna C208, C208B Blackhawk — STC 10058942

Cessna P210N Silver Eagle — STC 10060053

Piper Aerostar Serie — STC 10062000

- 62 Service Center weltweit
- Mehr als 210 STCs weltweit
- 30 verschiedene Propellermodelle zugelassen
- Über 35 Jahre Produktion und Service bei MT-Propeller
- Mehr als 20.000 MT-Propellersysteme im Einsatz
- Mehr als 69.000 Propellerblätter in Betrieb
- 130 Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Verfügbar für Flugzeuge, Luftschiffe, Hovercraft und Windtunnel
- OEM Lieferant für 90% der europäischen und 35% der US-amerikanischen Flugzeughersteller

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

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

mt-propeller straubing airport

www.mt-propeller.com

TERMINE

WAS WANN WO – Terminübersicht 2018

Januar	26.01.–28.01.	44. Hexentreffen in Aachen – mehr im Ticker – Anmeldeschluss 31.12.2016
April	18.–21.04.	AERO in Friedrichshafen, die VDP ist auf dem AOPA-Stand vertreten, Treffen der Mitglieder am Stand
	28.04.–30.4.	Spring-Refresher in Nordhorn-Lingen EDWN, organisiert von Rosa Höltken und Tineke Schaper
Juni	08.–10.06.	Europäisches Pilotinnen FEWP-Jahrestreffen in Großbritannien, mehr Infos per E-Mail und unter www.pilotinnen.de
Juli	14.–15.07.	Fly-in in Bad Sobernheim EDRS, Heimatflugplatz unseres Gründungsmitglieds Dr. Marie-Luise Wessel, organisiert von Sybille Baumgärtner
September	14.–16.09.	Jubiläums-Jahreshauptversammlung, 50 Jahre VDP in Speyer Anmeldeformulare per E-Mail und unter www.pilotinnen.de
Oktober	05.10.–07.10.	Sicherheitstraining in Diepholz, organisiert von Hetta Reinsch und Roswitha Höltken, mehr Infos per E-Mail und unter www.pilotinnen.de
November	10.11.	„Come-together“ in Münster bei Carola Niemeier und Ingrid Niemeyer
Winter		Stammtische in NRW, Bayern und Hessen – sonst noch wo?

Wer Interesse hat an folgenden Aktivitäten meldet sich bitte bei der Geschäftsstelle gs@pilotinnen.de:

- Fliegen in der Schweiz/Alpeneinweisung/Gletscherflug angeboten von unserem Fördermitglied Torsten Herting, am Flugplatz Thun (LSZW) oder in Bex über Inge Berger
- Wasserflug in Flensburg, angeboten von unseren Fördermitgliedern Heiko Harms und Luis Pitacas www.baltic-seaplane.de

Weitere Weekend-Specials und Infos per E-Mail oder über unsere WhatsApp-Gruppe.

Jedes Jahr, von Oktober bis März, finden PILOTINNEN-Stammtische statt, die im Internet unter **www.pilotinnen.de** und per E-Mail veröffentlich werden. Weitere Fly-ins werden von unseren Mitgliedern spontan via Internet zusätzlich angeboten – hier kann sich jedes Mitglied einbringen.

Auf unserem Terminkalender im Internet befinden sich auch Termine der AOPA sowie Termine für Helikopter-, Ballon- und Segelflug-Events – einfach reinschauen!