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

2018/19

DAS OFFIZIELLE MITTEILUNGSBLATT
DER VEREINIGUNG DEUTSCHER
PILOTINNEN E.V. (GEGRÜNDET 1968)

VDP 50 JAHRE

NETZWERK

50. JHV in Speyer

Geschichte der VDP

PILOTINNEN BERICHTEN

Flugplätze kulinarisch betracht

Fliegen in den Alpen

Helikopter – Arbeitsfliegen

Segelfliegen in Namibia

1000 km in Deutschland

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

„Lust auf Fliegen" – das prägt die VDP seit 50 Jahren

Liebe Pilotinnen, liebe Mitglieder und Freunde der VDP,

ein Buch zum 50. Jubiläum der VDP – das war die Idee, die auf dem Chiemseetreffen 2017 entstand. Doch wie war so etwas bis zur Jubiläums-JHV im September 2018 zu schaffen? Waren doch noch so viele Fragen offen.

Wie muss ein Buch gestaltet werden, dass es interessant ist, dass die Leute es kaufen? Wer soll es überhaupt kaufen und wieviel Geschichte, Biographien bzw. VDP-Interna sind angebracht? Evelyn Crellin war von der Idee einer geschichtlichen Aufarbeitung der VDP begeistert. Sie machte sich sofort ans Werk.

Die Fragen gingen weiter: Wie dick soll das Buch werden? Was darf es kosten? Wer könnte das Projekt finanziell unterstützen? Haben wir genug interessantes Material? Wer wird uns mit Beiträgen unterstützen?

VDP im Internet:
www.pilotinnen.de

Ein Aufruf im Januar an alle Mitglieder brachte neue Inhalte und Fotos, aber immer noch mussten die Gedanken über den Aufbau des Buches reifen.

Und wie wollen wir das Buch überhaupt nennen?

Zur AERO musste der Inhalt soweit stehen, dass wir Sponsoren für den Druck werben konnten. Dank der gestalterischen Kompetenz von Jana Rogge gelang uns ein Flyer, mit dem wir überzeugen konnten.

Am 17. August war es dann soweit: alles bei der Druckerei! Presse informiert. Geschafft!
Nun können wir zurückblickend und erleichtert sagen – es hat sich gelohnt. Das Buch wurde nicht nur auf der Jubiläumsveranstaltung begeistert aufgenommen. Viele enthusiastische Stimmen haben sich gemeldet. Es wurde in der Presse wohlwollend besprochen, ein Drittel der Auflage ist bereits verkauft und auf der AERO 2019 wird es an unserem Counter erhältlich sein.

Ich möchte mich nochmals bei allen bedanken, die mitgewirkt haben und damit zum Erfolg beitrugen. Ganz besonders bedanke ich mich natürlich bei Dr. Evelyn Crellin, geb. Zegenhagen, die durch ihre engagierte Recherche Licht in die Geschichte der VDP gebracht hat. Den spannenden Gründungsartikel findet ihr auch in diesen VDP Nachrichten.

Die 51. Jahreshauptversammlung wird vom 6.–8. September 2019 zum ersten Mal in der Geschichte der VDP in Hamburg stattfinden. Die Freie und Hansestadt Hamburg ist mit fast zwei Millionen Einwohnern die zweitgrößte Stadt Deutschlands und lockt mit vielen Attraktionen – Termin also schon mal im Kalender vormerken!

Weitere Termine findet ihr wie immer auf der Rückseite, im Internet, in der einschlägigen Presse und natürlich per E-Mail und WhatsApp. Wir freuen uns auch immer über weitere Veranstaltungsideen in den verschiedenen Regionen. Das festigt den Zusammenhalt und lässt neue Pilotinnen-Freundschaften entstehen.

Nun wünsche ich Euch ein erlebnisreiches Flugjahr mit vielen glücklichen Landungen!

Heike Käferle
Präsidentin der Vereinigung
Deutscher Pilotinnen e.V.

INHALT

Inhalt dieses Heftes

EDITORIAL	von Heike Käferle	03
	Inhaltsverzeichnis	04
VDP-TICKER	VDP-Ticker	05–08
NETZWERK	50. JHV in Speyer	09–13
	Rückblick auf 50 Jahreshauptversammlungen	14–15
	Einladung zur 51. JHV in Hamburg	16
	Networking AERO 2018	17
	Fliegen – Familie – Beruf: Wir wollen alles!	18–19
	Fly-in nach EDRS Bad Sobernheim	19
	Dresden im Juni: Kultur – Bildung – Austausch	20–21
	VDP meets 1st AirFair Ganderkesee 2018	21
	Fly-ins im Winter: Stammtische selten mit Fluggerät	23
	England was calling – FEWP 2018	24–25
HISTORIE	Die Gründung der VDP	26–28
	Freisein in der Luft: Hanna Hübner-Kunath	29–31
SEGELFLUG	Auslaufmodell DFSM?	32–33
	Rekordwetter in Brandenburg	34–35
	Segelfliegen in Namibia	36–37
HELIKOPTER	Helikopter im Einsatz	38–39
MOTOR & UL	Leuchtturmprojekt: Fluglehrer/innen-Lehrgang	40–42
	Notlandung „in echt“	43
	Wohin zum Mittagessen?	44–47
	Spring Refresher 2018	48–49
	Der lange Sommer 2018	50–51
	Mit D-EOMV auf Hoch-Touren	52–53
	Mit einer kleinen Cessna zu den Dreitausendern	54
	Alpenflugtraining in Bad Wörishofen 2019	55
	Mein Sommer auf dem Feuerstein	56–57
PROFESSIONALS	Endlich Copilotin	58–60
	8. März bei der Lufthansa und anderen Airlines	60
MITGLIEDER	Neuigkeiten rund um VDP-Mitglieder	61–64
	Liste neuer Mitglieder	64
TERMINE	Terminübersicht 2019	U4

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, *presse@pilotinnen.de*

Satz & Layout:
Eckhaus Verlag
Jana Rogge, *jr@rogge-weimar.de*
www.eckhaus-verlag.de

Lektorat:
Doris Gerecht, Horst Ramsenthaler

Druck:
W.V. Westfalia Druck GmbH, Paderborn

VDP online: www.pilotinnen.de

VDP Vorstand:
Präsidentin
Heike Käferle, *praesidentin@pilotinnen.de*
Vize-Präsidentin
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 Höltken, *motor-ul@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

Mitwirkende dieser Ausgabe (Texte und Fotos), in alphabetischer Reihenfolge:
Andrea Amberge, Claudia Arens [CA], Anke Bergelt, Sabine Bühlmann, Beate Busch-Schmidt, Sarah Drefenstedt,Doris Gerecht, Eve Grass, Ruth Haliti [RH], Ursula Hammer, Roswitha Höltken, Klemens Höltken, Ingrid Hopman, Heike Käferle [HK], Justine Kill, Lena Maier, Anna Malsch, Klaus Moog, Waltraud von Manowski, Katharina Milke, Alfon Newzella, Karin Polenz, S ven Reckmann, Petra Rühenbeck, Angelika Sonnenschein [AS], Horst Ramsenthaler [HR], Johanna Rohe, Sabine Theis, Volker Stutzer, Christine von Beesten
Sonstige Fotos von externen Quellen und Fotografen sind direkt am Bild bezeichnet.

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.

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

„Lust auf Fliegen“

[AS] Rechtzeitig zur Jubiläumsfeier anlässlich des 50-jährigen Bestehens der VDP erschien das Buch „Lust auf Fliegen“ – ein Ausflug in die Welt der fliegenden Frauen.

Auf 190 Seiten wird der Bogen von der Nachkriegszeit bis heute geschlagen, von den ersten Frauen mit Pilotenlizenz in Deutschland bis hin zu jungen Pilotinnen von heute, von Fly-ins, über Flugsicherheitstrainings, über Wettbewerbsflüge bis hin zur Berufsfliegerei. Vom Segelflug über Ballonfahren, das Fliegen von ULs und Tragschraubern, kleinen Propeller-Maschinen und Helikoptern bis hin zu großen Linienmaschinen.

„Lust auf Fliegen“ ist ein Dokument der Begeisterung von Frauen, die sich mit oder ohne Motor hinauftragen lassen in die blaue Weite und die Welt, um Landschaften, Städte, Menschen und Tiere von oben zu sehen und um die Bewegung in der dritten Dimension zu genießen.

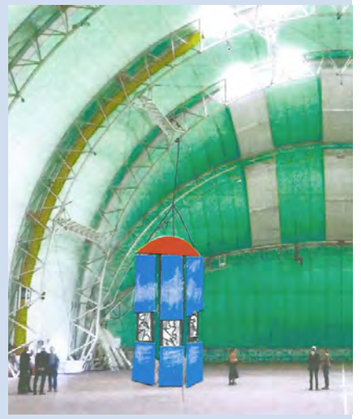
Lust auf Fliegen
Hardcover: 192 Seiten, Eckhaus Verlag, erschienen im September 2018, ISBN: 978-3-945294-24-6

Es kommen Pilotinnen von gestern und heute zu Wort, die über ihre Motivation und Erfahrungen berichten, darüber, was sie am Fliegen begeistert und warum es Sinn macht, Mitglied in einer Pilotinnenvereinigung zu sein. Abgerundet werden die Erfahrungsberichte durch Reiseschilderungen, die die Pilotinnen in die ganze Welt führten. Nicht zuletzt die zahlreichen Fotos machen wirklich Lust auf Fliegen.

Das Buch ist im Eckhaus-Verlag erschienen und kostet 25 €. Es ist über den Buchhandel oder direkt beim Verlag zu beziehen.
https://eckhaus-verlag.de/produkt/lust-auf-fliegen/

Eröffnung der Ausstellung „AnDer Luft“ 19.01.2019

[HK] AnDer, eine Mülheimer Künstlergruppe, eröffnet am 19.1.2019 in der Luftschiffhalle am Flughafen Essen/Mülheim die Ausstellung „AnDer Luft“. Die riesige Halle bietet genügend Ausstellungsfläche für acht Künstler, die unterschiedliche Positionen zu den Themen Luft, Raum und Fliegerei erarbeitet haben. Darunter der Künstler Heiner Schmitz, der die VDP u. a. während der JHV in Speyer begleitet hat. Dabei entstand eine sehenswerte Serie von Fotoportraits unserer Pilotinnen Inge Berger, Elisabeth Besold, Ingrid Blecher, Gudrun Herbich, Ingrid Hopman, Gisela Weinreich und Helga Wimmer. Alle Mitglieder und Freunde der VDP sind herzlich zur Vernissage am 19.1. 19 um 16 Uhr eingeladen – gerne mit Flugzeug.
Die Ausstellung endet am 2. März 2019.



www1.muelheim-ruhr.de/veranstaltungen/ausstellung_ander_luft/110531

Fliegermagazin Award 2019

In der Kategorie 3 „Interessensvertretungen“ könnt ihr noch bis 10.2.2019 für die VDP stimmen!

Im Rahmen der AERO Friedrichshafen, der wichtigsten Messe für die Allgemeine Luftfahrt in Europa, wird das fliegermagazin am 11. April 2019 zum achten Mal die fliegermagazin Awards verleihen. Bei insgesamt sieben Kategorien können die Leser ihr Votum abgeben. Die VDP ist in der Kategorie 3 „Interessensvertretungen“ nominiert. Und hier geht es zur Abstimmung: **www.fliegermagazin.de/award2019/** oder per QR-Code

VDP-Nachrichten 2018/19

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

VDP auf der AERO 10.–13. April 2019

Wir sind wieder dabei. Auf dem AOPA Stand in Halle 5 trefft ihr uns am VDP-Counter!

Mit dem bisher umfangreichsten Angebot wird die 27. AERO an den Start gehen. Vom Segelflugzeug (dieses Jahr wieder dabei!) über Ultraleichtflugzeuge bis 600 kg Startgewicht über leichte leistungsstarke Reiseflugzeuge und Hubschrauber bis zu exklusiven Business-Jets reicht die Palette der Fluggeräte, die auf dem Messegelände in Friedrichshafen zu sehen sind. Einen ständig wachsenden Stellenwert nimmt die e-flight-expo ein. Flugzeugen mit E-Antrieb und autonom fliegenden senkrechtstartenden Fluggeräten (e-VTOL) wird ein deutlich wachsender Markt prognostiziert. Wie ein VTOL fliegt, kann erstmals im Rahmen der AERO live erlebt werden.

Neue Flugzeugmodelle zum Anfassen

Wir lieben Fliegen … egal womit!

[HK] Vom 25.–27.01.2019 laden die UL-Pilotinnen Denise, Nancy und Lisa alle deutschen Luftsportlerinnen zum 45. Hexentreffen ins sächsische Elbflorenz Dresden ein. Unter dem Motto „Wir lieben Fliegen…egal womit!" hat sich das Dreiergespann ein spannendes Programm für die Teilnehmerinnen einfallen lassen, das nicht nur das Pilotinnenherz höher schlagen lässt, sondern allen Ladies auch die Facetten der Landeshauptstadt näher bringen wird.

Mehr Infos hier **https://hexentreffen2019.jimdo.com/** und den Trailer gibt's über den QR-Code.

Auflastung UL – Erfolgsstory und Geduldsspiel

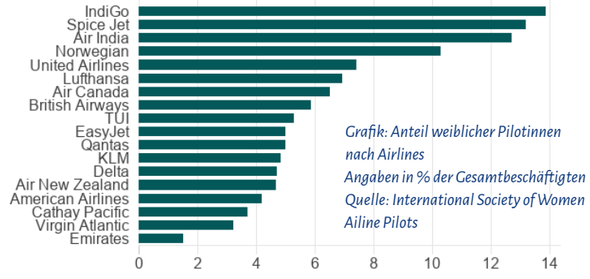
[HR] Die Früchte einer großartigen Initiative – vor allem des DULV – lassen sich wohl bald ernten.

Ende 2017 hatten sich Vertreter des Europäischen Parlaments und des Ministerrats auf eine Gewichtserhöhung für Ultraleichtflugzeuge auf 600 Kilogramm geeinigt. Die Zustimmung des EU-Parlaments erfolgte im Juni 2018 mit Wirkung zu Ende August. In den Nachrichten für Luftfahrer 1-1450-18 hat schließlich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 11. September das Opt-out offiziell ausgeübt und den Weg für Deutschland freigemacht.

Nun muss eine neue, der Gesetzeslage angepasste Lufttüchtigkeitsforderung erlassen werden. Diese ist nach Aussage des Fliegermagazins von der Behörde und den Verbänden bereits vorbereitet. Die Hersteller haben, so der DAeC, schon erste Modelle gerechnet und geprüft. Wann die ersten 600kg-Modelle auf den Markt kommen und

ob die Hersteller nun den Fokus vorranging auf den Verkauf neuer Flugzeuge richten oder auch die Zulassung älterer Modelle vorantreiben, wird man hoffentlich auf der AERO 2019 erfahren.

Pilotinnenanteil bei Airlines



[HK] Die ersten drei Plätze mit über 12 % Pilotinnen werden von indischen Airlines belegt. Danach kommt Norwegen mit ca. 10,5 %. Der Rest der betrachteten Airlines liegt unter 8 %. Passt diese Reihenfolge in unser Weltbild? Eher nicht. Was also machen die Inder und Inderinnen anders?

Judith Spörl: „Lena startet durch"

Auch im zweiten Band über die mutige Segelfliegerin Lena geht es um spannende Abenteuer auf dem Flugplatz, hochfliegende Träume und die Schwierigkeit, lähmende Angst zu überwinden, wenn es mal richtig dumm läuft! Judith Spörl möchte mit ihren beiden Büchern über Lena Mädchen Mut machen, einem Hobby nachzugehen, das nicht alltäglich ist, berufliche Chancen bietet und genauso schön wie aufregend sein kann. Ein Geschenk für Teenager, das zum Fliegen verführt. Mehr hier: **http://www.lenafliegtsichfrei.de/**

Judith Spörl am DAeC-Stand auf der AERO 2018

International Conference der 99s

International Conference 2019 in Dayton, Ohio

[CA] An dieser Stelle möchten wir die jährliche, internationale Konferenz der Ninety-Nines ankündigen, die nächstes Jahr vom 16. bis 21. Juli in Dayton, Ohio (USA) stattfinden wird. Wer Lust hat internationale Luft zu schnuppern und Pilotinnen aus der ganzen Welt kennenzulernen, ist dort bestens aufgehoben. Unter dem Motto „Wright Way to Dayton" feiern die Ninety-Nines 2019 ihr 90-jähriges Bestehen. Man darf sich, ganz amerikanisch, auf ein Event der Superlative freuen. Mehr Infos gibt es dazu auf **www.ninety-nines.org .**

WhatsApp – What's up?

Digital Networking: [RH] Immerhin schon seit Dezember 2015, also rund 1.000 Tage gibt es sie, die WhatsApp-Pilotinnen. Seitdem sind 584 Fotos, 38 Videos, 197 Weblinks und 31 Dokumente und Hunderte von Kommentaren gepostet worden. Und, in der Tat, die meisten Beiträge hatten etwas mit der Fliegerei zu tun.

Bei den Bildern geht es von eindrucksvollen Luftaufnahmen, über Impressionen von nationalen und internationalen Fly-ins bis hin zum neugeborenen Babyfoto.

Es gibt Links zu anstehenden Veranstaltungen, interessanten Fachartikeln in der Luftfahrerpresse oder zu Beiträgen in Tageszeitungen über historische oder aktuelle Flugereignisse, darunter leider auch mancher Unfall. Es wird heiß diskutiert über allgemeine oder Frauen-Flug-Themen oder einfach ein neues Mitglied herzlich willkommen geheißen.

Viele möchten diese Kommunikationsform nicht mehr missen und wir freuen uns über neue Mit-Chatterinnen und Anregungen zur Gemeinsamkeit. Neulich erst kam über diese Plattform wieder ein spontanes kleines Fly-in in Franken zustande. Genau das haben wir uns bei Gründung der Gruppe gewünscht! Wer mitmachen möchte meldet sich bei **Ruth Haliti presse@pilotinnen.de.**

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

Amy Johnson Initiative

easyJet hat in diesem Jahr 49 neue Arbeitsplätze für weibliche Piloten angeboten. Dies entspricht einer Steigerung von 48 % gegenüber dem Vorjahr – dank der Initiative „Amy Johnson". Für ganz easyJet bedeutet das, dass 13 % der Neueinstellungen im Unternehmen Frauen gewesen sind.

Die britische Fluggesellschaft hat sich zum Ziel gesetzt, dass 20 % der von easyJet im Jahr 2020 neu eingestellten Kadetten Frauen sind. Auf der Grundlage der aktuellen Einstellungspläne würde dies die Rekrutierung von rund 50 Pilotinnen pro Jahr bedeuten. Die Initiative startete 2015.

Amy Johnson war die erste britische Frau, die eine C-Lizenz in der Flugzeugwartung erhielt, sie war Präsidentin der Women's Engineering Society und Pilotin.

Veranstaltung in Freiburg: Jungs bauen Flieger

Eine Veranstaltung in Freiburg – auf Nachfrage: Mädchen dürfen nicht teilnehmen, weil es ein Angebot aus der Reihe „getrennte" Kurse ist. Für Mädchen wird so ein Kurs allerdings nicht angeboten. Die Unterstützung der VDP haben wir bei Bernhard angeboten – passiert ist bisher leider noch nichts. Wer sich engagieren möchte: Haus der Begegnung, Habichtweg 48, 9110 Freiburg,
E-Mail: web@hdb-freiburg.de

Rückkehr der Rosinenbomber

[HR] Die Luftbrücke von Berlin war die größte humanitäre Hilfsaktion weltweit. Vom 24. Juni 1948 bis 12. Mai 1949 haben Flugzeuge in über 270.000 Einsätzen gut 2 Mio. Tonnen Hilfsgüter ins hungernde Berlin gebracht. Beeindruckend bleibt das grenzenlose menschliche Engagement für die früheren Feinde. Der Förderverein Luftbrücke Berlin 70 e. V. will den „Luftbrücken-Spirit" wiederbeleben.

Vom 10. bis zum 18. Juni 2019 richtet er die Erinnerungsveranstaltung zum 70. Jubiläum der Luftbrücke an den historischen Flugplätzen Wiesbaden-Erbenheim (10.–12.), Faßberg (12.–15.) und Schönhagen (15.–19.) aus. Ca. 40 Flugzeuge der Typen Douglas DC-3/C-47 bzw. DC-4/C-54 und Junkers JU-52 aus der ganzen Welt werden erwartet und lassen die Luftbrücke wieder auferstehen. Die Crews und Zeitzeugen stehen für Fragen zur Verfügung. Rundflüge werden angeboten. Die Ninety Nines laden alle Pilotinnen am 15. Juni nach Schönhagen ein – eine tolle Idee – auch wegen der Beziehung zu den USA.

Mehr unter **https://foerderverein-luftbruecke-berlin-70.de**

Entladung von Douglas C-47 auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof, 1948

C-54 landing at Tempelhof -Quelle: National Museum of the U.S. Air Force

50. Jahreshauptversammlung der VDP in Speyer

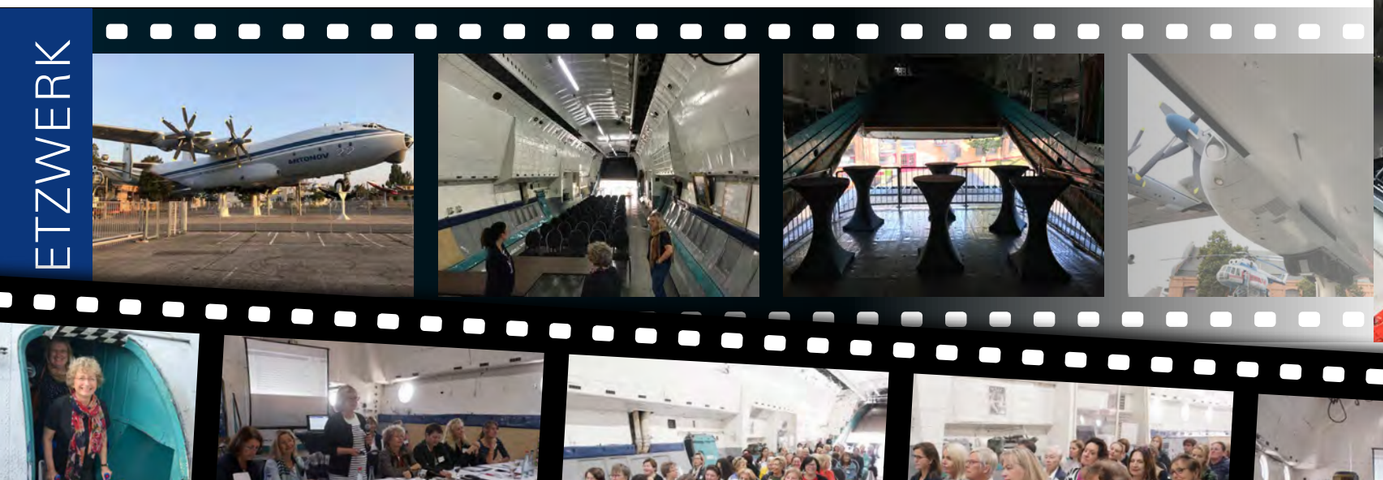
14.–16. September 2018 | von Angelika Sonnenschein

Was liegt näher, als das 50-jährige Bestehen der VDP im Technikmuseum Speyer zu feiern? Schließlich liegt das Museum nicht allzu weit entfernt vom Gründungsort der VDP, Gut Petersau, und die Vielzahl der ausgestellten Flugzeuge lässt jedes Fliegerinnenherz höherschlagen.

Am Freitag reisten über 100 Pilotinnen und Fördermitglieder an, davon 14 Crews mit dem eigenen Flugzeug oder Hubschrauber. TOTAL erwies sich erneut als großzügiger Förderer der VDP und sponserte für jedes Flugzeug 20 Liter Sprit. Auch der Flughafen zeigte sich sehr gastfreundlich, und die Tower-Besatzung bot jegliche Unterstützung von der Abholung am Flugzeug bis hin zur Bereitstellung eines Mietwagens.

Begrüßt wurden wir durch den Chef des Flughafens, Roland Kern, der uns einen spannenden Abriss der Geschichte und Entwicklung des Speyrer Flugplatzes gab, und uns schon „im Vorfeld" den ein oder anderen Kontakt verschafft hatte. Nach dem Einchecken brachen wir zu Stadtführung und Dombesuch auf. Wir konnten uns davon überzeugen, dass Speyer eine sehr schöne Stadt und immer wieder einen Besuch wert ist. Ein exklusives Orgelkonzert von Kirchenmusikdirektor Robert Sattelberger in der St.-Joseph-Kirche mit Werken von Bach (Toccata, Air) und Lefébure-Wély war der festliche Abschluss des Nachmittagsprogramms. Anschließend verbrachten wir einen unterhaltsamen und kulinarisch sehr gelungenen Abend direkt an der Rheinpromenade, im neuen Restaurant Rentschlers. Hier hieß uns die Bürgermeisterin Monika Kabs herzlich willkommen.

Am nächsten Morgen dann die Mitgliederversammlung im Rumpf der faszinierenden Antonow AN 22. Sabine Theiss, unsere Or-



Das Technikmuseum in Speyer bot eine spannende Kulisse für unsere Versammlung

ganisatorin, hat dieses umwerfende und einmalige Erlebnis möglich gemacht. Ihr und ihrem Team danken wir ganz herzlich! Sabine engagiert sich übrigens auch als Fluglehrerin und Vorsitzende des Bundesausschusses Frauen und Familie im DAeC sehr für die Förderung von Pilotinnen.

Zufrieden blickten alle auf ein erfolgreiches Jahr mit bis dato 16 neuen Mitgliedern zurück. Leider kündete unsere Schatzmeisterin Beate Busch-Schmidt an, dass sie bei der Wahl 2019 nicht mehr zur Verfügung stünde und appellierte insbesondere an die jüngeren Mitglieder, sich hier zu engagieren.

Für die Zukunft wurde auch geplant: Die nächste JHV wird vom 6. – 8. September 2019 in Hamburg stattfinden. Antoaneta Sontheimer zeichnet für die Organisation verantwortlich. Die JHV 2020 wird von Lisa Stahl vom 4.–6. September in Augsburg veranstaltet.

Zum Schluss der Versammlung stellte Heike Käferle das frisch aus der Presse gekommene Buch zum 50. Jubiläum der VDP vor. „Lust auf Fliegen“ wurde mit Begeisterung aufgenommen. Die ehemaligen Präsidentinnen Elisabeth Besold, Ingelo Hövels, Heidi Galland und Hedi Sensen erhielten in Anerkennung ihrer Verdienste um die VDP jeweils ein Exemplar. Auch die Autorinnen der „längsten Artikel“, Dagmar Deckstein, Inge Berger und Prof. Dr. Cillie Rentmeister, wurden zum Dank mit einem Exemplar bedacht.

Während die Pilotinnen über die Pläne für das kommende Jahr diskutierten, hatten die Begleiter die Möglichkeit, das Sea Life Speyer oder das Technikmuseum zu erkunden. Nachmittags fanden in kleinen Gruppen Führungen durchs Technikmuseum statt. Das Museum verfügt über eine stattliche Sammlung historischer Militär- und Verkehrsflugzeuge, die die Entwicklung der Luftfahrt wunderbar aufzeigt. Einige unserer Mitglieder sind früher auf heutigen Ausstellungsstücken verantwortlich geflogen – unter ihnen Gisela Weinreich und ihr Mann Wolfgang. Allerdings wurde auch festgestellt, dass die Rolle der Pilotinnen im Museum überhaupt nicht aufgegriffen wurde. Hier kann die VDP noch aktiv werden.

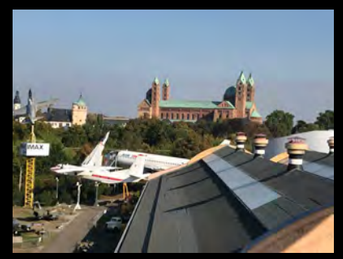
Zur Jubiläumsgala im Pfälzer Weindorf konnten wir illustre Ehrengäste begrüßen: unser langjähriges Mitglied Susanne Schödel, Generalsekretärin der FAI, mehrfache Rekordpilotin und Weltmeisterin im Frauensegelflug, Wolfgang Müther, Präsident des DAeC und Clemens Bollinger Vorstandsmitglied der AOPA und Präsident des Luftfahrt-Presse-Club. Wolfang Müther war bereits am Freitagmittag beim Empfang am Flugplatz anwesend und unterstrich damit die Verbundenheit zwischen VDP und DAeC. Ein besonderes Highlight war die Videobotschaft von Malu Dreyer, der Ministerpräsidentin des gastgebenden Bundeslandes Rheinland-Pfalz. Frau Dreyer betonte, dass auch in der Fliegerei einiger Nachholbedarf für Frauen existiert. Und sie ermutigte uns, unseren Weg weiterzugehen.

Nach der Begrüßung stellte unsere Präsidentin nun der Öffentlichkeit das Buch „Lust auf Fliegen“ vor und erzählte über den langen und steinigen Weg von der Idee bis zur Realisierung. Heike Käferle gab einen inhaltlichen Abriss und nutzte die Gelegenheit für ein Dankeschön: Viele haben zum Buch wesentliches beigetragen, insbesondere dankte sie Evelyn Crellin für die bemerkenswerte Aufarbeitung der Geschichte der VDP und Jana Rogge für die gelungene Gestaltung und verlegerische Abwicklung des Projekts.

Dann setzte Heike Käferle zum Flug durch 50 Jahre Geschichte der VDP an. Er begann mit der Gründung und der legendären Rallye „Rose von Eddesse“, die den Anstoß zur Gründung lieferte und die skeptischen Reaktionen der Männer- und Medienwelt hervorrief (die Geschichte der VDP Gründung von Evelyn Crellin findet ihr im Teil „Historie“). Ihre Festrede ging auf die unvergesslichen Fly-ins und Veranstaltungen sowie die Netzwerke und Präsidentinnen ein, die in den vergangenen 50 Jahren die VDP prägten. Schließlich zeigte Heike Käferle die Vielfalt der in der VDP repräsentierten

VDP-Nachrichten 2018/19 Netzwerk: 50. JHV in Speyer

NETZWERK



NETZWERK

Formen des Fliegens auf und endet mit einem Aufruf, die VDP weiter zu stärken, um den Anteil an Pilotinnen in der Luftfahrt zu erhöhen.

In von Ruth Haliti munter moderierten Talk-Runden diskutierten die Ehrengäste, unsere jüngsten Pilotinnen sowie die ehemaligen Präsidentinnen der VDP über die Möglichkeiten, mehr junge Frauen fürs Fliegen zu begeistern und die Zukunft der VDP zu gestalten. Einig war man sich darin, dass weibliche Vorbilder dabei eine große Rolle spielen. Besonders wichtig sind unterstützende Angebote in den Vereinen. Hierzu vereinbarten die VDP und der DAeC eine engere Zusammenarbeit. Das Hexentreffen im Januar 2019 in Dresden soll ein Anfang sein. Durch die Erwähnung in Publikationen des DAeC werden Pilotinnen auf die VDP und das bestehende Netzwerk aufmerksam gemacht. Auch den Pilotinnen, die oft als einzige Frau in ihrem Verein fliegen, bietet die VDP Rückhalt und Motivation.

Für 50 Jahre Mitgliedschaft in der VDP wurden mit der diamantenen Nadel geehrt:

Ingrid Blecher, Mitglied Nr. 26, damals jüngste Segelfliegerin mit Silber C und Begründerin der Hexentreffen. Sie kündigte an, dass sie 60 Fliegerinnenjahre anstrebt – es fehlen noch drei!

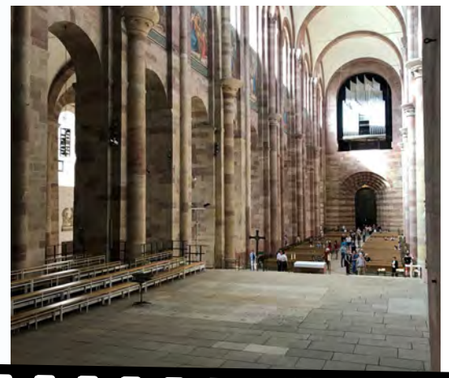
Heidi Galland, Mitglied Nr. 27, Ehrenpräsidentin und Präsidentin der VDP von 1998 bis 2007. Sie trug stark zum Bekanntheitsgrad der VDP bei, begann die Tradition der VDP Nachrichten und brachte 23 Hefte auf den Weg. Sie bedankte sich mit einem Gedicht.

Die Gründungsmitglieder Traudl Scheit und Uta Kienle (16 Jahre Schatzmeisterin) sowie Lore Meyer konnten die Ehrennadeln leider aus gesundheitlichen Gründen nicht persönlich in Empfang nehmen.

Während des Abends begleiteten uns spaßige „Drohnen“ in Form von Smiley und Manta Rochen. Begeistert aufgenommen wurde die Hexe Baba Jaga, die zu Akkordeonmusik durch den Saal schwebte.

Gegen Ende des Abends drehte unsere Band richtig auf und lockte alle auf die Tanzfläche. Highlight waren die hinreißenden Soloeinlagen unserer frisch lizenzierten Hubschrauberpilotin Lena Maier auf dem Saxophon.

Am Sonntag ging es nach dem Besuch des berühmten Bauernmarktes wieder nach Hause. Einige nutzen das stabile sonnige Wetter noch zu einer Schiffsfahrt auf dem Rhein oder zu einem Sightseeing über der malerischen Pfalz und dem Rheintal. Es war eine tolle, vom Orgateam großartig ausgerichtete 50-Jahrfeier, an die wir uns noch gerne und lange erinnern werden.



Dank den Organisatorinnen

JHV	Ort	Jahr	Organisatorin
0	Gut Petersau bei Worms	1968	Gründung: Mutz Trense
1	Worms	1969	Peggy Wagenhals
2	Cloppenburg	1970	Christel Terjung
3	Egelsbach	1971	Monika Günther
4	Ludwigsburg	1972	Helga Fischer
5	Bonn-Hangelar	1973	Erika von Griesheim, Angelika Eckert
6	Neubiberg/ München	1974	Mutz Trense, Helga Bauer
7	Essen/Kettwig	1975	Angelika Eckert
8	Peine/Eddesse	1976	Sylvia Grassmann
9	Ludwigsburg/ Asperg	1977	Helga Fischer
10	Unterhaching	1978	Mutz Trense
11	Bremen	1979	Hanna Hübner-Kunath
12	Ludwigsburg/ Asperg	1980	Helga Fischer
13	Lübeck	1981	Eva Heise, Lore Vogler
14	Trier	1982	Gisela Kleifeld
15	Flensburg	1983	Bit Heitmann
16	Eggenfelden	1984	Christa Janeschitz
17	Bad Dürkheim	1985	Sieglinde Guth, Peggy Wagenhals
18	Peine/Eddesse	1986	Waltraud Breschke
19	Gelnhausen	1987	Susanne Joost
20	Bad Neuenahr	1988	Elfriede Korb
21	Würzburg	1989	Christa Spaeth
22	Mönchengladbach	1990	Margit ten Cate
23	Eggenfelden	1991	Christa Janeschitz
24	Lübeck	1992	Eva Heise, Elke Kopmann-Witt, Lore Vogler
25	Bayreuth	1993	Elke Söllner
26	Aachen	1994	Marga Rohe
27	Peine/Eddesse	1995	Waltraud Breschke
28	Dresden	1996	Gudrun Herbich
29	Paderborn-Lippstadt	1997	Hannelore Wurzer
30	München	1998	Elisabeth Besold
31	Aschaffenburg	1999	Sabine Spilger
32	Münster	2000	Roswitha Höltken, Karin Bruchhausen
33	Peine/Eddesse	2001	H.-H. Hartwig-Illmer, Waltraud Breschke
34	Berlin	2002	Bit Heitmann-Guth
35	Lübeck	2003	Dr. Marion Timme
36	Friedrichshafen	2004	Bärbel Kuchler, Claudia Jungschmidt
37	Stuttgart	2005	Dagmar Deckstein, Elvi Schaller, Renate Schrempp
38	Bayreuth	2006	Elke Söllner
39	Weimar	2007	Annelie Adrian
40	Baden-Baden	2008	Helga Hirt
41	Osnabrück	2009	Karin Bruchhausen

Hintergrund: ilana, fotolia.com

40. JHV in Baden-Baden

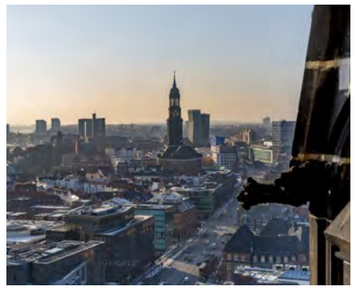
Rückblick auf 50 Jahres-hauptversammlungen der VDP

JHV	Ort	Jahr	Organisatorin
42	Bad Nauheim	2010	Andrea Schapöhler
43	Trier	2011	Brigitte Köhler
44	Essen/Düsseldorf	2012	Christa Subklew-Papp
45	Schwäbisch Hall	2013	Ursula Hammer
46	Sylt	2014	Anja Wolffson, Margot Mielck
47	Nürnberg	2015	Christine Roch, Eve Grass
48	Paderborn	2016	Sabine Bühlmann, Karin Schmidt
49	Erfurt	2017	Antoaneta Sontheimer
50	Speyer	2018	Sabine Theis
51	Hamburg	2019	Antoaneta Sontheimer
52	Augsburg	2020	Lisa Stahl

Jede JHV ist von neuem eine Herausforderung an die Organisatorinnen. Welche Höhepunkte kann der Veranstaltungsort bieten und welche Räumlichkeiten sind passend? Ist das Programm ansprechend? Wie viele melden sich an? Eine Vielzahl von Fragen und Entscheidungen sind zu treffen. Eine Organisation, die Spaß macht und von den Pilotinnen wertgeschätzt wird.

Wir danken allen, die sich dieser Herausforderung gestellt haben und auch jenen, die sich noch stellen werden.

Foto: Knipsolino, fotolia.com



Kleine Fotos: gerckens.photo, fotolia.com

Einladung zur 51. JHV in Hamburg

Vom 6. bis zum 8. September 2019 | von Antoaneta Sontheimer

„Moin, Moin", liebe Pilotinnen, liebe Fördermitglieder! Wir freuen uns sehr, euch zur 51. Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen in Hamburg einladen zu dürfen.

HAMBURG – eine Stadt der Gegensätze – für alle Hamburger die schönste Stadt Deutschlands. Die Hansestadt gilt als Tor zur Welt und wir möchten es betreten.

Dass unsere 51. JHV 2019 in Hamburg stattfindet ist kein Zufall: bereits im 19. Jh. war Hamburg das Tor Deutschlands zur Neuen Welt. Und für uns Pilotinnen hat das einen starken symbolischen Charakter. Hamburg als Metropolregion spielt auch eine sehr große Rolle für die Aviation: Airbus, Lufthansa Technik, Flughafen Hamburg und mehr als 300 weitere Unternehmen mit insgesamt 40.000 Mitarbeitern, die für die Luftfahrt tätig sind. In Hamburg wird der gesamte Lebenszyklus eines Flugzeuges und die komplette Wertschöpfungskette der Luftfahrt abgedeckt: von der Entwicklung, Herstellung und Montage über das Lufttransportsystem und die Wartung bis hin zum Recycling. Hinzu kommen exzellente Universitäten und Ausbildungseinrichtungen sowie führende Forschungsinstitute. Damit ist die Metropolregion der drittgrößte Standort der zivilen Luftfahrtindustrie weltweit.

Hamburg – die Jahrhunderte alte norddeutsche Metropole – ist geprägt vom Handel und ihrem weltstädtischen Anspruch. Diese Tradition und ihre zahlreichen Eigenheiten machen Hamburg zu einer ganz besonderen deutschen Stadt, sicherlich zu einer der schönsten.

Wir laden Euch ein, mit uns zusammen diese einzigartige Stadt auf eine ungewöhnliche Art und Weise zu erleben und kennenzulernen. Die magische Anziehungskraft Hamburgs als eine endlose Shopping-Meile ist kaum zu verbergen. Zwischen Passagen, Einkaufszentren und den Alsterfleeten macht das Einkaufen einfach Spaß – und das bei jedem Wetter!

Auf dem Fischmarkt wird seit 1703 so ziemlich alles gehandelt, was nicht niet- und nagelfest ist, aber vor allem kiloweise Fisch zum Schnäppchenpreis. Beim Brunch in der Fischauktionshalle lässt die Live-Musik die Stimmung in das Unermessliche steigen.

Seit Juli 2015 gehören die historische Speicherstadt und das Kontorhausviertel zum UNESCO-Welterbe. Die hundertjährige Speicherstadt, ein Hamburger Wahrzeichen, ist der größte zusammenhängende Lagerhauskomplex.

Obwohl wir euch nur einen kleinen Abriss dieser vielfältigen Stadt zeigen können, haben wir hoffentlich eure Neugierde geweckt.

Wir freuen uns auf euch! Eure Antoaneta Sontheimer und das Präsidium der VDP

Gesamteindruck – v.l.n.r.: Anna Malsch, Melissa Rudolph, Karola Schmorde, Rosa Höltken, Andrea Höltken, Renate Menzinger

Networking AERO 2018

Fördermitglieder am Stand – Alfons Newzella und Horst Ramsenthaler

Standbesucher Wolfgang und Gisela Weinreich

Gisela Weinreich mit Fördermitglied Thorsten Herting

Ruth Haliti freut sich über das Wiedersehen mit Sabine Närdeman – die sofort Mitglied wurde

Magnus Fusion UL mit traditionellem ungarischen Muster

Fliegen – Familie – Beruf: Wir wollen alles!

Motto des 44. Hexentreffens in Aachen | von Gisela Weinreich

Luftsportbegeisterte, so viele wie noch nie, sind der Einladung zum Hexentreffen 2018 nach Aachen gefolgt. Ausrichter der Veranstaltung war diesmal der Luftsport Verein Aachen zusammen mit der FH Aachen, Fachbereich Luft- und Raumfahrt. Drei Segelfliegerinnen des LSV Aachen, Dr. Sybille Krummacher, Angelika Rebischke, Katja Roshanian und Prof. Dr. Ing. Peter Dahmann, Segelflieger und Dekan der FH Aachen, FB 6 Luft- und Raumfahrttechnik hatten die Veranstaltung organisiert.

Im Foyer hatte die VDP ihren Stand, vertreten durch Heike Käferle und Gisela Weinreich. Die VDP Nachrichten-Hefte lagen zum Durchblättern und Mitnehmen bereit. Wir waren bald umlagert von Interessentinnen, manche, die sogleich den Antrag auf Mitgliedschaft unterschrieben, andere, die die Mitgliedschaft in Ruhe überlegen wollten und neugierig Fragen zur VDP stellten.

Illustre Gäste waren beim Hexentreffen unter uns, allen voran die Generalsekretärin der FAI, Susanne Schödel, und der Vorsitzende der Bundeskommission Segelflug im DAeC, Walter Eisele, die zu einem besonderen Programmpunkt des AMF – Dr.-Angelika-Machinek- Förderverein – angereist waren.

Es begrüßten uns der Direktor der FH Aachen, Prof. Dr. Marcus Baumann, desweiteren Hartmut Bieberich, Vorsitzender des LVA, und der Präsident des Aeroclub NRW, Stefan Klett, der in seiner Rede betonte, dass der Aeroclub NRW auch diesmal gerne einen finanziellen Beitrag zum Hexentreffen geleistet habe und offen sei für neue Ideen und Vorschläge, wie junge Segelfliegerinnen noch besser unterstützt und motiviert werden könnten.

Von allen Seiten wurde einhellig versichert, dass mehr Frauen im Luftsport und in den technischen Wissenschaften absolut wünschenswert seien. Prof. Dahmann stellte die Arbeit des Fachbereichs Luft- und Raumfahrttechnik vor und bedauerte die geringe Anzahl der Studentinnen in seinem Bereich. Diejenigen, die sich für einen solchen Studiengang entschlossen hätten, gehörten oft zu den Besten, was belegt, dass auch Frauen Technik bestens verstehen.

Judith Kürten berichtete aus ihrem Bereich „Gelebte Gleichstellung an der FH Aachen – Studieren, Forschen, Lehren, Karrieremöglichkeiten für Frauen vom Studium bis zur Profesorin“. In den Reihen des Auditoriums hörte man: „Da bekommt frau richtig Lust, noch einmal zu studieren unter solchen attraktiven Bedingungen!“

Die Referentinnen des Hexentreffens mit Judith Spoerl (Segelfliegerin, Fluglotsin, Autorin des Buchs „Lena fliegt sich frei“), Yvonne Dathe (vierfache Deutsche Meisterin im Gleitschirmfliegen und Mentaltrainerin), Diplom Ingenieurin Sarah Hamacher, ein Flugplatzkind und mit 14 Jahren Segelfliegerin, dann weitere Fluglizenzen, zur leitenden Ingenieurin in der Hubschrauberwartung aufgestiegen, Mutter zweier Kinder, haben uns sehr beeindruckt: Starke Frauen, großartige Persönlichkeiten, erfolgreiche Karrieren. Deutlich wurde aber auch, dass das Umsetzen des Mottos zum Hexentreffen: „Fliegen – Familie – Beruf: Wir wollen alles!“ ein sehr hoher Anspruch ist und nicht immer funktioniert. Das Motto gelebt haben einige – die saßen im Auditorium.

Der angebotene Mini-Workshop „Mentales Training: Entscheidungsfindung, Angst, Niederlagen, Resilienz“ wurde lebhaft angenommen, und zum Motto des Hexentreffens gab es die Methode World-Café, um sich an dem Thema abzuarbeiten, Ziele und Zusammenhänge zu erkennen. Die Laborbesichtigungen im Fachbereich Luft- und Raumfahrttechnik waren ein weiteres Highlight dieser Veranstaltung und rundeten diesen Programmteil ab.

Ein besonderer und emotionaler Programmpunkt, zu dem Susanne Schödel aus dem FAI Office in Lausanne extra angereist war, war die Taufe eines AMF Förderflugzeuges. Susanne ist gleichfalls 1. Vorsitzende des Dr.-Angelika-Machinek-Fördervereins.

AMF-Segelflugzeugtaufe beim Hexentreffen in Aachen (Quelle: FH Aachen, C. Hertz)

Referentin Judith Spoerl, Fluglotsin

Foyer (Quelle: LVA, A. Rebischke)

DAeC und FAI bei der AMF-Flugzeugtaufe: Walter Eisele, Susanne Schödel, Stefan Klett

Bei der Begrüßung des Auditoriums nahm sie die Gelegenheit wahr, an die Namensgeberin des Fördervereins, Dr. Angelika Machinek, zu erinnern. Dem AMF wurde ein neues Förderflugzeug aus dem Nachlass von Swaantje Geyer überlassen. Es war der letzte Wunsch der Vize-Weltmeisterin der Clubklasse und des langjährigen Mitglieds der Frauen-Nationalmannschaft, die nach schwerer Krankheit 2016 viel zu früh aus dem Leben schied, ihr Segelflugzeug, ASW 19, mit dem Kennzeichen VS dem Förderverein zu schenken. Walter Eisele erinnerte an die engagierte begeisterte Luftsportlerin, deren Ziel es war, Nachwuchspilotinnen zu fördern und zu unterstützen, die zu diesem Zweck ihre ASW 19 dem AMF vermachte. Im Kreise des gesamten AMF-Vorstandes und umgeben von den Hexen des Aachener Treffens wurde die Taufe feierlich vollzogen.

Das Hexentreffen klang aus mit einem fröhlichen Hexensabbat in angeregter Unterhaltung und in Vorfreude auf das nächste Treffen, das Segelfliegerinnen in Dresden organisieren wollen.

Fly-in nach EDRS Bad Sobernheim

Der Domberg – Heimat-Flugplatz von Gründungsmitglied Marie-Luise Wessel | von Sybille Baumgärtner

Es war heiß im Juli und wir waren eine nette kleine Gruppe interessierter Pilotinnen, die sich auch teilweise zum ersten Mal getroffen haben. So konnten wir die Gelegenheit nutzen und uns näher kennenlernen.

Der Flugplatz EDRS war der Heimatflugplatz von Dr. Marie-Luise Wessel, eine der acht Pilotinnen, die im April 1968 die Vereinigung Deutscher Pilotinnen gegründet hatten. Ihr Sohn Carl Otto Wessel ist Mitglied im FSV Sobernheim und immer noch als Fluglehrer und Prüfer tätig. Ihre Enkelin Ada Rode drehte als Abschlussarbeit zu ihrer Ausbildung als Medieninformatikerin einen Dokumentarfilm über das Leben ihrer Großmutter und ihre Leidenschaft zum Fliegen. Nach einer Kennenlern-Kaffeerunde schauten wir uns diesen interessanten 45-minütigen Film zusammen an. Danach ging es zur Abkühlung auf den Barfußpfad in Bad Sobernheim. Den Abend ließen wir beim Grillen mit Blick über das Nahetal gemütlich ausklingen.

Die Platzrunde von EDRS geht direkt über den Disibodenberg mit seiner Klosterruine; Hildegard von Bingen hat hier ihre ersten 35 Klosterjahre verbracht. Im Schatten der alten Bäume erkundeten wir am Sonntagvormittag die Anlage, bevor sich alle Pilotinnen auf den Heimflug machten, um noch vor dem aufkommenden Gewitter wieder am Heimatflugplatz zu landen.

Kino im Freien

Anflug auf Sobernheimgrid EDRS

Dresden im Juni: Kultur – Bildung – Austausch

von Andrea Amberge

Gerne erinnere ich mich an die Stadt, die interessanten Informationen im Museum und die bereichernden Gespräche, die ich mit den Teilnehmerinnen führte. Die Ausstellung „Gewalt und Geschlecht: Männlicher Krieg – weiblicher Frieden?“ im Militärhistorischen Museum der Bundeswehr war Anlass für dieses Treffen.

Cäcilia Rentmeister hatte zu der Ausstellung einen Essay für den Ausstellungskatalog über den „Geschlechterfaktor in der Luftfahrt“ geschrieben. Hierin geht es um Pionierinnen, aber auch um die aktuelle Situation von Frauen in der Luftfahrt.

Im Museum wurden wir von einer Historikerin geführt, die den Fokus auf Frauen und insbesondere Pilotinnen legte.

Danach fuhren wir mit der Tram zum „Weißen Hirsch“, einem eleganten Villenviertel, das an Hängen weit oberhalb von Elbe und Altstadt vom Feuersturm im Februar 1945 weitgehend verschont blieb. Beim Umsteigen pausierten wir vorher noch im „Waldschlösschen“ mit Aperol Spritz und Blick auf die Elbhänge hinunter auf Dresden.

Fly-in Dresden, Besuch im Militärhistorischen Museum, 16. Juni 2018

Cäcilia führte uns dann durch die Straßen des sehenswerten Stadtteils.

An markanten Punkten zeigte sie hier Dresden als Ort der Lebensreformbewegung um 1900, aber auch als Stadt mit einer langen Tradition von medizinisch-technischen Erfindungen und Erfindern. Wir starteten an der zweieinhalb Hektar großen Anlage des „Dr. Lahmanns Sanatoriums“, das bereits 1888 die erste „Burnout“-Kurklinik der Welt war: Von Zivilisation und Erschöpfung geplagte Frauen und Männer, Bürger, Berühmtheiten und Potentaten nahmen hier unter anderem Licht-, Wasser- und Luftbäder – unter ihnen Hugo Junkers und Heinz Rühmann.

Ein anderer Haltepunkt war am ausgedehnten Forschungsinstitut von Manfred von Ardenne. Der geniale Physiker war ab den zwanziger Jahren beteiligt an den Erfindungen von Fernsehen, Radar, Plasmatechnik, der Herz-Lungen-Maschine, wie auch von Krebstherapien. Er betrieb hier auf dem

„Weißen Hirsch“ zu DDR-Zeiten mit rund 500 Mitarbeitern das größte privatwirtschaftliche Forschungsinstitut des gesamten Ostblocks.

Mit der Standseilbahn hangelten wir uns vertrauensvoll (sie ist von 1895) steil bergab Richtung „Blaues Wunder“ und überquerten die Elbe zu Fuß über diese berühmte Brücke. Das Wetter war ein Traum, so dass wir in einem schönen Restaurant – der denkmalgeschützten „Villa Marie“ – draußen und direkt an der Elbe im Garten italienisch essen konnten.

Organisatorin Cillie Rentmeister

Ingrid Hopman und Waltraud von Manowski kamen mit Waltrauds Jodel

Am nächsten Morgen begann unsere Stadtführung mit dem Titel „Dresdens starke Frauen – nicht nur Augusts Mätressen: Vom Melittafilter zu Gret Palucca“ direkt an der Frauenkirche. Unser Führer war zwar nicht weiblich, konnte jedoch auch einiges zur Luftfahrtgeschichte der Stadt berichten.

Frauenkirche, Semper-Oper und die Elbe erkundeten wir beim Spaziergang durch verschlungene Gassen. Zum Ende der Tour besichtigten wir das Denkmal der Trümmerfrau: schlicht und mächtig steht sie vor dem Rathaus, stellvertretend für all die vielen Frauen, die nach dem Krieg Außerordentliches für den Wiederaufbau und das „Auferstehen aus Ruinen“ geleistet haben.

Auf eine Fahrt nach Dresden-Laubegast zum Elternhaus von Melli Beese verzichteten wir. Es ist in unrestauriertem Zustand und wird erst in den nächsten Jahren zu einem Erinnerungsort hergerichtet. Nachmittags löste sich unsere Gruppe für Heimflüge nach Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz auf.

Mit Cäcilia haben wir zwei schöne harmonische Tage in Dresden verbracht. Wir haben Dresden kennengelernt und hatten Zeit für gute, auch kontroverse, stets in gegenseitiger Achtung geführte Gespräche. Ein herzliches Dankeschön gilt Cäcilia, dass sie uns dieses Treffen mit dem interessanten Programm ermöglicht hat. Wie schön, dass so viele Pilotinnen der Einladung folgten.

VDP meets 1st AirFair Ganderkersee 2018

von Ruth Haliti

Ein neuer Tummelplatz für Flugzeuginteressierte feierte Premiere. Am Wochenende 26. und 27. Mai 2018 fanden rund 30 Hersteller aus der Sportfliegerei ihren Weg nach Ganderkesee 53.02.15 N / 08.30.22 E (EDWQ). Der Verkehrslandeplatz im mittleren Norden, den einige vielleicht schon von einer Landung beim Sicherheitstraining in Diepholz kennen, bot den Ausstellern und Besuchern sein großzügiges Außengelände sowie 500 m² Hallenfläche an. Fachgespräche und Probeflüge waren gefragt.

Jochen Klein, einer der federführenden Mitorganisatoren, hatte sich bereit erklärt, am Sonntag auch einen Fliegerinnenstammtisch als Meetingpoint für die VDP im Tower zu reservieren. Zwar flogen nicht viele von uns gleichzeitig ein, auch wir, Rosa und ich, trudelten aus Wettergründen erst später ein, aber wer da war, fand die familiäre, wohlorganisierte Veranstaltung mit ihren vielen Fliegern „zum Anfassen“ bestimmt ganz prima.

Am Samstagabend soll es auch beim nächsten Mal eine zünftige Party im Stil von Tannkosh geben. Wie wäre es? Auf jeden Fall nehmen wir das Airfield der Atlas Air mal in unsere Terminliste als schönes Wochenendziel auf.

Abflugschlange in Ganderkese

Ruth und Tobias auf dem Weg zur AirFair

24/7 hotline 0800 727 1965

Die Vereinigung Deutscher Pilotinnen – seit 50 Jahren ganz oben.

Die Crew von Porta Air Service gratuliert zu dieser beeindruckenden Leistung!

Ob mit erstklassigem Service in unseren One-Stop-Shops in Deutschland und im Ausland oder mit einer umfangreichen Ausbildung z. B. als Fluggerät-Elektronikerin oder auch Fluggerät-Mechanikerin – wir unterstützen alle Frauen, die Lust auf Fliegen haben!

Lassen Sie sich begeistern von einem neuen Interieur, einer frischen Lackierung oder von einem modernen Glas-Cockpit. Wir bringen jedes Luftfahrzeug auf den neusten Stand. Individuell, ganz nach Ihren Wünschen.

Die ganze PAS-Crew freut sich, Sie vielleicht bei uns als Kundin oder Mitarbeiterin zu begrüßen!

www. porta.aero

porta air service
the aircraft upgrade company, since 1965

NETZWERK

Fly-ins im Winter: Stammtische selten mit Fluggerät

von Ruth Haliti und Heike Käferle

Das Sicherheitstraining in Diepholz Anfang Oktober läutet so langsam die Saison der Stammtische ein.

Wir brauchen nicht unbedingt Flugwetter, um in Kontakt zu bleiben. Der Reigen der Fliegerinnentreffen ohne Fluggeräte wird eröffnet mit Carolas und Ingrids Come-together in unserer ehemaligen Geschäftsstelle. Im November trifft man sich hier in Münster-Hiltrup und genießt – neben dem Wiedersehen sowie dem Gedanken- und Erfahrungsaustausch nach einer langen Flugsaison – die hausgemachten Köstlichkeiten und die enorme Gastfreundschaft der Gastgeberinnen.

Die Palette reicht vom hausgebeizten Lachs, Krustenbraten, lecker Käse und Nachtischvariationen über frisch gezapftes Bier bis hin zu Wein und edlem Prickelwasser. Wohl der Pilotin, die nicht mehr fahren muss! Das Hotel liegt 200 m entfernt.

Ergänzend zum vorweihnachtlichen Schlemmen in Münster gibt es im Januar den Osnabrücker Wellness-Treff bei Karin Bruchhausen. In der Sauna, bei Ayurvedischer Massage und indischem Dal besteht die Chance auf innere Einkehr gepaart mit Geselligkeit. Alles eindeutig der Gesundheit förderlich, informativ und kommunikativ.

Im November luden auch Renate Menzinger und Claudia Winkler ins Restaurant Bordküche am Flugplatz Reichelsheim ein – also am Sitz der Geschäftsstelle. Vielleicht kann sich das ja etablieren und südlichere Gefilde mit in den Bann ziehen. Die Bordküche ist kulinarisch auch nicht von schlechten Eltern!

Hedi Sensen organisierte wieder ein Adventstreffen und es kamen viele aus der „Alpenregion". Hier lässt man es sich vormittags beim Hofer mitten in München in alter Stammtischtradition gutgehen. Vielleicht wird auch ein Treffen im Fasching attraktiv – wie wär's?

Auch in der flugtechnisch schlechten Jahreszeit ist einiges geboten. Wir verlieren uns nicht aus den Augen. **Und wer weiß, wer sich in diesem Winter noch einen Ruck gibt, um das Netzwerk lebendig zu halten. Vielleicht gelingt uns ja, noch ein Treffen im Frankenland, an der Waterkant, in Thüringen, Sachsen, Berlin, in der Pfalz oder sonst wo aus der Taufe zu heben – nur Mut!**

Alle Infos und Termine zu den winterlichen Treffen werden per E-Mail, WhatsApp und auf pilotinnen.de verbreitet. Das Come-together in Münster findet ihr auch schon auf der Rückseite des Hefts.

Je später der Abend ... Monika bereitete bei Carola Häppchen

Bei Carola (2.von links) und Ingrid (3. von rechts)

Stammtisch in der Bordküche in Reichelsheim

Beim Hofer in München, 2017

Kompetent durch das Museum geführt

England was calling – FEWP 2018

von Ruth Haliti

Am ersten Juniwochenende fand traditionell das jährliche Treffen der Federation of European Women Pilots in England statt. Das Ziel hieß diesmal Old Warden (EGTH) in Bedfordshire, nordöstlich von London.

Andrea Amberge und Angelika Sonnenschein flogen ihre Männer (Oswald Rank und Klaus Gehrmann) bereits am Montag auf die Insel – jeweils im „eigenen" Heli. Ein kluger Entschluss, nicht nur weil sie schon vorab in Südengland an einem grandiosen Open-Air-Opern-Picknick teilnehmen wollten, sondern auch wegen des Wetters.

Im Gegensatz zu ihnen schafften Rosa Höltken mit Ruth Haliti, Uwe Stiebling mit Sophie Schackert sowie Karin Bruchhausen mit Friedhelm Dee es am Donnerstag wegen des sehr schlechten Wetters auf beiden Seiten des Kanals leider, leider nicht. Auto und Fähre hießen hier die Alternative. Andrea Schapöhler, ihr Begleiter Chistoph und Walburga Eisenhauer hatten, wie auch unser Lübecker Ralf Sieling, gleich vorsichtshalber die Linie gewählt.

Wie immer war es ein Treffen voller Wiedersehensfreude und neuer fliegerischer Freundschaften. Rund 65 Teilnehmer*innen aus GB, D, ES, NL, F, A, SLO, B und sogar aus Serbien, Rumänien und Zypern fanden zusammen. Beim „Sandwich-Empfang" am Flugplatz Old Warden, in einem mit Liebe zum Detail gestalteten Hangar, erzählte Claire Tector aus ihrem fliegerisch dominierten Leben. Sie ist die einzige Pilotin der Vintageflieger am Platz, der es erlaubt ist, ein Schätzchen der Shuttleworth-Collection **(www.shuttleworth.org)** zu fliegen.

Zum abendlichen Ausklang gab es ein Barbecue-Dinner im WybostonHotel, in dem fast alle Teilnehmer*innen untergebracht waren.

Samstag ging es gleich wieder zum Flughafen raus: Geführte Touren durch den angrenzenden botanischen Swiss Garden und die unglaubliche Sammlung von altehrwürdigen Flugzeugen vom Anbeginn der Fliegerei bis in die 1950er Jahre. Wer jetzt an Museum denkt, liegt definitiv falsch! In diesen Hallen duftet es nach Flugbenzin und Ölwannen stehen zum Auffangen der Tropfen auf dem Betonboden bereit.

Am späten Nachmittag, vor der JHV der FEWP, überraschte Allie Dunnington, eine leidenschaftliche, schwäbische Berufs-Ballonpilotin, die seit über 10 Jahren in England lebt, mit einem anregenden Vortrag über ihre weltweiten Ballonfahrten.

Mit dem obligatorischen Galadiner, untermalt von einem sehr talentierten Swingsänger und einer von Skydemon gesponserten Lotterie, ging der spannende Samstag zu Ende.

Und dass die Vintageflieger nicht nur als Ausstellungsstücke der besonderen Art am Boden begeistern, sondern auch in der Luft eine Augenweide sind, bewiesen die Oldies am Sonntag bei der atemberaubenden Flugshow. Vintageflieger, Oldtimerautos, -motorräder und -busse sowie familys in historischen Kostümen rundeten das stimmige Bild am penibel gepflegten Grasplatz beim „Fly Navy" perfekt ab. Ein echter Genuss bei bestem Wetter.

Übrigens, zu sehen gibt es die kostbaren Flieger alle zwei Wochen zumindest am Boden, wenn die Sammlung ihre Türen für jedermann öffnet. Und – die aufwändige Flugplanung steht ja noch!

Karin, Sophie, Ruth, Rosa, Angelika und Andrea

Spaß im Botanischen Garten

geführter Spaziergang im Botanischen Garten

Sophie am Kinderbasteltisch

Die Bristol Boxkite in der Luft

Begeisterung bei den Zuschauern der Airshow

Rosa – back to the roots of flying

The Bristol Boxkite was developed in 1910 at the UKs first commercial airplane factory in Filton, Bristol

NETZWERK

Die Gründung der VDP

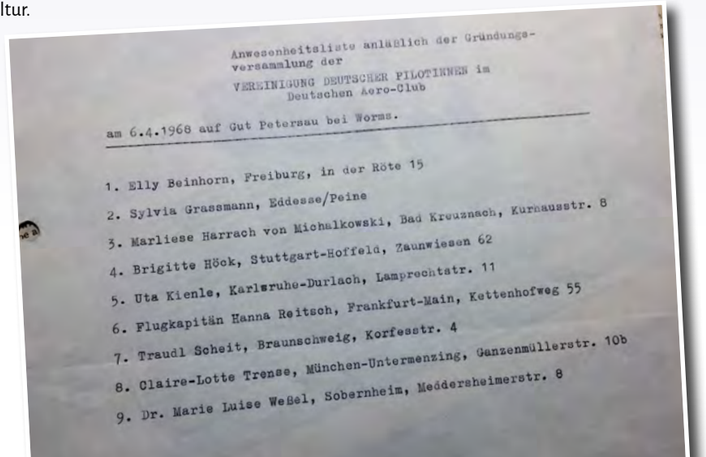
von Evelyn Crellin

Das Jahr 1968 ist fraglos eines der interessantesten und widersprüchlichsten in der Geschichte des 20. Jahrhunderts. Einerseits ist es in Deutschland ein Jahr der sentimentalen Werte: Heintje dominiert die Hitparade mit „Du sollst nicht weinen" und „Heidschi Bumbeidschi", Peter Alexander besingt den „Letzten Walzer", Senta Berger und Heinz Rühmann bekommen den Bambi verliehen. Selbst dass der 1. FC Nürnberg nach langem Dornröschenschlaf und einer sensationellen Saison Deutscher Meister in der Fußball-Bundesliga wird, hat mehr unterhaltenden denn verstörenden Charakter.

Andere Ereignisse sind da schon aufrüttelnder: 1968 ist das Jahr, in dem die Hongkong-Grippe zwischen 750.000 und einer Million Menschenleben fordert und bei einem Erdbeben in Indonesien mehr als 68.000 Personen sterben. In Vietnam zeigt die Tet-Offensive zum ersten Mal, dass die USA den Vietnam-Krieg verlieren könnten. Studenten in Berkeley, USA, beginnen daraufhin, gegen diesen Krieg zu protestieren. Studenten an der Sorbonne folgen, und bald brechen überall Unruhen aus: Von Berkeley bis Berlin, von Bangkok bis Buenos Aires, von Kairo bis Kapstadt, von Istanbul bis Irland, von Paris bis Prag, von Mailand bis Mexiko protestieren Jugendliche weltweit gegen etablierte Ordnungen.

Langhaarige Hippies prägen das Straßenbild, und selbst die Mode revoltiert: Frauen tragen verstärkt Hosen und – schlimmer noch – extrem kurze Miniröcke. Yves Saint-Laurent und andere Designer stecken ihre Models in transparente Blusen und erklären – mit sehr durchsichtigen Motiven – dies zum Ausdruck von Protestkultur.

Der Prager Frühling fordert „Sozialismus mit menschlichem Antlitz", in China ist Maos „Große Proletarische Kulturrevolution" in vollem Schwung, Kalifornien ergeht sich in LSD-Genuss und psychedelischer Musik, während Senator Robert F. Kennedy und der Bürgerrechtler Martin Luther King ermordet und mehr als einhundert US-amerikanische Innenstädte von Rassenunruhen erschüttert werden. Bei den Olympischen Spielen in Mexiko demonstrieren afroamerikanische Athleten mit gereckter und geballter Faust gegen ihre Diskriminierung, das Fernsehen überträgt



Anwesenheitsliste anläßlich der Gründungsversammlung der
VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN im
Deutschen Aero-Club

am 6.4.1968 auf Gut Petersau bei Worms.

1. Elly Beinhorn, Freiburg, in der Röte 15
2. Sylvia Grassmann, Eddesse/Peine
3. Marliese Harrach von Michalkowski, Bad Kreuznach, Kurhausstr. 8
4. Brigitte Höck, Stuttgart-Hoffeld, Zaunwiesen 62
5. Uta Kienle, Karlsruhe-Durlach, Lamprechtstr. 11
6. Flugkapitän Hanna Reitsch, Frankfurt-Main, Kettenhofweg 55
7. Traudl Scheit, Braunschweig, Korfesstr. 4
8. Claire-Lotte Trense, München-Untermenzing, Ganzenmüllerstr. 10b
9. Dr. Marie Luise Weßel, Sobernheim, Meddersheimerstr. 8

diese Geste weltweit. Deutschland hingegen wird erschüttert von der Einführung der Mehrwertsteuer, dem beginnenden Contergan-Prozess in Aachen, dem Attentat auf den Studentenführer Rudi Dutschke und einem Brandanschlag, den die Gruppe um Andreas Baader und Gudrun Ensslin in Frankfurt begeht. Der Terrorismus der Rote Armee Fraktion ist im Anmarsch. Im Juni treten die Notstandgesetze in Kraft und überschatten völlig die Sensation der Einführung der Tiefkühlkost durch das Quelle-Versandhaus. Im dänischen Billund eröffnet das erste Legoland, und fünf Großmächte unterzeichnen den internationalen Atomwaffensperrvertrag. Die Tupolew Tu-144, das erste Überschall-Passagierflugzeug, absolviert ihren Jungfernflug, und Apollo 8 umkreist zum ersten Mal den Mond.

Die Gründungsmitglieder *v.l.n.r.:*

- ***Brigitte Höck*** *(1934–2017), Mitglieds-Nr. 5*
- ***Hanna Reitsch*** *(1912–1976), Mitglieds-Nr. 2, Gründungs-Vizepräsidentin der VDP*
- ***Sylvia Grassmann*** *(1925–2014), Mitglieds-Nr. 7*
- ***Elly Beinhorn*** *(1907–2007), Mitglieds-Nr. 3, auf der Morane, Gründungs-Vizepräsidentin der VDP*
- ***Uta Kienle*** *(*1937), Mitglieds-Nr. 6, von 1968 bis 2006 Schatzmeisterin*
- ***Dr. Marie-Luise Wessel*** *(1917–1984), Mitglieds-Nr. 4, auf ihrer Morane*
- ***Marliese Harrach-von Michalkowski*** *(1927–?), Mitglieds-Nr. 8*
- ***Traudl Scheit*** *(*1930), Mitglieds-Nr. 9*
- ***Clairelotte „Mutz" Trense*** *(1927–1986), Mitglieds-Nr. 1, Gründungspräsidentin der VDP*

Und inmitten von Protesten und Unruhen, antiautoritärer Auflehnung und Infragestellung des Althergebrachten treffen sich 1968 neun deutsche Fliegerinnen in Petersau, einem winzigen Ortsteil von Frankenthal-Mörsch, unweit von Worms. Hier liegt, in einer idyllischen linksrheinischen Flussaue, das Gut Petersau, eine große Hofanlage inmitten von weitläufigen Feldern, Weiden und Auen, deren Anfänge bis in das 13. Jahrhundert zurückreichen. Für Jahrhunderte in Kirchenbesitz, war das Gut 1803 säkularisiert worden und 1860 in Privatbesitz übergegangen.

Eingeladen zum Treffen am 9. April 1968 hat Mutz Trense, denn Petersau gehört seit 1934 ihrer Tante Irmgard von Opel. Irmgard war in den 1930er Jahren die wohl beste Dressur-, Spring- und Vielseitigkeitsreiterin der Welt. 1934 hatte sie als erste Frau das Deutsche Springderby gewonnen, das Kenner als das schwerste Springen der Welt betrachten. Mutz wächst bei ihrer Tante auf und erlebt aus erster Hand, wie diese nicht nur erfolgreich mehrere landwirtschaftliche Betriebe aufbaut, sondern auch in der männlichen Domäne der Reiterei Triumphe feiert.

Und nun sitzt Irmgards Nichte auf dem idyllischen Hofgut und plant ihren eigenen Aufbruch in eine Männerdomäne. 1968, das Jahr der Unruhen und Proteste, scheint gerade die richtige Zeit dafür.

Ganz plötzlich kommt die Idee der Gründung einer Organisation deutscher Fliegerinnen jedoch nicht. Schon 1960 war eine Delegation der US-amerikanischen Fliegerinnenvereinigung Ninety-Nines nach Deutschland gekommen. Auf Einladung des Deutschen Aero-Clubs waren mehrere deutsche Fliegerinnen – darunter Elly Beinhorn, Hanna Reitsch, Mutz Trense, Marie-Luise Wessel und Uta Kienle – nach Mannheim zu einem Gespräch mit den amerikanischen Gästen gekommen. Anscheinend schon daheim in den USA hatten die Amerikanerinnen beschlossen, einer deutschen Fliegerin die Aufnahme in die Ninety-Nines anzubieten. Die Ehre fällt auf die Segelfliegerin Uta Kienle, gerade 18 Jahre alt und somit von jeglicher Verwicklung in die NS-Vergangenheit unbelastet. Und Uta akzeptiert, auch wenn Mutz Trense warnt: „Mein Gott, Uta, auf was du dich da einlässt!" – denn der Mitgliedsbeitrag ist nicht billig. Einige Jahre später folgt ein neuer Kontakt zu den Ninety-Nines, als auf der Rallye um die Goldene Rose 1967 das Thema einer deutschen Fliegerinnenvereinigung erstmals konkret diskutiert wird. Die anwesenden Vertreter des Deutschen Aero-Clubs begrüßen die Idee und unterstützen sie. Und so reisen im Juni 1967 Marie-Luise Wessel, Sylvia Grassmann und Mutz Trense zur Internationalen Konferenz der Ninety-Nines nach Washington D. C./USA. Die drei Frauen kennen sich nicht nur von verschiedenen Rallyes wie der Goldenen Rose und dem Deutschlandflug. Sie teilen auch das Interesse an einer stärkeren Rolle der Frauen in der Fliegerei, träumen von Frauenflugveranstaltungen und einer Fliegerinnenvereinigung. Der USA-Besuch scheint den letzten Anstoß gegeben zu haben, denn zehn Monate später, am 6. April 1968, wagen neun deutsche Fliegerinnen auf Petersau einen rebellischen Schritt.

Mutz wird später simpel erklären: „Also haben wir zu neunt den Verein gegründet. Es sollte kein emanzipierter Frauenverein werden, sondern ein lockerer Zusammenschluss Gleichgesinnter. Die Männer waren immer willkommen."

Doch die Männerwelt sieht es ein wenig anders. Im Juni 1969 berichtet der Spiegel über die Gründung der VDP: „In Worms gründeten die deutschen Luftsportlerinnen ihr eigenes Damenkränzchen: die ‚Vereinigung Deutscher Pilotinnen'." Die Häme ist offensichtlich, doch das „Damenkränzchen" belehrt die Welt bald eines Besseren. Aus den neun Fliegerinnen der Gründungsversammlung werden schon ein Jahr später 35, und auf der Jahreshauptversammlung 1971 sogar 61. Das ist ziemlich beachtlich zu einer Zeit, wo fliegenden Frauen immer noch eine Aura von Verruchtheit und Exotik anhängt und der Erwerb eines Motorflugscheins etwa 2.500 Mark kostet. Abschrecken lassen sich die Frauen der VDP davon nicht.

Die VDP ist ein echtes Kind ihrer Zeit, das alle Widersprüchlichkeit ihres Geburtsjahrs verkörpert. Einerseits den durchaus attraktiven und medienwirksamen Traditionen der Frauenfliegerei verhaftet, will die neue Organisation Fliegerinnen endlich den Raum gleichgesinnter und wohlmeinender Nähe gewähren, nach dem sich die Pilotinnen früherer Jahre vergeblich gesehnt hatten. Die Zusammenarbeit bei Flugveranstaltungen, soziales Netzwerken, die Pflege des glamourösen Images, das Pilotinnen und ihren Unternehmungen anhaftet, sind deshalb selbstverständliche Ziele der Gründerinnen. Elly Beinhorn, deren sensationelle Flüge und humorvolle Bücher sie schon zu Lebzeiten zu einer Legende gemacht haben, steht ebenso für diese öffentlichkeitswirksamen und eher konservativen Aspekte des Frauenfliegens wie Mutz Trense und Dr. Marie-Luise Wessel, die aus begütertem Hintergrund stammen und zu den erfolgreichsten Rallyefliegerinnen ihrer Zeit gehören.

Doch selbst den erfolgreichsten unter den deutschen Fliegerinnen ist bewusst, dass ihre Erfolge nur geduldet sind und dass die Zeit traditioneller Rollenbeschränkungen für fliegende Frauen vorüber ist. Sie wollen zum Aufbruch zu neuen Ufern ermuntern,

Clairelotte „Mutz" Trense (1927 – 1985), Gründungspräsidentin der VDP

fachlichen Erfahrungsaustausch und Weiterbildung anbieten, endlich den Frauen ihre Hälfte des Himmels eröffnen. Zu den Gründungsmitgliedern gehören deshalb mit Hanna Reitsch und Brigitte Höck auch Pilotinnen, die das Unmögliche möglich gemacht haben, die sich bewährt haben in der schmalsten Nische, die die Fliegerei Frauen zu bieten hat: als Berufspilotinnen. Die VDP, da sind sich ihre Gründerinnen einig, kann eine neue Ära in der Geschichte des deutschen Frauenfliegens einleiten.

Unglaubliche Beteiligung: Das traditionelle Gruppenfoto zur Jahreshauptversammlung der VDP (hier 2014 auf Sylt) zeigt in diesen Jahren einen frischen und lebendigen Verein mit stetig wachsender Mitgliederzahl.

Alle Fotos: Nachlass Hanna Hübner-Kunath, Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Hanna Kunath in voller Montur mit Fliegermütze und Fliegerbrille in der Hirth-Klemm L 25 auf dem Bremer Flughafen 1936

Freisein in der Luft

Hanna Hübner-Kunath (1909–1995), Bremens erste Fliegerin, VDP-Mitglied Nr. 17 | von Andrea Hauser

Noch mit 82 Jahren reiste Hanna Hübner-Kunath in ihrem geliebten Wohnmobil zu Fliegertreffen in ganz Europa. Sie galt lange Zeit als älteste aktive Sportfliegerin Deutschlands. „Ich bin nur aus Freude an der Sache geflogen – ohne jeden Ehrgeiz. Nur dieses ‚Nach oben' bedeutet mir so viel. Dieses Freisein in der Luft, das ist es", beschreibt sie 1992 ihre Motivation zum Fliegen.

Luftfahrerschein für Flugzeugführer Nr. 268, Hanna Kunath, 1937

Tatsächlich war es diese Freiheit, die sie gegen alle Widerstände antrieb, das Fliegen zu lernen. 1934 wurde die 25-jährige so zu Bremens erster Pilotin in der Motorfliegerei und eine von 25 Frauen, die damals begannen, die männliche Domäne der Fliegerei zu erobern.

Dabei sah sie sich nie in Konkurrenz zu ihren männlichen Flug-Genossen. Sie zielte nicht auf spektakuläre Erfolge, vielmehr konzentrierte sie sich auf die Breitenarbeit und das eigene Hobby. Also eine typische Frauenkarriere? „Ich bin überzeugt, wer tüchtig ist und wer was kann, der wird sich immer durchsetzen, ganz egal wie. Nur: Frauen müssen immer mehr leisten als Männer!", lautete darauf Hübner-Kunaths Antwort.

Hanna Kunath wurde am 11. Juni 1909 als viertes Kind von Arno Kunath und dessen Frau Frieda Johanne, geb. Schindler in einen sportlichen Haushalt hineingeboren. Der Vater, seit 1890 Turnlehrer des Allgemeinen Bremer Turnvereins, begründete in Bremen 1892 das Frauen- und Mädchenturnen und verfasste entsprechende Lehrbücher. Seine Frau war schon mit vier Jahren eine begeisterte Schwimmerin.

Bereits mit 15 Jahren, 1924, beschloss Hanna Kunath anlässlich eines Flugtages auf dem 1920 eröffneten Bremer Flughafen das Fliegen zu lernen. Sie wollte ihrem Bruder und ihrem Vater, die beide flogen, nacheifern und begann, dafür neben der Schule Geld zu verdienen. Zwei Jahre später schloss sie das Lyzeum ab und schlug eine kaufmännische Ausbildung ein. Zunächst arbeitete sie für ihren Vater, dann ab 1929 in einem Versicherungsbüro, später in einer Spedition.

Bremens erste Fliegerin

Neben ihrer beruflichen Tätigkeit verfolgte Hanna Kunath zielstrebig ihren Wunsch, das Fliegen zu lernen. So wurde

Hanna Kunath als Teilnehmerin an der Rallye „Küstenflug 1939" in einer Siebel-„Hummel" (X2).

sie 1932, mit 23 Jahren, erstes weibliches Mitglied im „Bremer Verein für Luftfahrt" und erhielt Unterricht im Fliegen von Prof. Kurt Waldemar Tank (1898-1983), der 1931 bei der Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH in Bremen als Technischer Leiter des Entwurfsbüros und der Flugerprobung arbeitete, und von Cornelius Edzard, dem Direktor und Chefpiloten der Norddeutschen Luftverkehrsgesellschaft in Bremen. Nach 100 Schulflügen unternahm sie am 13. August 1933 ihren ersten Alleinflug. Daneben lernte sie die Maschinen zu warten und zu pflegen. Nach Ausführung der vorgeschriebenen Ziellandungen, eines Geschicklichkeitsfluges, von Überland- und Höhenflügen auf einer Klemm L25 oder 26 war es dann am 30. August 1934 soweit: Hanna Kunath hielt ihren Flugzeugführerschein (A 2 Land) für Motorflugzeuge in Händen und war damit Bremens erste Fliegerin.

Zu dieser Zeit arbeitete Hanna Kunath als Sekretärin auf der „Bremer Kampfbahn", dem Vorläufer des Bremer Weser-Stadions. Nicht nur dort, wo die NSDAP das Stadion für Aufmärsche nutzte, auch in der Fliegerei hatte der Nationalsozialismus zu entscheidenden Veränderungen geführt. Das Nationalsozialistische Fliegerkorps (NSFK) hatte die Führung übernommen und schulte Fliegen in paramilitärischer Absicht. Daran wollte Hannah Kunath sich nicht beteiligen. Sie verlegte sich auf den Segelflug und erhielt 1938 ihren Segelflugschein. 1939 nahm sie an einer Segelflug-Rallye, dem „Küstenflug 1939", mit Ziel Wyk und Föhr teil und belegte den 3. Platz.

Mit Kriegsausbruch wurde das Sportfliegen dann nahezu unmöglich. Hanna Kunath leitete nun in Bremen eine Frauensegelgruppe und bildete bis 1943 ehrenamtlich Mädchen und Frauen in der Segelfliegerei aus.

Hanna Kunath in einem Artikel der Frauenzeitschrift „Constanze", „So werden Sie Segelfliegerin", 23. Nov. 1955

Nach Kriegsende – erste deutsche Frau mit Silber-C

Nach Kriegsende war die Fliegerei bis 1951 verboten. Hanna Kunath setzte ihr Organisationstalent für ihre Wiedereinführung und ihren Wiederaufbau in Bremen ein. Sie besorgte Spenden für Flugzeuge und Flugplatzeinrichtungen, sie kümmerte sich um Flugzeugzulassungen und Wettbewerbe, sie schrieb für die Tagespresse und fotografierte. Ihren ersten Flug unternahm sie mit der Segelfliegertruppe der britischen Armee und erneuerte 1951 ihre Lizenz für Segelflug. Vier Jahre später hielt sie als erste Frau in Deutschland nach dem Krieg Silber-C in Händen, das Leistungsabzeichen des Segelfluges, und erneuerte 1956 auch ihren Motorflugschein.

Als sich 1968 die Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. (VDP) für deutsche Berufs- und Privatpilotinnen gründete, war es für Hanna Kunath keine Frage, sofort Mitglied zu werden. Denn gegenseitige Unterstützung, Vernetzung und Traditionspflege waren auch ihre Ziele beim Fliegen.

Zwei Monate nach der Gründung wurde sie mit ihrem eigenen Flugzeug vom Typ Emeraude als 17. Mitglied aufgenommen. Zehn Jahre war sie in der VDP als Referentin für Presse und Werbung tätig. Darüber

hinaus betreute sie verantwortlich die Regionen Bremen, Niedersachsen und Hamburg. In dieser Funktion holte sie 1979 die Jahreshauptversammlung der VDP nach Bremen. Insgesamt 54 Fliegerinnen, fast ein Drittel der Mitglieder, folgten der Einladung und flogen mit eigenen oder Vereinsmaschinen den Bremer Flughafen an.

Hanna Hübner-Kunath, so hieß sie seit ihrer Heirat 1970 mit dem Hamburger Kaufmann und Vereinsmitglied Werner Hübner, feierte im selben Jahr ihren 70. Geburtstag. Sie war nun neben Elly Beinhorn die älteste aktive Fliegerin Deutschlands, und blieb bis zu ihrem Tode im Jahre 1994 aktiv in der Luft.

oben: Hanna Kunath auf dem Bremer Flughafen 1939

Mitte: Die Pressefotografin, 1960er Jahre

unten links: Porträt von Hanna Kunath, 1960er Jahre

unten rechts: Die älteste aktive Sportfliegerin Deutschlands 1992 im Cockpit ihres Flugzeugs „Orion"

Die Nationalmannschaft der Frauen

Quo vadis gemeinsame Qualifikation – Auslaufmodell DFSM?

Deutsche Frauensegelflugmeisterschaften mit allgemeiner Qualifikation in Lachen-Speyerdorf von Petra Rühenbeck

Vom 24.07. bis 03.08.2018 fand ein großartiger Wettbewerb bei tollem Wetter auf dem Flugplatz Lachen-Speyerdorf statt. Mit 65 Teilnehmern, darunter 34 Frauen, die in drei Flugzeugklassen flogen, wurden etwa 190.000 km mit hohen Geschwindigkeitsschnitten über einer herrlichen Landschaft wie dem Pfälzerwald, Odenwald und Schwarzwald geflogen.

Die Wettbewerbsleitung war extrem gut aufgestellt mit freundlichen Helfern und Schleppern, der Platz supergeeignet für Wettbewerbe. Die Piloten bekamen im täglichen Briefing Wetter und bis auf einen Tag Streckenaufgaben mit Wertungen über Geschwindigkeit und/oder Streckenkilometern, sogenannte Racings- und Assigned Area Tasks. Von 11 möglichen Tagen wurden 10 geflogen, durchgängig acht Tage und das Ganze bei extremen Temperaturen von 32 bis 38 Grad Celsius. Das ging an die Grenze der Leistungsfähigkeit der Piloten, zumal es nachts auch nicht viel kühler war.

Viele Segelfliegerinnen haben direkt am Flugplatz gecampt. Vorteil: der Weg zum geliebten Flugzeug war kurz. Morgens um 7:30 aufstehen, duschen, Flugzeug aufrüsten, waschen, abkleben, Flugzeug vorbereiten u.s.w. Gegebenenfalls wurden die Flugzeuge von der Wettbewerbsleitung noch gewogen und dann in den Grid (Startreihe) gestellt. Das nennt sich dann Urlaub.

In 2600 m Arbeitshöhe lag die Temperatur bei etwa 10 Grad Celsius, also sehr angenehm frisch. Problematisch aber waren die Startphasen. Temperaturen von 50 Grad im Cockpit waren keine Seltenheit. Zusätzlich das Problem, dass durch das heiße Wetter die Thermik zum Teil später einsetzte als der „Wetterfrosch" Kalle in seiner Märchenstunde Meteorologie vorhergesagt hatte. Dadurch wurde der Startbeginn viertelstundenweise immer wieder verlegt. Im Grid war es heiß und nur die Sonnen/Regenschirme spendeten Schatten oder die Tragflächen der Flugzeuge. Weiterer Vorteil der Camper: der Weg zum Zelt/Wohnwagen war kurz und dort gab es Schatten und kalte Getränke!

Die Gruppe von links nach rechts: Selina Mihalyl, Petra Rühenbeck, Elena Mascus, Kai Schytrumpf Carolin Schmitt, Christina Keil, Lisa Scheller (Foto: Klaus Rühenbeck)

Renate und Rückholer, Elena Mascus und Ines Engelhard schwitzen und warten ...

Fazit: DFSM eingebettet in eine allgemeine Qualifikation macht Sinn für die Ausrichter, die bei einem reinen Frauenwettbewerb zu wenige Teilnehmerinnen hätten. Dadurch ist der Wettbewerb aber jetzt eine Quali mit hohem Frauenanteil, die DM trat extrem in den Hintergrund. Eigentlich gab es sie nicht! Das haben wir Frauen an vielem bemerkt. Eine Wertungsliste der DM-Frauen habe ich nicht gesehen, sie wurde kurz bei der Siegerehrung vorgelesen. Die ersten drei Frauen aus jeder Klasse wurden geehrt, weil ja die Nationalmannschaften der Klassen neu aufgestellt wurden.

Viele Frauen, die mitflogen, sagten mir, dass sie diese Form des Wettbewerbs nicht wieder fliegen würden, da sie keine Anerkennung der Deutschen Meisterschaften für Frauen sähen. Eine separate Urkunde der DM-Frauen gab es nicht, war nicht vorgesehen.

Ein weiterer Aspekt zur Sicherheit: bei dem sehr heißem Wetter wäre eine Unterbrechung/Neutralisation an einem Tag mit schwacher Wetterlage sicherlich eine gute Rücksichtnahme auf die physische Konstitution der Piloten gewesen. Acht Tage Fliegen bei den extremen Temperaturen ist kein Spaß. Der Startbeginn und der Verschiebebahnhof Start könnte weiter optimiert werden, weil die Thermik an den heißen Tagen eben später beginnt.

Rundum ein erfolgreicher Wettbewerb mit verbesserungsbedürftigen Facetten, speziell für die DFSM, die meiner Meinung nach sonst zum Auslaufmodell verdammt wird.

Siegerehrung der Clubklasse:
Platz 1: Sarah Drefenstedt
Platz 2 (rechts): Ines Engelhardt
Platz 3 (links): Angelika Mayr

Siegerehrung der Standardklasse:
Platz 1: Serena Triebel
Platz 2 (links): Cornelia Schaich
Platz 3 (rechts): Ulrike Teichmann

Siegerehrung der 15-m-Klasse:
Platz 1: Stefanie Mühl
Platz 2 (rechts): Sandra Malzacher
Platz 3 (links): Christine Grote

Nach 1.000 km glücklich gelandet in EDBE – Sarah Drefenstedt und Matthias Kaese (Foto: H.M.Vater)

Rekordwetter in Brandenburg

Das erste Mal fliegt eine Frau in Deutschland 1000 km mit einem Segelflugzeug | von Sarah Drefenstedt

Jeder passionierte und erfolgreiche Streckensegelflieger hat ja diese Zahl im Kopf: 1.000. Wenn einmal wieder ein Gast fragt: „Und wie weit kann man mit so einem Segelflugzeug fliegen?“ und man sagt: „Bis zu 1.000 km in unseren Breiten.“, dann schluckt man innerlich kurz, weil man sich an den letzten 300-km-Flug erinnert, wo man schweißgebadet ausgestiegen ist und man sich so einen langen und anstrengenden Flug kaum vorstellen kann und möchte.

Aber es ist der Reiz, von der ersten bis zur letzten Thermikblase in der Luft zu sein und an seine menschlichen Grenzen zu gehen. Wie weit kann man mit der perfekten Symbiose von Natur, Technik und Mensch mit einem Segelflugzeug fliegen?

Seit Tagen ermöglichte es die aus dem Norden zugeführte Kaltluft den norddeutschen Segelfliegern, große Strecken zu erfliegen. Bereits am vorherigen Wochenende wurden daher Strecken von bis zu 900 km von Brandenburg/Havel aus zurückgelegt. Am Montag, dem 02 Juli 2018, sollten sich thermisch nutzbare Aufwinde von 10 bis 20 Uhr entwickeln. Matthias Kaese (DG800 15m) und ich (Sarah Drefenstedt-Ventus bt 16,6m) planten eine 1000-km-Strecke. Wir fliegen nicht oft zusammen, aber unser letzter großer Flug war ein 750-Diplom,und daran wollten wir anknüpfen. Damit die Flugzeuge von der Leistung halbwegs identisch waren, nutzte ich meine 16,6m-Ohren.

Flugwegaufzeichnung 1.000-km-Flug am 2.7.2018

Vorher waren wir jedoch auch nur kurze Strecken in dieser Flugzeugkonstellation zusammen geflogen. Also waren wir gespannt, wie wir uns über 1000 km zusammenhalten können.

Als Meteorologin bin ich automatisch für die Flugplanung und Entscheidungsfindung zuständig und daran schuld, wenn das Wetter wieder nicht so ist, wie geplant. Zum Glück gab es an diesem Tag nicht viel zu mäkeln. Matthias war der Pacemaker mit der guten Kondition und sorgte mit seiner deutlich höheren Flächenbelastung dafür, dass es bei uns immer flott vorwärts ging und mir nicht langweilig wurde. Gerade bei Geschwindigkeiten über 160 km/h waren die Leistungsunterschiede der Flugzeuge doch stark zu spüren. Erwähnenswert ist auch, dass ich kein Wasser getankt hatte - es dürften eh nur ein paar Liter rein. Da es früh losgehen sollte, setzte ich meine Zeit lieber für eine intensive Flugvorbereitung ein und wollte so früh wie möglich aus der Winde starten.

Leider setzte trotz frühen Starts die Wetterentwicklung nicht so ein wie erhofft. Nach

In der Platzrunde des Flugplatzes Brandenburg Mühlenfeld, am Betzsee

einer Viertelstunde rief ich Matthias hoch, dass es möglich wäre oben zu bleiben, aber mehr auch nicht. Wir benötigten nach dem Start fast eine Stunde, bis wir uns vom Platz entfernen konnten. Davor ging es leider nicht höher als 500 m im Blauen. Hier hätte ich mich mit meinem Turbo in eine bessere Situation bringen können, aber ich wollte lieber mit meinem „turbolosen“ Teampartner zusammen die Mission starten.

Auch die anfängliche Reisegeschwindigkeit konnte sich bei nur mäßiger und zerrissener Thermik nicht ausreichend entwickeln, um den Plan weiter fortzusetzen zu können. Die anvisierten vierstelligen Kilometer lagen bei der bisherigen Reisegeschwindigkeit kaum noch im realistischen Bereich. Dies brachte uns aber nicht davon ab, weiter zu versuchen, das Ziel zu erreichen. Die Reise ging im weiteren Verlauf auf schönen Wolkenstraßen zuerst nach Norden in Richtung Cottbus und von dort zurück bis kurz vor Hamburg, wo das Wetter ausgezeichnet war und damit das Ziel auch wieder in greifbare Nähe rückte. Trotz der Wolkenstraßen entwickelte sich über den ganzen Tagesverlauf kein richtiges Rennen, da die Thermik eher punktuell angeordnet war. Der Tag neigte sich dem Ende und wir waren wieder an der Elbe Höhe Lutherstadt Wittenberg. Von da aus musste es „nur noch“ zurückgehen nach Brandenburg/Havel, was sich bei 20 km/h Gegenwind und nun schwächer werdender Thermik als sehr schwierig erwies. Mit dem letzten Aufwind gegen 20:15 Uhr glitten wir genau die Höhe ab und konnten mit der letzten Höhenreserve auf dem Flugplatz Brandenburg-Mühlenfeld um 20:45 zur Landung ansetzen.

1000-km-Segelflug nur durch ein kurzes Anschleppen durch die Seilwinde und die 11-stündige Nutzung der Kraft der Sonne, dies ist nur an den längsten Tagen im Jahr möglich. Ich konnte damit einen neuen Rekord aufstellen. **Dies ist der erste 1000-km-Flug, der innerhalb Deutschlands durch eine Frau erflogen werden konnte** (OLC-Wertung). Wir sind besonders stolz auf unsere Flüge, da solche Distanzen meistens nur mit Segelflugzeugen mit besseren Flugleistungen bewältigt werden, dieser Flug nur mit Hilfe des Windenstartes durchgeführt wurde, die Flugzeuge daher auch nur mit einer sehr geringen Flächenbelastung unterwegs waren und diese Leistung als ein super funktionierendes Team durchgeführt wurde. Es war ein großartiges Airlebnis.

Über Brandenburg an der Havel

Flugplatz Brandenburg Mühlenfeld (EDBE)

Bilderbuch-Cumulus-Wolken-Himmel über Pokweni (Foto: Katharina Milke)

Segelfliegen in Namibia

von Katharina Milke

Namibia gilt in Segelfliegerkreisen als das absolute Paradies für große Streckenflüge mit hoher Basis, außergewöhnlichen Steigwerten und sehr großer Wetterzuverlässigkeit. Was bringt eine Segelflugpilotin ohne jede rekordverdächtige Ambitionen dazu, dorthin zu fahren – und das zum wiederholten Male, in diesem Winter schon zum 14. Mal und auch diesmal wieder für 2 ½ Monate?

Auslöser war ein verregnetes Sommerlager in der Schwäbischen Alb, wo ich, statt fliegen zu können, Fotos vom fernen Namibia sah und den ersten Schritt wagte, in eine für mich völlig fremde Umgebung aufzubrechen. Ich charterte damals eine LS3 und genoss die zehn Tage in Pokweni (Namibia). Einmal die tollen Verhältnisse dort kennengelernt, blieb der starke Wunsch, das wieder zu erleben. Verstärkend wirkte, dass ich 16 Jahre nicht geflogen war, quasi als Kinderpause und jetzt das Gefühl hatte, es gäbe etwas nachzuholen. Und so habe ich relativ schnell mein Leben so umorganisiert, dass ich meine Arbeit (Lehrerin an einer Gesamtschule) aufgeben konnte. Ich hatte das Glück, dass das möglich war!

Als kleinen Appetitanreger hier der Ablauf eines typischen Fluges: Meist geht es morgens etwas zögerlich los. Die Basis ist noch nicht so richtig hoch. Bei 1000 bis 2000 m über wenig landbarem Gelände fliegt es sich doch recht vorsichtig. Allmählich steigt die Basis an, bisweilen auf über 5000 m und auch die Thermik wird besser. Jetzt kann es richtig losgehen. Meist bin ich da noch länger etwas zurückhaltend, noch nicht ganz an das gute Wetter glaubend. So weit es geht vom Platz wegfliegen ist die erste Devise. Z. B. bis an die Grenze Botswanas bzw. sogar noch ein bisschen weiter. Das sind schon mal bis zu 300 km. Weiter geht es an der Grenze zwischen Namibia und Botswana entlang nach Süden. Navigatorisch ziemlich leicht, weil der Grenzstrich absolut gerade verläuft, immer am 20. Längengrad entlang. Im Idealfall und wenn die Geschwindigkeit passt, nochmal so etwa 300 km. Und danach entsprechend an die 300 km wieder zurück. Mitunter muss an der einen oder anderen Stelle etwas abgebremst werden bzw. die Strecke z. B. wegen Überentwicklungen verkürzt werden. Aber auch im zentralen Bereich der Kalahari, wo die inzwischen vier Segelflugzentren Namibias liegen, ist noch einiges an Kilometern möglich.

Immer wieder besondere Wolkenbilder mit Lichtbrechungen (Foto: Katharina Milke)

Abendlicher Blick auf die rötlichen Dünen der Kalahari (Foto: Katharina Milke)

Katharina Milke in ihrer DG 800 (Foto: Wolfgang Buhrow)

Geniales Muster am Escarpement (Abrisskante) (Foto: Katharina Milke)

Einer von unzähligen schönsten Sonnenuntergängen, erlebt auf dem Heimflug (Foto: Katharina Milke)

Das Reizvolle bei den großen Flügen ist die Weite des Landes. Kaum Ortschaften sind vorhanden und wenn, so bestehen sie meist lediglich aus ein paar wenigen Häusern. Flüsse ziehen sich als grüne Bänder durchs Land. Wasser ist da in der Regel nicht zu sehen, aber die Restfeuchtigkeit bietet Bäumen und Büschen genug fürs Überleben. Charakteristisch im zentralen Bereich sind die ortsfesten Dünen, die ziemlich regelmäßig parallel verlaufen. Zwischen ihnen findet sich auch Grasbewuchs. Vor allem in den Abendstunden ein fantastischer Anblick, weil sie dann wunderschön rot in der langsam tiefer sinkenden Sonne strahlen.

Etwas ganz besonders Schönes stellt auch ein Flug an der Abrisskante dar. Das ist die natürliche Grenze von der Kalahari zur Namib-Sandwüste ganz im Westen Namibias. Dabei handelt es sich um eine Gebirgslandschaft von unwahrscheinlicher Schönheit, allerdings nahezu unlandbar. Die Formen der Berge sind nur zum Staunen. Dazu kommt, dass in diesem Bereich die segelfliegerischen Gegebenheiten, wenn es denn dort geht, meist besonders gut sind, weil dort verschiedene Luftmassen aufeinander treffen und so oft eine Konvergenz mit aufsteigender Luft entsteht, was dann zu extrem großen Geschwindigkeiten führt, oft lange Zeit ohne jeden Kreis.

Und warum fliegen in Namibia so wenig Frauen? Natürlich ist der Anteil der segelfliegenden Frauen insgesamt immer noch sehr gering und das bleibt natürlich auch in Namibia sichtbar. Allerdings habe ich das Gefühl, dass sich das bezüglich Namibia noch verstärkt, sicher bedingt auch durch familiäre Rücksichtnahmen. Viele PilotInnen trauen sich das auch nicht zu. Ich kann nur Mut machen, es einfach mal auszuprobieren!

Blick auf den Arbeitsplatz der Pipeline-Kontrolle: Computer angeschlossen, Kamera griffbereit … es kann losgehen!

Helikopter im Einsatz

Ein Bericht aus dem Alltag der Arbeitsfliegerin | von Sabine Bühlmann

Wenn man an Aufgaben denkt, zu denen unbedingt ein Helikopter in die Luft gehen muss, so fällt den meisten zuerst der Rettungsdienst ein: die „Gelben Engel" vom ADAC und die Kollegen der Deutschen Rettungsflugwacht mit ihren rot-weißen Flotten sind vielen ein Begriff. Doch es gibt weitere Arbeitseinsätze für die Senkrechtstarter, zum Beispiel den Einsatz von Helikoptern zur visuellen Kontrolle von Gas- und Erdöl-Pipelines.

Die großen Energieversorger in Deutschland haben das Netz der häufig unterirdisch verlegten Gas- und Erdöl-Pipelines unter sich aufgeteilt. Wenn man sich das bewusst macht, sind es viele Kilometer Versorgungsleitungen, die sich wie ein großes Spinnennetz quer durch die Republik ziehen. Aufgrund der kilometerlangen Trassen und der erstklassigen Übersicht aus einer geringen Höhe bietet sich eine Luftüberwachung per Hubschrauber an. Warum machen das keine Drohnen? Weil diese von einem Standort aus nicht in einem Flug mehrere hundert Kilometer Pipeline abdecken können, und weil immer noch ein Mensch beurteilen muss, ob eine Auffälligkeit dokumentiert werden soll.

Was macht also so eine Crew, die mit dem Helikopter eine Pipeline kontrolliert? Es wird ein im Voraus definierter Abschnitt einer Pipeline abgeflogen, das heißt, es wird über der Pipeline in geringer Höhe (ca. 500 – 700 ft AGL) geflogen und nach optischen Besonderheiten auf der Strecke geschaut. Gaspipelines zum Beispiel liegen oft nur in einer Tiefe von 80 cm im Erdboden verlegt. Aus der Luft kann man die Trassen visuell gut nachvollziehen – neben dem GPS-Track auf dem Befliegungscomputer helfen auch die gelben Schilderpfähle, die jeder schon einmal am Straßenrand gesehen hat. Während des Fluges schaut man besonders nach Tiefbaumaßnahmen und sonstigen Erdbewegungen und dokumentiert diese mit Fotos aus vorgegebenen Richtungen und einer Markierung auf dem GPS-Track im Computer. Diese Daten werden nach der Befliegung in einem Berichtsformat an den Betreiber der Pipeline übermittelt, der feststellt, ob z. B. die Baumaßnahmen genehmigt wurden und ob er gegebenenfalls einen Trupp zur entsprechenden Stelle entsendet, um die Baustelle vor Ort überprüfen zu lassen, damit die Pipeline auf keinen Fall unabsichtlich beschädigt wird. Dies hätte für die Versorgung insbesondere in Ballungsgebieten möglicherweise katastrophale Folgen.

Das Cockpit der MD500 hat alles, was es braucht … und mehr nicht

Bei der Befliegung fliegt der Pilot die Strecke ab und der Copilot bedient den Befliegungscomputer, macht Fotos und dokumentiert die aufgefundene Situation aus der Luft. Falls notwendig, fliegt der Pilot enge Kreise über der Stelle, bis die Aufnahmen erstellt wurden oder landet sogar vor Ort, wenn eine sofortige Absprache mit der Baukolonne erforderlich ist. Dies passiert häufiger an den Erdöl-Pipelines, die im Gegensatz zur Gaspipeline im Ruhrgebiet in wesentlich weniger dicht besiedeltem Gebiet liegt – eine Landung mitten im Ruhrgebiet führen wir in der Regel nicht durch.

Das Team an Bord des Helikopters besteht zwingend aus Pilot plus Copilot (Beobachter genannt). Es ist aber bei weitem nicht damit getan, sich umherfliegen zu lassen und einige Bilder zu schießen – ein Copilot muss eine schnelle Auffassungsgabe für Besonderheiten haben, den Verlauf der Pipeline auch ohne ständigen Blick auf den Computer nachvollziehen können und … ja, seefest sein! Da der Pilot der Pipeline ohne Wenn und Aber folgt, ist der geflogene Weg sehr eckig und kantig, es werden immer wieder Steilkurven und abrupte Richtungsänderungen notwendig, die ganz schön auf den Magen gehen. Oder wer von Euch fährt gern drei Stunden am Stück Achterbahn?

Meistens ist es auch nicht die Kurvenlage an sich, die den Beobachter flugkrank werden lässt, sondern die Tatsache, dass er parallel einen Blick durch die Kamera und auf den Computer werfen muss – jeder kennt dies vom Lesen beim Autofahren: Bewegung ohne Referenz zum Horizont führt schnell zu einem mulmigen Gefühl. Auf der Pipeline hilft zwischendurch Geradeausschauen und möglichst wenig Kopfbewegung in den Kurven. Und aus eigener Erfahrung kann ich berichten, dass sich nach einigen Monaten eine Gewöhnung einstellt, auch wenn ein Arbeitstag auf Pipeline anstrengend bleibt.

Der Pilot hat auch Sonderaufgaben: die geringe Flughöhe erfordert eine gesteigerte Aufmerksamkeit zur Vermeidung von Hindernisberührungen insbesondere mit schlecht sichtbaren Hochspannungsleitungen. Darüber hinaus verläuft die Pipeline ohne Rücksicht auf Lufträume auch durch Sperrgebiete und Kontrollzonen und die Luftsicherung muss über jeden Abschnitt informiert werden. Besondere Freigaben erhalten wir beim Kreuzen der Centerlines von Verkehrsflughäfen (das TCAS der Airliner sieht uns ganz zuverlässig!). Gerade im Winter ist schlechtes Wetter mit tiefen Untergrenzen immer ein Faktor – die Flugplanung und letztendliche Entscheidung, den Flug durchzuführen, obliegt ebenfalls dem Piloten.

Kontrolle von oben – Blick auf eine Siedlung, auch hier liegen Pipelines

MD 500 Landung maßgeschneidert – der Heli passt genau auf die Plattform

Ich arbeite jetzt seit einem guten Jahr nebenberuflich in dieser interessanten Fliegerei und es wird definitiv nie langweilig. Als Einstieg ist die Beobachterrolle für ein paar Monate Pflicht, auch wenn man selbst fliegen könnte. Aber es ist von Vorteil, die Pipeline und die Aufgaben bei der Befliegung erst von dieser Seite kennenzulernen, bevor man sich ans Steuer wagt. Inzwischen fliege ich beide Rollen abwechselnd und beginne, „meine" Strecke zu kennen und viele Veränderungen zu erkennen.

Als Helikopter werden wendige Muster wie die beliebte, kleine Hughes 269C mit Kolbenmotor oder die Turbinenvariante MD500 eingesetzt. Wichtig ist eine gute Sicht aus dem Cockpit. Auch die Robinson R44 kommt häufig zum Einsatz, weil sie schnell fliegt und damit wirtschaftlich auf längeren Strecken eingesetzt werden kann. Wie bei allen gewerblichen Einsätzen kommt es auch hier auf Effektivität an – ein Beispiel für Arbeitsfliegerei, was vielleicht weniger präsent ist als die Rettungsfliegerei, aber keineswegs weniger wichtig.

Alle Teilnehmer und einige Ausbilder & Unterstützer zu Beginn des Lehrgangs in Straubing

Leuchtturmprojekt: Fluglehrer/innen-Lehrgang

von Justine Kill, unterwegs mit Lena-Maria Hien

Wenn man eine Leidenschaft für etwas entwickelt hat, ist es die größte Erfüllung, die Freude, Erfahrung und Passion mit anderen Menschen zu teilen und weiterzugeben.

Für Lena und mich war schnell klar, dass Fliegen nicht nur ein Hobby ist, es wurde viel mehr ein Teil unseres Lebens. Wenn man Fluglehrer hatte, die einem mit Freude und Leidenschaft das Fliegen lehrten, fasziniert es einen sehr, und schnell kommt der Wunsch auf, sobald man ausreichend Erfahrung gesammelt hat, selber das Fliegen zu lehren.

Was ist das Durchschnittsalter eines Fluglehrers in Bayern? Na, was schätzt ihr so? 30, 40, 50, 60? – Das Durchschnittsalter eines Fluglehrers in Bayern liegt bei 63 Jahren. Da fehlen zwei Generationen.

Es ist unser Glück, dass Miro Rieser, unser Ausbildungsleiter Motorflug (im LSV Straubing), das erkannt hatte und einen Lehrgang speziell für unsere Generation ermöglichte.

Nun weiß jeder, der einmal etwas Erfahrung mit den Gesetzmäßigkeiten der Fliegerei hatte, dass so etwas nicht von heute auf morgen umsetzbar ist. Neben all dem „Papierkram" braucht man zunächst ein paar junge Piloten (etwa Anfang 20), die die Zeit und das Geld aufbringen, die CPL-Theorie zu schreiben, drei Wochen Urlaub am Stück zu nehmen, mindestens 200 h Flugerfahrung haben, davon 10 h Instrumentenflug und dann 12.000 € in einen Fluglehrer-Lehrgang stecken. Spätestens am Geld scheitert es in der Regel. Uns ist klar, dass man als Fluglehrer nicht reich wird, denn wie heißt es so schön? Mit der Fliegerei macht man ein kleines Vermögen, indem man mit einem großen anfängt?!

Wie ermöglicht man es also vier jungen, motivierten und engagierten Piloten, einen

Karl Heinz (links), ich, Lena und Miro nach einem Überlandflug in den Süden

Lena und ich, zur Abwechslung nur als Passagiere

Lena und ich am Anfang unserer FI Ausbildung (Foto von Rosa für die Pilotinnen WhatsApp-Gruppe)

Fluglehrer-Lehrgang zu finanzieren? Indem man Sponsoren wirbt, die Geld, Material (Flugzeuge, Sprit, Landegebührenerlassung), Zeit und Fachkenntnisse zur Verfügung stellen. Über fünfzig Sponsoren waren es am Ende, die das Leuchtturm-Projekt ermöglicht haben. Letztendlich hatten uns der LSV und MT-Propeller drei Katanas zur Verfügung gestellt. Dazu kamen von einzelnen Privatpersonen eine 182er Cessna, eine Extra 200 für Spin-Recovery-Training, eine 140er Cessna und eine Piper Cub für Spornradtraining, denn auch das erweitert den Horizont eines angehenden Fluglehrers.

Zu der Vielfalt der Flugzeuge kam noch die Vielfalt der Fluglehrer, zwölf an der Zahl plus fünf Theorie-Referenten, alle aus unterschiedlichen Sparten der Fliegerei.

Wir alle, doch ganz besonders Lena und ich, haben uns über die Unterstützung von Rosa gefreut, die sich über eine Woche lang Urlaub genommen hatte, um uns in diesem Projekt zu unterstützen. Zu unserer Überraschung mussten wir feststellen, dass bisher keine von uns beiden mit einer Motorfluglehrerin geflogen war. Mit Rosa hat es riesig Spaß gemacht, und wir haben sehr viel von ihr gelernt – danke!

Rosa, Lena und ich bei der Notwasserungsübung im Ampfinger Weiher

Am 7.7.2018 war es dann soweit. Am frühen Morgen trudelten die acht angehenden MotorfluglehrerInnen im Unterrichtsraum am Flugplatz Straubing-Wallmühle ein, darunter vier Jugendliche (u.a. Lena und ich – eine gute Frauenquote).

Nun standen uns 25 Stunden Lehren und Lernen (Pädagogiklehrgang) bevor, was wir zusammen mit noch drei weiteren Teilnehmern an drei Tagen durchführten. Schnell stellten wir fest, dass es viel mehr um die Komponente Mensch als um die Maschine geht. Dabei lernten wir einiges über die Fähigkeiten und Fertigkeiten des Menschen als Flugschüler. Die meisten Theorien waren aufs ganze Leben übertragbar.

Am Tag 4 ging's dann richtig los: die praktische Ausbildung. Die Hauptausbildung fand auf den drei Katanas statt, auf die unsere Vereinsmitglieder in diesem Zeitraum verzichtet hatten. Je weiter wir in der Ausbildung voranschritten, umso mehr

MOTOR & UL

Nach dem Überlandflug nach Ampfing vor der Piper Cub

forderten uns unsere Fluglehrer. Auch ein „Taildragger-Training“ sowie ein „Spin-Recovery-Training“ fanden auf der Extra statt. Um den Zusammenhalt zu stärken, machten wir gemeinsame Ausflüge, wie zum Beispiel einen Überlandflug mit allen Flugzeugen nach Ampfing inklusive Seenotübung mit Schwimmwesten im Ampfinger Naturfreibad. Auch abendliche Veranstaltungen wurden organisiert, z.B. ein Musikabend, wo neue Talente entdeckt wurden, und auch ein Symposium, bei dem neben einem Vortrag gemeinsam der Film „Quax der Bruchpilot“, angeschaut wurde. Schließlich gehört auch das zur Allgemeinbildung einer Fluglehrerin.

Drei Wochen lang bestes Wetter sowie die unermüdliche Arbeit aller Teilnehmer und Helfer führten schließlich dazu, dass wir in den drei Wochen 125h Theorie sowie 30h Praxis sammeln konnten, so dass am 28.07.2018 fünf Teilnehmer die Prüfungen erfolgreich bestanden haben. Die anderen drei Teilnehmer, die aus beruflichen Gründen nicht die ganze Zeit anwesend sein konnten, legten die Prüfungen in den darauffolgenden Wochen ab.

Der größte Dank gilt Miro, der zwei Jahre lang Zeit und Nerven in das Projekt investiert hatte sowie allen Fluglehrern und Theorie-Referenten und auch unseren Familien und Freunden, die drei Wochen auf unsere Anwesenheit verzichten mussten und uns trotzdem unterstützt hatten. Ebenfalls ein großer Dank gilt den Sponsoren, ohne die das Projekt so nie zustande gekommen wäre. Auch die VDP hat einen großen Teil zum Erfolg beigetragen – danke!

Wir hoffen, dass dieses Leuchtturmprojekt weitere Vereine motivieren wird, solche Lehrgänge zu veranstalten und so dafür zu sorgen, dass der Altersdurchschnitt der Fluglehrer nicht weiter steigt, sondern dass stattdessen junge, motivierte FluglehrerInnen die Chance bekommen, ihr Wissen, ihr Können und ihre Leidenschaft an zukünftige Pilotinnen und Piloten weiterzugeben.

Wer hätte gedacht, dass Lena und ich als erstes eine Flugschülerin bekommen und auch noch gemeinsam ihren ersten Soloflug miterleben durften – ein unvergesslicher Moment!

Die vier U25 jährigen Teilnehmer mit Organisator und Ausbilder Miro Rieser (von links nach rechts: Lena, Miro, ich, Gabriel Rieser, Chris Lange

Lena und ich, zwei glückliche, frisch gebackene Fluglehrerinnen

Notlandung – „in echt“

von Rosa Höltken

Unseren ersten Flug im Rahmen der Fluglehrerausbildung von Johanna hatten wir uns etwas anders vorgestellt. Alles war gut vorbereitet, der Lehrplan besprochen, die Maschine gecheckt, das Sicherheitsbriefing durchgeführt und dann kam mit einem Lächeln von Johanna: „Das ist mein erster Ausbildungsflug von rechts – wenn also etwas Unvorhersehbares passieren sollte: You have control“.

Danach starteten wir in Rheine-Eschendorf – Johanna rechts als Fluglehrerin und begannen die geplanten Übungen. Plötzlich, nach ca. 30 Minuten, lief der Motor sehr unrund und laut, Öl spritzte auf die Scheibe. Wir schauten uns etwas erschrocken an und schnell wurde uns klar: bis nach Eschendorf zurück schaffen wir es nicht mehr. Das wird also eine Außenlandung!

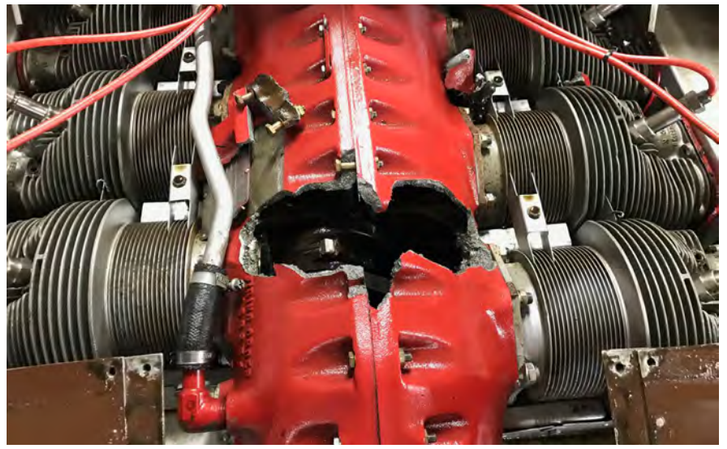
Wir nahmen die Motorleistung komplett zurück und verringerten die Fahrt. Ein Landefeld wurde ausgesucht. Noch lief der Motor im Leerlauf. Da es an diesem Tag recht windig war, korrigierten wir noch einmal windoptimiert unser Landefeld. Johanna übernahm den Funk und teilte mit, dass wir nun eine Außenlandung machen würden. So ruhig und professionell, dass die Luftaufsicht in Rheine erst nach dem Zusatz: „Wir melden uns dann telefonisch, wenn wir gelandet sind.“ wusste, dass es sich nicht um eine Übung handeln würde. Da der Öldruck noch ok war, stellten wir den Motor nicht ab und landeten auf einem Acker in der Nähe von Recke. Der Boden war gefroren, gute Voraussetzungen für eine weiche Landung ohne Überschlag – fast wie auf unserem Flugplatz. Reflektierend betrachtet hatten wir ca. vier Minuten Zeit bis zur Landung – es fühlte sich jedoch viel kürzer an. 2000 ft über Grund waren auch eine gute Ausgangshöhe um eine Notlandung vorzubereiten und durchzuführen.

Nach der Landung hielt gleich ein Auto und wir wurden gefragt, ob wir Hilfe benötigten. Danach kam noch ein Ehepaar: „Sie sind bei uns am Wohnzimmerfenster vorbeigeflogen – dürfen wir Ihnen einen warmen Tee anbieten?“ Das Angebot nahmen wir gerne bei dieser Kälte an, da wir auf Unterstützung warteten.

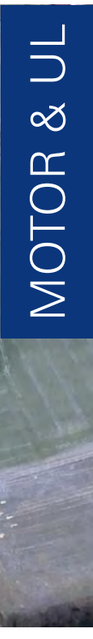
Es ist wichtig, dass man in Notsituationen einen Plan hat und von daher ist ein Sicherheitsbriefing oder auch ein mentales Training immer zu empfehlen:

1. Tempo auf die Geschwindigkeit für bestes Gleiten reduzieren, denn das verschafft erst mal Zeit.
2. Notlandefeld unter Berücksichtigung des Windes aussuchen Hier hilft zum einen eine gute Flugvorbereitung – man kennt die Hauptwindrichtung – zum anderen die Vielzahl Windräder. Drehen die Windräder links herum, fliegt man gegen den Wind, drehen sie rechts, hat man den Wind im Rücken.
3. Notlage über Funk erklären und wenn möglich, den Notsender (ELT) aktiveren und wenn Zeit vorhanden, über die Notfrequenz 121,5 die Situation melden. Denn auch nach einer weichen Landung möchte man schnell gefunden werden.
4. Unter Beobachtung des Gleitweges zum Notlandefeld kann man – wenn Zeit vorhanden – Troubleshooting betreiben. Da sind Kenntnisse aus dem Handbuch gefordert, Tankwahlschaltungen, Spritpumpen und sonstige Verfahren anbelangt.
5. Vorbereitung zur Landung, Gurte festziehen und wenn der Motor steht: Brandhahn zu, Gemischhebel im Leerlauf, Magnete aus, Türen entriegeln, mit optimaler Anfluggeschwindigkeit und vollen Klappen anfliegen, Hauptschalter aus – und landen.

Wir hatten Glück und keinen weiteren Schaden am Flieger. Der Schaden am Motor war allerdings erschreckend – so etwas hatten wir zuvor noch nicht gesehen.



Ein großes Loch – unglaublich, dass der Motor noch lief und auf 4 Zylindern noch Kompression hatte



Aus der Luft betrachtet

MOTOR & UL

Foto: Brent Hofacker, fotolia.com

Wohin zum Mittagessen?

Deutsche Flugplätze kulinarisch betrachtet | von Heike Käferle

2018 verbrachten wir unseren Urlaub nach 12 Jahren nicht mit dem eigenen Flieger. Auf die Galapagos zu fliegen, hätte etwas zu lange gedauert. Zur Abwechslung mal mit dem Schiff durch die „darwinsche" Inselwelt zu schippern, war ein fantastisches Erlebnis und unbedingt weiterzuempfehlen.

Da wir aber schon über 15 Jahre in Deutschland fliegerisch unterwegs sind, brachte mich das auf die Idee, Flugplätze einmal kulinarisch zu beschreiben, denn so ein „Ausflug" zum Mittagessen ist auch etwas Schönes.

Flugplatz-Restaurants haben es nicht leicht. Sie liegen – bedingt durch den Flugplatz – meist etwas ab vom Schuss und allein von den FliegerInnen lässt es sich schlecht leben. Die Betreiber müssen schon etwas bieten, was ihnen auch den Besuch der nichtfliegenden Bevölkerung einbringt. Eins haben wir festgestellt: solide gute Küche, vernünftige Preise und nette Wirtsleute sind mehr als die halbe Miete.

EDRG: Anflug auf die trockene Piste – der Sommer war heiß

EDRG
Idar-Oberstein/Göttschied

Bekannt durch die Bestellung über Funk „bitte zweimal Sierra", ist EDRG in Fliegerkreisen beliebt. Der Schwenk- oder Spießbraten, ein 350 g schweres Schweinekammsteak – alternativ auch Lima (eine ganze Schweinelende) Romeo (Roastbeef) oder Foxtrott (Rinderfilet) – über dem offenen Feuer im Kamin gebraten, wird mit leckerem Sahne-Rettich-Salat serviert. Man kann sich das gute Stück auch teilen. Wir landeten um 13 Uhr bei herrlichem Sonnenschein im August auf

EDRG: auf offenem Feuer gebraten– richtig lecker

der verdorrten Graspiste und mussten dann auf einen freien Tisch auf der Terrasse etwas warten. Es hat sich gelohnt! Absolut empfehlenswert – Karte steht im Internet.

Mogas ist erhältlich.

EDGS
Siegerland

EDGS ist im Winter ein super Sonntagsausflugsziel. Die Piste ist geräumt und der Anflug über die verschneiten Berge immer wieder ein Genuss. Das Lokal „Toscana Stübchen" ist Sonntagmittag gut gefüllt und eventuell muss man auch hier ein bisschen warten, bis

EDGS: Der Flughafen Siegerland ist immer geräumt

EDLA: Arnsberg

ein Platz frei wird. Es gibt saisonale Gerichte „vom Markt" (z.B. Ente), Pizza und andere Leckereien. Im Sommer kann man auch alles auf der Aussichtsterrasse genießen. Und wer übernachten will: verschiedene Grappa vom Wagen.

Der Flieger kann mit Avgas oder Mogas abgefüllt werden

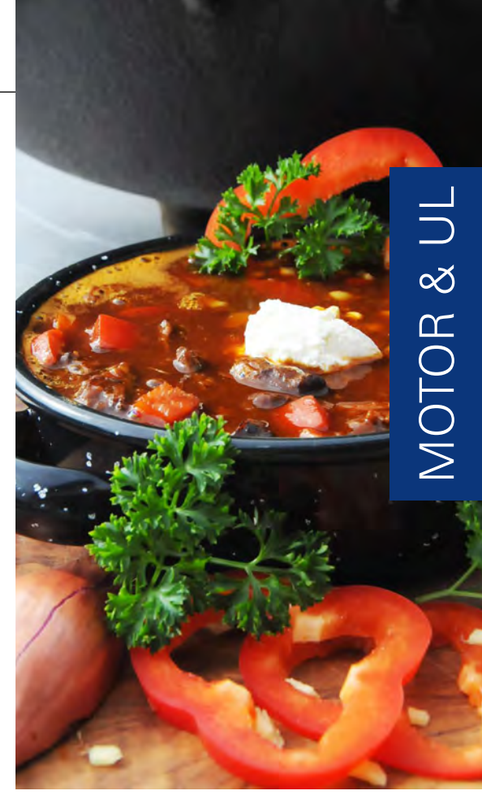
EDLA
Arnsberg

Auch ein guter Winterausflugsplatz. Allerdings haben die alten Wirtsleute das Restaurant aus Altersgründen vor einiger Zeit aufgegeben. Es wurde im JU-Stil umgebaut, heißt JU 52 und kommt jetzt richtig schick daher. Man sitzt sehr schön – Terrasse und Gastraum mit Blick auf die Piste – und ein Cappuccino ist auch nicht zu verachten. Die selbstgemachten Eintöpfe, Braten und Kuchen sucht man allerdings vergeblich auf der Speisekarte und am Sonntagmittag muss man nicht auf einen Platz warten – Platz ist da. Mit anderen Worten: kulinarisch hat das Restaurant noch Luft nach oben. Dafür ist ein Hotel angeschlossen.

Für das Flugzeug ist auch Mogas verfügbar.

ESRF
Bad Dürkheim

Bad Dürkheim, direkt am Haardtrand, eingebettet in Weinreben, ist zu jeder Jahreszeit eine Reise wert. Auch unser aktueller VDP-Wein „Aufwind" wächst nicht weit von der Piste entfernt. Das Restaurant „Cockpit" bietet von Mi–So leckere Gerichte – Pfälzer Spezialitäten sind natürlich auch dabei. Also immer einen Anflug wert. Mogas ist verfügbar.



Markt. Durchaus für eine Stippvisite lohnend. Mogas erhältlich.

EDGE
Eisenach-Kindel

Im Restaurant „Propeller" bekommt man Thüringer Klöße direkt am Flugplatz – zumindest am Sonntag (ich hatte Kloß mit Rehbraten). Eisenach bietet natürlich in der Umgebung eine Menge Erlebenswertes, was einen Ausflug dorthin zusätzlich lohnt.

Auch wenn man die Wartburg nicht überfliegen darf, so kann man ihr doch recht nahe kommen. Wintertauglich ist der Verkehrslandeplatz natürlich auch. Das Restaurant bietet neben Gerichten, die „man so hat", wechselnde regionale Küche vom

EDQS
Suhl-Goldlauter

Ein schön gelegener Grasplatz am Thüringer Wald mit etwas anspruchsvoller ansteigender Graspiste – mit dem UL kein Problem. Von hier aus kann man wandern, aber auch in dem etwas höher gelegenen ca. 300 m entfernten Gasthof „Thüringer Hof" gut essen. Auch hier gibt es natürlich am Wochenende Kloß mit … Braten. Sehr nette Leute am Funk und am Platz, die einem auch gern erklären, wo genau der Landstreifen jetzt eigentlich ist.

Keine Tankmöglichkeit.

EDLA: Anflug auf die Piste 23

EDGE: Eisenach in reizvoller Umgebung

EDQS: Anflug auf die Graspiste

Foto: BillionPhotos.com, fotolia.com

Italiener sind immer beliebt.
Wir testeten Juist, Hamm,
Donauwörth und Friedrichshafen

EDQM
Hof-Plauen

Der Flughafen bietet leider kein Mogas, aber sonst alles, was das Herz begehrt. Der Gasthof „Grüner Baum“ liegt (leider) hinter den Hallen und serviert gute fränkische Küche mit Brotzeit, Bratwürsten, Braten, Klößen und Salaten – bei schönem Wetter im Biergarten. Wer dem fränkischen Bier oder auch dem Guinness zuspricht, kann auch übernachten.

EDFN
Marburg-Schönstadt

Zum Spargelessen nach Marburg. Hier gibt es Mogas, schöne Landschaft und ein durchaus gutes Restaurant. Das „Restaurant-Café zum Flugplatz“ bietet frisch zubereitete saisonale Speisen. Es wird gerne zur Spargelzeit angeflogen (Vorsicht, Spargel treibt!). Der Grasplatz liegt landschaftlich sehr schön, und im Mai steht der Raps in voller Blüte und der Biergarten ist gut besetzt. Fast fünf Sterne bei eddh.de.

EDLR
Paderborn-Haxterberg

Toller Platz in der CTR von Paderborn. Kann als Ausgangspunkt für Sparziergänge genutzt werden. Das Restaurant „Wolke 7“ bietet eine Terrasse mit Aussicht auf die Pisten (Motor- und Segelflug). Die reichhaltige Speisekarte hat für jeden etwas – vom Looping-Salat, über den Ballonfahrer-Auflauf bis zu den leckeren Kuchen. Im Sommer gibt es am Sonntag Brunch – dann wird es richtig voll.

Hier genießen wir den Blick über die Stadt Paderborn bis hin zum Teutoburger Wald. Wer die Haute Cuisine schätzt, der kann zu Fuß zum „Balthasar“ laufen und Michelin Sterneküche genießen – leider nur abends. Aber danach sollte man sowieso nicht mehr fliegen.

EDLO
Oerlinghausen

Nicht weit vom Haxterberg entfernt, bietet EDLO mit dem Restaurant „Check-in“ ein nettes Plätzchen mit toller Aussicht über den Flugplatz und auf den Teutoburger Wald. Die Speisekarte nimmt den Zeitgeist auf und bietet vom Burger über Spaghetti, Salaten bis hin zur Currywurst mit hauseigenem Ketchup durchaus schmackhafte Gerichte. Beim Anflug auf die 22 kommt man den Baumwipfeln des Teutos ziemlich nahe – immer wieder ein Erlebnis.

Das Flugzeug kann zwischen Mogas, Avgas und Diesel wählen. Es gibt kostenlose Fahrräder zu leihen.

EDWJ
Juist

Ein Flug auf die Nordseeinseln ist für viele ein Highlight. In Juist ist man in wenigen Minuten am Nordseestrand und kann sich den Wellen übergeben – vorausgesetzt, das Wetter passt und man ist etwas abgehärtet. Buchstäblich stundenlang kann man den Strand entlanggehen oder mit dem Rad bzw. in der Pferdekutsche die autofreie Insel erkunden. Das Restaurant „Sale e Pepe“ direkt am Flugplatz bietet eine solide italienische Küche und freundlichen Service. Treibstoff gibt es nicht.

EDLH
Hamm-Lippewiesen

Netter Platz direkt am Stadtgebiet. Mogas erhältlich. Der Italiener wird auch von der Bevölkerung gut angenommen und die Pizza ist zu empfehlen. Mittags nur an Sonn- und Feiertagen geöffnet.

EDMQ
Donauwörth-Genderkingen

Auf dem Rückflug vom Gardasee war das ein guter Zwischenstopp – auch um die Wetterentwicklung abzuwarten. Da ich am Gardasee nicht zum Pasta-Essen kam, holte ich es in der Osteria „Chegusto“ nach – ich habe es nicht bereut. Die Speisekarte macht auch sonst einen guten Eindruck. Mogas ist vorhanden.

EDNY
Friedrichshafen

Viele kennen den Platz natürlich von der AERO. Aber auch sonst ist der Anflug lohnenswert, da das Alpenpanorama bei guter Sicht atemberaubend ist. Das Restaurant „Volare“ bietet nicht nur große, sehr gute Pizzen. Fleisch- und Fischgerichte sind sehr zu empfehlen. Nicht umsonst trifft man sich auch zu AERO-Zeiten dort.

EDNY hat kein Mogas.

EDQM: Flughafen Hof-Plauen

EDLO: Anflug auf die Piste 22

EDLO: Turm

EDFB
Reichelsheim

darf natürlich nicht fehlen – ein Beitrag von Angelika Sonnenschein

Die Bordküche in Reichelsheim (**www.bordkueche.de)** bietet durchgehend warme Küche und einen ungehinderten Blick auf Vorfeld und Landebahn. Bei schönem Wetter ist eine Terrasse direkt am Zugang zum Vorfeld geöffnet.

Seit knapp 4 Jahren wird das Restaurant sehr engagiert von Lars und Carolin Ronneburger geführt, die zuvor in namhaften Restaurants gearbeitet haben. Klassiker sind Marktsalate, Hamburger und Schnitzel. Letztere werden knusprig paniert und mit Pfiff gewürzt serviert. Als Beilage gibt es handgeschnitzte Pommes Frites aus Wetterauer Kartoffeln, dazu hausgemachte Mayonnaise und Ketchup. Ergänzt wird das Standard-Repertoire durch jahreszeitliche Gerichte, z. B. Gänsekeule mit Thüringer Klößen, Rotkraut und glasierten Maronen oder Wildgulasch mit Waldpilzen.

Auch Vegetarier und Veganer kommen auf ihre Kosten: z. B. Kürbisrisotto mit Kernöl oder Kartoffelkuchen mit Mangold und Roter Bete. Auf Vorbestellung werden glutenfreie Gerichte zubereitet. Nachmittags lockt das Kuchenbuffet mit Kuchen und Torten aus eigener Herstellung.

Und hier noch zwei weitere Flugplätze mit kulinarischen Genüssen in schöner Lage:
EDDN Nürnberg mit dem „Terminal 90“ – toller Ausblick auf die Piste.
EDLP Paderborn-Lippstadt mit dem „Panolo“ – von der Terrasse überblickt man die Piste. Ein Tagungszentrum ist angeschlossen.

Nuits Saint Georges

Tipp außer Konkurrenz in Frankreich:

„Nuits Saint Georges“, Grand Cru Lage im Burgund: Lange Grasbahn mit Anflug über die Weinberge. 300 m entfernt ein Chateau, das von den Besitzern zum Hotel ausgebaut wurde. Die Preise sind moderat und das Frühstück ist exzeptionell und individuell von der Patronin selbst arrangiert - mit ausgezeichneten Produkten aus der Region. Abends kann man sich nach „Nuits St. Georges“ fahren lassen oder mit dem Rad selbst fahren und im „La Cabotte“ hervorragend essen.

Sicherlich fällt euch bei der Lektüre dieses Artikels der ein oder andere kulinarisch lohnenswerte Flugplatz ein. Lasst es uns wissen (info@pilotinnen.de) – wir werden euren Tipp gerne veröffentlichen. Auch ist die Szene durchaus volatil, was heißen soll: Änderungen kommen schneller als man sich wünscht.

Guten Flug und guten Appetit!

P. S. Kurz vor Drucklegung lässt der Zeitgeist grüßen: das Fliegermagazin vergibt dieses Jahr einen Award für das beliebteste Flugplatzrestaurant!

EDWJ: Flugplatz Juist

EDFB: Reichelsheimer „Bordküche“

Nuits Saint Georges

Flieger auf dem Flugplatz EDWN

Spring Refresher 2018

Ein kleiner Rückblick | von Rosa Höltken

Den Jahrhundertsommer konnten wir nicht vorausahnen. Nach dem chaotischen Wetter im April schon gar nicht. Doch zeigte sich Petrus zu unserem Treffen erfreulicherweise versöhnlich.

Viele – auch Teilnehmer von weither – konnten mit dem Flugzeug nach Nordhorn-Lingen anreisen. Alle kamen rechtzeitig am Freitag zum Grillabend an. Ein toller Auftakt zu einer Veranstaltung, bei der wir viel in der Luft sein konnten. Am Samstag war ein Flug nach Hüttenbusch geplant. Das ist ein kleiner Platz mit 450 Meter Grasbahn, unweit von Worpswede. Naheliegend, dass zunächst Kurzstart- und Landungen trainiert wurden. Angesichts des wunderbaren Flugwetters wollten die Pilotinnen lieber fliegen als sich der Kunst widmen – also vertagten wir den geplanten Besuch im Künstlerdorf. Dafür standen andere Themen auf dem Plan:

- Notfalltraining
- Wie mache ich mit einem neuen Flugzeugmuster vertraut?
- Navigation – es geht auch ohne GPS
- Lizenzverlängerungen
- Englischprüfungen
- Spornradeinweisung

Bei gutem Wetter waren viele Flüge möglich

Viel Spaß und nette Gespräche – Anna Malch mit Corinna Beckelmann und Silvia Fuß

Überflug in Bremen mit der D-ESES von Corinna Beckelmann

MOTOR & UL

… und natürlich viele Landungen, um für die Saison fit zu sein.

Auch wollten einige Fliegerinnen ihre UL-Berechtigung erneuern. Doch wie es so manchmal ist, die dafür eingeplante Aeroprakt von der platzansässigen Vereinigung aktiver Piloten e. V., die uns wie immer tatkräftig unterstützt hat, war nicht rechtzeitig aus der Reparatur zurück. So organsierten wir kurzfristig die Zodiac aus Rheine. Leider hat die Zodiac keine verstellbaren Sitze und trotz einer Vielzahl von Kissen ließ sich für einige keine gute und sichere Sitzposition erreichen – schade!

Das hat den Pilotinnen die Laune nicht verdorben und sie widmeten sich der Spornradeinweisung auf der Citabria – Möglichkeiten gibt es glücklicherweise auf diesem Platz genug.

Alles in allem hat uns das Wochenende in Nordhorn-Lingen wieder viel Spaß gemacht, wir haben ordentlich gefachsimpelt, uns ausgetauscht und miteinander gelacht.

Der Spring Refresher 2018 bot einen guten und entspannten Start in die Saison. Das Training von Landungen und Notverfahren hat uns auf die vielen schönen fliegerischen Termine und Treffen gut vorbereitet.

Konzentrierte Flugnachbereitung: Beate Busch-Schmidt, Christine v. Beesten und Ingrid Hopmann

Beate Busch-Schmidt und Christiane von Beesten mit tierischer Begleitung

Corinna Beckelmann mit ihrer neuen D-ESES

Per Anhalter in den Süden (Heide Riech nahm Sophie Schachtert mit)

Probleme mit den Magneten – die PA28 ist fürs Training ausgefallen

Fotos: Sven Reckmann (Journalist)

Der lange Sommer 2018

12. Flugsicherheitstraining von 99s und VDP in Diepholz | von Hetta Reinsch

Nachdem im vergangenen Jahr das Diepholzer FST zum ersten Mal in seiner nunmehr 12-jährigen Geschichte komplett ins Wasser gefallen war, wurden wir in diesem Jahr zum Ausgleich wettermäßig total verwöhnt, denn der Sommer dauerte bis weit in den Oktober hinein!

Klare Luft und eine strahlende, schon etwas schräg stehende Sonne bescherten gute Sichten und verzauberten uns mit einem leichten Touch von Indian Summer. Wieder waren aus ganz Deutschland 22 Trainees und 10 ehrenamtliche Flightinstructors gekommen. Zwei Helfer vom Diepholzer Aeroclub unterstützten uns beim reibungslosen Ablauf der Veranstaltung. Auch die örtliche Presse war wieder dabei. Einige von euch haben sicher den schönen Artikel von Sven Reckmann bei WhatsApp und im Internet gelesen.

Die Strecke am Samstag führte uns nach Nordholz-Spieka, wo uns Olaf Salzbrunn von der Seenotleitung Bremen in einem ausführlichen Referat erzählte, was alles in Gang gesetzt wird, wenn das ELT ausgelöst hat. Auf dem Wege dorthin konnte ein VFR-Durchflug durch die CTR-Bremen oder je ein ILS-Übungsanflug mit Radar-Vectoring in Bremen und Nordholz trainiert werden. Von Spieka aus ging es auf den kleinen Grasplatz Blexen, gleich hinter dem Deich, gegenüber von Bremerhaven an der Wesermündung. Man landet fast zwischen den Schafen, die den Deich pflegen und dabei total cool bleiben. Nur ein kaum sichtbarer Zaun trennt die Schafe vom aktiven Segel- und Motorflugbetrieb. Sehr eindrucksvoll!

Oben auf dem Deich warteten schon Heike Käferle und Horst auf uns. Gemeinsam konnten wir den wunderschönen Blick auf Bremerhavens Skyline und den riesigen Container-Hafen im spätsommerlichen Sonnenschein genießen.

Olaf Salzbrunn berichtet über den ELT und seine „Folgen“

Grasplatz Blexen mit Skyline von Bremerhaven

Sowohl Spieka als auch Blexen haben uns freundlicherweise die Landegebühren erlassen. Von Blexen an trennten sich die Wege der einzelnen Crews – je nach Wunsch und Erfahrung konnten unterschiedliche Aufgaben und Strecken geflogen werden.

Abends gab es dann wieder, wie auch am Vortag, gutes Wetter für den Nachtflug. Sowohl am Freitagnachmittag wie auch am Sonntag konnte frei trainiert werden, ganz den einzelnen im Vorfeld geäußerten Wünschen entsprechend.

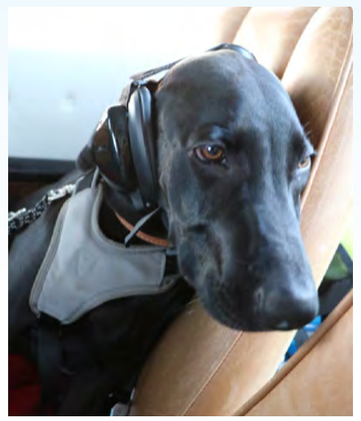
Leider war die Heimreise in Richtung Wetterau und Umgebung schließlich doch nicht problemlos, aber immerhin hatte der Wettergott sich während der Trainingstage gut benommen!

Ein kleines Highlight noch am Ende: Vom nächsten Jahr an können wir jeweils zwei neuen Teilnehmerinnen mit „frischem“ Flugschein einmalig die Teilnahmegebühren erlassen.

Wir freuen uns auf das Flugsicherheitstraining Diepholz 2019!

Anflug auf Blexen – Richtung Bremerhaven

Die Gruppe auf dem Deich gegenüber von Bremerhaven



Corinnas Begleitung: Auch Hunde fliegen gerne mit.

Corinna Beckelmann versorgt „farblich korrekt“ ihre 182er

MOTOR & UL

Mit D-EOMV auf Hoch-Touren

Alpenflugeinweisung des DAeC in Bad Wörishofen | von Beate Busch-Schmidt

Am 25. Juli strahlt die Sonne und GAFOR meldet für ganz Deutschland ein „blaues Wunder". Für Christine von Beesten und mich also beste Bedingungen für den dreistündigen Flug von Münster nach Bad Wörishofen mit der D-EOMV, einer Cessna 172 mit 180 PS.

Unser Quartier, das Hotel Luitpold, liegt mitten in der Stadt. Kneipp hat hier gewirkt und ist allgegenwärtig. Der Blick vom Balkon unseres Zimmers auf das Sebastianeum wird zum ersten morgendlichen Wetterbriefing und lässt zuverlässig das Pilotinnenherz höherschlagen.

Nach einem netten Empfang der mit uns angereisten 30 Flugzeuge und 51 PilotInnen durch Bürgermeister und Kurdirektorin am Abend, starten wir am Donnerstagmorgen mit einem kurzen Kennenlernen der jeweiligen Teams. Alle TeilnehmerInnen erhalten ein Briefing-Paket, ein prall gefüllter DIN A4 Ordner mit Theorie zu Navigation, Wetter, Leistungsgrenzen – „habt Ihr ja sicher alle gelesen?".

Am Flugplatz bereiten wir unsere Tagesetappe vor. **Erste Erkenntnis:** Auf der magentafarbenen Linie des iPads werden wir im Gebirge unser Ziel nicht erreichen. Was ist am Ende des jeweiligen Tals – das ist die wichtige Frage: ein Pass oder eine unüberwindliche Felswand? Bietet das Tal Platz für eine Umkehr und kann die Passhöhe sicher überflogen werden?

Unser FI, ein erfahrener Alpenflieger, hat mit einem farbigen Edding in der Karte schon mal alle theoretisch möglichen Verbindungen wie Autobahnen und Pässe markiert. „Man muss sie nur im Flug auch finden" – nicht immer ganz einfach von oben. Wir wären nicht die Ersten, die versehentlich ins falsche Tal abbiegen.

Nach Flugplanaufgabe und Maschinencheck geht es endlich los Richtung Alpen; vorbei an Schloss Neuschwanstein, Linkskurve um den Karwendel und rein ins Inntal. Innsbruck Radar erteilt die Freigabe für einen Flug durch die Kontrollzone. Kurz danach reißt dann aber, wie zwischen den Bergen nicht ungewöhnlich, der Funkkontakt ab. Wir versuchen diverse alternative Frequenzen und melden uns dort, wo jemand erreichbar ist. **Zweite Erkenntnis:** Schweiz, Österreich, Italien – in den Alpen schon mal egal – Hauptsache wir melden uns überhaupt.

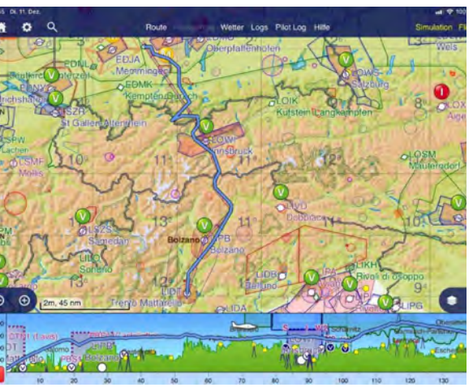
Heutiges Ziel ist Zell am See/Österreich. Die Platzrunde geht unvermutet nah an Bebauung und Bewaldung entlang. Über dem See drehen wir in den Queranflug und dann auf Pistenkurs zur Landung, die erst im zweiten Anlauf gelingt. Wir müssen noch mehr ausholen, sprich noch näher an den Hang ran, damit die Platzrunde breit und lang genug wird für den erforderlichen Höhenabbau. Auf annähernd demselben Weg mit einer kleinen Schleife durch ein daneben liegendes Tal landen wir sicher am Abend in EDNH, wo ein leckeres BBQ für alle wartet. Unsere max. Flughöhe heute: 6.500 ft. Da muss also noch was kommen, wenn es morgen auf die andere Seite der Alpen gehen soll.

Freitag: Über den höchsten Pass der schweizer Alpen nach Locarno – das ist unser Plan. Wird das klappen und was schafft Oskar Mike Victor?

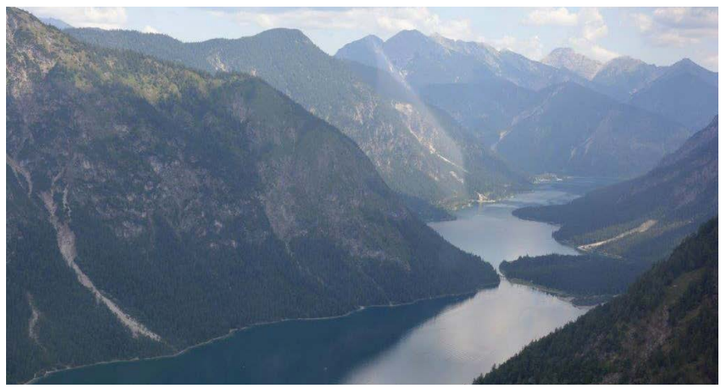
Wir fliegen erneut übers Inntal, biegen gerade hinter St. Anton/Arlberg bei Landeck ins Alto Adige ab, vorbei an Nauders und über den Reschensee. Bis hierhin hat sich die Cessna bei Vollgas mit 70 Knoten auf 8.400 ft gearbeitet. Ohne kräftiges Leanen ginge das gar nicht. Auch so liegt die Steigrate nur noch bei mageren 150 ft/Minute. Der schmale Umbrail-Pass ist in der Karte mit 8.206 ft angegeben; die umliegenden Berge mit deutlich mehr. Das ist etwas knapp, also umkehren, einen weiteren Anlauf nehmen. Dabei bloß nicht zu steil kurven, denn dann bräche die Steigrate endgültig weg. Beim zweiten Versuch zeigt der Höhenmesser 9.300 ft – immer noch zu wenig für einen sicheren Überflug. EGT und Öltemperatur lassen wir nicht mehr aus den Augen. Im nächsten Anlauf ist es dann soweit.

Dritte Erkenntnis: Im Flachland befördert die 172er das MTOW mit ihren properen 180 PS zuverlässig von A nach B. Die im Bordbuch für ISA-Bedingungen angegebene

Flightlog in Skydemon



Reschensee



MOTOR & UL

Wolken überm Inntal

Geschafft! Christine und Beate nach getaner Arbeit

Dienstgipfelhöhe ist bei strahlendem Sonnenschein und entsprechendem Luftdruck nicht annähernd erreichbar.

Wir werden mit einem atemberaubenden Blick auf Ortler und Vertana-Gletscher belohnt. Die nachfolgenden Passhöhen fühlen sich wie ein Klacks an. Via Bormio, Tirano, Bernino, Sankt Moritz, Samedan und über den Comer See fliegen wir durch die Kontrollzone Lugano nach LSZL am schönen Lago Maggiore. Hier werden wir bereits erwartet und trotz Mittagspause sehr freundlich empfangen. Kostet halt stolze 65 Franken extra! Gutes Timing, die Leute vom Zoll sind bereits beim Lunch und nicht an uns interessiert. So kommen wir schnell an Kaffee, Eis und sonstiges.

Zurück geht es am Nachmittag über San Bernardino und Splügenpass mit einem Zwischenstopp für evt. Zollformalitäten in Hohenems bei den Österreichern. Dann weiter am Bodensee vorbei zur „homebase".

Samstag: Unser Ziel heute ist der Gardasee. Der Kurzstart auf der Graspiste mit gesetzten Klappen und leicht geleantem Motor ist schon zur Routine geworden. Wieder geht es via Reutte/Fernpass Richtung Inn. Wir machen Bekanntschaft mit der Thermik und testen Auf- und Abwinde an Luv- und Lee-Seite des Tales. Kurz vor Innsbruck drehen wir ins Ötztal, überfliegen das Timmelsjoch und steuern dann auf Meran und Bozen zu. Kurz vor Trento wechseln wir über eine kleine Hochebene vorm Paganello – hier wachsen Wein und Oliven – ins Nachbartal der Sarca.

Je näher wir dem Gardasee kommen, umso dunstiger wird es. Auf dem Rundflug am Seeufer entlang gibt es dennoch genug zu sehen.

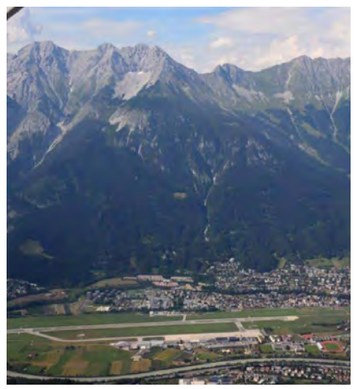
Zwischenstopp und Pilotinnenwechsel ist heute in Trento. Eigentlich planten wir die Route durch die Kontrollzone von Bozen auf dem direktem Weg. Dort ist angeblich ein Airliner im Anflug. Das kommt wohl eher selten vor; der Lotse scheint jedenfalls Stress zu haben. Er schickt unsere drei knapp hintereinander gestarteten Maschinen allesamt weiträumig östlich an Bozen vorbei. Den Airliner haben wir weder gesehen noch im Funk gehört.

Vierte Erkenntnis für schlechteres Wetter: Wenn die Wolken tief über den Alpen hängen, geht als letzte Nord-Süd-Variante – so wie für tausende von Fahrzeugen täglich auch – nur noch der Brenner: 4.000 ft reichen! Diese Route nehmen dann notgedrungen alle. Es muss mit Gegenverkehr gerechnet werden. Danach fliegen wir wieder durchs Inntal, vorbei am schönen Karwendel und machen die obligatorische „Übung" aller Alpenflieger: einmal rund um die Zugspitze.

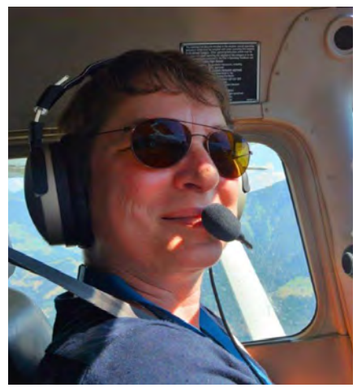
Sonntag nach dem Frühstück heißt es Abschied nehmen. Schöne Eindrücke haben wir im Gepäck.

In den vielen Stunden im Cockpit haben wir auch viel dazu gelernt und sind flugbegeisterten Menschen begegnet. Unser Rückflug startet bei bestem Wetter. Kurz bevor wir das Sauerland erreichen, stellt sich ein Schmunzeln ein: Berge, das wissen wir jetzt, sehen anders aus!

Flugplatz Innsbruck und Karwendel



Beate



D-EOMV zurück in Telgte

MOTOR & UL

Mit einer kleinen Cessna zu den Dreitausendern

von Doris Gerecht

Flugwetter in den Alpen? Nirgendwo sonst wechselt das Wetter so schnell. Eine langfristige Planung ist schwierig. Und doch wagte ich es, wochenlang im Voraus bei der Flugschule Michael Bergmann in Kempten-Durach, eine Cessna N 172P zu chartern. Der Flug sollte der Höhepunkt einer Ferienreise werden.

Am 2. September 2018 kommen wir in Kempten an – Regen, die Alpen dicht. Michael meint: „Montag ist aussichtslos. Ich kann den Mittwoch noch anbieten, z.B. Richtung Dolomiten und Zell am See – so wäre auch das westliche schlechte Wetter in der Schweiz umflogen und man hat sicher sogar bis 17 Uhr Zeit."

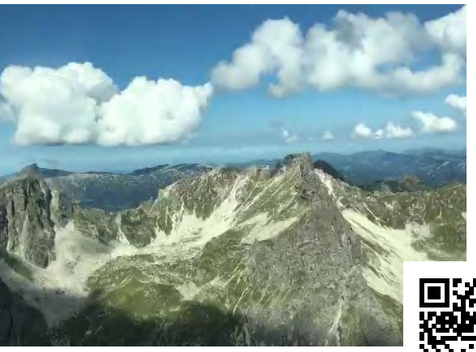
Wir sind am Mittwoch um 9 Uhr in Durach und treffen dort Olaf Rüber, der uns als Fluglehrer in die Alpen begleiten wird. Olaf und ich verständigen uns über eine Flugroute. Ich markiere die Waypoints auf der Karte, verbinde sie mit einem roten durchsichtigen Klebeband und arbeite die Entfernungen sowie einzuhaltenden Kurse exakt aus. Inzwischen erstellt Olaf den digitalen Flugdurchführungsplan und gibt den Flugplan auf – Flugzeit 4:21 h. Steigen auf 3300 ft Platzrundenhöhe, um dann in Richtung Oberstdorf zu fliegen und weiter zu steigen. Zunächst auf 6.500 ft, schließlich auf 10.500 ft. Schnell sind wir in Österreich. Über den Flexenpass erreichen wir die Bieler Höhe, fliegen über das Timmelsjoch und den Jaufenpass nach Sterzing/Vipiteno. Schon haben wir Italien erreicht. Weitere Wegepunkte sind Nauders, Bruneck, Stalling, die Schobergruppe und Lienz.

Nach fast zwei Stunden Flug durch die atemberaubende Bergwelt bereite ich mich im Sinkflug auf die Landung in Zell am See LOWZ vor. Wir landen bei bestem Wetter und verbringen hier unsere Mittagspause. Bis hierher sind wir 2:02 h geflogen, und das bei herrlichstem Fliegerwetter, meist auf 10.500 ft.

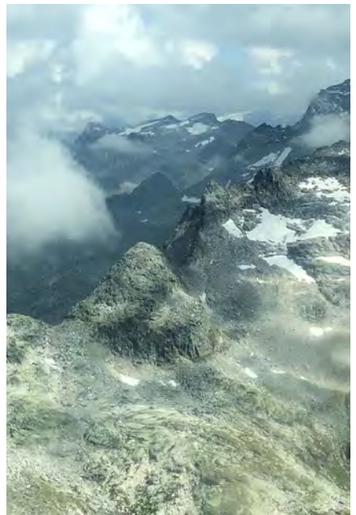
Wir starten um 14:25 UTC zum Rückflug in Richtung St. Johann und über den Pass Thurn. Wolken ziehen von Westen auf. Der Großglockner, den ich so gerne wieder einmal bewundern wollte, hat eine tiefe Kappe aufgesetzt. Die Dolomiten sind gerade noch zu erkennen. Aber wir finden unseren Weg im diffusen Sonnenlicht. Die Landschaften unter uns liegen im Dunst. Wir entschließen uns, die hohen Berge zu verlassen und entfliehen in die Seenlandschaftder Voralpen,sinken weiter, erfreuen uns noch am Schloss Neuschwanstein und landen um 16:02 UTC bei leichtem Regen in EDMK.

Das Erlebnis dieses Fluges hallt noch lange in uns nach: Blauer Himmel, Sommerwolken, unendlich weite Sichten, die grünen Täler unter uns, die Berge mächtig neben uns, manche Gipfel schon weiß, in der Ferne hier und da Schneefelder. Die Alpen zeigten uns in unserer kleinen Cessna, wie atemberaubend großartig sie sind. Mein vor dem Flug noch zweifelnder Mitflieger ist restlos begeistert. Wir werden im nächsten Jahr wieder in die Alpen fliegen.

Der Großglockner



Einen kleinen Eindruck vom Flug als Video gibt es hier zu sehen:
(Fotos und Video von Klaus Moog)



MOTOR & UL

oben: Blick auf den Watzmann (Hedi Sensen)
2. Reihe: Schweizer Alpen (Heike Käferle)

Alpenflugtraining in Bad Wörishofen

vom 31. Juli bis 4. August 2019

Nachdem Beate und Christine begeistert von diesem Training 2018 zurückkamen, möchten wir an dieser Stelle auf das Training 2019 hinweisen. Veranstalter ist der DAeC Niedersachsen, der die VDP dazu einlädt. Der große Vorteil des Trainings ist nicht nur, dass es bekanntermaßen gut ist, sondern auch, dass es auf jeden Fall stattfinden wird, wenn das Wetter es nur irgendwie zulässt. Auch eine Möglichkeit, einmal weibliche Präsenz zu zeigen und die VDP zu vertreten. Bei Interesse bitte bei unserer Geschäftsstelle melden: gs@pilotinnen.de

unten links: Französische Alpen (Heike Käferle)
unten rechts: Blick auf den Chiemsee (Hedi Sensen)

Enkelin Ella ist begeistert

Mein Sommer auf dem Feuerstein

von Anke Bergelt

Das bequeme Eigenheim für acht Monate mit einem spartanischen 10 m² großen Klosterzimmer auf einem idyllischen und abgelegenen Flugplatz einzutauschen – allein der Gedanke war verrückt, aber genau das reizte mich daran.

Nach der getroffenen Entscheidung und der Übersiedelung auf den Feuerstein am 1. Mai. war alles ganz einfach: auf Anhieb habe ich mich dort pudelwohl gefühlt, mein Leben wurde spürbar „entschleunigt“, hat mir den Blick auf das Wesentliche geschärft und wurde durch viele Bekanntschaften bereichert. Nebenbei hat es mich fliegerisch um Klassen weitergebracht und mir unendlich viel Freude bereitet, kurzum: ich würde das jederzeit wieder tun!

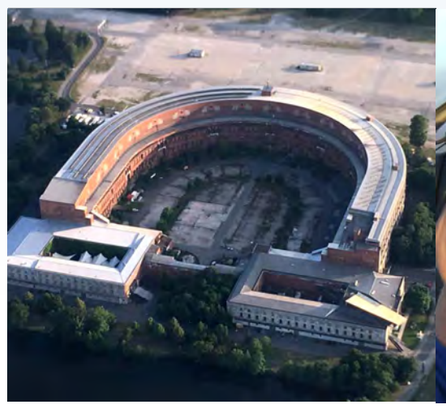
Seit vier Jahren fliege ich auf dem Flugplatz Burg Feuerstein EDQE. Privat bin ich in das ca. 80 km entfernte Wendelstein gezogen, habe das Geschäft aber in Hirschaid – etwa 20 km vom Feuerstein entfernt. Ich brauchte eine Alternative, um der Pendelei aus dem Weg zu gehen. Da kam mir in einer Art Geistesblitz die Idee: „Wie wäre es eigentlich …?“ Alle Argumente für und wider habe ich dann abgewägt, aber es war mir schnell klar: so eine Gelegenheit bietet sich dir kein zweites Mal – also jetzt oder nie!

Aus acht geplanten Wochen wurde ein schöner langer Sommer und insgesamt acht Monate lebte ich auf dem idyllischen Flugplatz in der Genussregion Oberfranken.

Ella und Anke

Fränkische Fliegerschule

Morgendlicher Flug über Nürnberg



Dieser bietet Besuchern wie Piloten viele Möglichkeiten; die fränkische Fliegerschule ist unter Schulleiter Michael Zistler sehr aktiv und an sieben Tagen in der Woche bei jedem möglichen Flugwetter geöffnet. Die gut besuchte Terrasse des neu eröffneten „Panoramarestaurants“ ermöglicht einen genialen Ausblick nach Westen ins Tal und die Sonnenuntergänge sind legendär, nicht zu beschreiben, das muss man erleben

Apropos „Klosterzimmer“: Bett, Schrank und Kühlschrank waren die Grundausstattung, es gab keinen Fernseher oder PC. Etagen-Dusche und WC teilte ich mit meinen männlichen Mitbewohnern, meist Schleppp-piloten und Gastfluglehrer. Auch hier wurde ich sofort gut aufgenommen und voll integriert in das Alltagsleben einer Flugschule. Viele Begegnungen mit mega interessanten Leuten haben mich weiterentwickelt und die vielen abendlichen Unterhaltungen in „meiner“ kleinen Wohlfühlecke mit einem Glas Rotwein werde ich noch lange in Erinnerung behalten. Unter Gleichgesinnten hat man einfach automatisch die Gesellschaft, die man braucht und die mir gutgetan hat.

Und es waren die einfachen Dinge, die mich bereicherten. Abends unter der Fläche ein kühles Bier, das Buch (das schon ewig gelesen werden sollte) und die Begegnung mit Rehen, Hasen und anderen Tieren auf meiner täglichen Runde. Die Natur mit all ihren Zügen zu spüren und zu genießen und morgens mit dem Fahrrad die Piste abzufahren und herauszuschreien MIR GEHT ES GUT.

Fliegerisch lebte ich in einem Schlaraffenland, ich durfte nach Lust und Laune fliegen! Am Ende standen 50 Stunden mehr in meinem Flugbuch. Die Highlights waren herrliche Flüge in die Sonnenauf- und untergänge, oftmals vor der Arbeit und am späten Abend. Michael ist hier in seinem Enthusiasmus wirklich nicht zu bremsen! Mit den unterschiedlichen Fluglehrern konnte ich meine fliegerischen Fertigkeiten wie auch die Theorie mit all ihren Facetten erweitern. Zig mal sind wir an den Nürnberger Flughafen geflogen oder einfach nur zum Feierabend nach Herzogenaurach auf eine leckere Pizza. Flüge bei allen möglichen Wetterbedingungen haben mich zu einer viel erfahreneren Pilotin gemacht.

Dieser Flugplatzsommer bleibt mir immer in Erinnerung und ich werde es wieder machen, denn zu sehr ist mir das Flugplatzleben und die Menschen dort ans Herz gewachsen. Es ist ein wenig wie auszuwandern – die Gewohnheiten des Alltagslebens hinter sich zu lassen.

Mädels, ich komme!

Anke hat in der Remo wahrlich eine neue Liebe entdeckt. Ihr erstes Flugzeug als Tiefdecker und mit Steuerknüppel ist ihr schnell ans Herz gewachsen und macht sichtlich Freude. Eine Zukunft als Schlepppilotin auf dem Feuerstein erscheint vorstellbar …

Vor den ersten Platzrunden im wirklichen Flugzeug, einem A320, war die Anspannung doch deutlich spürbar. Die Erleichterung nach den 12 Platzrunden dafür umso größer!

Endlich Copilotin

Ein Jahr mit unerwartet vielen Herausforderungen, Glück und ganz viel Freude

von Johanna Rohe geb. Habenicht

In dem vorletzten Heft der VDP durfte ich über den ersten Teil meines Weges zur Berufspilotin berichten. Diesen konnte ich nun überraschend schon in diesem Jahr abschließen.

Für die Lufthansa ausgebildet, liegt die Einstellung bei dem Mutterkonzern selbst noch in weiter Ferne. Aufgrund der vielen vor mir ausgebildeten Flugschüler war klar, dass die Wartezeit bis zur Einstellung auf jeden Fall noch bis zum Jahr 2020 andauern wird.

Von den vielen Optionen, um diese Zeit zu überbrücken, entschied ich mich für eine Kombination aus einem Fluglehrerlehrgang, um danach an meinem Heimatplatz in der Vereinsflugschule in Rheine-Eschendorf (EDXE) zu schulen, und einem Masterstudium, welches ich im Fernkurs machen wollte, um mich weiter zu qualifizieren.

Das PPL-Wissen erneuert, hoch motiviert, begann die praktische Ausbildung zusammen mit Rosa Höltken als Ausbilderin. Wie ihr in ihrem Bericht in diesem Heft lesen könnt, verlief die erste Flugstunde nicht ganz wie geplant. Bei Minusgraden auf einem Acker und mit einem kaputten Motor endete der Flug 35 Minuten nach dem Triebwerksstart. Noch am gleichen Abend machten wir uns Gedanken, mit welchem Flieger wir die Ausbildung fortsetzen könnten, so dass wir schon am nächsten Wochenende wieder in der Luft waren.

Innerhalb eines Monats hatten wir die 30 Stunden Ausbildung geflogen. Noch während dieser Zeit bekam ich die Möglichkeit für ein Type Rating mit nachfolgender Anstellung als Co-Pilotin bei der Germanwings. Nun musste es schnell gehen – vier Tage, nachdem die Mindeststundenzahl erfüllt war, fand ein Prüfer Zeit, mir die Fluglehrerprüfung abzunehmen. Geschafft!

Am Abend der bestandenen Prüfung war leider keine Zeit zu feiern. Denn was im Hintergrund schon die ganze Zeit lief, war die Planung für die anstehende Hochzeit, und die Pfarrerin hatte sich für genau diesen Abend angekündigt.

Der Arbeitsplatz

Eine Woche nach der Prüfung begann das Type Rating. Die ersten Seminare, Uniformanprobe, Flugzeugbegehung und Sicherheitstrainings fanden in Köln und Berlin statt. Ab Mai begann das Simulator-Training. Da es zu diesem Zeitpunkt spontan keine Kapazitäten mehr in den Simulatoren in Deutschland gab, flogen wir wöchentlich zum Trainingszentrum von Alitalia nach Rom, wo der Airbus A320-Simulator auf meinen Trainingspartner Felix und mich wartete. Beginnend mit dem normalen Flugverhalten steigerten sich die Herausforderungen und Ansprüche an uns Woche für Woche. Alle erdenklichen Szenarien wurden durchgespielt. Nach den Flügen im Simulator konnte ich eine kurze Pause nutzen, um Vorbereitungen für die standesamtliche Hochzeit auf Norderney zu treffen. Danach wurde natürlich weitergelernt, denn so ganz verhielt sich der Airbus nicht wie meine Lieblings-Cessna 172.

Kurz vor dem abschließenden Simulatorcheckflug war es dann so weit! Die standesamtliche Hochzeit auf Norderney. Mit vier Flugzeugen ging es auf die Insel, wo wir sehr gemütlich und entspannt das Wochenende verbrachten. Nur ein einziges Mal wurde in die Lehrbücher geschaut für den anstehenden Check. Und sonst war es genau das Richtige, um einmal kurz zu entspannen!

Nach diesem unvergesslichen Wochenende ging es mit neuem Nachnamen zurück an den Schreibtisch. Eine Woche später folgte der Prüfungsflug – bestanden!

Der Tag, auf den jeder Flugschüler wartet, rückte immer näher. Fünf Tage später flogen wir zum Platzrundentraining mit einem Airbus A320 nach Paderborn, natürlich ohne Passagiere. Er flog tatsächlich fast wie der Simulator. Das riesige Strahlen auf meinem

Beim Abnormal Training im Simulator verläuft kein Trainingsflug ohne „Zwischenfälle“

Die Uniform wartet schon gespannt auf den ersten Arbeitstag

Einer von vielen wunderschönen Sonnenaufgängen

Auch das „Brautflugzeug" wurde nach der Hochzeit feierlich dekoriert

Gesicht konnte ich nach dem ersten Touch-and-Go nicht verstecken und ich genoss die weiteren elf Anflüge. Was mich am meisten daran faszinierte: Auch in diesem schweren Flugzeug merkt man mittags, wie man zum Spielball der Thermik wird.

Nach weiteren Seminaren, Studium der Bücher und noch viel mehr Hochzeitsplanung war es endlich so weit. Der Tag, auf den sich viele kleine Mädchen freuen: die kirchliche Trauung. Nach der Außenlandung, der standesamtlichen Hochzeit und der ersten eigenen Landung im A320 war es der vierte Tag in diesem Jahr, den ich nicht vergessen werde. Es war wundervoll!

Als frisch gebackene Ehefrau konnte ich mich nun wieder ausschließlich auf das Fliegen konzentrieren. Der nächste große Schritt stand an: Erster Flug mit Passagieren an Bord. Und wieder ein riesiges Lächeln auf meinem Gesicht, als die erste Landung in Stuttgart erfolgreich war.

Nach zwei Monaten Linienausbildung war es endlich so weit: Der aller-, aller-, allerletzte Checkflug, mit dem die ganze Pilotenausbildung beendet wird. Eine Prüfung, die über zwei Tage geht. Von Köln ging es nach London, Mallorca, Klagenfurt und Prag. Am Ende der zwei Tage kamen die Worte vom Prüfer, für die ich nun seit fünf Jahren gelernt habe: „Herzlichen Glückwunsch zur bestandenen Prüfung und willkommen in der Firma, Frau Kollegin! Du bist jetzt Copilotin."

Was für ein großartiges Jahr! Und was kommt nun? Zur Zeit gibt es die Aussicht auf einen Nebenjob als Theorielehrerin an der Lufthansaflugschule in Bremen – damit keine Langeweile aufkommt …

8. März bei der Lufthansa und anderen Airlines

Schon seit mehreren Jahren, so auch dieses Jahr, schicken am 8. März, dem Internationalen Frauentag, Airlines reine Frauencrews – in Cockpit und Cabin – zu Rekordflügen um die Welt. Sie machen damit Imagewerbung und demonstrieren gleichzeitig Frauenpower und Gleichstellung in der Luftfahrt.

Im Vereinigten Königreich flog British Airways den bisher größten „All-Female-Flug" in der Geschichte des Landes – es waren 61 Frauen involviert: Gepäckabfertigerinnen, Flugmanagerinnen, Beladerinnen, weibliche Pushback-Teams, Check-in-Mitarbeiterinnen sowie weibliche Security- und Flughafenteams. Auch Air Asia und Air India schicken reine Frauencrews in die Luft. Die ebenfalls indische Airline SpiceJet veranstaltete sogar eine Rekrutierungskampagne nur für Pilotinnen.

Hier im Bild auf der Gangway mittig unser Mitglied Kapitänin Beatrice Beyer.

Foto: Lufthansa Bildarchiv

Ingrid – unser Medienstar

Ingrid Hopman war 2018 vermutlich die gefragteste Pilotin überhaupt. Es erschienen zehn Zeitungsberichte. Über Ingrid wurde in renommierten Organen geschrieben wie in der Süddeutschen Zeitung, dem Münchner Merkur, der Chiemgauzeitung oder dem Oberbayerische Volksblatt.

Im Fernsehen war sie Gast der Abendschau, in Heimat der Rekorde und Wir in Bayern. Im Hörfunk war Ingrid bei „Eins zu Eins – der Talk" (Bayern 2 live) und „Der Ratsch" (Bayern live) zu hören.

Respekt Ingrid! Das ist rekordverdächtig. Damit hast du der einen oder anderen Frau auch Mut gemacht, sich mit der Fliegerei zu beschäftigen – danke dafür!

FOTOGRAF UND BUCHAUTOR RAINER NITZSCHE

Auf der Jagd nach dem perfekten Bild

Ein echtes Dream-Team: die Pilotin Ingrid Hopman (78) und der Fotograf Rainer Nitzsche (55)

Die Himmelsstürmerin

Ingrid Hopman ist mit 78 Jahren Bayerns älteste Pilotin. Sie hat die ganze Welt von oben gesehen, gefährliche Abenteuer bestanden und ist eine der wenigen Frauen, die den „Alten Adlern" angehört. Mit der Fliegerei aufhören will sie nicht

Süddeutsche Zeitung

Zeitung Rosenheimer Land

links: Januar – Rosa Höltken und Johanna Rohe nach einer geglückten Notlandung

rechts: Ulla Klees war auch dieses Jahr wieder auf Fahrt – sie schreibt zu diesem Bild: „Tschüss ihr Lieben auf der Erde. Es geht mir gut, aufwärts an den Himmel!"

Erste Flugstunde im Simulator **von Anna Malsch**

Dieses Jahr gab es auf der Aero in Friedrichshafen diverse Flugsimulatoren mit und ohne Hydraulikplatte zu bestaunen – und zu testen. Zusammen mit Magda Nyadu – Trainee bei der EASA – testete ich einen Flugsimulator von Brunner, der mit allen Schikanen ausgestattet war. Bewegliche Bodenplatte, Rundumsicht, Instrumente, die man nicht von einem echten Cockpit unterscheiden kann.

Man vergisst in einer so ausgeklügelten Maschine förmlich, dass man in einem Simulator anstatt in einem Flugzeug sitzt. Es war mein erstes Mal in einem „richtigen" Simulator und zugleich Magdas erster „Flug" von links. Ich zeigte Magda die wichtigsten Instrumente, ließ sie beim Start mitfühlen und „oben" angekommen ein paar Kurven fliegen. Nach der Landung auf dem LAX hatte ich also meine „erste Flugstunde" gegeben und Magda ihren ersten „Flug" erlebt.

Magda Nyadu (links) im Simulator, zusammen mit Anna Malsch (rechts)

„Über den Wolken“ ist Sicherheit das oberste Gebot

von Karin Polenz

Im Alter von zehn Jahren wurde im Hafen von Carolinensiel meine Neugier geweckt. Wieso flog ein Sportflugzeug plötzlich in greifbarer Höhe über meinen Kopf hinweg und verschwand hinter dem Deich in Harlesiel?

Von der Deichkrone erschloss sich mir ein völlig neuer Anblick. Wo eben noch grüne Weide war, befand sich eine asphaltierte Landebahn. Umgehend berichtete ich meinen Eltern die große Neuigkeit. Ungläubig nahm mein Vater seine aufgeregte Tochter an die Hand, und bereits eine Stunde später hob ich stolz in einer Cessna vom ostfriesischen Boden ab.

Nicht nur Reinhard Mey eroberte im Jahr 1973 den friesischen Wolkenhimmel in Wilhelmshaven-Mariensiel – EDWI, sondern auch das heutige VDP-Mitglied 587 erlebte dort zu dieser Zeit erstmalig die Landung mit einem Flugzeug.

Wenn man bedenkt, dass genau hier die musikalische Wiege des Luftfahrtklassikers „Über den Wolken“ stand, verwundert es vermutlich niemanden, dass mein kleines Herz von diesem Augenblick an im Takt der Fliegerei schlug. Der Propeller wurde zur Luftschraube und der Spinner aus dem Schimpfwort-Lexikon entfernt, die Luftfahrt wurde zum Mittelpunkt in meinem Leben.

Meine aktive Verbundenheit zur Luftfahrt schien jäh beendet, als wegen einer Erkrankung kein Medical mehr erteilt werden konnte. Ein fataler Irrtum, denn die innovativen Weiterbildungsangebote der Vereinigung Deutscher Pilotinnen bieten die Möglichkeit, weiterhin aktiv an Bord zu bleiben. So besuchte ich eine Veranstaltung der Deutschen Flugsicherung Bremen. Die Teilnahme wurde ermöglicht durch die Vereinigung Deutscher Pilotinnen.

Der Besuch der DFS Bremen diente dazu, Piloten zu animieren, in fliegerischen Notsituationen zum Funkgerät zu greifen und die Funkfrequenz der Deutschen Flugsicherung (DFS) zu rasten, um den Funkspruch „Mayday“ abzusetzen.

Unser Fluggebiet ist bekannt dafür, Pilotinnen und Piloten, die einen Flug in unsere schöne Küsten- und Inselregion unternehmen, mit unberechenbaren Wetterfronten zu konfrontieren. In Wolkenfronten eingeschlossene Piloten sind nicht orientierungslos im Luftraum, sondern erhalten umgehend Hilfe über den Funkspruch „Mayday“ von der Deutschen Flugsicherung. Sobald der Funkspruch „Mayday“ bei der DFS eingeht, wird ein Fluglotse zur Betreuung des Piloten freigestellt und kümmert sich ausschließlich darum, das Flugzeug sicher zum Boden zu geleiten. Der Lotse beginnt mit der Erarbeitung seines Notfallplanes. Er informiert sich auf dem Wetterradar über die vorherrschende Wetterfront, überprüft den weiteren Flugverkehr im Gebiet und lenkt diesen bei Gefahr einer Kollision um und kündigt dem Zielflugplatz/Flughafen die bevorstehende Landung telefonisch an. Der Pilot wird über Kurs- und Höhenangaben vom Lotsen über Funk sicher zum Ziel gelenkt, bis zur Landung.

Alle Teilnehmer waren sich zum Ende des Tages einig: Mit der Funkfrequenz zur Deutschen Flugsicherung ist die Sicherheit als Passagier mit an Bord.

Und auch meine fliegerische Abstinenz ruht in der Vergangenheit. Mein Fluglehrer Helmut Nitzinger ermöglicht mir in Absprache mit Professor Dr. Mayet und Frau Dr. Boss einmal jährlich (wenn es der Befund zulässt), für 15 Minuten auf dem linken Flugschüler-Sitzplatz im Ultralight-Flugzeug den ostfriesischen Wolkenhimmel zu erobern.

Karin Polenz in einer Ikarus C42

DFS: Piloten Dr. Rainer Schulzendorff, Rolf Krämer und Karin Polenz am Flugradar mit dem Fluglotsen Uwe Decker.

Lesetipp

Hier möchten wir auf zwei Bücher von unseren Mitgliedern Eve und Maya aufmerksam machen – beide sind UL-Pilotinnen:

Maja Christ, Tausche Pumps für ein Stück Himmel
Ein Rundflug mit einem Ultraleichtflugzeug wirbelt Kerstins Leben durcheinander: In der Luft fühlt sie sich frei. »Es gibt viele, die fliegen, warum soll man das als Mutter nicht auch machen können?«, fragt sie sich und setzt alles daran, einen Flugschein machen zu können – eine Entscheidung, die nicht nur ihre Beziehung auf die Probe stellt.

Taschenbuch: 312 Seiten,
Verlag: epubli; Auflage: 4
(2. März 2018),
ISBN-10: 374670460X

Eve Grass, Das Pegasosgen – Marias Geheimnis
"Das Pegasosgen" von Eve Grass (Pilotin und Pferdeliebhaberin) ist ein Roman, der Realität und Fantasie, Hoffnungen und Wünsche mit den Problemen des Alltags vermischt. Und er lässt ein mythisches Wesen auferstehen, das so alt ist wie der Traum vom Fliegen.

Taschenbuch: 536 Seiten,
Verlag: Shadodex – Verlag der
Schatten (1. März 2018),
ISBN-10: 9783946381327

Spontan über die WhatsApp-Gruppe initiiert, trafen sich einige unserer fränkischen Pilotinnen bei schönstem Oktoberwetter auf dem Rother Flugplatz bei Nürnberg.

Lena Maier hat seit September PPL-H. Nächstes Ziel ist CPL-H und danach wird das Traumziel Luftrettung in Angriff genommen.

Wasserfluglizenz

Kurzportrait: Ursula Hammer, VDP-Mitglied Nr. 541, wohnt in Schefflenz, fliegt seit 1982, zuerst Motorsegler, 1984 dann SEP (damals hieß das A-Schein), seit 2007 IFR, Heimatflugplatz ist Walldürn EDEW. Ihre PA28 ist IFR ausgestattet.

2018 hat sie ihre Wasserfluglizenz in Flensburg erworben.

MITGLIEDER

Die VDP dankt für 50 Jahre Mitgliedschaft

Uta Kienle
Karlsruhe
Mitglieds-Nr. 6
Gründungsmitglied

Traudl Scheit
Lüneburg
Mitglieds-Nr. 9
Gründungsmitglied

Hannelore Gebhardt-Meyer
Neudenau
Mitglieds-Nr. 23

Ingrid Blecher
Siegen
Mitglieds-Nr. 26

Heidi Galland
Wachtberg-Pech
Mitglieds-Nr. 27
Ehrenpräsidentin

Neue VDP-Mitglieder

Neue VDP-Mitglieder Stand 31.12.2018

Nr. 691	Petra	Rühenbeck	28259 Bremen	FI SE; SPL; Kunstflug; MoSe	Tarmstedt
Nr. 692	Selina	Mihalyi	14979 Großbeeren	GPL	Ottweiler
Nr. 693	Eva	Staiger	52152 Simmerath	GPL	EDKA Aachen-Merzbrück
Nr. 694	Jasmin	Iqbal	63303 Dreieich	GPL	
Nr. 695	Katharina	Milke	59494 Soest	PPL A, GFL; FI SF	EDLZ Soest
Nr. 696	Beatrice	Beyer	87675 Stötten a. A.	IFR, CPL	EDDF Frankfurt/M
Nr. 697	Martina	Gebhardt	86935 Rott	PPL, IFR, CPL, CFI	ETSA Penzing
Nr. 698	Melissa	Rudolph	97222 Rümpar	UL	EDFW Würzburg
Nr. 699	Lena-Maria	Hien	94333 Geiselhöring	IFR, 2 Mot, MoSE; Jet	EDMS Straubing
Nr. 700	Sabine	Närdemann	48291 Telgte	FI, UL	EDLT Münster-Telgte
Nr. 701	Ursula	Diestel	20149 Hamburg	PPL, GPL	EDPA Elchingen
Nr. 702	Maja	Christ	70499 Stuttgart	UL	EDGM Mosbach-Lohrbach
Nr. 703	Bettina	Brückmann	67098 Bad Dürkheim	ATPL (Ausbildung)	EDRF Bad Dürkheim
Nr. 704	Sinah	Molinari	45701 Herten	UL	EDLM Marl-Loemühle
Nr. 705	Elena	Mascus	28201 Bremen	GPL, ATPL	Schwalmstadt der Ring
Nr. 706	Bettina	Jankowski	87766 Memmingerberg	PPL(A)	EDJA Memmingen
Nr. 707	Dr. Ing. Jovana	Dzalto	67059 Ludwigshafen	GPL, MoSe	Ludwigshafen-Dannstadt
Nr. 708	Susanne	Abulawi	25469 Halstenbek	PPL(A)	EDHI Hamburg-Finken-werder

Neue Fördermitglieder

FM-Nr. 111	Tobias	Püttmann	45219 Essen	PPL(A)
FM-Nr. 112	Cornelia	Temlitz	65191 Wiesbaden	

Verstorbene VDP-Mitglieder

FM-Nr. 97	Jasper Wolfsson	22609 Hamburg
Nr. 553	Marita Krafczyk	82152 Krailling

Geschenke für Piloten
4-pilots.com
Alles was Pilot „nicht“ braucht
go to ▼
www.4-pilots.com
airborne gifts and accessories
4-Pilots.com
Angelika Heiß
Adlerstr. 19
D-73540 Heubach
+49 (160) 93859599

Visit us & Fly with us:
www.PiloTravels.com
ORGANISIERTE REISEN FÜR PILOTEN
die Europareise nach Spanien
vom 01. bis zum 12. Mai 2019
Irland & Guernsey Air Rally
vom 07. bis zum 16. Juni 2019

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

VDP-Mitglied werden:
Den Antrag auf Mitgliedschaft in der VDP für Pilotinnen und Fördermitglieder könnt ihr als PDF-Datei hier herunterladen: http://pilotinnen.net/downloads/cat_view/30-

PESCHKE
Von Fliegern für Flieger. Seit 1959.

SEIT 35 JAHREN UNTER
WEIBLICHER LEITUNG.

SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG
Tel: +49 (0) 89 744 812-0
www.peschke-muc.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

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

GARMIN

Flight Displays & Engine Monitoring Solutions:
G500 TXi, G600 TXi,
G700 TXi and EIS TXi

Als international etablierter und EASA zertifizierter Entwicklungs- und Servicebetrieb für Avionik- und Elektronik-Geräte in Luftfahrzeugen mit Sitz am Flugplatz Wallmühle in Atting bei Straubing und Egelsbach bei Frankfurt bieten wir Ihnen kompetenten Service von der Entwicklungsleistung bis zur Zulassung. Unsere Leistungen beinhalten Installation, Engineering, Wartung, Überholung und Distribution von Produkten aller namhaften Hersteller sowie den Service für unsere Eigenentwicklungen.

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

HELI-FLIGHT

„Fliegen ist unser Leben"

Luftfahrtunternehmen seit 1979, D-312 AOC

Flugschule PPL (H) und PPL (A), DE.ATO.117
Flugzeug- und **Hubschrauber-Charter**
Ambulanzflugdienst
Instandhaltungsbetrieb DE.145.0172
Camo+
Hubschrauberverkauf

ROBINSON HELICOPTER COMPANY

HELI-FLIGHT GmbH & Co. KG
Flugplatz
61203 Reichelsheim
Tel.: 06035 / 9100 -0 / Fax: -25
info@heli-flight.de

www.heli-flight.de

FLY GREEN – FLY MT

Rockwell Commander 112 Serie / MTV-12

Cessna 208 Blackhawk Serie / MTV-27

Beech 99/100 Serie / MTV-27

Beech Bonanza 33,35,36 Serie / MTV-9

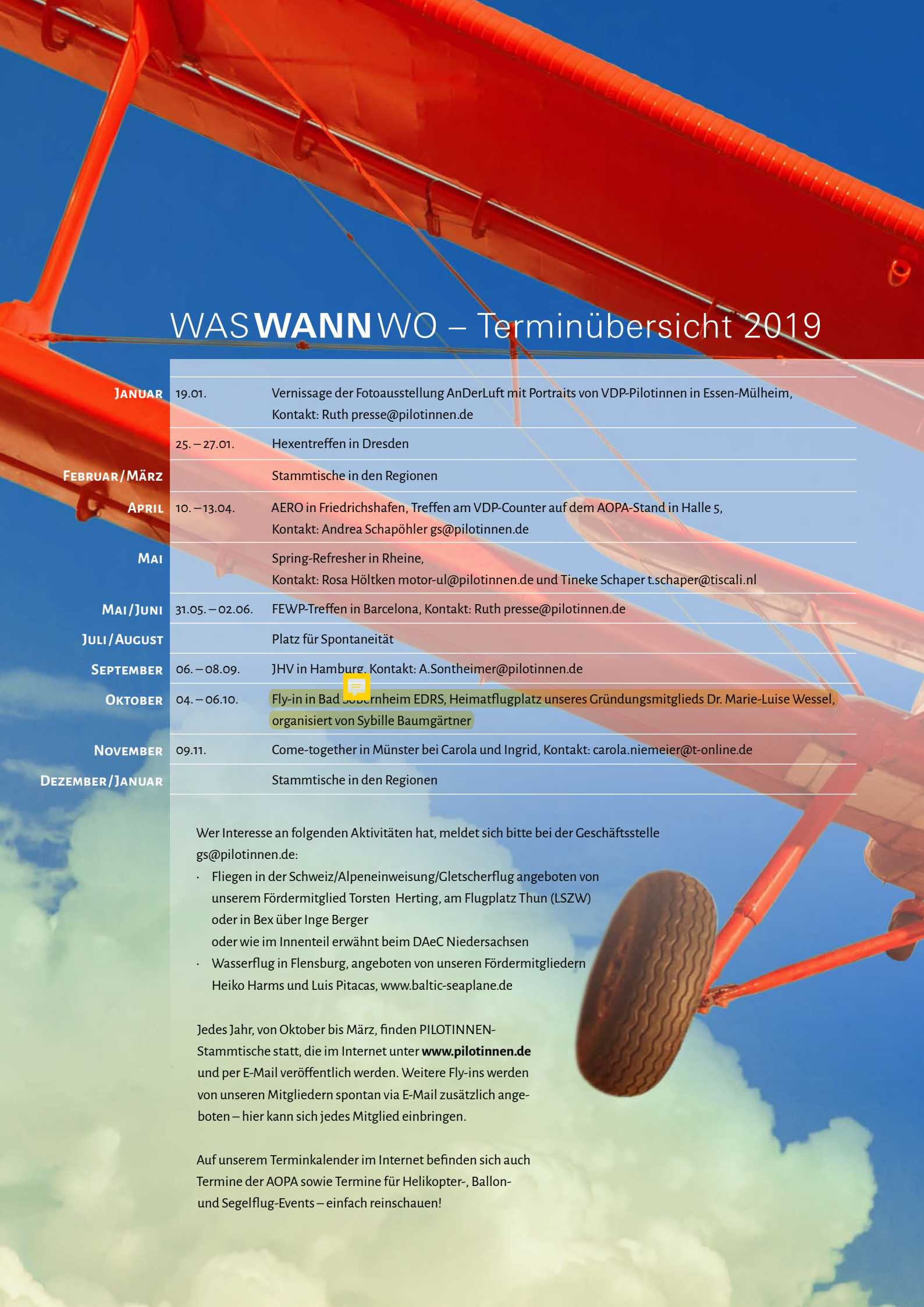
Cessna T303 Crusader / MTV-14

Cessna 206 Serie / MTV-9

- Reduzierung von Lärm und Vibrationen
- **62** Service Center weltweit
- **150** Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als **20.000** Propellersysteme und **70.000** Propellerblätter in Betrieb
- **36** Jahre Produktion und Service bei MT-Propeller
- **30** verschiedene Propellermodelle zugelassen
- Mehr als **210** STCs weltweit
- Verfügbar für Flugzeuge, Luftschiffe, Hovercraft und Windtunnel

Flugplatz Str. 1, 94348 Atting
Tel.: +49 (0)9429-94090
Fax: +49 (0)9429-8432
e-mail: sales@mt-propeller.com

mt-propeller
mt-propeller straubing airport
www.mt-propeller.com



WAS **WANN** WO – Terminübersicht 2019

Januar	19.01.	Vernissage der Fotoausstellung AnDerLuft mit Portraits von VDP-Pilotinnen in Essen-Mülheim, Kontakt: Ruth presse@pilotinnen.de
	25. – 27.01.	Hexentreffen in Dresden
Februar/März		Stammtische in den Regionen
April	10. – 13.04.	AERO in Friedrichshafen, Treffen am VDP-Counter auf dem AOPA-Stand in Halle 5, Kontakt: Andrea Schapöhler gs@pilotinnen.de
Mai		Spring-Refresher in Rheine, Kontakt: Rosa Höltken motor-ul@pilotinnen.de und Tineke Schaper t.schaper@tiscali.nl
Mai/Juni	31.05. – 02.06.	FEWP-Treffen in Barcelona, Kontakt: Ruth presse@pilotinnen.de
Juli/August		Platz für Spontaneität
September	06. – 08.09.	JHV in Hamburg, Kontakt: A.Sontheimer@pilotinnen.de
Oktober	04. – 06.10.	Fly-in in Bad Dürkheim EDRS, Heimatflugplatz unseres Gründungsmitglieds Dr. Marie-Luise Wessel, organisiert von Sybille Baumgärtner
November	09.11.	Come-together in Münster bei Carola und Ingrid, Kontakt: carola.niemeier@t-online.de
Dezember/Januar		Stammtische in den Regionen

Wer Interesse an folgenden Aktivitäten hat, 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 oder wie im Innenteil erwähnt beim DAeC Niedersachsen
- Wasserflug in Flensburg, angeboten von unseren Fördermitgliedern Heiko Harms und Luis Pitacas, www.baltic-seaplane.de

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 E-Mail 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!