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

2019/20

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

NETZWERK

51. JHV in Hamburg

Eindrücke von der AERO 2019

Treffen in Malawi

Girls'Day

PILOTINNEN BERICHTEN

Lena Maier bei der ODHM

Ullas letzte Ballonfahrt

Sternflug nach Kaliningrad

Hoffmann H40 fliegt wieder

DFSM in Zwickau

HISTORIE

Und EMUZ fliegt und fliegt ...

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

Fliegen: Mit 14 kann man bereits dabei sein – aber wann muss man sich verabschieden?

Liebe Pilotinnen, liebe Mitglieder und Freunde der VDP,

so manche aus unseren Reihen hat bereits mit 14 Segelflugluft geschnuppert und/oder mit 16 das Motorfliegen begonnen. Ich persönlich beneide diese Kameradinnen, da sie das Fliegen quasi mit der Muttermilch eingesogen haben. Aber auch mit Anfang 20, wie unsere beiden Pilotinnen, die sich auf den Mitgliederseiten vorstellen, steht die ganze Fliegerwelt noch offen.

Elena Mascus, begeisterte Segelfliegerin, macht nun ihr Hobby bei der Lufthansa in Bremen zum Beruf. Susanne Abulawi kam durch einen „Schnupper-Kunstflug" auf den Geschmack, entschloss sich den PPL-A zu machen, arbeitet bei Airbus und fliegt nun in ihrer Freizeit.

In diesem Heft melden sich auch drei Pilotinnen zu Wort, die sich – freiwillig oder durch Regularien gezwungen – ganz bzw. teilweise von der Fliegerei verabschieden.

Ulla Klees, Ballonfahrerin aus Leidenschaft, steuerte im Juni mit 71 Jahren ihren Ballon das letzte Mal über das Allgäuer Alpenvorland. Und damit hat sie das anstrengende Auf- und Abrüsten länger durchgehalten als viele ihrer Kollegen. Sie blickt auf 25 Jahre Ballonsport zurück und meint „alles hat seine Zeit".

Andrea Amberge (58) berichtet über ihren letzten Flug Hong Kong – Frankfurt als Kapitänin auf dem Airbus A 340-600. Nach 30 Jahren Berufsfliegerei, davon 19 als Kapitänin, landete sie im Oktober den Airbus zum letzten Mal. Privat geht es u.a. mit Fläche, Rotoren und Vorträgen weiter.

Dr. Ilse Janicke (60) musste sich als Kapitänin von ihrer heißgeliebten Antonow 2 verabschieden. Für Single Commercial Pilots ist von Gesetzes wegen mit 60 Schluss. Und wer kann es sich schon leisten, mit dem größten einmotorigen Doppeldecker der Welt privat zu fliegen? Aber: Nicht das Alter bestimmt die Fähigkeit, eine Maschine sicher zu fliegen. Maßgeblich dürften hier Faktoren sein, wie die Biographie, die Lebensumstände oder die gesundheitliche Konstitution. Ilse sucht deshalb Mitstreiter*innen für eine Dienstzeit bis 65 auch als Single Pilot – wer macht mit?

Die eine hört auf, die andere fängt gerade an. So können wir in der VDP von einer breiten Altersstruktur, einem riesigen Erfahrungsspektrum und vielfältigem Wissen profitieren. Freut euch also auf unsere Fly-ins, Stammtische und Fortbildungsveranstaltungen – Spaß, netzwerken und voneinander lernen – das ist unsere Devise.

Viel Vergnügen beim Blättern und Lesen. Wir freuen uns über Feedback und neue Beiträge für die nächste Ausgabe. Bleibt uns treu, empfehlt uns weiter und landet vor allem immer sicher!

Eure

Heike Käferle
Präsidentin der Vereinigung
Deutscher Pilotinnen e.V.

VDP im Internet:
www.pilotinnen.de

INHALT

Inhalt dieses Heftes

EDITORIAL	von Heike Käferle	03
	Inhaltsverzeichnis	04
VDP-TICKER	VDP-Ticker	05–08
NETZWERK	Einladung zur 52. JHV in Augsburg	09
	51. JHV in Hamburg	10–13
	AERO 2019	14–15
	FEWP-Treffen in Spanien	16–17
	Girls'Day am Flugplatz Schönhagen	18–19
	„Die Hexen der Lüfte" – Kunst meets Pilotinnen	20–21
	DAeC-Gala in Oberschleißheim	21
	Spanischer Rollstuhlfliegerverein	21
	Malawi – the warm Heart of Africa	22–23
HISTORIE	Und EMUZ fliegt und fliegt und …	24–25
BALLON	Gelandet	26–27
	Alles hat seine Zeit	28
SEGELFLUG	Segelflugmeisterschaften 2019 / Vorbereitung auf 2020	29–30
	FAI: Segelflug-Wettbewerbsformate	30–31
	DFSM Zwickau	32–33
HELIKOPTER	Von der Fläche zum Heli	34–37
	Der Tanz durch den Parcours	38–39
MOTOR & UL	Deutschlandflug 2019	40–41
	Und sie fliegt doch – Vicky H40	42–43
	Zwischen Helikoptern und Nordseerobben	44–45
	Wohin zum Mittagessen?	46–47
	Spring Refresher 2019	48
	Auf nach Kaliningrad	49–53
PROFESSIONALS	Andrea Amberge: 30 Jahre Berufsfliegerei	54–55
	Dr. Ilse Janicke: 60 Jahre und kein Ende	56–57
MITGLIEDER	Susanne Abulawi: Wie ich zum Fliegen kam	58
	Elena Mascus: Vom Segelflug zur Berufspilotin	59
	Das neue Präsidium der VDP	60–61
	Liste neuer Mitglieder / Jubiläen	62
	Stammtische	63
MEDIZIN	Flugmedizin, Neuerungen bei der EASA	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
gs@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
und Angelika Gehrmann-Sonnenschein

Druck:
W.V. Westfalia Druck GmbH, Paderborn

VDP online: www.pilotinnen.de

VDP Vorstand:
Präsidentin
Heike Käferle, *praesidentin@pilotinnen.de*

Vize-Präsidentin
Antoaneta Sontheimer, *vize@pilotinnen.de*
Schatzmeisterin
Claudia Altekemper, *schatzmeisterin@pilotinnen.de*
Schriftführerin, Leiterin der Geschäftsstelle
Andrea Schapöhler, *gs@pilotinnen.de*
Referentin für Presse und Auslandskontakte
Ruth Haliti, *presse@pilotinnen.de*
Referentin für Motorflug
Roswitha Höltken, *motor@pilotinnen.de*
Referentin für UL-Flug
Heike Niefer, *ul@pilotinnen.de*
Referentin für Segelflug
Sabine Theis, *segelflug@pilotinnen.de*
Referentin für Hubschrauberflug
Lena Maier, *heli@pilotinnen.de*

Ehrenpräsidentinnen
Elisabeth Besold, Heidi Galland, Hedwig Sensen

Mitwirkende dieser Ausgabe (Texte und Fotos), in alphabetischer Reihenfolge:
Susanne Abulawi, Andrea Amberge, Dr. Corinna Beckelmann, Michael von Beckenrath, Karin Bruchhausen, Nathalie Chudiak, Usch Diermann, Dr. Ursula Diestel, Angelika Gehrmann-Sonnenschein [AS], Doris Gerecht [DG], Christine Grote, Ruth Haliti, Ursula Hammer, Elisabeth Heilmeyer, Rosa Höltken, Dr. Ilse Janicke, Heike Käferle [HK], Ulla Klees, Lena Maier, Elena Mascus, Heike Niefer, Dr. Lida Prieß, Tobias Püttmann, Herbert Ramsenthaler, Dr. Horst Ramsenthaler [HR], Prof. Dr. Cillie Rentmeister, Jana Rogge, Lisa Stahl, Sabine Theis, Gisela Weinreich

Die VDP dankt den Mitarbeiter*innen und Fotograf*innen 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 +++

Auf der 28. AERO vom 1.–4. April

Was vor vierzig Jahren mit einer Handvoll Segelflugzeugen und Motorseglern als kleine Flugsport-Ausstellung im Rahmen einer Automobilausstellung begann, hat sich inzwischen zum weltweit wichtigsten Branchentreff entwickelt.

Zahlreiche Aussteller haben der AERO von Beginn an die Treue gehalten, viele neue sind über die Jahre hinzugekommen und haben maßgeblich zur erfolgreichen Entwicklung der AERO Friedrichshafen beigetragen. 1995 wird erstmals der Bereich Business Aviation auf der AERO eingeführt, außerdem erweitert die Messe in den folgenden Jahren ihr Angebot im Bereich Avionik, Maintenance und Services entscheidend. Profitiert hat die AERO auch durch die boomende UL-Branche. Die VDP ist wieder mit dabei, wie üblich in Halle 5 auf dem AOPA-Stand.

Kommt vorbei und trefft die Welt – ein Käffchen steht bereit!

Hexentreffen 2020 in Marburg

Wie in Dresden erwarten uns drei Pilotinnen mit einem umfangreichen Programm: Katharina (Motorflug), Tanya (Motorflug) und Edith (Segelflug) richten für uns das Treffen der Luftsportlerinnen aus. Traditionell steht das Treffen, das vom 24. bis 26. Januar 2020 in Marburg stattfindet, unter einem bestimmten Motto: „Luftsport, Verantwortung und Leidenschaft“ haben die drei gewählt.

Immer wieder haben sich die Ausrichterinnen Gedanken gemacht, wie sich Hexen und Fliegen eigentlich vereinen lassen. Unsere Gastgeberinnen haben die Meinung, dass es einfach sei: Schon immer wurde den Hexen die Fähigkeit des Fliegens zugesprochen, als Herausstellungsmerkmal für ihre Andersartigkeit. Dass wir Luftsportlerinnen uns als Hexen bezeichnen, das tun wir mit einem Augenzwinkern. In Dresden wurde es bereits so treffend ausgedrückt: wir sind Frauen, die das Fliegen lieben, egal womit.
Auch in Marburg steht das Programm bereits. Freitags beginnen wir mit einer Stadtführung und erkunden die Marburg, Samstag informieren wir uns durch abwechslungsreiche Vorträge und lassen den Abend mit einem Fest ausklingen. Am Sonntag beschäftigen wir uns mit den Marburger Frauen, bevor wir die Heimreise antreten.

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

Grazia Vittadini: Als CTO erste Frau im Airbus Vorstand

Grazia Vittadini ist eine außergewöhnliche Frau. Die im Jahr 1970 in Mailand geborene Ingenieurin spielte als junges Mädchen Fußball, baute Modellflugzeuge und schraubte an Motorrädern herum. Nach der Schule entschied sie sich für ein Studium der Luft- und Raumfahrttechnik an der Mailänder Universität Politechnico. Den PPL finanzierte sie sich über Ihren ersten Job. Dort war sie die einzige Ingenieurin und durfte den Fertigungsbereich nicht betreten, weil sie die Männer von der Arbeit ablenken könnte.

Im Mai 2018 wurde Grazia Vittadini als erste Frau in der Geschichte von Airbus als CTO in den Vorstand berufen – das traditionell den Männern vorbehaltene Feld der technischen Entwicklung.

Vittadini hatte sich mit harter Arbeit für den Posten empfohlen. Vom Jahr 2002 an arbeitete sie für Airbus, zunächst in Hamburg, wo sie u. a. an der Entwicklung des Eurofighter-Kampfjets beteiligt war. Doch Vittadini zog es ins Management – von einer Teamleiterin arbeitete sie sich bis zur Stellvertreterin von Airbus-Rüstungschef Dirk Hoke nach oben. Dann schaffte sie den Sprung in den Vorstand. Dort ist sie nunmehr dafür verantwortlich, eine Zukunftsvision für Airbus zu entwickeln und Herausforderungen zu meistern wie etwa die Suche nach umweltfreundlichen Antrieben für den Luftverkehr. Seit April 2019 hat sie mit Kommunikationschefin Julie Kitcher eine weitere Frau an ihrer Seite im Vorstand.

Dr. med Lida Prieß: DGLRM Kassenprüferin

Dr. med Lida Prieß wurde auf der Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrtmedizin (DGLRM) in Berlin zur Kassenprüferin gewählt. Lida ist begeisterte Pilotin der Klasse 2, durch den Deutschen Fliegerarztverband aktiv engagiert für die medizinischen Belange der Pilotinnen und Piloten und Inhaberin einer fliegerärztlichen Untersuchungsstelle für alle Klassen 1, 2 und 3 in Münster.

Dr. Ursula Diestel: Präsidentin des Deutschen Fliegerarztverbandes

VDP-Mitglied Dr. Ursula Diestel wurde am 01. November 2019 zur Präsidentin des Deutschen Fliegerarztverbandes gewählt.

Sie gehört seit fast 20 Jahren dessen Vorstand an, zunächst als 2. Vizepräsidentin, dann als Schatzmeisterin und konnte gute Kontakte zu Behörden und Verbänden herstellen. Gemeinsam mit ihrem Vorgänger, Dr. Hans-Werner Teichmüller, gelang es ihr, verhärtete Fronten mit dem LBA aufzuweichen und eine gute Basis für die Zusammenarbeit zu schaffen. Dies hat in jüngster Zeit sehr zu Erleichterungen bei den Bedingungen für Fliegerärzt*innen und die von ihnen betreuten Pilot*innen geführt.

Ursula ist als Fachärztin für Allgemeinmedizin mit der Zusatzbezeichnung Flugmedizin – Betriebsmedizin – Sportmedizin in Hamburg in Vollzeit in eigener Praxis tätig. Betreut werden bei ihr Verkehrsflugzeugführer*innen, Fluglots*innen, Flugbegleiter*innen und Privatpilot*innen. Am meisten freut es sie, wenn sie Pilot*innen nach überwundenen Erkrankungen wieder in die Luft bekommt.

Ihr Heimatverein ist der Luftsportring Aalen, dort hat sie den PPL-A, TMG, GPL und Schleppberechtigung erworben. Derzeit hält sie aus zeitlichen Gründen nur ihr Class-Rating für PPL-A aufrecht.

Ursula wird uns hin und wieder über die neuesten Entwicklungen in der Flugmedizin informieren.

Geschenktipp für Kinder: Nochmaaal!

Mit der DVD „Nochmaaal – In der Luft“ hat der erzwei-Verlag viele schöne Lernsequenzen für Kinder von 3–6 Jahre auf den Markt gebracht. Neben Segelflug, Geschäfts- und Reiseflieger, Ballon, Zeppelin oder Tragschrauber handelt ein Clip von Oma Uschi und ihrem Enkel, die gemeinsam eine Runde mit einem UL drehen. Eine Menge wird erklärt und weil Kinder vieles gern Nochmaaaal sehen, kann jeder Clip einzeln angesteuert und wiederholt werden. Durch das Menü führt ein lustiger Igel und der Sprecher macht gute Laune! Insgesamt sind 130 Minuten Material auf der DVD. Bestimmt immer wieder ein schönes Erlebnis mit Kind oder Enkel gemeinsam vor dem Bildschirm – und das für unter 13 Euro. Alles weitere unter: www.nochmaaal.de oder www.erzwei.de

Nochmaaal!
DVD, 130 min, erzwei Verlag,
FSK: Lehrprogramm
ASIN: 3981652487

Willow mit Ruth und Rosa in der Beech

Rosa, Renate und Willow in Reichelsheim

Willow Willpower
Hardcover: 24 Seiten, blooturtle Publishing,
Empfohlenes Lesealter: 3–8 Jahre
ISBN: 978-3-96444-003-7 (deutsch)

Willow fliegt um die Welt

Kinderbuch-Charakter Willow Willpower fliegt mit Pilotinnen um die Welt, um Kinder zu inspirieren

„Du kannst alles erreichen, was du wirklich willst!“ – Dafür steht die Kinderbuchheldin **Willow Willpower.** Seit sie sich erinnern kann, träumt sie vom Fliegen. Im Luftfahrtmuseum begegnet sie Amelia Earhart, die sofort zu ihrem Idol wird. Da beschließt sie: sie will Pilotin werden und durch die ganze Welt fliegen!

Hier setzt die Flight Challenge des Verlages blooturtle ein: die Puppe Willow soll mit Hilfe von so vielen *Pilotinnen* wie möglich um die Welt fliegen.

Bei einer solchen Aktion darf die VDP nicht fehlen. Von der Schweizer Grenze in Rheinfelden holten Claudia Lang und ihr Mann Alois die Puppe Willow in ihrem UL ab. Weiter ging die Reise nach Rheine-Eschendorf. Dort übernahm Ruth Haliti die lustige kleine Fliegerin, zeigte sie erst einem kleinen Mädchen am Platz und flog dann mir ihr eine Runde über Münster nach Hamm und zurück. Am nächsten Tag flogen Rosa Höltken und Ruth die kleine Willow in einer 72-Jahre alten Beech nach Bad Nauheim. Wie der Zufall es wollte, landete in der Nähe Angelika Sonnenschein und Willow konnte sogar bei Angelikas Flug auf dem Heli R44 dabei sein. Renate Menzinger und Karin Kieshauer reichten Willow schließlich an Andrea Amberge weiter, die sie auf ihren letzten Flug vor dem Ruhestand mit nach Hongkong nahm.

Mehr zu Willow und ihrer Reise kann man unter **www.willow-willpower.com** und bei Facebook verfolgen. Das Kinderbuch gibt es in Deutsch und Englisch im Buchhandel zu kaufen.

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

Nancy-Bird Walton Airport

[DG] Am 4. März 2019 verkündete der australische Premierminister, dass der neue Western Sydney International Airport den Namen der berühmten Pionier-Pilotin Nancy-Bird Walton tragen würde, die als erste Australierin eine Berufspilotenlizenz erwarb und die Australian Women Association gründete. Wir freuen uns ganz besonders, da Nancy-Bird mit Elly Beinhorn befreundet und das erste internationale Mitglied der VDP war. Sie hatte Mitgliedsnummer 10.

Video über Nancy

Pressemeldung Sydney

Förderung junger Pilotinnen – jetzt melden!

[hk] Pilotinnen bis 27 Jahre sind eingeladen, sich bei Andrea Schapöhler **gs@pilotinnen.de** (Geschäftsstelle) zu bewerben. Je früher desto besser – first come first serve. Die VDP fördert die Teilnahme an Veranstaltungen wie z. B. dem Springrefresher und dem Sicherheitstraining im Herbst sowie die JHV.

Treffen der europäischen Pilotinnen Mai 2020 auf Zypern

Nach einem tollen Treffen in Barcelona freuen sich die europäischen Pilotinnen bereits auf 2020. Eingeladen hat eines der neuen Mitglieder der FEWP, Tracy Spence, unterstützt von Brigitte Gaal. Die Destination ist Zypern. Also etwas ganz Besonderes.

Neben Fliegen stehen Besichtigungen, Bootstouren und viel gutes Essen und Wein auf dem Programm. SAVE THE DATE, mindestens vom 29.–31.5. Wir halten euch auf dem Laufenden.

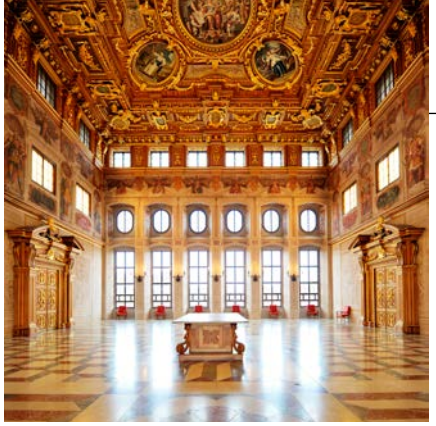
„Lust auf Fliegen“

Anlässlich des 50-jährigen Bestehens der VDP erschien Ende 2018 das Buch „Lust auf Fliegen“ – ein Ausflug in die Welt der fliegenden Frauen von damals und heute.

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.

Viele VDP-Pilotinnen haben mit thematischen Beiträgen, Erlebnisberichten und vielen schönen Fotos zum Gelingen dieses Gemeinschaftswerkes beigetragen, das nun über das Jubiläum hinaus ein beeindruckendes Zeugnis von Begeisterung und Herzblut, Motivationen und Erfahrungen von Frauen in der Luftfahrt und in der Sportfliegerei ist.

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



Fotos: Regio Augsburg Tourismus GmbH

JHV 2020: Willkommen in Augsburg!

Einladung zur Jahreshauptversammlung vom 4. bis zum 6. September 2020 | von Lisa Stahl

Liebe Pilotinnen und Fördermitglieder, wir würden uns sehr freuen, euch in Augsburg begrüßen zu können.

Augsburg, eine Gründung der Römer, gilt als die zweitälteste Stadt Deutschlands. Auch wenn aus römischer Zeit nicht viel erhalten ist, gibt es zahlreiche Baudenkmäler aus dem Mittelalter und der Renaissance, da Augsburg im Laufe seiner Geschichte immer wieder kulturelles und wirtschaftliches Zentrum von überregionaler Bedeutung war.

Die Fugger, eine Kaufmannsfamilie, die im 15. Jahrhundert ein europaweites Handelsimperium aufbaute, gründeten die erste und heute noch bestehende Sozialsiedlung der Welt. Augsburg besitzt auch eine reiche Geschichte im Bereich der Luftfahrt. Die Ballonfabrik Augsburg wurde im Jahre 1897 gegründet. 1931 startete der Physiker Auguste Piccard vom Gelände der Fabrik aus zu einem Ballonhöhenrekord von 15.785 m. Die Bayerische Flugzeugwerke AG zogen 1926 nach Augsburg. Der geniale Flugzeugkonstrukteur Messerschmitt übernahm zusammen mit einer Finanzgruppe 1928 die BFW. Im Jahre 1938 wurde die Firma in „Messerschmitt AG“ umbenannt und durch zahlreiche Entwicklungen von zivilen und militärischen Flugzeugtypen bekannt.

Freut euch auf interessante Vorträge, eine spannende Stadtführung, eine tolle Tombola und vielleicht auf einen Flug in die Alpen.

Das Tor zur Welt empfängt die Pilotinnen

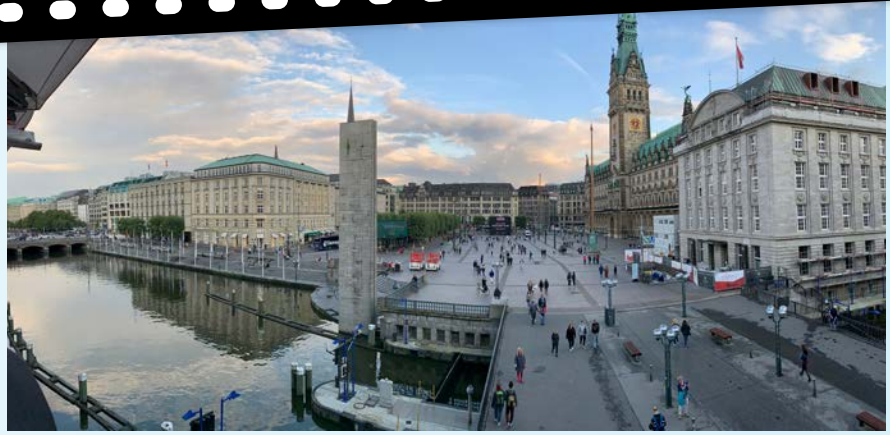
51. JHV in Hamburg | von Ruth Haliti

Hamburg von oben – im Anflug auf den Hamburg Airport Helmut Schmidt über Hafen, Elphi, Außenalster und den Jungfernstieg – besser konnte die diesjährige JHV gar nicht beginnen. Die Pilotinnen von acht VDP-Maschinen haben sich diese phantastische Anreise gegönnt. Die Lande- und Abstellgebühren fielen übrigens günstig wie nie aus, dank Antoanetas Verhandlungsgeschick und der Übernahme von 50 % durch die VDP.

Rosa und ich machten uns mit der endlich wieder zugelassenen Hoffmann H40 (ein ausführliches Portrait s. S. XYZ) auf den Weg zum fünftgrößten Flughafen Deutschlands. Wir wussten aus den Notams, dass die Runway 15/33 am 6. September nur als Baustelle diente und sämtlicher Flugverkehr über die 05/23 abgewickelt werden würde. Na, das konnte ja lustig werden, schließlich starten und landen die Airliner im 5-Minuten-Takt. Auf der Frequenz war erwartungsgemäß viel los, alles professionell und unaufgeregt. Nach einigen 360ern, verlängerten Gegenanflügen und beim 3. Versuch, sich mit 70 Knoten bei den Verkehrsfliegern einzureihen, landeten wir.

Im Café Himmelsschreiber wurden bei Prosecco und köstlichem Fingerfood die Pilotinnen offiziell von unserer Präsidentin Heike Käferle und Birgit Ohlerich, Vorstand

Hanse Lounge – die Präsidiumsmitglieder



des VDU Hamburg begrüßt. Frau Ohlerich stellte uns den Hamburg, Flughafen und den Verband der Unternehmerinnen vor.

Einige waren bereits Donnerstag angereist und hatten das Vorprogramm mit Musical und Kiez mitgemacht. Nach dem Einchecken im Intercity ging es Schlag auf Schlag weiter. Hamburg zu Fuß; eine gelungene Stadtführung! Unser Guide hieß Yvonne und war schwer beeindruckt von so viel fliegender Frauenpower. Sie selbst wohnt im Anflugsektor der 05 und ist mit Fluglärm vertraut. Unsere Einmots meint sie, seien da doch echte Erholung für die Ohren. Ausklingen ließen wir den Abend beim Italiener in der Speicherstadt. Dort trafen wir Vertreterinnen von „Women in Aviation Hamburg“, die unsere Veranstaltung schon im Vorfeld unterstützten.

Am Samstagmorgen traditionell die 51. JHV. 39 Mitglieder nahmen teil, hörten die Berichte der Präsidentin und der Referentinnen, wurden über die Finanzen informiert und wählten schließlich das neue Präsidium. Neu in unser Entscheidungsgremium gewählt wurden Claudia Altekemper (Schatzmeisterin), Heike Niefer (für das neue Referat UL-Flug), Sabine Theis (Segelflug) und Lena Maier (Helikopter). Bestätigt wurden unsere Präsidentin Heike Käferle, ihre Vize, Antoaneta Sontheimer und die Schriftfüh-

Anflug am Vorabend

NETZWERK

rerin Andrea Schapöhler-Haas. Darüber hinaus für Presse/Ausland Ruth Haliti und für Motorflug Roswitha Höltken. Dank galt den bisherigen Präsidiumsmitgliedern Angelika Sonnenschein, Gisela Weinreich, Sabine Bühlmann und Beate Busch-Schmidt.

Die beiden Heikes berichteten vom Flug nach Kaliningrad zum 100. Geburtstag des alten Flugplatzes Devau. Ein ganz besonderes Abenteuer, mit privaten Flugzeugen in den russischen Luftraum einzufliegen. Mehr dazu im Bericht unter Motor-UL.

Im Anschluss ging es zur Hafenrundfahrt, die bei keiner Hamburgtour fehlen darf. Natürlich wurden wir von einer hübschen Kapitänin befördert. Sie und ihr Mann bescherten uns einen eindrucksvollen Nachmittag. Wer dann noch nicht genug vom Besichtigungsprogramm hatte, kletterte in den Reisebus und erforschte auch die etwas abgelegenen Sehenswürdigkeiten der Stadt.

Das absolute Highlight war der Samstagabend. Jemals von der Hanse-Lounge gehört? Wir auch nicht, aber wir waren geflashed. In exzellenter Lage oberhalb der Alsterarkaden mit Blick auf den Rathausmarkt und die Binnenalste bietet der nicht öffentliche Club einen hinreißendem Blick auf das Rathaus und Umgebung. Hierfür gebührt ein besonderer Dank an Antoaneta, die den Event in dieser exklusiven Location möglich machte. Es war ein ausgelassener Abend mit kulinarischen Highlights, einer coolen DJ und unserer frischgebackenen Helikopterreferentin Lena am Saxophon, die uns allen Gänsehaut bereitete.

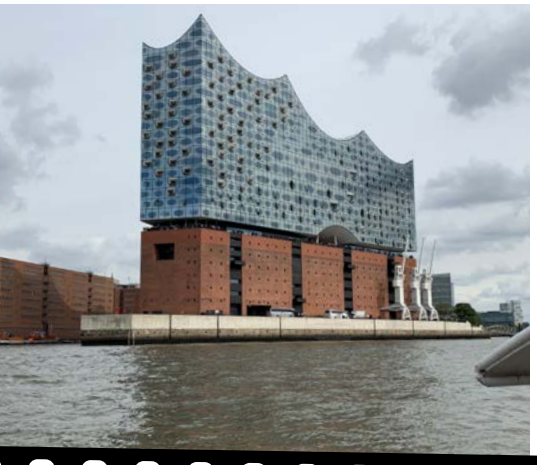
Da das Wetter am Sonntag nicht so recht wusste, was es wollte, entschieden sich die meisten Fliegerinnen bereits gegen Mittag abzufliegen und verpassten daher die Besichtigung der „Elphi“. Entschädigt wurden sie durch „DIE MANNSCHAFT“ mit Jogi Löw, die sich gemeinsam mit ihnen der Sicherheitskontrolle im GAT unterzog. So nah kommt man den Fußballidolen nur bei der JHV in Hamburg.

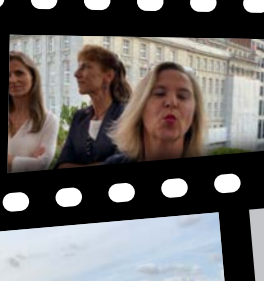
Der Rückweg war für alle sicher zu bewältigen, wenn auch nicht unbedingt unter den leichtesten Flugbedingungen.

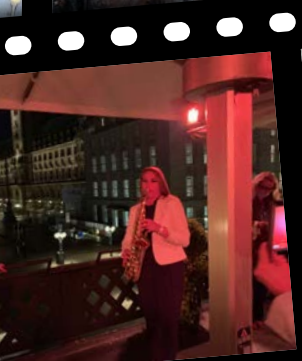
Wir hoffen, viele von euch bei der nächsten JHV in Augsburg vom 4.–6. September 2020 zu treffen! Lisa Stahl und Team freuen sich auf uns! Die JHV 2021 wird von Helga Strack organisiert und findet in Bielefeld statt – obwohl es Bielefeld ja eigentlich gar nicht geben soll.

NETZWERK

Speicherstadt nachts







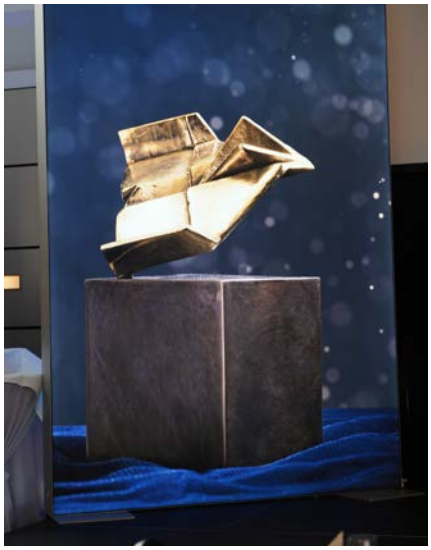
Hier könnt ihr mehr Bilder und Videos sehen

AERO 2019 – Hier trifft sich die GA-Welt

Und dieses Jahr waren wir auch beim Fliegermagazin Award nominiert. Wir sind unter die ersten drei beliebtesten Interessenvertretungen gewählt worden – gemeinsam mit AOPA und DAeC. Die AOPA hat dann letztendlich das Rennen gewonnen. Dank an alle, die uns gewählt haben. Es hat doch einige männliche Piloten das Staunen gelehrt und uns wieder ein Stückchen bekannter gemacht!

Fröhliches Wiedersehen mit Rosa, Hedi, Heike, Claudia, Ruth und Edeltraud

Der begehrte Award



Finale des Fliegermagazim Awards

Gespanntes Warten auf die Siegerehrungen

Rosa und Antoaneta lauschen gespannt der Siegerverkündung

600-kg-ULs werden endlich Realität

Dr. Ursula Diestel führt Augentests auf dem DAeC Stand durch

Ruth Haliti, Dr. Michael Erb und Dr. Ilse Janicke

AOPA Standbesetzung mit Sibylle Glässing-Deiss und Dr. Ilse Janicke

Kathrin Wötzel zeigt ihre Pilotessa Kunst im Foyer

Helireferentin Lena Maier mit Heli-Akrobatik-Spezialist Rainer Wilke

Heike Wieland und Sibylle Glässing-Deiss

Inge Berger und Judith Wiegand

Rosa Höltken, Ursula Diestel, Nicole Becker, Heike Käferle und Eve Grass stoßen auf die erfolgreiche Messe an

Treffen auf dem GA Flugplatz von Barcelona-Sabadelle

FEWP – Spanien olé

von Nathalie Chudiak, übersetzt und gekürzt von Ruth Haliti

Vom Freitag, den 31. Mai, bis Sonntag, den 2. Juni, trafen sich 54 Frauen (und Männer) aus 13 Ländern zur Jahresversammlung der FEWP. In diesem Jahr zum ersten Mal in Spanien, am GA Platz Sabadell (LELL), östlich von Barcelona.

LELL ist stattlich – mit vielen Unternehmen und einem Flugverein. Der vor 66 Jahren gegründete Aero Club Sabadell-Barcelona zählt mit über 1.000 Mitgliedern und mehr als vierzig Flugzeugen bzw. Hubschraubern zu den größten Clubs Europas. Das Spektrum der Fluggeräte reicht von Cessna, Tecnam, Piper, CAP, Zlin, Pitts, Robin bis zur Robinson. Er bietet alle Arten von Trainings an und seine Mitglieder absolvieren mehr als 15.000 Flugstunden pro Jahr.

Costa Brava

Bei sonnigem Wetter kamen im Laufe des Nachmittags etliche Teilnehmerinnen mit ihren eigenen Flugzeugen an. Aus Deutschland reisten Karin Bruchhausen und ihr Begleiter Friedhelm mit einer Cessna an. Nach der offiziellen Begrüßung durch die Organisatorin des Treffens, Teresa Quemada-Vives, erhielten die Gäste eine Führung durch den interessanten „Fundación Park Aeronautic de Catalunya".

Währenddessen trafen sich die internationalen Delegierten der FEWP zu ihrer Vorstandssitzung. Im Anschluss fand die Mitgliederversammlung statt. Auf der Tagesordnung standen die Aktivitäten der verschiedenen Nationen, die Finanzlage, die Webseite und die Zukunftspläne der FEWP.

Die Highlights:

- Die drei Länder, die im vergangenen Jahr Mitglieder der FEWP wurden (Zypern, Rumänien und Serbien), konnten ein erfolgreiches Jahr abschließen, und Zypern bereitet sich auf den Besuch der FEWP im nächsten Jahr vor (voraussichtlich vom 30. Mai bis 1. Juni).
- Alle nationalen Aktivitäten bestätigten einmal mehr die Wichtigkeit der FEWP, deren Ziele die Förderung und Unterstützung von Frauen in der Luftfahrt ist.
- Die italienische Organisation ADA mit 50 Mitgliedern hat verschiedene Veranstaltungen organisiert.
- Die slowenische Organisation feiert in diesem Jahr ihr 30-jähriges Bestehen und ist auf 22 Mitglieder gewachsen.
- Die Organisation in Zypern befindet sich in der Entwicklung mit derzeit vier festen und sechs potenziellen Mitgliedern.

- Die britische BWPA mit mehr als 300 Mitgliedern hat ein umfangreiches Förderprogramm für angehende Pilotinnen ins Leben gerufen.
- Die Schweizer Organisation SWPA hat 93 Mitglieder, organisierte zwei Fly Ins und nahm an den Air&Space Days teil.
- Der österreichische Verein VOP mit 43 Mitgliedern ist mit Ausstellungen für Jugendliche aktiv, organisierte einen internationalen Frauentag und ein Fly In.
- Die französische Organisation AFFP hat 232 Mitglieder und fördert die Frauenfliegerei und das Fliegen für Behinderte auch finanziell.
- Der deutsche Verband VDP mit seinen über 250 Mitgliedern besteht seit 50 Jahren und organisiert jedes Jahr viele Veranstaltungen. Die VDP hat kürzlich ein Buch veröffentlicht: Lust auf Fliegen, das für 25 Euro im Buchhandel erhältlich ist.
- Erfreulich ist, dass eine Gruppe in den Niederlanden gegründet wurde. Stichting Nederlandse Vrouwen in de Luchtvaart. Auch sie unterstützt die FEWP im Vorstand. Wir wünschen der SNVL viel Glück. Die erste Sitzung der SNLV-Stiftung fand am Wochenende vom 17. und 18. August am Flughafen Seppe statt.

Montjuie, Dt Teilnehmerinnen

Sagrada Familia

Betankung c172, Karin

Abends wurde vom Aeroclub Sabadell in tollem fliegerischen Ambiente leckeres Abendessen angeboten und es gab Gelegenheit, Kontakte zu knüpfen bzw. zu vertiefen.

Der nächste Tag war für einen Besuch in Barcelona reserviert: Führung durch das Stadtzentrum, Besuch der Sagrada Familia, ein köstliches Mittagessen im Hafen und eine Busfahrt nach Montjuie, wo wir einen fantastischen Blick über die Stadt hatten und die Gruppenfotos gemacht wurden. Wie üblich war der Abend für das Galadinner im Hotel reserviert, mit Ansprachen, Geschenken und den besten Wünschen an alle Anwesenden für ein großartiges Flugjahr.

Ein besonderes Wort des Dankes an die Organisatorin Teresa Quemada-Vives. Sie ist noch die einzige Spanierin der FEWP und hat daher die gesamte Veranstaltung quasi im Alleingang gemanagt. Eine großartiger Leistung, die unseren Respekt verdient

Am Sonntagmorgen ging es für die meisten heim. Mein Begleiter Mous und ich hatten uns aber etwas vorgenommen: Einen Flug mit der Robinson 22. Schließlich musste in meinem Logbuch ein Beweis für unsere Präsenz am Platz LELL stehen. Obwohl es schon einige Zeit her ist, dass ich einen Hubschrauber flog, schien ich die Fertigkeiten nicht gänzlich verloren zu haben und ich genoss den lokalen Flug. Die verschiedenen Übungen wurden zur Zufriedenheit des Instruktors durchgeführt, was mich natürlich sehr gefreut hat. Dann war das Treffen auch für uns vorbei.

Im nächsten Jahr Ende Mai, Anfang Juni geht es nach Zypern und wir freuen uns darauf, unsere FEWP-Familie wiederzusehen.

Fluggerätemechanikerin und Qualitätsmanagerin Katja Mielke erklärt ihre Arbeit „am offenen Motor" bei FSB Aircraft Maintenance. Links von ihr: Monika von der Lippe, Gleichstellungsbeauftragte des Landes Brandenburg. Ganz links: Monika Kühn, Assistentin der Geschäftsführung des Flugplatzes und Mitorganisatorin des Girls'Day. Foto: Cillie Rentmeister

Girls'Day 2019 – am Flugplatz Schönhagen

von Cillie Rentmeister

Nieselregen, windig, OVC, und ausgerechnet bei diesem Wetter Girls'Day 2019 am Flugplatz Schönhagen.

Aber die beiden großen Mädchentreff-Gruppen und ihre Begleiterinnen sind gut gelaunt, die Vorfreude ist zu spüren. Dabei sind sie gewarnt, dass ein eng getaktetes Programm sie erwartet, und sie auf dem ausgedehnten Flugplatz weite Eilmärsche vor sich haben werden, von Station zu Station: auf über 30.000 m² Gewerbefläche arbeiten heute 39 Unternehmen, fünf Vereine gibt es, in den Hallen stehen Business-Jets, Helikopter und 180 Privatflugzeuge.

Dies war wohl der umfangreichste Girls'Day, der in Schönhagen jemals veranstaltet wurde. Vorbereitet von einem Dreierteam (Monika Kühn, Antoaneta Sontheimer, Cillie Rentmeister), mit mehr als 30 Teilnehmerinnen, denen sieben GesprächspartnerInnen ein Spektrum von acht Luftfahrt-Bereichen und -Berufen präsentierten.

Darüber hinaus haben wir uns gefreut, dass die Gleichstellungsbeauftragte des Landes Brandenburg, Monika von der Lippe, uns auf allen Stationen begleitete und sich über Flugplatzgeschehen und „Frauen in der Luftfahrt" informierte.

Ein dichtes Programm

Am Ende des Tages waren sich die Schülerinnen einig: „Es war toll!" Sie hatten erfahren,

- mit dem Blick aus dem Tower, was eine Flugleiterin und Sicherheitsbeauftragte alles zu managen und verantworten hat (Susann Kowol-Arastéh, auch selbst Pilotin),
- in wievielen Arbeitsschritten ein Leichtflugzeug bei Aquila gebaut wird und wie die Ausbildung abläuft (Ausbildungsleiter André Dittmeyer),
- im Hangar von Cirrus Aircraft Deutschland, wie das internationale Arbeitsfeld von Sales Director und Fluglehrerin Antoaneta Sontheimer aussieht,
- wie eine Fluggerätemechanikerin „am offenen Flugzeug" arbeitet (Katja Mielke bei FSB Aircraft Maintenance),
- was eine Privatpilotin beflügelt – mit Probesitzen im Cockpit meiner Robin und Mitflug-Verlosung (Cillie Rentmeister),
- wie zielorientiert Anne Hennig sich von der jungen Segelfliegerin zur jüngsten Motor-Fluglehrerin Brandenburgs ausbildete,
- und zum Schluss in der Segelflieger-Halle beim Fliegerclub Schönhagen, wie frau schon schon als 14-jährige erschwinglich Fliegen lernen kann.

Zwei Mädchen freuten sich über einen erlosten Mitflug, zwei Mädchen möchten Motorflugausbildung mit Ziel Berufspilotin machen, und der Schönhagener Segelflugclub hatte eine Flugschülerin hinzu gewonnen.

Warum „Girls Only"?

In meinem Impulsvortrag hatte ich den Mädchen erzählt, was Sinn und Gründungszweck des Girls'Day ist (siehe Kasten 1).

Die Realität zeigt bis heute, dass Jungen auch ohne spezielle Förderung ihren Weg in

Mit Flugleiterin Susann Kowol-Arastéh im Schönhagener Tower. Rechts im Bild: Monika von der Lippe, Gleichstellungsbeauftragte des Landes Brandenburg, zwischen den beiden Sozialpädagoginnen Sonja Roque (links) und Janke Rehse (ganz rechts). Foto: Cillie Rentmeister

Zum Girls'Day interessante Infos und Materialien, super aufbereitet:

www.girls-day.de

www.klischee-frei.de

die Luftfahrt(branche) und ins Cockpit finden; dass Mädchen jedoch durch vielfältige Barrieren noch immer massiv unterrepräsentiert sind – durch mangelnde Vorbilder, mangelndes Selbstvertrauen, Selbstausschließungsmechanismen, und zählebige innere und äußere Vorurteile. Und dies trotz nachgewiesener Begabungen und guter Leistungen.

Was ich also aus meinen Erfahrungen mit einer ganzen Reihe Girls'Days, die ich seit 2003 in Berlin, Erfurt, Reinsdorf und Schönhagen durchgeführt habe, sehr wichtig empfinde und was nicht in den offiziellen Begründungen auftaucht:

Auf dem Girls'Day können sich Mädchen wenigstens für ein paar Stunden als Interessengruppe wahrnehmen und so auch angesprochen fühlen! Und zwar nicht als „Defizitwesen", sondern indem sie über ihre Chancen und Potenziale erfahren und Role Models in der Luftfahrt kennenlernen.

Mit uns Pilotinnen, als ihrem Gegenüber, passiert in dieser Situation Spiegelbildliches: Wir sehen uns als Vertreterinnen einer Interessengruppe – und wir stellen uns den Mädchen ja auch als Mitglieder von Ninety-Nines und VDP vor, – Vereinigungen von Fliegenden Frauen, die sich aus genau dem gleichen Grund, nämlich ähnlichen Erfahrungen und Interessen gebildet haben – und natürlich aus der „Lust am Fliegen".

Fatima, Tochter von Flüchtlingen, und Ceci. Fatima möchte Pilotin werden und hat sich nach dem Girls'Day dem Segelfliegerclub in EDAZ angeschlossen, und sich extra ein Fahrrad organisiert, um hinfahren zu können. Foto: Sonja Roque

Warum ein Girls'Day? – Mehr Mädchen für MINT gewinnen!

Mathe, Informatik, Naturwissenschaften, Technik, kurz MINT – noch immer interessieren sich viel zu wenige Schülerinnen für diese „männlich konnotierten" Gebiete, und wählen später weit überwiegend traditionell „weibliche" Studienfächer und Berufe. Damit wählen sie automatisch den „Gender Pay Gap" mit, – also geringere Gehälter, geringere Renten … Individuell verzichten sie auf Entfaltungsmöglichkeiten, und betriebs- und volkswirtschaftlich geht ihr MINT-Potenzial für Innovationen und Gesamtgesellschaft verloren. Industrie und Handwerk, Hochschulen und Forschungsinstitute in Deutschland – den Fachkräftemangel im Blick – versuchen seit nun bald zwanzig Jahren mit dem „Girls'Day" ausdrücklich Schülerinnen ab 12 Jahren für einen technisch-naturwissenschaftlichen Berufsweg zu motivieren. Mit wachsendem Erfolg: 2019 nahmen deutschlandweit bereits mehr als 100.000 Mädchen teil. Größter Anbieter ist übrigens die Bundeswehr.

Für Jungen findet am selben Tag wie der Girls'Day der *Boys'Day* statt. Dieser „kleine Bruder" wurde in Deutschland extra geschaffen, damit Jungen sich über weiblich konnotierte Berufe informieren können, klassischerweise verbunden mit jeder Art von „Care" – und schlechterer Bezahlung.

Von Eltern dürfte man vielleicht erwarten, dass sie sich mit diesem Sinn von Girls'Day und Boys'Day auseinandersetzen und nicht ihren Sohn in die Veranstaltung für Mädchen „hineinzudrücken" versuchen, wo die Jungen dann öfters, fast automatisch – wie im Tower-Foto zu sehen – im Vordergrund stehen.

„Die Hexen der Lüfte" – Kunst meets Pilotinnen

von Ruth Haliti

AnDer Luft – so lautete das Projekt der Mülheimer Künstlergruppe AnDer in der Luftschiffhalle auf dem Flughafen Essen-Mülheim.

In dem von weitem hervorragend sichtbaren grünen Luftschiffhangar in EDLE, in dem sonst das Luftschiff Theo überwintert, wurden sieben langjährige Pilotinnen der Vereinigung Deutscher Pilotinnen quasi zum Kunstobjekt.

Grund genug für ein Fly- und Drive In. Insgesamt 23 Mitglieder der VDP fanden sich per Auto, Flugzeug und Airliner zu der ungewöhnlichen Vernissage und einem schönen gemeinsamen Wochenende ein.

Prof. Heiner Schmitz hatte, inspiriert von einem frühen Text von Ingrid Blecher, die Idee zu seinem jüngsten Kunstprojekt „Die Hexen der Lüfte". In seiner fotografischen Arbeit widmet er sich Pilotinnen, denen insbesondere zu Beginn ihrer Flugleidenschaft vor gut 40–50 Jahren die Anerkennung der männlichen Fliegerkollegen versagt blieb.

Diese Hexen der Lüfte sind alle langjährige VDP-Mitglieder und waren zur Vernissage angereist: Elisabeth Besold, Helga Wimmer und Ingrid Hopman, Gisela Weinreich und Ingrid Blecher. Auch für sie war es übrigens das erste Mal, dass sie die luftige Ehren-Fotosäule, das Ergebnis ihrer Fotosession und der Interviews, bewundern konnten.

Hier ein gekürzter Auszug zum fliegerischen Werdegang der sieben portraitierten VDP-Pilotinnen:

Elisabeth Besold, Lizenz seit 1972, Instrumentenflugberechtigung, Commercial auf Jets, Berufspilotin auf Helikopter, Wettbewerbsfliegerin

Ingrid Blecher, seit 1961 Segelfliegerin, Halterin zahlreicher Höhen- und Geschwindigkeitsrekorde, Teil der Segelflugnationalmannschaft

Ingrid Hopman, seit fast 50 Jahren Pilotin für Motorflugzeuge, Motorsegler, Ultraleicht- und Segelflugzeuge – auf 27 Flugzeugtypen eingewiesen. Ca. 2.400 Stunden weltweit in der Luft, über 6.100 Landungen sowie die Organisation von bis dato 12 legendären Chiemseetreffen zeichnen sie aus

Gisela Weinreich, absolvierte 1968 ihren ersten Alleinflug im Segelflug, flog von 1979 bis 2000 in der Segelflugnationalmannschaft und holte zahlreiche Medaillen; die Wettbewerbsfliegerin erhielt 1991 das Silberne Lorbeerblatt durch den Bundespräsidenten

Helga Wimmer machte ihren Flugschein 1972 am ehemaligen Flughafen München-Riem, Kunstflug, Instrumentenberechtigung, Gletscherflug, Wettbewerbsfliegerin und bewarb sich 1976 für die 1. Deutsche Spacelab Mission

Inge Berger, Pilotin seit 1970, Instrumentenflugberechtigung, Lehrberechtigung, Gebirgspilotin, Berufspilotin auf Helikopter, Wettbewerbsfliegerin

Gudrun Herbich, 1962 Beginn des Segelfliegens an der Elbwiese in Dresden, Motorflug, Kunstflug, Schlepp, Bannerschlepp, Prüferin, Berufspilotin, Ultraleichtpilotin, Wasserflugberechtigung, Nationalmannschaftsmitglied, Teilnehmerin an diversen Rallys und Präzisionsflügen

Die Ausstellung an der außergewöhnlichen Location war bis zum 02. März geöffnet. Prof. Schmitz denkt darüber nach, das Kunstobjekt Flughäfen für den Terminalbereich anzubieten. Interessierte können sich melden.

Gala des DAeC 2019 in Oberschleißheim

von Heike Käferle

Der DAeC suchte sich für die Gala 2019 Oberschleißheim aus. Ein Veranstaltungsort mit enormem Flair und Dank dem Luftsport-Verband Bayern, der laut Präsident Ulrich Braune kaum Arbeit mit der Organisation hatte, weil Uschi Kirsch aus Braunschweig „alles gemanaged" hat, ein rundes Ereignis wurde. Die musikalische Begleitung übernahmen die Laufer Schleppschlampem (bis auf die Sängerin und Segelfliegerin Luna Mittig alles Männer!).

Es war wie jedes Jahr eine tolle Veranstaltung mit Ehrungen und Ernennungen. Für uns besonders hervorzuheben ist Lucia Lippold, die als Europameisterin im Speed Skydiving Botschafterin des Sports wurde. Tags darauf fand die Wahl des DAeC-Präsidenten statt: Stefan Klett (52) wurde für drei Jahre im Amt bestätigt. Wir gratulieren zur Wiederwahl und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Stefan Klett - als Nachfolger von Wolfgang Müther wieder bestätigt mit Heike Käferle (Gala 2019)

Spanischer Rollstuhlfliegerverein

von Elisabeth Maria Heilmeyer

Schon als Kind hatte ich gern den Flug der Vögel beobachtet und jedem Flugzeug nachgeschaut. Während des Studiums erzählte mir eine meiner Schwestern von Nachbarn, die Segelflieger waren. Das möchte ich auch machen, war mein erster Gedanke, doch leider war zuhause das Wort „fliegen" ein Tabu. Ein Cousin war einige Jahre früher mit seiner Cessna tödlich verunglückt. So blieb dieser Wunsch ein Traum. Von meinem Geburtsort München verschlug es mich kurze Zeit später nach Spanien, wo ich auch heute noch in Madrid lebe.

Erst eine gute Reihe von Jahren später hörte ich zufällig von einem Segelflugplatz südlich von Madrid und schon am darauf folgenden Wochenende war ich dort. Endlich konnte mein großer Traum wahr werden, ich wurde Segelfliegerin.2003, ein heißer Maitag, Gewitter zog auf, schnell schnell noch der letzte Windenschlepp … ein Unfall. Diagnose: kompletter Querschnitt. Trotzdem, ich wusste sofort: „ich will weiterfliegen". Ganze 7 Jahre musste ich in Spanien dafür kämpfen, denn bis dahin durften Behinderte keinen Flugschein machen. Während dieser Zeit gründete ich den spanischen Rollfliegerverein „Las Sillas Voladoras" (= die Fliegenden Stühle) mit heute gut 200 Mitgliedern: **www.sillasvoladoras.com.**

Bis zum Obersten Gerichtshof ging mein Verwaltungsstreitverfahren – und ich bekam letztendlich Recht! 2010 war ich in Spanien die erste Person mit einer Körperbehinderung, die einen Flugschein bekam.

Elisabeth in der ASK-21 bei einem Schnupperflug für Behinderte

Die Autorin im Segelflugzeug

Tanz am Gala-Abend – es wurde der 99s-Song kreiert

Deutscher Botschafter mit Gattin und die deutsch Delegation – VDP lässt grüßen

Besuch in der Teeproduktion, hier in der Qualitätssicherung

Andrea Amberge mit Hubscharuberpilotin aus dem Kongo

Ursula Hammer mit Hubschrauberpilotin aus Nigeria

Malawi – the warm Heart of Africa

von Heike Käferle

Beide Pilotinnen fliegen Hubschrauber, die eine offshore für Ölfirmen vor der nigerianischen Küste, die andere ist bei einem privaten Sicherheitsdienst und bei diversen Krisenherden in der Welt aktiv (darüber hat sie nicht so viel gesprochen), ihre Ausbildung hat sie bei der Luftwaffe in Südafrika gemacht, sie ist im Kongo geboren.

58 Pilotinnen in Uniform tanzen synchron zu afrikanischen Rhythmen auf dem Parkplatz eines Einkaufszentrums – und das in einem der ärmsten Länder Afrikas. So etwas hat die Welt noch nicht gesehen! Freunde, schaulustige Kunden und geladene Presse verfolgen das Spektakel. Eine Drohne filmt über der Menge schwebend das Geschehen.

Der Flashmob ist für eine gute Sache und garantiert öffentliche Aufmerksamkeit für das *First Annual Meeting* der *Nintey Nines African Section* in Malawi. Die Zusammenkunft von Pilotinnen aus aller Welt soll den afrikanischen Fliegerinnen den Rücken stärken. Nicht zuletzt deshalb wurde von Ivana Alvares-Marshall, der Organisatorin, und ihrer Familie geklotzt und nicht gekleckert. Voller Selbstbewusstsein präsentierten sich die afrikanischen Pilotinnen mit einem dichten Programm, in dem sich die Höhepunkte nur so jagten. Die internationalen Teilnehmerinnen sollten Malawi und Afrika nie wieder vergessen. Die deutsche Gruppe war nach der amerikanischen die größte. Vertreten waren auch Kanada, UK, Niederlande, Österreich, Spanien, Neuseeland, Uganda, Tansania, Malawi, Südafrika u.v.m.

Gleich am Anreisetag, der Abend vor der Aktion im Einkaufszentrum, gab es eine Cocktailparty, auf der sich die Teilnehmerinnen beschnuppern und mit malawischen Honoratioren netzwerken konnten. Das leckere Flying Buffet, serviert von jungen einheimischen Männern und Frauen, und die Getränke, lockerten schnell die Stimmung und wir hatten den ersten Übungsdurchlauf für den Flashmob.

Am nächsten Morgen folgten die zweite Übungssession und die Aufführung. Weiter ging es zur Besichtigung einer Teeplantage mit Teeproduktion. Und dann wieder warfen sich alle in Schale für die Opening Ceremony inkl. Gala Dinner und Tanz – letzteres ging nicht ohne erneuten „Flashmobtanz“ ab. Eine wunderbare Location, verschwenderisch fliegerisch dekoriert, kurzweilige Reden, leckeres Buffet und nostalgische Musik unter tropischem Himmel. Wieder waren Celebrities der Malawisachen Society da – untern ihnen der deutsche Botschafter mit Gattin.

Markt an der Landstraße

Bis zu 30 kg tragen die Frauen mühelos auf dem Kopf

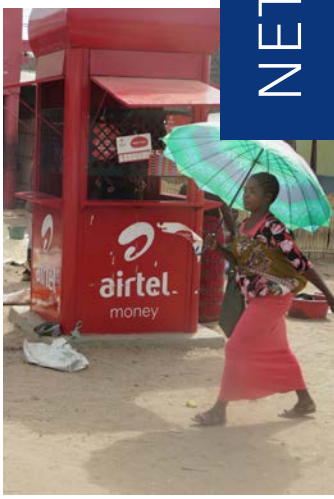
Elefanten hautnah im Camp beim Liwonde Nationalpark

Erster Abend: Malwi empfangt uns – in Gelb die Organisatorin Ivana

Eines der vielen Gruppenfotos mit politischer Prominenz

Kennenlernen am ersten Abend – Yolanda ist Kapitänin bei Malawi Airlines und flog uns nach Tansania

Ivana 5. v.li. empfängt die letzte Gruppe aus Addis-Germany, Canada, Austria, USA



Mobilfunk airtel ist überall

Alle waren auf den über 560 km langen und über 700 m tiefen Lake Malawi gespannt, zu dem wir am nächsten Tag mit dem Bus fuhren und in einem traumhaften Ressort Quartier bezogen. Der See fühlte sich eher wie Meer mit sehr gepflegtem Strand an. Abends fand dann das eigentliche Meeting statt. Die afrikanischen Pilotinnen stellten sich einzeln vor und wir erfuhren viel über ihre Lebensläufe. Fast alle waren Berufspilotinnen oder in Ausbildung dazu. Der Tenor der Versammlung war, den afrikanischen und auch generell den Frauen sowie bereits jungen Mädchen Mut zu machen, den Weg zur Pilotin einzuschlagen (vgl. auch Willow im Ticker).

Am Tag danach besuchten wir eine spektakuläre traditionelle Tanzvorführung. Nach einem traumhaften afrikanischen Abend und Dinner am Sandstrand ging es in aller Herrgottsfrühe zum absoluten Höhepunkt: Der Flug nach Tansania – Pilotin war Jolanda von Malawi Airlines. Dort genossen wir die etwas kühlere Luft in einer traumhaften Lodge und die Safari im sagenhaften Ngorongoro Krater. Wir erlebten eine unglaubliche Landschaft und sahen innerhalb weniger Stunden Löwen, Elefanten, Giraffen, Nashörner, Flusspferde, Zebras, Antilopen und Warzenschweine. Aus dem Staunen kam man nicht mehr heraus – und dann noch ein wundervolles Lunch mitten im Park.

Am „nächsten Tag" mussten wir gegen 1:30 Uhr losfahren. Ein mehrstündiger Weg und die Ausreiseprozedur warteten auf uns – die Maschine, für uns aus Malawi eingeflogen, sollte um 9:00 Uhr starten. Zurück in Blantyer genossen wir eine kurze Erholungsphase und dann ging es zur Farewell Party ins Haus der Organisatorin Ivana Alvares-Marshall.

Etliche Pilotinnen haben den Aufenthalt verlängert und auf eigene Faust mehr von Malawi kennengelernt – mit seiner spektakulären Landschaft, den Nationalparks und den Menschen mit der Sonne im Herzen. The warm Heart of Africa.

Wir danken Ivana und ihrem Team für dieses einmalige Erlebnis und die öffentlichkeitswirksame Werbung für Pilotinnen sowie die Gleichberechtigung in Afrika! Noch nie habe ich so viele Gruppenfotos (white shirt, blue trousers) – immer mit Prominenz miterleben dürfen!

Außerhalb der Städte lebt man sehr einfach mit Dorfbrunnen und ohne Strom

Die Kinder sind überall dabei – auch bei den Tanzaufführungen

Aufrüsten nach der Grundüberholung 1987

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

Und EMUZ fliegt und fliegt und …

Michael von Beckerath, Markgräfler Luftsportverein e. V., Müllheim/Baden erinnert sich

Manch eine/r wird sich noch an sie erinnern – an die Mitgründerin und Erstpräsidentin der VDP, die unvergessene Mutz Trense und ihre legendäre Piper PA-18-135 mit dem Kennzeichen D-EMUZ. Beide sah man in den 1960er und beginnenden 1970er Jahren oft am deutschen Himmel, bei Rallyes und Deutschlandflügen, bei Fly-ins und Flugtagen. Mutz und ihre EMUZ, ein damals unzertrennliches Paar.

Mutz flog bereits 1986 leider viel zu früh im Alter von nur 59 Jahren in den Fliegerhimmel. Heute wird sie unsere Fliegerwelt wohl von oben teils amüsiert, teils schockiert, vielleicht ein wenig neidisch aber auch bewundernd beobachten. Was hat sich seitdem alles getan. Und was wohl ihre EMUZ macht.

Denn die fliegt und fliegt und fliegt einfach weiter. Die 1952 gebaute Maschine mit der Werknr. 18-1789, hatte in und außerhalb der Kabine Beschläge, die möglicherweise für den Einsatz mit Skiern, Sprühvorrichtung oder Luftbilder vorgesehen waren. Mutz hatte EMUZ bereits in den 1970er Jahren an die Ems verkauft. Dort kaufte sie 1978 der Markgräfler Luftsportverein e. V. aus Müllheim im Badnerland, der sich damit seine erste, mit 135 PS nicht sonderlich kraftvolle, Schleppmaschine für den Segelflugbetrieb zulegte. Doppelsitzerstarts mit einer auf der Kufe stehenden Ka-7 waren bei hohen Temperaturen immer eine Herausforderung, aber EMUZ tat brav ihren Dienst.

Auch gelegentliche Reiseflüge und Bannerschlepps bereicherten das Fliegerleben dieses treuen, robusten und unverwüstlichen Kameraden. Viele unserer Schlepppiloten lernten auf EMUZ das Spornradfliegen, bei Seitenwinden, wie wir sie häufig auf unserem Gelände haben,

Mutz Trense, Gründungspräsidentin der VDP, flog die Piper PA-18 bis Anfang der 70er Jahre

D-EMUZ bei der Arbeit (ca. 1988) als Schleppflugzeug

immer eine weitere Herausforderung. Auch beim Durchgang von Böen mussten wir mehrfach mit mehreren Kameraden das leichte Flugzeug, welches ja schon mit einem gehörigen Anstellwinkel am Boden stand, am selbstständigen Fortfliegen hindern.

Als ich Mutz Trense Anfang der 1980er Jahre einmal auf der AERO in Friedrichshafen traf, erzählte ich ihr von der EMUZ. Ach, was war sie glücklich, zu hören, dass es sie noch gab.

1987 erhielt EMUZ ein facelifting. Eine komplette Grundüberholung wurde im Verein vorgenommen. Außerdem bekam sie auch den leistungsstärkeren Lycoming O-320 A2A aus einem Bruch. Erstaunlich, was 15 PS Mehrleistung ausmachen. Mein Versprechen an Mutz, ihr das Kennzeichen aus der Bespannung auszuschneiden und zu schicken, konnte ich wegen ihres Todes leider nicht mehr einlösen.

Aber die zunehmende Zahl von (schwereren und schnelleren) Kunststoff-Segelflugzeugen als auch die Notwendigkeit von Flügen mit 2 oder 3 Gästen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit machten einen grundsätzlichen Wechsel notwendig. Da der Verein die Gelegenheit zum Kauf einer Robin DR-300 bekam, entschloss man sich, EMUZ 1992, also nach 14 Jahren, zu verkaufen. Jetzt hatte EMUZ schon 40 Jahre auf dem Buckel, sah aber wieder wie neu aus.

Nun ging es rund um die halbe Welt, denn EMUZ verschlug es, abgebaut und im Container verpackt, nach Südafrika zum kleinen Flugplatz von Vryheid. Dort erhielt sie nochmal ein neues Make-up und ihr neues Kennzeichen ZS-NEA.

In den nächsten 23 Jahren und zuletzt 2015 erfolgten noch zwei weitere Halterwechsel. Von nun an flog sie vom Flugplatz Bothaville aus. Und da fliegt sie heute noch. Was für ein langes, reiches, 67-jähriges Fliegerleben und das auch noch praktisch unfallfrei.

Mach's gut, liebe D-EMUZ, ZS-NEA oder was für Kennzeichen du noch tragen wirst. Mach deinen Piloten weiterhin so viel Freude, wie du sie Mutz Trense bereitet hast.

D-EMUZ heißt jetzt ZS-NEA in Südafrika!
Foto: Chris Amstutz

Piper PA-18 Super Cub c/n 18-1789 ZS-NEA at Bothaville in the Free State, 15 November 2015
Photograph: Danie Minnaar

Bald wird der Ballon aufsteigen

Gelandet **von Herbert Ramsenthaler**

„Unter Normalbedingungen bei 0 °C auf Meereshöhe besitzt ein Kubikmeter Luft eine Masse von etwa 1,3 kg. Bei konstantem Druck sinkt die Dichte von Gasen mit steigender Temperatur nach dem Gesetz von Gay-Lussac. Durch den Dichteunterschied der kälteren äußeren Luft und der wärmeren Luft im Ballon entsteht so eine Auftriebskraft. Diese wirkt der Schwerkraft (dem Gewicht) des Heißluftballons entgegen.“ (Wikipedia, Heißluftballon)

Diese Gedanken gingen mir nicht durch den Kopf, als ich anlässlich eines runden Geburtstags von meinen Brüdern und Schwägerinnen zu einer Fahrt mit dem Heißluftballon ins wunderschöne Allgäu eingeladen wurde. Leider dauerte es etwas, bis zum Start – Ballonfahren findet eben im Freien statt. Aber am 2. Juni 2019 passten Wetter und Wind – wir konnten uns auf den Weg nach Füssen machen. Die Ballonfahrerin Ulla Klees erzählte meiner Frau Doris und mir, dass der Start wegen der Thermik noch ungewiss sei. Aber sie wolle schon gerne abheben – es sei schließlich ihre letzte Fahrt. Außerdem wolle sie, dass ich mein Geburtstagsgeschenk erhielte.

Tatsächlich konnten wir uns kurz darauf mit PKW und Anhänger auf die Suche nach einem windgeschützten Startplatz machen. Nicht zu nahe an den Bergen, auf einer freien gemähten Wiese. Dann mussten wir über eine Stunde warten, bis die Thermik und damit die Bodenwinde nachließen. Endlich konnte mit dem Aufbau begonnen werden.

Also breiteten wir (insgesamt fünf Personen) den Ballon aus und bliesen ihn mit Hilfe eines Heißluftgebläses auf. Danach übernahm dies der Propangasbrenner mit riesiger und lauter Flamme. Von wegen etwas für Menschen, die Ruhe suchen!

Ulla wurde immer ruhiger, konzentrierter und kontrollierte alle Leinen, alle Halterungen, alle Befestigungen. Plötzlich stand der Ballon aufrecht und die drei Mitfahrer erklommen den Korb. Alles ohne jede Aufregung, ohne Hektik. Dann wurden von der Bodencrew die Leine gelöst und los ging

Noch eben der Brenertest und dann weiter aufrüsten

Es kann losgehen

Bald wird der Ballon aufsteigen

Das Allgäu – Sicht vom Feinsten

es. 10, 20, 50 m hoch stieg der Ballon, dann weiter auf fast 800 m Höhe, um die richtige Luftströmung zu nutzen. Der Brenner heizte die Luft im Inneren weiter auf und während ich mir den Abstand zum Boden vorstellte, strahlte Ulla angesichts des grandiosen Ausblicks. Linker Hand die Zugspitze, rechts der Grünten, unter uns das satte Grün. Für mich ein unvergessliches Erlebnis.

Als wir auf ca. 200 m gesunken waren, wurde Ulla immer nachdenklicher. Noch immer konzentriert merkte man ihr an, dass ihr klar war, wie nahe das Ende ihrer aktiven Ballonfahrerei war. Was ich als eine unglaublich eindrucksvolle, neue Erfahrung erlebte, stellte für sie das Ende einer tollen Karriere im Heißluftballon dar. Kurz vor Sonnenuntergang berührte der Korb dann direkt an der Straße wieder den Boden. Gelandet!

Nun mussten wir noch die Ballonhülle im Anhänger verstauen, die vier Gasflaschen samt Korb und Brenner fanden auch noch Platz. Für mich stand jetzt die Ballonfahrer-Taufe an mit Gras, Feuer und „Champagner". Ein wirklich stimmungsvoller Moment spätabends auf einer Kuhweide im Allgäu.

Damit solch ein Erlebnis möglich ist, bedarf es vieler aktiver Hände. Mein Dank gilt der Bodencrew im Verfolgungsfahrzeug, Chris und Doris, Werner Trippler, der den Ballon mitsteuerte und Ulla Klees, an deren letzten Fahrt ich teilnahm.

Liebe Ulla, viele neue Projekte in Füssen wünscht Dir

Graf Herbert, in den Abendhimmel aufgestiegener Himmelsstürmer, über der grünen Hügellandschaft des Allgäus sanft gebetteter Wiesenweglander zu Seeg.

Ulla und Herbert in der Luft

Zum Abschluss Herberts Ballontaufe

Danach – Glück und Wehmut zugleich – Werner, Ulla, Doris, Herbert

Alles hat seine Zeit **von Ulla Klees**

„Segelfliegen, Ballon fahren – alles hat seine Zeit und es gibt auch noch ein Leben danach." Das sagte mir mein Orthopäde vor 6 Jahren. Ich fand ihn doof, liebte ich doch mein Hobby so sehr. Nie hätte ich geglaubt, dass mir der Abschied vom Ballonfahren gelingen würde – und doch war es dieses Jahr so weit. Ich höre auf!

Nach 25 Jahren sagten mir meine Knochen (und nicht der Orthopäde), dass es reicht. Langsam war in mir gereift, dass Ballonfahren auch anstrengend ist, die Knochen nach jeder Fahrt längere Pause brauchen und bei schönem Wetter viel Arbeit und Stress auf mich zukommt. Somit beschloss ich, im Juni 2019 meine letzte Fahrt mit meinem Ballon zu machen. Ein Freund aus Münster, auch Ballonpilot, stand mir zur Seite. Es sollte eine besondere Ballonfahrt werden.

Lange schon wartete Herbert Ramsenthaler auf sein Geburtstagsgeschenk. Nun musste es klappen: Ich beobachtete das Wetter – wie jeden Tag in den letzten 25 Jahren. Für das Wochenende zeigte sich eine Lücke und Herbert suchte sich die absolut letzte Möglichkeit am Sonntagnachmittag aus.

Der Himmel war tief blau, der morgens ausgesuchte Startplatz erwies sich als ideal mit Bäumen als Schutz vor der letzten Thermik. Irgendwie war ich aufgeregt, hatte gemischte Gefühle vor meiner letzten Fahrt als PIC. Herbert freute sich, dass seine Entscheidung auf einen so schönen Tag gefallen war. Ohne Probleme starteten wir drei am 2. Juni 2019 in Burk bei Marktoberdorf. Die Windrichtung verriet uns Seeg als Landegegend. Langsam schwebten wir bei einer fantastisch ruhigen Fahrt über das Allgäu, den Blick immer auf die Alpen gerichtet und ins Abendrot nach Seeg. Nach 1:10 h endete meine entspannte letzte Fahrt im eigenen Ballon mit einer butterweichen Landung, – so hatte ich mir das Ende vorgestellt! Solche Momente werden im Herzen bleiben, mich auch ohne den eigenen Ballon begleiten und mir immer wieder bei schönem Wetter ein Lächeln ins Gesicht zaubern.

Der Verkauf des Ballons brachte den endgültigen Abschluss der Ära. Es war ein gutes Ende und ich starte in einen neuen Lebensabschnitt. Das wunderschöne Allgäu bietet mir so viele Möglichkeiten, das Leben ohne Ballon zu genießen.

Wie heißt es so schön: Das Leben ist rückwärts zu betrachten, muss aber vorwärts gelebt werden. Ich erfreue mich daran, dass meine Tochter und viele liebe Ballonfahrer mich auch in Zukunft mitnehmen werden. Dann kann ich die Landschaft und das schönste Hobby einfach nur genießen. Und so sende ich Euch allen ein weiterhin fröhliches „Glück ab und gut Land!"

Der Abschied – Tschüss geliebter Anhänger und Ballon, wir müssen uns nun trennen

Wenn schon außenlanden, dann wenigstens auf einer schicken Asphaltbahn – aber so eine Modellfluglandebahn ist ganz schön kurz!

Segelflugmeisterschaften 2019

Vorbereitung auf die 10. Frauen-Segelflugweltmeisterschaft in Lake Keepit / Australien im Januar 2020 von Christine Grote

Dieses Jahr bin ich in Vorbereitung auf die Weltmeisterschaft im nächsten Jahr insgesamt 130 Stunden geflogen, alle im Rahmen von Wettbewerben.

Bei der Streckenflug-Woche in Riesa und der „Vor-WM" in Écury-sur-Coole, die gleichzeitig Französische Segelflugmeisterschaft war, bin ich gemeinsam mit Sabrina geflogen. In Riesa lief es sehr gut, wir haben viele gute Entscheidungen getroffen, und wir haben als Team gut harmoniert. Am Ende haben wir bei dem Wettbewerb, bei dem es ja „nur" um die Nudel geht (Riesa hat eine Nudelfabrik, die den Wettbewerb sponsert), mit Platz 1 und 2 abgeschlossen.

Nach diesem Erfolg muss man die „Vor-WM" in Frankreich leider als Desaster bezeichnen. Wir hatten einen Tag, an dem wir zu viele Fehlentscheidungen getroffen haben, und zwei Tage, an denen unser Team auseinanderfiel, einmal durch einen Kommunikationsfehler und einmal durch eine Höhendifferenz. Wir können uns ein bissel damit trösten, daß auch der amtierende Weltmeister der Standardklasse nicht besser abgeschnitten hat als wir und die französischen Frauen auch nicht, auch wenn sie mit hochmodernen JS3 (15-m-Rennklasse) am Start waren.

In Summe empfand ich das Ergebnis als Dämpfer, der sicherlich noch ein wenig Nachbereitung braucht. Natürlich hatten wir schwierige und selektive Wetterlagen. Außerdem war es mein fünfter Wettbewerb in diesem Jahr, direkt im Anschluss an die Deutschen Segelflugmeisterschaft in Marpingen. Dort waren wir an 10 Wertungstagen geflogen. In der Nacht vor dem ersten Wer-

Wir wurden bei der Siegerehrung reich beschenkt – unter anderem mit kiloweise schmackhaften Riesa Nudeln. Es wurde immer wieder betont. „Bei uns geht's um nüscht, außer um die Nudel".

Nur wenige Minuten nach dem Ausrollen zog das Gewitter über mich hinweg

tungstag hatte ich dann hohes Fieber, also vielleicht ein Signal, dass ich mich ein bissel übernommen habe mit meinem Programm. Die Konzentration und „Kraft" haben wohl ein wenig gelitten. Aber ein Dämpfer kann ja auch heilsam sein, also machen wir das Beste draus und gehen hoffentlich gestärkt in die WM.

Obwohl ich bei der Deutschen Meisterschaft in Marpingen allein und mit dem falschen Flugzeug (Standardklasse in der 15-m-Klasse) geflogen bin, habe ich eine solide Leistung gebracht. An vier Tagen bin ich komplett alleine geflogen. Der letzte schnelle Tag mit dem 130er Schnitt war zumindest ein Tag, an dem ich taktische Entscheidungen alleine getroffen habe, auch wenn man auf der kurzen Strecke dem einen oder anderen begegnet ist. Der Wettbewerb hat viel Spaß gemacht. Es waren spannende und anstrengende Flüge. Auf jeden Fall war es der Wettbewerb mit dem besten Wetter und dem besten Training in diesem Jahr.

Dass ich in dieser Saison keinen einzigen Flug außerhalb eines Wettbewerbs geflogen bin und trotzdem auf die bereits oben genannten 130 Stunden Flugstunden komme, sehe ich als gute Vorbereitung für die Weltmeisterschaft. Jetzt suche ich nur noch nach einer Gelegenheit, eine LS 4 zu fliegen, ein Flugzeug, welches ich lange nicht geflogen habe und bei der WM in Australien fliegen werde.

FAI: Segelflug-Wettbewerbsformate

von Gisela Weinreich, Jury President of 10th FAI Women World Gliding Championships 2019, Lakekeepit, Australia

© Tobias Arhelger – stock.adobe.com

© skyphoto – stock.adobe.com

Der Segelflugsport nimmt zwar nicht an olympischen Spielen teil, aber er wird vom IOC als olympische Sportart anerkannt. Alle Luftsportarten befinden sich unter dem Dach der Fédération Aeronautique International (FAI). Sie legt unter anderem das Regelwerk für alle Welt- und Kontinentalmeisterschaften fest. Im Auftrag der FAI werden Meisterschaften organisiert, reguliert, Sieger geehrt, Diplome verliehen, Weltrekordlisten erstellt und vieles mehr.

Wer an einer Segelflug Weltmeisterschaft teilnehmen möchte, muss sich zunächst über nationale Meisterschaften qualifizieren, die in 6 verschiedenen Klassen ausgetragen werden. Da aus Sicherheitsgründen nur 3 Klassen mit max. 150 Segelflugzeugen zu einem Termin starten können, werden 2 Weltmeisterschaften ausgetragen, die im selben Jahr an unterschiedlichen Orten/Ländern oder

Kontinenten stattfinden. In diesen Klassen werden zusätzlich Frauen Segelflug Weltmeisterschaften und Junioren Segelflug Weltmeisterschaften getrennt ausgetragen.

Neu hinzugekommen ist das Konzept der Segelflugzeuge mit Elektroantrieb. Sie können selbst starten, brauchen keine Schleppflugzeuge, was die Umwelt entlastet. Der Gebrauch des Elektroantriebs in einer Segelflugmeisterschaft bringt eine neue und aufregende Möglichkeit, Strecken zu fliegen, die ein reines Segelflugzeug nicht leisten kann, wenn die Thermik gebietsweise nachlässt. Gefragt ist kluges Energiemanagement, denn der Gebrauch des Elektroantriebs ist limitiert. Diese Klasse hat meiner Meinung nach eine große Zukunftsperspektive.

Um den Segelflug-Wettbewerbssport medienwirksamer zu gestalten, wurde der FAI Segelflug Grand Prix entwickelt. Eine kleine Teilnehmerzahl, nicht mehr als 20 der weltbesten Piloten, stellt sich dem Wettbewerb. Über Kameras im Cockpit und ein Trackingsystem an Bord kann der Zuschauer vom Boden aus am Bildschirm das Flugzeug des betreffenden Piloten über die Karte fliegen sehen. Mit einem Klick erfährt er den Namen des Piloten, Nationalität, Position des Flugzeuges, Geschwindigkeit, Höhe über Grund, thermischen Aufwinde und Stärke. Alle Informationen werden live auf den Bildschirm projiziert, während ein Moderator die Geschehnisse erklärt.

Die Besonderheit dieser Wettbewerbsform liegt im Start-/Abflugverfahren, es wird der Regattastart praktiziert. Bei allen anderen FAI Segelflugmeisterschaften gibt es in der Regel ein größeres Abflugzeitfenster für eine selbstgewählte Abflugzeit. Das lädt zum Taktieren ein. Die persönliche Einschätzung der Wetterentwicklung auf der Strecke spielt eine Rolle, aber ebenso behält man die Konkurrenz im Auge. So belauert man sich gegenseitig, der Abflug wird verzögert.

Unser Verein hat dieses Jahr im Juni 20 Piloten zu einem Segelflug Grand Prix Training auf den Flugplatz Anspach EDFA eingeladen. Darunter waren einige Top-Piloten, die bei Deutschen, Europa- und Weltmeisterschaften erfolgreich mitflogen/fliegen und zur Nationalmannschaft gehören. Für mich war das Regattastartverfahren neu, und ich fand es höchst spannend.

Alle 20 Flugzeuge wurden auf 600 m über Grund in den Ausklinkraum geschleppt. Wenn alle in der Luft sind, hat auch der zuletzt Geschleppte noch 20 Minuten Zeit, Thermik zu finden und auf die maximal vorgegebene Abflughöhe zu klettern. 5 Minuten vor Abflugfreigabe darf im Abflugsektor (Halbkreis hinter der Abfluglinie) nur noch links gekreist werden, 1 Minute vor dem Abflug müssen alle hinter der Linie sein. Im Countdown wird der Abflug freigegeben, Höhe und eine Höchstgeschwindigkeit über Grund von 170 km/h sind einzuhalten. Regelverletzungen führen zu Strafpunkten in Form von Minuten , die auf die Gesamtflugzeit angerechnet werden bis hin zur Disqualifikation. In den letzten Minuten vor dem Abflug ist höchste Aufmerksamkeit gefordert. 20 Flugzeuge/Piloten versuchen umeinander kreisend die optimale Höhe und Position in einem relativ engen Luftraum zu erfliegen. Wie beim Segeln auf dem Wasser, so auch in der Luft: Wenn der Start frei ist, geht die Jagd los, fliegen alle gleichzeitig ab.

Die Wertung eines Fluges im Grand Prix ist einfach. Der/die Schnellste erhält 10 Punkte. Nur die ersten 10 Piloten erhalten Punkte, der/die Zehnte nur noch einen Punkt, alle anderen gehen leer aus, erhalten 0 Punkte, egal, ob die Strecke geschafft wurde oder mit einer Außenlandung endete. Das Wertungsverfahren ähnelt der Formel 1 Wertung im Automobilsport.

Das hat einen gewissen Reiz. Es gibt unter den Piloten Grand Prix Fans, die diesen Wettbewerb sehr schätzen, er ist klein, elitär, anspruchsvoll. Die Piloten erleben ihn immer in toller Atmosphäre. Im Web werden die Piloten von Insidern mit großem Interesse enthusiatisch verfolgt. Den ganz großen Durchbruch in die Medien hat der Segelflug Grand Prix aber noch nicht geschafft.

FAI Sailplane Grand Prix SGP WORLD SERIES VI

© Christoph – stock.adobe.com

Warten auf den Start

Deutsche Segelflugmeisterschaft in der Club-Klasse und Standard-Klasse

Zwickau vom 20.05.–31.05.2019 | von Gisela Weinreich

Bei den Qualifikationsmeisterschaften im letzten Jahr hatten sich für die Deutsche Segelflugmeisterschaft in Zwickau in der Standard- und Club-Klasse insgesamt 83 Piloten qualifiziert.

Die Standard-Klasse war mit 39 Teilnehmern gut besetzt. Darunter waren drei Frauen, was in der Standard-Klasse einen Frauenanteil von ca. 8 % ausmachte.

Ines Engelhard freut sich auf die Tagesaufgabe bei der Deutschen Segelflugmeisterschaft Clubklasse in Zwickau

Cornelia Schaich, Mitglied in der VDP, erflog sich nach 7 anspruchsvollen Wertungstagen den 23. Platz und lag damit im zweiten Drittel der Rangliste. Ihre beste Platzierung war ein 14. Tagesplatz. Die größte Strecke wurde mit 416 km in der Standard-Klasse geflogen. Am 26. Mai erreichte der frisch gebackene Deutsche Meister Jan Omseln unter Wolkenstraßen auf dieser Strecke eine Geschwindigkeit von 113 km/h. Conny war mit 102 km/h kaum viel langsamer unterwegs.

In der Club-Klasse waren 44 Teilnehmer gemeldet. Auch in dieser Klasse waren 3 Frauen am Start, aus der Frauen Segelflugnationalmannschaft Sarah Drefenstedt und Ines Engelhard, beide VDP Mitglieder. Sarah und Ines flogen im Team, um eine gute Platzierung in der Meisterschaft zu erkämpfen. Das ist dann am 5. Wertungstag bei einem Flug von 281 km bestens gelungen! Platz 3 und 4 – sehr beeindruckend

An Ines habe ich einige Fragen gerichtet:

1. Was war die größte Herausforderung dieser Deutschen Meisterschaft?

Ines: Deutsche Meisterschaften sind als Ganzes eine große Herausforderung, da es ja heißt, sich mit den Besten zu messen und für mich auch diesmal mit meinem lieben Ehemann. Wir sind weiterhin glücklich verheiratet, also denke ich, haben wir das ganz gut hinbekommen. Für Sarah und mich bestand die Aufgabe darin, unseren Teamflug in Vorbereitung auf die WM weiter zu verbessern, und auch das ist uns gelungen.

2. War war das schönste Erlebnis?

Ines: Das ist wirklich schwer zu beantworten. Was mir aber besonders positiv in Erinnerung geblieben ist, dass alle Piloten beim Kurbeln in großen Pulks diszipliniert und rücksichtsvoll flogen, und ich spreche hier von wirklich großen Pulks mit 25 oder auch mehr Flugzeugen in einem Aufwind. Also was kann es Schöneres geben, als sicher zu fliegen!

3. Welche Unterschiede hast Du zu reinen Frauen Segelflugmeisterschaften festgestellt?

Ines: Aufgrund der geringen Teilnehmerinnenzahlen in der Standard- und Renn-Klasse wird die Frauennationalmannschaft innerhalb eines normalen Qualifikationswettbewerbes zur Deutschen Meisterschaft ausgeflogen. Das hat den Vorteil, dass wir Frauen endlich zeigen können, dass unsere sportlichen Leistungen mit den Leistungen der Männer absolut vergleichbar sind. Der Nachteil ist, dass die besondere Stimmung fehlt, als Pilotin mit anderen Pilotinnen am Lagerfeuer zusammen zu sitzen und über Studium, Beruf, Familie und natürlich das Fliegen zu reden. Ich denke, das gehört für Frauen alles zusammen. Auch als Pilotin im Wettbewerb bleibt man Tochter oder Mutter oder Partnerin und wählt im Entscheidungsfall den eindeutig sicheren Flugweg, auch wenn es Punkte kosten wird.

4. Hat die reine Segelflug Frauenmeisterschaft noch eine Zukunft, und ist sie erstrebenswert?

Ich sehe Frauenmeisterschaften im Streckensegelflug vor allem als Förderinstrument, um Segelfliegerinnen für den Wettbewerb zu begeistern. Als Mitglied in der Nationalmannschaft der Frauen bin ich Vorbild für viele junge Pilotinnen, so wie andere Pilotinnen für mich früher Vorbild waren. Aber das Ziel ist ganz klar: Streckensegelflugwettbewerbe mit 50/50 Männer und Frauen. In meinem Verein, dem Fliegerklub Brandenburg, haben wir dieses Ziel innerhalb der Jugendgruppe schon erreicht. Aber solange es insgesamt noch nicht soweit ist, halte ich Frauenmeisterschaften für sinnvoll.

EF und R haben den Anschluß an die Thermik knapp verpasst

oben: Flugplatz Zwickau mit 89 Segelflugzeuganhängern in Reihe.
Am Start sind 44 Flugzeuge der Clubklasse und 39 der Standardklasse.

links: Sarah Drefenstedt R und Ines Engelhard EF haben für die Außenlandung einen großen Acker gefunden

R66 vor einem Hotel in Südengland

Von der Fläche zum Heli

von Angelika Gehrmann-Sonnenschein

Wie wird man von der Flächenpilotin zur Heli-Fliegerin? Und vor allem warum? Auch für Pilotinnen mit reichlich Flächen-Erfahrung verliert der Hubschrauber nicht an Faszination. Das liegt nicht zuletzt an den – vor allem im Ausland – faszinierenden Möglichkeiten für das private Hubschrauberfliegen.

Ein ganz besonderer Leckerbissen sind Auslandsflüge mit Hubschrauber in Länder, in denen für Hubschrauber kein Flugplatzzwang herrscht und man, wie in Frankreich oder England, außerhalb geschlossener Ortschaften landen darf, sofern der Grundstückseigentümer einverstanden ist.

Ein Schnupperflug mit Folgen

Auf der Leserreise von *Pilot und Flugzeug* im Jahr 2016 rund um Frankreich waren neben diversen Flugzeug-Crews, auch zwei Crews mit Hubschrauber dabei. Beide waren mit Robinson-Hubschraubern unterwegs, einem 4-sitzigen R44 mit Kolbentriebwerk und einem 5-sitzigen R66 mit Turbine.

Erstes Aufsehen erregten sie, als sie in Béziers nicht wie wir alle auf dem Flugplatz landeten und von dort mit dem Taxi oder Mietwagen zum Hotel fuhren, sondern nonchalant an dem außerhalb der Ortschaft gelegenen Landhotel einschwebten und mitten im Park absetzten. Das gleiche Schauspiel bot sich uns an der Loire, wo die beiden Hubschrauber direkt vor dem Seiteneingang des Hotels abgestellt wurden. Schon faszinierend ……

An unserer letzten Station in der Bretagne war aufgrund der Lage des Hotels im Ort nur eine Landung auf dem Flugplatz möglich. Abends erfolgte dann die Einladung an alle Hubschrauber-Interessierten, sich am nächsten Tag um 11 Uhr am Flughafen einzufinden, um selbst zu fliegen. Das konnte ich mir natürlich nicht entgehen lassen.

Zu viert erschienen wir am nächsten Morgen am Flughafen und wurden vom Eigentümer des R66 begrüßt, der praktischerweise auch Fluglehrer war. Drei von uns nahmen hinten Platz, der Fluglehrer saß rechts und der erste Aspirant links auf dem Co-Pilotensitz. (Die meisten Hubschrauber werden von rechts geflogen.) Dank Doppelsteuer stand unserem Abenteuer nichts mehr im Wege. Wenige Erklärungen und die ruhige Hand des Fluglehrers reichten, und schon hoben wir sachte ab. Nach und nach kam jeder von uns an die Reihe. Wir flogen über Land, umflogen eine Nebelzone, an der Küste an unserem Hotel vorbei und sahen den Fischern auf dem Wasser in ihre Boote.

Ich war beeindruckt, wie souverän der Fluglehrer uns steuerte und jeweils passgenau eine Wiese, einen Feldweg oder in meinem Fall gar einen nicht so sonderlich großen Felsen im Meer ausmachte, auf denen wir landeten und die Plätze wechselten.

Neuere Modelle verfügen genau wie moderne Flugzeuge inzwischen über Bildschirme und sogar Autopilot (nicht beim abgebildeten Model).

Der Robinson R22 ist eine der einfachsten und kostengünstigsten Schulmaschinen. Er ist sozusagen die 152er der Hubschrauberfliegerei. Für einen Stundenpreis von ca 400 Euro kann man hiermit das Hubschrauberfliegen erlernen.

© murmakova – stock.adobe.com

Dank seiner diskreten Unterstützung war unser erster Heli-Flug für jeden von uns ein begeisterndes Erlebnis. Strahlend kehrten wir ins Hotel zurück. Die Außenlandungen waren so nur möglich, da der Fluglehrer über eine generelle Außenlande-Genehmigung in Frankreich verfügte.

Aufgrund der geringeren Sicht-Minima (800 m Sicht) und der spezifischen Fähigkeiten des Hubschraubers kann ich mit dem Hubschrauber zudem noch VFR unterwegs sein, wenn es für die Fläche bereits ein „No Go“ ist.

Flug entlang der Loire. Eine wunderbare Sicht aus dem Cockpit des Robinson-Hubschraubers

Aus Schnuppern wird Schulen

Zurück in Deutschland folgte ich der Einladung, einen weiteren Schnupperflug zu machen. Diesmal übten wir Hovern, also Schwebeflug, oder – wie der Fluglehrer meinte – „Walzer tanzen“. Dies war letztendlich der schwierigste Teil der Ausbildung für mich. Als geübte Flächenpilotin fand ich mich problemlos in der Luft zurecht, Geradeaus- oder Kurvenflug, Orientierung im Luftraum waren kein Problem für mich. Den Hubschrauber aber im Schwebeflug ganz ruhig zu halten, in allen Richtungen, das war die große Herausforderung. Man darf nur wirklich minimale Steuerbewegungen machen, ansonsten vollführt der Hubschrauber ungeahnt heftige Bewegungen, nach links, nach rechts, vorne, hinten, oben, unten, die man als Anfänger nicht kompensieren kann. Es erfordert immer wieder die ruhige Hand des erfahrenen, geduldigen Fluglehrers, um den Hubschrauber „einzufangen“. In der Regel benötigt man 6–10 Ausbildungsstunden, bis man halbwegs kontrolliert mit dem Hubschrauber „hovern“ kann.

Der grundsätzliche Unterschied zwischen dem Steuern eines Hubschraubers und eines Flugzeugs besteht darin, dass man im Flugzeug zwei Steuerelemente hat, Steuerhorn oder Stick und Pedale, im Hubschrauber dagegen drei. Zusätzlich zu Stick und Pedalen gibt es noch den Pitch, der den Anstellwinkel des Hauptrotors und damit die Auftriebskraft steuert.

Für Flächenflieger ungewohnt ist der Umstand, dass eine Änderung an einem Kontrollelement immer auch eine Justierung der beiden anderen nach sich zieht. Das muss man ganz einfach üben.

Die drei primären Flight-Controls des Heli (ja, der Pilot sitzt hier rechts!): Stick (1), Pitch (2) und Pedale (3)

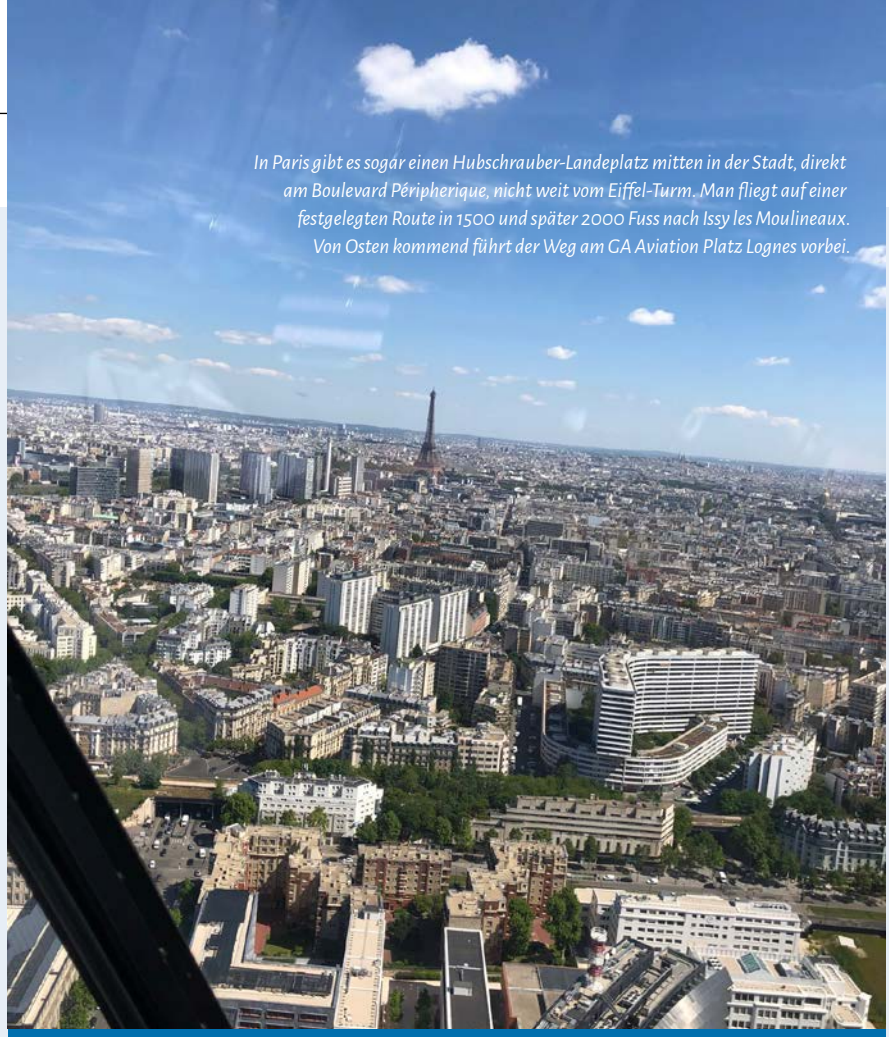
Wie beim Flächenflug sind Start und Landung weitere heikle Phasen, wenn auch auf andere Art. Hier gilt es, den Hubschrauber sehr (!) langsam und kontrolliert aufzunehmen bzw. abzusetzen, ohne seitliche oder Rückwärts-Bewegungen. Auch hierauf habe ich in der Ausbildung reichlich Zeit verwandt.

Einen wahren Schreckmoment hatte ich, als wir „Quick Stop" geübt haben, eine Übung bei der man aus dem Reiseflug möglichst schnell Fahrt abbaut und „stehen" bleibt – mein erster Impuls war „gleich kommt der Stall und wir fallen herunter". Mit der Zeit habe ich mich aber auch daran gewöhnt, dass man bei geringer bzw. gar keiner Fahrt nicht vom Himmel fällt.

Notverfahren werden natürlich auch ausgiebig trainiert. An erster Stelle steht die Autorotation für den Fall eines Triebwerksausfalls. Hierbei wird der Pitch (Leistungshebel) schnell nach unten gedrückt und die Geschwindigkeit für bestes Gleiten eingenommen. Durch Absenken des Pitches wird der Anstellwinkel der Rotorblätter ganz flach gestellt, so dass die durchströmende Luft den Rotor weiter antreibt und die Drehzahl des Hauptrotors erhalten bleibt. Der Vorteil einer Autorotation mit dem Hubschrauber gegenüber einer Notlandung mit dem Flugzeug liegt darin, dass man zur Landung nur ca. 30 – 50 m Landefläche benötigt und keine Landestrecke von mindestens 200 – 300 Metern.

Die Drehung um die Hochachse wird mit dem Heckrotor gesteuert. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass die Steuerung des Heckrotors ausfällt, lernt man das Gas so dosiert einzusetzen, dass ein Geradeausflug mit Sinken zur nächsten Landefläche möglich wird.

Ansonsten war es für mich als Flächenpilotin sehr gewöhnungsbedürftig, nicht mehr „hoch hinaus" zu wollen, sondern mich dauerhaft möglichst nah am Boden zu bewegen, natürlich unter Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhe von 500 bzw. 1000 Fuß über Ortschaften.



In Paris gibt es sogar einen Hubschrauber-Landeplatz mitten in der Stadt, direkt am Boulevard Péripherique, nicht weit vom Eiffel-Turm. Man fliegt auf einer festgelegten Route in 1500 und später 2000 Fuss nach Issy les Moulineaux. Von Osten kommend führt der Weg am GA Aviation Platz Lognes vorbei.

Ausbildungsanforderungen

Für Scheininhaber PPL(A)

39 Stunden Praxis, davon 10 Solo inkl. ein Überlandflug von 100 NM mit zwei Zwischenlandungen

40 Stunden Theorie in 5 Fächern: Grundlagen des Fliegens | Betriebliche Verfahren | Flugleistung und Flugplanung | Allgemeine Luftfahrzeugkunde | Navigation

Warum ich als PPL(A)- und IR-Inhaberin noch mal eine Theorieprüfung in Navigation ablegen musste, erschließt sich mir bis heute nicht. Man nutzt die gleichen Navigationshilfen wie im Flugzeug und bewegt sich in exakt den gleichen Lufträumen. Zumal in der Prüfung größter Wert auf Dinge wie Navigation mittels NDBs und VORs gelegt wurde und das in Zeiten, wo immer mehr NDBs abgeschaltet werden und im wesentlich mit GPS navigiert wird.

Für „Fußgänger" kommen hinzu die Theoriefächer

Luftrecht | Menschliches Leistungsvermögen | Meteorologie | Kommunikation

Wie für den PPL(A) sind mindestens 45 Stunden Praxis erforderlich und 100 Stunden Theorie.

Außerdem bietet das Cockpit der Robinson Hubschrauber eine wunderbare Sicht. Die Instrumente sind alle in einem gut strukturierten Mittelblock zusammengefasst.

Ein ganz besonderer Leckerbissen sind Auslandsflüge mit dem Hubschrauber in Länder, in denen für Hubschrauber kein Flugplatzzwang herrscht und man, wie in Frankreich oder England, außerhalb geschlossener Ortschaften landen darf, sofern der Grundstückseigentümer einverstanden ist.

Ich werde häufiger gefragt, ob ich lieber Hubschrauber oder Fläche fliege. Da kann ich nur sagen „It depends". Ich fliege beides extrem gerne. Für lange Strecken gebe ich eindeutig dem Flugzeug den Vorzug, mit dem ich schneller und ggf. über dem Wetter unterwegs bin. Kürzere und mittlere Strecken fliege ich dagegen gerne mit dem Hubschrauber, da man tiefer und gemächlicher unterwegs ist und mehr von der Landschaft mitbekommt.

Irgendwann ist natürlich auch für den Heli Schluss. Dann kann man absetzen und Kaffeetrinken!

Fazit: ich kann jeder interessierten Leserin und jedem interessierten Leser nur empfehlen, sich einen Schnupperflug mit einem Hubschrauber zu gönnen. Aber Vorsicht, es besteht die Gefahr, dass man süchtig wird!

(Artikel erschienen in: Pilot und Flugzeug)

Vom Kamerateam begleitet für „Helden der Lüfte“
Bilder vom Wettkampf: Constantin Chryssanthis

Der Tanz durch den Parcours

Lena Maier als Pilotin bei der Offenen Deutschen Hubschraubermeisterschaft (ODHM) in Mengen

Die Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft 2019, organisiert durch den Deutschen Hubschrauber Club e. V., fand vom 17. – 21. Juli auf dem Regio Airport in Mengen (EDTM) statt. Insgesamt 12 Teams aus Deutschland, Tschechien und der Schweiz gingen an den Start.

Wie aus vorherigen Berichten bekannt, ging ich schon einige Male zusammen mit „meiner“ Pilotin Sabine Bühlmann erfolgreich an den Start der Helimeisterschaften – bisher als Co-Pilotin. Nachdem ich seit vergangenem Jahr selbst meinen PPL-H in den Händen halte, wollte ich natürlich auch mal die „andere“ Seite im Cockpit kennenlernen und das Steuer im Parcours selbst übernehmen. Da Sabine in diesem Jahr leider keine Zeit hatte, um an der Meisterschaft teilzunehmen, fiel die Entscheidung recht schnell, das erste Mal selbst als PIC an den Start zu gehen.

Doch einen Haken gab es noch: Ein/e neue/r Co-Pilot/in musste her! Aber wen konnte man auf die Schnelle, am besten noch mit entsprechender Erfahrung, dafür gewinnen? Gar nicht so leicht. Fast wäre

Team 6 (Lena Maier/Gabriel Rieser) in einer Robinson R22 kurz vor dem Start zur Navigation

es gelungen, ein Damenteam der VDP auf die Beine zu stellen, doch die Ausbildung zum ATPL hat natürlich Vorrang. Beinahe im letzten Moment wurde mir Gabriel Rieser (EDMS) vermittelt. Ich konnte also die Anmeldung als Team für die ODHM 2019 in Mengen abschicken. Gabriel hat zwar als Fluglehrer und Flächenpilot einen riesen Erfahrungsschatz, jedoch waren Hubschrauber für ihn eine komplett neue Welt – und erst recht das Thema Hubschrauber Präzisionsflug im Wettbewerb. Für ein intensives Training vorab war leider keine Zeit mehr. Lediglich einen Tag hatten wir gemeinsam in den Parcours für Slalom und Fender, um uns als Team kennen zu lernen und aufeinander einzustellen.

Briefing: Slalom-Reihenfolge

In Mengen eingeschwebt, standen auch schon mein Co und eine dreiköpfige Filmcrew parat, die uns als Rookie-Team in Mengen begleitete und keine Minute von unserer Seite wich. Unseren Wettkampf traten wir mit einer Robinson R22 an – Kennzeichen D-HFUX. Unser Wettkampfziel: Nur nicht Letzter werden!

Am ersten Tag ging es gleich in der Früh zum Navigations-Event an den Start, üblicherweise die erste Disziplin bei einer Meisterschaft. Streckennavigation mit Karte, Kompass und Stoppuhr, bei der man auf

Einlochen des Kegels in die Dachluke des „Dog-House" zum Abschluss der Navigation – dabei darf der Kegel nicht das Dach berühren oder sogar daneben fallen.

Präzisionslandung zum Abschluss des Slaloms – beide Markierungen an den Kufen müssen deckungsgleich auf der 5 cm breiten Linie am Boden stehen.

die Sekunde genau starten, vorgegebene Punkte abfliegen und identifizieren muss und sekundengenau die sog. „Arrival-Line" zu überfliegen hat, um möglichst wenige Strafpunkte zu kassieren. Quasi noch halb im Anflug müssen Lasten in Form von Sandsäcken in 5-Meter-Kreise geworfen und ein Kegel an einem Seil präzise in einer Dachluke versenkt werden.

Aufgrund der begrenzten Trainingsmöglichkeit konnten wir diese Disziplin leider nur mündlich vorab briefen. Für einen erfahrenen Flächenpiloten wie Gabriel kein Problem, dachte er noch zu Beginn, aber aufgrund der geringeren Fluggeschwindigkeit und der schnell aufeinander folgenden Suchpunkte muss kleinteiliger navigiert und sich beispielsweise an Formen einzelner Waldgebiete, Straßen, Bäche und kleiner Dörfer orientiert werden, da der Kurs ständig wechselt. Der Start gelang uns sehr gut, wir flogen die ersten Suchpunkte erfolgreich ab. Nur leider kamen wir zwischendurch zu weit ab von der vorgegebenen Route, sodass wir wertvolle Punkte verloren und eine saftige Zeitstrafe kassierten. Dennoch gelang uns der Abschluss am Platz gut und wir kamen nicht über die 3 Minuten Zeitstrafe hinaus, die in dieser Disziplin zu einer Disqualifikation geführt hätte – was zwei Schweizer Teams leider widerfahren ist.

Am nächsten Tag warteten die Disziplinen Fender und Slalom auf uns, bei denen wieder Punkte wettgemacht werden konnten – oder auch nicht. Die Anspannung stieg und es hieß wieder volle Konzentration! Im Fender-Parcours lief es gar nicht so schlecht fürs erste Mal. Natürlich war die Zeit unser größter Gegner und wir mussten deshalb einige Strafpunkte hinnehmen, landeten dafür aber nach Navigation und Fender auf Rang 8 von 12.

Zu guter Letzt dann noch der krönende Abschluss: Slalom-Parcours mit abschließender Präzisionslandung. Natürlich läuft auch hier wieder alles auf Zeit. Die Aufgabe lautet, einen Wassereimer aus der Luft zu befüllen, ohne Wasserverlust durch 11 Tore zu balancieren und dabei die Höhe zu halten und anschließend am 7 Meter langen Seil auf einem kleinen Tisch mittig abzustellen. Das erfordert sauberes Fliegen und eine sehr gute Teamarbeit. Was noch während des Trainings einwandfrei klappte, fiel durch die allmählich einsetzende Müdigkeit und Anstrengung der vorherigen Tage schwerer. Dennoch schafften wir zum eine astreine Präzisionslandung – den Heli mit beiden Kufen-Markierungen deckungsgleich auf der 5 cm breiten Linie am Boden abzusetzen. Ein schöner Abschluss für meine erste Meisterschaft als PIC.

Nach vier anstrengenden Tagen in Mengen belegten wir schließlich als neues Team den 2. Platz in der Junioren-Wertung und den 10. Platz in der Gesamtwertung. Unser Fazit: Ziel erreicht – wir wollten nur nicht Letzter werden!

Und wer mit uns rückwirkend den Wettbewerb hautnah miterleben möchte kann dies im kommenden Jahr auf dem Sender DMAX in der Sendereihe „Helden der Lüfte" tun. (Sendetermin folgt…)

Präzises Einsprechen und Absetzen des Wassereimers beim Slalom – am 7 m langen Seil mittig auf einen kleinen Tisch.

Braunschweig – 60 Flugzeuge sind dabei

Deutschlandflug 2019

vom 19. – 23. Juni | Usch Diermann

Der traditionsreiche Deutschlandflug, 1911 erstmalig veranstaltet und seit längerem vom DaeC im Zweijahresturnus in den Disziplinen: Wettbewerbs- und Trainingsklasse ausgeschrieben, startete für alle in Braunschweig und endete in Bad Wörishofen. Die Wettbewerbsstrecke ging über Arnstadt und Burg Feuerstein, während die Touringgruppe über Kulmbach und Aschaffenburg flog.

In der Vergangenheit kannte ich nur den Wettbewerbsteil, wo es auf präzise Navigation, „Luchsaugen" für das Auffinden von Bildern an Wendepunkten und auf der Strecke, sekundengenaue Zeitüberflüge und diverse Ziellandungen ankommt. Dabei ist eine optimale Zusammenarbeit im Cockpitteam unerlässlich.

Dieses Mal konnte ich als Co mit Helga Strack, die schon vor zwei Jahren teilgenommen hatte, auch den Touringteil kennen lernen. Nicht weniger attraktiv aber doch wesentlich entspannter. Helga pickte mich sogar in Weser-Wümme auf. Zugehörig zur 'Silberjugend' konnten wir frühzeitig in Braunschweig eintreffen, um eigenständig eine Stadtbesichtigung vorzunehmen. Dabei erfuhren wir u.a.,dass diese traditionsreiche Fliegerstadt auch die Heinrichs des Löwen ist (eine spätere Quizfrage) und dass die Bürgerin Wilhelmine Reichardt die erste Frau war, die hier 1811 eine Ballonfahrt wagte. Im Hotel dann eine offizielle Begrüßung.

Am nächsten Morgen brachte man uns zu unseren Flugzeugen. Aufteilung in zwei Gruppen für das jeweilige Briefing. Dort trafen wir u.a. auch Heike Käferle mit ihrem Horst, sowie Bettina Pahlen mit einer Pilotin Petra aus Kamenz. Desweiteren je zwei

Das DF-Team Helga und Usch

Beim Ausfüllen des Quizbogens

Braunschweig

Kulmbach

Abflug in Braunschweig Richtung Harz

Teams aus unseren Vereinen in EDWM und EDLO. Unser Betreuer Werner Tommeck begrüßte uns sehr herzlich, erklärte uns den Ablauf in der Touringgruppe, versorgte uns mit Wetterdaten und händigte uns am Flugzeug den 1. Umschlag mit diversen Fragen aus. Ähnlich war es auch in Aschaffenburg. Erfreulicherweise durften wir die Fragen aus den Bereichen „Fliegerei in Praxis und Technik“ sowie „Allgemeinwissen“ im multiple choice Verfahren am Boden lösen. Elektronische Hilfsmittel waren explizit erlaubt.

Die erste Etappe über den Harz musste den Wolkenbergen angepasst werden. In Kulmbach landeten wir in 1660 ft bei herrlichem Sommerwetter. Am Platz freundlicher Empfang. Rustikal gestärkt ging es per Bus zu den Quartieren. Danach Fußmarsch mit Stadtbesichtigung zur geplanten Führung im Brauereimuseum. Anschließend individueller Spaziergang zur zünftigen Bewirtung im Kulmbacher Kommunbräu.

Am Morgen darauf das gleiche Procedere wie in Braunschweig. Danach entspannter Flug nach Aschaffenburg. Für uns „Flachländler“ eine besondere Freude. Am Etappenziel wurden wir zum dortigen Grill am Chalet gebracht und erneut gestärkt. Dabei offiziell begrüßt. Im Anschluß eine Besichtigung im Bunker am Nordring und Infos über die Entwicklung und Bedeutung von Babenhausen vor und während des zweiten Weltkrieges. Abends im Hotel dann erneut ein sehr munteres und lockeres Beisammensein mit diversen Reden, schmackhaftem Buffet und individuellen Gesprächen.

Leider wurde aus Wettergründen unser fliegerischer Teil in Aschaffenburg beendet. Sehr traurig für uns, aber eine Herausforderung für unseren Betreuer. Am Samstag früh statt Flug Busreise zur gemeinsamen Abschiedsfeier mit Rückfahrt am Sonntag. Der letzte Quizbogen verkürzte diese Tour. Eine Erkundung der Kneippstadt Bad Wörishofen fiel somit auch aus.

Abends im Hotel Abschlußfeier für alle. Diverse Preise für beste Platzierungen und Einsteigerteams, Ehren- und Sonderpreise. Heike übergab den von der VDP gestifteten Preis an Esther Rimensberger, eine Schweizer Pilotin, die allein in der Wettbewerbsgruppe geflogen war und dort den 2.Platz in der Gesamtwertung errungen hatte. Eine hervorragende Leistung! Alle Teilnehmer erhielten die Deutschlandplakette 2019.

Die VDP-Teilnehmerinnen: Was haben wir Ladies doch für eine Menge Gepäck dabei :-)

Total stiftet den Damenteams Tankgutscheine

Und sie fliegt doch – Vicky H40

von Ruth Haliti

Dass ich mal wieder ein Flugzeug mein Eigen nennen könnte, nein, das hatte ich nicht gedacht. Doch wie heißt es so schön: „Ich dachte, Gott lachte" Und dafür bin ich ihm dankbar, denn im April kauften Tobias Püttmann, mein Nachbar aus Essen und VDP Fördermitglied, und ich – mit Unterstützung der gesamten Familie Höltken – ein Flugzeug. Nicht irgendein Flugzeug, nein, eine Lady mit Geschichte.

Dank eines Tipps wussten wir, dass sich der LSV Bonn-Siegburg von einem Flugzeug trennen wollte. Vereinsquerelen, wovon viele von uns wahrscheinlich an den Heimatplätzen ein Buch schreiben könnten, führten wohl dazu, dass die Maschine seit 2014 kaum noch geflogen und schließlich 2017 beim LBA aus der Luftfahrtrolle gelöscht wurde. Die mit diesem Umstand und dem unglaublichen „paperwork" verbundene Tatsache begründeten auch den guten Preis. Ferner war der Propeller beschädigt. Es sah aus, als hätte jemand mit einem Werkzeug auf das Propellerblatt geschlagen. Schnell waren wir uns einig und im April 2018 nannten wir die D-ELVB (getauft auf dem Namen Vicky) unser Eigen.

Wenige Tage später flog ich mit Rosa in einer Cessna zur AERO um dort unseren VDP-Stand mit zu betreuen. Mein Laster trieb mich hinaus vor die Halle, zum Rauchertreffpunkt. Und in diesem Fall, gut so. Denn ich lernte eine Gruppe von Piloten kennen, die allesamt Polos mit dem Aufdruck „Fliegerclub Günzburg" trugen. Mit stolz geschwellter Brust erzählte ich vom Kauf der Vicky, einer Hoffmann H40. Die H40, die im Übrigen nah verwandt mit der Dimona H36 und der Katana DA20 ist, ging nie in Serie – Kosten, LBA, Europapolitik, Lobbyismus u. ä. Deshalb sagte ich den Jungs gleich, dass sie das Modell sicher nicht kennen würden. Ein breites Grinsen auf den Gesichtern belehrten mich eines Besseren: Der Entwickler der H40, Wolf Hoffmann, hatte die Maschine in Günzburg entwickelt und gebaut. Dank dieses unglaublichen Zufalls und der Hilfe der Fliegerkollegen aus Günzburg nahmen wir unmittelbar Kontakt zu „unserem" Flugzeugingenieur auf.

Aber zurück nach Bonn-Hangelar (EDKB). Nach einigen Schrauber-Samstagen und der

Vicky wird in der Scheune entdeckt und befreit

Gleich geht es los zum ersten Abheben

Vicky in der zweiten Heimat EDLE

Unterstützung insbesondere von Klemens Höltken und unserem Prüfer war es soweit. Vicky sprang nach knapp drei Jahren an, als habe sie nur auf diesen Augenblick gewartet. Die Vorläufige Verkehrszulassung flatterte ins Haus und dem Überführungsflug nach Rheine (EDXE) stand nichts mehr im Wege.

Frauenpower war angesagt im August 2018. Ich auf dem linken, Rosa auf dem rechten Sitz, waren wir noch recht gesprächig beim Rollen zur Tankstelle. Auf dem Weg zum Start wurden wir etwas stiller und machten auch den einen oder anderen Check doppelt. Schon aufregend, ein Flugzeug in die Lüfte bewegen zu wollen, das drei Jahre gegroundet war.

Gas rein, Leistung ok, Geschwindigkeit ok, abheben. Soweit so gut! Um das Triebwerk nicht überzustrapazieren, stiegen wir nur seeeeeeeehr langsam. Aber, Vicky flog.

Überführungsflug von Bonn nach Rheine

Glücklich in Rheine gelandet – Rosa, Ruth und Tobias

Wolf Hoffmann – der Entwickler zu Besuch bei Vicky in EDXE

Rosa und ich schauten uns an und beschlossen lächelnd, das Abenteuer fortzusetzen. Über wenig bebautem Gebiet um Köln und das Ruhgebiet herum flogen wir mehr als zwei Stunden und landeten glücklich in Rheine-Eschendorf. Allerdings waren wir zunächst so niedrig und langsam unterwegs, dass die Begleitflugzeuge aus Rheine, v. a. natürlich Tobias, uns in der Luft nicht ausmachen konnten. Per Funk fanden wir zusammen. Die erste Landung mit dem unbekannten Flugzeug und Spreizklappen, soft wie ein Wattebausch.

Propeller überholt, Instrumentierung auf Stand gebracht und überhaupt vollständig durchgecheckt erbarmte sich das LBA dann nach 16 Monaten die beantragte Einzelzulassung auszusprechen und uns wieder in die Luftfahrtrolle aufzunehmen.

Wolf Hoffmann, der „Vater der Vicky", hat seine Werks-Nr. 002 schon zweimal in Rheine besucht und sich gefreut, sie in guten, liebevollen Händen zu wissen. Mit der H40 wollte er gern einen sicheren, robusten, erschwinglichen „Volkswagen der Lüfte" entwickeln. Nach dem leider gescheiterten Versuch, sie in Serie zu bringen, verschwanden die Werks-Nummern 001 und 002 lange in der Versenkung. An der Technik und der Konstruktion lag das definitiv nicht. Erst Anfang der 2000er tauchten beide Maschinen demontiert in Teilen in einer Scheune in Bochum unter Heu und Stroh wieder auf. Der LSV Bonn kümmerte sich in hoher Eigenleistung und mit großem Engagement darum, die Nr. 002 wieder instand zu setzen, sie aufzuhübschen und zuzulassen. 2004 flog sie erneut.

Die H40 ist ein wunderbarer kleiner Flieger mit einer unglaublichen Sicht. Da die Sitze quasi auf Flächenhöhe montiert sind und die Plexi-Haube bis weit unten gezogen ist, ist die Sicht vergleichbar mit der eines Helikopters. Die immense Kurvenfreudigkeit und Agilität ist über das kleine Steuerhörnchen einfach ein Traum. Die leichte 850 kg-Lady ist mit einem Lycoming und 116 PS ausgestattet. Seit den ersten Tagen der Entwicklung begleiteten das fliegermagazin, der aerokurier und ihre englischen und französischen Pendants die H40 in ihren Publikationen. In diesem Jahr bekundete ein Investor Herrn Hoffman gegenüber Interesse am Lizenzbau als Trainingsflugzeug. Sind wir mal gespannt, was sie noch für Abenteuer bestehen wird.

Wenn ihr als Leserinnen nun lächelt … ja, es stimmt, wir sind verliebt in Vicky! Und offensichtlich nicht nur wir … unser Fördermitglied Klemens Höltken träumt davon, die Werks-Nr. 001 wieder in die Luft zu bringen, leider scheint sie unverkäuflich.

Pellworm von oben – ein grüner Streifen auf einer grünen Insel

Zwischen Helikoptern und Nordseerobben

13. Diepholzer Flugsicherheitstraining | von Ruth Haliti

Der Tag der Deutschen Einheit hat auch für unsere Pilotinnen eine ganz besondere Bedeutung. Nicht nur, dass die VDP über ganz Deutschland verteilt, von Ost nach West, ihre Mitglieder beheimatet, sondern auch das alljährliche Flugsicherheitstraining, organsiert von Hetta und Jürgen Reinsch sowie unserer Motorflugreferentin Roswitha Höltken, findet zu dieser Zeit statt.

Da der Feiertag in diesem Jahr auf einen Donnerstag fiel, gab es also volle vier Tage die Möglichkeit, die Fertigkeiten und das Netzwerk zu intensivieren.

Wer es also jobmässig einrichten konnte, flog bereits bei recht gutem Wetter am Donnerstag in Diepholz, ETND, ein. So u. a. auch Uwe Stiebling, unser treuer Fluglehrer aus Süddeutschland, der gleich die frischgebackene Scheininhaberin Mirjam mit zum Sicherheitstraining brachte. Denn, frau muss ja nicht gleich Mitglied bei der VDP oder den 99s sein, um teilzunehmen! Schnupperinnen willkommen! So auch Astrid aus Nordhorn, die ebenfalls erst vor wenigen Monaten ihren PPL bestanden hat.

Heide Riesch kam zwar mit dem Auto nach Diepholz, hatte aber gleich ein UL für sich entdeckt. Um das UL am Wochenende nutzen zu können, wurde unbürokratisch ein UL-Fluglehrer am benachbarten Platz Bohmte ausfindig gemacht, der Heides Lizenz durch einen Checkflug unbeanstandet wieder aufleben ließ. Und los ging es! Auch einige Fluglehrerinnen und Fluglehrer

Flug übers Wattenmeer bei beginnender Ebbe

waren bereits am Donnerstag vor Ort, so dass die individuellen Trainingseinheiten begonnen werden konnten. Unser Motto des Pilotinnen-Sicherheitstrainings ist ja, jede dort abzuholen, wo sie steht.

Da am Freitag selbst die Vögel am Boden spazierten und keine Hoffnung auf ein blaues Loch vom Dienst bestand, begann der Tag mit einem Fachvortrag. Willi Bräutigam, ebenfalls ein treuer Fluglehrer, der in jedem Jahr eigens aus Marburg anreist, um das Team zu stärken, präsentierte in seiner unnachahmlich lebendigen Art Basics der Flugvorbereitung sowie zu Notverfahren und allen Fakten rund um die Sicherheit beim VFR-Fliegen.

Im Anschluss ging es dann (leider nur) im großen grauen Reisebus, der sich der Himmelsfarbe angepasst hatte, nach Bückeburg. Das Hubschraubermuseum ist das einzige reine Drehflügler-Museum in Deutschland und eines der wenigen weltweit. Das Museum ist der Geschichte und Technik der Hubschrauber gewidmet. Eine umfassende und detailverliebte Führung von 2,5 Stunden ließ keine Fragen offen. Kleines Wehmutströpf-

Zu Besuch auf Pellworm EDHP

chen: Bauartbedingt ist das Gebäude nicht vollständig dicht, so dass es auf Dauer doch etwas frisch wurde.

Am Platz in Diepholz zurück konnte sich jeder bei leckerem Catering und in der Gaststätte „bei unserer Franziska" wieder aufwärmen. Nach dem Essen zunächst die Crewaufteilung für den Samstag. Im Anschluss, und auch als Vorbereitung auf die Flugvorbereitung erklärten Rosa und Uwe „SkyDemon für Einsteiger und Fortgeschrittene" im Schulungsraum des Vereins.

Gemeinsames Wetterbriefing und dann erstellten die Crews ihre Flugplanung für den Ausflug nach Pellworm – eine kleine reizende Insel südlich von Sylt. Hin- und Rückweg sind bekanntlich nicht nur Weg, sondern auch bereits Ziel. An- und Durchflüge auf Bremen, deutscher oder englischer Funksprech, VOR- und auch ILS-Anflüge, Notverfahren, händische Navigation und Plätze unterwegs finden, Anwendung von Navigationssoftware, Schlechtwettervarianten finden, „Flug unter der Brille", besondere Landeverfahren und Grenzen erfahren von Flugzeug und Pilot*in!

Am Samstag war das Wetter in Diepholz relativ früh gut genug, und die meisten Crews konnten ihren Flug gen Pellworm antreten. In Nordholz, Rheine und Telgte, wo noch Teilnehmerinnen nach dem Schlechtwetterfreitag ihr Flugzeug stehen hatten, dauerte es etwas länger. Aber auch diese Maschinen strickten sich ihr eigenes Trainingsprogramm und flogen ihre Einmots im Luftraum rund um die Windräder im Flachland.

Pellworm, ein grüner Platz auf einer grünen Insel voller grüner Wiesen – eine Herausforderung, die Landebahn zu identifizieren, die im Übrigen nur an den beiden Tresholds und in der Bahnmitte mit Plastikmarkierungen ausgestattet ist. Auch die 15 Knoten fast cross brachten gestandene Pilot*innen zum Schwitzen.

Als touristisches Highlight ging es aufs Schiff: Nordseerobben auf ihren Sandbänken gab es zu entdecken. Der Nachmittag stand dann wieder ganz im Zeichen individuellen Trainings, und die Zeit wurde sinnvoll genutzt. Die entstanden Fotos von den Schäfchenwolken, den glücklichen Gesichtern und dem unfassbar schönen Sonnenuntergang sprechen für sich!

Wer am Abend noch nicht genug hatte, ging mit Klemens ins Dunkel. Wie bereits am Donnerstagabend, an dem das letzte Landelicht um 23 Uhr erlosch, wurden auch am Samstag Nachtflug-Procedures bis nach 22 Uhr trainiert. Danke an die „Turmeulen", die uns immer so toll unterstützen!

Da das Wetter am Sonntagnachmittag insbesondere gen Süden schlechter werden sollte, verabschiedeten sich die ersten Crews nach dem Frühstück. Tineke, Heide und ich ließen uns allerdings die Chance nicht nehmen, noch einige spannende und lehrreiche Stunden mit Rosa und Klemens am Boden und am Himmel zu verbringen.

Auch Dank des Verzichts auf die Landegebühren konnten u. a. zahlreiche Starts- und Landungen unter den verschiedensten simulierten Szenarien geübt werden.

Stimmung, Atmosphäre und Lernerfolge empfanden alle Pilotinnen und Piloten in Diepholz als außergewöhnlich!

Hubschraubermuseum Bückeburg (www.hubschraubermuseum.de)

Unglaublicher Sonnenuntergang über ETND – fertig zum Nachtflug

Wohin zum Mittagessen?

Deutsche Flugplätze kulinarisch betrachtet | von Heike Käferle

Wir setzen das Thema fort und nehmen eure Tipps gerne auf. Übrigens fliegt an den meisten Flugplätzen auch ein Mitglied von uns. Da lohnt sich ein Besuch doppelt.
Im letzten Magazin wurden bereits folgende Flugplatzlokale beschrieben:

Name/Restaurant	Flugplatz	Bemerkung
Flugplatz-Gaststätte	EDRG Idar-Oberstein / Göttschied	Fliegermagazin Award 2019: Beste Flugplatzgaststätte Original Idar-Obersteiner Spießbraten und mehr über offenem Feuer gebraten. Bauernbrot und Sahne-Rettich-Salat typische Beilage; Bestellung über Funk möglich: 2x Sierra bitte!
Toscana Stübchen	EDGS Siegerland	Tolles Winterausflugsziel. Es gibt saisonale Gerichte „vom Markt“ (z.B. Ente), Pizza und andere Leckereien. Im Sommer kann man auch alles auf der Aussichtsterrasse genießen.
JU 52	EDLA Arnsberg	Schönes Ambiente
Cockpit	EDRF Bad Dürkheim	Leckere Pfälzer Spezialitäten und nebendran das Weingut Hensel
Propeller	EDGE Eisenach-Kindel	Thüringer Küche: Das Restaurant bietet neben Gerichten, die „man so hat“, wechselnde regionale Küche vom Markt Sonntags gibt es Kloß!
Thüringer Hof	EDQS Suhl-Goldlauter	Kloß mit … Braten
Grüner Baum	EDQM Hof-Plauen	Fränkische Küche: Brotzeit, Bratwürsten, Braten, Klößen und Salaten – bei schönem Wetter im Biergarten. Wer dem fränkischen Bier oder auch dem Guinness zuspricht, kann auch übernachten.
Restaurant-Café zum Flugplatz	EDFN Marburg-Schönstadt	bietet frisch zubereitete saisonale Speisen. Es wird gerne zur Spargelzeit angeflogen (Vorsicht, Spargel treibt!).
Wolke 7	EDLR Paderborn-Haxterberg	Tolle Aussicht aud die Piste und Paderborn. Die reichhaltige Speisekarte hat für jeden etwas: Looping-Salat, Ballonfahrer-Auflauf bis zu den leckeren Kuchen. Im Sommer gibt es am Sonntag Brunch – dann wird es richtig voll.
Check-in	EDLO Oerlinghausen	Tolle 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 schmackhafte Gerichte.
Sale e Pepe	EDWJ Juist	Direkt am Flugplatz bietet eine solide italienische Küche und freundlichen Service.
Restaurant Pizzeria am Flugplatz	EDLH Hamm-Lippewiesen	Italiener
Osteria „Chegusto“	EDMQ Donauwörth-Genderkingen	Italiener
Volare	EDNY Friedrichshafen	

Manche Lokale pflegen etwas unkonventionelle Öffnungszeiten, auch ist die Szene etwas volatil.
Also bitte immer vorher im Internet checken, bevor frau dort landet.

© HLPhoto – stock.adobe.com

Und hier weitere Empfehlungen:

EDXE

Rheine-Eschendorf

Das Restaurant *Gets* am nördlichen Zipfel Nordrheinwestfalens wurde nach nur einem Jahr nach Öffnung zum Fliegermagazin Award nominiert. Und dies zu Recht! Das Gets beherbergt im Übrigen auch einige schöne Zimmer am Platz. Frühstück oder Sonntagsbrunch sprechen Bände. Vielfalt und Frische sind das Aushängeschild von Wirtin Gabi. Und, Gabi's Burger machen einfach glücklich. Dazu ein paar Süßkartoffelpommes und das Leben ist schön. Gleiches gilt auch für die abwechslungsreichen Salate und die regionale und saisonale Küche. Selbtverständlich gehören auch selbstgebackene Kuchen und die Eistheke im Sommer zum Angebot auf der überdachten Terrasse und im hübschen Restaurant. Die Service-Mädels in der schwarzen Livree sind aufmerksam und super freundlich!
(Eine Empfehlung von Rosa Höltken und Ruth Haliti.)

Mehr und aktuelle Details über die Plätze erhaltet ihr natürlich in den AIPs und bei EDDH.de
www.eddh.de/info/landeinfo.html

LIKO

Fly Ozzano – Italien lässt grüßen

Ein Flugplatz in der Nähe von Ozzano del Emilia (östlich von Bologna) in Italien. Das *Ristaurante Soffi di vento* bietet köstliche italienische Küche, so dass es von Tina Hunger (der Name ist Programm) gleich dreimal hintereinander besucht wurde. Neben dem fantastischen Restaurant gibt es am Flugplatz auch einen Pool, der in Form eines Flugzeugs gebaut worden ist. Es ist wirklich eine Reise wert. (Empfehlung von Tina Hunger)

EDWX

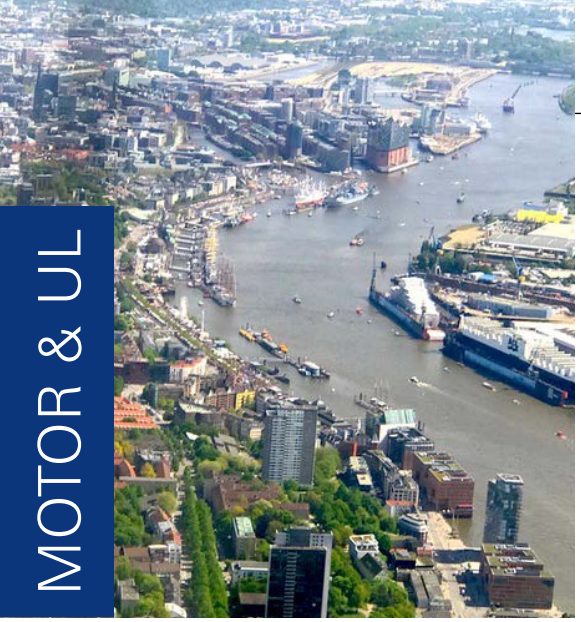
Flugplatz Westerstede-Felde

Kulinarische Köstlichkeiten erwarten fliegerische Gäste nicht nur auf der breit gefächerten Wildkarte im Schlosswiederaufbau *„Schloss Köhlmoor"* am Privatflugplatz Westerstede-Felde. Ein modernes Bauwerk aus dem 21. Jahrhundert, stilvoll mit neuzeitlichen Interieur eingerichtet, erwartet die Pilotin nach der Landung im ländlichen Ammerland. Erwähnenswert sind die genussvollen Angebote aus dem umfangreichen Kuchen und Torten-Sortiment. Spezialitäten der Region aus eigener Herstellung, vom Konditor neu interpretiert. In der Sommerzeit sorgen die abwechslungsreichen Eisbecherkreationen für eine Abkühlung im angrenzenden Schlossgarten, mit direktem Ausblick auf die Rollbahn. Auf eines muss in diesem besonderem Ambiente keine Pilotin und kein Pilot verzichten, auf den Klassiker Pommes frites mit Currywurst. (Eine Empfehlung von Karin Polenz.)

Restaurant und Hotel Gets in EDXE

LIKO – Pool und Restaurant

Schloss Köhlmoor



oben: Hamburger Hafenfest, unten: Rosa und Helga

Spring Refresher 2019

von Corinna Beckelmann

Der jährliche Springrefresher fand diesmal vom 12.–15. Mai in Rheine-Eschendorf statt, einem vereinsgeführten Platz mit langer und gepflegter Grasbahn. EDXE eröffnet viele Möglichkeiten, nicht zuletzt, weil es keine starren Öffnungszeiten gibt: Wir hatten ein breites Zeitfenster für Flüge.

Die Veranstaltung war wie immer perfekt organisiert, federführend durch Rosa Höltken und „ihre Männern", Tinneke Schaper sowie Ruth Haliti.

Die meisten Teilnehmer trudelten bereits am Freitag ein und konnten eine Bleibe im angeschlossenen B&B Flugplatzhotel mit sehr schönen Zimmern und einem wunderbaren Blick auf den Platz finden. Außerhalb des Flugbetriebes waren vom Zimmer aus sogar grasende Rehe auf der Runway zu beobachten.

Empfangen wurden wir mit Kaffee im Hangar West. Dann folgte ein großartiger Abend mit Grillmeister Klemens Höltken am großen Tisch im Flughafenrestaurant.

Am nächsten Tag hielt Tobias Püttmann nach einem phantastischen Frühstück einen interessanten Vortrag von zu den Themen Flugvorbereitung, Funk und Rechtslage. Dann ginge es in die Praxis. Auf dem Programm standen diverse Lizenzverlängerungen, Training von Flugverfahren, Sprachtests, Einweisungen in UL und Spornrad.

Beim traditionellen gemeinsamen Ausflug stand das Verhalten bei breiten langen Bahnen im Mittelpunkt. Zunächst ging es nach Süden mit Anflügen auf Plätzen im Ruhrgebiet. Geplant war als Höhepunkt eine Landung in ETNG Geilenkirchen, dem Awacs-Standort Deutschlands. Die ganzen aufwendigen Vorbereitungen durch Ruth Haliti mit Anmeldung, Passnummer, Genehmigungen der Flieger und Besatzungen sowie Organisation einer Flugplatzführung waren wegen des schlechten Wetters südlich von Rheine leider vergebens. So musste der Ausflug spontan in den Norden verlegt werden. Hier konnte jeder wählen, ob er lieber die Kontrollzonen von Hamburg oder Bremen durchfliegt, die Inseln anpeilt oder die Plätze auf dem Festland. Am späten Nachmittag trudelten alle strahlend zum Kuchen im Hangar ein. Am Platz war Achim noch lange mit der Spornradeinweisung auf der neuen Citabria beschäftigt um auch jedem Interessierten die Möglichkeit dazu zu geben.

Abends gab es im Flughafenrestaurant ein wunderbares warme Buffet und reichlich Möglichkeit sich auszutauschen. Wer müde war, konnte direkt in die benachbarten Betten fallen.

Wer wollte, konnte nach dem Sonntagsfrühstück weitere Trainingseinheiten absolvieren oder sich auf den Heimweg machen. Wir haben wieder toll von den Möglichkeiten profitiert und hoffen auf viele weitere solcher Veranstaltungen. Einen großartigen Dank an das Orga-Team.

Damenteam in der Luftaufsicht in Rheine

Durchflug CTR Hamburg-Hafenfest

Die neue Orthodoxe Kirche

Auf nach Kaliningrad

100 Jahre Flugplatz DEVAU | von Heike Niefer

Ich checke meine Mails und jubele. Heike Käferle hat eine Mail von René Lancelle aus Kiel weitergeleitet. Betreff: 100 Jahre: Fly-in Kaliningrad. Ich wollte schon immer nach Russland fliegen. Dies ist meine Chance.

Robert wird von mir vor vollendete Tatsachen gestellt. Ich entscheide völlig undemokratisch, dass wir dabei sind. Schnell maile ich unsere Anmeldung an René, der die Koordination für alle deutschen Crews übernommen hat. Am 03.07.2019 kommt eine weitere Mail von René. Der Inhalt gefällt mir gar nicht. Es schaut so aus, als ob das Fly-in nicht stattfindet. Der DOSAAF Kaliningrad wurden von der Zentrale in Moskau die bewilligten Gelder, wegen Geldmangel, gestrichen. Nachdem René und Sergey Mashchenko vom Kaliningrader Fliegerklub in einer Telefonkonferenz mit der russischen Flugsicherheitsbehörde Ersatzmöglichkeiten diskutiert haben, eröffnete sich die Möglichkeit einer abgespeckten Veranstaltung. René fragte dann alle 80 gemeldeten Piloten, wer trotzdem kommen möchte. Auch dann, wenn man sich um alles selbst kümmern muss und wir nicht in DEVAU, dem 1. Verkehrslandeplatz Deutschlands landen können. Weniger gut Informierte könnten sich jetzt wundern, warum das der

Über russischem Gebiet

Zwischen Kiebitz und der CT-LS von Heike und Robert

Russland erreicht – Anflug über das Frische Haff mit der Frischen Nehrung

1. Verkehrslandeplatz Deutschlands sein soll, wenn er doch in Russland liegt. Nun, die russische Exklave Kaliningrad ist das ehemalige deutsche Königsberg.

Von den ursprünglich über 80 angemeldeten Maschinen entscheiden sich ca. 40, das Abenteuer einzugehen. Russland hat pünktlich vor unserer Abreise ein kostenloses E-Visa, das über das Internet zu beantragen ist, für den Oblast Kaliningrad eingeführt. Einen Tag nach dem Hochladen der geforderten Daten ist das Visa schon erteilt. Nun kann es losgehen.

Wir sind auf dem Weg nach Danzig. Im Landeanflug sehe ich auf dem Vorfeld ziemlich viele D-Mike und D-Echo Flugzeuge. Alle haben das gleiche Ziel wie wir – Kaliningrad. Langsam steigt die Spannung. Wird es klappen? Wann erhalten wir vom HanseOffice unsere Einflugnummer, die wir für den Flugplan benötigen? Wird unser Flugplan akzeptiert? Fragen über Fragen.

Die Einflugnummer kommt am Abend per E-Mail. Zudem erhalte ich eine Nachricht von Heike Käferle. Sie und ihr Mann Horst Ramsenthaler sind bereits in UMKK gelandet, dem internationalen Verkehrsflughafen Kaliningrad-Khrabrowo, unserem Einflughafen. *„Wir sind in Kaliningrad, Einflug hat super geklappt. Für Weiterflug nach DEVAU oder Waldau muss man mit ca. 3 Stunden Wartezeit rechnen“*. Nun bin ich beruhigt und glaube fest daran, dass wir morgen in Kaliningrad sind. Egal wie lange die Wartezeit in UMKK ist. Hauptsache, wir sind in Russland.

Immer entlang der Küste geht es nach Russland. Für mich „Südländer“, der in Oberbayern kurz vor der österreichischen Grenze

Taxiway und Ausstellung vornehmlich deutscher Flugzeuge

Die TeilnehmerInnen beim Briefing

Leckere Speisen auf dem Flugplatzfest

Leider gibt es in Kaliningrag auch solche Gebäude

zu Hause ist, ist schon der Ostseeflug ein Erlebnis. Wir kommen zur Frischen Nehrung. Links und rechts von der schmalen Landzunge, der Nehrung, ist Wasser. Links die Ostsee und rechts das frische (Süßwasser) Haff. Ungefähr mittig verläuft die Grenze zwischen Polen und Russland. Jetzt bin ich doch etwas aufgeregt. Gleich sind wir am Grenzpunkt GOMED. Gdansk information verabschiedet uns von ihrer Frequenz. Ich fliege und Robert funkt Kaliningrad approach an. Ein freundliches *„Dobryy den, welcome to Kaliningrad“* kommt aus dem Funk. *„we have you on the radar, next report URAMA“*. Robert und ich klatschen uns freudestrahlend ab. Wir sind in Russland! Über URAMA bekommen wir das Heading 045°. Ich folge diesem und traue meinen Augen kaum. Unsere Flugstrecke geht Midfield über den Militärflugplatz Chkalovsk. Unter uns steht eine große Anzahl Militärjets. „Krass“, denke ich. Bis 1991 war der Oblast Kaliningrad militärisches Sperrgebiet. Nicht nur für Ausländer, sondern auch für Russen aus anderen Regionen war eine Einreise nahezu unmöglich. Heute dürfen wir direkt über den Militärstützpunkt fliegen.

Dann erhalten wir die Landefreigabe und ich setze die CT zum ersten Mal auf russischem Boden auf.

Etwa 10 Maschinen aus Deutschland kommen nahezu zeitgleich in Khrabrowo an. Ich denke an die Nachricht von Heike und stelle mich auf eine lange Wartezeit ein. In Ruhe will ich mein mitgebrachtes „Catering“ essen. Dazu kommt es aber nicht. In UMKK läuft alles wie am Schnürchen. Der Flughafen hat sich für den Ansturm gerüstet. Wir werden von einer großen Anzahl an Grenzbeamten in Empfang genommen. Jede

Das einzige teilnehmende russische Flugzeug – der volle Stolz des Besitzers

Tina flog die Maschine gerade vom Nachbarplatz Waldau nach DEVAU

Die Touristenmeile von Kaliningrad

Maschine bekommt ein eigenes Abfertigungsteam. Dokumentenkontrolle und das Überprüfen der Maschine gehen schnell, auch die Flugplanaufgabe für den kurzen Hüpfer nach DEVAU. Ich bin von den Grenzbeamtinnen fasziniert. Sie machen das Vorfeld zum Catwalk. Wie aus dem Ei gepellt, mit High Heels in denen ich nach spätestens zwei Metern umknicken und auf die Nase fliegen würde, schreiten sie von Flugzeug zu Flugzeug. Ich komme mir in meinen Turnschuhen, Jeans und T-Shirt fast schäbig vor. Nicht mal eine Stunde nach der Landung sind wir schon wieder in der Luft. Zehn Minuten später, im Final von DEVAU, haben wir die Qual der Wahl: Sollen wir auf der Schotterpiste oder auf der frisch für uns eingesäten Graspiste landen? Über Funk wird uns die Entscheidung abgenommen. *„Nehmt Gras, ist besser als Steine"* schallt es auf Deutsch aus dem Headset. Eine gute Wahl. Hoppelig wird es erst, als wir die Piste verlassen und auf dem „Taxiway" zur Parkposition rollen. Wobei rollen nicht ganz stimmt. Es ist mehr ein Hüpfen über und durch die Furchen. Gut geschüttelt kommen wir an und werden sofort ganz herzlich von dem Flugplatzchef von DEVAU, Sergey Mashchenko, und seiner Frau Yulia Sherstobitova, die auch einen Pilotenschein hat, empfangen. Als Willkommensgeschenk gibt es für jeden ein *Wässerchen*. Wässerchen ist die deutsche Übersetzung von Wodka, dem russischen „Nationalgetränk". Damit stoßen wir auf die *erste Landung von ausländischen Flugzeugen seit 1945* in DEVAU an! **Mehr 10 % der Piloten sind weiblich, fast alle VDP-Mitglieder!**

Der offizielle Begrüßungsabend findet in den Räumen der DOSAAF unter dem Bild des russischen Präsidenten statt. Wir erfahren während des Briefings, dass das geplante Flugprogramm über die Kurische und die Freie Nehrung mit Landung auf dem ehemaligen Seefliegerhorst Pillau-Neutief wegen militärischer Sicherheitsbedenken nicht genehmigt wurde. Es besteht aber die Möglichkeit, am nächsten Tag zum Tanken nach Waldau zu fliegen. Zu der ohnehin schon angebotenen Stadtrundfahrt wird noch spontan eine Busfahrt nach Jantarny an der Ostseeküste organisiert.

Eigentlich wollten wir am Samstagvormittag mit der CT nach Waldau, bleiben aber in der Stadt „hängen" und machen unser persönliches Besichtigungsprogramm.

Heute, am Sonntag, finden die eigentlichen Feierlichkeiten statt. Das Festprogramm bietet auf dem weiten Gelände von

Christine Pietsch kam aus Rügen angeflogen

Auftanken in Polen beim Rückflug am Flughafen Olsztyn-Mazury – hier trifft man sich wieder

DEVAU für jeden Geschmack etwas. Den Programmpunkt „Zerlegen und Zusammensetzen der Maschinenpistole, Aufsetzen der Atemschutzmaske“, finde ich etwas abstrus. Nachdem ich erklärt bekomme, dass die DOSAAF, die freiwillige Gesellschaft zur Unterstützung der Armee, der Luftstreitkräfte und der Flotte, dazu dient, Jugendliche auf den Militärdienst vorzubereiten, kann ich zumindest verstehen, dass es diesen Punkt gibt. Mich persönlich begeistern die Tanzvorführungen allerdings mehr.

Ab 16 Uhr darf die Bevölkerung zu unseren Maschinen. Nun sind wir die Hauptattraktion. Alle möchten in den Flugzeugen probesitzen. Die meisten fragen höflich, ob sie das dürfen und bedanken sich herzlich. Kinder hochheben und in die Flugzeuge zu setzen, ist die Hauptbeschäftigung der Crews in den nächsten zwei Stunden.

Langsam wird es ruhiger. Die Besucher müssen nun den Platz verlassen. Ich sehe René und stelle ihm die Frage, die mich schon die ganze Zeit brennend interessiert. „Was hat dich veranlasst, dieses Fly-in mit zu organisieren?“. „Ich habe schon öfter längere Reisen um die Ostsee mit dem Flugzeug gemacht. Ich musste immer um Kaliningrad herumkurven. Das wollte ich ändern. Ich komme aus Kiel, der Partnerstadt von Kaliningrad, und habe im Internet nach einem Flugverein in Kaliningrad recherchiert. Ich habe dann über Sergey Khailov und Alexander Filin die Kontaktdaten von Sergey Mashenko vom Aerodrom DEVAU bekommen, erzählt mir René und spricht gleich weiter: „Nachdem die Gelder gestrichen wurden habe ich Sergey zur Kieler Woche eingeladen. Wir haben dann gemeinsam überlegt, wie wir die gerade abgesagte Veranstaltung retten können, um unser gemeinsames Ziel, ein

Inselchen mitten im Frischen Haff

russisch-deutsches Fliegerfest, zu verwirklichen. Dies war die zweite Geburtsstunde von dem Fly-in 100 Jahre DEVAU“.

Der Abend endet mit einem vom deutschen Generalkonsulat bereitgestellten Buffet inmitten der Flugzeuge. Sergey hat es sich nicht nehmen lassen, ein Bierfass zu spendieren.

VDP-Mitglied werden:

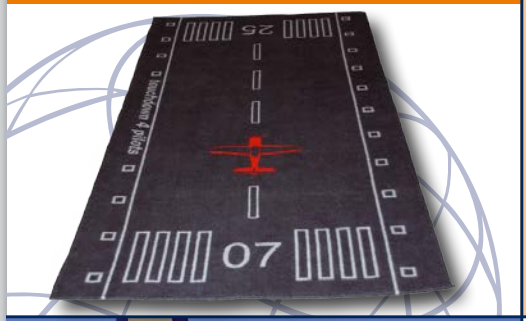
Den Antrag auf Mitgliedschaft in der VDP für Pilotinnen und Fördermitglieder könnt ihr als PDF-Datei hier herunterladen: http://pilotinnen.net/downloads/cat_view/30-

Geschenke für Piloten

4-pilots.com

Alles was Pilot „nicht“ braucht

go to ▼



www.4-pilots.com

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

airborne gifts and accessories

Der letzte Gang ins Cockpit

Andrea in Gold

Eine Tür geht zu – 30 Jahre Berufsfliegerei

von Andrea Amberge

Wer hätte das 1980 gedacht, dass ich am 12. Oktober 2019 meine letzte Landung als Flugkapitänin auf dem großen Airbus A 340-600 mache? Ich hätte es mir nicht träumen lassen.

In 39 Jahren als Pilotin und 30 Jahren Berufsfliegerei habe ich einige Flugzeugmuster kennengelernt und geflogen.

Neunzehn Jahre war ich Kapitänin, davon zunächst acht Jahre auf dem Airbus A320, damals die erste. Ich war es gewohnt, dass die Passagiere stutzen, wenn eine weibliche Stimme aus dem Cockpit kam. Wurde ihnen klar, dass da vorne jetzt eine Frau die Chefin war, oder gar nur Damen im Cockpit saßen, waren die Reaktionen sehr unterschiedlich. Darüber lässt sich ein ganzes Buch schreiben. Ich denke, dass ich das machen werde.

Elf Jahre war ich Kapitänin auf dem Airbus A 330/340 und habe die ganze Welt bereist. Habe unterschiedlichste Erlebnisse, wundervolle Begegnungen gehabt und ferne Länder kennengelernt. Es hat mir viel Spaß gemacht, auch wenn es oft herausfordernd war. Nachtflüge, Zeitzonen, Klimawechsel, anspruchsvolle Anflüge und die vielen Prüfungen, die frau in ihrem Fliegerleben bestehen musste.

Die Freuden waren die Treffen mit den Pilotinnen-Freundinnen in aller Welt, dem Wintergrau zu entfliehen und irgendwo in der Sonne das Flugzeug zu verlassen. Fremde Länder und Kulturen kennenlernen und einen größeren Blick auf die Dinge der Welt zu bekommen. Wer hat dazu schon die Gelegenheit?

Sicher hätte ich noch einige Jahre weiter mit dem A330 und A340 die Welt entdeckt können. Doch ich habe mich bewusst für den Abschied aus der großen Fliegerei entschieden. Zunächst war die letzte Landung noch

Kurz nach dem pushback in Hongkong

Foto: Michael Weingartner

ganz weit weg, doch das Ereignis kam immer näher. Die letzte Simulatorprüfung auf dem A330, das letzte Emergency-Training, die letzte Landung auf dem A340-300, das letzte Mal in Kapstadt usw. Es gab viele letzte Male.

Als Abschiedsflug hatte ich Hongkong gewählt. Ich durfte mir meine Cockpitbesatzung wünschen und einen Teil meiner Kabinencrew. Außerdem begleiteten mich mein Mann und einige Freunde auf dem letzten Mal Hongkong. Wir hatten eine tolle Zeit und der letzte Flug war dann auch ein ganz besonderer. Man hatte für mich eine goldene Uniformjacke mit 4 blauen Streifen nähen lassen, die ich vom Crewhotel bis nach Hause trug. Meine Crew und meine Angehörigen trugen T-Shirts mit dem Aufdruck „Team Andrea“, und überall wurde Konfetti gestreut.

Unsere Passagiere wunderten sich über die „Dame mit dem goldenen Jackett“ und das „Team Andrea“. Nachdem wir den Gästen erklärt hatten, was an diesem Flug so besonders war, entstand eine ganz besondere Stimmung an Bord. Alle waren ein Teil dieses außerordentlichen Fluges.

Nach dem Einflug in den deutschen Luftraum wurden wir von allen Kontrollern nur noch als „Andrea one“ angesprochen. „Andrea one, descend to FL 330“. Dann kam der Anflug. Ich machte meine letzte Ansage über die verbleibende Flugzeit und das Wetter. Das ging noch ganz gut. Als ich aber erklärte, dass das nun meine letzte Landung in meiner Karriere als Kapitänin bei Lufthansa sei, wurde meine Stimme etwas zittrig. Ich musste mehrmals tief durchatmen.

Den Autopiloten ausschalten, den Flieger in die Hand nehmen und die letzte Landung auf der Bahn 25 L. Es war noch dunkel, und die Landebahnen waren hell erleuchtet. Es war eine ganz besondere Stimmung. Mit 150 kt habe ich den Flieger sanft auf die Bahn gesetzt und bin nach rechts ’rausgerollt. In dem Moment schaltete mir mein Copilot die Musik aus der Kabine ins Cockpit.

Es wurde John Denver – „Leaving on a Jetplane“ – gespielt. Das war sehr ergreifend! Nach dem Überqueren der Bahn 25 C erhielten wir unsere Rollanweisung für B23. Plötzlich tauchten im Dunkeln drei „Follow me“ auf, schalteten ihr Blinklichter ein und geleiteten mich zu meiner endgültigen Parkposition. Beim Aussteigen der Gäste habe ich mindestens 300 Hände geschüttelt und viele Wünsche entgegengenommen. Danach letzte stimmungsvolle Worte zum Abschied mit der Crew und lange Umarmungen. Selbst die Kollegen aus Hongkong hatten mir eine lockere Schokoladentorte backen lassen. Und ganz zum Schluss bekam ich ein weiteres wunderschönes Geschenk. Ein Kollege hat mein letztes Einparken gefilmt. Wunderschön!

Nun werde ich die Welt mit kleineren Flugzeugen oder Hubschraubern bereisen, den Menschen das Fliegen beibringen und Bücher schreiben.

Gerne könnt ihr mich ab Weihnachten unter **www.kapitaenin-andrea.com** besuchen.

Ilse konzentriert vor dem komplexem Cockpit-Panel

60 Jahre und (k)ein Ende – CAT single pilot operation

von Dr. Ilse Janicke

Dr. med. Ilse Janicke, vom Aerokurier 2016 als „flying Doctress" einer feuerroten Antonov An2 portraitiert, erzählt von ihrer Leidenschaft für diesen Flugsaurier, dem vorläufigen Abschluss ihrer Laufbahn als Berufspilotin – der mit 60 unweigerlich eintritt – und den Hoffnungen auf fünf weitere Jahre als Profipilotin. Früher, so berichtet sie, waren es nur die Wintermonate, Monate, in denen sie die Antonov An2 vermisst hat. Soll es jetzt nach 12 Jahren für immer sein?

Jeder kennt ihn – den größten einmotorigen Doppeldecker der Welt mit dem 1000 PS starken 9-Zylinder-Sternmotor. Ein Publikumsmagnet im Ruhrgebiet und darüber hinaus – feuerrot – auf jedem Flugtag. Mit seinem angenehm sonoren Brummen ist der *Red Eagle* für jeden ein Hingucker. In dem Klassiker der Lüfte, der Antonov 2, konnte ich meine Flieger-Leidenschaft immer wieder mit neun Passagieren teilen. Manche von ihnen waren eher skeptisch und fragten sich, auf was sie sich nur eingelassen hatten. In Personalunion Pilotin und Stewardess, hatte ich gelernt, Vertrauen aufzubauen und durch die Sicherheitseinweisung Skepsis zu zerstreuten.

Ein toller Nebenjob. Nach dem Startcheck ging es los – der Motor lief auf höchsten Touren, ich löste die Bremsen und schon setzte sich die AN2 in Bewegung. Nach wenigen Metern Startrollstrecke löste sich das Spornrad vom Boden, die Antonov will in ihr Element, den unendlichen Ozean da oben. Die Passagiere fühlten, wie die Vibrationen des Fahrwerks plötzlich aufhörten und der Red Eagle dem Himmel entgegenbrummte. Die Erde nahm von uns Abschied und wir waren jedes Mal in einer anderen Zeit und einer anderen Welt unterwegs. Die mittlerweile begeisterte Flugschar wurde lebendig, es wurde die Modelleisenbahn-Landschaft unter uns begutachtet und heftig abgelichtet. Ich steuerte die Antonov jedes Jahr von Mai bis Oktober durch die Lüfte.

Ich wollte die Passagiere immer glatt durch etwaige Böen fliegen. Die größte Herausforderung ist und bleibt jedoch, so ein schwer beladenes Spornradflugzeug sanft auf die Bahn zu setzen. Das verlangte Konzentration und Reaktionsvermögen.

Dann die Ruhe nach der Landung – und die Dankbarkeit und Wertschätzung der Passagiere – insgesamt etwa 5000. Das alles hat mich stolz und glücklich gemacht. Ist es mir doch gelungen, Vorurteile auszuräumen und die pure Freude am Fliegen zu wecken.

Dann kamen die beiden Flugplatzfeste in Leverkusen und Langenfeld, einen Tag vor meinem 60-igsten. Nach den „Age Limitations for Commercial Air Transport Pilots" ist das professionelle Fliegen mit 60 vorbei.

sang- und klanglos wollte ich diesem so schweren Abschied von der kommerziellen Fliegerei eigentlich entgehen. Aber es kam anders. Nach der letzten Landung in Langenfeld erhielt ich die Anweisung, durch die von der Feuerwehr gesäumte Gasse zu rollen, am Ende beidseits Wasserwerfer. Ein großes Event mit passender Musik für die Zuschauer vor Ort – ein so umwerfender emotionaler Moment für mich, der mich zu Tränen rührte und mich unendlich dankbar sein lässt für die vielen erfüllten und unfallfreien Jahre in der kommerziellen Fliegerei!

Kaum zu fassen. Sollte das wirklich das Ende meiner Anna-Fliegerei sein? Und wie soll es mit den Anbietern solcher Rundflüge weitergehen? Eine Antonov 2 zu fliegen ist ohne Spornraderfahrung für kommerzielle Piloten schwierig, 100 h Spornraderfahrung sind nachzuweisen. Das gelingt sicher nur wenigen kommerziellen Piloten, die privat Oldtimer fliegen. Verschwindet dann sang- und klanglos die Möglichkeit, in diesem außerordentlichen Flugzeug mitzufliegen?

Ganz habe ich die Hoffnung für mich und die Antonov nicht aufgegeben – aus zwei Gründen:

Erstens: Vor wenigen Jahren, genauer bis 2013, war es möglich, bis zum 65. Lebensjahr als Single Pilot kommerziell VFR zu fliegen. Dann wurde die Grenze um fünf Jahre herabgesetzt. Etwas Hoffnung macht mir die Tatsache, dass die HEMS-Piloten (Rettungshubschrauber) befristet bis 2023 eine Ausnahmeregelung haben. Die zweifellos hohen medizinischen Anforderungen für die HEMS-Piloten können aber ebenso gut von Flächenpiloten wie mir erfüllt werden.

Zweitens: Bewegung gibt es bei der EASA. Vom 18.–19.3.2019 fand ein internationaler „Pilot's age limts workshop" statt. Die dort vorgestellte umfangreiche Studie zur Altersfrage ist auf der EASA Website veröffentlicht.

Die Experten empfehlen folgendes:

Single pilot operations – Recommendation: extend age limit of CAT pilots flying single pilot operations from 60 years to the pilot's 65th birthday.

Extension of the age limit for single pilot operations should be accompanied by additional measures to reduce the likelihood of pilot incapacitation to meet current operational accident acceptability values.

Multi pilot operations – Recommendation: keep the age limit at 65 years as it is currently set by EASA (FCL.065; EASA, 2016).

A medical screening should be done every six months as is currently required for single flying CAT pilots from the age of 40 onwards (MED.A.045).

Das ist sehr vernünftig, bedenkt man, dass die In-Flight Incapacitation Rate sehr niedrig ist und nur bei 0,19 – 0,45 pro 1 Million Flugstunden liegt.

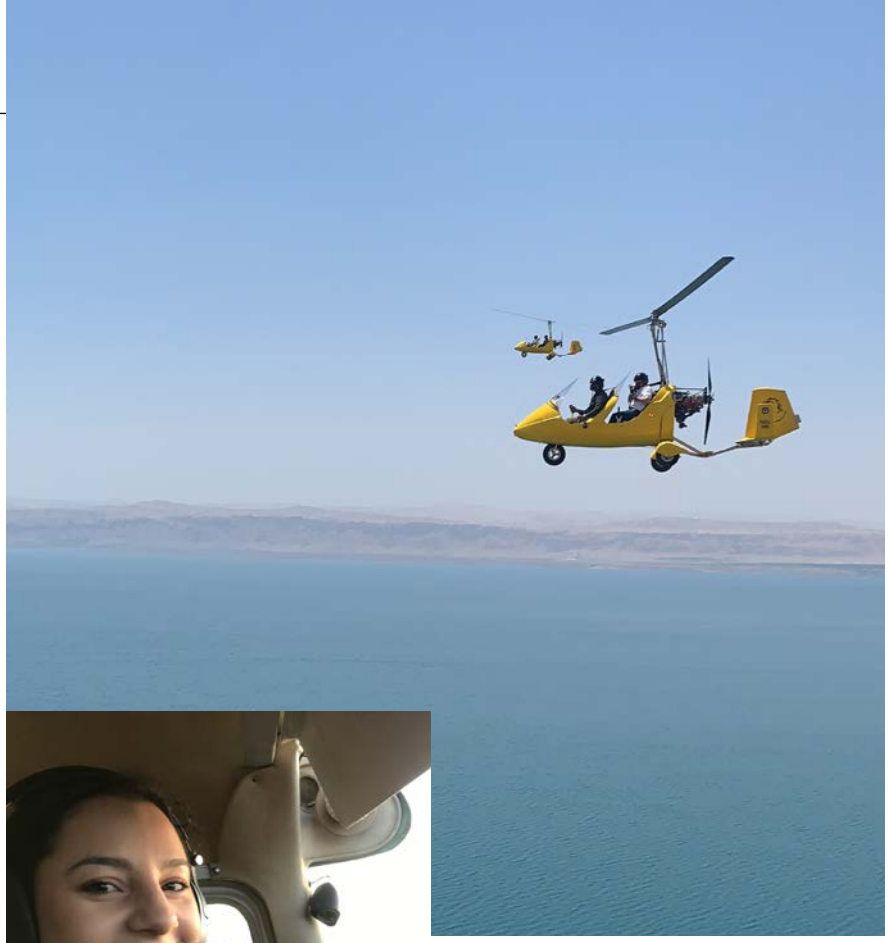
Die Umsetzung bei der EASA dauert. Vielleicht gelingt es, eine Sondergenehmigung im Vorgriff auf neue Regeln zu bekommen. Die Hoffnung stirbt zuletzt. Einen Sonderantrag hierzu werde ich bzw. das sehr kleine Unternehmen stellen, ggf. mit juristischer Unterstützung.

Schweißtreibende Vorbereitung

Wasserwerfer der Feuerwehr zum Abschied – welch ein Spektakel, Foto: Jürgen Fischer

Wie ich zum Fliegen kam

von Susanne Abulawi



Mein Name ist Susanne, ich bin ein Hamburger Deern, 27 Jahre alt, und durch meine Familie sehr von der Luftfahrt geprägt. Nachdem ich den Traum vom Tiermedizinstudium aus mir heute unerklärlichen Gründen aus meinem Kopf vertrieb, wuchs der Wunsch in mir, Pilotin zu werden. Jedoch beobachtete ich die Entwicklung auf dem Airlinemarkt mit Skepsis, entschied mich gegen die Ausbildung als Berufspilotin und landete dann doch nach der Schule bei Airbus, wo ich auch heute noch arbeite und inzwischen auch fliege.

Die Leidenschaft zur Fliegerei entdeckte ich 2010 bei einem Schnupperkunstflug in Oerlinghausen. Dort fand das Treffen des Verbandes deutscher Unternehmerinnen und der Vereinigung Deutscher Pilotinnen statt, das ich gemeinsam mit meiner Mutter besuchte. Dieses Gefühl, mit den Wolken zu tanzen, hat mich so begeistert, dass ich in den vergangenen Jahren immer mal wieder als Passagierin in den Genuss von Kunstflug gekommen bin. 2012 machte ich auf der schönen Nordseeinsel Juist meinen Pinch Hitter und war sofort „infiziert"! Bereits nach der ersten Flugstunde traf ich die Entscheidung, die PPL-A zu erwerben.

Durch diese tolle Erfahrung in Oerlinghausen, inmitten von Pilotinnen, Unternehmerinnen und Ingenieurinnen zu sitzen und den Erzählungen zu lauschen, war mir schnell klar: Sobald ich meine Lizenz in den Händen halte, möchte ich dazugehören – und so wurde ich 2018 VDP Mitglied. Ich trat auch gleich den Ninety Nines bei, und durfte im April und Mai 2019 eine tolle Pilotinnen-Reise durch Jordanien erleben. Für mich ein besonders schönes Erlebnis, da ich zur Hälfte Jordanierin bin, und meine zweite Heimat dieses Jahr aus einer völlig anderen Perspektive als sonst erleben durfte. Auch die diesjährige VDP Jahreshauptversammlung in meiner Heimatstadt Hamburg war ein weiteres Highlight, bei dem ich viele neue Gesichter kennenlernen durfte, und durch die vielen Erzählungen und Ratschläge inspiriert und bestärkt wurde, dass wir Frauen in der Luftfahrt einen festen Platz haben – auch wenn sich das im Einzelfall im Vereinsleben nicht unbedingt immer so anfühlt. Und gerade dieser deutschlandweite, ja sogar internationale Austausch und das Gegenseitige bestärken, unterstützen, Mut machen, haben die Zugehörigkeit zum Club der fliegenden Frauen bereits nach kurzer Zeit zu einem besonders schönen Teil meines Lebens gemacht.

Susanne mit der Aquila

Wie soll es fliegerisch für mich weitergehen? Derzeit möchte ich einfach nur Fliegen. Stunden sammeln. Deutschland von oben entdecken. Angeregt durch das Jordanientreffen reizt mich auch das Fliegen in den USA.

Solltet ihr in der Nähe von Hamburg sein, so würde ich mich über ein Treffen sehr freuen. Und wenn das Wetter wieder besser wird, dann sieht man sich bestimmt an einem der schönen Flugplätze Deutschlands, oder bei anderer Gelegenheit hoffentlich bald wieder!

Vom Segelflug zur Berufspilotin

von Elena Mascus

Im August 2015 verbrachte ich die ersten zwei Wochen in meinem Leben auf einem Segelflugplatz – in einer neuen kleinen Welt, die mich, damals gerade 20, vom ersten Tag an in ihren Bann gezogen hat. Seit dem ist alles anders.

Ich bin also kein typisches Flugplatzkind, denn zum Segelflug kam ich erst während meines Meteorologie-Studiums über die Akaflieg Frankfurt, ein Verein mit unermüdlicher Motivation zur Schulung bei jedem Wetter und kompetenten Streckenflugförderern, die zur richtigen Zeit Anschubser in die richtige Richtung geben.

Den Schein konnte ich innerhalb von einem Jahr machen (August 2016) und bald darauf folgten die ersten Streckenflüge (2017) und die ersten Außenlandungen. Ich nahm 2017 an meinem ersten Wettbewerb teil, der Junioren-Qualifikation in Leverkusen. Der Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei in Verbindung mit der dortigen, schwierigen Luftraumsituation hat mich ganz schön gefordert, und ich war, ehrlich gesagt, schon froh, dass ich nicht gleich nach dem Schlepp absoff und nicht als Letzte abschnitt. Später im Jahr gelang mir ein angemeldetes 500er-FAI-Dreieck rund um Frankfurt, was maßgeblich dazu beigetragen hat, dass ich am Saisonende den „Förderpreis für Nachwuchspilotinnen“ der Alten Adler erhielt.

Die Saison 2018 war bisher meine intensivste mit knapp 200 Flugstunden, was ich unter anderem dem Angelika-Machinek-Förderverein (AMF) zu verdanken habe, da er mir seine Förder-ASW19 zur Verfügung stellte. Weitere Trainingslager des AMF in den Alpen und auf der Hahnweide und stetige Förderung der Akaflieg Frankfurt ließen mich gut vorbereitet in die Deutsche Meisterschaft der Frauen in Lachen-Speyerdorf stolpern. Dort habe ich in 10 Wertungstagen von unglaublich guten Piloten wirklich viel gelernt und bin mit dem 9. Platz bei den Frauen mehr als zufrieden. Da ich als beste Juniorin abschnitt, darf ich mich ab jetzt Mitglied des C-Kaders nennen.

2019 hatte ich das Glück, noch einmal vom AMF als Förderpilotin ausgewählt zu werden und Victor Sierra fliegen zu dürfen. Trotz meiner doch sehr lernintensiven Ausbildung zur Berufspilotin beim Lufthansa Aviation Training in Bremen konnte ich 2019 über 100 Stunden fliegen: meine Saison hörte im Winter 18/19 nicht auf, da ich mehrmals im Harz und an der Rhön Welle flog. Im Laufe der Saison fuhr ich in jeder freien Minute mit Victor Sierra dorthin, wo Wetter war und ich eine Schleppmöglichkeit bekam: Ummern, Verden, Brandenburg, Marburg oder auch nach Hause, nach Schwalmstadt. Auch in die Pyrenäen konnte ich dieses Jahr wieder mit meinem Verein fahren. So beende ich mehr als zufrieden meine 3. Streckenflugsaison mit mehr als 550 Flugstunden.

Das neue Präsidium der VDP

Präsidentin
Heike Käferle

praesidentin@pilotinnen.de
Präsidiumsmitglied seit 2010,
VDP-Mitglied seit 2006, Nr. 552
Erste Lizenz 2003 UL, später LAPL und CVFR
Heimatflugplatz: Oerlinghausen EDLO

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

Schatzmeisterin
Claudia Altekemper

schatzmeisterin@pilotinnen.de
VDP-Mitglied seit 2016, Nr. 675
Erste Lizenz 1992 UL (gewichtskraft-gesteuert), 1995 Einweisung auf UL 3-Achser
Heimatflugplatz: UL-Flugplätze Dankern und Senden

Finanzbuchhalterin/Steuerfachangestellte

Vizepräsidentin
Antoaneta Sontheimer

vize@pilotinnen.de
Präsidiumsmitglied seit 2016
VDP Mitglied seit 2011, Nr. 626
Erste Lizenz: 2002 PPL(A) gefolgt von NVFR, CVFR, 2013 FI(A), 2015 Flugleiterin FAA: 2009 PPL(A), 2010 IR, 2011 CPL,2016 IGI
Heimatflugplatz: Schönhagen EDAZ

Dipl. Ök. Int. Wirtschaftsbeziehungen, Director Sales CD Aircraft GmbH in Schönhagen, **www.cdaircraft.de**

Schriftführerin/
Leitung der Geschäftsstelle
Andrea Schapöhler-Haas

gs@pilotinnen.de
Präsidiumsmitglied seit 2017,
VDP-Mitglied seit 2000, Nr. 455
CPL (A), CRI, FI, PPL-A, FI
Heimatflugplatz: Reichelsheim EDFB und Obermörlen

Berufspilotin, Fluglehrerin
Ausbilderin bei der DFS

Referentin für Presse
und Auslandskontakte
Ruth Haliti

presse@pilotinnen.de
Präsidiumsmitglied seit 2004,
VDP-Mitglied seit 2000, Nr. 473
Erste Lizenz 1998 SPL, 2002 US und PPL-A

Heimatflugplatz: Essen/Mülheim EDLE, Rheine-Eschendorf EDXE

Referentin für Motorflug
Roswitha Höltken

motor@pilotinnen.de
Präsidiumsmitglied seit 2009,
VDP-Mitglied seit 1992, Nr. 332
Erste Lizenz 1979 FE für PPL-A und TMG – Ausbildungsleitung der ATO des LSV Rheine-Eschendorf, Prüferin
Heimatflugplatz: Rheine-Eschendorf EDXE

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

Referentin für Ultraleichtflug
Heike Niefer

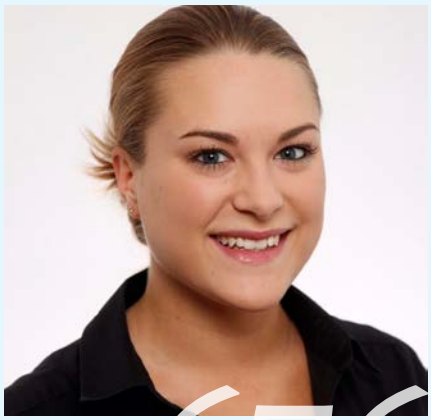
ul@pilotinnen.de
VDP-Mitglied seit 2016, Nr. 671
Erste Lizenz UL 2011, Tragschrauber und Dreiachs UL, UL-Fluglehrerin
Heimatflugplatz: EDMY Mühldorf am Inn und UL Sonderlandeplatz bei Holzkirchen

Sportwissenschaftlerin M.A., MBA Sportmanagement, Master in Mediation, Selbstständige Seminarleiterin, Flugbegleiterin bei LufthansaCityLine

Referentin für Segelflug
Sabine Theis

segelflug@pilotinnen.de
VDP-Mitglied seit 2016, Nr. 668
Seit 1986 Segelflug, seit 2005 Fluglehrerin, seit 2010 B-Trainerin beim DOSB für Segelflug, 2014 TMG- & UL-Lizenz, seit 2015 Vorsitzende des Bundesausschusses für Frauen und Familie im DAeC, 1998, 2012, 2014 & 2018 Teilnahme an den Deutschen Meisterschaften der Frauen im Segelflug, regelmäßige Teilnahme bei der DMST (Deutsche Meisterschaften im Streckensegelflug), Ausrichterin des Hexentreffens in Kaub 2016 und 50 Jahre VDP in Speyer 2018
Heimatflugplatz: Elz EDFY

Schulleiterin IGS Wallrabenstein Gesamtschule des Rheingau-Taunus-Kreises



Referentin für Helikopter
Lena Maier

heli@pilotinnen.de
VDP-Mitglied seit 2016, Nr. 676
Erste Lizenz 2018 PPL-H, derzeit im Aufbau zum CPL-H, Junioren-Vizemeisterin – Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft 2019
Heimatflugplatz: Donauwörth-Genderkingen EDMQ (wenn der Heli in Bayern „stationiert" ist), ansonsten Charter in Pirmasens EDRP
Heimatstadt München

Diplom-Ingenieurin Luft- und Raumfahrttechnik, Nebentätigkeit als selbstständige Musikerin

Wir danken unseren ehemaligen Präsidiumsmitgliedern

Sabine Bühlmann für neun Jahre *Referentin für Helikopter* und die unermüdliche Energie, für Helis zu begeistern.

Angelika Gehrmann-Sonnenschein für sechs Jahre *Vizepräsidentin*, für die Unterstützung und die wertvollen Kontakte, die in dieser Zeit entstanden sind.

Beate Busch-Schmidt für drei Jahre *Schatzmeisterin*, für das immer nervige aber erfolgreiche Eintreiben der Beiträge, für die Einführung einer tollen Vereinssoftware und für viele Anregungen.

Gisela Weinreich für sechs Jahre *Referentin für Segelflug*, die Vertretung der VDP bei Meisterschaften und den konsequenten Einsatz für „ihre" Segelfliegerinnen.

Wir wissen, dass ihr euch auch weiterhin für die VDP einsetzt und uns unterstützt, auch außerhalb des Präsidiums – dafür danken wir euch schon jetzt!

MITGLIEDER

25 Jahre Mitgliedschaft

Susanne Bisch
76149 Karlsruhe
Mitglieds-Nr. 361

Karin Seeger
52134 Herzogenrath
Mitglieds-Nr. 375

50 Jahre Mitgliedschaft

Gisela de Boer
26548 Norderney
Mitglieds-Nr. 35

Marga Rohe
52068 Aachen
Mitglieds-Nr. 40

Neue VDP-Mitglieder

Neue VDP-Mitglieder Stand 31.11.2019

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-Finkenwerder
Nr. 709	Katrin Gräbner	09355 Gersdorf	GPL, TMG, UL	EDBI Zwickau
Nr. 710	Christine Wiederspahn	76694 Forst	GPL, TMG	EDTC Bruchsal
Nr. 711	Irene Mayntz	52393 Hürtgenwald-Bergstein	GPL, TMG	Hürtgenwald-Bergstein, EDKA Aachen-Merzbrück
Nr. 712	Edith Mohr	35274 Kirchhain	GPL, FI	EDFN Marburg
Nr. 713	Selina Maria Raichle	73054 Eislingen/Fils	GPL	Bad Ditzenbach
Nr. 714	Gabriele Siemoneit	33605 Bielefeld	GPL, UL	EDLO Oerlinghausen
Nr. 715	Claudia Struckmeier	01277 Dresden	PPL(A)	EDAK Grossenhain
Nr. 716	Tina Stahl	70599 Stuttgart	UL	Berlin
Nr. 717	Jessica Lindner	10707 Berlin	PPL(A)	EDAZ Schönhagen
Nr. 718	Carolin Schmitt	73137 Karlsruhe	GPL, PPL(A)	EDTB Baden-Oos
Nr. 719	Nicole Becker	54293 Trier	UL, FI	EDRT Trier
Nr. 720	Jutta Scholz	73275 Ohmden	GPL, TMG, FI	EDPU Bartholomä-Amalienhof
Nr. 721	Talisa Gebhard	83444 Schlehdorf	PPL(A), IR	LOWI Innsbruck
Nr. 722	Andrea Höltken	24939 Flensburg	PPL(A)	EDXE Rheine-Eschendorf
Nr. 723	Stephanie Philippi	55743 Idar-Oberstein	GPL, UL	EDRG Idar-Oberstein
Nr. 724	Dorothea Bender	73230 Kirchheim	PPL(A)	EDST Hahnweide
Nr. 725	Petra Nees	30453 Hannover	PPL(A)	EDVM Hildesheim
Nr. 726	Clara Hertwig	85716 Unterschleißheim	GPL, PPL(A), UL	EDNX Oberschleißheim

Neue Fördermitglieder

99113	Malte Höltken	24939 Flensburg	PPL(A), TMG, FI, Wasserflug, Kunstflug	EDXE Rheine-Eschendorf
99114	Roland Kern	67346 Speyer	PPL(A), IR	EDRY Speyer

Verstorbene VDP-Mitglieder

533	Marita Krafczyk	82152 Krailling
FM 1	Julie Boehringer	1130 Wien
FM 35	Herbert Bals	42659 Solingen

Unser Winterkontakt: Stammtische

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.

In Reichelsheim, dem Sitz der aktuellen Geschäftsstelle trifft man von Oktober bis März — in München gerne zur Adventszeit.

Andere Orte warten noch auf einen Stammtisch – wer macht mit?

Come together bei Carola und Ingrid in Münster

EDFB Stammtisch Wetterau in der „Bordküche", organisiert von Claudia und Renate (3. und 4. von links)

Antrag auf Mitgliedschaft

Mitgliedschaft

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

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

Persönliche Daten

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

Kontaktdaten

Telefon mobil	Telefax
Telefon geschäftlich	E-Mail-Adresse

Fliegerische Daten

Lizenzen

☐ UL ☐ SPL ☐ LAPL ☐ PPL (A) ☐ PPL (H) ☐ BPL ☐ LAPL (B) ☐ ATPL ☐ CPL

☐ in Ausbildung

Lizenznummer	seit

Ich besitze folgende Berechtigungen

☐ TMG ☐ FI ☐ 2-Mot ☐ IR
☐ Kunstflug ☐ Jet ☐ Wasserflug
☐ Sonstiges

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

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

Datum	Unterschrift

Einzugsermächtigung

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

IBAN

Kontoinhaber*in	Name der Bank
Ort und Datum	Unterschrift des Kontoinhabers

Bürgen

(nur bei fördender Mitgliedschaft, Bürgen benötigen die aktive Mitgliedschaft)

Name	Unterschrift
Name	Unterschrift
Name	Unterschrift

MEDIZIN

Flugmedizin – Altes und Neues bei der EASA

von Ursula Diestel

Im Januar 2019 haben die Durchführungsverordnung (EU)2019/27 sowie die Acceptable Means of Compliance and Guidance Material (AMC/GM vom Januar 2019) die alten Regelungen von 2011 abgelöst.

Immer wieder hören wir von Piloten: „Mein Arzt/Facharzt sagt, dass ich mit meiner Erkrankung fliegen kann", oder „Das wird nichts mehr mit der Fliegerei". Den zweiten Teil verstehe ich nicht.

Der Facharzt erhebt seinen objektiven Befund, die flugmedizinische Bewertung führt immer nur ein AME (Aeromedical Examiner, Fliegerarzt) durch. Wann der Fliegerarzt zu befragen ist, ist gesetzlich eindeutig definiert:

- nach einem chirurgischen Eingriff oder einem invasiven Verfahren
- nach Narkosen
- nach Krankenhausaufenthalt länger als 12 Stunden
- Immer vor Beginn einer regelmäßigen Medikamenteneinnahme (dies setzt in der Regel eine Erkrankung voraus, die man ebenfalls mit dem AME besprechen muss)
- bei erheblichen Verletzungen oder Erkrankungen, die eine Tätigkeit als Pilot*in nicht zulassen
- bei Schwangerschaft
- wenn erstmals eine Brille benötigt wird oder sich die Art der Brille ändert, z. B. von Fernbrille auf Gleitsichtbrille

© visivansc – stock.adobe.com

Augen: vor „Brillen-weg"-Operationen (Laser, Linsenimplantationen) sollte man sich IMMER den Rat seines Fliegerarztes einholen. Viele Operateure kennen die Konsequenzen für Piloten nicht. Zumindest macht ein solcher Eingriff immer vorübergehend fluguntauglich und bei manchen Verfahren sogar dauerhaft! Insbesondere: Multifokale Kontaktlinsen sind nicht erlaubt. Die Implantation multifokaler Linsen im Rahmen einer Grauen-Star-Operation machen sogar dauerhaft fluguntauglich!

Medikamente: hierzu findet man im Guidance Material der EASA Hilfestellung zur Wirkung und Nebenwirkung, die die Flugtauglichkeit beeinträchtigen können. Auch alternative, naturheilkundliche Medikamente können die Flugtauglichkeit beinträchtigen. Immer erst den AME dazu befragen!

So können krankheits- und medikamentenbedingte Symptome, die am Boden wenig wahrgenommen werden, beim Fliegen die Leistung erheblich beeinträchtigen. Man stelle sich beispielsweise einen Schwindelanfall während des Kurbelns in der Thermik oder im Endanflug vor.

Die gute Nachricht: viele Erkrankungen lassen eine Tauglichkeit mit Auflagen oder Sondergenehmigungen zu. Z. B. mit Diabetes Typ 2, bei LAPL sogar mit Insulin unter strengen Auflagen, nach ausgeheilten Tumorerkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder anderen schweren Krankheitsbildern. Neu auch: die Einnahme von Blutverdünnungsmittel, die nicht mehr kontrolliert werden müssen, ist jetzt ebenfalls erlaubt mit Auflagen.

Wir Fliegerärzt*innen üben hoheitliche Aufgaben aus, dies ist gesetzlich klar definiert.

Aber wir wollen unsere Pilot*innen in der Luft halten im Rahmen der gesetzlichen Bedingungen, in der Regel sind wir ja selbst Pilot*innen und unser Herz schlägt für die Fliegerei.

Dazu ist eine Vertrauensbasis erforderlich und man muss offen miteinander reden.

Allerdings sind diese Beratungen und Untersuchungen keine Leistungen der gesetzlichen Krankenversicherung sondern müssen selbst getragen werden.

Bei Feststellung einer Untauglichkeit und Unzufriedenheit darüber besteht überdies die Möglichkeit des Widerspruchs beim LBA und der Überprüfung durch den fliegerärztliche Ausschuss (Experten diverser Fachgebiete).

Also keine Angst vorm Fliegerarzt – vieles geht nach den neuen Verordnungen, was früher gar nicht mehr möglich war.

© pixelaway – stock.adobe.com

GRÜNES LICHT FÜR EINEN FLUGBETRIEB OHNE UNKRAUT!

Unkräuter, Algen und Moose schwächen die Bausubstanz von Rollwegen, verdecken Befeuerungsanlagen und sind damit ein permanentes Risiko für den Flugbetrieb. Wir lösen das Problem:

- ✓ **Geräte für professionelles Unkraut- und Reinigungsmanagement**
- ✓ **Genehmigungsfreies, risikofreies und ökologisches Verfahren**
- ✓ **Vielseitige Anwendung auf Flächen und Zäunen jeder Größe**
- ✓ **Sicherheit auf Vorfeldflächen, Landebahnen und Rollwegen**
- ✓ **Beschädigungsfreie Unkrautbekämpfung an Befeuerungslampen**

ELMO

FÜR EINE SAUBERE & GESUNDE UMWELT

FLÄCHENPFLEGE AUCH ALS DIENSTLEISTUNG

+49(0)5971-6336 WWW.ELMOTHERM.EU

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

FLY GREEN - FLY MT

Diamond DA 42( ) / MTV-6

Beech 1900 Serie / MTV-27

Piper PA-46( )-350( ) / MTV-14

Cessna 441 / MTV-27

Kodiak 100 Serie / MTV-27

Cessna 206 Serie / MTV-9

- Reduzierung von Lärm und Vibrationen
- 62 Service Center weltweit
- 150 Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als 25.000 Propeller-systeme und 75.000 Propellerblätter in Betrieb
- 38 Jahre Produktion und Service bei MT-Propeller
- 30 verschiedene Propeller-modelle zugelassen
- Mehr als 220 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
www.mt-propeller.com

AVIONIK • INSTALLATION • WARTUNG • SERVICE • ENTWICKLUNGSBETRIEB

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 Entwicklungs-leistung 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

BOSE

AVIATION

NEU

PROFLIGHT SERIES 2
AVIATION HEADSET

DAS NEUE PROFLIGHT SERIES 2

Entwickelt von Bose. Optimiert von Piloten.

Das neue ProFlight Series 2 bietet neben den schon beim Original von Piloten geschätzten Funktionen signifikante Verbesserungen und Updates – basierend auf Feedback von Piloten. Das neue leichtere, dünnere und flexiblere Kabel sowie verbesserte Tap Control für direkte Kommunikation machen ProFlight Series 2 zu Boses bisher leichtestem und fortschrittlichstem Aviation Headset. Wie schon das Original ist ProFlight Series 2 FAA TSO und EASA E/TSO-C139a zertifiziert.

Erleben Sie die Veränderungen selbst – mehr Infos: Bose-Aviation.eu

Folgen Sie uns @BoseAviation

© 2020 Bose Corporation. Alle Rechte vorbehalten.

WAS **WANN** WO – Terminübersicht 2020

Januar	24.–26.01.	Hexentreffen in Marburg, organisiert von Katharina, Tanya und Edith vom Kurhessischen Verein für Luftfahrt. Anmeldung hier: hexentreffen2020.jimdosite.com
Februar/März		Stammtische in den Regionen
April	01.–04.04	AERO in Friedrichshafen, Treffen am VDP-Counter auf dem AOPA-Stand in Halle 5, Kontakt: Andrea Schapöhler-Haas, gs@pilotinnen.de
Mai		Spring-Refresher, Kontakt: Rosa Höltken, motor@pilotinnen.de, Tineke Schaper, t.schaper@tiscali.nl und Heike Niefer heikeniefer@yahoo.de
	29.05. – 31. 05.	Zypern: FEWP-Treffen. Die europäischen Pilotinnen freuen sich auf ein Wiedersehen und Kennenlernen. Kontakt: Ruth, presse@pilotinnen.de
Juli	17.07 – 19.07.	Das legendäre Chiemseetreffen, Kontakt: Ingrid Hopman, ingrid.homan@t-online.de
August		Platz für Spontanität, z. B. Fly-in Büsum
September	04.09. – 06.09.	JHV in Augsburg. Kontakt: Lisa Stahl, flyinglisa54@gmail.com
Oktober	02. – 04.10.	Sicherheitstraining in Diepholz. Kontakt: Hetta Reinsch, hetta.reinsch@gmx.net und Rosa Höltken, motor@pilotinnen.de
November	14.11.	Come-together in Münster bei Carola und Ingrid, Kontakt: carola.niemeier@t-online.de
Dezember/Januar		Stammtische in den Regionen

Weitere Weekend-Specials und Infos per E-Mail oder über unsere WhatsApp-Gruppe (Kontakt Ruth Haliti, presse@pilotinnen.de)
Fly-ins können von unseren Mitgliedern spontan via E-Mail/WhatsApp zusätzlich angeboten werden – hier kann und darf jede Pilotin gerne einbringen.

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