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

2020/21

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

NETZWERK

52. JHV in Augsburg

WhatsApp

VDP online

PILOTINNEN BERICHTEN

Segelflug-WM im Sandsturm

Ingrid in Uruguay und Dänemark

Unsere „Corona-Flüge“

UL und Autopilot

Flug mit Heli Bo 105

HISTORIE

Rechlin und die Frauen

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

Coronavirus SARS-CoV-2 – leider kein Fliegervirus

Liebe Pilotinnen, liebe Fördermitglieder und Freund*innen der VDP,

noch vor einem Jahr konnte sich das keiner vorstellen: Schulen geschlossen, Ausgehbeschränkungen, Flugverbote, Begegnung nur mit Maske und ein Jahr voller abgesagter Veranstaltungen.

Ende März schlossen die Schulen, Bayern auch gleich die Flugplätze und so manch anderer Flugplatzbetreiber machte das nach. Solidarität mit den Vereinen? Wir diskutierten viel und konträr über WhatsApp.

Zu allem Überfluss wurden via NOTAM auch noch die CTRs für VFR-Verkehr geschlossen. Dies erwies sich jedoch als „lotsenabhängig“: viele Tower-Controller hatten Spaß daran, die kleinen Flugzeuge durch ihre Kontrollzonen zu geleiten und Low Approaches anzubieten. Wie ihr im Heft lesen könnt: Probieren ging hier über Studieren und so war mancher Low Approach möglich.

VDP im Internet:
www.pilotinnen.de

Meisterschaften, egal ob Segelflug oder motorisiert, wurden abgesagt oder verschoben. Die AERO in Friedrichshafen, traditionsreiche Veranstaltungen wie das Chiemseetreffen und unser Come-together in Münster, das Meeting der europäischen Pilotinnen auf Zypern und unsere Sicherheitstrainings fielen dem Virus zum Opfer. Das gleiche Schicksal droht im Januar dem Hexentreffen.

Nach intensiven Diskussionen im Präsidium beschlossen wir, unsere JHV in Augsburg Anfang September stattfinden zu lassen – und das war auch gut so. Mit Hygienekonzept, beschränkter Teilnehmerinnenzahl, großem Sitzungssaal und viel Zeit im Freien bei herrlichem Wetter hat sich niemand angesteckt. Die Pilot*innen haben es genossen.

Dieses Heft ist sozusagen unsere Corona-Ausgabe. Trotz massiver Beschränkungen gibt es viel zu berichten – sowohl vor, während und nach dem heftigen Lockdown.

Erstaunlicherweise haben wir einige spannende Reiseberichte im Programm über Ziele in Europa und in Übersee: Dänemark, Niederlande, Österreich, Italien, Frankreich und Uruguay kommen vor.

Bei unseren Airlinerinnen ist leider immer noch Kurzarbeit angesagt. Die eine oder andere Fluglinie musste bereits Insolvenz anmelden. Unsichere Zeiten – über einen Einbruch der Flugzeugverkäufe berichtet das Fliegermagazin im Juni, 27 % Steigerung der Auslastung bei Privatjets vermeldet dagegen Globeair.

Und was ist auf dem UL-Markt los? Nachdem ein Hersteller nach dem anderen die 600-kg-Klasse anbietet, drängt sich die Frage auf, ob da nicht ein paar Kilo für den Autopiloten übrig sind. Heike Niefer nimmt sich hier im Heft des Themas an und fragt auch nach eurer Meinung dazu.

Wir hoffen auf ein besseres Jahr 2021 und stecken noch voll in der Pandemie. Man kann aber schon jetzt sagen, dass unsere künftigen Treffen digitaler sein werden und unser Austausch vermehrt in Websessions erfolgen wird. VDP-online startete im Mai mit viel Erfolg. Nun kommt im Januar eine zweite digitale Veranstaltung. Das Online-Format hat sich auch bei unserer Präsidiumssitzung im November bewährt.

Sehen wir uns auf der AERO? Wer vermag das vorherzusagen? Wir hoffen auf die Wirkung des Lockdowns und die Impfung.

Viel Spaß beim Lesen. Bleibt uns treu, empfehlt uns weiter und landet vor allem immer sicher!

Eure

Heike Käferle
Präsidentin der Vereinigung
Deutscher Pilotinnen e.V.

INHALT

Inhalt dieses Heftes

EDITORIAL	von Heike Käferle	03
	Inhaltsverzeichnis	04
VDP-TICKER	VDP-Ticker	05–07
NETZWERK	VDP online	08
	FEWP 2020/21	08
	JHV 2021: Willkommen in Bielefeld!	09
	Pilotinnen auf WhatsApp	10–11
	JHV 2020: Zu Gast in der Fuggerstadt	12–15
	Hexentreffen in der Universitätsstadt Marburg	16
	Frauen führen mit Erfolg	17
	99s in Reichelsheim	17
BALLON	Hexenfeuer	18–19
HISTORIE	Flugerprobungsstelle Rechlin	20–21
	Erprobungsinhalte E-Stelle Rechlin	22
SEGELFLUG	Corona-Segelflugjahr 2020	23
	Frauen-WM in Australien	24–27
MOTOR & UL	Fliegen in Uruguay	28–29
	Fliegen während des Lockdowns im Frühjahr	30
	„Achten Sie auf Wirbelschleppen“	31
	Ein Flug nach Texel via Schiphol	32
	Schulungsbetrieb zu Corona-Zeiten	33
	Mein Alpenflug	34–35
	„Blue Lady“ in Dänemark	36–38
	Europareise unter Corona-Bedingungen	39–41
	UL und Autopilot	41–42
PROFESSIONALS	Ambulanzfliegen	43
	Der Checkflug-Wahnsinn	44–45
HELIKOPTER	Fliegen mit der Bo 105	46–47
MITGLIEDER	Nachruf: Helga-Dietlinde „Bit“ Heitmann-Guth	48
	Bernd Rosemeyer gestorben	49
	Die VDP fördert dich!	49
	Liste neuer Mitglieder / Jubiläen	50
	Stammtische im Herbst und Winter	51
	Karin Schmidt hat „zoom“ gemacht!	51
TERMINE	Terminübersicht 2021	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:
Ruth Haliti, Horst Ramsenthaler

Druck:
Europadruck 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:
Andrea Amberge, Inge Berger, Sabine Bühlmann, Dolores Deimling, Heidi Galland, Doris Gerecht, Christine Grote, Ruth Haliti, Rosa Höltken, Ingrid Hopman, Heike Käferle, Anja Kasper, Doreen Koeber, Lena Maier, Katharina Milke, Klaus Moog, Heike Niefer, Tobias Püttmann, Dr. Horst Ramsenthaler, Jana Rogge, Conny Schaich, Katrin Senne, Hedwig Sensen, Antoaneta Sontheimer, Helga Strack, Sabine Theis

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 +++

Im Trike um die Welt

Den Hudson River hoch nach Manhattan und um die Freiheitsstatue herumfliegen. Keine Genehmigung war hier notwendig. Motor starten und los geht's, bis max 1.400 ft, immer unterhalb der Flugzonen der drei Class B Flughäfen von New York City.

2010 lernt die beim Berliner BER-Flughafen arbeitende Doreen Kroeber in ihrem Urlaub auf einer Amazonas-Expedition den Reiseleiter Andreas Zmuda kennen und lieben. Mit Zmuda, zu der Zeit 23 Jahre in Südamerika und der Karibik unterwegs, ohne festen Wohnsitz, Überlebenskünstler und im Besitz einer amerikanischen PPL, bricht sie aus ihrem Alltag, ihrem gutbürgerlichen Leben und ihrer vorgezeichneten Karriere als Wirtschaftsingenieurin aus.

Beide SPIEGEL-Bestseller Autoren verkaufen nach wenigen Monaten das bisschen Hab und Gut, um ein „fliegendes Motorrad" zu finanzieren, ein als LSA mit N-Registrierung zugelassenes, offenes Trike. So brechen sie ohne große Vorplanung mit ihrem Fluggerät zu einem 160.000 km langen Weltrekordflug durch 120 Länder und über 5 Kontinente auf, der viele Jahre dauern wird. Sie wollen die Welt von oben sehen und scheuen nicht die Auseinandersetzung mit einer fremden Welt, einer packenden Natur und Menschen, deren Uhren ganz anders ticken.

In Ihrem neuen, action-geladenen und bildgewaltige Film, „100.000 Meilen", berichten beide Extremabenteurer von der Aufgabe ihres Lebens in Berlin, den Vorbereitungen und dem Start der Expedition in den USA, sowie den Abenteuern zwischen der kanadischen Tundra, New York, dem Panama-Kanal, Chiles Patagoniens, Rio de Janeiro, dem Amazonas und der Karibik.

Wochenlang flogen wir über den Amazonas-Dschungel. Zum Glück hatten wir unser ELT dabei.

Gisela Weinreich wird mit der Lilienthal-Medaille ausgezeichnet

Gisela Weinreich erhält die höchste internationale Auszeichnung für Leistungen im Segelflug. Am 7. März 2020 fiel die Entscheidung bei der General Assembly der I*nternational Gliding Commission* der FAI.

Gisela ist die erste Frau unter den insgesamt elf deutschen Preisträgern. Sie ist die 68. Trägerin dieser Auszeichnung. Die Lilienthal-Medaille wird seit 1938 an herausragende Segelflieger*innen verliehen – Rekordhalter, Weltmeister und Leistungsträger des Segelflugs.

Gisela Weinreich zählt zu den besten Segelfliegerinnen der Welt und ist fünffache Europameisterin. Ihre Erlebnisse – etwa bei Meisterschaften im damaligen Ostblock – könnt ihr im Buch der VDP *Lust auf Fliegen* nachlesen.

Gisela Weinreich ist gefragte Wettkampfrichterin – so war sie dieses Jahr über Wochen als Präsidentin bei der WM in Australien. Die VDP schätzt sich glücklich, dass sie über sechs Jahre Referentin für Segelflug war und unsere Gemeinschaft nach wie vor kraftvoll unterstützt.

Gisela Weinreich

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

Die „Besenübergabe" 2020

Hexentreffen 2021?

Sieben Sauerländerinnen haben sich in Marburg gefunden, um das 47. Hexentreffen zu organisieren. Für das Wochenende vom 29.–31. Januar 2021 ist bereits alles vorbereitet. Wir wissen aber leider nicht, ob die Covid-Zahlen es zulassen werden. Eine endgültige Entscheidung ist erst im Januar zu erwarten.

Aktuelles findet ihr auf der Webseite **www.hexentreffen2021.de**, Fragen an **hexentreffen2021@gmail.com**

AERO 2021 in Friedrichshafen

Aufgrund der Pandemie musste die AERO 2020 abgesagt werden – genauso wie vieles andere. Auch der ursprüngliche Termin in 2021 hatte keinen Bestand: Er kollidierte mit der „Sun 'n' Fun" in Florida. Deshalb kommt die AERO etwas später. Messezeitraum ist der **21. bis 24. April.**

Neu: Die Luftfahrtmesse präsentiert außerhalb der Messezeit zusätzlich digitale Konferenzinhalte. Damit soll der Kontakt zu den Ausstellern, Besuchern und Netzwerken auch in schwierigen Zeiten gehalten werden. Hoffen wir, dass nicht vollständig auf digital umgestellt werden muss, weil Corona immer noch tobt. Wir sind gespannt und, wenn möglich, wieder auf dem AOPA-Stand mit dabei.

Horten Aircraft HX-2, Quelle: Pressebilder AERO 2019

2019 Luftsport Flugsicherheitspreis

Die VDP hat den Luftsport Flugsicherheitspreis 2019 gewonnen. Im Heft „Luftsport", Ausgabe Oktober/November, haben Ruth Haliti und Roswitha Höltken ausführlich die vielfältigen und kontinuierlichen Aktivitäten von VDP und 99s in Puncto Flugsicherheitstrainings, also Spring Refresher und Diepholz im Herbst, vorgestellt. Und tatsächlich, mit einem der ersten Preise wurden wir Pilotinnen, neben der Segelflugkommission im Aero Club NRW und der Kunstfluggemeinschaft Hessen, mit je 500 Euro dotiert.

Dieser Preis dient als Anerkennung für überzeugend gute Vorschläge, lobenswerte praktische Umsetzung und spezielle persönliche Engagements zur Verringerung der Unfallzahlen und Erhöhung der allgemeinen Flugsicherheit im Luftsport. Darauf können wir mächtig stolz sein!

Danke an alle Pilotinnen, Organisatorinnen und ehrenamtliche Helfer und Helferinnen! Weiter so!

LuftSport
FLUGSICHERHEITSPREIS
2019

Diese Urkunde ist eine Anerkennung für überzeugend gute Vorschläge, lobenswerte praktische Umsetzungen oder ein beispielhaftes persönliches Engagement zur Verringerung der Unfallzahlen und Erhöhung der allgemeinen Flugsicherheit im Luftsport.

Sieger
VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN E.V.

für ihr langjähriges und regelmäßiges Angebot von Flugsicherheitstrainings

Das Magazin LUFTSPORT bedankt sich im Namen aller Luftsportler und Luftsportlerinnen.

JURY LuftSport MAGAZIN
Harald Meyer, Berater Flugsicherheit, Flugunfalluntersuchung
Jona Keimer, Vorsitzender DAeC BA Flugsicherheit
Jürgen K. Knüppel, FAI-CIMP, President of Honor
Klaus Fey, Chefredakteur LuftSport Magazin
Mike Marr, DAeC, Referent für Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit

SPONSOREN
Harald Meyer
Aca Bezirksdirektion Detlef Ketter
Luftsportverband Rheinland-Pfalz
LuftSport
EQIP

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

Anrechnung von UL–Flugstunden

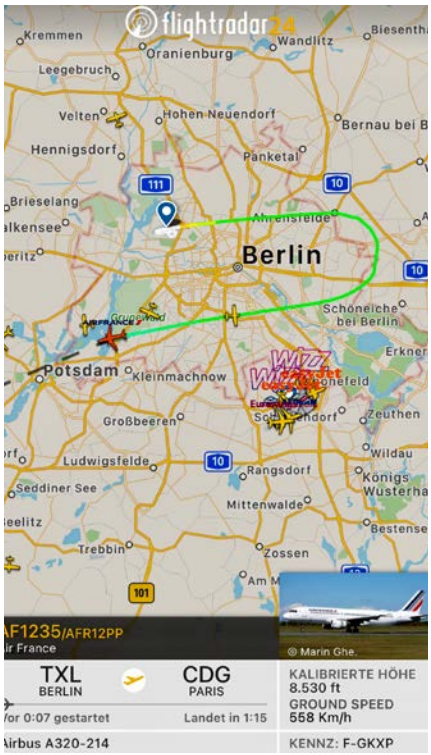
Die EASA erlaubt die Anrechnung von UL-Flugstunden für die Lizenzerhaltung des LAPL/PPL(A). Die Übersetzung des bislang nur bei der EASA englisch vorliegenden Texts (siehe ED 2020/005/R) lautet:

*„**Anforderungen an Verlängerung und Erneuerung:** Alle Flugstunden in Flugzeugen oder Segelflugzeugen, die einer Entscheidung gemäß Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung unterliegen oder in Anhang I der Grundverordnung aufgeführt sind, werden unter den folgenden Bedingungen vollständig auf die Erfüllung der Stundenanforderungen der Punkte FCL.140.A, FCL.140.S und FCL.740.A(b)(1)(ii) angerechnet:*

(a) das Luftfahrzeug entspricht der Definition und den Kriterien der jeweiligen Teil-FCL Luftfahrzeugkategorie, -Klasse und -Musterberechtigungen; b) das Luftfahrzeug, das für Ausbildungsflüge mit einem Fluglehrer verwendet wird, ist ein Luftfahrzeug des Musters a, b, c oder d in Anhang I, das einer Genehmigung gemäß

den Punkten ORA.ATO.135 oder DTO.GEN.240 unterliegt.“

Das heißt, dass Flugstunden auf Annex I Flugzeugen (damit auch auf 3-Achs-gesteuerte UL-Luftfahrzeuge) für die Verlängerung anrechenbar sind – allerdings muss der Trainingsflug mit Fluglehrer*in auf dem LFZ der entsprechenden Lizenz vorgenommen werden. Auch für die Anzahl der Flugstunden nach Lizenzerhalt für weitere Berechtigungen – z.B. für die Fluglehrerlizenz – finden die UL-Flugstunden keine Anrechnung.



Bye-bye, TXL!

Am 8.11.2020 um 15:39 Uhr startete in Tegel die letzte Linienmaschine. Der Airbus A320-214 mit der Kennung F-GKXP von Air France Flugnummer AF1235 flog nach Paris CDG. Tegel lag zu Zeiten Westberlins im französischen Sektor – der Flug ist symbolträchtig. Bye-bye TXL! Hello BER!

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

„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.

*Die südafrikanische Fluggesellschaft Mango Airlines motiviert bereits die Kleinsten, Pilot*in zu werden. Quelle: Facebook Mango Airlines*

NETZWERK

VDP online – neues erfolgreiches Format

von Ruth Haliti

Auch, oder gerade in besonderen Zeiten, stärkt die Vereinigung Deutscher Pilotinnen ihr Netzwerk. Eigentlich sollte am Maiwochenende in Bitburg und Trier das alljährliche Frühjahrs-Sicherheitstraining „Spring refresher" gemeinsam mit den 99s stattfinden. Ob der Corona-Pandemie musste diese Veranstaltung, wie so viele andere, abgesagt werden.

Am Samstag, 02. Mai, lud die VDP stattdessen um 18 Uhr zu einem Online-Seminar ein. Ehrenamtlich unterstützt wurde die VDP von zwei fachkundigen Vortragenden. Zur Stärkung des Gemeinschaftssinns und als Fortbildung starteten wir erstmalig das Experiment eines Fortbildungs-Online-Seminars. Die Einladung erging per E-Mail sowie in der geschlossenen WhatsApp-Gruppe der Pilotinnen an alle Interessierten.

Um 18 Uhr waren bereits 28 Teilnehmer*innen angemeldet. Heike Käferle startete das Seminar mit einer Vorstellungsrunde, bei der die Anwesenden auch gleich den Umgang mit Microsoft Teams praktizieren konnten.

Bernhard Heller von der Flugschule Portaflug in Trier und „Hagelpilot" hatte den ersten Vortrag „Gewitter – erkennen und vermeiden". Ein immer wieder wichtiges und sowohl für VFR- als auch IFR-fliegende Pilot*innen nicht zu unterschätzendes Phänomen. Zur Erhöhung der Flugsicherheit führt nur fundiertes Wissen zur richtigen Entscheidung.

Weiter ging es mit einer Präsentation zum Alpenfliegen von Robert Sentef, Autor des Buches „Alpenflug", welches auf der AERO 2020 vorgestellt werden sollte. Schwerpunkt war der Umgang mit Austro Control: Wo finde ich meine Informationen und wie nutze ich sie für die Flugplanung und -durchführung? Insgesamt folgten über 30 Pilot*innen der Einladung und loggten sich ohne große technische Hürden erfolgreich ein. Die anschließenden Kommentare der Teilnehmer*innen nach gut zwei Stunden Fachinput drückten Begeisterung und die Bitte nach Fortführung dieses Formats aus. Im Winter geht es dann auch weiter.

Foto: freesurf, Adobe Stock

FEWP 2020/21

von Ruth Haliti

Das FEWP Treffen in Paphos/Zypern wurde Ende Mai aufgrund der Pandemie abgesagt. Es scheint, dass alle Teilnehmer*innen finanziell noch einmal mit einem blauen Auge davongekommen sind. Für 2021 haben die Organisatorinnen Tracy Spence und Brigitte Gaal das gleiche Programm, im gleichen Hotel wieder anberaumt. Also, für den Fall, dass das Leben uns 2021 wieder lässt wie wir gern möchten, merkt euch das Datum 28. – 30. Mai 2021 vor. Alle Infos zum FEWP-Meeting lassen wir per E-Mail sowie in der WhatsApp-Gruppe an euch verteilen. SAVE THE DATE for us and our European friends.

Stadtpanorama, Foto:Bielefeld Marketing

JHV 2021: Willkommen in Bielefeld!

Einladung zur Jahreshauptversammlung vom 10. zum 12. September 20201 | von Helga Strack

Liebe Pilotinnen, liebe Fördermitglieder,

am wunderschönen Galaabend in Hamburg kam die Idee auf, die JHV 2021 doch mal in Bielefeld zu machen, um zu sehen, ob es Bielefeld wirklich gibt (vgl. Bielefeld-Verschwörung). Hiermit lade ich euch nun zur JHV 2021 in die interessante Universitäts- und Leineweber-Stadt am Teutoburger Wald ein. Mit 335.000 Einwohnern ist Bielefeld die größte Stadt Ostwestfalens und durch Dr. Oetker, die Dürkopp-Werke und Schüco weltweit bekannt.

Wir werden auf verschiedenste Art die über 800 Jahre alte Stadt und ihre Umgebung erkunden. Wie wäre es mit einem Rittermahl auf der Sparrenburg oder einem Besuch in der Oetkerwelt? Und auch fliegerisch werden wir etwas „auf die Beine stellen". Lasst euch überraschen – der Spaß kommt nicht zu kurz!

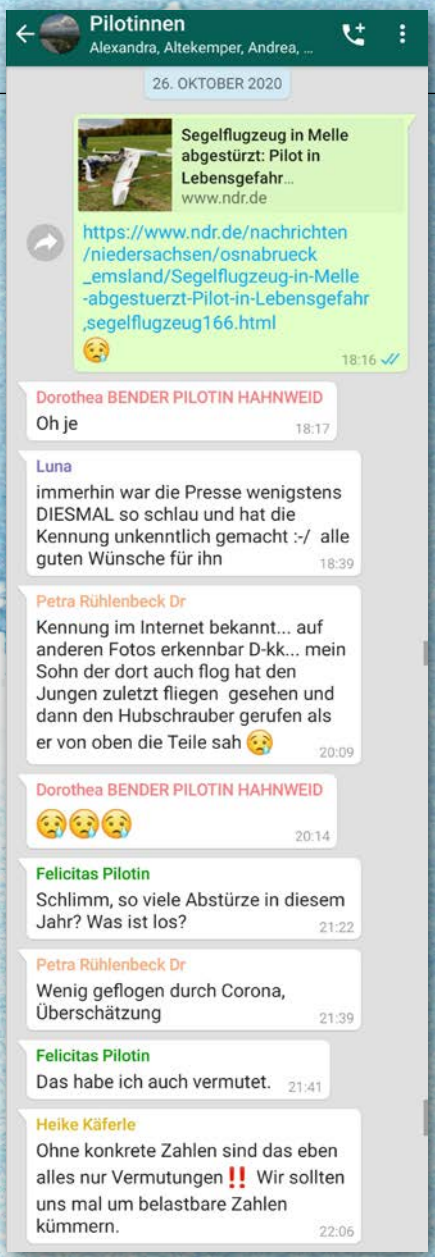
Am Freitag empfangen wie euch auf dem landschaftlich toll gelegenen, traditionsreichen Flugplatz Oerlinghausen. Das Luftsportzentrum liegt direkt am Teutoburger Wald. Mit etwa 25.000 Segelflug-Starts pro Jahr zählt der Flugplatz weltweit die meisten. Aber auch Motorsegler, Ultraleicht-, Motor- und Modellflugzeuge, Hubschrauber, Drachen, Gleitschirme und Ballone heben in Oerlinghausen ab. Vom Restaurant aus hat man einen herrlichen Blick auf die Asphalt- und Graspisten. Für die „Jet"-Fliegerinnen unter uns bietet sich die längere Piste des Flugplatzes Bielefeld mit Befeuerung und PAPI an.

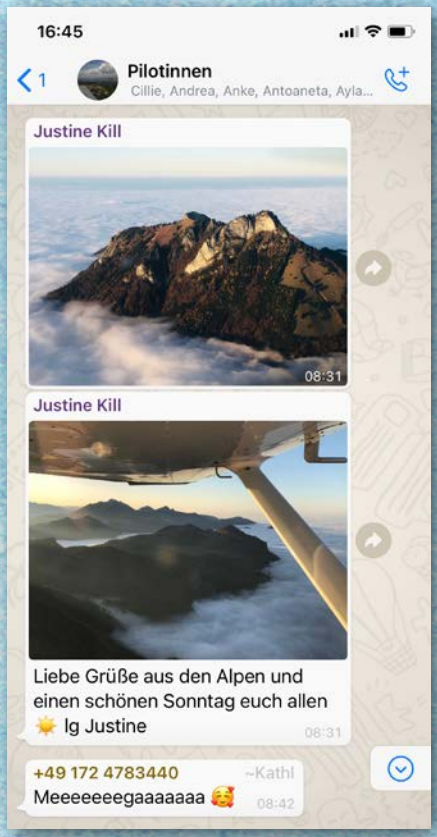
Wir hoffen darauf, dass uns COVID-19 bis dahin weniger zu schaffen macht als aktuell im Winter 2020/21. Ich freue mich auf euch in Bielefeld!

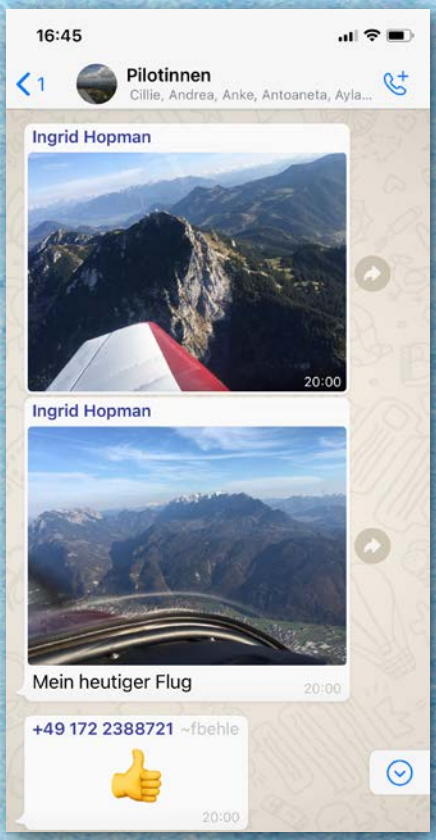
Eure Helga Strack

Pilotinnen auf WhatsApp

Aktuell tauschen sich über unsere WhatsApp-Gruppe 92 Pilotinnen über alles rund um die Fliegerei aus. Wer hat Neuigkeiten? Wo findet was statt und wer hat Lust, sich dort oder auf dem Weg zu treffen? Aber auch, wo haben sich Unfälle ereignet und wie können wir daraus lernen.







Pilotinnen
Alexandra, Altekemper, Andrea, ...

27. FEBRUAR 2020

Helga Dietlinde und Heitmann-Guth : Traueranzeige : Flensburge...
trauer.shz.de

An alle VDP Mitglieder und Fördermitglieder,

leider müssen wir Euch heute eine traurige Nachricht übermitteln, die Inge und ich von Jürgen Gerhard per Mail bekamen. Unser langjähriges VDP Mitglied Bit Heitmann-Guth ist überraschend am 19. Februar 2020 im Alter von 79 Jahren in Südafrika verstorben. Sie war seit 1979 in der VDP, hat zwei Jahreshauptversammlungen organisiert, 1983 in Flensburg und 2002 in Berlin und hat 2001 mit Lilo Ulrich die "Goldene Rose" gewonnen. Wir werden für die kommenden VDP Nachrichten einen ausführlichen, gebührenden Nachruf verfassen.

Inge Berger hatte Bit im letzten Jahr in Südafrika besucht und war von ihrem enormen Engagement, das sie für die lokale Kinderhilfsorganisation "Zensele Aftercare Center" und entsprechende Benefizveranstaltungen aufbrachte, sehr beeindruckt.

Alle, die Bit näher kannten, haben sie als eine mutige und lebensfrohe Frau mit einem großen Herzen in Erinnerung. Inge und ich haben eine treue Freundin verloren.
Wir alle werden sie vermissen.

Heidi Galland und Inge Berger
Hier oder im Anhang findet ihr die Anzeige mit Hinweis auf die Kinderhilfsorganisation
https://trauer.shz.de/traueranzeige/helga-dietlinde-bit-heitmann-guth/56456256
Dort könnt ihr auch kondolieren.
23:43

😪😪😪 23:43

28. FEBRUAR 2020

Ayla Reckmann
😪😪😪 00:33

Cecilia Rentmeister
Sehr traurig. Ich habe Bit bei den Vorbereitungen zur und während der Berliner Jahreshauptversammlung 2002 kennen- und ausserordentlich schätzen gelernt, sympathisch und beeindruckend tatkräftig... 07:49

Pilotinnen
Alexandra, Altekemper, Andrea, ...

12. MÄRZ 2020

7 Tipps für sichere Softfield-Landungen - fliegermagazin...
www.fliegermagazin.de
https://www.fliegermagazin.de/wissen/tipps-zum-landen-auf-softfields/
08:28

Zehn Tipps zum Sprechfunk an kleinen Flugplätzen - fliegermagazin...
www.fliegermagazin.de
https://www.fliegermagazin.de/wissen/zehn-tipps-zum-funken-an-unkontrollierten-plaetzen/
Tolle Serie... 21:00

Pilotinnen
Alexandra, Altekemper, Andrea, ...

Mit Landkarte. 14:34

Barbara Schorr
Flugzeugabsturz auf Borkum: Pilot überlebt schwer verletzt
Auf Borkum ist am Montagvormittag ein...
www.oz-online.de
https://m.oz-online.de/-news/artikel/866155/Flugzeugabsturz-auf-Borkum-Pilot-ueberlebt-schwer-verletzt
21:41

😥 21:41

Dorothea BENDER PILOTIN HAHNWEID
Oh je 21:54

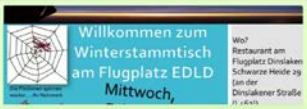
Heike Käferle
Das ist echt immer schlimm. Auch wenn man so gar nicht weiß, warum solche Abstürze passieren. Ich habe mir aufgrund der Wettervorhersage den Tag freigeschaufelt um nach Föhr zu fliegen - ähnliche Zeit. Auf FIS war nichts davon zu hören - wohl bereits abgemeldet. Insgesamt hatte ich den Eindruck, dass alles geflogen zu den Inseln geflogen ist, wer es sich ermöglichen konnte. 21:59

Heike Käferle

Unabhängig von jeglichen Unfällen, die immer wieder unser Mitgefühl haben und uns letztendlich auch selbst zur Vorsicht ermahnen, möchte ich euch heute Föhr empfehlen. Super nette Luftaufsicht und in der Nähe sogar Pedelacs. Allen gute Flüge bei dem tollen Wetter. Bleibt aufmerksam ✈️ 22:08

Petra Rühlenbeck Dr
Pellworm ist auch dufte 👍👍👍 22:09

Pilotinnen
Alexandra, Altekemper, Andrea, ...



Winterstammtisch-Dinslake...
1 Seite • PDF 21:37

Weitergeleitet
Und am Donnerstag den 13.2. findet der Winterstammtisch in Reichelsheim statt, ab 18.00 Uhr in der Bordküche... 21:37

Für unsere neuen Mitglieder, hier die beiden aktuellen Termine in NRW und Hessen 💫
Ihr seid herzlich eingeladen und willkommen ❣️ 21:38

Tatiana Ochs
Hallo Mädels!
Mein Name ist Tatiana.
Ich habe 1986 mit den Segelfliegen in Homberg/Ohm angefangen und dort meinen Schein gemacht.
1991 habe ich als Fluglotsin meine Karriere begonnen.
2002 hat es mich dann nach Osten ins Haus der Luftsportjugend

Pilotinnen
Alexandra, Altekemper, Andrea, ...

17. FEBRUAR 2020

Baroness Dolores Deimling

Liebe Kolleginnen/ liebe Hexen 🧙‍♀️ mein Name ist Dolores Deimling, alle sagen Dolly zu mir 🧡 Dankeschön für die Aufnahme! 11:17

🎈 PPL-D seit 1999
Meine Leidenschaft ist das Heißluftballon fahren... war für obige Jahre in der Nationalmannschaft, bin mehrfache Oma, unterstütze meinen Mann in seiner Selbstständigkeit und arbeite leidenschaftlich im Kinderhospiz Sterntaler in Dudenhofen / Speyer. 56 Jahre , wohnhaft in Frankenthal / Pfalz bei EDFV- Worms. Geboren bin ich in

Pilotinnen
Alexandra, Altekemper, Andrea, ...

Ingrid Hopman

19:49

Ingrid Hopman

Ein prächtiger Flug Heute 19:49

Tineke Schaper
Sieht super aus 19:51

Hatta Reinsch
Ein Traum!! 😊 20:52

Heike Käferle
Ja, aber irgendwie wenig Schnee - oder? 20:57

Ganz besonders schöne Flüge dürfen auch mal mit einem Foto oder einem kleinen Video geteilt werden, Witze sind eher unerwünscht. Schön ist auch, dass sich alle neuen Pilotinnen kurz in Wort und Bild vorstellen, so dass unser Netzwerk auch fröhliche Gesichter hat. Gerade in Zeiten von Corona ist es so wichtig, in Kontakt zu bleiben und sich auf dem Laufenden zu halten. Wer auch dabei sein möchte, schreibt eine kurze E-Mail mit Telefonnummer an presse@pilotinnen.de – Ruth Haliti

Zu Gast in der Fuggerstadt

52. JHV in Augsburg | von Ruth Haliti

Was für ein Jahr und was für eine JHV unter Corona Bedingungen! Lisa Stahl hatte als Organisatorin der diesjährigen JHV wahrhaft keine einfache Aufgabe zu lösen. Daher gleich an dieser Stelle unseren Dank und Hochachtung für diese souverän gemeisterte Herausforderung sowie die gelungene Veranstaltung!

Auch das Wetter war eine Herausforderung, insbesondere für die Nordlichter. Petrus wollte am Donnerstag vor dem Event einfach nicht so, wie es die Meteorologen vorhergesagt hatten. Die Front kam viel zu früh und viel zu schnell. Entweder vorher noch durchschlüpfen – so wie es Heike gemacht hat (Ostwestfalen war ausnahmsweise etwas begünstigt) – oder hinterherfliegen. Dafür entschieden sich Rosa und ich, nicht ganz freiwillig, nachdem die Vorausfliegenden per WhatsApp Luftaufnahmen vom Wettergeschehen geteilt hatten und wir in Essen eine aufliegende Wolkendecke betrachten konnten. Mal sehen, wie weit wir vor Sunset noch kommen – so der bange Gedanke. Und dann doch noch die atemberaubende Landung auf dem befeuerten City-Flughafen Augsburg.

Für die Besucherinnen aus dem Süden war der Anflug zur 52. Jahreshauptversammlung vom 4. bis 6. September im Sonnenschein ein Genuss – in Augsburg Temperaturen bis 25 Grad. Ein genialer Tag. Nur

maximal 50 Personen konnten in diesem Jahr teilnehmen – Hygienevorschrift! Mittags trafen wir uns auf der sonnigen Dachterrasse des frisch eröffneten Café Triebwerk und wurden von unserer Präsidentin Heike Käferle und Lisa Stahl herzlich willkommen geheißen. Die Presse hatte sich angesagt und Radio, Fernsehen sowie Printjournalisten hielten uns in Atem. Sogar ein kleiner Rundflug mit Herrn Eichhammer von der schreibenden Zunft durfte nicht fehlen.

Nach dem Mittagsimbiss hieß uns der Geschäftsführer des Augsburger Flughafens, Peter Bayer, herzlich willkommen und führte uns in die Historie des Platzes ein. Ihm folgte Eric Greindl von MT-Propeller aus Straubing. Eric verschaffte uns tiefe und spannende Erkenntnisse über die Holz-Propellerproduktion. Was da an Technik, Erfahrung und Innovation drin steckt, vom 2-Blatt- bis zum 7-Blatt-Propeller, ist beeindruckend. Wir erfuhren über den langjährigen Sponsor der VDP, dass er weltweit aktiv ist und mit mehr als 30 zertifizierten Modellen die Markführerschaft hält. Für die besondere Qualität sorgt unter anderem ein CT-Gerät, wie man es sonst nur im medizinischen Umfeld findet.

Weiter ging es dann zu Augsburg Air Service, wo uns unser Fördermitglied Hans Obermeier begrüßte und die vielfältigen Leistungen, den Wert der dort gewarteten Flugzeuge und die Attraktivität von AAS als Arbeitgeber darstellte. Unterstützt wurde er dabei vom Werksleiter und der Flugzeugmechanikerin Melissa. Hier durften wir dann auch einige Jets von Innen bestaunen.

Danach empfing uns das einzigartige Ballonmuseum in Gersthofen. In „coronagerechte“ Gruppen aufgeteilt, lauschten wir den spannenden Darstellungen unserer Führer*innen, die auch die Pionierinnen der Ballonfahrt nicht zu kurz kommen ließen. Hierzu zählen u.a. Jeanne Geneviève Labrosse (1798) und Wilhelmine Reichard (1811).

Am Abend trafen wir uns unter Coronalight-Bedingungen im Restaurant Zeitlos, nur einige Gehminuten vom Hotel entfernt. Es ist immer wieder ein Fest, Freundinnen

NETZWERK

und Freunde aus ganz Deutschland (und weiter) zu sehen und ausgiebig zu plaudern. Unser Gast, Wolfgang Müther, ehemaliger Präsident des DAeC, wies insbesondere darauf hin, wie wichtig in Zeiten sich ständig verändernder Rechtsgebung der Schulterschluss aller Luftsportarten ist. Besonders angesichts der Tatsache, dass uns Flieger*innen der politische Wind immer stärker ins Gesicht bläst.

Traditionell am Samstagmorgen fand die 52. JHV statt. Das Präsidium berichtete über die Ereignisse und Fördermaßnahmen des letzten Jahres. 16 neue Mitglieder konnten genannte werden, Monika Graziadei wurde zum 25. Jubiläum die VDP-Nadel verliehen und Waltraud Bals (leider nicht anwesend) bekommt die Diamant-Nadel zum 50jährigen Jubiläum (mehr in der Rubrik Mitglieder). Größter Diskussionspunkt war die Überarbeitung der Satzung. Ursula Hammer und Sibylle Glässing-Deiss nehmen sich der Ausarbeitung der Satzung an.

Die Fördermitglieder und Gäste erlebten in der Zwischenzeit einen geführten Rundgang durch die Fuggerstadt.

Der Nachmittag brachte allen Augsburg näher. Unter sachkundiger Führung durften wir u. a. den Goldenen Saal des Rathauses bestaunen und die Geschichte seiner Wiederherstellung nach dem Krieg verfolgen. Wir flanierten durch das sehr trendige Lechviertel – an fast jeder Ecke stand ein Klavier, auf dem jeder, der wollte, die Passanten musikalisch unterhalten konnte. Überall Wasser und Wassertürme – ein ausgeklügeltes System versorgt seit Jahrhunderten die wirtschaftlich bedeutende Stadt. Schließlich endete der Stadtrundgang in der Fuggerei – der weltältesten noch bestehende Sozialsiedlung.

Der Samstag wurde gekrönt durch eine ganz besondere Abendveranstaltung – rustikal statt galamäßig ging es in der traditionsreichen Brauerei Riegele zu. Lokales Bier, lokale Speisen – entspannt und zünftig! Heike Käferle dankte allen Beteiligten und vergab Preise für besondere Anflüge oder Anreisen. Auch ohne Gala hatten wir alle viel Freude im urigen Brauhaus.

Am Sonntag, ebenfalls wieder ein Tag wie aus dem Bilderbuch, erklommen einige von uns den Tower am Flughafen, andere flogen zum Sightseeing Richtung Seen und Alpenvorland oder direkt nach Hause.

Eine rundum gelungene JHV – großartig organisiert von Lisa Stahl, „corona-reibungslos“ verlaufen, mit hohem Spaßfaktor und ohne Infektion. Unsere nächste JHV organisiert Helga Strack für uns in Bielefeld. Ja, das gibt es wirklich. Kommt und schaut es euch an im September 2021!

NETZWERK

Gruppenfoto vor dem Marburger Rathaus

Hexentreffen in der Universitätsstadt Marburg

von Sabine Theis

Ende Januar luden die Marburger Pilotinnen Edith, Katharina und Tanya zu einem Hexentreffen mit mittelalterlichem Ambiente in ihr schönes Städtchen Marburg ein – Corona war uns noch nicht präsent!

Wir trotzten der Kälte bei einem Rundgang mit dem Nachtwächter oder der Wäscherin und erhielten einen ersten Einblick in diese schmucke Universitätsstadt, die vom zweiten Weltkrieg nicht viel abbekommen hatte. Am Samstag folgten wir in altbekannter Weise vielen interessanten Vorträge und einem regen Austausch. Dolores Deimling, Ballonfahrerin, und Sabine Bühlmann, Hubschrauberpilotin, überzeugten die Zuschauerinnen von der Faszination ihrer Luftsportarten mit wunderbaren Bildern. Dolores konnten wir an diesem Tag als neues Mitglied der VDP werben. Sabine sollte allen wohlbekannt sein. Eine der Veranstalterinnen, die Hautärztin Dr. Katharina Friebe, stellte die Frage in den Raum „Welchen Strapazen ist unsere Haut beim Fliegen ausgesetzt?" Ein spannendes Thema mit dem ich mich vorher noch gar nicht beschäftigt hatte. In feierlichem Rahmen erhielten die Ausrichterinnen im Rathaus eine silberne Hexe als Zeichen der Anerkennung für die gelungene Veranstaltung überreicht.

Den Abschluss fand das Hexentreffen bei der festlichen Abendveranstaltung in der Waggonhalle. Hier fand auch traditionsgemäß die Überreichung der Hexe für das Treffen 2021 statt – die Hexe ging ans Sauerland! Nun sind wir gespannt, ob die COVID-19-Zahlen das Treffen zulassen werden.

Heike und Sabine am VDP-Stand

Wiedersehen macht Freude

Hier wird der VDP-Mitgliedsantrag unterschrieben

Besenübergabe an die Sauerländerinnen

Frauen führen mit Erfolg

Workshopreihe im AEROCLUB NRW | von Ruth Haliti

Als Pressesprecherin der VDP habe ich mich an einer Workshop-Reihe beim Aeroclub NRW beteiligt. Pandemiebedingt wurde auch hier von Präsenz zu Online umgeschaltet, aber das tat den Infos keinen Abbruch.

Bei dem Workshop ging es insbesondere um den Umgang und die Kommunikation von Frauen in Führungspositionen in Sportvereinen. Präsentationen, Tipps und Erfahrungsaustausch, darum ging es in der Reihe, die im letzten Quartal 2020 durchgeführt wurden. Weitere Infos erhaltet ihr unter www.aeroclub-nrw.de. In diesem Zusammenhang hatte ich auch Gelegenheit, einige Artikel im Magazin des Aeroclubs zu platzieren.

Bei Interesse am Thema gerne bei mir melden: presse@pilotinnen.de

99s in Reichelsheim

von Ruth Haliti

Ein Tag wie im Bilderbuch: Fliegen am blauen Himmel mit strahlender Sonne. Aus EDLE kommend mit meiner Vicky H40 hatte ich eine nette Pilotin aus Dinslaken mit an Bord, Romana Fiebig, Ü50 und selbst erst seit wenigen Jahren Pilotin.

Wir folgten einer Einladung von Andrea Amberge nach Reichelsheim zu einem Vortrag der österreichisch-europäischen Ferry Pilotin Fanni Pajer. Sie arbeitet für Diamond Aircraft und fliegt diese Maschinen von Wiener Neustadt in die ganze Welt. Ihr Vortrag drehte sich um Überführungsflüge über den großen Teich. Von Wien nach Montreal. Tolle Foto-Impressionen, interessante Details und ein Herz, das mit Leidenschaft für die Fliegerei schlägt. Fannis Vortrag war einfach mitreißend, wir alle lauschten gebannt. Für mich persönlich war es auch deshalb ausgesprochen berührend, weil es mich an meine eigene Überquerung mit der Mooney im August 2000 von Hamm nach Quebec erinnerte. Nord-Schottland, Island, Grönland, Nova Scotia – eine unglaubliche Erfahrung.

Fannies ungarischer Mann und ihr kleiner Sohn waren auch dabei. Im Anschluss gab es einen ebenso interessanten Vortrag übers Ambulanzfliegen per Heli von Andreas Mann Ossi, der bei Heli-Flight arbeitet. Angelika Sonnenschein und unser Fördermitglied Klaus Gehrmann von Heli-Flight hatten Andrea hervorragend bei der Organisation unterstützt.

38 Teilnehmer*innen, davon 27 (!) Pilotinnen, waren angereist, meist selbst angeflogen. Viele davon natürlich auch aus der VDP. Fliegen ist halt Frauensache!

Hexenfeuer ...

von heißer Luft getragen, vom Wind gewogen und vom Zauber der Fliegerei berührt
von Dolores Deimling

Ja Herr und Gott, du lässt in Ruhe und Stille, allein unterbrochen durch die fauchend-feurige Warmluft-Power, welche uns von der Erde emporhebt, die Natur von ganz anderer Seite entdecken. Gewiss – auch dem Himmel sind wir etwas näher; plötzlich wird alles, was gerade noch groß war, ganz winzig; ich stehe ganz ruhig und fest im Korb, kein Wackeln, kein Windzug – werde getragen. Ruhe und Stille lassen einem den Atem stocken, beinahe das Empfinden, weit über den irdischen Dingen zu sein! Vertrauen – einfach ein Stück Glückseligkeit!

Gerne lese ich diese von den Pfarren Martin Lampeitel und Andreas Wilhelm geschriebenen Segenswünsche anlässlich der Ballontaufe D-OOLY 2011 im Europa Park Rust. Ich halte in Dankbarkeit an meinem Ritual fest, kurz vor dem Start ein kleines persönliches Gebet zu sprechen. Meist bleibt es unbemerkt von Team und Gästen.

Alleine aus dem Gefühl heraus findet keine Ballonfahrt statt. Zunächst wird ganz unromantisch die Fahrt geplant, oft abgesagt, wieder neu organisiert. Der DWD in Offenbach wird befragt und verschiedenste Wetter- Modelle am PC miteinander verglichen, der Startplatz muss ausgewählt werden. Fahrtvorbereitung und Briefing füllen die meiste Zeit aus und sind von größter Bedeutung dafür, wie später die Fahrt verlaufen wird. Oft stand ich in meinen 21 Jahren als PIC am Startplatz und habe die geplante Fahrt dann doch wegen des Wetters gecancelt. Das „Hexenfeuer“ mit seinem fast 5.000 PS starken Brenner faucht und füllt die Hülle mit heißer Luft, die Falten glätten sich und das Volumen von 3.000 m³ ist nach 3 – 5 min erreicht. Mein besonderer Moment kommt: Ab hier beginnt für mich das wirkliche Vergnügen und mein Adrenalinspiegel steigt, Glückshormone werden ausgeschüttet, es wird warm um mein Herz.

Navigationsbesprechung mit Tochter

Das „Blaue Wunder“ von oben

Mein „Blaues Wunder“

Dollyair – Dolores Deimling, Pilotin seit 1999

Jetzt ist es Zeit, die Gäste an Bord zu lassen. Je nach sportlicher Fitness und körperlichen Verfassung ist es eine mehr oder weniger große Herausforderung, in den 1,1 m hohen Korb zu klettern. Es wird viel gelacht und die erste Anspannung weicht der Vorfreude. An dieser Stelle darf ich erwähnen, dass die Herren der Schöpfung sehr viel „aufgeregter“ sind als das stärkere Geschlecht. Sie sind es aber auch, die im Ballonkorb auf die Knie fallen, einen Heiratsantrag machen oder gerne die Gaszylinder mit Bier sehen würden.

Das Abheben des Ballons – meist ganz langsam und sachte – zaubert jedem ein Lächeln ins Gesicht. „Ach, es wackelt ja gar nicht! Die Welt unter mir wird immer kleiner!“ habe ich in meinen über 900 Fahrten genauso häufig gehört, wie Gäste im Korb waren. Ganz allmählich weicht das Rationale, die Intuition wärmt und macht glücklich.

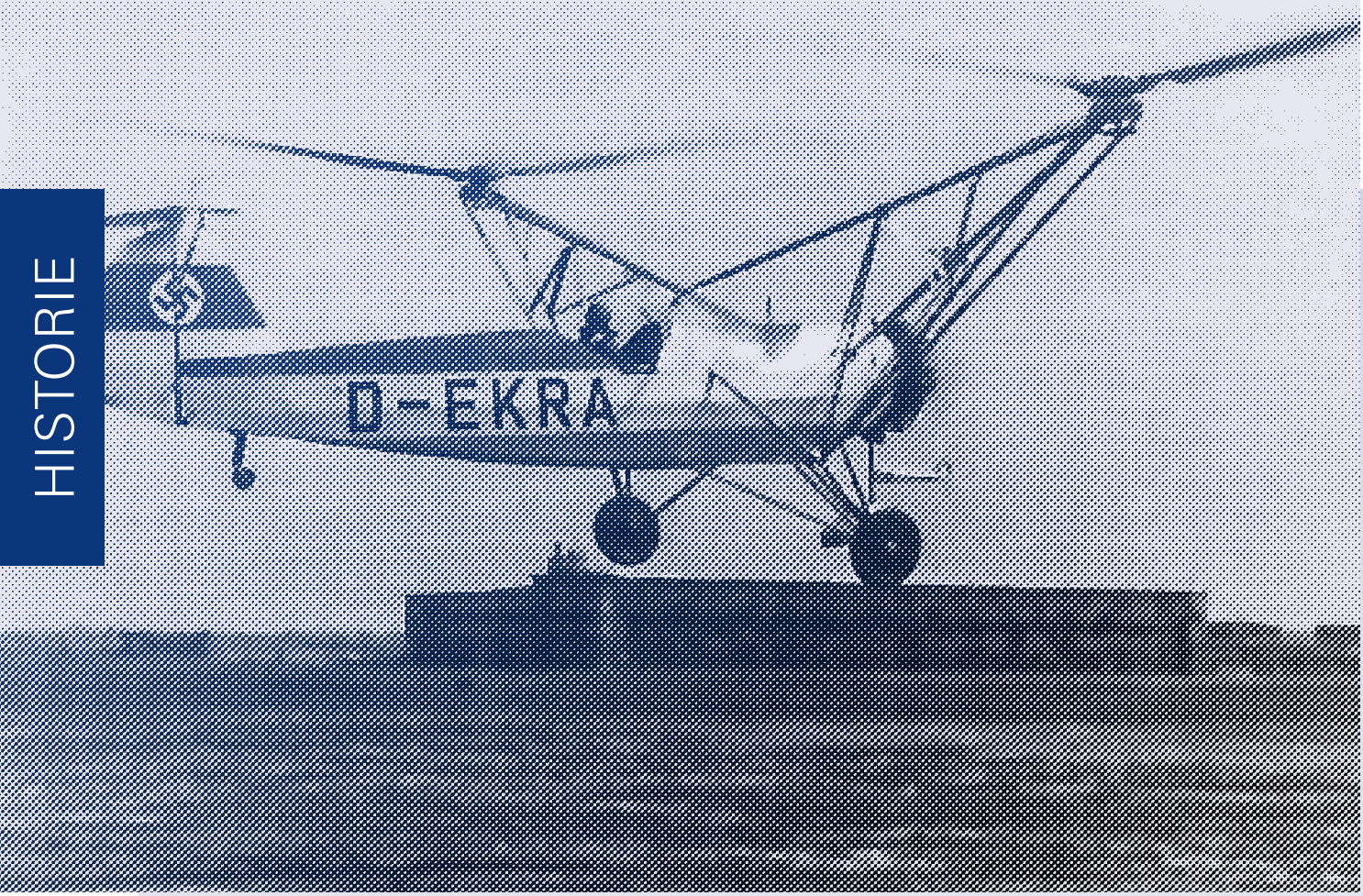
Ob zum Sonnenaufgang oder -untergang, in den Wintermonaten über den schneebedeckten Alpen, in Kappadokien über dem Tuffsteinsiedlungen, in Japan über den Reisfeldern und übergroßen Pools mit Lotusblüten, in Litauen, Polen, Spanien, Österreich und der Schweiz, ob über dem Europa Park oder über meiner Heimat, der Pfalz – jede Fahrt ist eine einmalige und ganz persönliche.

Vielleicht haben wir Hexen ja einen Zaubertrank, der dazu betragen kann, dass alles so wird, wie es noch vor einem Jahr war? Da fällt mir der Spruch ein: „Erst der Verlust der Dinge, zeigt uns erst den richtigen Wert“... wie wahr! Wahrhaftig habe ich das Verbot, Ballon zu fahren, als sehr schmerzlich erlebt.

Alle unsere Wettbewerbe und Ballonmeetings nach dem Februar dieses Jahres, sind abgesagt worden. Es gab kein Meeting, kein Zauberkreis der Ballonfahrer, kein Austausch, kein gemeinsames Bierchen und keine gemeinsamen Wettfahrten. Als Alternative wurden zwei virtuelle Möglichkeiten geschaffen, global und dezentral Wettbewerbe zu fahren, und somit Punkte für die Rangliste zu erhalten. Aus der Not wurde eine Tugend gemacht, wunderbar.

Unsere Frauen-Power-Herbstfahrt konnte „zum Glück“ noch stattfinden. So konnten wir aktuelle Bilder für den kleinen Hexenbericht, über das Besenmuster „Ballonfahren“ realisieren.

Ich wünsche euch allen ganz viel Weisheit und Zuversicht, mögen euch eure Zauberkräfte gut durch die dunklen Wintertage bringen. Fliegt sicher und wohlbehalten.



FW 61V1 über Rechlin

Mein Flug zur berühmten Flugerprobungsstelle Rechlin

Von Hedwig Sensen

Deutschland ist eine wichtige Geburtsstätte der heutigen Weltluftfahrt und Heimat zahlreicher Unternehmen, die in den vergangenen 100 Jahren viele Grundlagen der heutigen Luft- und Raumfahrt geschaffen haben. Die bekanntesten sind nach Ihren Gründern noch heute bekannt, wie z. B. Dornier, Heinkel, Junkers und Messerschmitt, um nur einige zu nennen.

Drei Orte in Mecklenburg-Vorpommern markieren wichtige Meilensteine dieser Entwicklung. Der wohl erste und wichtigste ist die Hansestadt Anklam (EDCA), Geburtsstätte Otto Lilienthals. Von dort nur 20 NM in fast nördlicher Richtung entfernt liegt Peenemünde (EDCP), das von 1936 bis 1945 größte Forschungszentrum Europas, in dem Wernher von Braun die Grundlagen der Raketentechnik entwickelte, die nach dem 2. Weltkrieg in den USA zum Bau der Saturn-V-Rakete führte, die den Astronauten Neil Armstrong am 21. Juli 1969 zum Mond gebracht hat. 45 NM südwestlich von Anklam liegt die Stadt Rechlin (EDAX, Müritz Airpark/Lärz). Bereits 1918 entstand hier bis zum Ende des 2. Weltkriegs die größte zentrale Erprobungsstelle der deutschen Luftwaffe, die dort Flugzeuge aller deutschen Hersteller erprobte. Eine vergleichbare Einrichtung findet man heute noch auf dem Forschungsflugplatz Schukowski, etwa 50 km südöstlich von Moskau gelegen.

Seit dem 1. August 1998 befindet sich das Luftfahrttechnische Museum Rechlin e.V. im historischen Gebäudeensemble auf dem Gelände der ehemaligen Erprobungsstelle.

Ankündigung zur Sonderausstellung im Luftfahrttechnischen Museum Rechlin

Melitta Gräfin von Stauffenberg

Das Museum beschäftigt sich mit der Entwicklungs- und Erprobungsgeschichte der deutschen Luftwaffe bis 1945 und der Entwicklung des Ortes Rechlin nach 1945. Die Hauptausstellung stellt die Erprobungsstelle dar. Auf drei zusammenhängenden Flugplätzen, von denen heute nur noch Müritz Airpark / Lärz aktiv ist, wurden richtungsweisende Entwicklungen der Luftfahrt getestet und zur Serienreife gebracht. Auch der erste Schleudersitztest fand hier statt. Gezeigt werden auch rund 100 Jahre Luftfahrtgeschichte, vom bespannten Doppeldecker bis zum ersten serienreifen Düsenflugzeug Messerschmitt Me 262.

Das Museum zeigt auch die Menschen, die diese Technik erfunden und genutzt haben, aber auch mit ihr untergegangen sind. So wird den Besuchern Raum gegeben, darüber ihre eigenen Empfindungen und Rückschlüsse zu entwickeln.

Während der Zeit der Erprobungsstelle wurden auch zwei Pilotinnen dank ihrer außerordentlichen technischen und fliegerischen Fähigkeiten nach Rechlin dienstverpflichtet – Gräfin Melitta von Stauffenberg und Hanna Reitsch. Ersterer widmet das Museum eine eigene Dauerausstellung. Sie wurde im Oktober 1939 dienstverpflichtet und zur Erprobungsstelle nach Rechlin abkommandiert. Als Diplom-Ingenieurin und Testpilotin setzte sie ihre bei den Askania Werken begonnene Arbeit an optischen Zielgeräten für Sturzflug- und Schießvisiere fort. Um die Entwicklung dieser Geräte zu optimieren, führte sie selbst etwa 2500 körperlich hochbelastende Sturzflüge mit der Junkers Ju 87 und Ju 88 durch. Hanna Reitsch, Gründungsmitglied der VDP, erprobte als Testpilotin ebenfalls ab 1938 in Rechlin Jagdflugzeuge, Bomber, Hubschrauber und Lastensegler. Auch Beate Uhse war häufig als Überführungspilotin in Rechlin.

Das Wirken der Testpilotinnen in Rechlin war auch Anlass zur Ausarbeitung einer Sonderausstellung über „Frauen in der Deutschen Luftfahrt“, die am 12. September 2020 im Museum eröffnet wurde. Auf 12 Wandtafeln werden einzigartige Pilotinnen ihrer Zeitepochen in Kurzbiografien dargestellt, beginnend mit Melli Beese bis hin zur ersten deutschen Kampfpilotin der Bundesluftwaffe und den ersten beiden Verkehrspilotinnen der Lufthansa AG. Diese Ausstellung wird noch bis in den Herbst 2021 in Rechlin zu sehen sein.

Auch die „Sowjetische Militärluftfahrt“ und die „Schiffswerft Rechlin“ bilden zwei Themenschwerpunkte des Museums. Neben militärischen Schiffstypen wurden auch viele Zubehörteile für den Schiffbau produziert. Auf dem Außengelände befindet sich u.a. das in Serie gebaute 32 Tonnen schwere Torpedoschnellboot „Libelle“, das eine Geschwindigkeit von 115 km/h erreicht.

Weiter ist die Geschichte des Ortes Rechlins dargestellt. Am Ende des 2. Weltkriegs waren viele Einwohner aus Rechlin geflüchtet. Auf dem Gelände der Luftwaffenerprobungsstelle wurden sowjetische Truppen stationiert und das Gebiet mit einer Mauer umgeben. Die Rechliner Bevölkerung durfte diesen Teil nicht betreten. Erst nach dem Abrücken der Sowjet-Soldaten 1993 wurde die Mauer abgerissen und ein Teil dieses Geländes zur „Waldsiedlung“ umgewidmet. Aus den ehemaligen Offiziershäusern der Erprobungsstelle entstanden Einfamilien- und Doppelhäuser.

Ein Besuch des Museums in Rechlin vermittelt einen guten Einblick in die rasante Entwicklung der Luftfahrt bis 1945 als breite Basis für die zukünftige Luftfahrttechnik weltweit.

Mein Dank geht an Herrn Torsten Heinrichs für die freundliche Aufnahme und Führung durch das Museum und für die zahlreichen Unterlagen darüber.

Weiteres ist zu entdecken unter **www.luftfahrttechnisches-museum-rechlin.de**

HISTORIE

Melitta Gräfin von Stauffenberg

Hanna Reitsch, 1934 (Foto: Velivieras, Wikimedia Commons)

Erprobungsinhalte E-Stelle Rechlin

Melitta Gräfin von Stauffenberg

Melitta Stauffenberg wurde nach Ihrer Ausbildung zur Rotkreuzschwester bei Kriegsbeginn zu einer Sanitätsfliegerin. Am 4. Oktober 1939 wird sie als Ingenieur-Flugzeugführerin zur Luftwaffenerprobungsstelle Rechlin abkommandiert und dienstverpflichtet.

Kaserniert und miserabel untergebracht, ohne Dienstgradzubilligung, war sie in der Bomben- und Zielgeräteerprobung tätig und flog den Sturzkampfbomber Ju 87 und Ju 88 sowie die Typen Do 17Z, Do 217, Messerschmitt Bf 110/B1 V9a (eine Spezialausführung für den Sturzflug) und Bf 109. Sie leitete auch die Auswertungen der Messstürze. Ihre Berichte gingen an das Technische Amt, die technischen Organe und von dort unter strenger Geheimhaltung an die Industrie. Wegen der jüdischen Herkunft eines Großvaters musste sie einen Antrag auf „Gleichstellung mit arischen Personen" stellen, dem wegen ihrer „kriegswichtigen" Arbeit stattgegeben wurde

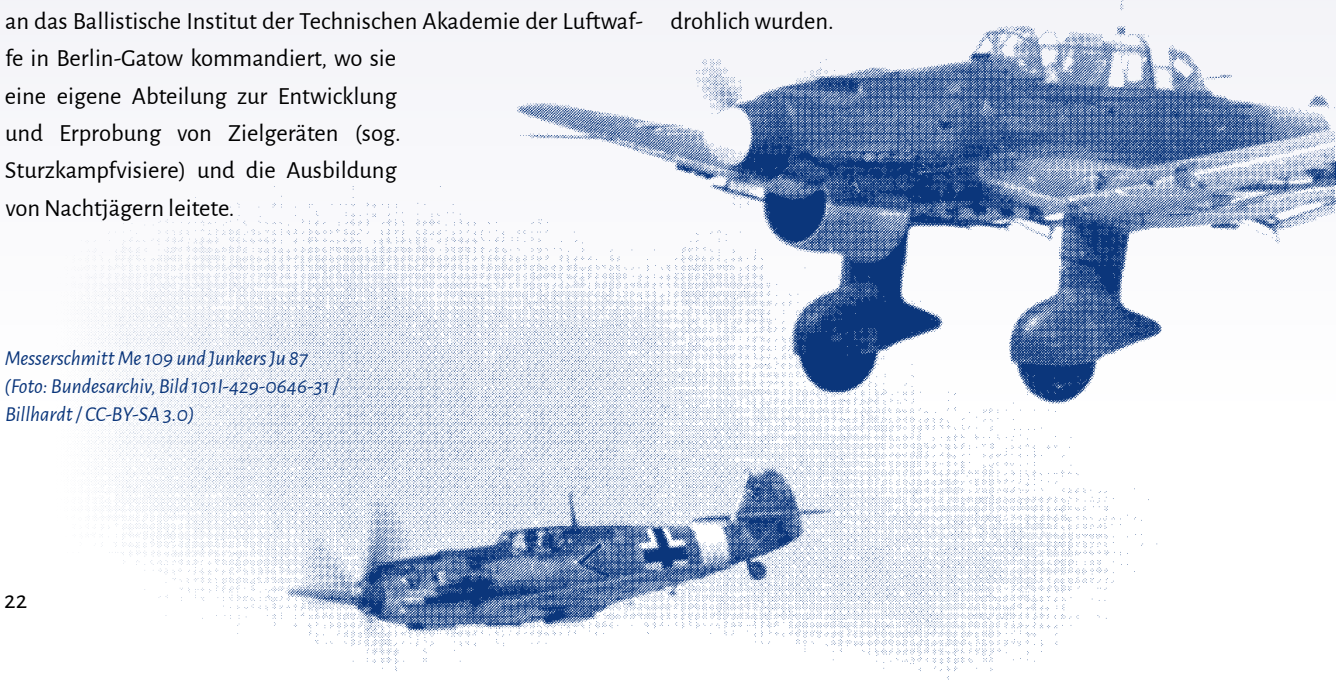
In Ihrer Zeit in Rechlin absolvierte sie bis zu 2.500 Sturzflüge; mitunter 10 Sturzflüge am Tag – eine physische Leistung, die weit oberhalb der Empfehlungen des damaligen Luftfahrt-Medizinal-Rates lag.

Am 1.2.1942 wird sie für „kriegswichtige Sturzflugerprobungen" an das Ballistische Institut der Technischen Akademie der Luftwaffe in Berlin-Gatow kommandiert, wo sie eine eigene Abteilung zur Entwicklung und Erprobung von Zielgeräten (sog. Sturzkampfvisiere) und die Ausbildung von Nachtjägern leitete.

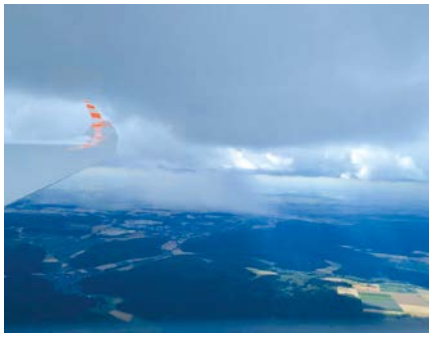
Hanna Reitsch

Im September 1937 war sie, durch Ernst Udet zur Erprobungsstelle der deutschen Luftwaffe in Rechlin berufen, als Erprobungsfliegerin vorwiegend für Militärflugzeuge tätig. Sie war als Testpilotin furchtloser und tollkühner als viele ihrer männlichen Kollegen und mit 1,54 m Körpergröße ideal für den Einsatz in den engen Cockpits der Kampfflugzeuge. Das war teilweise eine Provokation für die männlichen Piloten.

Ihr wurde das Eiserne Kreuz I. und II. Klasse und mit 25 Jahren als erster Frau in Deutschland der Titel „Flugkapitän" verliehen. Ebenfalls 1937 flog sie die Erprobung des ersten Hubschraubers in Bremen, stellte in Rechlin den Streckenweltrekord für Hubschrauber auf und unternahm 1938 mit der Fw 61 den spektakulären Flug in der Deutschlandhalle in Berlin. Nach zwischenzeitlichen Erprobungen an anderen Einsatzorten, u.a. mit dem Raketenflugzeug Me 163 in Augsburg bei der Fa. Messerschmitt, kehrte Hanna Reitsch Ende August 1944 zur Erprobung der bemannten V1 mit dem Tarnnamen „Reichenberggerät" Fi 103R zurück nach Rechlin. Sie meisterte ca. 10 Testflüge mit der bemannten V1 mit teilweise technischen Fehlfunktionen des Fluggerätes, die sehr lebensbedrohlich wurden.



Messerschmitt Me 109 und Junkers Ju 87 (Foto: Bundesarchiv, Bild 101I-429-0646-31 / Billhardt / CC-BY-SA 3.0)



oben links: Blick aus dem Cockpit von Ines
unten links: Beeindruckendes Wetterschauspiel war auch geboten
rechts: Impression vom Trainingslager
QR-Code: DMST-Wertung im Überblick

Corona-Segelflugjahr 2020

von Sabine Theis

Mit Vorfreude blickten wir alle gespannt der Segelflugsaison entgegen. Die Flugzeuge wurden gewartet, neue Instrumente eingebaut, meine LS 4 z.B. mit einem AIR-Traffic-System und Transponder ausgerüstet.

Dann kam am 13.03.2020 der Shutdown in der Schule und im öffentlichen Leben und die Zeit stand still … keine Treffen mehr auf den Flugplätzen und in den Werkstätten, keine Veranstaltungen wie die Aero, kein Beginn der Segelflugsaison in Deutschland. Stattdessen Hygienepläne, Infektionskettennachverfolgung und schreckliche Bilder aus Bergamo und aus Madrid. Alles drehte sich nur noch um das Virus SARS-CoV-2.

Erst Mitte Mai hat sich das fliegerische Vereinsleben wieder langsam erholt. Die ersten, vorsichtigen Alleinflüge im Segelflugcockpit konnten mit dem F-Schlepp erfolgen, geflogen wurde mit Gesichtsmaske, eingeklinkt mit Handschuhen und allgegenwärtig das Desinfektionsspray. Alles sehr weit weg von der Normalität, aber in 2.800 m über NN ist doch alles wieder wie immer. Der Blick von oben und das „Hinter-sich-lassen des Corona-Alltages“ waren und sind in meine Augen die beste Entspannung.

Mitte Juli dann das unerwartete Treffen mit unseren Pilotinnen der Frauennationalmannschaft in Aalen-Heidenheim auf dem Flugplatz. Die zu dem Zeitpunkt ursprünglich vorgesehene Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen in Deutschland war abgesagt und ich hatte mich entschlossen, für zwei Wochen mit dem Wohnmobil und den Flugzeugen auf der Schwäbischen Alb mit meiner Familie Urlaub zu machen. Umso überraschter war ich, als ich am nächsten Morgen erst Ines Engelhardt und anschließen Cornelia Schaich über den Weg lief. Auch Sabrina Vogt und Christine Grote nahmen an der Trainingsmaßnahme der Frauennationalmannschaft teil. Am 25.07. gelang diesem Team das 750-km-Diplom mit einem Flug mit 1184 Punkten im OLC.

Wir können stolz auf solche Segelflugpilotinnen in unseren Reihen sein. Herzlichen Glückwunsch!

Schaut man auf den OLC-Seiten **www.onlinecontest.org** in die Frauenwertung bei den Deutschen Meisterschaften im Streckensegelflug, so findet man Sabrina Vogt mit 3147 Punkten auf dem ersten Platz, Chrissi Grote folgt mit 2782 Punkten auf Platz 3 und Selina Mihalyi, unsere Sally, liegt mit 2389 Punkten landesweit auf Platz 6. Weitere Ergebnisse unserer Pilotinnen sind hier zu sehen **https://tinyurl.com/y4c2s5jz.** (siehe QR-Code). Viel Spaß beim Stöbern!

Wenn ich ein Fazit ziehen soll, kann ich für den Segelflug 2020 mit Bestimmtheit sagen, dass der Saisonbeginn natürlich schleppend verlief, dass viele Veranstaltungen abgesagt wurden und dass das enttäuscht hat, aber auch, dass die tollen Wetterlagen in diesem Sommer dazu geführt haben, dass wir trotz allem unserem wunderschönen Hobby nachgehen konnten.

Blick auf den Flugplatz Aalen-Heidenheim

Mit Ulrike zusammen zum Mount Kaputar

Meine Erlebnisse bei der Frauen-WM in Australien

von Conny Schaich

Qualifiziert für die Frauen-WM in Australien, einerseits spannend, Australien bietet ja in unserem Winter ziemlich gute Segelflugbedingungen. Aber auf der anderen Seite ist die Organisation wesentlich aufwändiger als gewohnt und das Ganze ist erheblich teurer.

Käthe, die nach Australien ausgewandert ist, hat mir eine LS8t zum Chartern beschafft. Eine langjährige Freundin und Förderin des Frauen-Segelflugs – Ingrid Blecher – hat mich gerne als Rückholerin begleitet.

Ingrid Blecher und Conny

Unsere Reise haben wir in Melbourne begonnen, wo wir ein paar Tage beim Flugzeug-Eigentümer Rolf und seiner Frau Nela verbrachten, die vor Jahrzehnten nach Australien ausgewandert sind. Von dort ging es über Sydney weiter nach Tamworth. Die LS8 hatte Nelas Bruder per Auto schon nach Lake Keepit gezogen, so dass wir die 1100 km bequem fliegen konnten.

In der Trainingswoche hatte ich jede Menge zu tun. Zuerst musste ich noch 12 kg zusätzliches Blei besorgen und einbauen. Ich hatte gehört, dass es zwei Höhenzüge gibt, die nach Norden führen und die ziemlich gute Thermik produzieren. Beim ersten Flug trat jedoch ein unangenehmes Brummen ab 160 km/h auf. Ob der verschiedenen Versuche, die Ursache zu finden, habe ich leider bei der Landung das Fahrwerk vergessen. Dort geht das nicht mit ein paar grünen Streifen am Rumpf ab, sondern man braucht 3 Lagen Glasgewebe und neuem Lack … und einen Tag Zwangspause.

Die braune, ausgedörrte Landschaft außerhalb der Berge war für uns alle ein bisschen bedrückend. Das Land wirkte verdurstet und fast wie Wüste. Vor 4 Jahren war noch alles grün und der Stausee voll, aber seither hat es fast nicht mehr geregnet. In der Trainings- und der ersten Wettbewerbswoche kam eine extreme Hitze dazu. Thermikauslösetemperatur bei 39°, da geht's erst richtig los bei 41° oder mehr. Man baut früh auf und kommt dann so spät wie möglich zum Flieger. Auch die Rückholer flüchten so schnell wie möglich zurück ins klimatisierte Cabin. Mit viel Wasser und Elektrolyt, feuchten Halstüchern und Kühlkissen haben wir dagegengehalten. Zum Glück geht die Temperatur im Flug schnell auf erträgliche Werte zurück.

Im Bild sieht man den Flugplatz und daneben die Staumauer. Im Sports Park mit Swimming Pool fanden die meisten offiziellen Feste statt. Ganz unten ist ein UL-Platz zu sehen, die letzte Landemöglichkeit im Endanflug aus Norden. Etwas rechts von der Staumauer liegt der State Park, wo viele Teilnehmerinnen ein klimatisiertes Cabin gemietet hatten. Wir haben uns dort selber versorgt und abends meistens gekocht. Die Herausforderung war das Einkaufen. Der

SEGELFLUG

Sabine Theis, Referat Segelflug

Im Dezember folgte für unsere Pilotinnen **Cornelia Schaich, Christine Grote, Sabrina Vogt** und **Ines Engelhardt** die Reise ins weit entfernte Australien und an Silvester begannen die Trainingstage im schönen Lake Keepit. Sie nahmen vom 03.01. – 17.01.20 an den Segelflugweltmeisterschaften der Frauen teil. Die Lake Keepit VDP Ladys konnten von uns mit Spannung über den Internet-Ticker begleitet werden und so erlebten wir die Aufs und Abs fast live mit. Die Bilder von Waldbränden, Hitze und Trockenheit waren auch hier bei uns den Zu-Hause-Gebliebenen Thema im Fernsehen. Und so berichtete Chrissi von einer WM der Extreme. Den Bericht findet ihr auf **www.pilotinnen.de**.

Herzliche Gratulation vom Präsidium:
Cornelia Schaich
zum 14. Platz in der Standardklasse
Christine Grote
zum 2. Platz in der Clubklasse
Sabrina Vogt
zum 5. Platz in der Clubklasse und
Ines Engelhardt
zum 11.Platz in der Clubklasse.

Chrissi Grote, Vizeweltmeisterin Clubklasse, Weltmeisterin Elena Fergnani (Italien)

Der kümmerliche Rest des Lake Keepit

nächste Laden ist 35–40 km weg in Gunnedah bzw. Manilla. Wenn man was Größeres braucht (z. B. einen Baumarkt), muss man nach Tamworth fahren, gut 50 km.

Vor dem Clubheim am Flugplatz gibt's ein paar Halme grünes Gras, das gerne von den Kängurus angenommen wird.

Schon in der Trainingswoche kam der erste Sandsturm. Ich war bei völlig friedlicher Luft gelandet und hatte kaum den Flieger ans Auto gehängt, als das Unheil losbrach. Zum Glück bin ich nicht eine Viertelstunde länger geflogen…

Jetzt aber zum Wettbewerb! Wir wurden betreut von Wolli Beyer als Coach und Daniela Wilden als Team Chefin. Sie haben Ihre Sache sehr gut gemacht, Dani hat sich bei ihrem Debut die Achtung der Team-Chef-Kollegen und von uns Pilotinnen verdient. Und Wolli hat frühmorgens das Wetter analysiert, uns während der Flüge ständig mit aktuellen Informationen versorgt und dann abends noch den Blog geschrieben, wow.

Die Flugstrecken begannen meistens in nördliche Richtung. Nach 70 km kommt dort der Mount Kaputar, oder Monte Kaputto, wie unser Coach Wolli ihn nannte. Hier beginnt die Thermik als erstes, ist die Basis immer etwas höher und die Thermik besser, aber auch als erstes überentwickelt.

Am zweiten Tag ging unsere Aufgabe nach Süden, wo auch bergige Landschaft dominiert. Die Thermik war genial und die Basis auf 4000 m. Ich konnte 100 km Endanflug machen und schaffte mit einem Schnitt von 129 km/h den zweiten Tagesplatz.

Am nächsten Tag war eine 4:15 h-AAT[1] ausgeschrieben. Der Kurs führte in die eigentlich thermisch beste Gegend im NO des Platzes, aber unser erster Wendesektor war angefüllt mit Rauch. Man konnte die anderen Flugzeuge bis 1 oder 2 km sehen und den Boden direkt nach unten. Nach vorne auf Kurs war nichts zu erkennen. Naja, man navigiert ja mit GPS, aber man würde trotzdem gerne sehen, wo man hinfliegt, vor allem, wenn der Kurs über ziemlich unlandbares Gelände führt. Wir hatten eine Datei mit ein paar Außenlandemöglichkeiten, aber findet

1 Bei einer AAT geht es darum, eine möglichst große Strecke in einer festgelegten Zeit zu fliegen. Eine Aufgabe geht über mindestens einen Wendesektor und wieder zurück zum Ausgangspunkt. Es gibt dabei keine feste Anzahl von Wendesektoren. Diese Wendesektoren haben einen Radius und müssen zumindest angeschnitten werden. Der Pilotin bleibt es überlassen, wie weit sie in die Sektoren einfliegt. Die meisten Punkte gibt es für die Einhaltung der vorgegeben Zeit in Verbindung mit der weitesten Strecke.

Wenn das Kind schon zu groß ist, gucken die Füße raus

man das dann auch? Die Sicht sei ok, meinte der Tasksetter, der als objektiver Beobachter mit seinem Ventus im Wettbewerbsraum unterwegs war. Da ist er wohl eher im Süden bei den anderen beiden Klassen rumgeflogen.

Zwei Stunden später, als wir in bester Thermik und bei guter Sicht im Norden kurz vor dem zweiten Wendesektor waren, wurde doch noch neutralisiert. Die Mitteilung erreichte uns über WhatsApp, für Funk war's zu weit. Das haben wir dann auch nicht mehr so ganz verstanden.

Danach kamen zwei Tage, in denen meine Teampartnerin Ulrike und ich ein bisschen langsamer als die Tagessieger waren, aber im Prinzip noch gut dabei. Wir wollten, wie schon auf einigen Wettbewerben davor, im engen Team fliegen. Das klappte aber dieses Mal nicht, weil Ulrike den optimalen Schwerpunkt ihrer ebenfalls gecharterten LS8 in den ersten Tagen nicht gefunden hat und dadurch oft nicht richtig steigen konnte.

Am verhängnisvollen 6. Wertungstag flogen wir einen Assigned Area Task. Ich mag diese Aufgabenform, weil man eigene Entscheidungen treffen kann, am Abflug weniger pokern muss und nicht einfach anderen hinterherfliegen kann. Aber in einer total fremden Gegend ist das schwerer als eine klassische Aufgabe. Man weiß einfach nicht, welches Gebiet bei welchem Wetter tendenziell besser ist. Am Anfang lief es bärig, wir kamen unter Wolkenstraßen gut voran, den ersten Sektor nahmen wir nur kurz mit.

Im zweiten Sektor wurde es schwieriger, ich war höher und wir haben uns verloren. Die Flarmreichweite war geringer als in Europa gewohnt. Schon ab 1 km hat man die Teampartnerin nicht mehr gesehen. Im letzten großen Wendekreis wurde die Thermik wieder besser. Wir 3 aus der Standardklasse haben uns wiedergefunden und gleich wieder verloren. Danach gab es Überentwicklungen. Die Nervosität stieg. Ich habe einen Denkfehler beim Endanflug gemacht und flog zu tief aus dem letzten Minibart. Leider musste ich kurz vor dem Zielkreis den Motor starten. Eine „Außenlandung" wirft einen komplett raus, der Wettbewerb war praktisch nach der Hälfte gelaufen. Ich konnte mich nur ein bisschen mit Aude Untersee trösten, einer genialen französischen Pilotin, die am ersten WT mit einer Luftraumverletzung null Punkte kassiert hatte.

Am siebten Tag in Folge war die Thermik blau und schlecht und der Thermikbeginn spät. Trotzdem hat unser Tasksetter 435 km für uns und sogar 538 für die 18-m-Klasse ausgeschrieben. Wir sind erst um Viertel vor 3 abgeflogen, obwohl man da schon wusste, dass die Aufgabe nicht zu schaffen ist. Aber wer will bei niedriger Basis und schlechter Thermik allein im Blauen rumfliegen? Im großen Wald Pilagar, der fast ohne Landemöglichkeiten und 80 x 100 km groß ist, war ein neues Feuer ausgebrochen. Der Rauch wurde mit dem Westwind auf unsere Strecke geblasen und brachte den letzten Rest Thermik zum Erliegen. Das ganze Feld lag draußen, ich konnte entspannt mit 4l Sprit heimratteln, die meisten anderen sattelten die Hänger. Sogar Katrin musste mit ihrer JS3 bei Sunset auf einem Flugplatz außenlanden.

Das deutsche Team hatte alle Flugzeuge gechartert, während andere Nationen wie England, Frankreich, Italien und Tschechien ihre eigenen Flugzeuge per (z.T. verbandseigenem) Container verschifft hatten. Beides hat Vor- und Nachteile. Für uns war das

Weltmeisterin Melanie Gadoulet (Frankreich), Katrin Senne, Bronzemedaille 18-m-Klasse

finanzielle Argument entscheidend, bei anderen Nationen wie z.B. Frankreich zahlt der Verband alles. So ein Container kostet eine Menge mehr, obwohl natürlich auch das Chartern Kosten verursacht. Wir hatten dadurch schon im Vorfeld nette Kontakte zu Australiern. Aber wir mussten uns mit fremder und unvollständiger Instrumentierung rumschlagen, mit Geräuschen, Schwerpunkt- und Funkproblemen. Die Steigwerte in Knoten hat man auch nicht so im Gefühl.

Die anderen Nationen hatten dafür keine Hänger dabei, weil in einen Container 5 Flugzeuge ohne oder 2 mit Anhänger passen. An dem Außenlandetag wurden die 3 tschechischen LS8 Pilotinnen mit dem ersten Hänger abgeholt, für die anderen beiden Flugzeuge haben sie am nächsten Tag meinen Hänger ausgeliehen. Dieser war nach 7 Tagen in Folge als Ruhetag neutralisiert, sonst wäre maximal das halbe Starterfeld angetreten.

Es folgten noch zwei Tage, an denen wir gezeigt kriegten, wie gut das australische Wetter sein kann. Die Tagessieger der Standard-Klasse hatten Schnitte von über 135, wir so um 120 km/h. Die meisten Europäer fliegen einfach zu vorsichtig, wenn's richtig knackt. Am letzten Flugtag kamen wir alle gerade so mit dem letzten Thermikhauch heim. An den letzten beiden Tagen wurde aufgebaut und gewartet und dann neutralisiert, wie man's von hiesigen Wettbewerben kennt. Zeit für Small Talk, der in der Hitze der ersten Woche echt zu kurz kam.

Unerfreulich zum Schluss: Betrugsvorwurf gegen das australische Team. Wir waren den ganzen Wettbewerb über mit Trackingsystemen einer australischen Firma geflogen. Die Positionsdaten wurden mit einer Viertelstunde Zeitversatz veröffentlicht. Die Pilotinnen sollten keine externe Hilfe aus diesem Tracking bekommen. Am Ende kam erst der Verdacht und dann die Gewissheit auf, dass dem australischen Team die Tracking-Daten live zur Verfügung standen. Die Jury traf sehr schnell eine Entscheidung und gab allen Australierinnen 225 Strafpunkte wegen unsportlichem Verhalten. Diese Maßnahme hat die Clubklasse-Pilotin Jo Davis den Weltmeistertitel und in der Standardklasse Lisa Trotter den 3. Platz gekostet.

Es gab natürlich Diskussionen und viele unzufriedene Gesichter am Abschlussabend. Schade für die schöne WM, dass so ein unerfreulicher Abschluss den Eindruck trübt.

Das deutsche Team hat eine Silber- und eine Bronzemedaille erreicht.

Weil der Rücktransport der LS8 wieder übernommen wurde, konnten Ingrid und ich zusammen mit Gisela Weinreich (Jury) noch eine Woche in Sydney dranhängen. Das war ein entspannter Abschluss und wir haben einiges gesehen. Als wir wieder daheim ankamen, ging es uns allen gleich: Man genießt die kühle Luft, den Regen und ganz besonders das grüne Gras.

Zum Schluss möchte ich mich noch herzlich für die Unterstützung bedanken: Beim DAeC, dem BWLV und der VDP

Fotos: Conny Schaich, Katrin Senne

Brände hinter Mount Kaputar

Thermikbeginn wird immer von Dust Devils angekündigt.

Wolli und Dani

Sandsturm

Man hat viel Platz: Ranch eines Belgiers

Fliegen in Uruguay **von Ingrid Hopman**

Fly in Uruguay – Heike Schweigert macht es Pilotinnen möglich, sich das zweitkleinste südamerikanische Land zu erfliegen. Im Fliegermagazin wurde darüber berichtet (siehe auch http://fly-uruguay.com). Ende Februar 2020 sitzen Sybille Glässing-Deiss und ich voller Vorfreude in der Linienmaschine – obwohl das Corona Virus sich bereits drohend aufbaut.

Nach kurzer Akklimatisierung und einer Stadtführung durch Montevideo geht es zum Flugplatz Angel Adami für die theoretische und praktische Einweisung. Die Praxis besteht aus einem Flug und einer Landung auf dem Flughafen Montevideo Carasco. Unsere Rundreise kann beginnen.

Ich übernehme das erste Leg und fliege der Küste entlang bis La Paloma. Wir sind begeistert von dem unendlich langen wunderschönen Strand. Landung in Punta del Esta. Rundfahrt durch die gepflegte Stadt mit 120.000 Einwohnern und viel Tourismus.

Unser nächster Flug führt uns auf Nordkurs nach Treinta Y Tres. Unter uns das weite und flache Land, vorwiegend für Rinderzucht genutzt. Wir werden von einem Rancher namens Ivan abgeholt und fahren über Pisten zu einer Wanderung im Nationalpark Quebrada del los Cuervos.

Es geht bei 30° C steil bergab über Stock und Stein zum Fluss Rio Olmar Grande. Als achtzigjährige kann ich locker mithalten. Wir beobachten die Adler, die im Aufwind ihre Kreise ziehen.

Die Estancia Pinos de la Quebrada ist eine gepflegte Ranch und unsere Unterkunft. Wir sitzen am Pool und trinken Landbier. Später dürfen wir sogar reiten.

Iwan bringt uns zum Flugplatz und ich fliege 311° – 85.5 nm nach San Gregoria de Polanco, zum Stausee des Rio Negro. Wir landen in Tacuarembó. In der Gegend findet ein Gaucho Fest statt — das Highlight unserer Flugreise. Nach einer langen Fahrt erreichen wir die idyllische Estancia Pinos de la Quebrada.

Wir beziehen ein einfaches, naturnahes Zimmer – die Toilette hat keine Spülung. Ratschläge: „Nehmt aus dem Eimer Wasser und spült nach; elektrisches Licht gibt es von 20:00 – 22:00 Uhr, behelft euch sonst mit der Taschenlampe."

Dafür können wir mit Pferden ausreiten. Mit den anderen Gästen treiben wir – von Gauchos unterstützt – Rinderherden in Koppeln. Abenteuer pur!

Am Abend sitzen wir im Freien, ein junger Mann grillt. Es gibt wieder Landbier, wir unterhalten uns noch und lachen viel. Tatsächlich geht um 22:00 Uhr das Licht aus. Später hörten wir laute Musik – das größte Gauchofest des Landes hat begonnen. Am nächsten Tag können wir die Parade mit 4.500 Pferden und Reitern verfolgen. Die Reiter haben wunderschöne selbstgestickte

Glücklich gelandet: Ingrid Hopman, Sybille Glässing-Deiss, Heike Schweigert

Gürtel. Viele Kinder und junge Mädchen in schönen Trachten sind dabei. So etwas muss man erlebt haben, wie fröhlich und friedlich alles abläuft.

Nachmittags gehen wir zu Fuß ca. 2 km zum Gaucho Festplatz, schauen einem Rodeo zu und machen einen Rundgang entlang der vielen Verkaufsstände und tauchen später in das musikalische Geschehen ein.

Nach dem Festival fliegen wir in nördlicher Richtung nach Rivera. Von da folgen wir in westlicher Richtung der Brasilianischen Grenze. Tags darauf weiter nach Artigas und entlang dem Rio Negro bzw. der Argentinischen Grenze. Pünktlich um 12:00 Uhr lande ich. Die Männer staunen, als drei Pilotinnen dem Flugzeug entsteigen. Transfer zum Hotel und anschließender Besuch einer Amethyst Mine.

Sibylle und ich wandern später die Hauptstraße entlang und kommen zur mächtigen Brücke, die Uruguay mit Brasilien verbindet. Wir können sie betreten. Auf der uruguayischen Seite gibt es am Kiosk gute Pizza – also nichts wie hin und dazu eine große Flasche Patricia Bier.

Von Artigas fliegen wir der brasilianischen Grenze und dem Rio Uruguay entlang nach Paso de los Toros. Sibylle landet butterweich auf der Grasbahn 11. Wir besuchen den größten Staudamm Uruguays, Rincon del Bonete, und bekommen eine Führung.

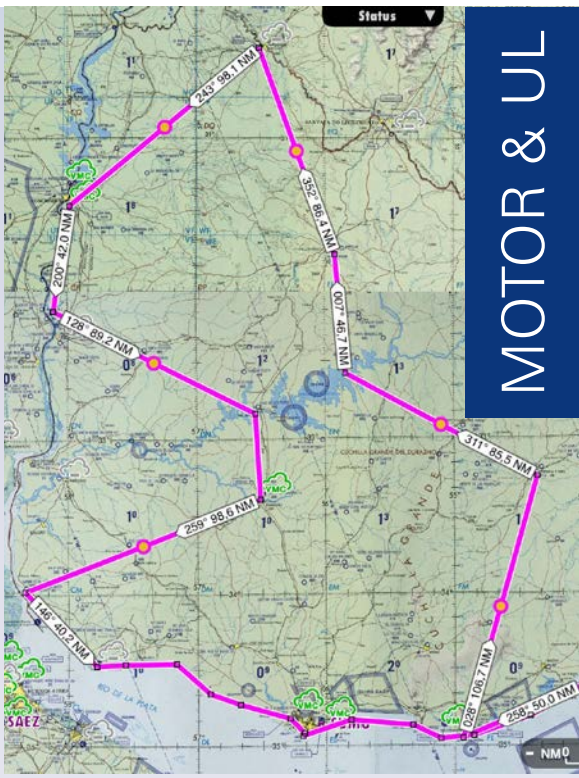
Das nächste Leg ist 368 nm lang: Von Paso de los Toros über den Stausee am Rio Negro entlang, Kurs 280°, bis nach Mercedes. Von Villa Soriano steuere ich auf Kurs 180°. Westlich liegt Buenos Aires im Dunst. Weiter geht es bis nach Colonia, dem Heimatflughafen von Heike.

Bei der letzte Etappe mit dem Ziel Angel-Adamis bei Montevideo fliegt Sibylle am Rio de la Plata entlang, der in den Atlantik mündet. Man kann die Trennlinie zwischen Fluss und Ozean erkennen.

Eine wunderbare Flugreise findet ihr Ende. Vor dem Rückflug nach Europa gönnen wir uns noch den Besuch des UNESCO-Weltkulturerbes Colonia del Sacramento mit fantastischer Altstadt. Abends sitzen wir auf der Hotelterrasse und lassen die Reise Revue passieren. Eine tolle Erfahrung, viele schöne Begegnungen mit Menschen, beeindruckende Flüge – alles wunderbar organisiert von Heike Schweigert. Es gab nur einen unerfreulichen Vorfall, als wir am ersten Tag in diesem an sich sicheren Land auf offener Straße beraubt wurden. Kreditkarten, Handy, Führerschein, Bargeld waren weg. Zugleich wurde uns von Uruguayern Hilfe zuteil. Leicht verletzt wurden wir versorgt, zur Polizei begleitet und zum Hotel gefahren.

Wir erfahren aus der Presse, dass sich Corona weiter verbreitet hat. Dennoch landen wir pünktlich in Madrid. Unser Flug nach Stuttgart ist gecancelt aber wir ergattern einen nach Frankfurt.

Der ICE bringt uns nach Hause. In Bad Endorf genieße ich mein letztes Landebier dieser wundervollen Reise, die wenige Wochen später nicht mehr möglich gewesen wäre.



Unsere Flugroute

Flugplatz Treinta Y Tres von oben

Zwei Brücken, die als Einbahn dienen und auch wellig sind. Da hat sich der Architekt was Besonderes einfallen lassen.

Bei der Flugvorbereitung

Controller in DUS schaut sich die Vicky aus der Nähe an

Fliegen während des Lockdowns im Frühjahr

von Ruth Haliti

Der Lockdown brachte im Frühjahr die Fliegerei fast zum Erliegen – große Flugzeuge waren wie auch die kleinen Vereinsflieger gegroundet.

Tobias Püttmann und ich fielen als Halter nicht unter dieses Verdikt und als wir unser schlechtes Gewissen überwunden hatten, flogen wir – glücklich in der Luft zu sein – erst zu offenen Plätzen wie Bonn-Hangelar, Siegerland, Trier oder Kassel. Warum eigentlich nicht mal in die sonst unerreichbaren Kontrollzonen der deutschen Großflughäfen?

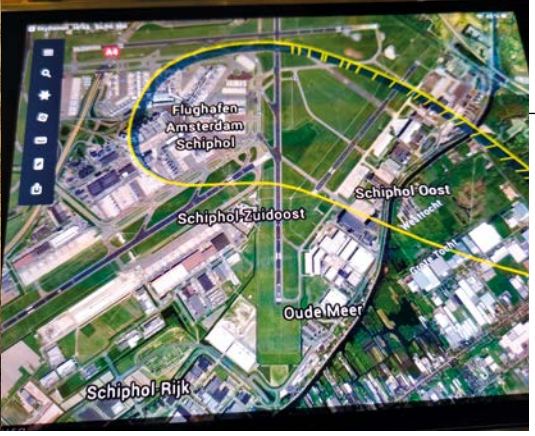
Zum Start ging es am 29. April in das benachbarte Düsseldorf. Sonst immer eher ängstlich mit dem Blick auf Skydemon, um nach dem Start aus EDLE nicht den Düsseldorfer Luftraum zu touchieren, erhielten wir nach telefonischer Anmeldung gleich nach dem Start die Freigabe zum Einflug. Grinsend schauten wir uns an, als wir vernehmen durften „You are cleared low approach, 23L". Nach der halben Bahn durften wir sogar eine Runde eng am Turm vorbeidrehen. Man stelle sich dies in „normalen" Zeiten vor. Übrigens, beim Telefonat mit dem Turm wollte man wissen, mit welcher Maschine wir anfliegen. Als wir sagten, es sei ein Einzelstück, hatten wir den Turm wohl neugierig gemacht, denn bei der Umrundung kam ein Controller aufs Dach und schaute sich uns aus der Nähe an (siehe Foto).

Gestärkt von dieser tollen Erfahrung ging es weiter. 16. Mai Schiphol, NL. Da wir ob der heftigen Landegebühren nicht unbedingt landen wollten, gaben wir einen Flugplan nach Texel auf, mit Durchflug durch Schiphol. Und – keine Einwände gegen den Flugplan. Das Herzchen hüpfte. Grenzübertritt, Einfluggenehmigung und erneut die Genehmigung, eine Runde um den Turm zu drehen. Hier wurde uns mit aller Macht die Situation bewusst. Eine Armada von Flugzeugen, gegroundet, und so viele Menschen, die hiervon abhängig sind. Die Freude wurde ein wenig getrübt und wir hatten wieder das schlechte Gewissen, „Pandemieparasiten" zu sein.

Dennoch wollte auch Frankfurt erobert werden. Im Netz kursierten Behauptungen, dass ob des VFR-NOTAMS ein Einflug in die Kontrollzonen nicht erwünscht sei und manche Türmer nicht einmal antworteten.

Ein Anruf in Frankfurt und wir wurden herzlich eingeladen, durch die Kontrollzone zu fliegen, Midfield Crossing, auf dem Weg von EDLE nach Egelsbach.

Reingefunkt, Genehmigung zum Einflug erhalten. An der A5 entlang zum Platz. Da sah ich links von mir die Skyline von Frankfurt und konnte nicht umhin zu fragen, ob wir einmal um die Hochhäuser und die Innenstadt fliegen dürften. Ein kurzes „Na klar, melden Sie sich, wenn Sie wieder in Richtung Platz kommen wollen" und los gings. Tolles Panorama, an das wir noch lange denken werden. Dann weiter zum Platz, aber halt, da war ja noch das Fußballstadion. Auch hier durften wir noch kurz zum Fotoshooting einen Kreis fliegen. Danach der Blick auf das riesige Flugplatzgelände – das rang uns schon Bewunderung ab. Auch hier so viele traurige Stehzeuge, die bestimmt lieber in der Luft wären. Und dann der Schreck – statt uns nur gen Egelsbach zu leiten, wurde uns ein Low approach angeboten. Na, da waren wir natürlich (wenn auch etwas unvorbe-



Umrundung Tower Schiphol

Traurige „Stehzeuge", abgestellt in FRA

reitet) sofort dabei. 07 Center war unsere Bahn. Rechte Platzrunde. Es war einfach der Hammer, so cool. Dann fragt uns der Türmer „Noch einen?" – was wir grinsend bestätigten. Nun ging es in den linken Gegenanflug. Erneuter Low appoach und wieder die Frage „Noch einen? Und wenn ja, lieber rechts oder links?" Uns fielen die Kinnladen runter. Und ja, nach Nr. 3 kam die Frage nach Nr. 4, die wir ebenfalls bejahten. Mit Controllerwechsel war dann Schluss. What a day!

In Köln waren wir auch noch und in Dortmund ebenfalls, aber Frankfurt war nicht zu toppen.

Wir haben übrigens den Türmern in Düsseldorf, Schipol und Frankfurt Dankespostkarten geschrieben, weil wir so unglaublich angetan waren von der Freundlichkeit und der geteilten Freude an unseren fliegerischen Vorhaben. Also, es ist nicht alles schlecht in Zeiten von Corona.

Im September nahmen wir übrigens gemeinsam mit Rosa und Klemens Höltken die Gelegenheit wahr, in Formation in Tegel zum Low Approach zu erscheinen und in einem Abwasch auch Schönefeld, inzwischen BER, einen Besuch abzustatten. Nun führen wir wirklich einzigartige Flugbücher in 2020!

„Achten Sie auf Wirbelschleppen"

Mit dem UL durch die CTRs | von Anja Kasper

Eigentlich verbietet es sich ja, „Corona" irgendetwas Positives abzugewinnen, aber das Einfliegen in Kontrollzonen größerer Flughäfen war für die VFR-Fliegerei noch nie so unkompliziert, wie in den Wochen nach dem Lockdown.

Von Pilotinnen ermutigt, versuchte ich mein Glück zunächst in Köln/Bonn. Und siehe da: Einflug über Sierra und dann Low Approach Piste 32R überhaupt kein Problem. „Welche Höhe?" frage ich. „So wie Sie möchten!" Das ließ ich mir nicht zweimal sagen, so dass meine einzige Sorge war, aus dem Low Approach über die volle Bahnlänge keine Landung werden zu lassen.

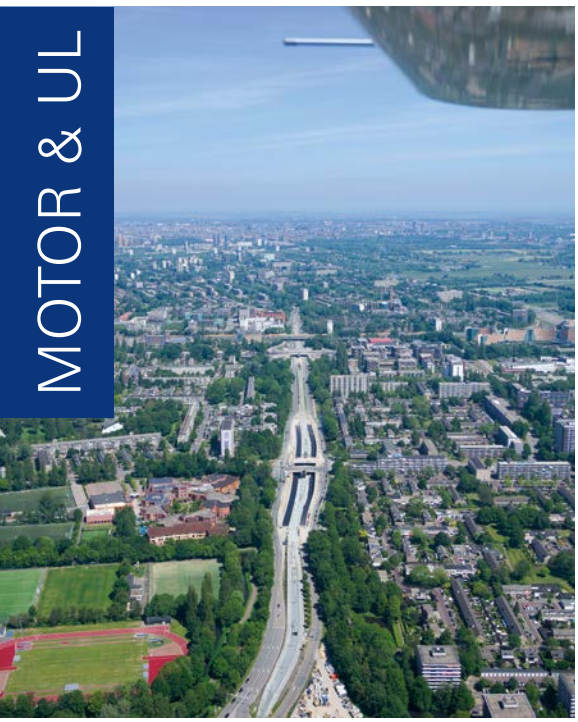
Die Woche darauf flog ich durch dieses Erlebnis ermuntert nach Düsseldorf. Aber schon vor meinem Anruf beim dortigen Turm hörte und sah ich eine anfliegende Verkehrsmaschine. Trotzdem durfte ich zu meiner Überraschung in die Kontrollzone einfliegen und bekam nach einem „Three sixty" über der Düsseldorfer Altstadt die Freigabe für einen Low Approach auf die 05R. „Sehen Sie den landenden Airbus A320?" Natürlich sah ich den, der war im Endanflug unmittelbar vor mir nicht zu übersehen. „Drehen Sie hinter dem Airbus ein und achten Sie auf Wirbelschleppen." Dass ich hier fast mit „Airliner-Abstand" gestaffelt werde, hatte ich nicht erwartet und setzte leicht nervös meinen Anflug fort. Während des endlos langen Low Approachs über die komplette Bahn sah ich den Airbus dann noch von der Piste abrollen. Das war schon geil!

Wieder eine Woche später wurde ich dann „übermütig": Auf dem Weg nach Speyer meldete ich mich selbstbewusst beim Türmer in Frankfurt. Und selbst hier bekam ich ganz entspannt die Freigabe zum Einflug in die Kontrollzone über November und einen anschließenden tiefen Überflug quer über alle Frankfurter Pisten.

Das waren für mich unvergessliche Erlebnisse, die ich natürlich dem eingeschränkten Flugverkehr, aber auch den verständnisvollen Lotsen zu verdanken habe.

Anja Kasper in der D-MEPO über EDDF

MOTOR & UL



Amsterdam im Vorbeiflug

Ein Flug nach Texel via Schiphol

von Heike Käferle

Unsere diesjährige Flugreise zum FEWP-Treffen nach Zypern ist dank Corona geplatzt. Was dann? Immer nur Kurztrips wie z. B. nach Hildesheim mit der Anmeldung „zwei Personen aus dem gleichen Haushalt, zur Landung" waren nicht die Erfüllung. Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Hildesheim ist einen Besuch wert, keine Frage!

Nach Texel wollte ich schon lange einmal und Holland war „offen". An Himmelfahrt ging es los – drei Tage an die See. Vorbei an Amsterdam und in den Luftraum von Schiphol, im Januar war das noch undenkbar. Schließlich ist Schiphol mit über 70 Millionen Passagieren im Jahr 2019 der drittgrößte Flughafen Europas – nach London Heathrow und Paris-Charles-de-Gaulle.

Corona macht es möglich. Beim Controller von Schiphol Approach erbat ich den Durchflug durch die CTR. Seine Antwort: „Contact Tower on 119,230 and you can tell your grandchildren: Once in my life ...! Enjoy!" Der Tower begrüßte uns und fragte: "Do you want orbit the tower?" Wow, ja natürlich. Wir hielten die Kameras in Schussposition. Was war das für ein Erlebnis, den Turm zu umrunden. Auf einer der fünf Runways startete tatsächlich noch eine Linienmaschine, dann war Ruhe.

Wir genossen die 360 Grad um den Turm und setzen schließlich unseren Flug in Richtung Texel fort. Es war ein unvergessliches Erlebnis. Auf der einen Seite die darniederliegende Flugbranche und auf der anderen Seite die nie da gewesene Möglichkeit, mit einem UL in 800 ft über einen der größten Airports der Welt zu fliegen.

Wir hatten eine schöne Zeit auf Texel. Corona war jedoch allgegenwärtig. Die Restaurants konnten das Essen nur als Take away verkaufen. Frühstück auf dem Hotelzimmer, die Bar war geschlossen. Auf Drahteseln kann man die Insel sehr gut erkunden und Fahrräder gibt es direkt am Flugplatz. Der Rückflug war übrigens weniger spektakulär – das Wetter war stürmisch und wir nahmen den direkten Kurs nach Oerlinghausen EDLO.

Es blieb nicht bei diesem Auslandsflug: Ende Juli hatten wir die Chance nach Dänemark zu fliegen – 6 Tage Mindestaufenthalt waren vorgeschrieben. Wir hatten Glück mit dem Wetter und erreichen von EDLO aus in zwei Stunden einen netten Grasplatz auf Fünen (EKRO Rolfsted, Hotel in Nyborg) und konnten nach einer Woche bei gutem Wetter tatsächlich wie geplant den Rückflug antreten. Ingrid hatte zwei Wochen später etwas weniger Glück mit dem Wetter in Dänemark (vgl. Bericht im Heft). Lohnenswert war es für Ingrid und mich allemal.

Ich hoffe, dass 2021 wieder ein längerer Flugurlaub am Stück möglich sein wird. Hoffen wir mal auf die Impfung.

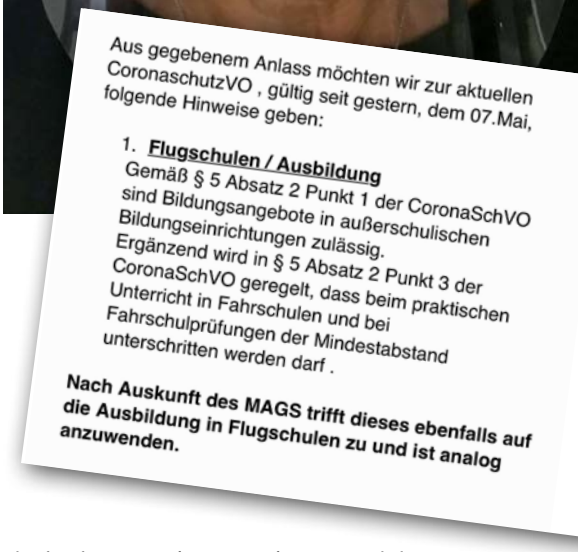
Texel EHTX – internationaler freundlicher Grasplatz

360° um den Tower von Schiphol EHAM

Flug mit meiner Schülerin Silke van Dyk

Flug mit Yasmina

Dieses Maskenmodell wurde nicht zugelassen



Aus gegebenem Anlass möchten wir zur aktuellen CoronaschutzVO , gültig seit gestern, dem 07.Mai, folgende Hinweise geben:

1. **Flugschulen / Ausbildung**
Gemäß § 5 Absatz 2 Punkt 1 der CoronaSchVO sind Bildungsangebote in außerschulischen Bildungseinrichtungen zulässig.
Ergänzend wird in § 5 Absatz 2 Punkt 3 der CoronaSchVO geregelt, dass beim praktischen Unterricht in Fahrschulen und bei Fahrschulprüfungen der Mindestabstand unterschritten werden darf .

Nach Auskunft des MAGS trifft dieses ebenfalls auf die Ausbildung in Flugschulen zu und ist analog anzuwenden.

Schulungsbetrieb zu Corona-Zeiten

von Rosa Höltken

Seit Anfang des Jahres begleitet uns Corona täglich in den Medien, im Februar wurde ein Krisenstab im Ministerium gegründet. Der März wurde dann turbulent – Großveranstaltungen, Messen und Flugtage abgesagt, Ausgangsbeschränkungen beschlossen und Grenzen geschlossen. Auch die Sportstätten mussten schließen und in manchen Bundesländern auch alle Flugplätze. Büroarbeit wurde ins Homeoffice verlegt.

Homeoffice in der PPL-Schulung? Wohl eher nicht möglich. So machte ich am 11.3.2020 meine vorerst letzte Eintragung eines Schulflugs in mein Flugbuch.

Anfang April richtete sich dann auch die Präsidentin des Aero Club NRW, Tamara Neumann, mit einem Rundschreiben an uns, wir sollten aus Solidarität gänzlich auf die Fliegerei verzichten – was natürlich sehr kontrovers diskutiert wurde.

So beschränkte sich dann die Fliegerei auf beruflich Notwendiges. Fliegen ist zwar wunderschön – doch ohne den Kontakt zu all unseren Fliegerschwestern? Da fehlt doch was.

Auch die Behörden waren gefragt und reagierten. Durch eine Allgemein-Verfügung wurden die Gültigkeiten von Lizenzen und auch Terminen in der Ausbildung um vier Monate verlängert.

Als dann die ersten Lockerungen kamen, durfte der Vereinsbetrieb – mit Einschränkungen – wieder aufgenommen werden. Da auch die Fahrschulen wieder ihre Arbeit aufnehmen konnten, erstellte unser Verein ein Hygienekonzept und unser Vorsitzender, Erich Wissing, beantragte damit beim Ordnungsamt unserer Stadt eine Genehmigung zur Schulung.

Auflagen entsprechend des Hygienekonzeptes, dazu gehörte auch: Schulung nur mit Maske. Die Bedingungen und auch die Risiken waren für die Flugschüler und Lehrer ungleich hoch und somit wollten auch nicht alle Schüler und konnten auch nicht alle Fluglehrer*innen die Schulung wieder aufnehmen. Zunächst flogen wir mit den Flugschüler*innen, die auf der Zielgraden zur Prüfung waren.

So gab es dann am 7. Mai 2020 wieder einen Eintrag für einen Schulflug in meinem Flugbuch. Die Lockerungen kamen und der Schulbetrieb wurde intensiviert. Auch Prüfungen durften wieder geflogen werden. An das Fliegen mit Maske haben wir uns gewöhnt.

Leider ist nun die zweite Infektionswelle angerollt. Wir hoffen, dass wir den Schulbetrieb aufrechthalten können. Wieder hat unser Vorstand das Hygienekonzept sehr gut ausgearbeitet und den aktuellen Bedingungen und Vorschriften angepasst. Wenn wir uns alle daran halten, haben wir vielleicht eine Chance, auch weiterhin fliegen und schulen zu können.

Unsere Erfahrungen: Es ist anstrengender mit dem MNS – für Schüler und Lehrer. Im Sommer bei hohen Temperaturen wurde es einem schnell heiß. Man muss deutlicher und lauter sprechen und so mancher Gesichtsausdruck der Schüler*innen, ob Freud, ob Leid blieb darunter verborgen ...

Bleibt sicher und gesund!

Blick auf den Haldensee, Tannheimer Tal

Mein Alpenflug

von Doris Gerecht

Spring Refresher, Diepholz und die Alpen – darauf freute ich mich. Doch es kommt anders. Am Jahresanfang Achillessehnenriss, OP, Infektion und Transplantation. Monatelanger Heilungsprozess. Wieder gehen lernen. Und dann CORONA! Fliegen?

Der Spring Refresher wurde in ein Online-Meeting verwandelt und ob das Training in Diepholz stattfinden kann, stand noch in den Sternen. Aber der Alpenflug?

Sellajoch oberhalb Eisacktal

Mit neuem Medical rufe ich Anfang Juni die Flugschule in Kempten-Durach an. Ein paar Tage später gibt Michael tatsächlich grünes Licht: Fliegen unter Corona-Bedingungen ist möglich, also mit Fluglehrer und Maske.

Fliegen in den Alpen hoch über Corona – das ist das schönste Geschenk zu meinem 84. Geburtstag am 18. Juni! Ich vereinbare mit Michael einen drei- bis vierstündigen Flug im August.

Am Morgen des 8. August 2020 stehen mein Passagier Klaus und ich erwartungsfroh auf EDMK, dem mit seiner einmaligen Alpenkulisse für mich schönsten Landeplatz Deutschlands. Die Alpen liegen vor uns in leichtem Dunst. Die Sonne scheint vom wolkenlosen blauen Himmel. Es ist sehr warm. Also Dichtehöhe beachten, nicht volltanken. Mit Olaf, dem FI, der uns begleiten wird, plane ich meine Wunschroute mit Alternate. Da wir auch die Lufträume über der Schweiz, Italien und Österreich berühren werden, brauchen wir einen Flugplan.

Die Cessna 172 D-EESB wartet indessen gecheckt und mit einem Extrakissen für die Pilotin geduldig auf der Wiese, bis unser Slot an der Reihe ist und wir einsteigen können. Für meinen Passagier, der für das Fotografieren zuständig ist, wird es der dritte Flug in einer kleinen Maschine sein. Nach anfänglichen Bedenken ist er seitdem vom Alpenfliegen begeistert.

Wir starten um 10:04 UTC von der 35, der längsten der beiden Graspisten. Die Cessna braucht heute einen längeren Startlauf und steigt auch nur bedächtig mit 60/65 kts. Auf

Oberhalb Pfirsich, Südtirol

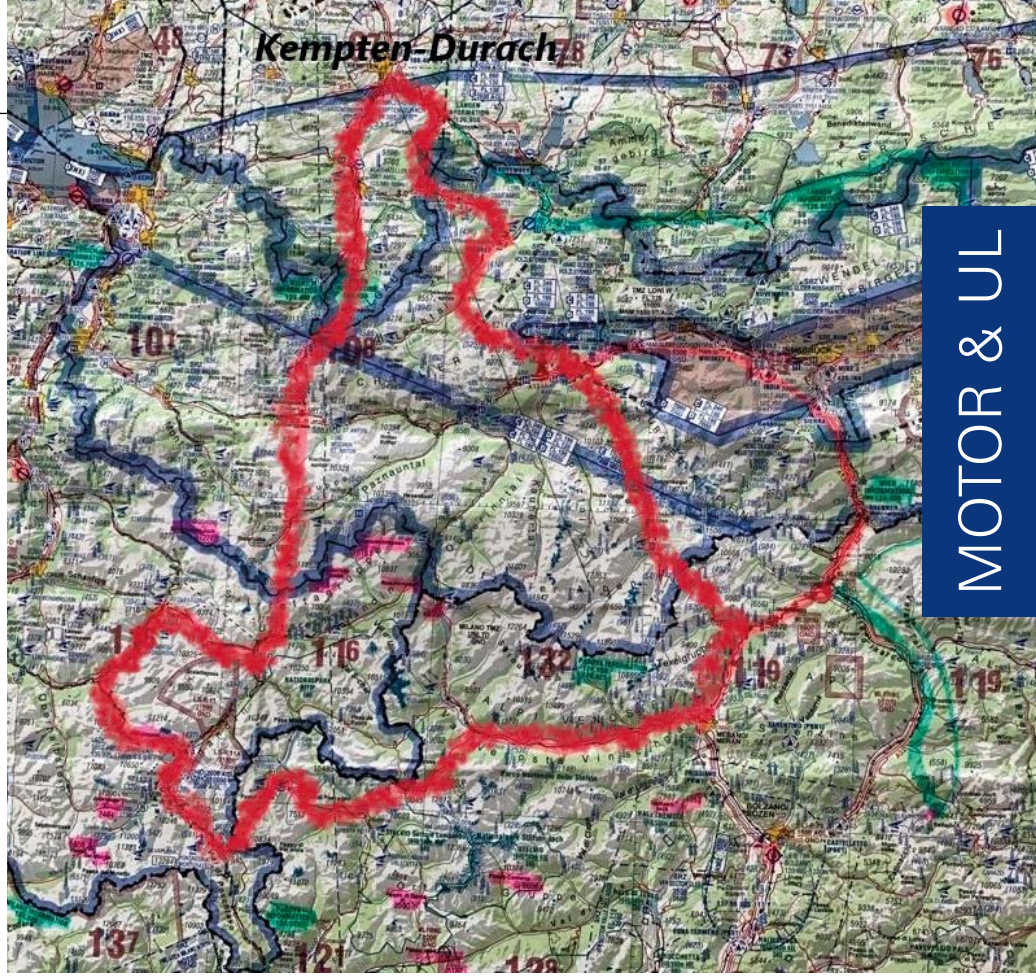
6000 ft können wir in die Welt der hohen Berge eintauchen. Wir steigen weiter. Unter uns das Tannheimer Tal, Reutte, das Lechtal. Über dem Arlbergpass haben wir 8000 ft erreicht. Südlich von Ischgl überqueren wir den Reschenpass und entdecken dann im Reschensee die Kirchturmspitze des gefluteten Dorfes. Über dem Tal der Etsch klettern wir noch höher auf 10.000 ft, denn hinter dem Stilfser Joch fliegen wir ins Reich der schneebedeckten Zwölftausender der Ortlergruppe und der Ötztaler Alpen. Ein wunderbares Erlebnis. Bei Schlanders und Laatsch kommen uns die ersten Wolken entgegen, schnelle, leichte Sommerwolken, die im Sonnenlicht leuchten und die phantastische Berglandschaft verzaubern.

Über den Jaufenpass gelangen wir nach Sterzing und über die Eisack nach Brixen. Von dort ist es nicht mehr weit nach Kastelruth und zur Seiser Alm, der höchstgelegenen Alm Europas, unser Ferienziel für Nach-Corona-Zeiten. Wir umrunden das riesige Hochtal und schauen uns aus 8.000 ft die winzigen Häusergruppen unter uns an, können jedoch keine bestimmten Hotels erkennen. Dass es hier oben wunderschön ist, sehen wir an den weitläufigen grünen Wiesen, dem vereinzelten Baumbewuchs und an der überwältigenden Bergkulisse – vor allem der Dolomiten.

Nun beginnt unser Rückflug. Über das Grödner Joch fliegen wir in Richtung Brixen hoch über dem Eisacktal und der Brenner-Autobahn entlang und biegen ab ins Zillertal nach Hintertux und Mayrhofen. Die Bewölkung nimmt zu. Noch scheint die Sonne auf die Bergriesen und in die Täler. Aber hier und da werfen größere Wolken dunkle Schatten auf die Landschaft.

Wir meiden die CTR Innsbruck im Osten und fliegen nordwärts. Auf unserer Route liegen die Wolken auf den Bergen auf. Also sinken und „Löcher“ suchen. Über Umwege finden wir nach Eben am Achensee, fliegen über dem See bis Achenkirch und gelangen über den Achenpass bis nördlich von Jachenau. Wir werfen einen Blick auf den im leichten Dunst liegenden Walchensee und erwischen einen Zipfel des Kochelsees dahinter. Bei bedecktem Himmel grüßen wir die Zugspitze und Garmisch-Partenkirchen. Auch der Plansee bei Reutte ist noch zu erkennen. Wir bauen weiter Höhe ab zur Landung in EDMK. Die Graspiste ist in der grünen Landschaft schwierig zu orten. Mit Olafs Hilfe landen wir nach mehr als drei Stunden Flug um 13:17 UTC sicher auf EDMK Kempten Durach.

Unser Alpenflug – kann es ein schöneres Geburtstagsgeschenk in Coronazeiten geben?



Unsere Flugroute

Walchensee Richtung Kochelsee

Doris und Michael

Zwei Pilotinnen, zwei Zelte und eine „Blue Lady“ in Dänemark

Tineke Schaper 65 Jahre – Ingrid Hopman 80 Jahre!

Ich, Ingrid, reiste zunächst 900 km mit dem Auto vom Chiemsee nach Nordhorn-Lingen. EDWN – manchen bekannt von unseren Sicherheitstrainings. Dort traf ich Tineke Schaper mit ihrer „Blue Lady“, der PA-22 Tripacer, die bereits im Hangar auf mich wartete und mit der ich noch einige Platzrunden absolvierte.

Am 13. August 2020 beluden wir dann die Blue Lady mit unserem Gepäck, dazu je ein Zelt, Flugkarten, GPS, iPad, Öl, Werk- und Putzzeug.

Gut gelaunt stiegen wir bei bestem Flugwetter in den Flieger und starten in Richtung NO über Bremerhaven und St. Michaelisdonn zunächst nach Rendsburg, EDXR. Hier kostete der Liter AVGAS tatsächlich nur 1.50 €. Weiterflug nach Flensburg EDXF, unserem 1. Etappenziel. Nach dem Landebier im Fliegerstüberl fuhren wir in die hübsche Innenstadt. Aus der Nikolaikirche, einem alten Backsteinbau, ertönt feierliche Orgelmusik.

Am nächsten Vormittag rief der Flugleiter für uns den Platz Tonder EXTD in Dänemark an. So angekündigt, brauchten wir keinen Flugplan – kleiner Grenzverkehr. Danach durften wir im ganzen Land rumfliegen.

Nach 20 Minuten landete ich, übrigens ohne Flugleiter, auf der gepflegten Grasbahn. Es war meine 6.780 Landung(!).

Weiter nach Krusaa-Padborg EKPB, Flugzeit 15 Minuten. Malte und Andrea Höltken haben am Platz eine Halle gekauft. Ihr Wasserflugzeug steht dort schon drin.

Nach kurzem Aufenthalt flogen wir zur ersten dänischen Insel, Flughafen Odense-EKOD. Wir waren das einzige Flugzeug am Platz. Landebier und Abendessen. Niemand trug dort einen Mundschutz, aber alle agierten mit Abstand.

Am nächsten Tag schlenderten wir durch die reizvolle Altstadt. Der Bus 191 sollte eigentlich von dort zum Flughafen gehen, dachten wir, jedoch fuhr er dort nicht hin. Nun

Letzter Check von Achim vor der Reise

Samsø

„Samsø International“

standen wir da und wussten nicht weiter. Zum Flughafen waren es 10 km, zu weit mit Gepäck in der Mittagshitze. „Taxi? Wer weiß wann das kommt…“.

Also hielt ich ein Auto an, „Could you please take us to the airport, we will pay for it“? Er tuts und verlangt nichts!

„Die Sicht über dem Meer ist so schlecht, man sieht die Insel Samsø nicht“, so die Wetterberatung. Hmmm … schau mer mal! Start um 15:45, Kurs NNW zur Insel Endelave – EKEL, die Sichten akzeptabel, weiter zur Insel Samso – 054°. Ich umflog die Insel und überflog den Platz. Endanflug 06 – 700 m vom Meer aus, nach 36 Minuten setze ich auf. Eine Bölkow Junior, eine Yak. eine C172 und eine PA 28 parkten auf der Abstellfläche. Ansonsten waren wir allein am Platz, „Samsø Intl. Terminal 1“ Landegebühr 14 € Fahrrad pro Tag 10 €, Abstellgebühr 7 €, all das gibt man in ein Kuvert, wirft es in den Briefkasten, wie einfach.

In Dänemark üblich: Kasse des Vertrauens

Auf der Terrasse

Samsø

Am nächsten Morgen: Nebel über dem Platz, die Nacht war kalt und klamm. Tineke fuhr 14 km mit dem Rad Semmeln holen. Leider konnten wir keinen Kaffee auf unserem Gaskocher machen, da wir die Zündhölzer vergessen hatten.

Next: Laesø – EKLS, 20 Minuten über Wasser nach Aarhus, von da Nordkurs nach Estruplund, weiter der Küste folgend, Aalborg bis Lyngsa. Dies ist die kürzeste Verbindung übers Wasser, nur 15 NM, Flugzeit 1:08 h. Von weitem sieht man schon die Insel Laesø und ihre 1.200 Meter lange Asphaltbahn. Direktanflug auf die 06. Dann per Fahrrad nach Osterbay, zum Glück ist die Insel ist flach wie ein Pfannkuchen. Landebier, Fischessen, Rückfahrt. Hochzufrieden stellen wir unsere Zelte auf und trinken mit einem Partenavia-Piloten ein Stamperl Marillenschnaps, den wir mitgebracht hatten.

Am darauffolgenden Tag fuhr ich zum 1. Mal Elektroauto – fährt sich übrigens ganz prima – zur Salzdüne. Diese Salzdüne wächst pro Jahr 6 mm und vergrößert so die Insel.

Der nächste Flug ging mit Tankstopp in Tisthed-EKTS nach Morsoe-EKNM. Von Laeso übers Wasser nach Frederikshaven, der Ostküste entlang bis an die Nordspitze nach Skagen. Unter uns vier Kreuzfahrtschiffe, die ihre Passagiere noch mit Beibooten ans Festland brachten.

Wir hatten die nördlichste Spitze Dänemarks erreicht, welch ein erhebendes Gefühl: Tineke: „give me five!“

Wir folgten nun der Westküste entlang, an Hirthals vorbei, Kurs 212°. In der Nähe von Aalborg gibt es zwei Sperrgebiete, doch der Kontroller auf 118.300 gab uns die Freigabe zum Durchflug. Der Grasplatz mit 700m Bahn war wunderschön, aber erneut menschenleer. Als ein Auto vorbeifuhr, winkte ich wie verrückt. Ein Mann stieg aus. Fred, ein amerikanischer Pilot mit einer dänischen Frau, wohnte gleich hinter dem Flugplatz. Wir durften ausnahmsweise am Platz campen. Fred war von der PA 22 fasziniert, da er in den USA dieses Flugzeug besessen hatte. Tineke lud ihn zu einem Rundflug ein und machte ihn damit überglücklich.

Am kommenden Morgen wurde ich viel zu früh wach, es war tief bewölkt, aber warm. Ich las und absolviere meine täglichen Turnübungen. Mit Fliegen war heute nichts. Auch am nächsten Tag herrschte zunächst dichter Nebel. Dieser löste sich irgendwann auf und wir versuchten es. Tineke hob um 12:10 h ab, wir flogen mit 086° gen Insel Fur, drehten nach Skive-EKSV – dann weiter SO übers Festland, umflogen zwei Regenschauer, ansonsten die Sicht einwandfrei. Wir waren von der herrlichen Landschaft tief beeindruckt. Wir flogen weiter nach Viborg-EKVB, Gronbaek, Braedstrup und dann mit 130° nach Raarup-EKRA.

Um nicht zu lange übers Wasser fliegen zu müssen, steuerten wir den Ort Fredericia, die kleinen Inseln Bago, Aro und Barso, weiter zur Stadt Aabenraa an, die EK R 44 war nicht aktiv.

Nach 1:53h landen wir auf dem Flugplatz Nordborg – EKNB, Landerichtung 06, 666 m

Die einsame Piste Laesø

Bahn. Hier sollte am langen Wochenende das Fly-In für Pilotinnen stattfinden.

Am Donnerstag, 20 August regnete es dauerhaft. Achim und Thomas aus Nordhorn wollten eigentlich je mit einer Stampe nach Nordborg anfliegen. Da ab 18 h geplanterweise am Platz gegrillt werden sollte, reinigten Tineke und ich die Flugleitung, Küche, Terrasse und Toilette. Tineke pflückte noch Blumen auf der Wiese, während ich den Kerzenleuchter putzte.

Dann … tatsächlich, die beiden Stampe flogen in Formation um 16h an, das Wasserflugzeug mit Malte und Andrea landete, zwei weitere Maschinen und zum guten Schluss noch Rosa und Klemens in ihrer D-EFEH. Vor Freude brachten wir den beiden ein Landebier direkt zum Flugzeug.

Das Wetter hat sich deutlich gebessert und wir konnten zu zwölft draußen sitzen.

In der Nacht war es bereits ziemlich windig, aber das kleine Zelt hielt stand. Die Flugwettervorhersage meldete starken Wind mit 20-25kt aus SW. Wir beschlossen alle bereits am frühen Vormittag Nordborg zu verlassen, da für Sonntag sogar Starkregen vorausgesagt wurde.

Wir starteten mit Kurs 220° über Brunsbüttel Richtung Bremerhaven. Eine riesige Regenwolke mit CBs eingelagert kam von Westen rasch auf uns zu. Wir wichen nach Osten aus, sahen, wie der Regenschauer immer näherkam und versuchten es mit Vollgas. Am Horizont voraus eine helle Stelle, das Ende der riesigen Wolke … geschafft. In 1.200 ft max. Flughöhe war es richtig bockig!

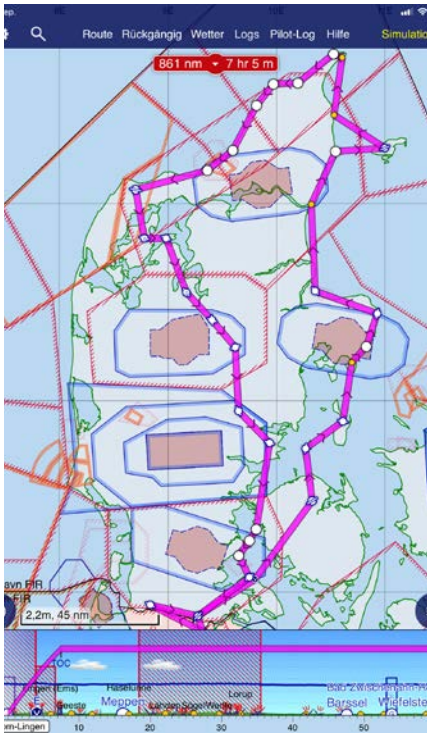
Ich spürte Arme und Beine vom Steuerhorn und dem Seitenruder.

Nach 2-stündigem Flug landeten wir in Nordhorn bei böigem Seitenwind, aber glücklich mit einer wundervollen, gemeinsamen Erfahrung!

Resümee: Dänemark ist ein wunderschönes Flugreiseland, unkompliziertes Fliegen, Landungen auf unkontrollierten Flugplätzen ohne Flugleiter. Wie üblich ruft man den Flugplatz auf der Frequenz, meldet Kennzeichen und Typ des Flugzeugs, Höhe und Landerichtung, beobachtet den Luftraum und landet.

Endelave Syd nach Samsø

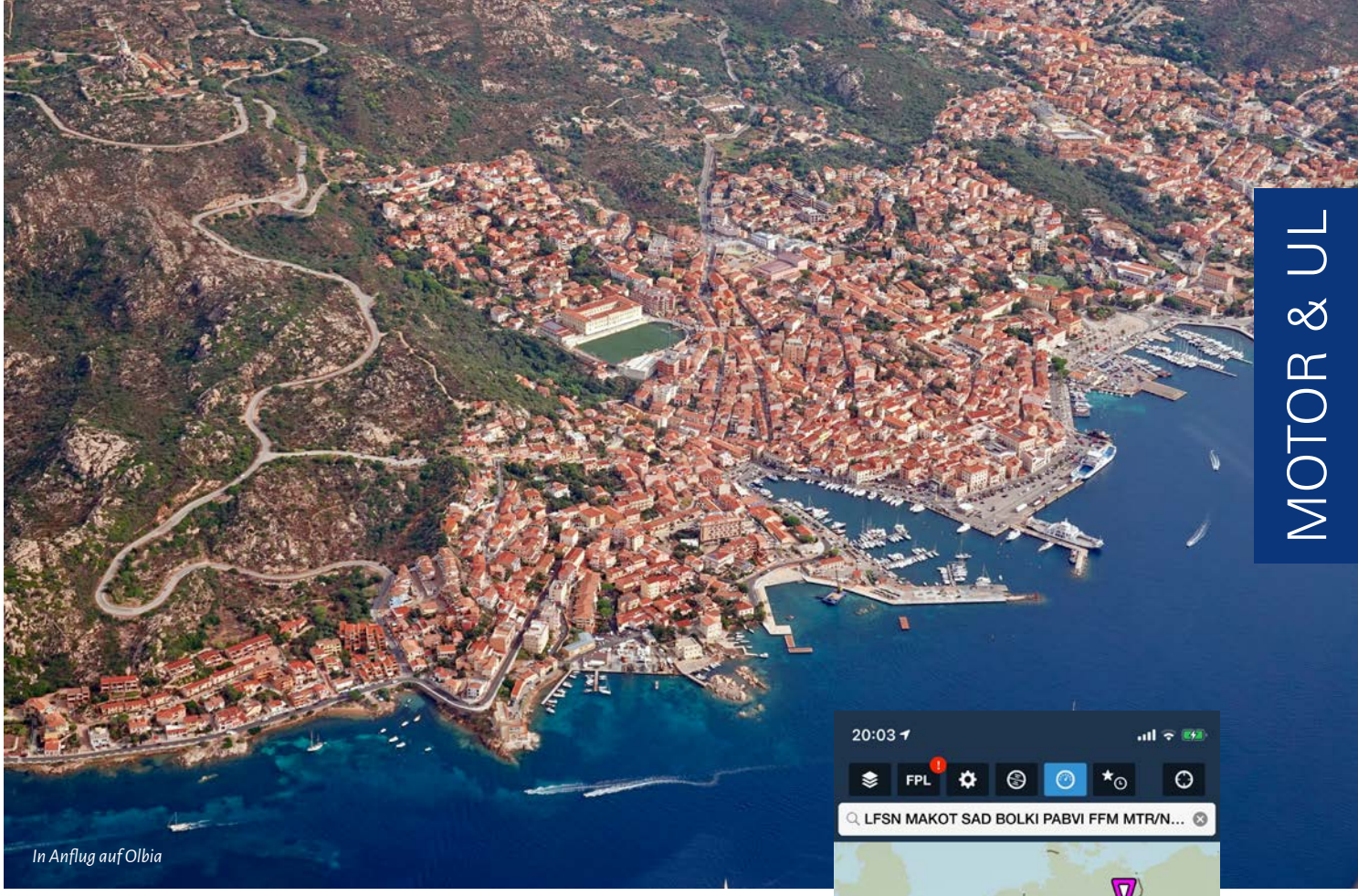
Flugleiter in Flensburg Berd M. Black



Die Flugroute

Ingrid bringt Rosa ein Landebier

Gewitterwolken



In Anflug auf Olbia

Sommer-Highlights: Europareise unter Corona-Bedingungen

von Antoaneta Sontheimer

Unter dem Motto „Klöster, Mönche, Götter und Sultane“ sollte in Mai 2020 die traditionelle Europareise der PiloTravels® in Richtung Balkan, Griechenland und Zypern stattfinden. Auch diese Reise für Pilot*innen war von uns (meinem Mann und mir) komplett vorbereitet worden und 12 Flugzeuge standen in den Startlöchern. Doch alles kam anders — Corona machte uns einen Strich durch die Rechnung. Die ganze Reise canceln? Last Minute Sommer-Highlights war die Antwort – eine Reise mit schönen Zielen, von denen aus wir innerhalb eines Tages im Fall der Fälle nach Hause fliegen könnten.

Vor der Reise ein Vorbereitungstreffen: Kennenlernen, Briefings zu Lufträumen und Flugplätze sowie – neu – Verhaltensregeln für Reisen unter Covid-19-Bedingungen. Es gab noch ein Novum: zum ersten Mal nahm eine reine Damen-Crew teil – bestehend aus Cornelia Sengpiel, mir und der Cirrus SR22. Am 26. August traf sich die Damencrew am Flugplatz Schönhagen. Ein Blick auf die Wetterkarte legt einen Start frühmorgens nahe. Vom Westen her näherte sich ein Tiefdruckgebiet, das starken Wind, viel Regen und niedrige Wolkenuntergrenzen im Gepäck hatte. In der Luft konnten wir die Vorboten der Front sofort spüren. Wind von bis zu 50 Knoten und starke Turbulenzen begleiteten uns zu unserem ersten Ziel – Krems in Österreich.

Dort gab es den offiziellen Sektempfang mit Empfangsdinner. Nicht nur gutes Essen und Trinken stehen auf dem Programm, sondern auch das Briefing für den Folgetag. Auf exzessive Cumulus-Bildung bis hin zu starken Gewittern mussten wir uns bei der Alpenüberquerung einstellen.

Der Flug nach Verona entwickelte sich immer mehr zu einem Spiel mit den Wolken: „Request higher“, „Request 20 to the left/right to avoid“ waren unsere ständigen Begleiter. Die netten Controller haben tapfer mitgemacht: „You are cleared for circum navigate“. Eines der Highlights war die Lagune

Routing Sommerhighlights 2020

von Venedig. Danach mussten wir uns noch einmal konzentrieren, um die verbleibende Strecke nach Boscomantico zu schaffen. Hügel und Täler wechseln sich ab, bis wir den wunderschönen Gardasee erblickten. Noch einige wenige Minuten und wir sahen den Flugplatz. Ordentlich in die Platzwunde als Nummer zwei eingereiht, hatten wir einen unproblematischen Anflug und eine schöne

Vor dem letzten Leg

Landung. Die Warnung der Einheimischen vor starken Gewittern und Hagelschlag nahmen wir ernst und investierten die 50 €, um das Flugzeug einzuhallen.

Nach der Stärkung mit einer leckeren italienischen Pizza, fuhren wir zu unserem Hotel, 100 m von der Arena von Verona entfernt. Bei der Stadtbesichtigung durfte Romeo und Julias Balkon nicht fehlen.

Für den nächsten Tag war ein Ausflug zum Gardasee geplant. Mit einem Bus fuhren wir nach Sirmione – ein schmales Stück Land, das idyllisch in den See ragt, mit verwinkelten kleinen Gässchen, schöne Modegeschäften und einladenden Restaurants. Und was darf bei einer Damencrew nicht fehlen? Der Schuheinkauf. Bepackt mit etlichen Tüten gingen wir zurück zum Bus. Gut, dass wir nur zu zweit im Flugzeug waren.

Am Flugplatz hat tatsächlich ein Gewitter mit walnussgroßen Hagelkörnern gewütet. Bei zwei der Flugzeuge, die im Freien parkten, gab es minimale Schäden und die Cessna hatte einige größere Beschädigungen zu verzeichnen. Zum Glück konnte alles schnell fachmännisch repariert werden. Wie geplant folgten wir der malerischen italienischen Adriaküste bis Fano und landeten dort auf der gepflegten Grasbahn. Diese kleine Stadt ist wirklich gesegnet: die Lage am Meer mit dem kilometerlangen Sandstrand, der wichtigste Fischereihafen an der Adria und die Vielfältigkeit von Kulturgütern in der schönen Altstadt.

Am nächsten Tag mussten wir weiter. Allerdings war das Wetter nicht auf unserer Seite. Ein kurzer Leg – einfach nur die Apenninen überqueren und auf der anderen Seite wartete schon Sardinien auf uns. Doch viele hochreichende CB-Wolken, schauerartige Regenfälle und starke Turbulenzen standen an diesem Tag in den Wetterberichten. Die Berge waren in den Wolken, eine Überquerung erschien nicht nur für die VFR-, sondern auch für die IFR- Piloten unmöglich.

Wie durch ein Wunder öffnete sich ein Wolkenloch am Himmel und die Crews entschieden sich, es doch zu versuchen. Der Mut hat sich gelohnt, wir kamen doch noch in Olbia an.

Für die anstrengende Anreise entlohnte uns die Costa Smeralda mit ihren Stränden und der einzigartigen Architektur. Der Höhepunkt: am nächsten Tag erwartete uns eine unvergessliche Fahrt mit einem antiken Segelboot durch den Archipel La Maddalena. Kristallklares Wasser, das in Blau- und Grünnuancen schimmert, Granitfelsen mit versteckten Buchten, die Meeresenge zwischen Sardinien und Korsika – all das war die Belohnung für unsere Geduld. So eine kleine Badebucht, die man nur vom Wasser aus erreichen kann, war das Ziel unseres Bootsausflugs. In der Zeit, in der wir im türkisblauen Wasser badeten, sorgte unser Kapitän für unser leibliches Wohl: Leckere Spaghetti mit Meeresfrüchten und Sardinischem Wein.

Voller guter Laune starteten wir am nächsten Tag. Bei den Italienern haben die Damencrews einen Vorteil: Nicht nur, dass sie viel netter zu uns waren, sondern wir mussten nur die Hälfte der Gebühren bezahlen. Wie das zu begründen ist, wissen wir bis heute nicht.

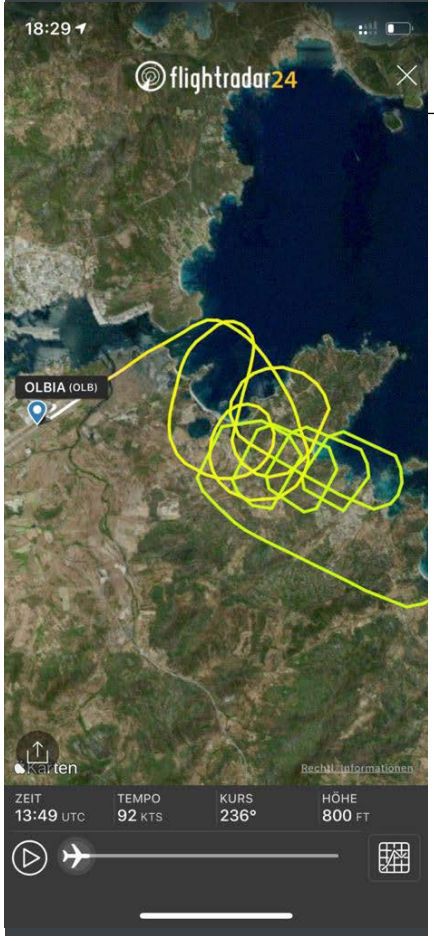
Der Flug verlief wenig spektakulär, abgesehen von einem Tankstopp auf Korsika, und wir hatten Zeit, das schöne Mittelmeer und die Cote d´Azur zu genießen. Unsere Destination Perpignan bietet eine tolle Altstadt, freundliche Menschen und hervorragendes Essen.

Dort stand ein Katamaran-Ausflug auf dem Programm. Mehrere Delfinfamilien schlossen sich uns an und spielten vor unseren Augen.

Tags darauf ging es quer über Frankreich in Richtung Atlantik-Küste. La Rochelle war unser Ziel. Ein toller Anblick bot sich uns bei dem Anflug vom Westen und Kameras traten kurz in Konkurrenz zum Steuerruder. Auch hier unvergessliche Momente – Essen, wie Gott in Frankreich, eine schöne Segway-

Betanken in Fano

Antoaneta und Cornelia Senpiel gut ausgerüstet



Warten auf die Landeerlaubnis in Olbia

Tour, um alle Sehenswürdigkeiten dieser historischen Stadt zu erfassen. Wieder war ein unvergesslicher Tag schnell verflogen.

Unser letztes Ziel war Nancy. Inmitten des Herzogtums Lothringen (Lorraine) strahlt die ehemalige Hauptstadt in ihrer vollen Pracht. Auch wenn wir von Westen nach Osten etwa 10 Grad Temperatur verloren, machten sich alle Teilnehmer voller Begeisterung mit der Stadt und ihre Geschichte bekannt: Von der Gründung der Burg Nanciacum im 11 Jh., über Karl III. und dem Heiligen Römischen Reich der Deutschen Nation bis hin zum Dreißigjährigen Krieg und der Übergabe an das Königreich Frankreichs, regiert durch den polnischen König Stanislaus.

Letzter Programmpunkt: das Galadinner. Zum letzten Mal sitzen alle zusammen und rufen die schönen, gemeinsam erlebten Momente zurück; es werden Pläne für die nächste Reise geschmiedet und Verabredungen für die Zukunft gemacht. Nicht nur die Reiseleiterin hält eine Rede, auch die Teilnehmer der Reise nutzen die Gelegenheit, zu sagen, was sie dazu gelernt und was sie als besonders schön erlebt haben. Ein sehr emotionaler Abend, denn es sind viele neue Freundschaften entstanden und man plant jetzt schon das Wiedersehen bei der nächsten Reise.

UL und Autopilot – in Deutschland ein Problem statt ein Sicherheitsfaktor

von Heike Niefer

In der zertifizierten Fliegerei ist der Autopilot fast nicht mehr wegzudenken, in der kommerziellen Fliegerei gar nicht mehr. Diese ist heutzutage nur noch mit dem Autopiloten und all den anderen elektronischen Geräten möglich, die für das „automatische Fliegen" benötigt werden.

Nun stellt sich wahrscheinlich einigen die Frage, warum die ultraleichten Piloten diesen „Zauberkasten" unter D-M Registrierung nicht benutzen dürfen, zumal dies in einigen europäischen Ländern, u. a. in Schweden, Norwegen, Dänemark, Polen und Portugal, erlaubt ist und sogar als Sicherheitsfeature gilt. Da die ultraleichte Sportfliegerei unter nationalem Recht und nationalen Regeln stattfindet, kann jedes Land selbst entscheiden, ob es in seinen Bauvorschriften einen Autopiloten zulässt oder nicht. Deutschland hat sich bisher dagegen entschieden. Das hängt wohl mit den Anfängen der Ultraleichtfliegerei zusammen. Bei der 1. Generation der „motorisierten Gartenstühle" war es unvorstellbar, dass es jemals nötig sein würde, sich darüber Gedanken zu machen. Mit den Rohr-Tuch-Konstruktionen flog man hauptsächlich um den heimischen Kirchturm und nicht 1.000 km am Stück. Auch dachte damals wahrscheinlich niemand, dass die willkürlich festgelegten 450 kg MTOW (472,5 kg mit Rettungsgerät) jemals zu wenig sein würden. Der Grundgedanke der ultraleichten Fliegerei war und ist, einfach und ohne allzu viele Regularien in die Luft zu kommen.

Die Entwicklung der D-M-Luftsportgeräte schritt in den letzten Jahren rasant voran. Das hängt mit dem wesentlich einfacheren und billigeren Zulassungsverfahren im Vergleich zur zertifizierten Fliegerei zusammen. Mit dem UL nahezu 400 km/h zu fliegen war bis vor einigen Jahren noch unvorstellbar, heute ist es Realität. Die Verbände, an vorderster Stelle der DULV, haben es zudem geschafft, die Auflastung auf 600 KG MTOW in Deutschland und

Foto: Didi Lavchieva, Adobe Stock

anderen europäischen Ländern Wirklichkeit werden zu lassen. Ein riesiger Schritt aus der Grauzone in der sich viele UL-Piloten aufhielten und ein bedeutender Beitrag zur Sicherheit des Ultraleichtfliegens!

Die Frage, die sich nun aufdrängt, warum die Nutzung des Autopiloten bei UL nicht schon längst erlaubt wurde, kann ich nicht beantworten. Ich möchte hier nur einige Punkte darstellen, die es bei einer Diskussion Autopilot im UL – ja oder nein, zu bedenken gibt.

Auch ein UL unterliegt Bauvorschriften, die erstellt und geprüft werden müssen. Um einen Autopiloten zu legalisieren, muss zuerst einmal festgelegt werden, welche Art von Autopiloten zugelassen werden soll. Darf er nur den Kurs halten (einachsiger Autopilot), darf er zusätzlich Höhe halten (zweiachsiger Autopilot) oder darf er das Flugzeug gar um alle 3 Achsen steuern (dreiachsiger Autopilot)? Es gibt auch Versionen mit automatischer Schubregulierung und Autolandemöglichkeit (Garmin Autonomi Autoland). Sollte gar so ein Autopilot, der nicht mehr weit vom autonomen Fliegen entfernt ist, zugelassen werden? Darf er so programmierbar sein, dass er einen kompletten Kurs abfliegen kann, von wo bekommt er seine Daten?

Es muss auch geklärt werden, ob ein Autopilot zertifiziert und zugelassen sein muss, wie in der „großen Fliegerei" oder ob ein nicht-zertifiziertes Gerät, wie in der UL-Fliegerei üblich, verwendet werden kann. Wer darf den Autopiloten prüfen? Muss es ein ausgebildeter Avioniker sein oder darf dies ein Prüfer Klasse V machen? Wenn ja, benötigt der Prüfer Klasse V dafür eine gesonderte Fortbildung? Geklärt werden muss auch, wie die Einweisung in den Autopiloten zu erfolgen hat. Soll dies im Ermessen eines jeden Piloten sein oder soll es vorgeschriebene Theorie- und/oder Praxisstunden geben?

Sicherlich muss hier nicht das Rad neu erfunden werden. Ein Blick ins europäische Ausland, wo Autopiloten in ULs zugelassen sind, kann durchaus hilfreich sein.

Neben den technischen Überlegungen werden immer wieder Bedenken geäußert, die in die Richtung gehen „dann fliegen die Leute ja in schlechtes Wetter und IFR mit dem UL".

Damit sind wir bei der Frage, ob es überhaupt wünschenswert ist, Ultraleichtflugzeuge mit einem Autopiloten auszurüsten.

Es klingt vielleicht etwas philosophisch, aber: Wer Dinge missbrauchen möchte, missbraucht sie. Einen Golfschläger kann man z. B. zum Einputten verwenden – und tut das gewöhnlich auch. Man kann damit aber auch einem anderen auf den Schädel schlagen. Niemand käme auf die Idee, Golfschläger dieser Missbrauchsmöglichkeit wegen generell zu verbieten. Und bezogen auf den Autopiloten: Auch Piloten ohne IFR Rating von D-E Flugzeugen können in schlechtes Wetter fliegen, in der Regel tun auch sie das nicht. Als Pilot*in weiß man, dass das schlicht gefährlich für einen selbst und andere ist. Viel mehr als auf den Missbrauch sollte das Augenmerk auf die Erhöhung der Flugsicherheit durch den Einsatz eines Autopiloten gelegt werden. Und da sind wir auf einem Gebiet, das der VDP sehr am Herzen liegt – für unser Engagement zu Sicherheit und Training wurden wir nicht zuletzt deshalb mit dem Luftsport Flugsicherheitspreis 2019 ausgezeichnet (siehe Ticker Seite 6 in diesem Heft).

Wo liegt – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – der Sicherheitsnutzen des Autopiloten?

- Reduzierung des Workload für die Pilot*innen, die sich dadurch auf die wesentlichen Dinge konzentrieren können, wie z. B. Luftraumbeobachtung
- ausgeruhter am Zielort anzukommen und mehr Kapazitäten für eine sichere Landung übrig zu haben
- beim Alleinflug ohne Stress auf die Karte blicken, eine Frequenz nachsehen bzw. eine Anweisung mitschreiben zu können – oder einfach gefahrlos aus der Wasserflasche zu trinken.

Wie bereits erwähnt: Die Ultraleichtfliegerei hat sich seit den Anfängen rasant weiterentwickelt. Funk, Transponder und ELT sind zwar keine Vorschrift, aber für viele aus einem UL nicht mehr wegzudenken. Auch EFIS und GPS sind akzeptiert und das neue MTOW von 600 kg wird nicht mehr infrage gestellt. Ist es nicht langsam an der Zeit, dass auch der Autopilot im UL legalisiert werden sollte?

Und wer ganz puristisch mit Minimuminstrumentierung in die Luft gehen möchte, kann dies auch weiterhin tun. Der Autopilot wird ganz sicherlich nicht zu einem „muss" für alle, sondern zu einer zusätzlichen Option für alle die möchten.

Wer sich ausführlicher zu diesem Thema informieren möchte, vor allem auch über die unterschiedlichen Techniken von Autopiloten, findet auf der Seite von Christian Böhm viele interessante Informationen. **http://advanced-ul.blogspot.com/2017/05/autopilot.html**

Uns, die VDP interessiert, wie unsere Mitglieder zu diesem Thema stehen. Sollte sich die VDP dafür einsetzen, dass der Einsatz von Autopiloten in Ultraleichtfluggeräten erlaubt wird? Bitte schreibt uns eine Mail mit Eurer Meinung an **ul@pilotinnen.de.**

Vor der Citation

Ambulanzfliegen

von Andrea Amberge

Ambulanzfliegen ist eine ganz besondere Art der Fliegerei. Ich schreibe hier nicht über Rückholflüge von Patienten, die im Urlaub erkrankt sind und zur medizinischen Versorgung nach Deutschland zurückgebracht werden. Hier geht es um Flüge mit Transplantationsteams.

Die deutsche Stiftung Organtransplantation (DSO) ist die bundesweite Koordinierungsstelle für Organspenden. Ist absehbar, dass ein Patient mit Organspendeausweis verstirbt, beginnt die Koordination. Als Crew für diese Flüge haben wir 24-Stunden-Bereitschaft.

Die Flugzeuge, drei Citation C551 sowie C550, sind in Düsseldorf (EDDL) und Karlsruhe-Baden (EDSB) stationiert. Eine Cheyenne III steht in Reichelsheim (EDFB) zur Verfügung.

Werden wir alarmiert, muss alles sehr zügig gehen: Briefingpaket ausdrucken und prüfen, zum Flugplatz fahren, Flieger aus dem Hangar ziehen, outside-check, EFB (Electronic flight Bag) programmieren, ATIS hören, Startfreigabe holen und Triebwerke anlassen. Meist fliegen wir zu einem Flugplatz, an dem wir ein Ärzteteam aufnehmen. Das Zusammentreffen der Crew mit den Ärzten ist perfekt geplant und – drei Ärzte plus Gepäck steigen zu. Wir fliegen zu einem Flugplatz, der dem Krankenhaus mit dem Organspender am nächsten gelegen ist. Dort werden die Ärzte direkt am Flugzeug abgeholt und in die Klinik gefahren.

Wir bekommen eine grobe Rückflugzeit genannt. In der Regel warten wir 3–4 Stunden. Das gibt uns die Gelegenheit, den Rückflug vorzubereiten und zu tanken. Sobald die Ärzte vom Krankenhaus losfahren, werden wir angerufen.

Sind unsere Gäste auf dem Vorfeld vorgefahren, holt ein Pilot die ATIS und die Startfreigabe, während der andere das Gepäck und die Boxen mit dem Organ einlädt.

Ist alles festgezurrt und sind die Passagiere eingestiegen, fliegen wir zurück zum Flughafen, an dem wir das Transplantationsteam aufgenommen haben.

Unser Rufzeichen bei solchen Einsätzen ist „Ambulanz D-C …“. Damit bekommen wir in den meisten Fällen Priorität. Denn Zeit ist der entscheidende Faktor!

Manchmal fliegen wir auch nur Organe. Dann nehmen wir an einem Flugplatz das Organ bzw. die Organe auf und fliegen sie zum Zielort. Wartezeit gibt es für uns als Crew hierbei nicht. Wir können danach direkt zur „Homebase“ zurückfliegen.

Viele Bereiche arbeiten bei einem Einsatz Hand in Hand. Das ist logistisch sehr komplex. Ein reibungsloser Ablauf ist der Garant für das Gelingen der Mission. Wir hoffen immer, dass wir einen Beitrag dazu leisten können.

Foto: dschneiderw, Adobe Stock

Anflug auf Marl (EDLM)

Der Checkflug-Wahnsinn

Warum ist immer dann schlechtes Wetter, wenn man es nicht gebrauchen kann? | von Sabine Bühlmann

Schon wieder Checkflug. Na gut, ich weiß ja, dass es der In-Übung-Haltung dient, aber bei mehreren Ratings und beruflicher Nutzung muss man die Termine der Operator Proficiency Checks (OPC), Line Checks und License Proficiency Checks (LPC) ganz schön im Auge behalten, damit nichts anbrennt.

So auch Ende Oktober auf dem Flugplatz Essen-Mülheim (EDLE). Es ist mal wieder Zeit für einen Check auf der R44. Und wie immer fängt der mit einer umfassenden Vorflug-Kontrolle an. Mein netter Fotograf Hendrik Thüner kommentiert meinen Blick auf den Ölstand mit „Hallo, jemand zu Hause?", weil das so aussieht als ob ich etwas suchen würde … ja, Öl! Da wird erstmal noch ein Quart aufgefüllt …

Im Nieselregen machen wir uns abflugbereit. Die Aufgabe wird sein, eine Flugplanung mit passendem Zeitmanagement und allen geforderten Übungen abzuliefern. Natürlich muss der Checkfluglehrer auch entsprechend zufriedengestellt werden: sämtliche Notverfahren, von der Autorotation bis zum simulierten Heckrotor-Steuerungsausfall, werden Inhalt dieser Jahresnachprüfung sein – ich komme mir manchmal vor wie ein Heli in der 100-h-Kontrolle: geprüft wird natürlich nach Checkliste!

Versteht mich nicht falsch, ich bin ein großer Fan von Checklisten. Wer schon einmal erlebt hat, wie sehr die wißbegierigen Fragen der Passagiere vor dem Abflug ablenken können, weiß die Routine einer konsequenten Checklisten-Anwendung zu schätzen. Auch und gerade im beruflichen Cockpit. Da ist inzwischen „complacency" die größte Gefahr, gerade bei der Pipeline-Befliegung: weil wir immer die gleiche Strecke fliegen, droht eine Art der Gewöhnung, die den Piloten und auch den Co-Piloten nachlässig werden lässt. Und das mag die Fliegerei überhaupt nicht.

Dazu passt einer meiner bevorzugten Zitate (im Original in Englisch): *Aviation in itself is not inherently dangerous. But to an even greater degree than the sea, it is terribly unfor-*

„Jemand zu Hause?" Ölstand-Kontrolle R44

So sieht z. B. der Bau einer neuen unterirdischen Pipeline von oben aus

giving of any carelessness, incapacity, or neglect.
– Capt. A. G. Lamplugh

(Frei übersetzt: Luftfahrt ist für sich selbst genommen nicht unbedingt gefährlich. Aber mehr noch als die Seefahrt verzeiht sie weder Nachlässigkeit noch Unvermögen oder Versäumnisse.)

Also weiter mit der Vorflugkontrolle, dem Innencheck und der Pre-Start-Routine. Heute ist es eine Robinson R44 Raven I, das bedeutet, sie hat zwar schon ein Hydraulik-System, aber noch den Vergaser-Motor, der immer eine Vergaservorwärmung zugeschaltet haben möchte, erst recht bei Nieselregen und niedrigen Temperaturen. Unter dem Typerating „R44“ darf man sowohl die Astro fliegen (Vergaser ohne Hydraulik) als auch die Raven I und Raven II (letztere dann Einspritzmotor und Hydraulik-Anlage). Die Checks unterscheiden sich aber enorm. Daher bleibt einem das Handbuch-Lesen vor dem Checkflug nicht erspart ... schließlich möchte man auch prompt auf etwaige Fragen des Checkers antworten können. Und – viel wichtiger als das – sich die Inhalte wieder ins Gedächtnis zu rufen, kann überhaupt nicht schaden. Erst recht, wenn man wie ich derzeit die R44 nicht gewerblich und somit auch nicht so oft fliegt.

Der Start von der Heli-Plattform gefällt mir nicht – zu ungenau abgehoben, zu wenig über der Plattform im Schwebeflug stabilisiert. Also weiß ich schon, was ich auf jeden Fall im Laufe des Checkflugs nochmal üben möchte: abheben und wieder absetzen. Eine absolute Grundlagen-Übung beim Helikopterfliegen, ebenso wie Touch-and-go bei der Fläche. Nur, dass es bei uns für jedes Helikopter-Muster anders ist. Ein Dreiblatt-System wie bei der Hughes 300 reagiert ganz anders als ein Robinson-Zweiblattsystem, dazu noch ohne Landegestell-Dämpfungssystem. Übung macht den Meister!

Das gilt natürlich auch für die Notverfahren. Ich weiß ja nicht, wie das bei der Flächenfliegerei ist, aber ich finde immer, wir üben das viel zu selten. Wer dreht schon das Gas im Reiseflug einfach mal zu und überlegt sich, auf welche Wiese man es noch schaffen würde? Natürlich findet die Simulation immer über einem sicheren Landefeld statt (in unserem Fall bedeutet dies einen kleinen Ausflug von Essen über Marl nach Dinslaken und zurück). Trotzdem bringt es viel Erfahrung für den Ernstfall, der im Zweifel auch unter widrigen Umständen zu meistern ist.

Nach einer guten Stunde ist man wieder gut aufgefrischt in allen Verfahren und hat im Idealfall auch noch etwas gelernt, was man bis dato nicht wusste oder wieder vergessen hatte.Ein guter Checkflug soll unterstützen, nicht einschüchtern.

Und wenn es, wie in meinem Fall, noch wunderbare Luftbilder eines Ferry-Flugs zum Teilen gibt, dann kann man den gelungenen Flugtag mit einem guten Gefühl abschließen – trotz Nieselregen viel gesehen und noch mehr gelernt. Vielen Dank!

Schwebeflug in Dinslaken (EDLD)

Essen-Mülheim (EDLE) von oben

„Hornet One" (86+49) auf dem Weg nach Nordholz zum 100jährigen Jubiläum der Marineflieger (2014)
© Rene Köhler – AKSaviation

Immerhin EIN Höhenflug im Jahr 2020…

… und dafür auch noch ein ganz besonderer: Mein Bo 105-Erlebnis | von Lena Maier

Im September 2020 ist ein Traum für mich in Erfüllung gegangen: Ein Flug mit der Bo 105. Diejenigen, die wissen, um welchen Hubschrauber es sich handelt, werden mir Recht geben. Der Traum eines jeden Heli-Enthusiasten – egal ob mit oder ohne Fluglizenz. Dieser Hubschrauber ist einfach eine Klasse bzw. ein Klassiker für sich. Bevor ich auf den Flug zu sprechen komme, sei die Hauptakteurin etwas ausführlicher vorgestellt.

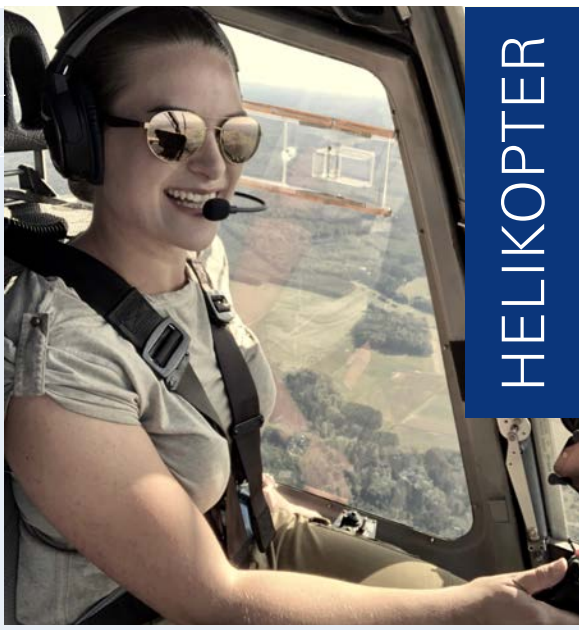
Die Bo 105 des ehemaligen Herstellers MBB Messerschmitt-Bölkow-Blohm ist ein leichter zweimotoriger Mehrzweck-Hubschrauber der Zwei-Tonnen-Klasse mit hervorragenden Steuereigenschaften. Er wurde Ende der 1960er Jahre in Ottobrunn entwickelt und später in Donauwörth in Großserie gefertigt. Er ist weltweit der erste Hubschrauber mit „starrem" bzw. gelenklosem Rotorsystem, also ohne die damals noch üblichen mechanischen Schlag- und Schwenkgelenke mit Dämpfern und Anschlägen zwischen Rotorkopf und Rotorblatt. Das Schlagen bezeichnet dabei die Blattbewegung nach oben und unten, das Schwenken die Bewegung nach vorne und hinten. Diese technische Finesse wurde möglich durch einen Rotorkopf aus Titan sowie die Konstruktion und Fertigung der Rotorblätter aus GFK, einem damals hochmodernen Werkstoff. Dadurch konnte der biegeelastische Blatthals die Funktion des Schlag- und Schwenkgelenks übernehmen. Dank dieses starren Rotorsystems war die Bo 105 als erste im Stande, einen Looping zu fliegen und ist heute der einzige für Kunstflug zugelassene Hubschraubertyp. Weltweit gibt es aber nur vier solcher kunstflugberechtigten Maschinen, allesamt in Besitz der „Flying Bulls".

Aufgrund ihrer unübertroffenen Flugeigenschaften wurde die Bo 105 von der Luftrettung, Polizei, dem Bundesgrenzschutz und insbesondere der Bundeswehr genutzt. Dort war sie rund 40 Jahre lang als Verbindungs- und Beobachtungshubschrauber (VBH) sowie als Panzerabwehrhubschrauber (PAH) für die Heeresflieger im Einsatz. Ausgestattet mit dem für den PAH charakteristischen Panzerabwehrraketensystem „HOT" mit insgesamt sechs Abwehrflugkörpern, drei auf jeder Seite, war die Bo 105 mit ihrer hohen Agilität, Steuerfolgsamkeit und vor allem Leistung prädestiniert als Panzerabwehrhubschrauber. Um sich vor Detektion und Beschuss schützen zu können, musste vor allem bodennah im Konturenflug agiert oder unterhalb der Baumwipfel in Deckung geschwebt werden.

Dass die Bo 105 nach Ihrer Ausmusterung aus der Bundeswehr nun teilweise privat oder zivil weiterleben und -fliegen darf, wurde durch den Verkauf über das Verwertungsunternehmen des Bundes, genannt VEBEG, ermöglicht. Die ausgemusterten Maschinen wurden in einer Blind-Auktion versteigert, bei der man Einblick in alle Lebenslaufakten erhalten konnte. Vor der Abgabe an den Käufer wurden die Maschinen demilitarisiert, die Außenlastpunkte der

HELIKOPTER

„Hornet One“ nach Demilitarisierung (ohne „HOT“-Raketensystem)



Mein persönlicher Höhenflug dieses Jahr – am Steuer der Bo 105

Raketen-Startrohre durchtrennt. Von manch einem als „Edelschrott“ bezeichnet, für die anderen ein bedeutsamer Meilenstein der Hubschraubergeschichte. Zum Glück gibt es genau diese anderen, die diese Maschinen aufbereitet, bewahrt und sich so einen Traum erfüllt haben. Dass ich mit dem Flug der Bo 105 mein persönliches fliegerisches Highlight dieses Jahres erleben durfte, habe ich in erster Linie unserem tollen Pilotinnen Netzwerk zu verdanken, über das ich enge Fliegerfreundschaften geschlossen habe.

Schon der Moment, als sich das Hangartor öffnete, zauberte mir ein breites Lächeln ins Gesicht. Da stand sie, die „Hornisse“ oder „Hornet One“, wie sie aufgrund ihrer aus Bundeswehrzeiten stammenden Sonderlackierung genannt wird. Meiner Meinung nach die schönste der insgesamt fünf Sonderlackierungen, die anlässlich des Abschieds der Bo 105 aus der Bundeswehr im Jahr 2016 gestaltet wurde - damals noch als PAH 1A1 mit der taktischen Kennung 86+49. Während der Vorflugkontrolle war der hervorragende und technisch einwandfreie Zustand der Maschine nicht zu übersehen! Als wir die Plattform endlich nach draußen zogen und ins Cockpit stiegen, wurde das Kribbeln im Bauch von Minute zu Minute stärker. Und da war er endlich, der lang ersehnte Sound der Zündung beim Anlassen der Triebwerke! Nicht umsonst heißt es, die Bo 105 wäre der einzige Hubschrauber, der bei der Zündung seinen Namen sagt: BOOOOO! Ein Triebwerk nach dem anderen, dabei immer die jeweiligen Parameter fest im Blick. Einfach ein unbeschreibliches Gefühl, gleich mit diesem Hubschrauber abheben zu dürfen. Träume ich das alles nur?

Bei bestem Flugwetter schraubten wir uns buchstäblich in die Lüfte. Ein Senkrechtstart zu Beginn mit Pirouette um die Hochachse war ein Kinderspiel für die Bo. Anschließend die Nase um 90 Grad nach unten gekippt. Nein, ich träumte nicht! Kaum in der Luft, durfte auch schon ich das Steuer übernehmen. Nach ein paar Manövern und kurzer Eingewöhnung in die Steuerung und Stick-Trimmung, durfte ich nach den Controls auch den Funk übernehmen. Welch eine Ehre, sich mit dem Lfz-Typ „Bo 105“ zu melden. An unserem Zielflugplatz fand zeitgleich eine Bundeswehrübung der Fallschirmjäger statt. Nach einem der Absetzvorgänge durfte ich mich hinter die PZL M28 Skytruck zur Landung einreihen. Schon im Anflug bekamen wir über Funk ein „Was für eine schöne Lackierung“ zu hören. Jetzt nur schön schweben und sauber absetzten, um die Bo 105 auch würdig zu präsentieren. Sogar die Truppe ließ über den Turm fragen, ob wir vor unserem Weiterflug nicht noch einen tiefen Überflug machen könnten. Einer der Kameraden hat „unsere“ Bo, die „Hornet One“, aus seiner Zeit 2008 am Tower in Roth erkannt. Gefragt, getan! Tiefer Überflug, wieder steil nach oben und nach einem Pedal-Turn nochmal im tiefen Überflug über winkende Arme zurück. Am nächsten Tag hat sich der erwähnte Kamerad mit einem Video unseres Überflugs und den Worten bedankt: „Ich hatte sogar bisschen Pipi in den Augen!“

Allein das zeigt, wie sehr die Bo 105 die Bundeswehr und die gesamte Hubschrauber Historie geprägt hat. Von weltweit über 1.400 gefertigten Maschinen sind heute nach über 50 Jahren noch rund 400 Stück in der Luft. Aufgrund des schwindenden Ersatzteilmarkts ist zu hoffen, dass uns die Bo 105 noch lange am Himmel erhalten bleibt. Eines steht aber fest: Die Bo 105 ist schon jetzt eine Hubschrauber-Legende!

Bo 105 PAH Sonderlackierung „Hornet One“ mit charakteristischem „HOT“-Raketensystem © Rene Köhler – AKSaviation

MITGLIEDER

Helga-Dietlinde „Bit“ Heitmann-Guth, VDP Mitglied Nr. 170

***07.07.1940 †19.02.2020**

von Inge Berger und Heidi Galland

Am 19. Februar 2020 hat Bit in George, Südafrika, ihren letzten Flug angetreten. Es war eine erschütternde Nachricht aus heiterem Himmel.

Heidi erinnert sich: „Als ich die Mail erhielt „Bit ist gestern unerwartet und schnell von uns gegangen“, war ich fassungslos. 14 Tage davor hatte ich noch mit Bit telefoniert, sie kam gerade vom Golfen und war stolz und glücklich, nach ihrer Knieoperation im vergangenen Herbst, wieder soweit fit zu sein.“

Bit vor der Twin Comanche mit ihrem ersten Mann

Die junge Pfälzerin, geboren in Bad Kreuznach, fand nach ihrer Heirat 1962 mit Hans-Ekke Heitmann in Flensburg ihr neues Zuhause. Ihr Mann übernahm die Werbeagentur seiner Eltern, und zusammen führten beide die Firma erfolgreich weiter. Später übergab sie diese ihrem Sohn und stand ihm bis zum letzten Tag mit Rat und Tat zur Seite.

Bit lernte zusammen mit ihrem Mann auf der Insel Guernsey das Fliegen. Sie kauften sich sofort eine Piper Warrior, mit der sie viele Reisen unternahmen. Eines ihrer Lieblingsziele war die Insel Guernsey im Ärmelkanal, wo sie mehrmals im Jahr hinflogen.

1979 trat Bit der VDP bei. Hier lernte ich, Inge, sie anlässlich des Wettbewerbes um die „Goldene Rose von Eddesse“ in Peine kennen. Auf unseren jährlichen eigenen Familienflügen nach Finnland war somit Flensburg als Halt eingeplant, und Bit und unsere damalige Vizepräsidentin Lilo Ulrich verschönten uns so manchen Schlechtwetteraufenthalt mit viel Liebe. Unsere Freundschaft durfte ich letztes Jahr noch einmal in vollen Zügen bei ihr in Südafrika genießen.

1983 richteten Bit und Lilo die JHV in Flensburg aus. Ich erinnere mich, es war ein Jahrhundertwetter und eine tolle JHV.

1982 kauften sich Bit und Hans-Ekke ,,Exer" eine Twin-Comanche, mit der ihr Mann im August 1984 während eines Flugtages in Flensburg vor den Augen seiner Frau nach dem Start notlanden musste. Hans-Ekke hat es nicht überlebt. Bit widmete sich nun allein der Firma, ihren zwei Kindern und flog mit Lilo Ulrich weiterhin viele Wettbewerbe. Beider gemeinsames Ziel war die ,,Goldene Rose" zu erringen. Es war die letzte ausgeflogene „Goldene Rose" im Jahre 1995, die das Team Ulrich/Heitmann gewann.

1988 heiratete sie Dr. Harald Guth, den sie auf einem ,,Deutschlandflug" kennengelernt hatte. Bei einer Südafrika-Reise mit ,,Tante Ju“ und dem ,,Blue Train" verliebten sich die beiden in das Land und kauften sich spontan eine Wohnung in Hermanus, wo sich Atlantik und Indischer Ozean treffen. Hier konnten Sie viele Jahre sonnig überwintern. Auch dieses Glück ging zu früh zu Ende mit einem tödlichen Herzinfarkt von Harald 1997.

Bit musste etwas Neues anfangen: 1998 fragte sie Heiko Teegen vom Magazin „Pilot und Flugzeug" und bekannt für die Organisation seiner langen Leserreisen, ob nicht ein Platz für sie als Copilotin frei wäre. Drei Tage später hatte sie die Antwort: Lorenz

Letztes Foto, 2020

Forster aus Berlin suchte einen Copiloten für seine Seneca. Das war der Anfang von Bits gemeinsamen Reisen mit Lorenz Forster, der sie für die nächsten sieben Jahre auch privat

Ein Artikel in der „Bild am Sonntag“

begleitete. So flogen sie gemeinsam mit Heiko Teegen:

1998: Von Deutschland über Schottland, Island, Grönland, Kanada, New Orleans bis nach Cozumel in Mexico, Florida und zurück.

2001: Wieder über die Nordatlantik-Route durch Kanada bis nach Vancouver, an der Westküste entlang bis San Francisco. Zurück über Goose Bay/Grönland.

2005: Die große Tour nach Osten –Türkei, Iran, Pakistan, Indien, Katmandu, über Bangladesch nach Myanmar, Thailand, Laos, über die Vereinigten Arabischen Emirate, Türkei, Ungarn, Berlin.

2002 organisierte sie zusammen mit Jeannette Busch eine weitere JHV. Heidi

erinnert sich: „Die 34. Jahreshauptversammlung der VDP fand mit über 100 Mitgliedern und Gästen vom 6. – 8. September in Berlin statt. Wir setzten alles daran, eine außergewöhnliche Veranstaltung zu bieten. Angefangen von der Landung in Tempelhof, zum Elly-Beinhorn-Erinnerungsflug, dem Besuch der Charité, Besichtigung von Schloss Charlottenburg, einer Spreerundfahrt bis zum krönenden Abschluss, einer Show im Friedrichstadtpalast, wurde diese JHV mit Hilfe von Bit einer der Höhepunkte unserer VDP-Veranstaltungen. Auch damit setzte Bit einen Meilenstein in ihre VDP-Vita, die gespickt war mit vielen erfolgreichen Teilnahmen an unseren Wettbewerben."

Nach 600 Flugstunden – gemeinsam mit Lorenz – passierte ihr, was vielen von uns Frauen passiert: ihr Partner orientiert sich neu und verlässt den gemeinsamen Weg. In Südafrika fand sie Trost und lernte über Freunde den Engländer Peter Brock kennen. Sie verlebten zwei Jahre zwischen Kapstadt und Hermanus, bis sie sich 2007 in ein Stück Land im milderen Klima in George verliebten und dort ein Haus bauten. Leider war das Glück wieder ein Spielverderber und Peter brach 2010 mit einem Herzinfarkt tot zusammen. Für Bit war es undenkbar, alleine zu bleiben und so machte sie sich tapfer mit Hilfe ihrer Tochter auf und suchte auf einer Internetplattform nach einem neuen Lebensgefährten.

Das Glück schickte ihr 2012 Jürgen Gerhard, der sie liebevoll bis zu ihrem Tod begleitete. In George hatte Bit den Flughafen vor der Tür und ist noch ein paar Mal geflogen. 2015 hat sie sich entschieden, dass dieses herrliche Kapitel in ihrem Leben jetzt zu Ende ist.

Heidi Galland beschreibt ihre Freundschaft zu Bit so: „Ich durfte mit ihr lebendige Diskussionen, auch Kontroversen, eine erfolgreiche Zusammenarbeit während meiner VDP-Präsidentschaft, persönliche Emotionen und unvergessene fliegerische Erlebnisse in Deutschland, Finnland und SA erleben. Nicht zuletzt verdanke ich ihr das Golfen. Bit, eine überaus strenge und disziplinierte Lehrmeisterin, lehrte mich Golf zu lieben, bis heute.

Bit in Teheran vor der Piper Seneca

Ich werde nie vergessen, wie ich nach zwei schweren Handoperationen monatelang untätig zu Hause bleiben musste und mein Lebensmut auf Null sank. Bit lud mich ein, sie in SA/George zu besuchen. Diese Reise brachte mir so viel Selbstvertrauen und Lebensfreude zurück – ich werde es Bit nie vergessen."

Bit war nicht nur eine passionierte Fliegerin, sie hat eigentlich alles mit Passion gemacht. Bit war ein Bündel an Energie, Großzügigkeit, Mut und Selbstbewusstsein.

Wir werden sie nicht vergessen!

MITGLIEDER

Bernd Rosemeyer gestorben

Prof. Dr. Bernd Rosemeyer, Sohn unseres Gründungsmitglieds Elly Beinhorn und des Rennfahres Bernd Rosemeyer ist am 31. Mai 2020, dem Geburtsmonat von Elly im Alter von 82 Jahren gestorben. Eine Enkelin, die Tochter von Daisy Rosemeyer-Elbers wurde ebenfalls auf den Namen Elly getauft. Elly Beinhorn ist am 31. Mai 1907 geboren und wurde 100 Jahre alt.

Die VDP fördert dich!

Ein bisschen älter als unser Model solltest du schon sein – eine Pilotin-Lizenz wäre nützlich. Bis zum Alter von 27 Jahren erhältst du nicht nur die Mitgliedschaft zum halben Preis, sondern auch erhebliche Nachlässe auf unsere Veranstaltungen, wie z. B. unseren Sicherheitstrainings im Frühjahr und Herbst und zu unserer Jahreshauptveranstaltung (JHV). Schreib einfach eine kurze E-Mail an **info@pilotinnen.de**, um Genaueres zu erfahren.

MITGLIEDER

25 Jahre Mitgliedschaft

Monika Graziadei
81241 München, Nr. 383

Gabriele Mair
70184 Stuttgart, Nr. 387

Claudia J. Winkler
35428 Langgöns, Nr. 374

Jeannette Busch
14193 Berlin, Nr. 373

Ingrid Novosad
AT-9843 Großkirchheim, Nr. 368

Margot Philipps-Rass
54290 Trier, Nr. 371

Dieter Zech
26548 Norderney, Fördermitgl. Nr. 18

50 Jahre Mitgliedschaft

Waltraud Bals
42659 Solingen, Nr. 49

Neue VDP-Mitglieder

Neue VDP-Mitglieder Stand 30. November 2020

Nr. 724	Katrin Huppert	66123 Saarbrücken	PPL(A), IR, 2-Mot	Saarbrücken
Nr. 728	Beeke Rabbel	70599 Stuttgart	GPL	Bremerhaven-Hellings
Nr. 729	Barbara Elbing	53009 Bonn	PPL(A)	Bonn-Hangelar
Nr. 730	Clarissa Käfer	81677 München	PPL(H) in Ausbildung	Ottobrunn
Nr. 731	Renate Thesing	46325 Borken	PPL(A)	Aachen Merzebrück, Stadtlohn-Vreden
Nr. 732	Sabine Dors-Reufer	45659 Recklinghausen	SPL; FI	Borkenberge
Nr. 733	Paula Winterstein	76139 Karlsruhe	FI, UL, SPL, TMG, PPL(A) in Ausbildung	Rastatt
Nr. 734	Dagmar Hilden-Kuntz	54470 Bernkastel-Kues	PPL(A), CVFR, US-Lizenz PPL	Trier
Nr. 735	Dolores Deimling	67227 Frankenthal	BPL, PPL(D)	RLP
Nr. 736	Jasmin Ostertag	70186 Stuttgart	PPL(A)	Kirchheim Teck
Nr. 737	Tatiana Ochs	63128 Dietzenbach	SPL, LAPL(B), TMG	Laucha
Nr. 738	Sabine Steinberg	34587 Felsberg	UL, Fallschirmspringer Absetz-Lizenz	Kassel-Calden
Nr. 739	Ulla Carus-Ritzenhoff	35041 Marburg	PPL(A)	Marburg-Schönstadt
Nr. 740	Mirjam Kraus	86495 Eurasburg	PPL(A), SEP	Nördlingen
Nr. 741	Jagruti Patel	82544 Egling	PPL(A)	
Nr. 742	Diem Tu Vetter	9498 Planken	PPL(A); IR; Nacht	Friedrichshafen
Nr. 743	Bettina Utsch	57234 Wilnsdorf	SPL	Siegerland
Nr. 744	Aglaia Muth	80801 München	PPL(A)	Jesenwang

Neue Fördermitglieder

FM115	Werner Hör	86495 Eurasburg	PPL(H)

Verstorbene VDP-Mitglieder

9	Traudl Scheit, Gründungsmitglied	52068 Lüneburg
40	Marga Rohe	52068 Aachen
170	Dietlinde (Bit) Heitmann-Guth	24941 Flensburg

Stammtische im Herbst und Winter

Entspannendes „Ayurveda-Treffen“ bei Karin Bruchhausen in Belm/Osnabrück

Es ist eine liebe Tradition geworden und bis zu den pandemiebedingten Einschränkungen haben noch einige Stammtische stattgefunden. In diesem Winter wird es wohl deutlich schwieriger, aber freuen wir uns einfach, dass unser fliegendes Netzwerk auch solch schwierige Zeiten überstehen wird und wir uns gegenseitig nach Kräften unterstützen!

Vom 19. Come-together in der ehemaligen Geschäftsstelle berichteten wir schon im letzten Heft. Das 20. Treffen in Münster mussten wie schweren Herzens verschieben. Im Nov/Dez wird auch kein Stammtisch statt. Die Infektionszahlen lassen es nicht zu.

Ende November 2019 fand der Weihnachtstammtisch beim „Hofer, der Stadtwirt“ in der Stadtschreiberstube statt. Dieser Münchner Stammtisch, traditionell organisiert von Hedi Sensen, findet immer wieder tollen Anklang im Süden – leider auch nicht dieses Jahr!

Januar 2020 waren wir bei Karin Bruchhausen in Belm/Osnabrück mit Ayurvedabehandlung, Sauna, Klönen und schönem Ambiente. Auf dem Bild könnt ihr uns alle ganz entspannt sehen.

Februar 2020 am Flugplatz in Dinslaken, klein, aber fein zu viert hatten wir viel Spaß und verbal mindestens einmal die Welt gerettet.

Ebenfalls im **Februar 2020** in der Bordküche am Flugplatz Reichelsheim wurde viel gelacht, geschwätzt und sich über News in der Fliegerei ausgetauscht.

Ende März war dann wieder ein Stammtisch in Reichelsheim geplant gewesen, doch dieser fiel den Pandemie-Einschränkungen bereits zum Opfer. Diesen Winter versuchen wir es mal Online. Hauptsache, die Flugplätze bleiben offen.

Petra, Ruth, Felicitas und Romana im Flugplatz Restaurant am Flugplatz Schwarze Heide EDLD

MITGLIEDER

Karin Schmidt hat „zoom“ gemacht!

von Heike Käferle

Karin Schmidt, Privatpilotin und Dozentin für technisches Englisch an der Fakultät Maschinenbau der Ruhruniversität Bochum, motiviert ihre Maschinenbau-Studierenden jedes Jahr durch einen Abschlusswettbewerb im „Technical English“. Die UNI-Presse schreibt, dass die Teilnehmer*innen des Projektwettbewerbs bereits die Befürchtung hatten, dass diese sehr beliebte Veranstaltung Corona-bedingt ins Wasser fallen würde.

Das kam aber für Karin Schmidt nicht in Frage. Per Zoomcall wurden mehr als 15 Teilnehmer*innen (5 Projektgruppen samt der Jurymitglieder) Zeugen einer gelungenen Umsetzung der digitalen Lehre. Am Ende waren alle überrascht wie professionell, spannend und lehrreich diese Kommunikationsform sein kann. Ich durfte bereits zum zweiten Mal zur Jury gehören und fand die Präsentationen, die immer Bezug zur Luftfahrt haben, beide Male außergewöhnlich gut.

Karin hat auch eine Stelle für die Abnahme von Sprachprüfungen für Luftfahrer und die Genehmigung Erst- und Verlängerungsprüfungen in Englisch und Deutsch abzunehmen.

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

HELI-FLIGHT
...SEIT ÜBER 40 JAHREN !

SINCE 1979
HELI-FLIGHT
GMBH & CO. KG

FLUGSCHULE DE-ATO.117
- PPL (A)
- PPL (H)
- MUSTER UND KLASSENBERECHTIGUNGEN
- NACHTFLUGAUSBILDUNG
- NVIS TRAINING

VIP FLÜGE - CHARTERFLÜGE
ROBINSON HÄNDLER - AMBULANZFLÜGE
INSTANDHALTUNGSBETRIEB DE.145.0172

AM FLUGPLATZ
61203 REICHELSHEIM
TEL.: +49(0)6035-91000
FAX: +49(0)6035-910025
WWW.HELI-FLIGHT.DE
ZENTRALE@HELI-FLIGHT.DE

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

AVIONIK • INSTALLATION • WARTUNG • SERVICE • ENTWICKLUNGSBETRIEB

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

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

FLY GREEN - FLY MT

Diamond DA 42( ) / MTV-6

Beech 99 / 100 Serie / MTV-27

Pilatus PC-12 mit neuem 7-Blatt MTV-47

Piper PA-28R(T) Serie / MTV-9

Airtractor AT-600, -800 Serie / MTV-27

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

- Reduzierung von Lärm und Vibrationen
- 62 Service Center weltweit
- 150 Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als 25.000 Propeller-systeme und 85.000 Propellerblätter in Betrieb
- Hydraulische 2- bis 7-Blatt und elektrische 2- bis 4-Blatt Propeller verfügbar
- 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
mt-propeller straubing airport

AVIATION

A20 AVIATION HEADSET

Eine einzigartige Kombination aus Funktionen und Vorteilen.

Das A20 bietet die perfekte Kombination von Lärmreduzierung, klarer Kommunikation und Tragekomfort. Mit der *Bluetooth*®-Schnittstelle für Audio und Sprache, der Auto-On-* und Auto-Off-Einstellung, dem Mikrofon, das Sie an jeder der beiden Hörmuscheln anbringen können, sowie der FAA TSO und EASA E/TSO-C139a Zulassung ist das A20 die Wahl von Piloten weltweit. Erleben Sie den A20 Unterschied.

*in einigen Modellen

Kaufen Sie hier: Bose-Aviation.eu/shops

Folgen Sie uns @BoseAviation

©2021 Bose Corporation. Alle Rechte vorbehalten.

Die *Bluetooth*® Wortmarke und Logos sind eingetragene Marken der Bluetooth SIG, Inc. Jegliche Nutzung dieser Marken durch die Bose Corporation erfolgt unter Lizenz.

WAS **WANN** WO – Terminübersicht 2021

Aufgrund von Einschränkungen während der Coronavirus-Pandemie können sich Änderungen ergeben.
Achtet also auf E-Mails und Bekanntgaben auf pilotinnen.de

Januar	29.–31.01.	Hexentreffen im Sauerland – Programm und Anmeldung unter hexentreffen2021.de
Februar/März		Stammtische in den Regionen
April	21.–24.04.	AERO in Friedrichshafen, Treffen am VDP-Counter auf dem AOPA-Stand in Halle 5, Kontakt: info@pilotinnen.de
Mai	07.– 09.05.	Spring Refresher in Niederstetten ETHN. Kontakt: Heike Niefer ul@pilotinnen.de, Rosa Höltken motor@pilotinnen.de
	28.05.– 30.05.	Paphos/Zypern, FEWP Treffen. Die europäischen Pilotinnen freuen sich auf ein Kennenlernen und Wiedersehen.
Juni/Juli		Platz für Spontaneität
August	06.– 08.08.	Das legendäre Chiemseetreffen, Kontakt Ingrid Hopman ingrid.hopman@t-online.d
	27.– 29.08.	„Alpenschnuppern“: einmal über die Alpen und zurück, Kontakt Heike Niefer ul@pilotinnen.de
September	08.09. – 12.09.	JHV in Bielefeld, Kontakt Helga Strack, h.strack1@gmx.de
Oktober	01. – 03.10.	Sicherheitstraining in Diepholz, Kontakt Hetta Reinsch hetta.reinsch@gmx.net, Rosa Höltken motor@pilotinnen.de
November, Dezember, Januar		Stammtische in den Regionen und Online-Sessions

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. Wir hoffen, dass trotz der COVID-19-Einschränkungen die meisten Treffen stattfinden können – und dann gibt es ja auch noch VDP-online, unsere Teams-Sessions.

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