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

2021/22

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

53. JHV – Bielefeld gibt es doch!

Ballonfahren mit Dolores

60 Jahre Segelflug: Ingrid Blecher

Mit dem Heli über 18 Eurofighter

Zara Rutherford: Mit dem UL um die Welt

Mit den Pyrenäenfliegern unterwegs

Historie: Marga von Etzdorf

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

Wir lassen uns von Corona nicht unterkriegen

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

die Hochs und Tiefs, die uns die Pandemie beschert, halten weiterhin an und beeinflussen unsere Aktivitäten.

Trotz alledem war so einiges los. Ingrid Hopman lud zum (vielleicht) letzten Chiemseetreffen, Ingrid Blecher feierte ihr 60-jähriges Flugjubiläum, es gab diverse Flugplatzveranstaltungen, Helga Strack lud zur JHV ins Lenkwerk nach Bielefeld ein, das Flugsicherheitstraining in Diepholz freute sich über guten Zuspruch, das FEWP-Treffen auf Zypern fand ausnahmsweise im Oktober statt und die Online-Treffen im Frühjahr waren gut besucht. Die Airlines fangen langsam an, sich zu erholen, auch wenn der Flugbetrieb immer noch stark eingeschränkt ist.

VDP im Internet:
www.pilotinnen.de

Da scheint uns eine neue Virusmutante aus Südafrika zu stoppen – B.1.1.529 namens „Omikron". Stellt sich die Frage: Impfen wir die Falschen? Auf jeden Fall fehlt in den ärmeren Ländern immer noch Impfstoff, um das Virus in Schach zu halten. Hier ist die Politik gefragt.

Internationale Flüge bleiben schwierig. Auch in Europa benötigt ein Linienflug viel persönliche Vorbereitung. Die private Fliegerei ist auch nicht uneingeschränkt möglich. Wie wird es weitergehen? Werden die vielen Wettbewerbe 2022, insbesondere im Segelflug, stattfinden können? Treffen wir uns auf der AERO? Alles bleibt ungewiss!

Dieses Mal sind einige Artikel etwas länger als sonst. Lasst es uns wissen, ob euch das zusagt – info@pilotinnen.de. Die UL-Szene ist in dieser Ausgabe stark vertreten. Insgesamt beschäftigen sich fünf Artikel mit der UL-Fliegerei.

Trotz Corona haben wir 20 neue Mitglieder werben können. Und mit der neuen Satzung, die wir auf der JHV in Bielefeld verabschiedet haben, öffnen wir uns für alle Frauen, die sich in der dritten Dimension bewegen.

Wir arbeiten ständig an der Sichtbarkeit der Frauen in der Luftfahrt. Und immer wieder sind unsere männlichen Fliegerkollegen überrascht, wenn sie aufgrund unserer Treffen nicht nur eine, sondern gleich zehn und mehr Pilotinnen auf einmal zu Gesicht bekommen.

Lasst uns weiter dafür sorgen, dass noch mehr Frauen sich trauen, in einer männerdominierten Luftfahrt Fuß zu fassen und sich nicht durch leider immer noch getätigte dumme Sprüche die „Lust auf und am Fliegen" verderben lassen. Bei im Schnitt 6% Pilotinnenanteil ist das Netzwerk der VDP extrem wichtig – nicht nur in Zeiten von Corona.

Zum Schluss möchte auch allen männlichen Piloten danken, die uns tatkräftig unterstützen und die Diversität in der Fliegerei schätzen und fördern – weiter so!

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	05–08
NETZWERK	Willkommen zur JHV 2022 in Leipzig	09
	JHV 2021: Bielefeld gibt es doch!	10–13
	Soll es nun wirklich das letzte Mal gewesen sein?	14–15
	FEWP 2021 – Zypern	18
	Stammtische teilweise digital	19
	VDP online geht weiter	19
HISTORIE	Marga von Etzdorf	20–22
SEGELFLUG	Ingrid Blecher – 60 Jahre Segelflug	23–25
	Eine Segelflugsaison in Zeiten von … ihr wisst schon was	26–27
BALLON	Ein Ballonevent der besonderen Art	28–29
HELIKOPTER	Auf Wolke 7 über 18 Eurofightern schwebend	30–31
PROFESSIONALS	Fluglehrerin mit Leidenschaft	32–33
	ATPL Start während Covid 19	34–35
MOTOR & UL	14. Flugsicherheitstraining in Diepholz	36–37
	Die ersten 1.000 km mit unserer neuen Aeroprakt-32	38–39
	Mit dem UL um die Welt	40–42
	Jubiläumsflug zum 30-jährigen Bestehen unserer Vereinigung passionierter Pyrenäenflieger	43–47
	Paragliding auf der Düne von Pilat	48–49
	Heike Wieland & Heike Niefer auf dem Weg zum Banksy nach Venedig	50–51
	„Mein Chanel ist 100 LL“	52
	Doris Gerecht – Abschied von der Fluglizenz mit 85	53
	Satzung 2021	53
MITGLIEDER	Wie ich zum Fliegen kam	54–55
	Fotos des Jahres 2021	56–57
	Liste neuer Mitglieder / Jubiläen	58
	Nachruf Waltraut Bals	59
	VDP fördert junge Pilotinnen	59
TERMINE	Terminübersicht 2021	63

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:
Inge Berger, Dolores Deimling, Usch Diermann, Hans Peter Fort, Doris Gerecht, Christine Grote, Ruth Haliti, Anne Hennig, Roswitha Höltken, Phyllis Hörmann, Ingrid Hopman, Dr. Ilse Janicke, Heike Käferle, Anja Kasper, Justine Kill, Yasmina Landergott, Lena Maier, Elena Mascus, Alfons Newzella, Heike Niefer, Dr. Bettina Pahlen, Sibylle Glässing-Deiss, Dr. Horst Ramsenthaler, Ulla Schäfer, Andrea Schapöhler-Haas, Hedwig Sensen, Robert Sentef, Judith Spörl, Sabine Theis, Bettina Utsch, Gisela Weinreich, Helga Wimmer, Tom Ziegler

Die VDP dankt den Autor*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 +++

Margrit in der TBM

900ster Ferry-Flug von Margrit Waltz – Königin des Atlantiks

Margrit Waltz, geb. Orlowski, kam 1957 in Deutschland zur Welt und war Mitglied der VDP mit der Nr. 185. Sie fing mit 15 Jahren das Segelfliegen an, PPL mit 18, zum Unterricht fuhr sie mit dem Fahrrad, der Führerschein konnte warten. Ihr Lehrer war Erich Hartmann, eines der großen Flieger-Asse im 2. Weltkrieg. Ein Jahr später war sie die jüngste deutsche Fluglehrerin und realisierte mit 20 Jahren, 1977, ihren ersten Transatlantikflug mit einer Rochwell Commander. Danach arbeitete sie viele Jahre für Mooney. Nachdem die französische SOCATA in Zusammenarbeit mit Mooney die ersten TBMs herstellte, beauftragte Socata ganz natürlich Margrit Waltz mit der Überführung der TBM Nr. 5. Im August 2021 unternahm sie ihren 900sten Ferryflug mit einer TBM 940 –„a very fast turboprop aircraft". Heute lebt Margrit in Pennsylvania und plant, ihrem Mann zuliebe, im November 2022 mit der (Ferry-) Fliegerei aufzuhören. Wer mehr über Margrit wissen möchte, sollte unbedingt die ZDF-Reportage anschauen, die im QR-Code „versteckt" ist.

Foto: © Daher

Kommt zur AERO 2022

nach Friedrichshafen
27.– 30. April 2022 – wir hoffen!

Die große Zahl von Anmeldungen unterstreicht die Bedeutung der Messe für die internationale Branche und zeigt auch, wie ausgehungert die Aussteller bzgl. Messen sind. Die Herausforderungen der Zukunft für die Allgemeine Luftfahrt stehen im Mittelpunkt der AERO 2022, auf der auch wieder viele Neuheiten zu sehen sein werden. Ein umfassendes Konferenzprogramm begleitet die 30. Messeauflage am Bodensee.

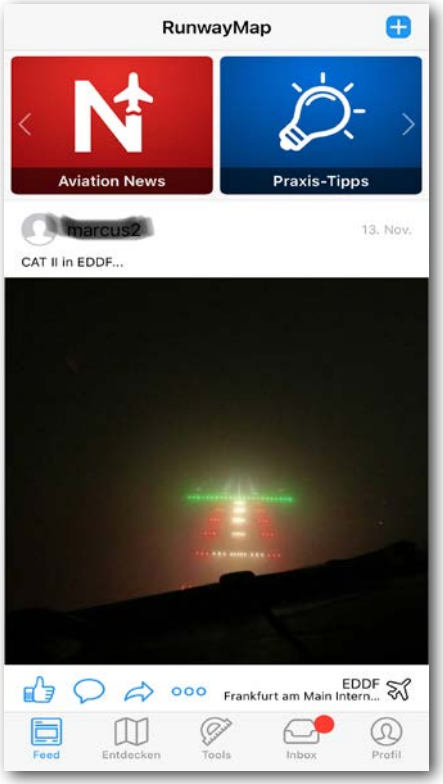
Auch für die VDP ist die Messe – sofern sie denn stattfindet – wieder ein Treffpunkt. Mit einem Counter auf dem Stand der AOPA sind wir wieder dabei und freuen uns auf euch und auf neue Mitglieder – schaut einfach auf ein Käffchen vorbei.

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

RunwayMap

Ruth Haliti berichtet: Die RunwayMap App kann meiner Erfahrung nach hervorragend zur erweiterten Flugplanung dienen und birgt viele Ideen, was Flugziele oder auch die eigene Fortbildung angeht. Als reines Flugplanungstool habe ich die App nicht genutzt, wäre aber mit dem entsprechenden Kartendownload möglich. Ich persönlich verwende hier auch weiterhin Skydemon.

In der App findet man Infos rund um 20.000 Flugplätze. Ein witziges Feature ist, dass man (kostenlos) eine Karte anlegen kann, von Plätzen, die man in seinem Fliegerleben schon einmal angeflogen hat. In RunwayMap tauschen zahlreiche Privatpilot*innen ihre Erlebnisse aus. Dazu gehören insbesondere Ausflugs- und Restauranttipps, Besonderheiten am Flugplatz sowie ein Eventkalender. Die App bietet zu vielen Plätzen bewegte An- oder Abflugsituationen in 3D mit Empfehlung der besten Piste für den geplanten Landezeitpunkt. Eine Funktion, die zur Flugvorbereitung unbekannter Plätze sehr hilfreich sein kann. Zudem bietet die App eine kostenlose Rubrik zu Aviation News und eine mit zahlreichen Praxistipps. Als neues Feature kann man zahlreiche Wetterfunktionen, auch vom DWD, kostenpflichtig zubuchen. 2021 wurde die App übrigens zur „Besten Flieger-App" von den Lesern des fliegermagazins gewählt. Ein Download zum Ausprobieren lohnt sich.



FEWP 2022 in Serbien

Nach dem FEWP-Treffen ist vor dem FEWP-Treffen. Nach Zypern im Oktober 2021 findet nun auch das nächste Meeting der europäischen Pilotinnen in einem unserer jungen Mitgliedsländer statt.

Die serbische Vertreterin und Meteorologin Olgica Lazic lädt uns zum 50. Jubiläum der Fliegerei in Serbien ein. Der Termin soll das erste Juniwochenende 2022 werden. Per E-Mail und in der WhatsApp-Gruppe halten wir euch auf dem Laufenden, sobald Termin, Programm und Anmeldung vorliegen.

Die VDP fördert dich!

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). Wir fördern auch die Teilnahme an Wettbewerben.

Hier ein Auszug aus der E-Mail von Elena Mascus, die uns dazu erreichte: „… ich möchte mich noch einmal ganz herzlich für die Förderung bedanken. Ihr ermöglicht mir damit, dass ich mich fliegerisch weiterentwickle, an Sicherheit gewinne und interessante Pilot*innen kennenlerne".

Möchtest du auch gefördert werden? Schreib einfach eine kurze E-Mail an info@pilotinnen.de, und schildere uns dein Vorhaben.

Elena – warten im Grid auf der DMJ 2021 am Feuerstein

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

Judith Spörl

Judith Spörl (geb. Binder) wird von ihren Kollegen einfach wie das berühmte Flugzeug „Tante JU“ genannt. Sie wohnt mit ihrer Familie im Berchtesgadener Land und ist Fluglotsin auf dem Salzburger Tower bei der Austrocontrol. Seit 2016 veröffentlicht sie Kinderbücher zum Thema Segelfliegen und hofft, damit die Herzen von kleinen oder großen Pilotinnen und Piloten – und solchen, die es noch werden wollen – zu erobern! Hier könnt ihr eine Hörprobe von „Lena Down Under“ abspielen, Judiths aktuellem Buch.

Band 3 – der letzte der Lena-Reihe – entführt Fliegerherzen auf die Südhalbkugel und zeigt auch hier: Auf einem Flugplatz ist man nie allein! Judith erinnert sich dabei auch an ihre eigenen Flugerlebnisse in Australien. Ihr aktuelles Projekt ist ein Fantasy-Roman, der die Leser*innen zum Powder Puff Derby 1929 entführt! Mit Amelia, Thea Rasche und Pancho Barnes wird im Doppeldecker gestartet – wir sind gespannt!

Blackwing Demo-Weekend in Schönhagen

Die Blackwing gehört zu den schnellsten UL, die der europäische Markt so hergibt. Sie sieht nicht nur schnittig und dynamisch aus, genauso fliegt sie sich auch.

Mit einer Startstrecke von ca. 100m und einer Stallspeed (Vso) von 38 kt (70km/h) schafft sie bei gerade mal 75 % Leistung eine Reisegeschwindigkeit von 150 kt TAS (280km/h) und hat dabei auch noch eine Reichweite von 1000 NM (1850 km) – also quasi die eierlegende Wollmilchsau unter den UL. Und nicht nur da, sondern auf dem gesamten Markt der einmotorigen Kolbenflugzeuge.

Die BLACKWING gibt es in zwei Ausführungen mit ROTAX 912iS und 915iS – sowohl mit Fest- als auch mit Einziehfahrwerk. Die junge Firma aus Schweden gibt alles, die Produktion zu erhöhen, da die Nachfrage hoch ist. In der Kategorie „Bestes UL“ wurde die Blackwing BW 635RG von den Fliegermagazin-Leser*innen 2021 unter die ersten drei gewählt.

Antoaneta Sontheimer und Justine Kill luden zum spannenden Demo-Weekend im September ein.

Bald steht in Schönhagen bei Cirrus dauerhaft ein Demonstrator und kann jederzeit zum Demoflug starten. Justine Kill erwartet euch.

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

„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 zahlreichen schönen Fotos zum Gelingen dieses Gemeinschaftswerkes beigetragen, das nun über das Jubiläum hinaus ein beeindruckendes Zeugnis von Begeisterung und Herzblut, Motivationen und Erfahrungen von Frauen in der Luftfahrt und in der Sportfliegerei ist.

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

3 x Segelflugmeisterschaften ’22

Nachdem in den Jahren 2020/21 coronabedingt alle wichtigen Meisterschaften im Luftsport abgesagt wurden, folgen 2022 Schlag auf Schlag die Wettbewerbe.

Vom 21.05. bis 28.05.2022 findet die Deutsche Meisterschaft der Frauen in Landau in der Pfalz statt. Gefolgt von der Deutschen Meisterschaft, die vom 06.06. bis 18.06.22 in Zwickau stattfindet. Hier haben sich unsere VDP-Pilotinnen Conny Schaich, Sabrina Vogt, Ines Engelhardt und Christine Grote qualifiziert.

Anschließend geht es zur Weltmeisterschaft der Frauen nach Husbands Bosworth, Großbritannien. Die Frauen WM im Segelflug wird vom 13.08. bis 27.08.2022 ausgetragen. Es starten unsere Pilotinnen der Nationalmannschaft Conny Schaich und Ines Engelhardt in der Clubklasse, Sabrina Vogt und Christine Grote in der Standardklasse und Sarah Drefenstedt in der Rennklasse.

Wir hoffen auf spannende Berichte von den Flügen und drücken ganz fest die Daumen.

Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club e.V.

Wir fliegen „VDP“

... mal ein anderer fliegerischer Wettbewerb

Von Zeit zu Zeit sieht man in den SM schon mal das eine oder andere „geflogene Bild“, aufgezeichnet vom GPS-Navigationsprogramm oder von Flightradar.

Warum nicht mal als Motiv „VDP“ fliegen – das war der Gedanke. Gar nicht so einfach – musste Rosa Höltken feststellen.

Mit dieser fliegerischen Aufgabe – als „dezentraler Wettbewerb“ – möchten wir nun starten: Frei in der Ausführung sendet bitte euer Ergebnis bis zur nächsten JHV in Leipzig an info@pilotinnen.de. Das schönste geflogene „VDP“ wird dort prämiert.

Willkommen zur JHV 2022 in Leipzig

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2022 | von Heike Niefer

Zu Leipzig muss wahrscheinlich nicht viel gesagt werden. Von der Buchstadt, der Messestadt, der Musikerstadt, der Dichter- und Denkerstadt und der Stadt der Montagsdemos in der Nikolaikirche hat sicherlich jede schon mal gehört.

Leipzig ist aber auch Fliegerstadt. Flugaffine Bürger von Leipzig gründeten eine Luftschiffhafen-Aktiengesellschaft, die an interessierte Bewohner Aktien im Wert von fast einer Million Mark verkauft hat. Mit diesem Kapital wurde 1913 der erste Flugplatz Leipzigs eröffnet (Leipzig-Mockau).

In Leipzig-Mockau werden wir Pilotinnen zur Jahreshauptversammlung nicht empfangen, da der Flugplatz 1991 einem Industrie- und Gewerbegebiet weichen musste. Dafür erwartet uns der Flughafen Leipzig/Halle (EDDP) freudig. Es gibt dort ein kleines Programm, bevor wir nach Leipzig fahren.

Die Tage der JHV sind ein buntes Potpourri, mit und ohne Bezug zur Fliegerei. Wir werden zusammen lachen, essen, viel Spaß haben und das ein oder andere Neue entdecken.

Ich freue mich auf die JHV 2022 in Leipzig!

Die Versammlung

Bielefeld gibt es doch!

53. JHV in Bielefeld | von Usch Diermann

Die 53. JHV der VDP wurde von Helga Strack organisiert – mit Anflug auf Oerlinghausen EDLO.

Corona-Auflagen mit Abstandswahrung und Formalitäten haben ihre Aufgabe in Bezug auf Raumbeschaffung für Allgemeintreffen, die JHV-Veranstaltung, Übernachtung und Beköstigung arg erschwert. Und die Transporte zwischen Bielefeld und Oerlinghausen sowie Besichtigungen etc. wurden durch viele Baustellen zusätzlich belastet. Aber als 1. Vorsitzende der Flugplatzgemeinschaft Oerlinghausen (FGOe) und mit ihrer langjährigen Erfahrung im Ausrichten von Events aller Art, hat Helga diese Herausforderung wunderbar gemeistert. Und nach eigenen Worten auch noch Freude daran gehabt.

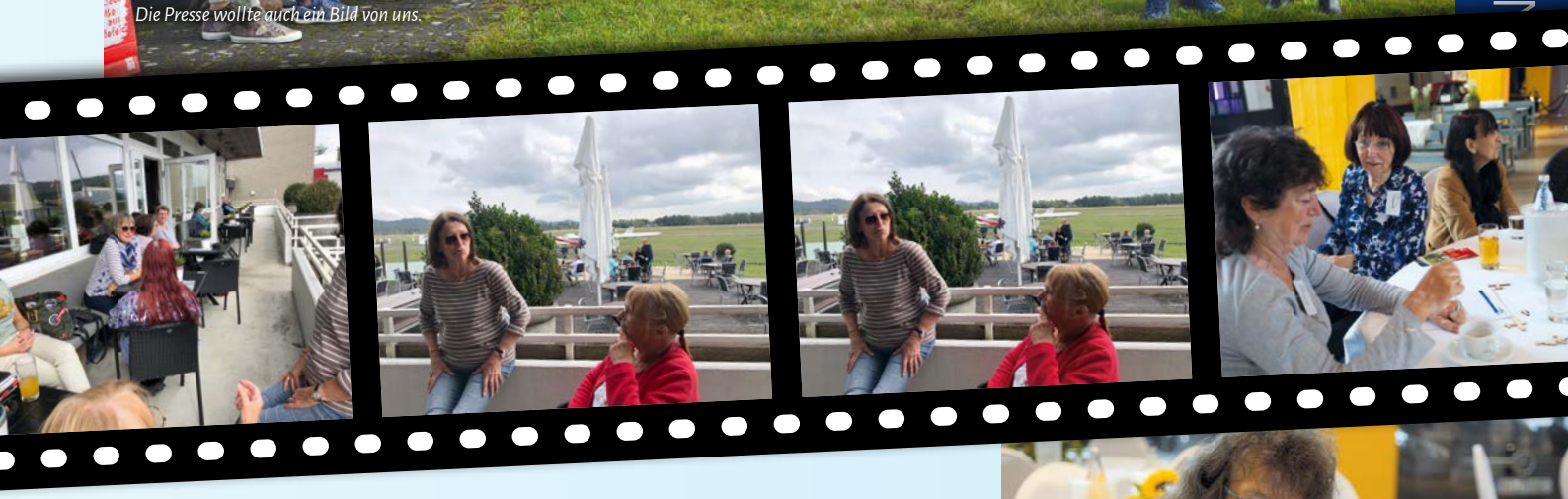
Insgesamt nahmen 52 Personen teil, davon 43 Pilotinnen und neun Fördermitglieder. Erfreulicherweise ein bunter Mix aus älteren und jüngeren Pilotinnen – auch auf die Mitgliedschaft bezogen. Von den ursprünglich angemeldeten 14 Flugzeugen konnten wetterbedingt nur fünf in Oerlinghausen und zwei in Bielefeld landen.

Nach der offiziellen Eröffnung in der Flugplatzgaststätte Check In in EDLO durch unsere Präsidentin Heike Käferle, hieß uns der Bürgermeister von Oerlinghausen willkommen. Er hob die Bedeutung des Platzes hervor und kündigte eine 100 Jahrfeier für den Flugplatz in 7 Jahren an. Rolf Tiemeyer, Geschäftsführer der FGOe, vertiefte die Bedeutung dieses Platzes mit seinen 13 eigenständigen Vereinen und den meisten Segelfliegerstarts in Europa. Helga erläuterte uns in ihrer Begrüßungsrede ihre innige Verbundenheit mit EDLO.

Nach einem stärkenden Imbiss ging es mit Bus bzw. Privatwagen zum Hotel Golden Tulip. Welch ein rauschender Empfang in Bielefeld! Der Himmel öffnete seine Schleusen und bescherte uns einen anhaltenden Wolkenbruch, so dass sogar Gullideckel hochgedrückt wurden und sich kleinere Fon-

Die Bielefeld-Verschwörung

Die Presse wollte auch ein Bild von uns.



tänen bildeten. Dies verzögerte das Check-In-Procedere mit seinen Corona bedingten Auflagen. Im Eiltempo dann zu Fuß oder im Bus zur Sparrenburg, dem Wahrzeichen von Bielefeld. Sämtliche Impfausweise mussten gecheckt werden, um den späteren Einlass im Restaurant sicherzustellen.

Der Einführung in die wechselvolle Geschichte dieser 1256 erbauten Burg und späteren Festung folgte ein Gang durch dunkle, feuchte Kasematten mit kanonensicheren Wänden und bei Taschenlampenbeleuchtung aufgrund Stromausfalls durch Blitzeinschlag. Wie erquickend danach die gemütliche, rustikale Labsal im Rittersaal. Mit lebhaften Gesprächen nach dieser langen Corona bedingten Reise-Abstinenz. Ein erfrischender Abendspaziergang zurück zum Hotel rundete den ersten Tag ab.

Am nächsten Morgen fand die JHV im Lenkwerk statt. Im Vorraum hochpolierte Oldtimer, im Veranstaltungsraum große runde Tische mit gebührendem Abstand, bereits liebevoll mit Holzfigürchen für die abendliche Galaveranstaltung dekoriert. Tribüne, Overhead Projektor, gedruckte Jahresberichte der Referentinnen und Getränke auf den Tischen – alles perfekt.

Kurzbegrüßung von Helga und offizielle Eröffnung durch unsere Präsidentin mit Erwähnung, dass diese JHV und auch die abendliche Veranstaltung von Helga gesponsert wurden. Nochmals an sie ein Dankeschön und einen Applaus.

Unsere Organisatorin Helga Strack

Der folgende Ablauf glänzte durch Professionalität. Alle Referentinnen erläuterten ihre Berichte. 18 neue Mitglieder im Berichtsjahr. Kurze persönliche Vorstellung der hieraus Anwesenden. Und dann eine persönliche Überraschung für mich: Man überreichte mir eine Ehrennadel für 50jährige Mitgliedschaft sowie die Kopie meines Aufnahmeantrags vom 21.07.1971. Ich war völlig perplex und fand kaum Worte für die erbetene Darstellung meiner damaligen Motive zu VDP-Beitritt und den anfänglichen Jahren. Die JHV 2022 wird in Leipzig stattfinden. Vorschläge für 2023 wurden erbeten. Insge-

50 Jahre Mitgliedschaft – Usch Diermann

NETZWERK

samt ein reibungsloser, gestraffter Ablauf. Glückwunsch!

Anschließend leckere Häppchen und Desserts, individueller Besuch der Traumautos oder Begutachtung der Tombolapreise des Abends. Rückfahrt zum Hotel. Nach einer Stunde Treffen zum klassischen Altstadtrundgang bzw. zu einer Stadtrundfahrt im Bus. Vertiefung der Kenntnisse über Bielefelds Wirken, Ruhm und Reichtum früher und heute. Danach Ruhepause oder Stadtbummel in Eigenregie. Letzteres unerwartet belohnt mit einer interessanten Straßen-Modenschau, der „Tour de la Mode". Abends dann die Galaveranstaltung – wieder im Lenkwerk. Angenehme Musikuntermalung durch einen von Lena angeworbenen DJ. Und später dann das Zusammenspiel mit ihr und ihrem Saxofon. Einfach fantastisch.

Ein Highlight des Abends war auch das Erscheinen des DAeC Präsidenten, Stefan Klett und seiner Frau. Begrüßungsworte auf beiden Seiten sowie Austausch von kleinen Präsenten.

Nach dem Buffet lief unsere Ruth zu Hochform auf. Mit „marktschreierischem" Geschick und überwältigendem Charme gelang es ihr, alle Lose einer Tombola zu verkaufen. Die Erlöse kommen wiederum der Förderung junger Pilotinnen in der VDP zugute. Der Hauptgewinn, ein Flug mit einem Helikopter, gesponsert von Heliflight, ging an Ruth. Und sie wiederum versteigerte diesen zugunsten der Flutopfer an der Ahr. Der Bieterwettstreit um den Flug zwischen Helga und Stefan Klett endete letztendlich zu seinen Gunsten.

Nach dem Essen erwachen alle Gemüter neu und die Musik verstärkte den Bewegungsdrang. Von nun an war kein Halten mehr und fast alle gaben sich dem Tanzvergnügen hin. Wie sagt man so schön im Norden? „Je oller, je doller". Für die einen oder anderen wurde es ein langer, beschwingter Abend.

Auch dabei: Carola Niemeier

Am nächsten Morgen trafen sich noch einige Pilotinnen auf dem Flugplatz in EDLO zwecks Flugvorbereitung und Abflug oder Pläneschmieden für neue Zusammenkünfte.

Danke, Helga, für die großartige Veranstaltung!

NETZWERK

Empfang in EDLO

Ruth in Action bei der Tombola

Fährfahrt nach Gstadt – der Berg ruft

Soll es nun wirklich das letzte Mal gewesen sein?

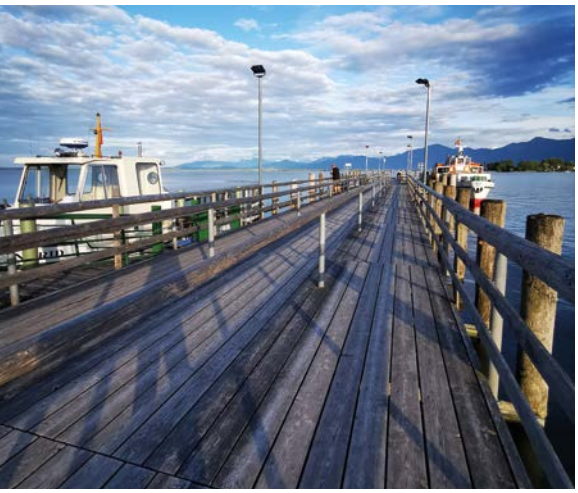
Ingrid und ihr Chiemseetreffen | von Ruth Haliti

Deutschland zeigte sich, wie im gesamten Sommer 2021, von seiner durchwachsenen Seite. Dennoch schafften es sieben Pilotinnen mit ihren Sportflugzeugen aus ganz Deutschland auf dem Platz Mühldorf/Inn, EDMY bzw. in Bad Endorf (EDPC), zu landen, um sich nach vielen Monaten Pandemie wieder einmal persönlich zu treffen.

Wir, Rosa und Klemens Höltken und ich, flogen mit der C172 bereits am Donnerstag von Rheine über Essen wie durch einen Wolkenkorridor von Nord nach Süd. Zum ersten Mal probierten wir das „Weather Overlay" im Skydemon aus und auf dem Bildschirm sah es fast so aus, wie Moses, der seine Gemeinde durch das Rote Meer brachte. Rechts und links von uns Wolken und Regen, wir trockenen Fluges durch den Korridor dazwischen. Glück gehabt!

Insgesamt 64 Teilnehmer fanden sich zum 13. Chiemseetreffen der Vereinigung deutscher Pilotinnen auf der Fraueninsel ein. Wer nicht einfliegen konnte, kam per Auto oder per Bahn aus ganz Deutschland, aber auch aus Frankreich, der Schweiz und Luxemburg. Denn das fliegende Netzwerk endet nicht an den Grenzen Deutschlands.

Am Platz lernten wir u. a. noch Heike Wieland, 2. Vorsitzende des DULV, kennen, die uns nach Kräften unterstützte. Sie schult in der breit aufgestellten UL-Flugschule CAVOK am Platz und konnte ihre Fliegerkameradinnen und -kameraden verführen, uns auch die am Platz stationierten Oldtimer in action vorzuführen.



Der Nordsteg am Kloster

Die Ingrid läuft ein

Rückflug am Sonntag – ein Traum

Am Freitag, nach einem kleinen Empfang beim Italiener am Platz, ging es von Gstadt aus mit der Schiffsfähre auf die Fraueninsel. Dort wurden wir, wie schon so oft, von Frau Scholastica im Benediktinerinnen-Kloster empfangen. Gastfreundschaft und Unterbringung waren traditionell herzlich und perfekt. Schwester Scholastica McQueen, die energiegeladene Nonne und Leiterin des Seminarbereichs des Klosters, freute sich wie immer über das „lustige fliegende Frauenvolk". Besonders schön ist es übrigens, wenn nach den letzten Fähren die Blumen-Fischer-Insel wieder ruhiger wird und Frau das ganze Flair und die Atmosphäre entspannt genießen kann.

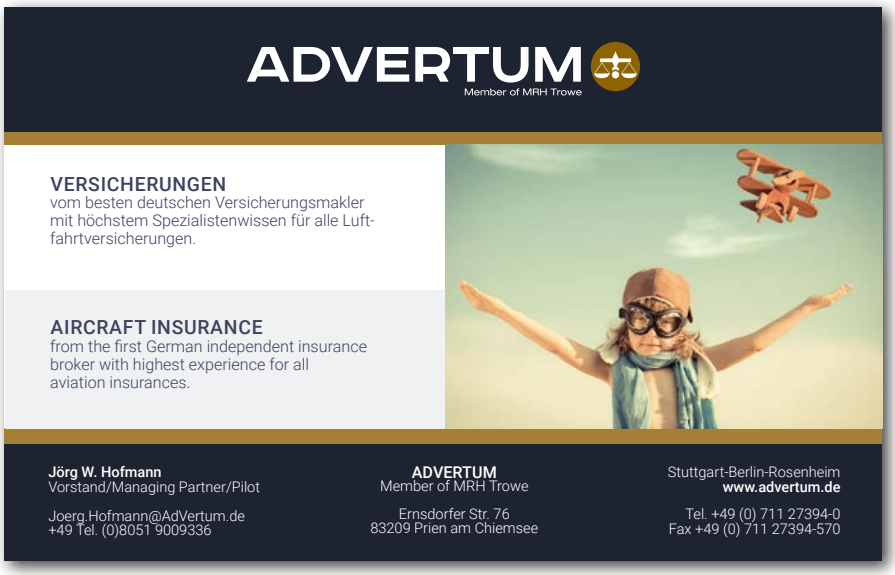
Am Abend folgte das gemeinsame Essen der Pilotinnen im Restaurant „Linde". Tolle Küche und freundliches Personal! Bei einer Spendenaktion zu Gunsten der Kinderprojekte von Frau Scholastica kamen über 800 Euro zusammen. Wir Fliegerinnen teilen eben gern unsere Leidenschaft, vergessen aber auch nicht diejenigen, mit denen das Schicksal es nicht so gut meint.

Das Chiemseetreffen steht klassisch unter dem Motto „Natur". Daher ging es am Samstag mit einer der ältesten Gondelbahnen auf den Predigtstuhl. Obwohl wir Pilotinnen bekanntlich den Blick von oben auf die Landschaft kennen, raubte es einigen bei der Schönheit auch am Boden auf den Bergen die Luft. Traumhafte Spaziergänge und zünftige Brotzeit rundeten den Nachmittag ab. Aufgrund der Unwetterwarnung ging es dann aber wieder fix zurück auf die Insel; die Gondeln wurden voll, denn auch das Personal der Almen musste schleunigst vom Berg runter. Am Abend zog das Unwetter durch und machte auch vor der Fraueninsel nicht halt. Die Schifffahrt zur Herreninsel musste verschoben werden, aber das Schloss-Restaurant reagierte flexibel auf die Verspätung. Untermalt wurde der Abend von Lena Maier mit ihrem Saxofon. Unsere junge Helikopterpilotin und Ingenieurin aus Bayern sorgte bei all ihren Auftritten bei den Fliegerinnen für Gänsehaut. Auch ließ sie es sich nicht nehmen, auf der Fährfahrt zurück zur Fraueninsel im strömenden Regen auf Deck noch einige Songs zum Besten zu geben. Welch ein Erlebnis!

Ruth, Rosa, Heike Wieland und Silvia in Mühldorf

Am Sonntag und Montag waren dann die Rückflüge der Sportpilotinnen angesagt. Alle landeten heile und glücklich, mit vielen Erinnerungen im Gepäck, auf ihren Heimatflugplätzen.

Ingrid Hopman, mit ihren über 80 Jahren eine der ältesten aktiven Pilotinnen Bayerns, aus dem schönen Rimsting, organisierte erneut ein großartiges Programm für ihre einschwebenden Gäste. Ob es dieses Mal wirklich das letzte Mal war? Wir hoffen auf Unterstützung einer Pilotin aus der Umgebung, die Ingrid vielleicht noch einmal motivieren kann. Danke Ingrid!!!



Wir danken für die Unterstützung von advertum

Maschine tanken für den Rückflug

Navigation an Bord – Captains Controlroom

Auf dem Feuerwerksschiff mit Brigitte Gaal-mittig und Tracy Spencer vorne rechts

FEWP 2021 – Zypern **von Heike Käferle**

Das Annual General Meeting (AGM) der FEWP im Juni 2020 fiel Corona zum Opfer. Damals wollten wir selbst fliegen – bis nach Thessaloniki und dann per Linie nach Paphos.

Im Juni geht das, aber 2021 war nun 8. – 10. Oktober angesagt, und da nimmt man dann doch besser für die komplette Strecke die Linie. Ryanair fliegt Paphos wöchentlich von Eindhoven aus an.

Eine Woche Urlaub in der Republik Zypern, 27 Grad Luft- und 26 Grad Wassertemperatur, Hotel mit direktem Meerzugang – das lässt sich gut aushalten. Von Dienstag bis Freitag trudelten die Teilnehmer*innen ein: Deutschland, Österreich, Niederlande, Belgien, Großbritannien, Spanien, Slowenien, Schweiz und Italien waren vertreten. Serbien und Rumänien ließen sich entschuldigen, Frankreich fehlte einfach so.

Wir starteten am Freitagnachmittag mit dem Board Meeting, gefolgt vom AGM, dem Annual General Meeting. Die Ländervertreterinnen berichteten über die nationalen Aktivitäten und die Führungscrew über die Situation der Organisation. Wesentliche Veränderung: die FEWP ist nun ein in Österreich eingetragener internationaler Verein. Nach dem AGM folgten der offizielle Empfang an der Poolbar und der Galaabend im Hotel mit einem sehr leckeren Büffet internationaler sowie zyprischer Spezialitäten. Natürlich durfte auch der süffige lokale Wein nicht fehlen.

Tags darauf ging es in die Berge, wo wir erneut dem Wein unsere besondere Aufmerksamkeit schenkten und eine Weinprobe direkt beim Winzer genießen konnten. Anschließendes Mittagessen in luftiger Höhe mit gigantischem Ausblick auf die Halbinsel Akama. Hier hatten wir Gelegenheit, die Burg Viklari Akamas zu erklimmen, die nahe der berühmten Avankasschlucht liegt. Den leckeren zyprischen Schweinebraten, das saftige Hähnchen und die unvergleichlichen Kartoffeln haben wir uns mit dem Fußmarsch redlich verdient.

Am Abend kamen wir in den Genuss einer besonderen Schifffahrt mit Sonnenuntergang, künstlerischen Darbietungen und großem Feuerwerk vom Schiff aus. Ein kurzer Flirt der Pilotinnen mit dem Schiffskapitän – und er erklärte uns, wie Navigation auf See funktioniert.

Wir ankerten in der Abflugschneise des Flughafens und konnten die gestarteten Flugzeuge quasi hautnah über uns erleben. Leider mussten wir uns, was das Fliegerische angeht, mit dem Beobachten begnügen – privates Fliegen war wegen militärischer Aktivitäten leider nicht möglich.

Am nächsten Tag hatten wir Gelegenheit, den Archäologischen Park mit den bedeutenden Bodenmosaiken aus der römischen Zeit zu besuchen. Paphos war 2017 europäische Kulturhauptstadt.

Feuerwerk vom Schiff aus in der Abflugschneise von Paphos Airport

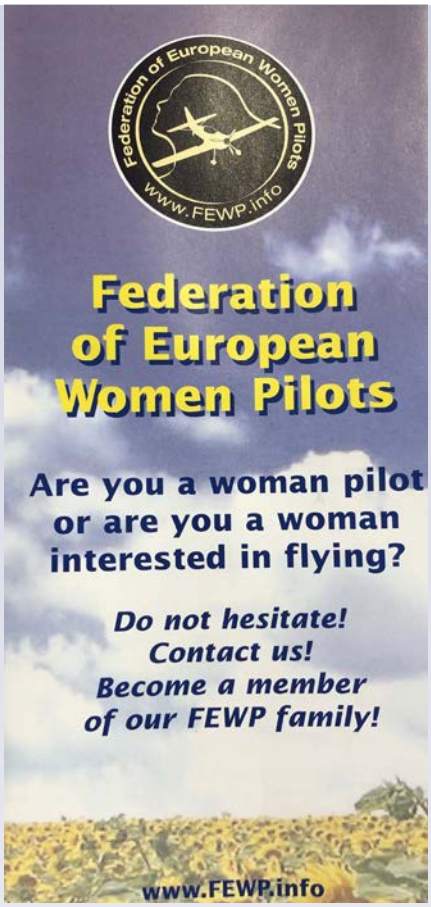
Kurze Historie

1979	Gründung der FPE/EWP (Fédération des Pilotes Européennes/ European Women Pilots) „Amtssprache“ ist Französisch
1995	Umbenennung in FEWP auf dem Meeting in Rom neue Satzung, „Amtssprache“ wird Englisch Sitz Luxemburg
2021	Sitz des Verein wurde nach Österreich verlegt

Nachmittags besuchten wir die wunderschöne Bucht von Cap St. George, um dann abends in Brigitte Gaals traumhaftem Anwesen mit zyprischen Spezialitäten, Gitarrenmusik, Gesang und Tanz dieses wunderschöne FEWP-Treffen ausklingen zu lassen. Ich konnte in diesem großartigen Rahmen Ingrid Hopman danken und die VDP Brosche überreichen als Anerkennung für 13 organisierte Chiemseetreffen seit 1989, zwei davon waren auch FEWP-Treffen.

Brigitte Gaal und Tracy Spencer, die Organisatorinnen des AGM, haben für uns ein wunderschönes Treffen auf die Beine gestellt – toll gemacht – danke!

Im Juni 2022 findet das FEWP Meeting in Serbien statt, 2023 in Rumänien und 2024 in Slowenien.



Der neue FEWP-Prospekt wurde verteilt

Aus dem Fotoalbum vom Helga Wimmer: Foto mit Margrit Waltz. 1982 mit 25 war sie auch dabei beim Treffen der FPE (heute FEWP) in Italien. Damals hatte sie schon mehrere Transatlantikflüge hinter sich. Auf dem Bild v.l.n.r: Die Gründerin der FPE, Marie-Josephe de Beauregard mit Marie-Claire Pele, Inge Berger, Helga Wimmer, Margrit, Orvokki Kuortti (Finnin und ebenfalls Transatlantikfliegerin mit Lake Bucaneer, gestorben 2020), Jean-Ross Howard, Gründerin der Whirly Girls (verstorben), Clara Zanaldi (Organisatorin des Treffens), Maria Concetta, erste italienische Hubschrauberpilotin, und Fiorenza Bernardi, erste italienische Linienpilotin. Wer mehr über die FEWP wissen möchte, kann das in unserem Buch „Lust auf Fliegen“ auf den Seiten 66–70 nachlesen.

Die Teilnehmerinnen mit Board-Mitgliedern 2021

Frauenschnupperflug in Egelsbach

von Andrea Schapöhler-Haas

Die Sonne lacht von einem sommerlichen, blauen Himmel, als am 10. Juli 2021 die Motorflugschule Egelsbach GmbH zum Frauen Schnupperflugtag einlädt.

Mit der Veranstaltung möchte die Motorflugschule Frauen für die Luftfahrt begeistern und neue Flugschülerinnen gewinnen. An diesem Tag dürfen ausschließlich Frauen Schnupperflüge zu einem Sonderpreis machen. Partner und Freunde, sowie alle Flugschüler und Kunden der Motorflugschule sind zum Austausch, Feiern und zum Barbecue am Abend natürlich auch herzlich eingeladen. Frauen, die sich an diesem Tag zu einer Flugausbildung bei der Motorflugschule entscheiden und den Ausbildungsvertrag für den PPL(A) unterschreiben, erhalten einen Nachlass von 10 % auf die gesamte Ausbildung!

Bei solch einem tollen Event darf die VDP natürlich nicht fehlen! Zumal ich als Fluglehrerin der Motorflugschule einen Teil der Schnupperflüge an diesem Tag durchführen werde. Und so wird kurzerhand parallel ein kleines VDP Fly-in auf die Beine gestellt.

Antoaneta Sontheimer reist mit einer Cirrus an und hält einen Vortrag über die Vereinigung Deutscher Pilotinnen. Eine gute Gelegenheit, unseren Bekanntheitsgrad zu erweitern und zu werben.

Für die Schnupperflüge gibt es an diesem Tag zwei Varianten zur Auswahl. Eine Sightseeing-Tour entlang des Mains mit Blick auf die Frankfurter Skyline und den Internationalen Flughafen. Oder einen Flug in das Trainingsgebiet der Motorflugschule bei dem die Interessentinnen typische Flugübungen kennenlernen können.

Zum Einsatz kommen zwei C152, eine C172, eine Aquila und eine Cirrus der Motorflugschule, sowie eine weitere Cirrus von CD Aircraft Schönhagen.

Maximilian Borchert, Fluglehrer und Marketingleiter der Motorflugschule, ist begeistert über die rege Beteiligung. Insgesamt fünfunddreißig Schnupperflüge werden an diesem Tag durchgeführt. Fünf Frauen entschließen sich noch im Laufe des Tages, einen Ausbildungsvertrag zu unterschreiben. „Es wird Zeit, dass mehr Frauen sich für die schönste Sache der Welt begeistern", sagt Max, „von den ca. 240 Flugschülern der Motorflugschule sind gerade mal 20 Frauen".

Bei den Fluglehrern ist der Frauenanteil noch viel geringer. Über vierzig Fluglehrer sind für die Motorflugschule überwiegend als freie Honorarkräfte tätig. Gerade mal zwei Fluglehrerinnen sind unter ihnen. Maria Schneider als hauptberufliche Fluglehrerin und Leiterin der Theorieausbildung und ich als freiberufliche Fluglehrerin. Auch hier wünscht sich Max noch mehr Frauenpower.

Am Abend beim großen Barbecue sieht man viele glückliche Gesichter in anregende Gespräche vertieft. Ein erfolgreiches Event im Sinne der Frauen. Und dass auch etliche Pilotinnen der VDP die Gelegenheit des Beisammenseins wahrgenommen haben, ist besonders schön!

Die neue VDP-Beachflag ist gerade rechtzeitig fertig geworden

VDP-Infotisch

VDP-Meetingpoint

Andrea nach dem Schnupperflug mit einer potenziellen Flugschülerin

Stammtische teilweise digital

von Ruth Haliti

Leider, leider sind auch die meisten Stammtische 2020 und 2021 der Pandemie zum Opfer gefallen. Aus der Not haben wir dann in den Monaten mit dem umfänglichsten Lockdown eine Tugend gemacht und uns digital getroffen. Auf www.wonder.me ging es insbesondere im Frühjahr mit toller Beteiligung los. Im Anschluss hatten wir noch für jeden Montag, abends um 18:30h, ein Cyber-Meeting geplant, aber je schöner das Wetter wurde und wir uns live treffen konnten, schlief das ein wenig ein. Das wird sich sicher im Winter wieder ändern. Wir freuen uns schon drauf.

Ein „Präsenzstammtisch“ hat es geschafft: Hedi Sensen lud im November nach Garching ein und 12 kamen. Das Treffen in Weser-Wümme, initiiert von Usch Diermann eine Woche später, fiel leider Corona zum Opfer. Jetzt geht es wieder digital weiter.

November-Stammtisch in Garching – Hedi organisierte und Frank lud alle ein

VDP online geht weiter

von Heike Käferle

Die dunklen und kalten Monate hellen wir immer gerne durch regionale „Präsenz“-Stammtische auf. Das ist uns nun leider seit 2020 durch die Covid-Pandemie erschwert worden. Was bleibt sind „Online“-Treffen via Teams oder Zoom.

Im letzten Frühjahr konnten wir drei Sessions auf die Beine stellen, die gut angenommen wurden. Es ging los mit „Kollisionen meiden – Kollisionen suchen“. Der erste Teil bestand aus einem Vortrag von unserem Mitglied Justin Kill mit dem Titel: „Kollisionen in der Luft – leider viel zu oft!“. Im zweiten Teil trafen wir uns zum ersten Mal bei www.wonder.me, dem virtuellen Raum für Begegnungen von Gruppen zu spontanen Gesprächen.

Im April und Mai beschäftigten wir uns mental mit Best Practices und vermeidbaren Fehlern beim Starten und Landen. Antoaneta Sontheimer veranschaulichte dies mit sehr gutem Filmmaterial von Cirrus.

Zusätzlich wurden wir von den 99s zu zwei Vorträgen von Prof. Dr. Hamacher eingeladen: „Angle of Attack" und „Das verbreitet missverständliche Bild des Stalls bei Flächenflugzeugen". Weiterhin klinkten wir uns beim Baden-Württembergischen „Hexentreffen online“ ein.

Es wird weitergehen. Wir informieren euch per E-Mail und WhatsApp. Gerne nehmen wir auch Wünsche und Anregungen entgegen. Schickt diese bitte an training@pilotinnen.de. Gerne auch mit Themen zum Segelflug und anderen Fluggeräten!

SCAN ME

Bundesarchiv Bild 183-2008-0814-503
Marga von Etzdorf

Marga von Etzdorf

Ein Mädchen aus gutem Haus und ihr Sportwagen der Lüfte | von Hedwig Sensen

Wer kennt sie nicht, die Namen berühmter Pilotinnen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert. So einiges ist über sie auch schon in unserem VDP-Magazin berichtet worden. Fliegen war für die wenigen, meist jungen Damen aus der gehobenen Gesellschaft ein oft gegen die Konventionen hart erkämpftes Privileg. So auch bei Marga von Etzdorf.

Geboren am 1. August 1907 als Margarete Wolff in Spandau, Tochter des preußischen Hauptmanns Fritz Wolff und seiner Ehefrau Margarete, wuchs sie, nach einem tödlichen Unfall ihrer Eltern, bei dem Großvater mütterlicherseits auf, dem preußischen Infanteriegeneral Ulrich von Etzdorf in Berlin. Margas schulische Leistungen waren wohl ganz ok bis auf Erdkunde - sehr erstaunlich, denn Marga entwickelte später ein großes Faible für Langstreckenflüge. An die Schulzeit schloss sich ein Jahr Frauenfachschule an. Für die sportliche Marga waren aber Fechten, Reiten und Hockey wichtiger und die geheime Sehnsucht zu fliegen begleitete sie seit Ihrer Kindheit. Die Erfüllung brachte 1927 ein Zufallsgeschenk eines Bekannten, ein Rundflug in Staaken. Dieser bestimmte ab dann ihren Lebensweg nach ihrem Leitsatz „Der Flug ist das Leben wert". Der Großvater unterstützte ihren Lebenstraum und schon wenige Monate später erwarb die 20-Jährige ihren A- und ihren Kunstflugschein. Sie war jetzt die dritte Pilotin neben Melli Beese und Thea Rasche in Deutschland. Außerdem erhielt sie 1929 als erste Frau weltweit den Segelflugschein und erreichte beim 10. Rhön-Wettbewerb einen Ehrenpreis.

Allen Unkenrufen zum Trotz und mit dem schlagenden Argument, als zweiter Flugzeugführer kann man kein Unheil ver-

„Großflugtag in Staaken bei Berlin, v.l.n.r: die Berliner Kunstpilotin Marga von Etzdorff, der bekannte deutsche Pilot Ernst Udet, der Pilot Fieseler, beide bekannt durch ihre waghalsigen Schauflüge."
Bundesarchiv Bild 102-05708

Marga von Etzdorf als 20-jährige, nachdem sie auf dem Flugplatz Staaken in der Fliegerschule Bornemann als erste Berlinerin ihr Pilotenexamen abgelegt hatte. Bundesarchiv Bild 183-2008-0814-505

ursachen, kam sie 1927 als erste Copilotin bei der „Deutschen Luft Hansa“ auf der Junkers F13 auf den Strecken Berlin-Breslau, Berlin-Stuttgart-Basel und Dresden-Leipzig für insgesamt 10.000 km zum Einsatz, was wohl etwa 80 Flugstunden entsprach. Danach wechselte sie zur Hamburger Luftverkehrsgesellschaft und erflog weitere 5.000 km, die sie als Voraussetzung für den Erwerb des B2 Flugscheins benötigte. Die Deutsche Verkehrsfliegerschule nahm keine Frauen auf, so dass Marga sich die dazugehörige Theorie selbst beibrachte mit Unterstützung von Dipl.-Ing. Melitta Schiller, die nach Heirat als Melitta von Staufenberg durch Ihre Erprobung von Sturzflugvisieren in der Junkers Ju 87 und 88 zu großen Ehren kam.

Margas Großeltern waren sehr stolz auf sie als erste Pilotin mit einem kommerziellen B2-Flugschein, der zum Führen von Flugzeugen bis 5.000 kg Gewicht und bis zu 8 Sitzen berechtigt. Die Großeltern ermöglichten Marga den Kauf eines „Sportwagen der Lüfte“, der Junkers A 50 Junior, den sie gelb lackieren ließ und auf den Namen „KiekindieWelt“ taufte – in Anspielung auf ihre schon in Planung befindlichen Fernflüge. Erst einmal aber unternahm sie mit dem Junior gegen Bezahlung Rund-, Werbe- und Kunstflüge. Bei der ersten Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft 1930 in Bonn-Hangelar belegte sie den vierten Platz.

Margas Sehnsucht waren Langstreckenflüge und so flog sie 1930 nach Konstantinopel. Ihr kleiner Armstrong Siddeley Gene 5-Zylinder-Sternmotor machte immer wieder Probleme und führte auf dem Hinflug zu mehreren Notlandungen ohne größere Schäden am Flugzeug. Zurück nach Deutschland gab es keine Zwischenfälle.

Für ihre zweite Langstrecke nach Las Palmas de Gran Canaria baute sie Zusatztanks in ihren Junior ein. Ein unangemeldeter Zwischenstopp in Marokko ging nur deshalb glimpflich ab, weil von einer Pilotin durchgeführt, die man dort nicht verhaften wollte. In Las Palmas wurde sie frenetisch bejubelt, doch beim Rückflug zwangen sie schwere Unwetter auf Sizilien notzulanden. Der Start auf dem durchnässten Gelände führte zur Kollision mit Mauerresten und ihr schwer beschädigter Junior musste per Eisenbahn nach Deutschland transportiert werden.

Wohl auch finanziell unterstützt von Hugo Junkers plante sie ihren Flug nach Tokio. Zahlreiche Überflug- und Landegenehmigungen für die 11.000 km lange Strecke mussten beantragt werden. Am 18.08.1931 startete Marga von Berlin aus über Moskau der Wolga entlang nach Kasan. Von dort weiter über den Ural, der Transsibirischen Eisenbahn folgend nach Novosibirsk. Weitere Stationen waren Hailar mit Flug über die Taiga, den Baikalsee nach Mukden. Sie kreuzte das Japanische Meer Richtung Osaka mit Ziel Tokio. Nach 11 Tagen waghalsigen Flugs wurde sie euphorisch in Japan und Deutschland gefeiert. Marga hat die Bande zwischen Deutschland und Japan freundschaftlich vertieft. Auch die Luft Hansa gratuliert für ihr „Eintreten der deutschen Luftgeltung in der Welt“. Der Rückflug endete in einer Katastrophe. Nach einem Zwischenstopp in Bangkok setzte kurz nach dem Start der Motor aus und Marga stürzte ab – nur noch Trümmer blieben von ihrem Junior übrig. Marga wurde schwer verletzt und es dauerte mehrere Monate, bis sie soweit genesen war, um mit einer „Verkehrslinie“ zurück nach Deutschland zufliegen. Die „letzte Etappe“ flog sie dann in einem von Freunden bereit gestellten Flugzeug nach Tempelhof, wo sie strahlend, in Erinnerung nur an das Schöne ihres Japanflugs, aus dem Flugzeug stieg. Sympathien hat sie mit diesem gespielten Auftritt

HISTORIE

Grab von Marga von Etzdorf auf dem Invalidenfriedhof Berlin

Marga von Etzdorf, undatiert (vermutlich um 1930)

nicht mehr unbedingt erworben.

Für ihre fliegerischen Leistungen erhielt sie in Japan die „Goldene Verdienstmedaille“ des Kaiserlich Japanischen Aero-Clubs und der Deutsche Aero-Club verlieh ihr seine höchste Auszeichnung „Goldene Ehrenplakette“.

In Gedanken war sie schon bei den Vorbereitungen ihres nächsten Langstreckenflugs, ganz real musste sie aber erst einmal mit Vorträgen Geld verdienen. Eigentlich wollte sie nach Kapstadt fliegen, hörte aber dann, dass Elly Beinhorn, die sie kannte und auch des Öfteren getroffen hatte, ebenfalls dorthin fliegen wollte. Also änderte sie ihren Plan und wollte nun im Alleinflug nach Australien fliegen. Aber Marga hatte kein eigenes Flugzeug mehr und durch ihre Abstürze bedingt war es sehr schwierig, Unterstützer für dieses Vorhaben zu finden, was ihr aber letztendlich gelang. Die Firma Leichtflugzeugbau Klemm in Böblingen stellte ihr eine Klemm Kl 32 mit der „Ermahnung“ zur Verfügung, diese bitte unversehrt wieder zurück zu bringen. Am 27. Mai 1933 startete sie vom Flugplatz Berlin-Staaken Richtung Australien, aber leider fand das Vorhaben bereits am Folgetag mit einer Rückenwindlandung und anschließendem Bruch am Flugplatz von Aleppo in Syrien ein jähes Ende, wobei die Klemm wohl durchaus noch in einem reparablen Zustand war. Marga erbat sich unmittelbar danach einen Raum am Flugplatz, um sich ein bisschen auszuruhen – aber sie setzte dort ihrem Leben mit einer Pistole ein Ende. Pistole und Munition hat sie entgegen den Bestimmungen internationaler Abkommen mitgeführt. Ihr selbstgewähltes Ende mag aus Verzweiflung über die erneute Bruchlandung und dem zu erwartenden Ende jeglicher Unterstützung ihrer Fliegerei erfolgt sein als auch über die möglichen Konsequenzen aus dem illegalen Mitführen von Pistole und Munition, die auch im Zusammenhang mit einem „gewissen Sponsoring“ zu werten sind. Auf die politischen Reaktionen soll hier nicht weiter eingegangen werden.

Margas Fliegerei endete also nach nur knapp sechs Jahren mit ihrem Tod im Alter von nicht einmal 26 Jahren. Wahrscheinlich hat sie in dieser Zeit deutlich weniger als 500 Flugstunden absolviert. Es wird gesagt, dass sie ihre Solo-Langstreckenflüge aus Rivalität zu Elly Beinhorn unternommen hat. Sie waren allesamt spektakulär und das nicht nur ihrer Bruchlandungen wegen. Übergroßer Wagemut und ein insgeheim verbissenes Messen mit Elly Beinhorns erfolgreichen Rekordflügen könnten Margas Antriebsfeder für ihre waghalsigen Langstreckenflüge mit zahlreichen Unfällen gewesen sein. Verglichen mit heutigen einmotorigen Flugzeugen waren Margas Flugzeuge für ihre Flüge mehr als spartanisch ausgestattet: Kompass und Karte für die terrestrische Navigation und, falls überhaupt vorhanden, eine rudimentäre Ausrüstung für die Fluglagekontrolle neben ein paar Triebwerks- und Kraftstoffanzeigen – das war es im Wesentlichen.

Nur damit ausgerüstet derartige Langstreckenflüge durchzuführen, ist für uns heute unvorstellbar. Da brauchte es die Einstellung von Marga von Etzdorf „Der Flug ist das Leben wert“ – verewigt auf ihrem Grabstein auf dem Invalidenfriedhof in Berlin.

Quellen: *Buch „Kiek in die Welt“, Union Deutsche Verlagsgesellschaft“, 1931 | Buch „Schneidige deutsche Mädels“, 2007, Dr. Evelyn Crellin (geb. Zegenhagen), Wallstein Verlag | Buch „Elly Beinhorn, Premieren am*

„Die 24-jährige Marga von Etzdorf (M.) hat im August 1931 ohne jegliche Begleitung die Flugstrecke Berlin – Tokio absolviert. Hier bei dem herzlichen Empfang in Tokio“ Bundesarchiv Bild 183-W0801-521

Ingrid und Susanne beim Start

Ein besonderes Jubiläum: Ingrid Blecher – 60 Jahre Segelflug

von Gisela Weinreich

Erster Alleinflug vor 60 Jahren, so steht es in Ingrid Blechers sportlichem Lebenslauf. Das war 1961 auf dem Flugplatz Eisernhardt bei Siegen – Ingrid im jugendlichen Alter von 16 Jahren.

Da habe ich leider noch überhaupt nicht ans Segelfliegen gedacht. Ich sah sie zum ersten Mal auf dem Flugplatz Fayence im Frühjahr 1973. Ingrid war mit einem Kestrel am Start und war schon bekannt als erfahrene engagierte Segelflugpilotin, souverän und selbstbewußt. Sie erzählte mir, dass 1975 in Kassel Calden bei der Deutschen Segelflug Meisterschaft der Clubklasse erstmalig ein Frauen Segelflugwettbewerb integriert werden soll und ob ich nicht Lust hätte, daran teilzunehmen. Das war der Auslöser für meine andauernde Begeisterung für das Segelfliegen unter Wettbewerbsbedingungen. Danke Ingrid!

„Deutschlands jüngste Gold-C-Pilotin Ingrid Blecher" – Aus dem VDP-Fotoalbum

Ingrid war schon frühzeitig eine emsige Netzwerkerin. Sie hatte gute Kontakte zu Fred Weinholtz. Zusammen setzten sie Ziele, wie die Segelfliegerinnen in der damaligen Bundesrepublik Deutschland für die Wettbewerbsfliegerei motiviert, besser gefördert, wettbewerbserfahrener werden könnten. Internationale Frauenwettbewerbe wurden etabliert als Vorläufer von FAI sanktionierten Frauen Europa- und Weltmeisterschaften. Ingrid war von Anfang an dabei und konnte sich ein Urteil bilden, was zu tun ist, um den Anschluß an das Niveau der osteuropäischen Segelfliegerinnen im Wettbewerb zu erreichen oder mit mehr Selbstvertrauen bei Deutschen Segelflug Meisterschaften anzutreten.

So lud sie 1975 auf dem Flugplatz Siegerland zum 1. „Hexentreffen" ein. Segelfliegerinnen aus Nord und Süd der Bundesrepublik, sogar Pilotinnen aus Belgien reisten an, einige trugen die Gold C mit 3 Diamanten! Es war ein beeindruckendes Treffen mit reger Diskussion über Maßnahmen, Einflußnahme im DAeC für den Werdegang „Frauen

Ingrid in der ASK 21

Ingrid bei der WM in Texas als Begleiterin von Susanne Schödel 2012

im Luftsport". Nach über 40 Jahren haben die Treffen der Luftsportlerinnen sogar an Bedeutung und Interesse zugenommen und sind fester Bestandteil im Terminkalender. Informationsaustausch unter den Segelfliegerinnen, Kommunikation, Tipps und Anregungen, interessante Vorträge aus allen Bereichen des Luftsports und der Luftfahrt sind das Markenzeichen der Veranstaltung.

Ingrid hat maßgeblich dazu beigetragen, dass in den 70iger Jahren eine erfolgsversprechende Strategie entwickelt wurde, Segelfliegerinnen zu ermuntern, sich Wettbewerben zu stellen, auch selbstbewußt gegen die starke männliche Konkurrenz anzutreten. Dazu gehörte die Schaffung eines Frauen Kaders und Einbeziehung der Spitzenpilotinnen in das Förderkonzept des Deutschen Sportbundes. Ingrid war Vorbild und Macherin, treibende Kraft, Gehörverschaffende bei den sportpolitischen Entscheidungsträgern des DAeC! So kennen wir Ingrid seit Jahrzehnten, die sich immer wieder für Chancengleichheit im Segelflugsport der Frauen einsetzte und immer noch darüber wacht. Und das mit großem Erfolg!

Segelfliegerinnen kamen in den 70 – 80iger Jahren nicht in den Genuß finanzieller Förderungen oder gar in die Auswahl, ein Förderflugzeug des DAeC für ein Jahr kostenfrei fliegen zu dürfen. Das hat Ingrid durch großzügige Spenden aus eigener Tasche geändert. Die Siegerin der Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) in der Frauenwertung erhielt den gleichen Geldpreis, wie die männlichen Mitstreiter, die die allgemeine DMSt-Wertung anführten.

Mit der Gründung des AMF „Angelika Machinek Förderverein", in dem Ingrid sogleich ins Präsidium einzog und das Finanzresort übernahm, wurde die Möglichkeit geschaffen, Förderflugzeuge zu kaufen. Die Siegerin der DMSt in der Frauenwertung hatte nun die gleiche Chance, ohne großen Kostenaufwand zu trainieren und Wettbewerbe zu fliegen. All die verschiedenen Maßnahmen trugen zur Leistungssteigerung bei. Das Ziel, auf hohem sportlichen Niveau Paroli bieten zu können, sei es bei allgemeinen Qualifikationswettbewerben oder bei Segelflug Weltmeisterschaften der Frauen, wurde weitestgehend erreicht. Ingrids Engagement war eine Blaupause für andere Segelfliegerinnen, die in ihre Fußstapfen folgten und sich bemühten, in vielen Bereichen des Segelflugsports für Chancengleichheit einzutreten, an Selbstständigkeit, Selbstvertrauen, auch Kampfgeist und Durchsetzungskraft appelierten und das alles vorlebten.

Wer glaubt, Ingrid kämpfte mit schierer Verbissenheit, der täuscht sich. Ihre Art zu helfen und Frauen im Sport zu unterstützen, waren gute Argumente, die auch bei manchen Spitzenpiloten Anklang fanden. Die effiziente Netzwerkerin hatte viele mit ins Boot geholt. Man kann sie gar nicht alle nennen. In frühen Jahren waren es unter anderen Heinz Huth, Hans Zacher und der Europameister der Club Klasse, Werner Müller. Unterstützung fanden wir bei vielen Nationalmannschaftspiloten. Sie haben sich als Trainer und Coach zur Verfügung gestellt. Einfach großartig!

Allerdings gab es auch Verteilungskämpfe, wenn es ums liebe Geld ging. Deshalb wollte man die Frauen Segelflugmeisterschaften abschaffen und die Fördermittel allein der Nationalmannschaft für Weltmeisterschaften zugute kommen lassen. Die Segelfliegerinnen seien über viele Jahre gefördert worden, jetzt sei es an der Zeit, sich in gemischten Meisterschaften zu beweisen, so der Tenor. Ingrid hielt in den Gremien dage-

Ingrid auf der Wasserkuppe

Hexentreffen 2015 in Berlin – die Hexe wird immer an die nächste Veranstalterin weitergegeben

gen. Die Women World Gliding Championships waren in der IGC/FAI etabliert und die besten Pilotinnen der Welt fliegen um den Titel Frauen Segelflug Weltmeisterin. Auch dafür brauchen sie ein Budget, was Ingrid eisern verteidigt hat.

Mit einer kleinen Anekdote am Rande möchte ich in Erinnerung bringen, was Ingrid so alles „drauf" hat. 1977 wurde der 3. Internationale Frauen Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen ausgetragen, parallel dazu der Deutsche Frauen Segelflugwettbewerb. Ingrid flog erfolgreich in eine gute Platzierung. Der Veranstalter hatte sich ein lustiges Schlechtwetterprogramm ausgedacht. Er stellte reichlich bunte Stoffe für eine Modenschau zur Verfügung. Alle waren emsig. Abends begann die Show. Die Mädels waren die tollsten Verkleidungskünstlerinnen. Aber eine fiel besonders aus dem Rahmen. Ingrid Blecher trippelte über den Laufsteg als Femme fatal im Charlston-Look der goldenen 20er Jahre, tolles Kleid mit Fransen, lange Handschuhe im Audrey Hepburn Stil, dazu der langstielige Zigarettenhalter, den sie graziös in der Hand hielt. Blonde kurze Haare (echte) mit Stirnband und Perlenschmuck, was für ein Auftritt! Brausender Beifall!

Ingrid Blecher auf einem VDP-Treffen um 1970

Was uns natürlich insbesondere in Erinnerung bleibt, sind ihre erfolgreichen Flüge im Segelflug, ob Höhenrekorde oder ein Deutscher Klassenrekord, Teilnahme an Deutschen und internationalen Wettbewerben. Wir sind dankbar für ihre Unterstützung und Stimme, wenn es in der Bundeskommission Segelflug des DAeC um sportpolitische Entscheidungen geht, die die Frauen betreffen. Selbstverständlich bleiben die Hexentreffen für immer das Erbe Ingrid Blechers! Ingrid war aber auch erfolgreich im Berufsleben! Man schätze sie als Vorstandsmitglied einer angesehenen Firma. Ebenso setzte sie ihr Wissen und Können als Kassenwart ein und tut es immer noch, genannt seien heute AMF und die Traditionsgemeinschaft Alte Adler.

Ingrid ist noch im Gründungsjahr in die Vereinigung Deutscher Pilotinnen eingetreten und hat die Mitgliedsnummer 26. Sie hat immer wieder für die VDP geworben. Es war und ist ihr ein aufrichtiges Anliegen, Frauen im Luftsport, in der Luftfahrt zu unterstützen, genauso, wie es die Vereinigung Deutscher Pilotinnen in ihren Statuten festgeschrieben hat. Liebe Ingrid, wir haben dir viel zu verdanken!

Die Herkules warten in Soria auf einen Käufer und wir konnten einfach nicht widerstehen und haben sie als Kulisse für ein Arcus Fotoshooting genutzt.

Eine Segelflugsaison in Zeiten von … ihr wisst schon was

Oder: lass uns planen um umzuplanen | von Christine Grote

Natürlich ging dieses Virus auch uns auf die Nerven. Auch wir hatten keine Lust mehr, uns einzuschränken, auch wir wollten doch nur unseren normalen Wahnsinn wieder. Wir, das sind Sabrina Vogt und ich. Aber auch bei uns hätte alles Klagen und Jammern nicht geholfen. Also haben wir geplant – und zwar wilder und flexibler als je zuvor.

Gleich im Winter wählten wir mehrere Wettbewerbe aus, die zum einen zu unseren Trainingsambitionen passten, zum anderen aber auch so über die Saison verteilt lagen, dass Hoffnung bestand, sie im Verlauf des Jahres mit einem richtigen Hygienekonzept umsetzen zu können.

Nach unserer WM in Australien haben wir extrem viel Zeit in die menschlichen Aspekte unseres Teams investiert. Die Kleinigkeiten, die in Australien zu einer unguten Atmosphäre unter uns geführt hatten, waren uns anfänglich nicht bewusst. Dank eines professionellen Teamcoachings konnten wir aber Punkt für Punkt analysieren. Wir arbeiteten daraufhin nicht nur die üblichen Trainingspläne für unsere praktische Fliegerei aus, sondern auch einen zur Teamentwicklung. Wir brannten regelrecht darauf, alle neuen Erkenntnisse in einem Wettbewerb zu testen.

Sobald Flugbetrieb in den Vereinen möglich war, trafen wir uns in Rinteln um die Bundesligafliegerei unter ambitionierten Wettkampfbedingungen anzugehen. Als Reinhard Schramme prognostizierte, dass der Hangwind nur bis 10 Uhr morgens blasen und es ab halb 11 regnen würde, war klar: wir sind beim Frühstart zu Sunrise dabei. Um 5 Uhr waren die Flugzeuge startbereit, danach folgte das Briefing, Start um 6, Landung um 9, dann Frühstück während draußen der Regen einsetzte!

An einem anderen Tag, wir blickten gerade in den ergiebigen Nieselregen, glaubte Reinhard eine Lücke im Satbild zu erkennen, die ab 13 Uhr einen Bundesligaflug möglich machen könnte. Für uns fast unglaublich, aber es wurde wahr. 13.30 Uhr starteten wir zu einem sehr schwierigen Überlandflug und hatten abends immerhin 250 km auf der Uhr.

Schnell war jedoch klar, dass es mit den vielen Wettbewerbsideen wohl nichts werden würde. Für diese Eventualität griff der Schlachtplan „Vorbereitung zur WM 2023“. Da wir uns mit unserer strategischen Wettbewerbswahl (vor COVID) eine optimale Position in der Rangliste erarbeitet hatten, war klar: wir sind sowohl für die Frauen-WM 2022 in England als auch für die Frauen-WM 2023 in Spanien nominiert. So fuhren wir im August für eine fliegerische Ersterkundung nach Soria/Spanien, dem Austragungsort der übernächsten Frauen-WM. Es war ein echtes Abenteuer, fernab von den bekannten und etablierten Segelflugzentren Spaniens auf eigene Faust ein Training zu organisieren. Der Schriftverkehr vorab lief schon sehr schleppend. Vor Ort entgleisten uns dann die Gesichtszüge, als wir den „Campingplatz“ gezeigt bekamen – eine vertrocknete, schattenlose Fläche auf dem riesigen Flugplatz, fernab jeglicher sanitärer Anlagen. Ok, damit kann man leben, aber als ich auf die Fra-

ge, wo wir denn Strom herbekommen können, die verständnislose Gegenfrage erhielt „You need electricity?“, war ich doch ernsthaft geschockt. Offenbar war man sich nicht im Klaren, dass Segelflieger Akkus laden oder einen Kühlschrank betreiben wollen.

Aber wir wären nicht in Südeuropa, wenn es nicht für alles eine Lösung gäbe. Kurzerhand wurde unserem Vorschlag stattgegeben, den Verkehrskreisel am Flugplatzparkplatz wegen des Stroms in der Nähe als Campingarea zu nutzen. Wir platzierten also unsere Busse, Wohnmobile und Zelte auf besagtem Verkehrskreisel, um eine in die Jahre gekommene, wohl zu Dekozwecken angebundene Cessna herum, die fortan die Mitte unseres Camps bildete.

Nach nur einem Abend hatten wir diesen Flieger sogar liebgewonnen, da wir ihn einfach in unsere Outdoorküche integrieren konnten. Das Höhenruder wurde zur Ablage von Gewürzen, Ölen und sonstigem, der Rumpf diente als Windschutz für die Plancha, die Flächen sorgten tagsüber für Schatten und während der Abende mit einer Lichterkette für heimelige Beleuchtung.

Fliegerisch erwartete uns von Beginn an fantastisches Wetter. Soria als Ausgangspunkt ist bei weitem nicht so schlecht, wie viele gesagt hatten. Für die WM sollte das kleine Orga-Team allerdings ernsthaft an generellen Luftraumfreigaben arbeiten, da man zum einen das Wetter nicht optimal nutzen kann, wenn man immer tausende von Fuß unter der Basis bleiben muss und zum anderen auch die vertikalen Grenzen das Wettbewerbsgebiet extrem einschränken. Für uns, die wir mit zwei Arcus-Doppelsitzern und einem Einsitzer vor Ort waren, war der Betrieb, den wir uns zu Spitzenzeiten mit nur drei weiteren Flugzeugen teilen mussten, sehr entspannt. Es gab mehrere Flüge, die knapp unter der 1000der Marke kratzten. Vor dem Hintergrund der bevorstehenden WM haben wir auch die wenigen mäßigen Flugtage genutzt, um bei besonderen Windverhältnissen zu trainieren oder spezielle Terrains zu erkunden.

Sabrina Vogt und Uli Gmelin an unserer außergewöhnlichen Theke.

Für Sabrina und mich war dies das erste Mal, dass wir gemeinsam in einem Cockpit saßen, was ganz neue Erkenntnisse in unserer Fliegerei brachte. Den anderen so direkt beobachten zu können und auch Fragen und Ideen in einem ganz anderen Umfang besprechen zu können, war einfach genial.

Wer sich Soria aus der Luft anschaut, erwartet, auch mit Blick auf die vielen ausgemusterten und dort einfach nur abgestellten militärischen Hercules-Transportflugzeuge, einen hoch frequentieren Verkehrsflughafen. Tatsächlich ist er jedoch ein verwaistes Produkt eines gescheiterten Großbauprojektes. Geplant war einst eine riesige Umweltcity mit Kongresszentren und einer blühenden Luftfahrtwirtschaft um den Flughafen herum. Die Arbeiten wurden jedoch vor Jahren bereits eingestellt. Bauruinen en masse, vieles ist schon wieder zerfallen.

Schade für uns ist, dass auf Grund von Verbandsentscheidungen alle Nominierungen der Frauen, die bereits feststanden, zurückzogen werden mussten. Man überging die Beschlüsse der Fachgremien und änderte Regeln inmitten eines Qualifikationszyklus. Das bedeutet, dass wir nun nicht mehr für Soria qualifiziert sind. Somit kann es sein, dass alle unsere dortigen Vorbereitungsbemühungen schlichtweg für die Katz waren. Zähneknirschend mussten wir erkennen, dass nicht nur ein Virus die Fliegerei im Allgemeinen und die sportliche Wettkampffliegerei im Besonderen torpediert, sondern auch Verbandspolitik. Es ist müßig, über das „Warum“ zu diskutieren und die Möglichkeit, etwas daran zu ändern, ist minimal. Für England 2022 wurden wir nach einigem Hin und Her erneut nominiert. Für Soria 2023 wurde entschieden, dass wir wieder eine Nominierung bei einer verkürzten Deutschen Meisterschaft fliegerisch erkämpfen sollen.

In der restlichen Saison haben wir beide uns abermals für unsere Vereine in der Bundesligafliegerei engagiert, da es einfach Spaß macht und weil diese Fliegerei viele taktische Komponenten beinhaltet, die auch in die Wettbewerbsfliegerei übertragbar sind. Sabrina gelang es, mit ihrem Discus 2a an einem Tag ganz Deutschland und alle Herren der Schöpfung in den Schatten zu stellen. Sie hat über die 2,5 Stunden eine Schnittgeschwindigkeit von 138,28 km/h geschafft.

Meine Saison wurde noch durch Fluglehrerinnentätigkeit und eine Woche als Trainerin in einem Streckenflugeinsteigerlehrgang bereichert. Es ist immer wieder erstaunlich, was man für seine eigene Fliegerei lernen kann, wenn man quasi gezwungen ist, seine Entscheidungen viel präziser zu begründen. Aber nächstes Jahr, da soll es wieder wie immer werden: viele Wettbewerbe! Wir freuen uns darauf!

Team Soria: ist unser erstes Mal gemeinsam im Doppelsitzer!

Ein Ballonevent der besonderen Art

von Dolores Deimling

Un giro in palloncino. Beste Voraussetzungen für eine unvergessliche Ballonfahrt. Wetter und Wind perfekt, wir schweben über das phantastische Umbrien zum Sonnenaufgang. Ein wahrhaftiger Genuss. Der Blick aus dem Korb ins Tibertal ist atemberaubend.

Auf dem Bild: links vorne Felix Morgenstern, rechts Lenny Raulf; Links hinten Dolores Deimling, rechts Tochter Romy Strasmann ↓

↑ **Evento.** Ein Ballonevent der besonderen Art ist der Sagrantino Cup in Todi/Umbrien. Mitten im Hochsommer geben sich internationale Piloten*innen die Ehre, reisen sogar aus dem Baltikum an, um bei dem traditionellen Familienfest der Ballonfahrer in den Hochgenuss erlesener Luftreisen zu kommen.

Hoch über der mittelalterlichen Stadt Todi im Weidenkorb zu schweben, ist eine wahre Freude! Eine wunderschöne Gegend, die Provinz Perugia, das mittlere Tibertal und die anmutige Hügellandschaft Umbriens lassen alle Ballonfahrer glücklich werden.

Santa Maria della Consolazione Todi. Bei unseren Fahrten konnten wir immer wieder den Blick auf mittelalterliche Gebäude genießen. Beeindruckend ist die Kirche auf dem Hügel von Todi, die Heilige Maria des Trostes. ↓

↑ **Ballon Centre.** Dolores Deimling mit ihrer Enkeltochter Anna beim Check in

↑ **Organizzazione.** 47 Teams aus Europa sind der Einladung im Juli 2021 gefolgt.

Startplätze befinden sich rund um Todi und werden je nach Wetterlage/Wind ausgewählt. Am offiziellen Treffpunkt der Teams, einem Café in der Nähe des Hauptstartplatzes, wird die Anwesenheit abgefragt und der erste Cappuccino beim Briefing gemeinsam eingenommen. Der Tag startet sehr entspannt um 06:30 Uhr, die Kids laufen mit dem Brioche in der Hand umher, die Vierbeiner der Teams sind auch mittendrin und schon ist ein wunderschönes buntes geordnetes Durcheinander mit viel Fröhlichkeit entstanden, welches offiziell Briefing genannt wird und natürlich alle wichtigen Informationen rund um die Fahrt beinhaltet. Es wird nur morgens Ballon gefahren, der Nachmittag gehört Familie/Team, dem Gastanken und der Siesta. Wegen der Auflage seitens der Regierung sind fast alle Events am Abend leider ausgefallen.

← **Bella Donna.** Junge Mutti, mitten im Berufsleben wieder angekommen, Pilotin in Ausbildung – Romy, ich bin mega stolz auf dich! Beim nächsten Hexentreffen können wir uns mit unserem Besenmuster „Ballon“ gemeinsam auf den Weg machen.

Buon anno. Dankbarkeit für phantastische Familie, für meinen wundervollen Beruf im Kinderhospiz, für die liebenswerten Menschen, die mich auf meinem Lebensweg begleiten - und dass ich mich hoffentlich schon bald wieder ins Luftmeer erheben darf.

Liebe Leser und Leserinnnen, ich wünsche euch ganz viel Gesundheit, Mut und Zuversicht. **Blue skies and happy landings**

Eure Dolores / Dolly ↓

Squadra di palloncini. Unser Team bestand aus zwei Piloten, David Strasmann und Felix Morgenstern, mir als gegroundete Pilotin und meiner Tochter Romy, Pilotin in Ausbildung. Zwei kleine Ragazzina, Anna und Nora, Lenny und Sarah im Verfolgerteam. Balser Ballonteam und Pizza Wagner Ballonteam als generationsübergreifende Ballongroßfamilie. →

Eine besondere Art des „Elephant Walk" beim Taktischen Luftwaffengeschwader 74 in Neuburg an der Donau: 18 Eurofighter wurden am 6. März 2021 auf der Bahn positioniert

Auf Wolke 7 über 18 Eurofightern schwebend

von Lena Maier

Zugegeben: Ein solcher Anblick – und vor allem aus dem Cockpit – ergibt sich nur in den seltensten Momenten. So habe auch ich erstmal dementsprechend dreingeschaut, als ich Anfang des Jahres einen Anruf des passionierten Luftfahrfotografen Tom Ziegler von AVIATIONMEDIA bekommen habe. Mit der Anfrage, ihn und seinen Kollegen mit dem Hubschrauber über dem Fliegerhorst Neuburg an der Donau schweben zu lassen.

Trockenlauf der Fotografen am Boden, um den 180 Grad Sichtwinkel zu testen

Ob große Passagierflugzeuge, kleine Privatmaschinen oder aber militärische Luftfahrzeuge und besondere Raritäten – Tom Ziegler hat schon so einige vom Boden oder aus der Luft abgelichtet. Durch seine engen Kontakte sowohl zur zivilen Fliegerei als auch zum Militär, hat er von einem wohl einmaligen Spektakel mitbekommen, was sich keiner hätte entgehen lassen wollen.

Ein im Militärjargon sogenannter „Elephant Walk" sollte am 6. März 2021 beim Taktischen Luftwaffengeschwader 74 in Neuburg an der Donau zum allerersten Mal stattfinden. Solch ein „Elefantenspaziergang" wird normalerweise durchgeführt, um die Einsatzbereitschaft und militärische Stärke eines Geschwaders zu demonstrieren. In diesem Fall aber wurde die Aktion zum 60-jährigen Jubiläums des TaktLwG 74 in einer etwas anderen Form durchgeführt, denn es sollte Foto- und Videomaterial für Präsentationszwecke generiert werden. Ein großes Fest im Rahmen des Tags der Bundeswehr musste pandemiebedingt leider ausfallen.

Mit dem Jagdgeschwader ist Neuburg an der Donau einer von vier Eurofighter-Standorten der Luftwaffe und stellt das ganze Jahr über rund um die Uhr zwei fliegende Staffeln als südliche Alarmrotte bereit. Der Basisauftrag, die sogenannte QRA (Quick Reaction Alert) dient dazu, den deutschen Luftraum zu sichern und steht unter NATO Befehl. Da der Eurofighter-Verband in Neuburg die Aufgaben der Alarmrotte und somit die Überwachung und Sicherung des süddeutschen Luftraums dieses Jahr bis Mai abgegeben hatte, war die Gelegenheit zur Durchführung eines solchen Elephant Walks wohl einmalig und wäre andernfalls kaum realisierbar gewesen.

Da ich bis dato noch nie in Neuburg gelandet bin, geschweige denn überhaupt einen militärischen Platz angeflogen habe, musste ich mich erst einmal erkundigen, welche Möglichkeiten es an diesem Tag überhaupt gäbe, mit dem Heli etwas dichter an die Bahn mit den Eurofightern zu kommen. Dank unseres großartigen VDP Netzwerks wusste ich, dass meine Namensvetterin Lena Mayr (selbst auch Fluggerätemechanikerin im Bereich Instandhaltungstechnik) im ansässigen Luftsportverein auf dem Flie-

Links und rechts der Piste: Eine der beiden Fanganlagen, um Landungen auf einem Flugzeugträger zu trainieren. Mit dem Basisauftrag der sog. QRA (Quick Reaction Alert) stellt das TaktLwG 74 das ganze Jahr über rund um die Uhr zwei fliegende Staffeln als südliche Alarmrotte bereit

Gruppenfoto nach erfolgreicher Mission (v.li.: Florian Szczepanek, Lena Maier, Tom Ziegler)

gerhorst Neuburg Mitglied ist und dadurch beste Kontakte zum Geschwader hat. Somit konnte sie mir die direkte Durchwahl zum Flugsicherheitsoffizier (FSO) des Standorts geben.

In einem sehr angenehmen Telefonat mit dem FSO und der Mil AIS des Fliegerhorsts wurde mir mitgeteilt, dass an diesem Tag aufgrund von geplanten Drohnenflügen zu Zwecken von Filmaufnahmen die Kontrollzone aktiv sein wird und auch leider keine PPR-Anträge für Anflüge und Landungen genehmigt werden könnten. Ich dürfe aber dennoch sehr gerne mit dem Hubschrauber in die Kontrollzone einfliegen und mich vorab auf der Frequenz DONAU TURM melden, um mein Vorhaben zu schildern. Nach kurzer Rücksprache mit den beiden Fotografen haben wir uns für den Flug entschieden, auch wenn wir nun nicht ganz so dicht an die Eurofighter herankommen würden wie ursprünglich erhofft. An der richtigen Kameraausrüstung und den dementsprechend notwendigen Objektiven mangelte es glücklicherweise nicht und das Equipment konnten für unsere Fotomission einsatzklar gemacht werden.

Bereits am Tag zuvor hatte ich die NOTAMS gecheckt, in denen am Flugplatz ETSN die Aktivität mit unbemannten Luftfahrzeugen angemeldet und eine Mindestflughöhe von 1000ft AGL festgelegt war. Bei strahlend blauem Himmel, niedrigen Temperaturen und hohem Luftdruck konnten sowohl die Flug- als auch Fotobedingungen am 6. März kaum besser sein. Insbesondere bei Fotoflügen, bei denen man mit dem Hubschrauber in der Luft auf einer Stelle schwebt, im sogenannten HOGE (Hover Out of Ground Effect), muss abhängig vom Abfluggewicht, der Flughöhe, der vorherrschenden Temperatur sowie des Luftdrucks berechnet werden, ob genügend Leistung zur Verfügung steht. Anders als im HIGE (Hover In Ground Effect), bei dem man – wie die Bezeichnung schon sagt – vom Ground Effect des eigenen Downwashs in Bodennähe (dem sogenannten „Bodenpolster“) profitiert, benötigt man beim Schweben in größeren Höhen deutlich mehr Leistung. Nachdem ich die Gewichte meiner beiden Passagiere sowie deren Kameraausrüstung erfragt und großzügig aufgerundet hatte, stand laut meiner Berechnung bis zu einer Flughöhe von 3500ft AMSL die notwendige Leistung zur Verfügung. Da der Fliegerhorst Neuburg (ETSN) eine Platzhöhe von 1249ft AMSL besitzt, habe ich meine Hoverhöhe für die Fotoaufnahmen auf 2500ft (AMSL) festgelegt, um ausreichend Leistungsreserve zu haben und die notwendige Mindestflughöhe einzuhalten. Einzig der stramme Ostwind mit 20 Knoten in 3000ft zwang mich, die Nase immer in den Wind gegen Osten zu drehen – was dafür aber den Leistungsbedarf im HOGE begünstigt.

Mit ausgebauten Türen war zwar warme Kleidung notwendig, jedoch wurde somit auch eine ausreichende Frischluftzufuhr gewährleistet. Alles, was sich lösen, herausfliegen und im schlimmsten Fall in den Heckrotor gelangen konnte, habe ich nach einer ausführlichen Vorflugkontrolle aus dem Innenraum entfernt und auch die Hosentaschen meiner beiden Fotografen leeren lassen, so dass einzig und allein deren Kameras sicher um den Hals hingen.

Wo sich bei einem „richtigen“ Elephant Walk die Maschinen eigenständig auf die Bahn begeben, wurden sie in Neuburg bereits in den frühen Morgenstunden auf die Piste geschleppt und akkurat in zwei Reihen aufgestellt. Nach einer kurzen Nachricht aus dem Geschwader, dass alle Eurofighter aufgereiht auf der Bahn stehen, konnte es am frühen Vormittag endlich losgehen. Bereits auf dem Hinflug stieg die Vorfreude auf den einzigartigen Blick nach unten. Und da standen sie: 18 Eurofighter in Reih und Glied mit deren Besatzungen.

Und wir darüber – schwebend wie auf Wolke 7! Ab hier sind wohl alle weiteren Worte und Beschreibungen überflüssig, denn: Bilder sagen mehr als tausend Worte.

Fluglehrerin mit Leidenschaft

von Anne Hennig

Ich bin Anne, 31 Jahre jung, Mama einer 6-jährigen Tochter und Fluglehrerin sowie Ausbildungsleiterin in dem Familienbetrieb meiner Eltern, der „Flugschule Hans Grade", die es ebenso seit 1990 gibt.

Mit 16 habe ich die Motorflugausbildung begonnen und mit 17 Jahren, noch vor meinem Autoführerschein, meine Prüfung zur PPL-A Pilotin bestanden. Meine Ausbildungsflugzeuge waren eine Piper Cub PA19, Robin 200 und Robin 2160.

EDAZ Final

Neben dem Abitur habe ich dann die Ausbildung zur Ultraleichtfluglehrerin gemacht und mit 18 Jahren bestanden. Mein erster Ultraleichtflugschüler, ein ausgeprägt jung heranwachsendes Alphamännchen, war nur 1 Jahr älter als ich und hat mich in den ersten Flugstunden als junge und unerfahrene Fluglehrerin sehr gefordert. Mit 19 Jahren habe ich dann meine Motorfluglehrer–Prüfung bestanden und wurde damit Deutschlands wohl jüngste Motorfluglehrerin.

Mit Flugschülern neben mir, die hätten meine Eltern sein können, waren die ersten Jahre als junge Fluglehrerin sehr herausfordernd für mich. Damals hatte ich das Gefühl, dass ich besonders korrekt, kompetent und konsequent sein müsse, um als junge Fluglehrerin gehört und akzeptiert zu werden. Heute weiß ich, dass fliegen lehren weitaus mehr bedeutet, als nur das fliegerische Handwerk zu lehren und auch habe ich verstanden, dass fliegen lernen mehr ist, als nur fliegen zu erlernen.

Heute gebe ich meine Erfahrung mit mehr als 11.000 Flugbewegungen als Fluglehrerin auch an werdende Fluglehrer weiter. Ich bin seit 5 Jahren verantwortlich für die gesamten Ausbildungsbereiche der Flugschule Hans Grade und leite ein Team von 17 Fluglehrern mit 8 Schulungsflugzeugen. Wir bilden von Ultraleichtflugpiloten, LAPL-A, PPL-A und Fluglehrern alles aus, was im einmotorigen Bereich möglich ist. Zudem vermitteln wir die Kunstflugberechtigung. Unsere Theoriekurse führen wir mehrmals im Jahr kompakt durch und bieten den Theorieunterricht in Kooperation für andere Flug-

Annes Lieblingsbild

schulen und Vereinen für Flugschüler aus ganz Deutschland an.

In der großen Luftfahrt Fuß zu fassen, für eine Airline zu fliegen, war für mich nie eine Option. Meine Arbeit in der allgemeinen Luftfahrt ist so vielfältig, neue Flugschüler und Flugschülerinnen zu akquirieren, sie an die Hand zu nehmen, zu sehen, wie sie über sich hinauswachsen und sie dabei zu begleiten, sich ihren Traum zu erfüllen, bedeutet für mich viel Abwechslung und Freiheit. Auch liebe ich die unterschiedlichen Aufträge, die zu absolvieren sind: heute ein Landetraining, ein Prüfungsvorbereitungsflug, trudeln mit werdenden Fluglehrern, morgen Schleppflugausbildung, Bannerschlepp mit Heiratsantrag über dem Schloss Sanssouci oder eine geführte Flugreise durch Deutschland und Europa.

Was mir am meisten Freude bei der Ausbildung bereitet, ist das enorme Wachstum zu beobachten und zu begleiten. Das Grundprinzip ist bei allen Flugschülern gleich, doch lernt jeder unterschiedlich. Manchmal zeigen sich Widerstände, da Flugschüler z.B. in ihrem Beruf sonst immer gleich alles sofort perfekt können. Fliegen zeigt vielen ihre Grenzen und Eigenheiten auf. Die Flugschüler dabei zu begleiten, ihre Komfortzonen, ihr Wissen und Handwerk auszudehnen, ihre Widerstände zu überwinden und schlussendlich zum Ziel zu bringen, die Prüfung zu bestehen, um im Anschluss die gewonnene Leidenschaft sicher leben zu können, reizt mich am meisten an meiner Arbeit.

Eines der größten Highlights in der Ausbildung ist die Vorbereitung und Betreuung von den ersten Alleinflügen in der Platzrunde. Nicht nur für Flugschüler ist es ein aufregendes und besonderes Ereignis. Für mich ist es herausfordernd, die Leistungsfähigkeit sowie die fliegerische und mentale Reife des Flugschülers genau einzuschätzen. Auch das Gespräch mit dem Flugschüler, wenn diese Reife noch nicht ausreichend für einen ersten Solo Flug ist, bedarf Fingerspitzengefühl.

Eine unserer Flugschülerinnen, eine junge Frau, bat mich, mit ihr zu fliegen, da sie in der Landephase nicht weiterkommen würde. Sie verkrampfe häufig aus Angst, einen Fehler zu machen. Ich habe noch nie einen Flugschüler die Platzrunde so exakt und sauber abfliegen sehen. Je dichter wir der Aufsetzphase kamen, steuerte sie die Robin zunehmend verkrampft und übervorsichtig, passiv gen Boden. Bei der Auswertung der Platzrunden betonte sie nochmals, dass sie Angst habe, einen Fehler zu machen. Mir war klar, das ist der Kern des Problems, nicht das Fliegen selbst. Angst lähmt und macht uns häufig handlungsunfähig. Also sagte ich ihr, dass es nicht ihre Verantwortung sei, keine Fehler zu machen, sondern meine, ihre Fehler auszugleichen. Ich gab ihr die Legimitation, dass sie ab sofort alle Fehler dieser Welt machen darf und ich die Verantwortung dafür übernehme. Ab der nächsten Platzrunde machte sie keinen einzigen mehr und landete das Flugzeug so sanft und harmonisch, dass sie reif für ihre ersten Sololandungen war.

Die Arbeit als Fluglehrerin hat definitiv mein Bewusstsein für fliegerische Details und für die Menschlichkeit vertieft und gestärkt. Dafür bin ich sehr dankbar und freue mich auf noch viele weitere Flüge! Ladies, es braucht mehr von uns – denn gerade Fluglehrerinnen gibt es noch viel zu wenige. Es lohnt sich.

Anne mit ihrem Vater

Das ganze Team der Flugschule

Formationsflugtraining

*Angehende Pilot*innen vor dem Simulator*

ATPL Start während Covid 19

von Yasmina Landergott

Ist es die beste oder die schlechteste Entscheidung, während einer Pandemie und des Erliegens des Luftverkehres mit der Pilotenausbildung anzufangen? Meine Antwort lautet: Es ist die beste Entscheidung.

Im Februar 2021 habe ich in Kooperation mit Smartlynx Airlines und der BAA Aviation Training Academy meine Ausbildung zur Pilotin (ATPL A) begonnen.

Ende November 2020 habe ich mein Studium, B.A. Aviation Management, an der Hochschule Worms abgeschlossen und wollte mich trotz der derzeitigen epidemiologischen Lage nicht von meinem Traum abbringen lassen. Ich habe mich nach Ausbildungsprogrammen in ganz Europa umgeschaut. Eins war immer für mich klar, ich wollte die Ausbildung nur in Kooperation mit einer Fluggesellschaft machen, da mir eine freie Ausbildung zu risikoreich war. Aufgrund der Pandemie haben viele Fluggesellschaften ihre Ausbildungsprogramme geschlossen. Das Cadet-Programm von Smartlynx Airlines war jedoch offen. Ich habe die Initiative ergriffen und mich über die BAA beworben.

Die Entscheidung für Smartlynx und die BAA fiel mir relativ leicht. Smartlynx gehört zu einer der größten Flugzeug-Leasingfirmen in Europa. Mit Sitz in Riga (Lettland) und zwei Tochtergesellschaften in Estland und auf Malta bietet Smartlynx unter anderem auch Charterflüge an. Die BAA hat ihren Hauptsitz in Vilnius (Litauen), wo auch mein Theorieunterricht stattgefunden hat. Weitere Basen der BAA sind in Spanien und Vietnam. Beide Unternehmen gehören zu einer der führenden Unternehmensgruppen der Luftfahrt, der Avia Solutions Group.

Training im Simulator

Mittlerweile habe ich den theoretischen Teil meiner Ausbildung in Vilnius abgeschlossen und kann es kaum erwarten, Anfang nächsten Jahres nach Lleida (Spanien) zu ziehen, um mit dem Fliegen, also dem praktischen Teil der Ausbildung, anzufangen.

Der Februar 2021 Kurs besteht aus vier Jungs und mir – zwei Franzosen, einem Neuseeländer, und einem weiteren Deutschen.

Der Theorieunterricht besteht aus 14 Fächern, die an der BAA blockweise unterrichtet werden. Der Unterricht war in den ersten Monaten ausschließlich online. Umso größer war bei meinem Kurs und mir die Freude, als wir uns das erste Mal im April zu unseren Klausuren vor dem litauischen Luftfahrtbundesamt getroffen haben. Die Klausuren wurde in Präsenz geschrieben. Leider hieß es nach unseren ersten Klausuren, wieder zurück an den Schreibtisch und weiter von zu Hause aus online lernen.

Da wir eine kleine Gruppe sind, war der Theorieunterricht sehr intensiv. Es wurde auf

jeden einzelnen eingegangen und alle Fragen und Unsicherheiten geklärt.

Nach unserer zweiten Prüfungsphase durften wir dann endlich in die Flugschule zurückkehren. Nun hieß es raus aus der Jogginghose und rein in die Uniform. Das erste Mal uns alle in der Uniform zu sehen, war ein tolles Gefühl und hat meinen Traum noch ein Stück realer gemacht.

Ganz glauben kann ich es nämlich immer noch nicht, dass ich in den nächsten zwei Jahren schon im Cockpit sitzen kann.

Während des Online-Unterrichts hat die BAA sich sehr gut um uns gekümmert und den Präsenzunterricht bestens ersetzt. Dennoch besitzt der Unterricht in der Flugschule einige Vorteile. In dem Fach Radio Navigation lernen wir unter anderem verschiedene Standardverfahren um Flughäfen anzufliegen. Unser Lehrer hat uns in zweier Gruppen in einem FNTP- Simulator (Flight and Navigations Procedures Trainer) verschiedene Anflüge – wie einen VOR/ DME oder ILS Anflug – gezeigt und uns diese auch fliegen lassen.

Ein weiteres Highlight war, dass wir alle in dem A320 Full Flight Simulator einen Instrumentenanflug und einen Anflug nach Sicht auf einen Flughafen machen durften.

Wenn es nächstes Jahr für uns in Spanien weitergeht, werden wir für den VFR-Teil auf einer Tecnam 2002 geschult. Danach geht es für den IFR SEP Teil weiter auf einer Cessna 172 und einige Stunden in den Simulator. Nach den beiden VRF und IFR SEP Teilen kommen wir zurück zur Tecnam, aber dieses Mal zur der Tecnam 2006, welches ein multiengine Flugzeug ist. Zusätzlich werden wir auch hier Stunden im Simulator absolvieren. Abschließend gehört zu der Ausbildung noch das UPRT Training (Upset Prevention and Recovery Training) und das MCC Training (Multi Crew Cockpit).

An der BAA sind wir der erste Kurs mit dem neuen Syllabus 2020. Die EASA hat mit dem neuen Syllabus einen noch intensiveren Fokus auf das Verhalten und die Persönlichkeiten der angehenden Piloten gelegt und KSA 100 (Knowledge Skills Attitude) eingeführt. Anhand der Beurteilungen wird überprüft, ob die angehenden Piloten über die entsprechenden Kompetenzen verfügen und eine "Pilotenmentalität" entwickelt haben. Zu dem neuen Programm gehören drei Gruppen Assessments, in denen die fünf Kernkompetenzen (Communication, Leadership und Teamwork, Problem Solving und Decision Making, Situation Awareness, Workload Management, und Application of Knowledge) der Teilnehmer bewertet werden. Zusätzlich muss in jedem Fach eine Gruppenübung basierend auf einem Szenario durchgeführt werden. Bei der Gruppenübung kommt es nicht auf das eigentliche Ergebnis an, sondern auf den Prozess zur Lösungsfindung.

Ich bin gespannt, welche Abenteuer ich in Spanien bei dem Type Rating und hinterher im Cockpit erleben darf.

Kursteilnehmer im Casual Style

Nach gelungenem Anflug

Das uniformierte Ausbildungsteam

Hetta in der Boing Stearman bereit zum Abflug

14. Flugsicherheitstraining in Diepholz

von Hetta Reinsch

Die Sehnsucht war groß, die Freude dann auch! Endlich wieder gemeinsam trainieren, fachsimpeln oder einfach dabei sein. Viele von uns hatten sich im Oktober 2019 zum letzten Mal gesehen. Dass sehr kräftiger Südwind angesagt war, hat niemanden davon abgehalten, trotzdem zu kommen – dann eben mit dem Auto oder der Bahn.

Unter anderem hatten wir fest geplant, Außenlandungen bzw. Notlandungen zu trainieren. Tatsächlich haben wir dann die Gelegenheit genutzt und an allen drei Tagen den Schwerpunkt auf Seitenwindstarts und -landungen gelegt. Einige Teilnehmerinnen waren wirklich dankbar dafür.

Nachtflug musste leider ausfallen, weil die Landebahn-Beleuchtung in Diepholz defekt ist. Aber das war am Freitag gar nicht so schlimm, denn nach der langen Pause hatten sich alle so viel zu erzählen, dass z.B. die Vorbereitung für den Ausflug am Samstag recht kurz abgehandelt wurde.

Am Samstagmorgen hat Sabina Jaeckel-Engler das schlechte Wetter überbrückt mit einem Referat über die dramatische Rettung einer jungen Afghanin vor den Taliban, bei

Landung in Hildesheim

Genuss-Fliegen in Hildesheim

der die internationale Vernetzung der 99s eine wesentliche Rolle gespielt hat.

Die Planungen für den traditionellen Samstagsausflug waren wegen Corona recht schwierig gewesen. Aber die endgültige Wahl, nämlich nach Hildesheim zur Aviators Farm von Thomas Schüttoff zu fliegen, war ein voller Erfolg. Wir wurden herzlich aufgenommen, Kaffee und Kuchen ebenso wie Grillwürstchen waren für uns da. Nur eine Spende wurde dafür erbeten. Thomas' interessante Sammlung von startbereiten Oldtimern, das ganze lebendige Museums-Ambiente und seine freundliche und herzliche Art haben uns alle beeindruckt. So sehr beeindruckt, dass Rosa beschlossen hat, die große Büchersammlung, die sie noch von Waltraut Moog aufbewahrt hat, an Thomas zu übergeben, damit sie endlich ausgestellt und besichtigt/gelesen werden kann. Ein Highlight gab es noch gegen Ende unseres Besuches: Frau konnte einen Gastflug in der C genießen. Die strahlenden Gesichter beim Aussteigen sagten alles!

Fliegerisch war der Samstag ausgefüllt mit An- und Abflügen in Hannover, Bremen oder Münster, Durchqueren der CTRs, alles natürlich mit entsprechendem Flugfunk, Tracking bei sehr starkem und böigem Seitenwind, VOR (NIE) und OSN-Training.

Leider mussten etliche Pilotinnen schon am Samstagabend nach Hause fliegen, weil der Südwind für Sonntag noch heftiger vorhergesagt war, dazu teilweise starker Regen.

Hier entlang der Autobahn A2 längs durch die CTR von EDDV , dann ETNW (Wunstorf) direct ETND.

Wer dann tatsächlich noch am Sonntag trainiert hat, konnte Seitenwindlandungen unter deutlich grenzwertigen Bedingungen kennenlernen.

Alle sind gut nach Hause gekommen und wir hoffen sehr, dass das nächste FST-Diepholz vom 30.09. bis 03.10. 2022 ohne Corona-Einschränkungen stattfinden kann!

Fliegerhorst Wunsdorf

Thomas Schüttoff mit Klara

In der Aviators Farm von Thomas Schüttoff (im weißen Hemd)

Ankunft in Hangelar (EDKB)

Die ersten 1.000 km mit unserer neuen Aeroprakt-32

von Anja Kasper

Vor knapp zwei Jahren beauftragte mich mein Verein, einen Ersatz für eine unserer langjährigen Vereinsmaschinen, eine FK 9 ELA, zu suchen, dann natürlich mit 600 kg Zulassung. Nach längerer und aufwändiger Recherche in dem anfangs noch etwas undurchsichtigen 600-Kilo-UL-Dschungel blieben als Schulterdecker letztlich nur noch die neue FK 9 Mark VI und die Aeroprakt-32 in der engeren Wahl.

Die A-32, die mit Ausnahme der Ruderflächen in Ganzmetallbauweise gefertigt wird, zeichnet sich dabei durch ein unschlagbares Preis-Leistungs-Verhältnis aus. In der „Grundausstattung" war sie ca. 20.000 € preiswerter als die vergleichbare FK 9, so dass wir uns dazu entschlossen hatten, mal „was Neues" auszuprobieren. Unsere in der Ukraine gefertigte A-32 wurde Anfang Juli 2021 zur Endmontage nach Polen geliefert und bei Aeroprakt in Zator fertiggestellt. Dort konnte ich sie nun abholen.

Zusammen mit unserem Fluglehrer Christian und dem Vorstandsmitglied Marco reiste ich also mit einem Linienflug nach Krakau, um am frühen Nachmittag in Zator bei Aeroprakt einzutreffen. Da stand sie nun, unsere schicke, weiße, nagelneue Maschine, geschmückt mit Luftballons und kleinen Geschenken auf den Sitzen. Wir konnten es natürlich gar nicht erwarten, sie Probe zu fliegen.

Ich hatte sie zuvor zwar auch schon einmal in Strausberg beim Aeroprakt Vertriebspartner Cloud9 Aviation fliegen dürfen, aber es war hier natürlich wieder vieles neu und ich musste auch aus versicherungstechnischen Gründen mit Aleksander von Aeroprakt eine längere Einweisung mit einigen Platzrunden absolvieren. Nachdem auch Christian seine Einweisung erfolgreich abgeschlossen hatte, gingen wir gemeinsam noch etwas typisch Polnisches essen, bevor es am nächsten Tag auf den rund 1.000 km Trip nach EDKB Hangelar gehen sollte. Sicherheitshalber ließen wir allerdings den viel gepriesenen „Zoladkowa Gorzka" nach dem Essen weg.

Bei traumhaftem Flugwetter starteten wir nach einem umfangreichen letzten Check beim Hersteller entspannt gegen 11:00 Uhr in Zator und steuerten unseren geplanten Zwischenstopp in EDCM Kamenz an.

Viel Sightseeing war leider nicht drin, da der Flieger für die Überführung nach Deutschland nur über eine vorläufige Ver-

Übergabe in Zato (EPZT)/Polen

En route

kehrszulassung verfügte und eigentlich auch nur zu genau diesem Zweck von mir geflogen werden durfte.

Zwei, drei Kurven zur Gewöhnung an den neuen Flieger waren natürlich trotzdem drin, aber wir waren auch bestrebt, den polnischen Luftraum zu verlassen und die A-32 schon mal in Deutschland zu landen. Nach einer kurzen Stärkung in Kamenz begaben wir uns dann auf die restlichen 520 km.

Ich kann jetzt schon sagen, dass sich die A-32 wirklich toll fliegen lässt, im Innenraum sehr komfortabel ist und ganz hervorragende Flugeigenschaften hat.

Für mich war das auf jeden Fall die bisher längste Strecke, die ich nonstop als PIC geflogen bin und so konzentrierte ich mich noch ein letztes Mal voll auf die Landung in EDKB Hangelar, die – wie wir bereits im Endanflug erkennen konnten – an der Landebahn von zahlreichen Vereinsmitgliedern erwartet und verfolgt wurde.

Nach einem ersten großen Hallo und reichlich Schulterklopfen war die Erleichterung nach diesem erfolgreichen Projekt dann doch groß und ich gönnte mir mit Christian ein wohlverdientes Landebier.

Und weil die A-32 so günstig war, haben wir unsere FK 9 erstmal behalten und fliegen sie jetzt immer noch …

Rollout zur Einweisung und Übergabe

Aeroprakt-32 / D-MIPO

MTOW	600 kg
Motor	Rotax 912 ULS (100PS)
Propeller	Kievprop, Dreiblatt
Tankinhalt	2 x 45 l Flächentanks
Leermasse mit Glascockpit	340,3 kg
Startrollstrecke	120 m
Landerollstrecke	158 m
Steigrate bei Vx	2,8 m/s (551 ft/min)
Steigrate bei Vy	4,2 m/s (827 ft/min)
VNE	240 km/h
VCruise	215 km/h (bei 5.500 U/min)
VS1	60 km/h
VSO	55 km/h
Länge	6,27 m
Höhe	2,22 m
Spannweite	9,45 m
Flügelfläche	12,83 m²

Noch ein Interview mit Zara vor dem Start zur Weltumrundung. © Didier De Broux

Mit dem UL um die Welt

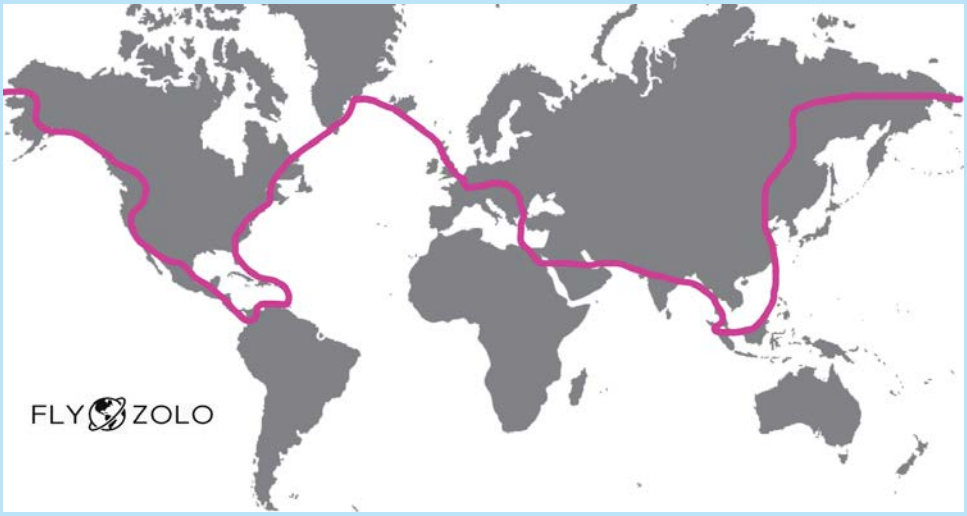
von Horst Ramsenthaler

Im Alter von 30 Jahren umrundete Shaesta Waiz 2017 als erste Frau solo die Welt – in einer Beech S35 Bonanza. Der jüngste Mensch, der diese Leistung vollbracht hat, ist ein Mann und heißt Travis Ludlow. Das war 2021. Er war beim Rekordversuch 12 Jahre jünger als Shaesta und mit einer Cessna 172 Skyhawk unterwegs. Kurz nach seiner Rückkehr ging eine fast gleichaltrige junge Frau auf Rekordjagd.

Die Pilotin: Zara Rutherford ist 19 Jahre alt und hat Abitur mit den Schwerpunkten Mathematik, Wirtschaft und Physik gemacht. Sie will Informatik bzw. Elektrotechnik studieren. Ihr Traumberuf ist Astronautin. Für die Zeit zwischen Schule und Studium hat sie sich eine Weltumrundung im Alleinflug vorgenommen. Zara wurde in eine Familie von Fliegern hineingeboren. Ihre Eltern sind beide Piloten und unterstützen sie.

Der Plan: Zara fällt irgendwann auf, dass sie gleich drei Guinness-Weltrekorde aufstellen könnte:

- ☆ Jüngste Frau, die allein um die Welt fliegt
- ☆ Erste Frau, die allein in einem Ultraleichtflugzeug um die Welt fliegt
- ☆ Erste Belgierin, die allein mit einer einmotorigen Maschine die Welt umrundet



Zara will aber nicht nur Weltrekorde aufstellen. Auf ihrer Website schreibt sie: *Mein Ziel ist, Mädchen und junge Frauen für die Luftfahrt und MINT-bezogene Berufe (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft, Technik) zu begeistern. Schließlich sind nur 5 % der Verkehrspiloten und 15 % der Informatiker Frauen. Unsere Träume werden in der frühen Kindheit geformt. Kindern werden Märchen wie Dornröschen erzählt, in denen der mutige Prinz an gefährliche Orte reist. Die Prinzessin ist schön, schläft und wartet auf den Prinzen, der sie rettet. Jungen lernen aus Geschichtsbüchern, dass sie Wissenschaftler, Astronauten oder Geschäftsführer werden können. Sie erhalten viel*

häufiger technisches Spielzeug und werden gefordert, Mut zu zeigen. Mädchen bekommen Puppen geschenkt, und von ihnen wird erwartet, dass sie charmant, schön und süß sind. Unsere Erziehung prägt unsere Träume. Durch ihre Weltumrundung will Zara Frauen zu alternativen Träumen jenseits der Geschlechtsstereotype ermutigen.

Die Vorbereitung: Eine Weltumrundung kostet viel Geld und bedarf einer intensiven Planung. Zara hat ihre Ersparnisse eingebracht und ihr Auto verkauft. Und es konnten Sponsoren gewonnen werden.

Natürlich musste die Route akribisch geplant und Visa sowie Überfluggenehmigungen eingeholt werden. Besonders war die jeweilige Corona Lage zu berücksichtigen.

Quibdó - der regenreichste Ort der Welt. © FlyZolo

Das Flugzeug: Shark Aero ist ein Tandem-Ultraleichtflugzeug mit short wings (7,9 m), Einziehfahrwerk, Verstellpropeller und einer reichen Cockpitausstattung. Das UL wurde als schnelles Streckenflugzeug konzipiert und aus Kohlefaser-Epoxid-Verbundwerkstoff gefertigt. Die Shark ist kompromisslos auf Aerodynamik optimiert, zählt zu den schnellsten Ultraleichtflugzeugen und hat verschiedene Geschwindigkeitsrekorde aufgestellt. Sie ist mit einem Rotax 912 ULS 100 PS Aggregat motorisiert. Ihre Reichweite beträgt 1.600 km und die optimale Reisegeschwindigkeit liegt bei 250 – 270 km/h, VNE 333 km/h.

Die Reise: Eine Reise wird dann zur Weltumrundung, wenn man sie am Startpunkt auch wieder beendet und zwei Antipodische Punkte überfliegt – Punkte, die einander auf dem Globus gegenüberliegen. Bei Zara sind das die Städte Quibdó im Nordwesten von Kolumbien und Jakarta in Indonesien.

Gestartet ist Zara am 18.08.21 in der belgischen Stadt Kortrijk. Über UK ging es nach Island, Grönland und Kanada. Schon am 26.08. erreichte sie New York City, umrundete die Freiheitstatue und landete auf JFK – Feuerwehrleute begrüßten sie mit einem Spalier aus Wasserfontänen. Weiter flog sie nach Florida, über die Bahamas und nach San Salvador sowie Kolumbien. 2 ½ Wochen nach Reisebeginn landete sie im erwähnten Quibdó (Antipodischer Punkt Nr. 1). Quibdó ist die regenreichste Stadt der Welt und Zara musste zwei Tage auf ein Fenster mit gutem Wetter lauern.

Jetzt kämpfte sie sich wieder nordwärts. Um den antipodischen Punkt Nr. 2 zu erreichen musste sie bis Alaska fliegen – anders keine Chance, nach Asien zu gelangen. Costa Rica, Mexico, USA. Sie wurde vom Unter-

Spalier aus Wasserfontänen in Montreal. © FlyZolo

Zara kommt aus eine Fliegerfamilie – hier als knapp Dreijährige. © Beatrice De Smet

Zara in Mexiko. © FlyZolo

nehmer, Abenteurer und Raumfahrtpionier Richard Branson auf seiner Privatinsel Necker empfangen. Branson twitterte: „It was wonderful to meet Zara Rutherford on Necker during her solo flight around the world. We went paddle-boarding, explored the island and talked non-stop about our shared love of adventure."

Aber die Reise Richtung Norden dauerte länger als geplant. Zara berichtet von heftigen Turbulenzen, Rauch durch Waldbrände und technischen Pannen, bei denen das Fahrwerk streikte bzw. ihr Pitotrohr defekt war.

In Nome, Alaska, kam sie endlich am 30.09 an. Ihr Visum für Russland war zwischenzeitlich abgelaufen und sie musste 30 Tage auf ein neues warten – in einem klirrendkalten 4.000 Seelennest an der Beringstraße. Eine Weltumrundung ist kein Honigschlecken. Am 1. November erreichte sie das russische Anadyr. Weiter nach Magadan. Wieder wurde sie eine gute Woche durch schlechtes Wetter aufgehalten. Dann Ayan – knapp 1.000 Einwohner und fast 1.500 km nördlich von Khabarovsk an der chinesischen Grenze, ihrem nächsten Zwischenziel. Es ist dort mit Temperaturen von –11 bis –15 Grad verdammt kalt und sie muss schon wieder eine fast dreiwöchige Zwangspause aushalten. Der Plan, die Erdumrundung noch im November zu schaffen, ist ausgeträumt.

Begrüßung in Island. © FlyZolo

Wie geht es weiter? Am Tag des Redaktionsschlusses ist Zara in Wladiwostok gelandet, der letzten Station in Russland. Vor ihr liegen zwei Flight-Legs in Süd Korea und Taipeh in Taiwan. Weitere Länder wie die Philippinen und Malaysia sind zu durchqueren, bis sie den Antipodischen Punkt Nr. 2 erreicht – Jakarta. Dann geht es über Singapor, Thailand, Myanmar, Bangladesh, Indien, Pakistan, Saudi Arabien und Ägypten via Griechenland und die Balkanstaaten zurück.

Hut ab vor ihrer Leistung – die keineswegs nur eine fliegerische ist! Wir drücken ihr ganz fest die Daumen, dass sie ihren Rekordversuch erfolgreich und gesund beendet! Und wir wünschen uns, dass sie viele Frauen für das Fliegen und die Technik begeistert!

Wer die Reise mitverfolgen will, sollte Zaras Website https://flyzolo.com bzw. ihren Facebook Account besuchen. Auch auf der Webseite der VDP wird die Berichterstattung fortgesetzt.

Grönland – Kulusuk. © FlyZolo

Anflug auf Seo de Urgell RWY 21

Jubiläumsflug zum 30-jährigen Bestehen unserer Vereinigung passionierter Pyrenäenflieger

von Inge Berger

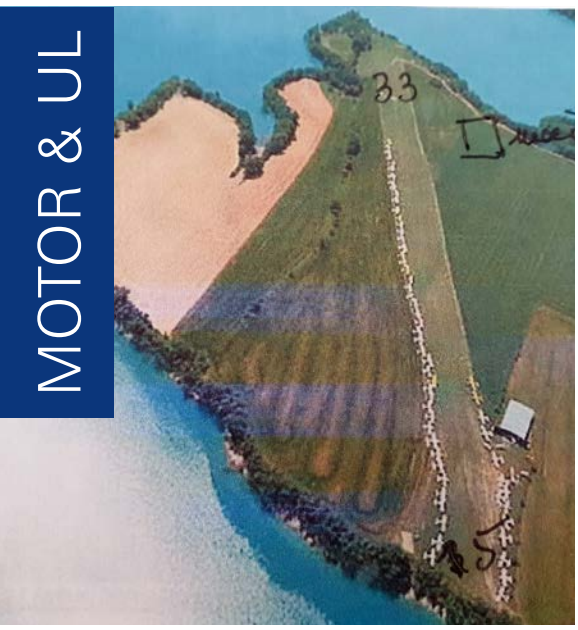
Ich ahnte nicht, welche Abenteuer in den nächsten 18 Jahren auf mich warteten, als ich im Februar 2003 bei einem Treffen der französischen Gebirgsflieger auf der L'Alpe d'Huez Jean Claude Ramon kennenlernte. Ramon war Importeur für Aviat Husky Flugzeuge mit Sitz in Carcassonne. Jährlich organisierte er für einige seiner Pilotenfreunde ein Woche Fliegen in Spanien und Portugal.

Er lud mich und meine mich begleitenden Gletscherflugschüler Jean Rene Milliet und Didier Cornut spontan ein, daran teilzunehmen. 2003 war ich Fluglehrerin in Carpentras (LFNH), und die mir zur Verfügung stehende Mousquetaire D 140 war ein perfekter Flieger für solch eine Reise. Begeistert sah ich dieser Reise im kommenden Juli entgegen.

Die Vereinigung passionierter Pyrenäenflieger wurde in den 1990iger Jahren von Nicolas Nuoffer, Gebirgsflieger aus Lausanne, sowie Alain Mathon aus Bagnères-de-Luchon ins Leben gerufen. Die Plätze in den französischen Pyrenäen sind zum großen Teil fliegerisch viel anspruchsvoller als jene in den Alpen, insofern eine gewisse Herausforderung selbst für versierte „Alpenflieger". Alain Mathon kannte ortsbedingt die Pyrenäen bestens und gibt genaustens Auskunft über alle Plätze in seinem Handbuch „Le Guide des Pilotes – Les Pyreneens". Sportlich sollten diese Trips auf jeden Fall sein, inklusive Übernachtungen im Zelt.

Heute möchte ich lediglich einen kleinen Ausschnitt meiner ersten Reise anno 2003 und der letzten dieses Jahr im Juli wiedergeben. Teilnehmer waren vor allem solche mit zweisitzen Spornradmaschinen und qualifiziert für Gebirgsflug. Es war zwar keine Bedingung, aber um die sage und schreibe 360 angegebenen Landemöglichkeiten in Spanien zu erkunden, war es gewiss von

Inges "Rescuepilot" (li) holte sie mit einer Husky aus Andorra ab. Der 3. von links ist Jean Claude Ramon.



Coscojuela

Spornradproblem mit der Maule in St. Cilia de Jaca, verloren ging es schließlich in Siguenza ... und im Gras wiedergefunden

Vorteil. Viele hiervon sind ULM Plätze, aber vor allem auch Pisten, die der Feuerüberwachung dienen und bei denen es sich oft um reine Gebirgslandeplätze mit ziemlicher Steigung handelt.

Eine Mousquetaire D 140 ist natürlich DIE ideale Maschine für solch eine Reise. Letztlich musste ich mich jedoch damals mit einer Robin DR 400 zufriedengeben und konnte somit nur die dafür geeigneten Plätze anfliegen. Von Carpentras bis Lezignan waren wir zu viert an Bord, denn dort wartete ein weiterer Teilnehmer mit seiner Mousquetaire auf Didier Cornut. Jean Rene's Frau entschied spontan, lieber mit der „Mousse" weiterzufliegen.

Unser erstes abendliches Ziel war Itxassou (LFIX, südlich von Biarritz) und das Treffen aller Teilnehmenden in Balesta, einer privaten kurzen ansteigenden Piste nahe Cazeres Palaminy (LFJH). Dort stellte mich Jean Claude den übrigen Teilnehmern vor, und zu meiner größten Freude flogen noch zwei Pilotinnen mit ihren Ehemännern mit. Wir waren eine Gruppe von ca. 30 Personen. Das Wetter bis Itxassou war extrem gewittrig und nur dank eines der ersten GPS' von Garmin konnten wir Itxassou finden - oder besser gesagt, den Anfang der ansteigenden Piste sehen, um in strömendem Regen dort zu landen.

Burgos und Leon waren das Ziel am zweiten Tag. Morgens jedoch bat mich unser Organisator, eine Freundin in Montauban bei Toulouse abzuholen und dann direkt nach Burgos zu fliegen. Wie konnte ich als Neuling ablehnen, also holte ich mit Jean Rene die Dame in Montauban ab und wir flogen von dort direkt nach Burgos über San Sebastian und Bilbao.

In Burgos gelandet, sahen wir auf dem Parkplatz alle Maschinen außer der Mousquetaire aus Lezignan (mit Jean Rene's Frau an Bord). Wir ahnten Böses! Jean Claude empfing uns mit ernstem Gesicht: Die „Mousse" hatte zwischen San Sebastian und Bilbao notlanden müssen, sie hatte den Propeller verloren, aber alle Insassen waren mit heiler Haut davongekommen.

An Bord waren der Besitzer der Maschine und Didier Cornut, aber auch die Frau meines Piloten Jean Rene. Didier Cornut war nicht nur erfahrener Langstreckenflieger, sondern auch Gebirgsflieger, so konnte er die Mousse bergauf und in hohem nassem Gras sicher vor einem Bauernhof landen. Der verlorene Propeller war in den Hühnerstall eines entfernten Nachbarn gefallen, der ihn später stolz seinem Besitzer überreichte.

Nachdem die Dame aus Montauban in Burgos ausgeladen war, flogen wir natürlich sofort zurück nach Bilbao, um unsere drei „Überlebenden" zu treffen und uns alle am Abend bei Tapas und gutem Wein von den Ereignissen des Tages zu erholen. Besitzer und Pilot der notgelandeten Maschine traten ihre Rückreise per Zug an, und unser Organisator Jean Claude Ramon leitete alle notwenigen Schritte zwecks Bergung der Maschine ein. Unnötig zu erwähnen: Die regionalen Zeitungen waren natürlich voll von diesem Ereignis.

Jean Claude Ramon ist ein hervorragender „Commandante". 2003 erhielten alle Teilnehmer vor Abreise eine Liste der 360 Landemöglichkeiten in Spanien, aufgeteilt nach Region. Heutzutage erleichtert das Tablet sowie die spanische Website „Atteriza.org" die Flugvorbereitung. Sinn der Reise war, tagsüber so viele kleine Plätzchen wie mögliche zu erkunden. Die Nächte sportlich im Zelt gehörten schon 2003 der Vergangenheit an. Ersehnt war von den Teilnehmern inzwischen ein gewisser Komfort, den wir oft in traumhaften spanischen Paradores genießen konnten. Der Parador in Leon am Plaza San Marco (unbedingt im Internet nachlesen) und die Kathedrale sind immer eine Reise wert. Leon liegt auf dem Pilgerweg nach Santiago de Compostela und bietet unendlich viele Sehenswürdigkeiten. Chozas de Abajo (LEZS), ein kleiner Flugplatz ca. 20 km südlich von Leon, damals eine einfache kurze Piste, ist inzwischen ein schöner Platz mit Hangar geworden, der durchaus zum Verweilen einlädt.

Castejon de Sos Richtung Norden

Anflugkarte Castillon

Vor vier Jahren waren wir wieder dort, mit der Absicht, Richtung Picos de Europa zu fliegen. Am Tag unseres vorgesehenen Abfluges überraschte uns ein Unwetter mit Hagel über Leon. Dank der Großzügigkeit des Betreibers waren unsere damals sechs Maschinen abends zuvor alle in der Halle sicher untergestellt. Zwischen zwei Regengüssen konnten wir jedoch starten und uns nach Segovia (Fuentemilanos) retten. Zwei weitere Tage dauerte das schlechte Wetter mit Überschwemmungen in Leon.

Die Flugvorbereitung richtete sich vor allem nach Tankmöglichkeiten ohne AENA betriebene größere Plätze und deren enorme Handlinggebühren. Hier seien einige praktische Flugplätze im nördlichen Spanien mit Tankgelegenheiten genannt:

Ampuria Bava (LEAP), La Cerdanya (LECD), im Moment zu prüfen, ob Sprit vorhanden, Andorra Seo de Urgel (LESU) Sprit extrem teuer, Santa Cilia de Jaca (LECI), Burgos (LEBG), Garray (LEGY) bei Soria, Fuentemilanos (LEFM) bei Segovia, Robledillo de Mohernando (LERM) östlich von Madrid, Ocana (LEOC) südlich von Toledo oder nach Anruf einfacher Lillo (LELT), Teruel (LETL), Castellon de la Plana (LECN), Ontur (LEOT).

Der jährliche Zeitplan war einfach: Die zweite Woche im Juli wurde für die Reise quer durch Spanien und Portugal reserviert. Hier möchte ich ein paar Plätze aufführen, die ich ganz besonders schön und interessant fand: Ainsa Mediano Coscojuela, nördlich von Huesca in den Pyrenäen wegen seiner wunderbaren Lage mitten im Stausee Mediano und nur 10 km entfernt von Ainsa, einem absolut sehenswerten pittoresken Ort.

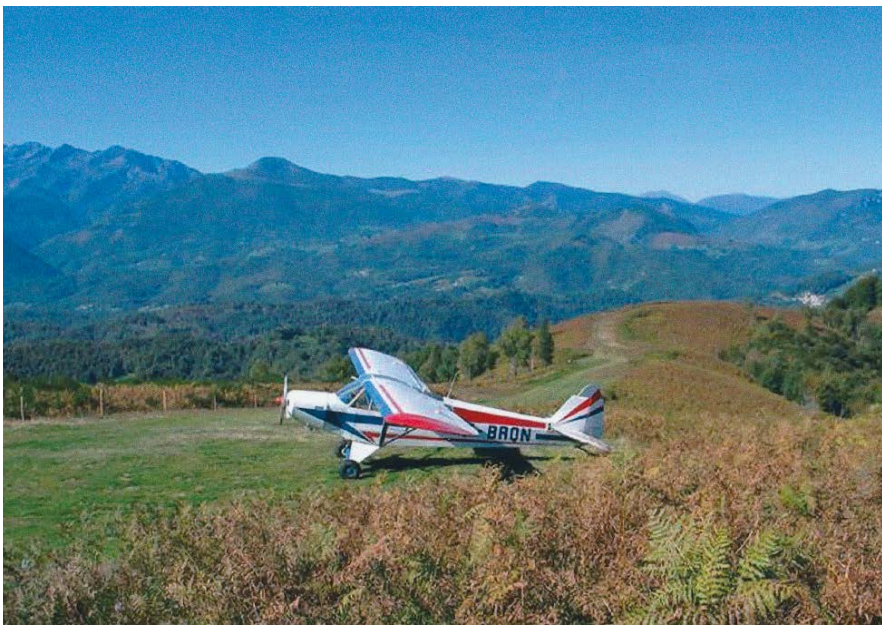
Siguenza (LESZ) östlich von Madrid in der Guadarrama, ist grundsätzlich eine fliegerische Herausforderung mit 410 m Länge, Höhe 3445 ft, und ohne Steigung. Jedoch der Parador de Siguenza ist ein imposantes mittelalterliches Schloss, das auf den Überresten einer alten muslimischen Festung errichtet wurde und für uns die Belohnung aller vorheriger Strapazen darstellte.

Camarenilla (1739 ft) bei Toledo ist eine navigatorische Suchaufgabe (selbst mit Tablet) und hat nur 315 m Länge, allerdings ein wenig ansteigend. Im Zweifelsfall fliegt man nach Ocana (LEOC), einem großen Platz und nationalem Zentrum für Pilotenausbildung. Vistabella de Maestrazgo, nordwestlich von Castellon, Beteta nördlich von Cuenca.

Zweimal flog ich die große Runde mit über Cordoba, Evora, Santarem, Cerval südlich von Vigo, Villaframil (Ribadeo nördliche spanische Atlantikküste), St. Cilia de Jaca. Cerval erwähne ich, dort hatten wir ein Spornradproblem mit einer Jodel 113 und landeten im Gebüsch und Böschung mit einem kaputten linken „Bein“. Die Maschine wurde von 15 Mitfliegern in die Halle getragen und in der nahegelegenen Autowerkstatt entsprechendes provisorisches Repa-

Clubhaus – die Piste liegt genau längs des Berges

SEO de Urgel Andorra



Aleu-Joubac

raturmaterial beschafft. Zwei Tage später konnte sie etwas „ausgebeint“ von ihrem Besitzer zurück nach Salon in Südfrankreich geflogen werden (er war Kontrolleur und ein ehemaliger Flugschüler für Gletscherflug von mir).

In Portugal beeindruckten mich vor allem Monforthinho (östlich von Castelo Branco, LFCB), Monte do Lago und Herdade da Lameria mit Landhotel (in der Nähe von Ponte de Sor), kleinste Plätzchen, die man ohne kundige Führung nie selbst in Betracht ziehen würde, um dort zu landen.

2020 fiel die Reise coronabedingt aus, so sollte erst dieses Jahr unser 30jähriges Bestehen mit einem weiteren Pyrenäenflug gefeiert werden. Aber auch der ging natürlich nicht ohne den einen oder anderen Zwischenfall vonstatten.

Wir wollten „Passion Pyrenees“ dieses Jahr in einem traumhaft gelegenen Parador bei Cervera de Pisuerga feiern, mit spektakulärer Aussicht auf die Picos de Europa innerhalb des Kantabrischen Gebirges in Nordspanien.

Von unserem langjährigen Organisator, Jean Claude Ramon, erhielten wir kurz vor Abreise im Juli die diesjährige Route der vorgesehenen Übernachtungen: Castejon de Sos, St. Cilia de Jaca, Burgos, Cervera de Pisuerga, Siguenza mit Abschluss in Andorra Seo de Urgell.

Treffpunkt war La Cerdanya, praktisch für Flugplanschließung und Tanken. Castejon de Sos war unser abendliches Ziel am ersten Tag. Der Platz liegt mitten in den Pyrenäen auf der Südseite des höchsten Gipfels, dem Aneto mit 3404 Meter, und ist eingebettet in einen Kessel weiterer 3000 Meter hoher Berge. Die Piste liegt auf 2900 ft und ist 450 m lang ohne Steigung.

Mein Fliegerfreund Georgio und ich hatten auf früheren Reisen den Platz gemieden, seine Super Emeraude schien uns nicht das geeignete Flugzeug, um dort zu landen und vor allem wieder zu starten. Dieses Mal war jedoch das Hotel für die Gruppe reserviert, und ehrlich gesagt, wollte ich auch einmal diesen so speziellen Platz mitten in den Pyrenäen kennenlernen. Unser „Commandante“ schlug vor, unser Gepäck auf andere Maschinen zu verteilen, und Georgio sollte am anderen Morgen seine Super Emeraude alleine aus dem Platz fliegen.

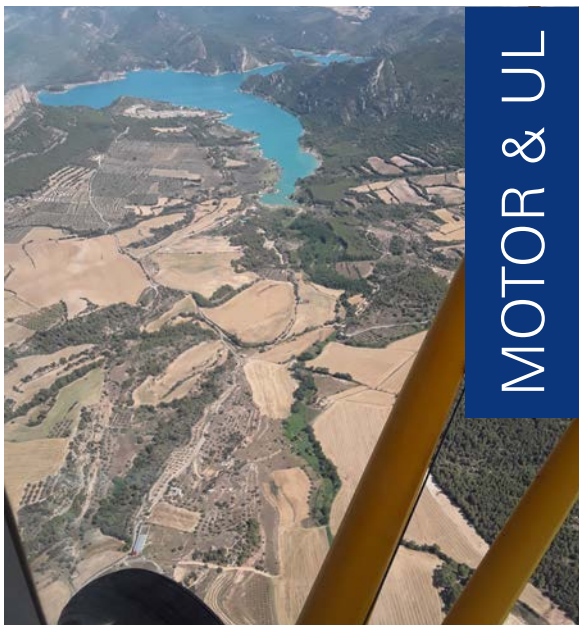
Einmal in der Luft, beschlossen wir jedoch, Castejon de Sos zwar zu überfliegen, aber sicherheitshalber in Ainsa Mediano Coscojuela zu landen und uns von dort abholen zu lassen, Flugzeit 15 Minuten.

Coscojuela ist ein Traum von Flugplatz, gelegen inmitten eines Stausees. Unsere Entscheidung dort zu landen war goldrichtig. Der Motor stoppte nach einem Versuch, die Maschine besser abzustellen. Georgio machte sich sofort auf die Fehlersuche, er konnte jedoch trotz gemeinsamer Anstrengung unserer Kameraden nicht gefunden werden.

Pünktlich um 20h00 wurden wir in Castejon de Sos zu Paella erwartet, zubereitet von Marlis Campi, Besitzerin des Platzes. So ließen wir die Super Emeraude etwas in Eile ohne Abdeckung und nicht verzurrt (eigentlich unvorstellbar) in Coscojuela zurück. Husky und Jodel 1050 MV, genannt Speed Jojo, flogen uns zum ersehnten Ziel des Abends.

Das Wetter an diesem Tag war heiß und extrem diesig, jedoch waren keine Gewitter angesagt. Es sollte aber anders kommen. Wir saßen bei Paella im gemütlichen Clubhaus des Flugplatzes, draußen war es inzwischen Nacht geworden. Plötzlich wurden wir aufgeschreckt durch Blitz, Donner, Regen und einem wahrhaftigen Tornado, der in dem Bergkessel kreiste, ein absolutes Inferno. Vier von sechs Maschinen flogen wie lose Blätter alleine im Wind. Die Aviat Husky unseres Organisators stand nahe am Clubhaus und wurde mit einem Flügel am Pfosten des Clubhauses gebremst und die Nase in den Dreck gedreht, Flugzeugschwanz nach oben. Eine Piper Cup konnten die anwesenden zehn Männer gerade noch vor Zaun, Sträuchern, Bäumen retten. Der Schwanz einer Jodel landete auf dem Flügel eines

Mit Georgio und seiner Super Emeraude in Bagneres-de-Luchon



Nördlich von Zaragossa Richtung Sei de Urgell

ULM und zusammen blieben sie nahe der Mauer der Terrasse des Clubhauses stehen. Lediglich die Jodel von Speed Jojo und eine andere Aviat Husky entgingen dem Desaster. Sie waren offensichtlich besser befestigt und standen ein wenig abseits der anderen Maschinen.

Natürlich bangte Georgio um seine Super Emeraude in Coscojuela und wir machten uns darauf gefasst, den Flieger im Stausee zu suchen. Am anderen Morgen war der Spuk vorbei und eine Schafherde graste friedlich in der Sonne auf dem Platz. Speed Jojo flog mit Georgio nach Coscojuela und, oh Wunder, das Gewitter hatte Flugplatz und Flieger verschont.

Den größten Schaden hatte die Aviat Husky unseres „Commandanten" erlitten. Beide Flügel wurden von den anwesenden Piloten zusammen mit einem Mechaniker abmontiert und in einer Halle aufbewahrt. Der Zusammenhalt der Gruppe ist einmalig. Ein Freund aus Tarbes fand den passenden Lastwagen und eine Woche später kehrten die Fliegerkameraden zurück nach Castejon de Sos, um die von ihnen abmontierten Flügel und den Rumpf der Maschine in den LKW zu laden und nach Carcassonne, dem Heimatflughafen, zu transportierten. Bis heute, November 2021, sind die notwendigen Ersatzteile aus Amerika noch nicht vollständig eingetroffen.

Der Weiterflug im Rahmen unseres 30jährigen Jubiläums war natürlich beendet. Nachdem jedoch Hotels für die Gruppe vorbestellt waren, entschlossen sich die Piloten der vom Unwetter verschont gebliebenen Flieger, die Reise etwas abgekürzt fortzusetzen.

Was uns betraf, so wurde letztlich der Defekt am Motor der Emeraude gefunden: Es musste der Kondensator ausgetauscht werden. Wir hatten Glück: Ignacio Gabas, Eigentümer des Flugplatzes, fand das passende Teil in einer Autowerkstatt und Georgio baute es fachgerecht in seinen Flieger ein.

Wir blieben noch zwei Tage im malerischen Ainsa, wo uns Ignacio mit viel Wein und vorzüglichen Speisen in seinem Restaurant „Bodegon de Mallacan" verwöhnte. Der Heimflug nach Nimes bescherte uns 35 Knoten böigen Tramontanawind und Mistral. Vielleicht klappt es 2022, bis zu den Picos de Europa zu fliegen.

Radarbild als der Tornado kam

Nachdem Tornado wird der Schaden begutachtet

Buntes Treiben auf der Düne

Paragliding auf der Düne von Pilat

von Heike Käferle

Endlich raus, endlich mal wieder Frankreich! Die Pandemie hatte sich im Sommer auch dort etwas beruhigt. Als Hauptattraktionen waren Mont St. Michel und die Pyrenäen (angeregt durch Inge) geplant. Petrus hatte aber mit uns kein Einsehen und so mussten wir uns mit der Atlantikküste begnügen, was kulinarisch okay war: Austern und Meeresgetier satt!

Wie es der Zufall wollte, trieben sich dort auch Heike Niefer und Robert Sentef rum: genauer gesagt waren die beiden mit ihren Gleitschirmen auf der Düne bei Arcachon unterwegs.

Die Dune du Pilat ist mit bis zu 110 m über NN die höchste Wanderdüne Europas. Sie ist 500 m breit und ca. 2,7 km lang. So richtig schön wird die Düne durch die vielen bunten Gleitschirme. Paraglider sind hier im Paradies – die Düne gilt als eines der beliebtesten Fluggebiete Europas und erlaubt es, besonders das aktive Fliegen im dynamischen Hangaufwind zu trainieren – sozusagen spielerisch. Der Westhang ist fast ganzjährig nutzbar und mit seinen drei Campingplätzen touristisch gut erschlossen.

Das wollten wir uns näher anschauen.

Anflug auf Arcachon – die Düne im Blick.

Austern aus dem Bassin von Arcachon.

San Sebastian lässt uns wegen Covid-Gefahr trotz Impfung und schlechter Sicht nicht landen – da müssen wir wohl wieder nach Frankreich zurück.

Das Paraglidinggebiet von oben

Austernzucht bei Arcachon

Fliegen in Frankreich

Heike und Robert nahmen uns also zu ihrem Playground mit und ich durfte mich auch einmal an ihrem liebsten Toy versuchen. Es war unglaublich, welche Kräfte an den Seilen des Gleitschirms zogen und auf mich einwirkten, obwohl der Wind gar nicht so stark war. Allerdings gingen immer wieder Schauer ab – die Wetterbedingungen waren nicht ideal – wie überall in Frankreich in diesem Sommer. Ich denke, bei besseren Bedingungen werden wir uns einmal an einen Tandemflug herantrauen. Bis dahin fliegen wir weiter Dreiachs.

Und wer mehr zum (UL)-Fliegen in Frankreich wissen möchte, kann sich z. B. diese Seiten anschauen: fliegen-in-frankreich.de (QR-Code) oder auch gerne bei mir anfragen.

Heike N. und Robert erklären mir, wie ich die Seile halten muss.

Das sieht bei Heike N. schon anders aus.

Anflug auf LIPV. Im Vordergrund Lido, im Hintergrund Venedig.

Heike Wieland & Heike Niefer auf dem Weg zum Banksy nach Venedig

von Heike Niefer

Die ursprüngliche Idee, zusammen wohin zu fliegen, kam nicht von uns Heikes, sondern von Oli und Matthias, zwei Fliegerfreunden, die zusammen eine Maschine haben. Wir beide befinden die Idee für gut und machen uns daran, ein Ziel zu finden. Die Schwierigkeit dabei ist, alle Wünsche unter einen Hut zu bringen. Über die Alpen soll es gehen, gutes Essen soll es geben, auch ein bisschen Kultur und zu lange soll der Flug auch nicht dauern, da man ja noch was vom Zielort haben möchte.

Heike Wieland und ich sind uns schnell einig. Venedig vereint alle Wünsche von uns und den Mitreisenden. Neben Oli und Matthias sind das Heikes Mann Uli und mein Lebensgefährte Robert.

Für das Wochenende ist perfektes Wetter vorhergesagt. Zwei Tage Hochdruckgebiet ohne Wolken sollen uns erwarten. Leider hält sich der Samstag zuerst nicht an die Vorhersage. Mühldorf am Inn (EDMY) ist voll in Wolken und die Alpen sind auch noch zu. Dann kommt Heike und meint, dass sie noch einen Flugschüler hat, dem ein Streckenflug zur Prüfungsreife fehlt und da sie ja jetzt nicht starten können, das gerade passt. Wir sind enttäuscht. Dafür hat der Himmel schlagartig ein Einsehen und es klart auf. Oli und Matthias klettern in ihre Rans, Robert und ich hüpfen in unsere CT. Wir starten. In Formation soll es über die Alpen gehen, da es für die Rans-Flieger die Premiere im Alpenüberflug ist. Leider waren die zwei Jungs nicht formationserfahren und haben gleich den Anschluss verloren. Das Suchen fängt schon über dem Chiemsee an, geht am Wilden Kaiser weiter, führt dazu, dass wir mehrmals die Dreizinnen in den Dolomiten umrunden und setzt sich bis Venedig Lido fort. Auf der Quasselfrequenz 122,555 MHz ist das geflügelte Wort „Wo seid ihr?“

Der Überflug ist wunderschön und ich genieße die Warteschleifen. Die noch verbliebene Restbewölkung verleiht dem Flug einen besonderen Reiz. Nicht nur die Alpenneulinge sind beeindruckt. Auch Robert

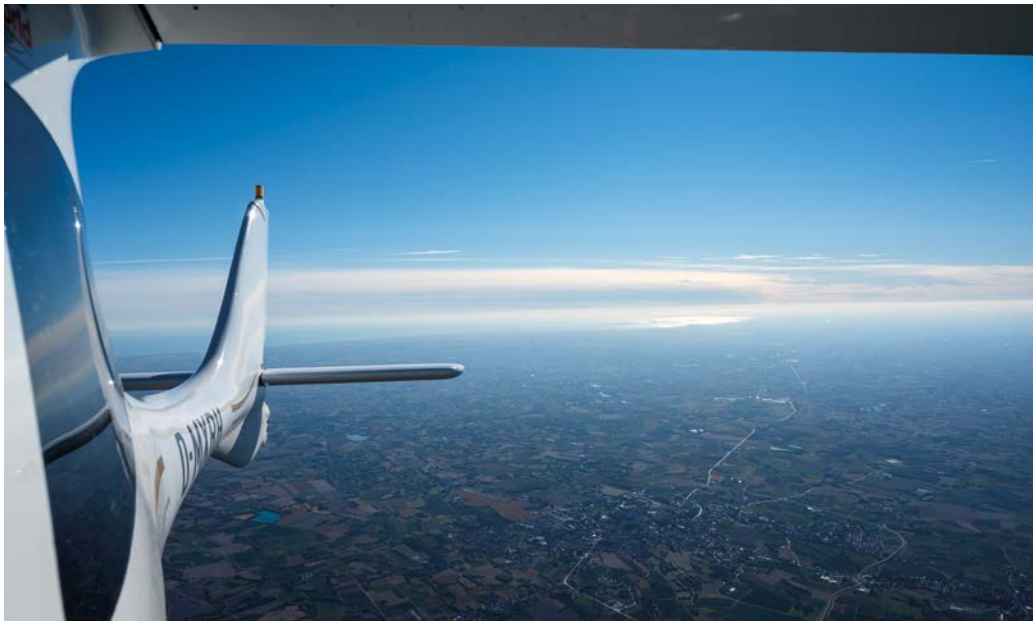
Der Großglockner, dem wir uns von Süden annähern um, der Großglockner Hochalpenstrasse folgend, den Alpenhauptkamm zu überwinden.

und ich genießen die fantastischen Ausblicke aus dem Cockpit. Nach 2,5 Stunden Flug, worin „Suchschleifen“ und Sightseeing enthalten sind, landen wir in Venedig Lido (LIPV). Ich freue mich, dass wir nun in Italien sind, bin aber ein bisschen traurig, dass Heike und Uli nicht dabei sind. Mein Handy vibriert. Eine Nachricht von Heike. Nur drei Worte „airborn direct LIPV“. Der Flugschüler ist auf dem Streckenflug wohl schnell geflogen. Dann noch eine weitere Nachricht. „Sind in 1,5 Stunden da“. Mit dem flotten Virus und auf direktem Kurs geht das. Ich freue mich. In der Zwischenzeit machen wir die Unterkunft klar. Punkt 1 der Wunschliste haben wir erfüllt. Alpenüberflug gelungen. Den Abend verbringen wir alle zusammen bei Punkt 2. Dem guten Essen.

Der Sonntag hat sich an die Vorhersage gehalten. Sowohl in Venedig als auch im ganzen Alpenraum wolkenloser Himmel.

Hoch über dem Flussbett des Tagliamento. Der Fluss mit breitem Bett und kleinem Rinnsal.

Blick von der Rialto-Brücke



Ciao Bella, wir kommen wieder

Wir gönnen uns ein Taxi-Boot und fahren zum Markusplatz. „Nun kommt die Kultur“, sagt Oli. Ich stelle mich auf die typischen venezianischen Sehenswürdigkeiten ein und hoffe, dass er uns bei dem tollen Wetter nicht in ein Museum schleppen will. „Ich zeige euch den Banksy“, höre ich Oli sagen. Bis eben wusste ich nicht, dass Banksy auch in Venedig am Werk war. Den Rest des Vormittages verbringen wir auf der Suche nach dem Banksy und mit Cappuccino. Ein Vormittag eintauchen im italienischen „La Dolce Vita“. Dies mit dem eigenen Flieger und netten Freunden, das ist Luxus pur. Leider sind die Tage im Oktober schon recht kurz und wir müssen uns auf den Rückweg machen. Der Heimflug ist wieder traumhaft schön. Vollkommen ruhig mit einer gigantischen Sicht. So liebe ich das Fliegen in den Alpen. Der Rückflug ohne Suchrunden dauert 2 Stunden. Somit ist auch der letzte Punkt der Wunschliste erfüllt. Unser nächster gemeinsamer Ausflug ist schon in Planung. Da gibt es dann einen reinen Heike & Heike Flieger.

Ein Banksy Porträt an einer Hausmauer. Dass Banksy noch nicht zur Biennale eingeladen wurde, liegt wahrscheinlich daran, dass niemand weiß, wer Bansky ist.

„Mein Chanel ist 100 LL“

von Roswitha Höltken

Dieser Spruch wird wohl bald der Vergangenheit angehören. Avgas 100 LL ist ein Auslaufmodell.

Textron Aviation
An den Einfüllstutzen müssen die Aufkleber gewechselt werden.

TEL (Tetraethylblei) ist der Zusatz, der die Herzen der Motoren höher schlagen lässt – und vor allem in großen Höhen für einen guten Lauf sorgt. Doch das bleihaltige Additiv ist als signifikante Gefährdung von Bürger und Umwelt eingestuft.

Und somit ist es sehr gut, wenn wir – ebenso wie bei den Automobilkraftstoffen – eine bleifreie Alternative bekommen.

Mittlerweile gibt es nur noch in Großbritannien einen TEL-Hersteller. Wenn keine Verlängerung/Autorisierung von TEL durch Reach (die Europäische Chemikalienverordnung zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe) erfolgt, dürfte TEL im Herbst 2024 nicht mehr als reine Substanz in die EU eingeführt werden – nur noch als 1-promillige Verdünnung im Avgas. Dann wäre es nur möglich, das in Europa hergestellte Avgas 100 LL in einer Raffinerie außerhalb der EU (z.B. USA) zu produzieren und es dann wieder nach Europa zu liefern. Nicht die beste Lösung.

Außerdem wäre es wirklich besser, auf bleihaltige Substanzen zu verzichten – und das nicht nur aus gesundheitlichen und biologischen Gründen, es stände der GA auch politisch gut.

Eine Umstellung auf bleifreie Treibstoffe hat Auswirkungen: Der Bleizusatz erhöht nämlich nicht nur die Klopffestigkeit, sondern bildet auch eine Schutzschicht auf Ventilen und Ventilsitzen, der vor allem bei alten Motoren für die Vermeidung von übermäßigem Verschleiß nötig werden kann. Auch nicht alle Kraftstoffleitungen vertragen Ethanolbeimischungen, wie im Mogas enthalten. Das Ethanol kann in großen Höhen bzw. bei sehr tiefen Temperaturen zu Triebwerksausfällen führen, da Ethanol zu einer stärkeren Aufnahme von Wasser in Benzin führt, welches bei tiefen Temperaturen dann ausgeschieden und angesaugt werden kann.

Was kommt nach bleihaltigem Avgas? Seit Jahren fliegen schon viele GA-Flugzeuge mit Mogas. Hier ist für jeden Flieger, dessen Motor dafür geeignet ist, ein STC (Supplemental Type Certificat) notwendig. Leider nicht preiswert. Etliche Motoren sind für die Treibstoffsorten UL91 und UL94 oder auch Avgas 100VLL freigegeben: Das gilt laut GA-Hersteller Textron allerdings nur für Lyoming-Motoren und somit hauptsächlich für die Modelle Cessna 152, 172 Skyhawk sowie C 206. Textron hatte die Verwendung dieser Treibstoffe durch entsprechende Versuchsreihen als unproblematisch eingestuft. Erforderlich ist hier lt. Service Bulletin nur die Änderung des Flughandbuches und die Anbringung entsprechender neuer Aufkleber an den Einfüllstutzen der Tanks. Das ist schon deutlich günstiger als eine STC Zulassung. Ansprechpartner in Deutschland ist hierfür Porta Air Service mit ihren Werften in Porta Westfalica und Friedrichshafen.

Auch Continental arbeitet derzeit an einer allgemeinen Zulassung. Hier bedarf es noch etwas Geduld.

PAFI (Piston Aircraft Fuels Initiative) wurde von der AOPA, EAA, GAMA(General Aviation Manufacturers Association) gemeinsam mit der FAA ins Leben gerufen mit dem Ziel, ein sicheres und praktikables bleifreies Avgas zu entwickeln, das 100 LL ersetzen und somit die Nutzung der bestehenden Flotte von GA-Flugzeugen sichern kann.

Avfuel (ein weltweit führender Anbieter von Flugbenzin) arbeitet mit dem US-Hersteller GAMI (General Aviation Modifications, Inc.) an einen bleifreien 100 Oktan Kraftstoff – G100UL – eine STC wurde von der FAA genehmigt. Nun kann man auf eine baldige flottenweite Lösung hoffen. Alle Lösungen und angebotenen bleifreien Kraftstoffe sollen sich problemlos und ohne Schädigung der Flugzeuge mit Avgas 100 LL mischen lassen.

Da hat die Industrie lange das Problem ignoriert. Nun ist Bewegung in das Thema gekommen und so wird sich auch wohl in den nächsten Monaten einiges tun. Ich bin der Meinung, es ist richtig und gut, bei der Neuentwicklung von Flugzeugen andere Wege zu gehen und der Elektromobilität auch in der Luftfahrt einen großen Stellenwert zu geben. Genauso glaube ich aber auch, dass es für alle Flugzeuge eine gute und brauchbare Alternative zu dem heutigen Avgas geben wird. Warten wir es ab.

Doris Gerecht in Kempten-Durach EDMK nach ihrem letzten Alpenflug im Mai 2021

Doris Gerecht – Abschied von der Fluglizenz mit 85

von Heike Käferle

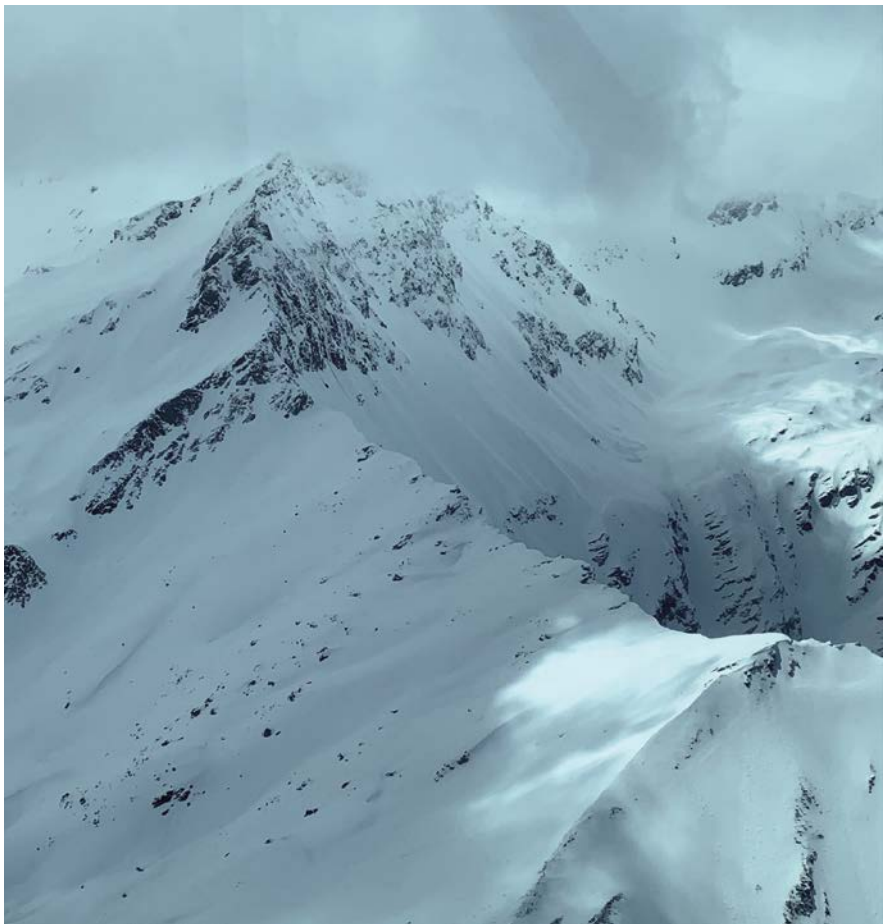
Jede von uns bekommt mindestens einmal im Jahr Post von ihr – Doris Gerecht verfasst und verschickt die Geburtstagsgrüße der VDP. Nun schreibt sie uns: „Ich habe viele Länder der Welt aus Cessna-Höhen erleben dürfen. Wie vor ein paar Wochen angekündigt, möchte ich mich als aktive Pilotin in der VDP verabschieden."

Die Fakten ihres fliegerischen Werdegangs fasst Doris so zusammen: „Pilotenlizenz mit 66 Jahren am 23.04.2003, (PPL(A), CVFR, Nachtflug, US Private Pilot), letzter Flug am 26. Mai 2021: Großer Alpenflug 4:16 Std. Am 31. Mai 2021 lief die Lizenz ab. Gesamt: 687 Flugstunden, 1441 Landungen; nicht die meisten, aber die ungewöhnlichsten Flugstunden." Doris ausführlichen Bericht könnt ihr unter **pilotinnen.de/Reiseberichte** lesen.

Sie versichert uns: „Die Geburtstagskarten schreibe ich weiterhin!"

Vielen Dank, liebe Doris! Schön, dass du auch am Boden Pilotin der VDP bleibst!

Die Wolken kommen immer weiter herunter



Satzung 2021

von Heike Käferle

Am 11.September, einem denkwürdigen Datum, war es so weit: die überarbeitete Satzung wurde einstimmig in der Mitgliederversammlung verabschiedet. Die VDP öffnet sich nun für alle weiblichen Personen, die im Besitz – oder in der Ausbildung zu – einer gültigen Lizenz für Luftfahrzeuge oder Luftsportgeräte oder sonstiger, gesetzlich anerkannter Fluggeräte sind. Mit dieser Formulierung sind wir für die Zukunft gerüstet und auch Fallschirmspringerinnen können Mitglied werden.

Was die Zusammensetzung des Präsidiums angeht, sind wir flexibler geworden und können dem Bedarf entsprechend Referentinnen zur Wahl nominieren. Weitere Änderungen betreffen Formalitäten und Fristen.

Ganz wichtig ist natürlich auch der neue §12 zum Datenschutz. Die neue Satzung enthält nun alles, was unsere Kommunikation und Datenspeicherung auf sichere Beine stellt und DSGVO-konform macht.

Mein Dank gilt insbesondere Sibylle Glässing-Deiss für die sachkundige und konstruktive Zusammenarbeit.

Alles in allem sind wir nun mit dieser Satzungsreform für die nächsten Jahre sehr gut aufgestellt.

1. Auslandsflug nach Venedig Aeroporto Nicelli mit der Zodiac

Wie ich zum Fliegen kam

von Bettina Utsch

Schon als Kind schaute ich bei jedem Motorbrummen gen Himmel und wünschte, ich könnte dort oben sein – frei wie ein Vogel. „Tollkühne Männer in ihren fliegenden Kisten“ zählte zu meinen absoluten Lieblingsfilmen, Pippi Langstrumpf in ihrem fliegenden Bett war die Heldin meiner Kindheit. Später verschlang ich Bücher von Amelia Earhart und Elly Beinhorn und träumte davon, mit meinem Flugzeug die Erde zu umrunden, fremde Kulturen kennenzulernen und Abenteuer zu erleben.

Die Sehnsucht Fliegen war immer existent, trat nur bei den Anforderungen, die das Leben an mich als alleinerziehende berufstätige Mutter stellte, in den Hintergrund. Zu allen Anlässen schenkte man mir etwas mit fliegerischem Hintergrund, einen Flug im Flugsimulator, einen Doppeldeckerrundflug. In mir keimte der Wunsch, selbst ein Flugzeug zu steuern. Mein Freund versuchte es mir auszureden, wir hätten so viele Hobbys und Fliegen wäre extrem teuer. Als wir bei einer Radtour an der Startbahn des Siegerlandflughafens standen und eine Cessna abhob, fasste ich den Entschluss: so, bevor ich zu alt bin, lerne ICH heimlich Fliegen – und überrasche alle mit meiner Lizenz!

Am nächsten Tag telefonierte ich mit dem Vorsitzenden eines heimischen Luftsportvereins und begann im November 2012 meine Ausbildung zum PPL-A JAR FCL auf TMG. Als einziges weibliches Vereins-Mitglied und mit Ende 40 den Altersdurchschnitt noch senkend, machte ich überglücklich die ersten Flüge in einem 30 Jahre alten Scheibe Falken. Ich kam mir vor wie bei den „Tollkühnen Männern in Ihren fliegenden Kisten“. Theorieunterricht fand im benachbarten Segelflugverein am Wochenende statt. Um zuhause keinen Verdacht zu erregen, zog ich Sportkleidung an und sagte meinem Partner, ich müsse mit meiner Tanzgruppe für einen Auftritt trainieren. Am Flugplatz angekommen, wechselte ich im Auto wieder die Kleidung und lernte voller Freude Meteorologie, Aerodynamik, Navigation und Technik.

Wer die exponierte Lage des Flughafens in Burbach kennt, weiß um die schneereichen Winter und häufigen X-Ray Wetterstatus. Der Verein verfügte nur über einen Fluglehrer, der selbständiger Dachdecker war. Das bedeutete, bei schönem Wetter war er meistens beruflich eingespannt. Ich hab ihn genervt, war ungeduldig und unzufrieden, es flossen sogar Tränen – es ging mit meinen Flugstunden nicht voran. Ich hatte den Eindruck, meine männlichen Kollegen wurden bei der Vergabe der Flugstunden bevorzugt. Mein Freund verhielt sich in der Zeit zunehmend merkwürdig. Wir führten eine Wochenendbeziehung, in der Woche war er im Außendienst tätig. Oft war er nicht erreichbar. Na dachte ich, ob da eine andere Frau im Spiel ist? Hinterfragte es aber nicht weiter, ich war ja mit meinem Projekt Fliegenlernen selbst sehr beschäftigt.

Flug mit der Bristell über den Alpenhauptkamm nach Lienz, Besteigung des Paternkofel und Flug um die 3 Zinnen

FrauenpowerFlug mit meiner Tochter: Alpenvorland und Bodensee .

Zu meinem Geburtstag im April schenkte mir mein Partner den Event: Pilotin für einen Tag. Ein Fluglehrer würde mit einem UL-Flugzeug aus Marl zum Siegerlandflughafen kommen, Theorie-Unterricht halten, eine Stunde mit mir fliegen. Ein Briefing mit dem Lotsen auf dem Tower gehöre auch dazu.

Ach herrjeh dachte ich, die kennen mich alle am Flughafen, dann fliegt mein Geheimnis auf! Besorgt rief ich im Tower an, um zu erfahren, welcher Fluglotse an dem Tag Dienst hat und um entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Aufgeregt stand ich am Zaun, als die Skylane aus Marl auf dem Siegerlandflughafen landete – mit nur einer Person an Bord. Etwas traurig dachte ich, mein Freund kommt nicht mit und ich bin mit dem Piloten ganz alleine. Erwartungsvoll mit feuchten Händen wartete ich im Foyer auf den Fluglehrer. Die Tür öffnete sich und herein trat mein Freund mit weißem Hemd und Tom Cruise Sonnenbrille. Ich fragte verwundert: „Ach Du bist doch da – ja aber wo ist denn der Pilot?“

Er grinste und sagte: „Ich bin der Pilot!“ Da bekam ich weiche Knie und musste mich erstmal setzen. Er berichtete, er habe heimlich im November die Sportpilotenlizenz in Marl begonnen und vor ein paar Tagen die Prüfung bestanden, damit er mich an meinem Geburtstag überraschen konnte.

Wir flogen nach Marl, er stellte mich seinem Fluglehrer vor, der natürlich eingeweiht war und geholfen hatte, das Vorhaben zeitlich zu schaffen. Das erklärte auch das sonderbare Verhalten in den vergangenen Monaten. Ich bedankte mich für die gelungen Überraschung, musste nun aber auch beichten – ich erzählte ihm von meinem heimlichen zeitgleichen Beginn der Pilotenausbildung – das Gelächter war groß.

Im Juni 2013 wechselte ich zu einer Ultraleichtflugschule in Gießen, es dauerte mir im Verein einfach zu lange. Nun flog ich mindestens 2 x in der Woche.

Unvergesslich im Leben eines jeden Piloten: der erste Alleinflug am 15. Juli – ein weiteres Highlight war meine Landung mit Fluglehrer in Frankfurt Hahn mit follow me car. Online belegte ich den BZF-Kurs, erwarb mein LP Zertifikat und bestand im Dezember die Prüfung zum SPL. Ein Flugzeug wartete bereits auf mich, mein Partner hatte sich einen Metalltiefdecker zugelegt.

Mein Traum vom Fliegen wurde Wirklichkeit, ich bin unendlich dankbar, wenn ich fliege singt mein Herz – sei es zum Kitesurfen nach Juist, Klettern oder Skifahren in Zell am See oder einfach abheben zu einem Lokalflug – alle Sorgen unter sich lassen – die grenzenlose Freiheit genießen – über den Wolken ist der Himmel immer blau.

Auf den VDP wurde ich über einen Post bei Instagram aufmerksam und sofort Mitglied. Meine Leidenschaft Fliegen mit so vielen großartigen, gleichgesinnten, begeisterten Pilotinnen zu teilen, Treffen, gemeinsame Flüge zu planen, Erfahrungen und Erlebnisse auszutauschen, ist eine große Bereicherung. Herzlichen Dank, dass ich Teil dieser einzigartigen Community sein darf.

Mein Traum geht in Erfüllung: Prüfung zum SPL bestanden im Dezember 2013! Links: Frank Scheiter, bester Fluglehrer (verstorben 11.09.2014), rechts: Wolfgang Hatzmann, mein Prüfer.

Giesela Weinreich schreibt: „Viele Grüsse aus Namibia. Jetzt sind wir schon 2 VDP Pilotinnen in Bitterwasser. Thermik am Anschlag, Basis in FL 175 , genial."

Gisela schreibt weiter: „Mein Arcus war gestern inop. Schade, einen tollen Tag verpasst, allerdings wurden die Landungen abends spannend, Sandsturm und Gewitter!"

DAS entdeckte Rosa Höltken am Flugplatz Hildesheim.

Sinah Molinari flog im Mai von Stuttgart zurück ins Ruhrgebiet. Mit an Bord waren einige herrlich dekorierte Donuts. Die Fluplatzkneipen haben meist zu.

Inge Berger und Sibylle Glässing besuchten Frank Wukasch, der es momentan nicht zu unseren Treffen schafft – wir hoffen auf 2022.

Ulla Schäfer fliegt mit ihrer 90jährigen Mutter (li. hi.)

MITGLIEDER

Phyllis Hörman schreibt aus Bitterwasser/Namibia: „Hi, ich durfte gestern bei dem tollen Wetter mit Guy Bechthold zum ersten Mal über 1000 km fliegen."

Endlich wieder Antonow An-2 – Ilse Janickes Abendflug mit Blick auf das BVB-Stadion.

Ingrid Hopman unterwegs mit Michaela Rosenwink (25 Jahre) im Motorsegler SF25 über dem Chiemsee mit Blick über die Frauen-insel, Krautinsel und Herreninsel

Bettina Pahlen genießt den Touch-and-Go am BER.

MITGLIEDER

25 Jahre Mitgliedschaft

Hanna Lange
60598 Frankfurt, Nr. 389

Gundula Goeke
46236 Bottrop, Nr. 390

50 Jahre Mitgliedschaft

Ursula Diermann
28329 Bremen, Nr. 58

Helga-Heidrun Hartwig-Illmer
28359 Bremen, Nr. 59

Neue VDP-Mitglieder **Stand 30. November 2021**

Nr. 745	Diane Borojéni	61476	Kronberg	UL	Mainz-Finthen
Nr. 746	Anja Kasper	53332	Bornheim	UL	Bonn-Hangelar
Nr. 747	Nina Int-Veen	47589	Uedem	SPL in Ausbildung	Goch-Asperden
Nr. 748	Nina Felicitas Heide	76131	Karlsruhe	SPL, UL	Segelfl Rheinstetten
Nr. 749	Julietta Rühe	12349	Berlin	PPL(A), ATPL in Ausb.	Schönhagen
Nr. 750	Phyllis Alexandra Hörmann	33617	Bielefeld	SPL	Oerlinghausen
Nr. 751	Christina Sengün	65719	Hofheim am Taunus	PPL (A)	Egelsbach
Nr. 752	Andrea Voss-Keiner	35630	Ehringshausen	PPL (A)	Gießen-Lützellinden Braunfels
Nr. 753	Bettina Jacobi	34246	Vellmar	LAPL, PPL (A)	Kassel
Nr. 754	Sonja Schumacher	38162	Cremlingen	PPL (A)	Braunschweig-Wolfsb.
Nr. 755	Angela Schröder	21256	Handeloh	PPL (A), 2-Mot	Rothenburg Wümme
Nr. 756	Beatrice Maria Schäfer	77960	Seelbach	SPL	Altdorf-Wallburg
Nr. 757	Nena Jürgen	32049	Herford	PPL(A)	Oerlinghausen
Nr. 758	Elena Mikolai	49549	Ladbergen	SPL, PPL(A)	Münster-Greven
Nr. 759	Stephanie Blenckers	47574	Goch	SPL, PPL(A), TMG	Goch-Asperden
Nr. 760	Janine Deland	14612	Falkensee	UL	Stechow-Ferchesar
Nr. 761	Janina Rall	14715	Milow	UL, FI	Stechow-Ferchesar
Nr. 762	Alexandra Tillner	49076	Osnabrück	PPL(A), 2-Mot	Osnabrück-Atterheide
Nr. 763	Anne Hennig	14959	Trebbin OT Schönhagen	UL, PPL(A), FI	Schönhagen
Nr. 764	Krista Groß	30826	Garbsen	SPL, LAPL	Hellenhagen

Neue Fördermitglieder

FM116	Edmund Bourscheid	48157	Münster

Verstorbene VDP-Mitglieder

Nr. 49	Waltraud Bals	42659	Solingen	Segelflugreferentin von 1986–2003

JHV 2010 in Bad Nauheim – Waltraud und Heike in der Taifun

Nachruf Waltraud Bals

***18.12.1940 † 3.11.2021 | von Heike Käferle**

Waltraud Bals, geb. vom Dorp, begann 1961 mit dem Segelflug im Solinger Luftsportverein. Nicht lange nach dem Lizenzerwerb bot man ihr die Ausbildung zur Fluglehrerin an. Waltraud ergriff die Chance und absolvierte in Oerlinghausen den Kurs zur Segelfluglehrerin.

Über 30 Jahre hat sie viele begeisterte Segelflieger*innen herangezogen. Sie wurde Ausbildungsleiterin und Vorstandsmitglied des Bergischen Luftsportvereins. Waltraud war geschätzt als umsichtige, fachlich versierte Lehrerin, die ihren Schüler*innen mit viel Empathie begegnete.

In die VDP trat Waltraud 1970 ein. Hier lernte sie Hanna Reitsch und Elly Beinhorn kennen. Von 1986 bis 2003 war Waltraud als Segelflugreferentin Mitglied des Präsidiums der VDP.

Elisabeth Besold, die sie als Präsidentin zu diesem Schritt bewegen konnte, sagt: „Waltraud war ein äußerst würdevoller, stiller und vornehmer Mensch. Ihre große Bewunderung galt Elly Beinhorn, mit der sie eng befreundet war. Ihr diplomatisches Geschick befähigte sie, die unterschiedlichsten Persönlichkeiten in der VDP auf einen Nenner zu bringen. Ich selbst hatte ein äußerst gutes Verhältnis zu ihr. Wir achteten uns gegenseitig sehr."

Waltraud und mich verband die UL-Fliegerei. Sie und ihr Mann Herbert Bals kauften sich vor ca. 15 Jahren eine Remos, mit der sie dann zu unseren VDP-Treffen flogen, auf denen wir unsere Erfahrungen ausgetauscht haben.

1971, Waltraud vom Dorp – später Bals – im Segelflugferienlager in Klippeneck. Dabei lernte sie Herbert Bals kennen.

Margrit Waltz begleitete Waltraud in den letzten drei Monaten ihres Lebens fast rund um die Uhr. Die beiden verband eine jahrelange Freundschaft und Margrit hat in dieser Zeit Waltraud zuliebe auf den einen oder anderen Ferryflug verzichtet. Auch bei Waltrauds letztem Flug stand Margrit ihr zur Seite.

2018, Waltraud mit ihrer Remos bei der JHV in Speyer. Foto: Heiner Schmitz

Justine mit Lena während des FI-Trainings in Straubing

VDP fördert junge Pilotinnen

Der Nachwuchs liegt uns natürlich besonders am Herzen. So fördern wir jedes Jahr aufs Neue nicht nur die Teilnahme an Wettbewerben, sondern auch spezielle Aktionen unserer jungen Pilotinnen bis zum 27. Lebensjahr. Justine Kill ist eine von Ihnen. Sie schreibt: „Die VDP hat meine Fluglehrerinnen-Ausbildung gefördert und Rosa hat sogar persönlich den Crashkurs begleitet. Das war für mich ein weiterer wichtiger Schritt zur beruflichen Fliegerei." Wenn auch Du gefördert werden möchtest, dann melde dich bei **info@pilotinnen.de.**

Phyllis Hörmann (20) genießt die Thermik in Bitterwasser/Namibia.

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

VDP-Mitglied werden:

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

Avionik Straubing lud am 18. September zum Fly-in und sorgte damit auch für den weiblichen Nachwuchs in der Fliegerei!

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 am Flugplatz Wallmühle in Atting bei Straubing / EDMS.

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

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

Shorts SC7 mit neuem 7-Blatt MTV-37

Cessna 182 / MTV-9

Piper PA-34-200Serie / MTV-12

Beech 300/350 Serie / MTV-27

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

- Reduzierung von Lärm und Vibrationen
- 62 Service Center weltweit
- 180 Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als 26.000 Propeller-systeme und 87.000 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

WAS **WANN** WO – Terminübersicht 2022

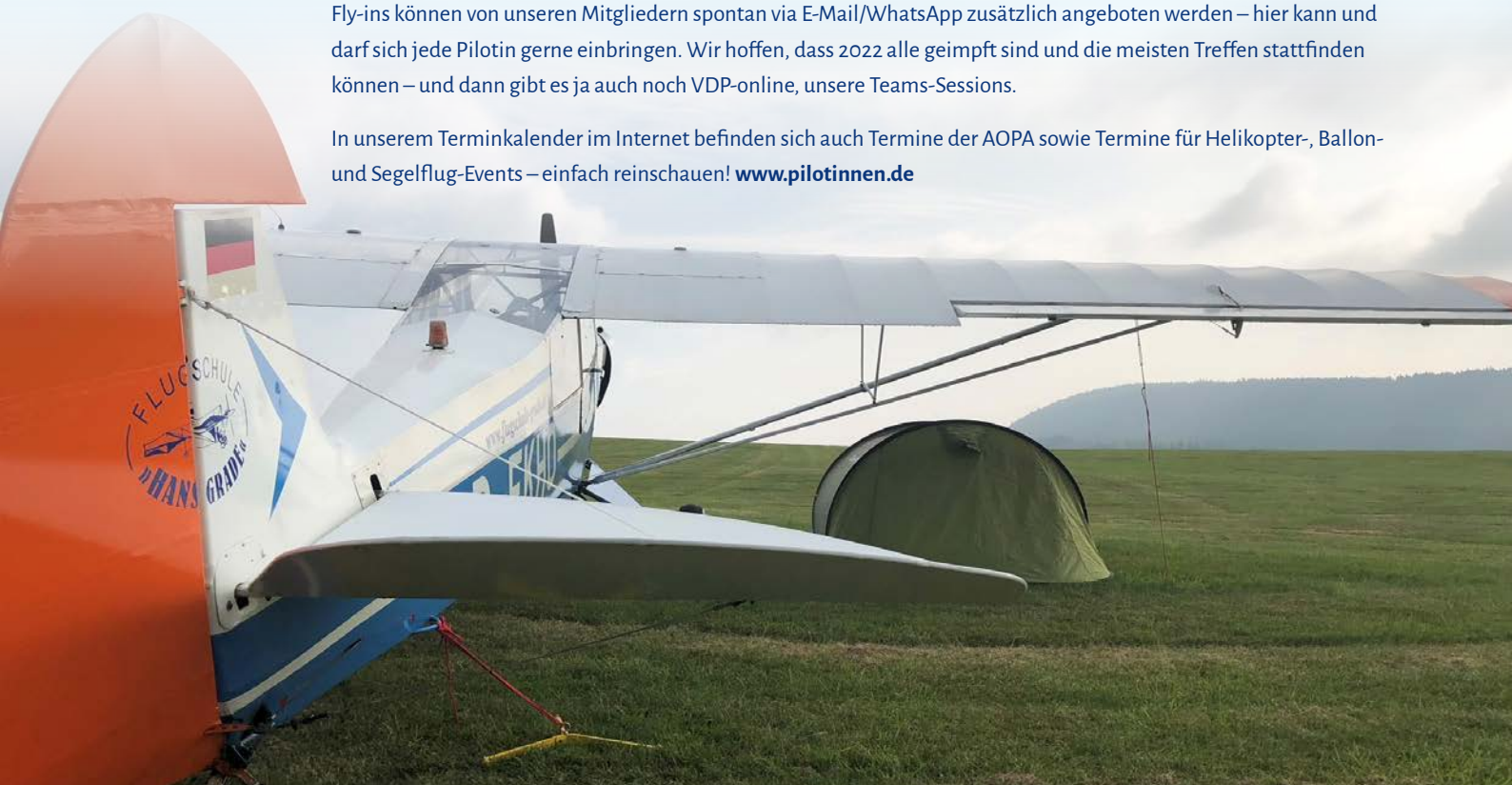
Aufgrund von Einschränkungen während der immer noch währenden Coronavirus-Pandemie können sich Änderungen ergeben. Achtet also auf E-Mails und Bekanntgaben auf pilotinnen.de.

Januar		Das 22. Hexentreffen fällt leider erneut aus. Eventuell werden kleinere Alternativen angeboten.
	31.01.	Kick-off der VDP-online-Sessions: wir treffen uns um 19 Uhr bei wonder.me
Februar/März		Stammtische in den Regionen – Online und auch mit Präsenz. Die Einladungen erfolgen per E-Mail und WhatsApp
April	27.–30.04.	AERO in Friedrichshafen, Treffen am VDP-Counter auf dem AOPA-Stand in Halle 5 Kontakt: Andrea Schapöhler-Haas, gs@pilotinnen.de
Mai	20.–23.05.	Spring Refresher/Alpeneinweisung. Kontakt: Heike Niefer ul@pilotinnen.de, Rosa Höltken motor@pilotinnen.de
Juni	03.– 05.06.	FEWP Treffen in Serbien. Die europäischen Pilotinnen freuen sich auf ein Kennenlernen und Wiedersehen. Kontakt: Ruth Haliti presse@pilotinnen.de
	24.–26.6.	Fly-in Donauwörth mit Besuch bei Airbus, Vorträgen und u. a. Möglichkeit zum Heli-Fliegen, organisiert von Lena Maier, heli@pilotinnen.de
Juli		Platz für Spontanität
August	25.–28.08.	Fly-in im Sommer, für alle, die nicht in den Urlaub geflogen oder gefahren sind. Kontakt: Heike Niefer, ul@pilotinnen.de
		„Alpenschnuppern“: einmal über die Alpen und zurück, Kontakt Heike Niefer ul@pilotinnen.de
September	09.– 11.09.	JHV in Leipzig, organisiert von Heike Niefer, Kontakt: ul@pilotinnen.de
Oktober	30.09. – 03.10.	Sicherheitstraining in Diepholz, Kontakt Hetta Reinsch hetta.reinsch@gmx.net und Rosa Höltken motor@pilotinnen.de
November	12.11.	Carola Niemeier und Ingrid Niemeyer laden zum 20. Come-together in Münster ein, Kontakt carola.niemeier@t-online.de
Dezember–März		Stammtische in den Regionen und VDP-online zur Weiterbildung und zum Austausch

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 sich jede Pilotin gerne einbringen. Wir hoffen, dass 2022 alle geimpft sind und die meisten Treffen stattfinden können – und dann gibt es ja auch noch VDP-online, unsere Teams-Sessions.

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



BOSE

AVIATION

BOSE A20 AVIATION HEADSET

Fliegen ist Ihre Leidenschaft. Aktive Geräuschunterdrückung ist unsere.

Das Bose A20 Aviation Headset bietet eine 30 % höhere Lärmreduzierung als herkömmliche Aviation Headsets. Die in jahrzehntelanger Forschung und Entwicklung entstandene Technologie hilft Piloten, sich auf das Fliegen des Flugzeugs zu konzentrieren. Das geräuschunterdrückende Mikrofon des A20 sorgt für klare Kommunikation nach außen und der bequeme Sitz verbessert Ihr Flugerlebnis – egal, wie viele Stunden Sie fliegen.

Erwerben Sie Ihr A20 auf boseaviation-EMEA.aero/shops

Folgen Sie uns @BoseAviation

© 2022 Bose Corporation. Alle Rechte vorbehalten.