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

2022/23

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

54. JHV in Leipzig

Segelflug WM in England

AirVenture in Oshkosh

Balkanstaaten mit dem UL

Boeing 757 Type Rating

FI-Förderung: bis zu 3.000 Euro

Im Interview: Zara Rutherford

Historie: Beate Uhse

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

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

das Jahr 2022 war das Jahr der Segelflugwettbewerbe. So sind in diesem Heft die Segelfliegerinnen auch stark vertreten. Nicht nur, dass das deutsche Team Team-Weltmeister in England wurde, es gibt auch eine Deutsche Weltmeisterin: Conny Schaich. Sie holte sich souverän den Titel in der Standardklasse. Aber das war noch nicht alles: die FAI zeichnete Cornelia Schaich als IGC Champion Pilot of the Year 2022 aus und würdigte damit ihre Weltklasse-Leistung.

Auch Ingrid Blecher machte von sich reden mit gleich zwei Auszeichnungen. Sie durfte besondere Ehrungen für ihr Lebenswerk entgegennehmen: die Silberne Ehrennadel des Deutschen Aero Clubs und die Goldene Ehrennadel des LV Rheinland-Pfalz.

VDP im Internet:
www.pilotinnen.de

Herzlichen Glückwunsch all unseren erfolgreichen und verdienten Segelfliegerinnen! Und damit es erfolgreich weitergehen kann, sorgte Christine Grote auch noch für Wettbewerbsnachwuchs (siehe Artikel im Heft).

Aber auch in den „verbrennenden" Sparten wurde wieder mehr geflogen. Die Vereine beklagen allerdings, dass immer noch zu wenig trainiert würde. Die Spritpreise tragen hierzu vermutlich zu keinem geringen Anteil bei. In unserer WhatsApp-Gruppe konnte man diesen Eindruck nicht wirklich gewinnen. Sobald das Wetter flugtauglich war, wurden die Bilder aus der Luft fleißig gepostet. Auch nahmen die Flugreisen ins Ausland wieder zu.

Angeregt durch Claus Cordes, DAeC Präsident, startete die VDP gemeinsam mit dem DAeC die Offensive „Mehr Frauen in die Luft und in die Vereine" (siehe Artikel im Netzwerk). Ziel ist es, den Frauenanteil in den Vereinen zu erhöhen. Wie? Genau das ist die Frage. Wo sind die Vereine, die einen spürbaren Frauenanteil haben und was machen sie anders? Oder woran mangelt es bei Vereinen, deren Frauenanteil unter 5% liegt? Schreibt uns eure Erfahrungen.

Ein weiteres Thema ist die Ausbildung zur Fluglehrer*in. Die Ausbildung ist interessant, bringt Flugerfahrung und fördert den Nachwuchs. Wir haben ein Förderprogramm aufgesetzt, für das ihr euch bewerben könnt. Abhängig von der Sparte, fördern wir mit bis zu EUR 3000. Mehr im Ticker.

Seit dieser Wahlperiode haben wir uns im Präsidium um die Referentin für Berufspilotinnen verstärkt. Justine Kill hat sich der Aufgabe gestellt. Wir möchten damit dieser Sparte noch mehr Beachtung schenken und vor allem auch junge Pilotinnen auf ihrem Weg ins Profi-Cockpit unterstützen.

Es hat sich also wieder einiges getan und so können wir auf ein durchaus lebendiges Fliegerinnenjahr zurückblicken.

Mein Dank gilt dieses Jahr einmal mehr den „Langjährigen". Hierzu gehören unsere treuen Anzeigenkunden, die uns schon seit vielen Jahren mit ihrer Anzeige unterstützen, aber auch die langjährigen Mitglieder, die ihre Verbundenheit jedes Jahr von neuem zeigen. Mehr als 30 % unserer Mitglieder sind über 20 Jahre dabei. Und die eine oder andere sorgt für persönlichen Nachwuchs. Dieses Jahr konnten wir die Tochter von Dolores Deimling, Romy Strasmann, und die Tochter von Sabine Theis, Clara Theis, aufnehmen. Wir freuen uns!

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
NETZWERK	55 Jahre VDP – zurück zu den Wurzeln	09
	Leipzig, eine tolle Kulisse für unsere JHV 2022	10
	Kathrin Kaiser fliegt in 44 Tagen um die halbe Welt	14
	AERO 2022 – endlich wieder physisches Netzwerk!	15
	Netzwerktreffen über alle Grenzen	16
	Deutsch-Australische Pilotinnenfreundschaft	18
	Donauwörth EDQM Fly-in	20
	20. Come-together	21
	FEWP 2022 in Belgrad, Serbien	22
	Mehr Frauen in die Luft / VDP online	24
BALLON	Die Ausbildung zur Ballonfahrerin	26
SEGELFLUG	Und plötzlich doch eine Deutsche Meisterschaft der Frauen in 2022	28
	Mit der BW4 auf dem Hahnweide-Segelflugwettbewerb	30
	Weltmeisterschaft in Husbands Bosworth, England	32
	Mein Weg zum Wettbewerb, dein Weg zum Wettbewerb	34
HISTORIE	Beate Uhse	36
MOTOR & UL	Alpenschnuppern	39
	Unterwegs nach Cheb in Tschechien	40
	„Platt und glücklich“ – 15. Flugsicherheitstraining	42
	Der Balkan – wo genau ist der eigentlich?	44
	Jung, weiblich und ultraleicht um die Welt	48
	AirVenture 2022 – Das Fliegerparadies in Oshkosh	52
HELIKOPTER	Präzise Dreifach-Landung auf dem Siegertreppchen	54
PROFESSIONALS	DutchPilotGirl.com: Michelle Gooris	57
	Type Rating	59
MITGLIEDER	Wie ich zu vier halben Oldtimern kam	61
	Triple³ – fränkische Frauenpower im Cockpit	62
	Conny Schaich ist IGC-Champion Pilot of the Year 2022	63
	Mehr als eine Leidenschaft	64
	Nachruf Christa Speth/ Geburtstagskarten	65
	Das neue Präsidium der VDP	66
	Liste neuer Mitglieder / Jubiläen	58
	Snapshots	59
TERMINE	Terminübersicht 2023	75

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: Carola Niemeier
Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V.
Osttor 32, D-48165 Münster
Telefon 02501 251 45, Telefax 02501 92 76 20
geschaeftsstelle @ pilotinnen.de

Bankverbindung:
Bekanntgabe bei Anfrage an
schatzmeisterin@pilotinnen.de

Redaktion:
Heike Käferle, *praesidentin@pilotinnen.de, V.i.S.d.P.,*
Ruth Haliti, *presse@pilotinnen.de*

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

Lektorat:
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:
Claus Cordes, Anke Bergelt, Karin Bruchhausen, Dolores Deimling, Doris Gerecht, Christine Grote, Ruth Haliti, Nina Felicitas Heide, Rosa Höltken, Ingrid Hopman, Ilse Janicke, Heike Käferle, Justine Kill, Sybille Krummacher, Lena Maier, Luna Mittig, Heike Niefer, Lida Priess, Tobias Püttmann, Horst Ramsenthaler, Jasime Rietsch, Jana Rogge, Conny Schaich, Hedwig Sensen, Robert Sentef, Antoaneta Sontheimer, Romy Strasmann, Sabine Theis.

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 +++

Ist hier die Heimat Draculas?

FEWP 2023 – Transsilvanien ruft!

Vom 1. bis 4. Juni 2023 treffen sich die europäischen Pilotinnen im rumänischen Cluj-Napoca. Klausenburg, wie die Stadt auf Deutsch heißt, gilt als inoffizielle Hauptstadt der Region Transsilvanien. Der Flughafen Avram Iancu (LRCL oder CLJ) ist der drittwichtigste Verkehrsflughafen des Landes und liegt in Stadtnähe.

Es gibt viele internationale Verbindungen dorthin. Eleonora, die Organisatorin, rät Flüge über **https://www.skyscanner.net/** zu suchen. Oder frau fliegt selbst. Das ist nicht kompliziert. Eine Zwischenlandung am Plattensee oder bei Budapest ist reizvoll. Vielleicht finden sich ja gleichgesinnte Crews?! Eleonora will auf dem kleinen Platz Dezmir LRCJ, direkt neben dem International gelegen, für Zoll sorgen.

Das Programm liegt noch nicht vor, aber Eleonora verspricht ein spannendes Pilotinnentreffen mit vielen Eindrücke von Siebenbürgen. Wir freuen uns auf rege Teilnahme, egal ob mit dem Airliner oder als Selbstfliegerin!

Infos wie immer bei Ruth Haliti, **presse@pilotinnen.de**

Grasplatz bei Cluj – Dezmir LRCJ

Kultur im Angebot: Nationaltheater Cluj-Napoca

Stipendien bis zu 3.000 €: Werde Flug-lehrerin!

Hast du Lust noch mehr aus deiner Flugleidenschaft zu machen? Vielleicht anderen das Fliegen beibringen? Dann kannst du dich **jetzt bei uns bewerben.** Anlässlich unseres 55-jährigen Bestehens möchte die Vereinigung Deutscher Pilotinnen im Jahr 2023 **fünf Stipendien vergeben** an Frauen, die ihre Leidenschaft des Fliegens teilen wollen. Eine Stimme aus den Reihen der VDP: „Erst die Ausbildung zur Fluglehrerin hat mir gezeigt, wie wichtig es ist, mein erworbenes Wissen weiterzugeben und dabei gleichzeitig von den gemachten Erfahrungen zu profitieren."

Nimm die Herausforderung wahr und bewirb dich! Du kannst bis zu 3.000 € Förderung bekommen, abhängig von der Art der Ausbildung. Die Frist für das Einreichen deiner Unterlagen ist der **31.08.2023**. Beachte bitte: **First come – first serve!**

Voraussetzung: Nachweis der Eignungsprüfung für eine Lehrberechtigung. Weitere Auskunft erteilt dir Antoaneta Sontheimer oder Rosa Höltken unter **gs@pilotinnen.de**

Nur Mut – wir freuen uns auf viele Interessentinnen. Wir fördern die Lehrberechtigung für Segelflug, UL, PPL-A, PPL-H oder PPL-D.

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

Podcast: Privatpilotenlounge.fm

Der Podcast für die Allgemeine Luftfahrt. Die drei Flieger (leider nur Männer) Fritz von Westernhagen, Johann Anders und Christian Martin berichten seit etwas mehr als zwei Jahren aus der GA. Fritz hatte den Podcast ins Leben gerufen, weil es keinen vergleichbaren Podcast gab, der sich mit der Privatfliegerei beschäftigt. Seit über 100 Folgen informiert das Team jeden Mittwoch über ein angesagtes Luftfahrt Thema. Darüber hinaus gibt es dazwischen die kleinen Newsfolgen "Hast Du schon gehört?". Die drei waren bei der DFS zu Besuch, haben mit der FIS-Abteilung gesprochen, den DWD haben sie interviewt und seit Anfang 2022 kooperieren sie auch mit dem Magazin "Aerokurier". Wer sie treffen möchte, sollte also zur Aero 2023 nach FDH kommen. Dort sausen sie über die Messe und berichten live vom Geschehen. Dann werden Sie auch am VDP-Counter vorbeikommen, um die Vereinigung Deutscher Pilotinnen besser kennenzulernen und um darüber auch mal einen Podcast zu gestalten. Frau kann sie aber auch schon mal per Mail kontaktieren unter: Feedback@privatpilotenlounge.fm. Auf Instagram findet man die Jungs unter: Privatpilotenlounge.fm oder auch auf Facebook unter gleichnamiger Adresse. Den Podcast kann man auf allen bekannten Podcast-Plattformen hören oder direkt auf der Internetseite **www.Privatpilotenlounge.fm .**

Ilse Janicke und Linda Prieß wurden in den Vorstandsrat der DGLRM gewählt

Anlässlich des 60. Jubiläums der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrtmedizin wurden unsere beiden Pilotinnen Dr. med. Ilse Janicke und Dr. med. Lida Prieß in den Vorstandsrat der wissenschaftlichen Gesellschaft gewählt. Der Vorstandsrat berät den Vorstand bei Entscheidungen, spricht Empfehlungen aus und legt Richtlinien fest. Wir wünschen dem Vorstandsrat viel Erfolg bei seiner Tätigkeit.

Best Practices beim LSV Kreis Segeberg

Das „do NOT follow me"-Fahrrad! ... mal ein anderer fliegerischer Wettbewerb

Nina Krohn, Mitglied des LSV Kreis Segeberg und Segelfliegerin, sagt: „In meinem Verein gibt es seit ein paar Jahren ein Frauen- und Mädchenfahrrad, damit wir nicht als Anhalterinnen mit dem Lepo mitfahren oder eine Viertelstunde zu Fuß gehen müssen, wenn wir unsere ‚persönliche Flugvorbereitung' abschließen wollen." Manche sagen auch scherzhaft *Pippimobil* dazu. Es sind häufig die kleinen Dinge, die die Kameradschaft angenehmer machen. Zum Nachahmen freigegeben!

Ticker +++ VDP-Ticker +++ VD

Etwas Statistik von der FAA

Wie viel Prozent der von der FAA zugelassenen Piloten sind Frauen? Eine Frage, die für die USA das Internet beantworten kann. In Deutschland ist das schwieriger.

Obwohl die Zahl der weiblichen Piloten in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen hat, ist der Anteil der Pilotinnen nach wie vor gering. Um diese Aussage mit konkreten Zahlen zu untermauern, fasst die folgende Tabelle die Geschlechterverteilung bei Pilot*innen und anderem Luftfahrtpersonal in USA für das Jahr 2021 zusammen. Wer tiefer einsteigen will, kann dafür den QR-Code nutzen.

CATEGORY	TOTAL (2021)	Women only	Percentage
Pilot–Total	**720,605**	**64,979**	**9.02**
Student	250,197	36,618	14.64
Recreational (only)	85	6	7.06
Sport	6,801	270	3.97
Private	161,459	11,966	7.41
Commercial	104,610	8,21	8.05
Airline Transport	163,934	7,698	4.70
Pilot Total w/o Student Category	**470,408**	**28,361**	**6.03**
Flight Instructor Certificates	**121,270**	**9,340**	**7.70**
Remote Pilots	**254,587**	**19,366**	**7.61**
Non Pilot–Total	**733,127**	**220,087**	**22.85**
Mechanic	313,093	8,231	2.63
Repairmen	37,261	2,032	5.45
Parachute Rigger	7,230	751	10.38
Ground Instructor	74,105	5,886	7.94
Dispatcher	23,835	4,729	19.84
Flight Attendant	249,043	197,211	79.19
Flight Engineer	28,530	1,247	4.37

AERO: 19.–22. April 2023
The Leading Show for General Aviation

Wir sind dabei! Die VDP – schon traditionell – mit einem Counter auf dem AOPA-Stand!

Erstmalig treffen sich auf der AERO 2023 Fachleute auf dem Symposium AERO Hydrogen Summit, um sich über Wasserstoff als Luftfahrt-Treibstoff der Zukunft auszutauschen. Mehr als je zuvor stellt die AERO Friedrichshafen das Thema Nachhaltigkeit mit allen Aspekten in den Fokus.

Der AERO Sustainable Trail kennzeichnet auch 2023 wieder alle Aussteller*innen, die sich der Nachhaltigkeit in der Luftfahrt verschrieben haben. Die Bandbreite der Produkte und Dienstleistungen reicht von Antrieben über Treibstoffe, neue Flugzeugmuster, Drohnen bis hin zur Flugplanungssoftware, die optimierte Streckenführungen ermöglicht.

Kommt und schaut bei uns in Halle A5 auf ein Käffchen und einen kleinen Pilotinnen-Chat vorbei! Wir freuen uns auf 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

Einladung zum Deutschlandflug ’23

Die Entscheidung steht. Auch 2023 wird es einen Deutschlandflug geben, organisiert durch den Deutschen Aero Club. Damit ist der Rhythmus der ungeraden Jahreszahlen wieder hergestellt. Gestartet wird am 31.05.2023 in Eisenach, um am 04.06.2023 in Wels/Österreich zu landen und zu feiern. Es gibt wieder eine Wettbewerbs- und eine Touring-Gruppe. Beides macht Spaß - Rosa Höltken, Gudrun Herbich, Usch Diermann, Helga Strack, Bettina Pahlen u. a. geben euch dazu gerne Auskunft. Ihre Kontaktdaten findet ihr im Mitgliederbereich von www.pilotinnen.de. Weitere Details werden nach und nach im Internet veröffentlicht. Meldet euch schnell an, da die Hotelkapazitäten beschränkt sind.

Hier findet ihr weitere Navigationsflugwettbewerbe: **https://navigationsflug.de/veranstaltungen/.**

Zum Reinschnuppern: am 25.02.2023 lädt Ralf Grunwald zu einem Treffen der Wettbewerbsflieger ein. Der Ort wird noch bekanntgegeben.

Navigationsflug
im Deutschen Aeroclub

Staffelübergabe beim BAFF

Der Segelfliegertag des DAeC fand dieses Jahr am 29.10.2022 in Koblenz statt. Neben vielen Ehrungen (vgl. Mitglieder) und interessanten Vorträgen wählte auch der BAFF (Bundesausschuss für Familie und Frauen) eine neue Vorsitzende. Sabine Theis, die das Amt seit 2016 innehatte und Mitglied des Präsidiums der VDP ist, übergibt den Vorsitz an Sybille Krummacher, ebenfalls VDP-Mitglied und im Landesverband NRW Vorsitzende des Gender-Ausschusses. Es sei die Frage erlaubt: Bleibt der BAFF BAFF oder findet man einen zeitgemäßen treffenderen Namen?

Sybille Krummacher und Sabine Theis

Ballonglühen

55 Jahre VDP – zurück zu den Wurzeln

Einladung zur Jahreshauptversammlung vom 08.–10. September 2023 | von Dolores Deimling

Ein geschichtsträchtiger Ort lädt uns nächstes Jahr ein, unsere Hauptversammlung dort zu verbringen. Die Nibelungen- und Lutherstadt Worms mit einem der romanischen Kaiserdome, neben Speyer und Mainz, liegt im Herzen von Rheinland-Pfalz. Der Sage nach versenkte Hagen den Nibelungenschatz im Rhein bei Worms. Bekannt ist Worms zudem für den ältesten jüdischen Friedhof Europas und für Martin Luther, der die Missstände der Kirche im Jahre 1521 am Wormser Reichstag zur Diskussion gestellt hat.

Gastgeberin Dolores „Dolly" Deimling

Ganz in der Nähe von Worms schrieb die VDP Geschichte: Vor 55 Jahren wurde die VDP auf dem Hofgut Petersau gegründet. Am 9. April 1968 lud Mutz Trense zur Gründung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen auf das Hofgut ein, das der Familie ihrer Tante Irmgard von Opel bis heute gehört.

Euch erwartet ein abwechslungsreiches Programm mit pfälzischem Genuss für alle Sinne.

Am Freitag ist unser Fly-in auf dem Flugplatz Worms vorgesehen. Dieser wurde 1955 auf Sumpfland errichtet. Schon Bill Clinton landete dort mit seiner Frau Hillary mit der Marine One, um den damaligen Kanzler Helmut Kohl zu besuchen.

Ihr könnt euch auf Ballonglühen freuen und die Möglichkeit, die malerische Pfalz von oben aus dem Ballon zu erleben. Nicht umsonst wird die Pfalz auch die Toskana Deutschlands genannt.

Untergebracht sind wir im Dom Hotel Worms – am Obermarkt im Herzen der Stadt. Von dort aus können alle wichtigen Sehenswürdigkeiten in wenige Minuten zu Fuß erreicht werden.

Und was wäre ein Besuch in der Pfalz ohne Weinprobe? Das Weingut Mussler lebt seit 1831 Weinbautradition in der Pfalz und wird uns mit seinen Weinkreationen verwöhnen. Wo? Das wird noch nicht verraten.

Wir freuen uns auf ein paar wundervolle und heitere Tage mit euch in der Pfalz, gespickt mit bedeutender Geschichte und nicht wenig bedeutender Kulinarik.

Hofgut Petersau – Gründungsort der VDP

Flugplatz Worms

Begrüßung: Uwe Schuhart stellt den Flughafen vor

Leipzig, eine tolle Kulisse für unsere JHV 2022

von Ruth Haliti

Wir, Rosa Höltken, Beate Busch-Schmidt und ich, waren nicht ganz so sicher, wie sich das Wetter am 09.09.2022, unserem Anreisetag, in NRW und Niedersachsen verhalten würde. Für das Ruhrgebiet sah die Vorhersage noch am besten aus, also lud ich kurzerhand Rosa und Beate ein, schon am Donnerstagnachmittag aus Rheine mit ihren beiden Cessnas nach Essen-Mülheim zu fliegen. Nach einem netten Abend mit unseren Fördermitgliedern Michael Haliti und Tobias Püttmann im reizvollen Kettwig, flogen wir am Freitagmittag von EDLE nach Leipzig-Halle EDDP. Ein paar Regenschauer, in Skydemon klar umrissen, wurden problemlos umflogen und wir erreichten bei blauem Himmel mit einer „long landing" auf der 26L unser Ziel.

Im Marché-Restaurant im Flughafen begrüßte Heike Käferle uns Fliegerinnen. Die Wiedersehensfreude war wie immer groß, es wurde viel erzählt und gelacht. Und auch die Presse hatte großes Interesse.

Vor dem Terminal, noch bei bestem Wetter, brachte uns der PR-Chef des Flughafens, Uwe Schuhart, „seinen" Flughafennäher, den er bereits seit Kindesbeinen kennt. Historie, Anekdoten und Aktuelles hinterließen einen breitgefächerten Eindruck.

Zweiter Höhepunkt des Treffens war die Vorführung des „Flughafen-Falkners". Faszinierte und erstaunte Gesichter, wohin man auch schaute. Das Falkner-Ehepaar stellte uns seine Tiere vor; die Palette reichte vom

Historie und Moderne nah beieinander: Diese Iljuschin IL-18, das erste in der DDR eingesetzte strahlgetriebene Verkehrsflugzeug sowjetischer Bauart, absolvierte zwischen 1960–1985 rund 350.000 Flugstunden und beförderte fast 10 Millionen Fluggäste.

Von außen stellt das Museumsflugzeug ein deutsch-deutsches Zeitdokument der besonderen Art dar. Denn anders als zu DDR-Zeiten geplant, trägt es nun seine Originalbemalung aus dem Jahr seiner Indienststellung 1960. Also prangt der bekannte Kranich ebenso am Rumpf wie in blau der Schriftzug "Deutsche Lufthansa".

Die beiden Flughafenfalkner.

jungen Falken bis hin zur beeindruckend großgewachsenen Eule. Die Falkner demonstrierten uns, was ihre Schützlinge so können und erklärten, wie die Greifvögel auf dem Flughafengelände bzw. in den Hangars für Ordnung sorgen und Vogelschlag vorbeugen. Die beiden beantworteten die vielen interessierten Fragen über die wilden Flugvirtuosen, bis überraschend Regen einsetzte.

Obwohl unsere Organisatorin Heike Niefer, UL-Fliegerin und Präsidiumsmitglied der VDP, nicht aus Leipzig stammt, zauberte sie mit dem ausgesuchten Boutiquehotel Fregehaus, Auerbachs Keller, interessant-amüsanten Stadt- und Kellerführungen, einem Orgelkonzert in der geschichtsträchtigen Thomaskirche, Shoppingtime sowie Kabarett im Weinlokal eine abwechslungsreiche, wundervolle Atmosphäre.

Besonders erwähnenswert: die herrliche Stadtführung mit der Leipziger Kabarettistin „Bädzold´n", Dr. Kirsti Dubeck. Wir haben Tränen gelacht über die erfrischende, witzige Art der Darbietung.

Der neue DAeC-Präsident Claus Cordes ließ es sich nicht nehmen und reiste von Lübeck zum Abendessen in Auerbachs Keller an. Er sicherte zu, sich in seiner Amtszeit verstärkt für Frauen im Luftsport einzusetzen. Dass er dieses Versprechen ernst meint, hat er bereits unter Beweis gestellt: Ein Treffen mit Vertreterinnen der VDP hat schon stattgefunden.

Das obligatorische Gruppenfoto entsteht

NETZWERK

Unsere Jahreshauptversammlung fand am Samstagmorgen im „Tagungsraum“ von Auerbachs Keller statt. Dort wurde das Präsidium in seiner Gesamtheit einstimmig wiedergewählt (siehe unter Mitglieder). Neu dazugekommen ist Justine Kill als Vertreterin der Berufspilotinnen. Justine übrigens hat gerade am JHV-Wochenende ihre Einweisung auf der 757 bei DHL in Leipzig abgeschlossen – was am Abend gefeiert wurde.

Neben der Vorstandswahl standen bei der JHV 2022 Themen wie die interne Kommunikation per E-Mail und WhatsApp im Fokus. Es ging um die Förderung engagierter Pilotinnen, die Möglichkeit zu Charity-Tombolas aus fliegerischen „Steh-Rümchen“ und die Planung der Fly-Ins 2023. Wir haben zwei Stunden lebhaft diskutiert und gute Entschlüsse gefasst.

Unsere Gäste und Fördermitglieder erlebten derweil Leipzig aus einer ungewöhnlichen Perspektive, nämlich per Schiff auf einer Kanalfahrt durch das Klein-Venedig des Ostens. Mir war gar nicht bewusst, dass man diese abwechslungsreiche Stadt auch so erkunden kann.

Insgesamt 64 Pilotinnen, Fördermitglieder oder Freund*innen der VDP fanden sich in Leipzig zusammen. Sieben Crews schwebten mit ihren Fliegern aus ganz Deutschland ein. Wäre der Wettergott am Freitag gnädiger gewesen, wären es sicher noch mehr geworden.

Sonntag: Moritzbastei besuchen oder direkt heimfliegen? Wir entschieden uns dafür, gleich um 10 Uhr zum Flugplatz aufzubrechen. Wir hätten uns besser noch die Bastei angeschaut, da der Himmel bis mittags nur Tränen und unterirdisch schlechte Sichten für uns übrig hatte. Um 13:09 Zulu schließlich konnten wir abheben und bei bestem Flugwetter unsere 190 NM nach Hause fliegen.

Ein tolles Netzwerk-Wochenende mit intensiven gemeinsamen Momenten, viel Spaß, Ausgelassenheit und starken Gesprächen! Übrigens auch mit schöner Berichterstattung in der lokalen Presse. Vielleicht hat der Zeitungsartikel die eine oder andere Frau auf die Fliegerei aufmerksam gemacht und die Hemmungen beseitigt, doch mal aktiv einen Flugplatz aufzusuchen. Leidenschaft teilen – einfach weitersagen!

Herzlichen Dank an Heike Niefer und Robert Sentef, der nun Fördermitglied geworden ist. Brillante Organisation und super Fotos!

NETZWERK

Erste große Hürde überwunden, Landung auf der Gravel Runway in Kulusuk.

Moderatorin in der Diskussion mit fünf Pilotinnen auf der Bühne von Foyer West. Bringt uns das weiter?

Kathrin Kaiser fliegt in 44 Tagen um die halbe Welt

Sie wurde nach einem Schnupperflug vom Fliegervirus befallen. Seit 2019 hat Kathrin Kaiser die Lizenz und eine Grumman Traveller mit 50 Jahren auf den Flächen.

Bereits jetzt kann die alleinerziehende Mutter auf 800 Flugstunden zurückblicken, die sie in 35 Länder sammelte. Ihre beiden Jungs fliegen immer wieder mit ihr mit – aber eher in ihrer Heimat, dem Bonner Umland. Wenn Mama auf große Reise geht, dann sind die beiden wohlbehütet.

Die vorläufige Krönung ist Kathrins Alleinflug über den Atlantik: VFR, ohne Autopilot, ohne unterstützendes Team. Die Route: Norwegen, Färöer-Inseln, Island, Grönland, Kanada, USA. Sie hat Wale beobachtet und viele Herausforderungen – nicht zuletzt meteorologische, logistische und technische – meistern müssen. Bis nach Las Vegas hat sie es geschafft und auch dem Fly-in Oshkosh einen Besuch abgestattet. Dort hat sie einen Vortrag gehalten über die Reise und deren Vorbereitung. Auf dem Hexentreffen 2023 in Diez wird sie ebenfalls vortragen.

Ihr Trip fand ein großes Echo – die NZZ berichtete, der WDR sendete ein Feature. Jetzt schreibt sie ein Buch. Wir sind gespannt darauf, ihre Abenteuer nachlesen zu können. Kathrin hat bereits neue Ziele: Afrika und in ein paar Jahren eine Weltumrundung.

Die faszinierende Szenerie auf der Ostseite von Grönland. Kurz nach der Umrundung einiger Eisberge im Tiefflug.

travelcam.tv wollte einen Film drehen – bisher blieb das Ergebnis leider offen

Besuch aus Uruguay – Heike Schweigert hier mit Sibylle Glässing-Deiss

AERO 2022 – endlich wieder physisches Netzwerk!

von Heike Käferle

Die AERO 2022 war ein großer Erfolg, so die Aussage der Veranstalterin. Der große Zuspruch, den die weltweit größte GA-Messe erfahren hat, zeigt, wie unverzichtbar persönliche Treffen sind. 27.700 Fachbesucher aus 75 Nationen strömten an den vier Messetagen auf das mit 633 Ausstellern nahezu komplett gebuchte Messegelände am Bodensee.

Die Allgemeine Luftfahrt hat die zurückliegenden Jahre der AERO-Zwangspause gut genutzt. Die Entwicklungsabteilungen der Firmen haben auch während der Coronakrise mit Hochdruck an neuen Produkten und Dienstleistungen gearbeitet, die das Fliegen nachhaltiger, sicherer und einfacher machen. Das Thema „Sustainable Aviation" – also nachhaltige Luftfahrt – stand im Mittelpunkt und wird auch in den nächsten Jahren die AERO thematisch dominieren.

Ein zweites Thema im Trend: Pilotinnen und Frauen in der Luftfahrt sollten auf der letzten AERO eine hervorgehobene Rolle spielen. Das ist erfreulich, bietet zugleich noch viel Luft nach oben. Frauen in der Fliegerei werden nach wie vor als exotisch wahrgenommen. So erfreulich es ist, dass es eine Podiumsdiskussion mit fünf Frauen gab, die das Thema Frauen in der Luftfahrt besprochen haben, so wird damit zugleich unterstrichen, dass fliegende Frauen die Ausnahme sind. Wäre es nicht wichtiger, kompetente Frauen zu unterschiedlichen Themenschwerpunkten *mit* aufs Podium zu bringen und ihnen den Nimbus des Ausgefallenen zu nehmen?

Zwei von vielen Gruppenfotos am VDP-Counter

Südlich von Lyon entlang der Rhône

Netzwerktreffen über alle Grenzen

Fliegerische Besuche in Frankreichs Süden | von Karin Bruchhausen

Gäbe es die VDP nicht, dann hätte es diese gemeinsame Flugreise von Lida Priess und mir nicht gegeben. Wir fliegen zwar im Dunstkreis Münsters – Lida in Greven, ich in Osnabrück – und doch hätten wir uns ohne die VDP wohl nie kennengelernt.

Mitte September hatten wir beide eine Woche Zeit und schnell war klar, die möchten wir gemeinsam fliegerisch verbringen. Unser Plan: Inge Berger bei Nîmes, Frankreich, besuchen und auch noch ein paar Fliegerkameraden des Osnabrücker Vereins, die zur gleichen Zeit in der Nähe von Montpellier ihre Ferien verbringen.

Beim Blick auf die Karte war schnell klar, hier ist gute Flugvorbereitung von Nöten. Die Frankreichkarte gleicht einem Burda-Schnittmuster und die Verfahren an kleinen Plätzen sind nicht unbedingt die gleichen wie in Deutschland. Auch ein paar französische Phrasen galt es sich anzueignen.

Eigentlich wollten wir samstags los und hatten auf einige Sonnentage gehofft – eigentlich! Das herannahende Tief zwang uns aber umzuplanen. Das Zeitfenster hieß jetzt Freitag zwischen 13 und 15 LT. Beim Flug entlang des Rheintals sahen wir dann aus Westen bereits die Schlechtwetterfront im Anmarsch. Colmar erreichten wir planmäßig am Nachmittag. Wir erkundeten die herrliche Elsässer Fachwerkstadt, die immer wieder eine Reise wert ist!

Das Rheintal 16.9.

Colmar 16./17.9.

NETZWERK

Am Samstag herrschte fliegbares Rückseitenwetter. Allerdings lagen die Spitzen der Vogesen in Wolken und in Richtung Grenoble ging auch noch nichts. Also erneute Planänderung: Richtung Mühlhausen, dann westwärts entlang der Autobahn und den Flüssen Doubs, Saône und Rhone.

Vor Abflug hatten wir Inge kontaktiert, denn auf dem Weg sollte uns kräftiger Wind begegnen, der Mistral. Inge erklärte uns, dass mit viel Erfahrung und Umsicht Flug und Landung möglich seien. Und so war es auch. Bei Mistral heißt es: sinken, steigen, Gas rein, Gas raus, rechts und links korrigieren – das nennt Frau Airwork oder Luftsport. Nichts für Anfänger, aber machbar!

Inge holte uns an ihrem Heimatplatz Courbessac ab und bescherte uns drei herrliche gemeinsame Urlaubstage „in ihrem Frankreich". Sie zeigte uns Nîmes, den Pont du Gard und andere bezaubernde Orte im Languedoc. Essen und Trinken wie die Göttinnen in Frankreich. Und wie geplant trafen wir unsere Fliegerkameraden aus Osnabrück noch für ein paar Unternehmungen.

Und da war es dann wieder, dieses Wetter … Ein sich näherndes Sturmtief durchkreuzte unsere Pläne. Wir mussten daher bereits am Donnerstag gen Norden aufbrechen. Unter sehr tief hängenden Wolken, aber mit passabler Fernsicht, flogen wir nach Nancy. Eine kulturell sehr attraktive Stadt für deren Besichtigung wir uns viel Zeit nahmen.

Pinker geht es kaum noch – AéroClub de Nîmes-Courbessac

Am Samstag erfuhren wir dann von unseren Fliegerfreunden, dass unser vorgezogener Abflug die richtige Entscheidung war, denn in Montpellier war in der stürmischen Nacht eine Cargo Maschine über die Bahn hinausgeschossen und der Platz anschließend für Tage geschlossen.

Unser Rückflug führte uns an Saarbrücken vorbei, entlang der Mosel, bis zum Deutschen Ecke und durchs Rheintal zunächst nach Münster-Telgte. Ab Hamm VOR wurden die Wetterbedingungen deutlich schlechter, wir landeten unter Mike-Bedingungen. Lida stieg aus und eine Stunde später kämpfte ich mich über den Teutoburger Wald nach Osnabrück durch.

Lida und ich sind mittlerweile ein gut eingespieltes Team. Unterwegs haben wir viel Spaß und auch am Boden eine Menge gemeinsamer Interessen. Ein schönes Beispiel für das fliegende Netzwerk der Frauen.

Civrieux-d'Azergues, nördlich Lyon 17.9.

Dole Airport, entlang der Autobahn 17.9.

Karin, Inge und Lida im Garten von Inge

Nancy Bird Walton

Die nächste Konferenz der AWPA findet vom 22.–26. März 2023 statt: „The Conference will be held at The Commodore, 1 Jubilee Highway East, Mount Gambier".
Mehr unter **https://awpa.org.au/conference-agm/**

Die Deutsch-Australische Pilotinnenfreundschaft

Elly Beinhorn, Nancy Bird Walton und danach | von Doris Gerecht

Am 30. Mai 1907 wurde in Hannover Elli Beinhorn geboren, die mit ihrem Mut begeisterte, allein die Welt zu erfliegen. Elli wurde 1968 Mitgründerin der VDP Vereinigung Deutscher Pilotinnen. Acht Jahre später, am 16. Oktober 1915, kam in Australien Nancy Walton auf die Welt, die 1950 die Australian Women Pilots (AWPA) gründete und die Fliegerwelt für Pilotinnen so veränderte, dass Frauen heute alle Flugzeugklassen fliegen und in allen Sparten der Luftfahrt tätig sind.

Wie entstand die legendäre Freundschaft zwischen Elly aus Europa und Nancy von Down Under? 1932 landete Elly auf Ihrem Flug um die Welt in Sydney, wo sie durch ihren Vortrag die siebzehnjährige Nancy so für das Fliegen begeisterte, dass diese bereits 1933 ihre Pilotenlizenz erwarb. 1938 trafen sich die beiden Pilotinnen in England auf der Women's Air Rally. Eine lebenslange Freundschaft begann. 1939 reiste Nancy nach Deutschland, besuchte mit Elly den DAeC und traf u.a. Hanna Reitsch, Ernst Udet und Professor Focke.

Der 2. Weltkrieg unterbrach den Kontakt. 1951 fand Nancy ihre Freundin mit Hilfe des Roten Kreuzes wieder. Von da an besuchte sie Elly und ihren Sohn Bernd mehrfach in Freiburg. 1968 traf sie sich auch mit anderen deutschen Fliegerinnen und war als 10. Pilotin dabei, als die VDP gründet wurde.

Seit 1968 besuchte Nancy mehrmals den Luftwaffen-Ball in Bonn und vertiefte so ihre Freundschaft mit Pilotinnen und führenden Vertreter der deutschen Luftfahrt. 1998 kam Nancy mit 83 Jahren zum letzten Mal nach Deutschland und nahm zusammen mit der 91jährigen Elly am 30jährigen Jubiläum der VDP im Münchner Hotel Hilton teil, zu dem die Ehrenpräsidentin Elisabeth Besold und die Präsidentin Heidi Galland die bedeutendsten Persönlichkeiten der internationalen Luftfahrt eingeladen hatten. Allein acht Präsidentinnen von Pilotinnenvereinigungen aus vielen Ländern zeigten durch ihre Teilnahme an diesem legendären Jubiläum die Bedeutung des Netzwerks der Freundschaft zwischen den „Women with Wings".

In den Jahren nach diesem großen Ereignis hielt Nancy weiter Kontakt zu Elly und der VDP. Sie gratulierte Elly zu ihrem 100. Geburtstag und kondolierte der VDP 2007 in großer Trauer zu ihrem Tod. Sie schrieb: „An intelligent, self-confident woman with charisma, conscious of her achievements in life, for whom I have a very high esteem. A woman to encourage all of us."

Doris Gerecht überreicht die goldene VDP-Nadel der australischen Präsidentin Jennifer Graham

Noch kurz vor ihrem Tod machte Nancy Carol Kitching, die Herausgeberin des AWPA-Magazins „Airnews“, die für drei Jahre nach Bonn kommen würde, mit Heidi Galland und Hedi Sensen bekannt. So fand die Freundschaft auch in der nächsten Pilotinnengeneration ihre Fortsetzung.

2007 auf meinem ersten großen Australienflug hatte ich in Perth und Alice Springs einige AWPA-Pilotinnen kennengelernt und freute mich darauf, die Australierin in Bonn zu begrüßen. Wir trafen uns zum Lunch im Hotel Königshof und später mit Waltraud Moog bei Heidi Galland. Nancy und ich blieben weiterhin im Austausch ich gratulierte ihr zum Geburtstag am 16. Oktober 2008. Sie bedankte sich persönlich mit einer Karte mit Foto von sich und der Taufe des ersten australischen Airbus A 380 auf ihren Namen.

Am 13. Januar 2009 entschlief Nancy Bird Walton im Kreis ihrer Familie. Seitdem verbindet mich eine interessante Freundschaft mit ihrer Sekretärin und Freundin Christine Robertson, die allerdings nie eine Pilotin war. Am 21. Januar 2009 wurde die beliebte „First Lady of Aviation“ mit einem Staatsbegräbnis geehrt. Ich durfte für die VDP den Nachruf schreiben, der, wie mich Christine wissen ließ, direkt nach der offiziellen Rede verlesen wurde.

Im gleichen Jahr auf unserer Fliegerreise in Australien und Papua Neu Guinea erlebten Ingrid Hopman und ich eine Überraschung: Christine hatte die AWPA-Pilotinnen von New South Wales zu einem großartigen Dinner in Sydney eingeladen. Sie kamen fast vollzählig. Wir waren die deutschen Gäste und konnten die Freundschaft mit den australischen Pilotinnen vertiefen.

Ich wurde 2009 „overseas member“ der AWPA und dadurch auch zu den Annual Meetings eingeladen. 2013 erfüllte ich mir einen Traum: Ich flog nach Tasmanien, wo ich von der dortigen AWPA-Präsidentin Sandra Southwell auf ihrem Gut eingeladen war. Wegen schlechter Wetterbedingungen konnte ich Tasmanien zwar nicht erfliegen, aber an der JHV teilnehmen, wo ich neue Freundschaften mit den dortigen Pilotinnen schließen konnte.

Danach besuchte ich die australische Präsidentin Jennifer Graham in Melbourne. Nachdem ich zwei Tage lang die südliche Küste Australiens fliegerisch erkundet hatte, flog ich mit Jennifer und ihrem Mann zur JHV nach Harvey Bay. Dort überbrachte ich die Grüße der VDP und steckte der Präsidentin im Namen von Hedi Sensen die goldene Nadel der Freundschaft an, ein bewegender Moment.

Einige Freundschaften mit Australien haben die Jahre überdauert. Ich freue mich immer wieder über den gedanklichen Austausch. Gibt es eine Zukunft für die bald neunzigjährige Freundschaft zwischen deutschen und australischen Pilotinnen?

Bei der JHV der australischen Pilotinnenorganisation AWPA

Führung bei Airbus Helicopters in Donauwörth (Foto: Lena Maier)

Donauwörth EDMQ Fly-in vom 24.–26.06.2022: im Namen des „Helis“

von Lena Maier

Mein schon seit längerer Zeit geplantes VDP Fly-In in Donauwörth-Genderkingen konnte vom 24.–26.06.2022 endlich stattfinden. Die zahlreichen Anmeldungen haben mir gezeigt, dass großes Interesse am Thema Hubschrauber besteht, worüber ich mich sehr gefreut habe. Leider hat das Wetter nicht wie gehofft mitgespielt. Ausgerechnet am Anflugtag beherrschten fast deutschlandweit Regen und Gewitter mit einhergehenden starken Böen das Wettergeschehen. Viele der Pilotinnen konnten daher nicht anfliegen und mussten kurzfristig absagen. Zwei Flieger haben es dennoch bis nach Donauwörth geschafft, wofür ich mich nochmals ganz herzlich bedanke – auch für die teils schon frühere Anreise am Donnerstag.

Die sehr interessante und spannende Führung bei Airbus Helicopters wurde mit viel Herzblut der jeweiligen Vortragenden gestaltet und gab uns Pilotinnen einen Einblick in die komplette Produktion der dort hergestellten Hubschraubertypen. Zum krönenden Abschluss durfte sogar jede von uns im CH53-Simulator „Hand anlegen“ – und anschließend versuchen, wieder sicher zu landen.

Das „echte“ Fluggefühl im Hubschrauber gab es am nächsten Tag mit mir am Steuer. Mir ist es glücklicherweise gelungen, eine

Crew Nr. 1 – Beate mit ihrer F172 (Foto: Lena Maier)

Crew Nr. 2 – Lida und Karin mit Hündin Clara (Foto: Lena Maier)

Heli-Rundflug über Donauwörth mit mir am Steuer (Foto: Justus Köhler)

Rückflug bei bestem Wetter (Foto: Lena Maier)

R44 nach Genderkingen zu holen – herzlichen Dank an die Beteiligten. So konnten die Teilnehmerinnen einen kleinen Rundflug über Donauwörth, die Harburg und Nördlingen genießen.

Trotz des zu Beginn schlechten Wetters war es ein rundum gelungenes Wochenende. Ich habe mich über jede einzelne von euch gefreut, die mit dabei war!

Und für all diejenigen, denen das Fly-in durch Petrus verwehrt geblieben ist: Bei Interesse organisiere ich sehr gerne noch einmal solch ein Treffen inklusive Führung bei Airbus Helicopters.

Frauenpower auch am Turm mit Bettina (Foto: Lena Maier)

Jubiläumsfoto im Garten

20. Come-together: 2022 hat es endlich geklappt!

von Heike Käferle

Zwei Jahre hintereinander – 2020 und 2021 – mussten Carola Niemeier und Ingrid Niemeyer das traditionelle Come-together in Münster coronabedingt absagen. Die Ansteckungsgefahr war einfach zu groß. Dieses Jahr haben es die beiden unter der Maßgabe „bitte frisch getestet" wieder gewagt. Und da Carola seit Oktober erneut die Geschäftsstellenleitung übernommen hat, war es wie in guten alten Zeiten ein Treffen in der Geschäftsstelle. Der Einladung sind viele Pilotinnen gefolgt und haben die Chance für ein Wiedersehen genutzt – schließlich waren die Treffen in den letzten Jahren etwas dünner gesät als vor der Pandemie. Einige Pilotinnen kamen zum ersten Mal und nutzen die Zeit, sich mit den Fliegerkameradinnen zu vernetzen. Wir alle genossen Carola und Ingrids Herzlichkeit und Gastfreundschaft.

Annette Daelmann bewundert das frisch gezapfte Bier aus der Küche

Das schon traditionelle Buffet mit selbst gebeiztem Lachs, Krustenbraten und vielen anderen Köstlichkeiten fand regen Zuspruch. Die Gespräche drehten sich nicht zuletzt um die Fliegerei, Rosa empfahl den Podcast „Privatpilotenlounge" **www.privatpilotenlounge.fm** und Pläne für 2023 wurden geschmiedet.

Am nächsten Morgen fand im Hotel Zur Prinzenbrücke die Präsidiumssitzung statt und die Termine und Seminare für das kommende Jahr wurden besprochen. Der Termin für das nächste Come-together ist bereits gefixt – es findet am 18. November 2023 statt, Start um 14 Uhr – Ende offen.

FEWP 2022, 3.–5. Juni in Belgrad, Serbien

von Heike Käferle

Serbien ist für uns kein definiertes Urlaubsland und auch nicht in der EU – geschweige denn im Schengen-Abkommen. Serbien gehört zur Balkanhalbinsel im Südosten Europas mit Hochebenen im Norden sowie Bergen und Skigebieten im Süden. In der Hauptstadt Belgrad, einst Hauptstadt von Jugoslawien, gibt es Gebäude aus der Zeit des Kommunismus, Ruinen als Mahnmale für die Jugoslawienkriege und den Angriff der NATO, den Park Kalemegdan rund um die Festung, ein ausgeprägtes Nachtleben und eine Stari Grad (Altstadt) mit viel Flair, auch aus der Gründerzeit. Dies alles durften wir am Freitag, gleich nach der Registrierung, bei einer Stadtrundfahrt erleben.

Vor der Anreise gab es diverse Diskussionen, ob der Hauptflughafen Tesla überhaupt für kleine Maschinen problemlos anfliegbar sei, zumal auch heftig umgebaut würde und er teuer sei. Es waren dann genau drei Flugzeuge gemeldet, die sich nicht davon abbringen ließen, zwei aus Deutschland (Karin Bruchhausen und Ana Vodopivec, Heike Käferle und Horst Ramsenthaler und eins aus England mit Colette und Graham). Und wir landeten auch alle drei am Donnerstag, den 2. Juni mittags innerhalb einer halben Stunde – das gab uns schon das nasse gewittrige Wetter vor. Aber auch der Abflug war etwas Besonderes – dazu mehr in meinem Artikel über unseren Balkan-Urlaub unter Motor/UL.

Eine der Hallen von der Aviation Academy Belgrade

Die aufwändig gestalteten Räumlichkeiten im Belgrader Aeroclub

Anwesend in Belgrad waren Vertreterinnen der Länder Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Spanien, Niederlande, Rumänien, Slowenien, Italien, Schweiz und natürlich Serbien, das Gastgeberland. Bei knapp 40 Teilnehmer*innen stellten die Deutschen (9) und die Engländer*innen (12) die stärksten Gruppen dar. Es war wie immer ein fröhliches Wiedersehen und ein Kennenlernen insbesondere südosteuropäischer Pilotinnen, die hauptsächlich entweder Berufspilotinnen sind oder Springerinnen und Gleitschirmfliegerinnen, selten auch Segelfliegerinnen. Diese Art von Privatpilotinnen (PPL, UL), wie bei uns, sind in den Balkanländern selten bis gar nicht anzutreffen.

Und hier das Programm für alle, die nicht dabei waren und sich vielleicht den Ablauf eines solchen Treffens gar nicht vorstellen können:

AGENDA – ACTIVITY PLAN, ANNUAL MEETING OF THE FEDERATION OF EUROPEAN WOMEN PILOTS (/FEWP) IN BELGRADE FROM JUNE 3 to 6, 2022
The host of the meeting is the Women Aeronautical Association of Serbia (UŽLS)

Friday 06/03/2022

10:00 – 13:00 Registration of participants at the Crowne Plaza Hotel.

14:00 Departure from the hotel, panoramic sightseeing of Belgrade by bus with guide. Lunch package on the bus provided by the host UŽLS.

18:00 – 19:00 Board meeting at Aero Club Restaurant (for other participants – walk around Fortress Kalemegdan)

19:00 Dinner in the Aero Club restaurant (paid by the participants themselves), menu 30 euros (the price includes an aperitif, appetizer, main course, drinks and dessert). Gifts to participants FEWP.

21.00 Return to the hotel.

In einem der Hangar von Aviation Academy Belgrade

Saturday 06/04/2022

08:30 Departure from the hotel by bus.

10:30 Arrival in Vrsac, visit to the Aviation Academy – pilot school center. It is possible to organize a tandem paragliding flight (with a flight instructor) from Vršački breg. Interested participants must register before arriving at the FEWP). The flight costs 70 Euros.

12:30 Going to lunch at the Ethno restaurant "Dinar" and presentation of Vršac vineyards (paid by the participants themselves, lunch costs 15 euros (drinks not included – the price includes: an appetizer, main course, drinks and dessert)

15.00 Return to hotel.

18.00 Annual meeting of all FEWP members /AGM/ at the Crowne Plaza Hotel.

20.00 Departure for the gala dinner at the restaurant "Three Hats" in Skadarlia. (Dinner is provided by the host-UŽLS).

23.00 Return from Skadarlia to the hotel (bus leaves at 23.00 h, who wants to stay, can use a taxi).

Landung in Belgrad Tesla Airport, v.l. Ana. Karin, Heike, Graham, Colette, Horst

Sunday 06/05/2022

9:30 Departure from the hotel and visit to the Museum "Nikola Tesla" (tickets are provided by the host-UŽLS).

10.30 Departure for Ečka Airport.

11.30 Arrival at Ečka airport (introduction to the work of the Aero Club, panoramic flights at a price 80 eur for 30 min. flight, and demonstration of UL aircraft of the „Magnus" Company).

15.00 Going to the „Kastel" restaurant for lunch (lunch price is 25 euros (drinks not included - the price includes: appetizer, main course and dessert). Paid by the participants themselves).

16.00 Departure from the restaurant.

17.00 Arrival at the hotel.

Normal ist am Sonntag die Rückreise angesagt. Dieses Mal war es anders, so dass wir, wollten wir den Sonntag nicht missen, erst am Montag weiter oder, wie Karin und Ana, zurückfliegen konnten. Auf jeden Fall war jede Menge geboten und das Orgateam unter der Leitung von Olgica Lazic hat sich ordentlich ins Zeug gelegt – herzlichen Dank dafür!

Das nächste Treffen wird in Rumänien stattfinden (vgl. Ticker) unter der Leitung von Eleonora Lungu. Den „Selbstflug" dorthin kann ich nur jeder empfehlen.

In Koblenz: von li: Heike Käferle, Ruth Haliti, Sabine Theis, Sybille Krummacher und Claus Cordes

Mehr Frauen in die Luft, mehr Frauen in die Vereine

von Heike Käferle und Sybille Krummacher

Angeregt durch das Editorial von DAeC-Präsident Claus Cordes in den Blauen Blättern des Aerokurier, hat die VDP zu einem Gespräch zum Thema „Mehr Frauen in die Luft, mehr Frauen in die Vereine“ eingeladen. Wir trafen uns am Sonntag nach dem Segelflieger*innentag in Koblenz. Wir, das waren Claus Cordes, Ruth Haliti, Heike Käferle, Sybille Krummacher (neue Vorsitzende des Bundesausschuss für Frauen und Familie im DAeC, BAFF, Vorsitzende des Genderausschuss im AEROCLUB | NRW e.V.) und Sabine Theis (scheidende BAFF-Vorsitzende). Claus Cordes hat das Thema zur Chefsache erklärt. Schnell kommt ein reges Gespräch auf und eine Idee jagt die andere. Wir diskutieren, inwieweit die Namensgebung des BAFF noch zeitgemäß ist, wie Vereine den Frauen mehr Gehör entgegenbringen können, die Unterstützung des Hexentreffens, die Besetzung von DAeC-Positionen mit Frauen, die Unterstützung der Pressearbeit des DAeC durch die VDP bzgl. Meldungen/Artikel von oder über Luftsportlerinnen und vieles mehr.

U. a. gehören folgende Punkte dazu:

- Claus Cordes sagt zu, die Schirmherrschaft für das Hexentreffen 2023 (3. – 5. Februar 2023 in Diez an der Lahn) zu übernehmen.
- Die VDP unterstützt den DAeC bei der Besetzung der Ehrenämter mit Frauen und bei der Pressearbeit.

2022/2023: VDP online und in Präsenz vor Ort **von Heike Käferle**

Die Covid-Pandemie hat uns online ein Stück weitergebracht, man könnte auch sagen näher zusammenrücken lassen. Die Teilnahme an den Online-Veranstaltungen hat großen Zuspruch erfahren und so kommen Pilotinnen aus ganz Deutschland und angrenzenden Staaten zusammen. Auch wenn zukünftig die regionalen Stammtische in den Wintermonaten wieder stattfinden können – hier hat Ulla Schäfer aus Jesewang zum Novembertreffen eingeladen, Hedi Sensen zum Adventstreffen nach Garching bei München und Andrea Schapöhler-Haas nach Ober-Mörlen zum 2. Advent in den geschmückten Hangar. So kann es weitergehen.

„Frau und Fliegerkameraden“

Claus Cordes, Präsident des DAeC, zum Thema

Vor einigen Tagen hatte ich ein längeres Gespräch mit einer Segelfliegerkameradin, bei der sich Nachwuchs angekündigt hat. Es entspann sich ein Gedankenaustausch zur Situation werdender und junger Mütter im Luftsport. Dabei wurde schnell klar, dass deren Situation und die daraus resultierenden Bedürfnisse einer eingehenden Betrachtung bedürfen, um zu vermeiden, dass wir bewährte und begeisterte Fliegerinnen verlieren. Wahrscheinlich betrifft das besonders den auf große kameradschaftliche Unterstützung ausgerichteten Segelflugsport, aber es lohnt sich bestimmt auch, den Blick auf die anderen Luftsportarten zu richten.

Ich habe in meinem Vorwort zu den DAeC-Seiten in der Augustausgabe des aerokuriers schon beklagt, dass wir zu wenige Mädchen und Frauen in unseren Reihen haben, und dass wir uns verändern müssen, damit mehr Frauen Fliegerinnen werden wollen, werden und dann auch bleiben. Damit die von Männern dominierte Luftsportwelt die dazu notwendigen Veränderungen erkennen und bewältigen kann, ist es notwendig, dass Frauen die Defizite offensiv und deutlich aufzeigen und Verbesserungsvorschläge unterbreiten. Entscheidend ist, dass die Männer, die wegen der gegebenen Mehrheitsverhältnisse über die notwendigen Veränderungen entscheiden, sich den berechtigten Forderungen der Frauen nicht verschließen.

Und wo ich gerade über Männer und Frauen geschrieben habe, muss auch die Frage gestellt werden, ob damit alle Luftsporttreibenden angesprochen sind. Bei Stellenausschreibungen steht schon lange m/w/d und es wäre nur konsequent, wenn wir uns auch darüber Gedanken machten, ob es Hindernisse gibt, die diesen Menschen den Zugang zum Luftsport erschweren.

Der Vorstand des DAeC sichert seine volle Unterstützung für dieses Projekt zu.

- Es wird zukünftig stärker darauf geachtet, mehr über Fliegerinnen und deren Belange zu berichten.
- Auch ist die Berichterstattung über Best Practices der Vereine erwünscht – aber auch darüber, was man verbessern könnte.

Wenn ihr also euren Verein als empfehlenswert für Frauen empfindet, meldet euch und schreibt ein paar Zeilen warum. So können andere Vereine davon lernen. Wenn das Umfeld stimmt, fühlt sich frau wohler im Verein und das Fliegen macht noch mehr Spaß.

Bist du vielleicht sogar bereit für ein Ehrenamt im DAeC? Oder möchtest du dich für das Thema in der VDP engagieren? Dann melde dich! Wir schauen gemeinsam, was passen könnte.

Gerne nehmen wir weitere Anregungen von euch auf. Schreibt uns unter **gs@pilotinnen.de** und **s.krummacher@daec.de.**

VDP ONLINE BIETET EUCH FOLGENDES PROGRAMM:

Am 23.11. machte Rosa Höltken den Auftakt mit „Luftraumstruktur – Vorsicht, Luftraumverletzung kann teuer werden!

Am 11.11.2023, 18:30 Uhr übernimmt Anne Hennig mit Andreas Hennig „Hubschrauber vs. Flugzeug – Berührungspunkte und Auswirkungen der Wirbelschleppen“. Immer wieder führen Unwissenheit sowie Unachtsamkeit zu gefährlichen und unnötigen Annäherungen zwischen Hubschraubern und Flugzeugen. Wir möchten mit Wissen und Achtsamkeit sensibilisieren und freuen uns auf eine rege Teilnahme und Austausch während unseres Vortrags.

In KW6 (6.–10.2.) möchten wir euch das Rallye-Fliegen näherbringen – auch für nicht Rallye-Fliegerinnen geeignet.

In KW 10 (6.–10.3.) gibt es dann etwas zu Landungen bei schwierigen Windverhältnissen.

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! Rosa und Antoaneta haben hier den Hut auf und freuen sich über neue Ideen. Also unbedingt dabei sein!

Vor und nach dem Fahren gehört auch zur Ausbildung

Die Ausbildung zur Ballonfahrerin

von Romy Strasmann

Wie die meisten kleinen Mädchen, die ein weibliches Vorbild „anhimmeln", so wollte auch ich in die Fußstapfen meiner Mutter treten. Ich weiß noch, wie meine Mutti mit ihrem Ballon aristokratisch in den Himmel emporstieg und welches unheimliche Glücksgefühl ich empfand, als ich zum ersten Mal mit ihr in den Korb steigen durfte.

Wahnsinn, diese Erinnerung als Kind hat mich in den Bann des feurigen Drachens, wie wir den Ballon liebevoll nennen, gezogen. Die Natur von oben zu erkunden, die wechselnden Farben der Jahreszeiten und diese unendliche Freiheit, welche ich persönlich im Ballon erfahre, ließen meinen Wunsch, selbst einmal Pilotin zu werden, immer größer werden. Meine Mutter nahm uns Kinder in den Schulferien auf die schönsten Ballonevents mit.

Die Jahre gehen ins Land und obwohl der Job und geschäftliche Reisen sowie ein fast zweijähriger Auslandsaufenthalt in den Staaten mich forderten, war für mich stets eines klar: nach der Geburt meiner Tochter fange ich mit der Ausbildung zur Ballonfahrerin an!

Für eine junge, stillende Mama war es gar nicht so einfach, die Pflichten als Mutter mit dem Pauken von Theorie und dem Sammeln von praktischen Erfahrungen unter einen Hut zu bringen. Gerade bei letzterem hängt man vom Wetter ab und muss jedes Wetterfenster ausnutzen. Ich bin sehr dankbar, dass mich meine Familie so großartig unterstützt.

Um die BPL-Lizenz zu erhalten, ist einiges zu absolvieren. Manches deckt sich mit dem, was auch für den PPL oder LAPL erforderlich ist, manches ist ballonspezifisch.

Hier ein kurzer Überblick für alle, die mit der Ballonfahrerei liebäugeln.

Natürlich benötigt man ein fliegerisches Tauglichkeitszeugnis, ein Polizeiliches Führungszeugnis, den Auszug aus dem Verkehrszentralregister sowie eine Bescheinigung „Erste Hilfe Sofortmaßnahmen". Das kennt jede Pilotin.

Nun zur Ausbildung.

Fangen wir mit der Theorie an, die die Fächer umfasst, wie auch der Privatpilotin vertraut sind wie Luftrecht, menschliches Leistungsvermögen, Meteorologie und Kommunikation (Flugfunk).

Es gibt auch Fächer, die spezifische Themen im Blick auf die Ballonfahrt behandeln: Grundlagen des Fliegens (Aerostatik, Aerodynamik), Betriebsverfahren, Flugleistung und Flugplanung, Allgemeine Luftfahrzeugkunde in Bezug auf Ballone und Navigation.

Früh übt sich – Romys Tochter ist oft dabei

Mutter Dolores mit Tochter Romy hoch im Ballon

Romy mit Tochter

Die praktische Ausbildung umfasst 16 Fahrstunden oder mehr, darin enthalten sind mindestens 12 Fahrstunden mit Lehrer. 20 Starts und Landungen sind ebenfalls eine Mindestanforderung und wenigstens zehn Mal muss ein Ballon von der Schülerin aufgerüstet worden sein. Das erste Solo, die Alleinfahrt, muss 30 Minuten dauern.

Am Ende der Ausbildung steht eine theoretische und eine praktische Prüfung. Die Theorieprüfung muss spätestens zwölf Monate nach Abschluss des Theoriekurses bei der zuständigen Landesluftfahrtbehörde abgelegt werden. Die praktische Prüfung muss innerhalb von 24 Monaten nach der theoretischen Prüfung erfolgen.

Wer auf Ballon umsteigt, kann das eine oder andere anrechnen lassen von seiner aktuellen Lizenz. Am Ende sind wir Fliegerinnen Teil einer großen Familie.

Wo kann man die Ballonfahrt praktisch erlernen? Es gibt einige Schulen, die diese Ausbildung überregional anbieten – z.B. die German Ballooning Academy oder die Ballonakademie. Und man kann sich auch weiterbilden – z.B. von der Lizenz für den Heißluftballon auf den Gasballon.

Ballonfahrt ist ein Kindheitstraum, den ich mir erfüllt habe. Auch genieße ich mit meinem Partner, der die die PPL-A Lizenz besitzt, nicht nur Ballon zu fahren, sondern sind auch per Fläche mit einer Cessna unterwegs zu sein. Und was gibt es schöneres, als im Kreis der Familie das Luftmeer zu erkunden?

Kontrolle vor der Fahrt ist das A und O

Nach der Landung

Und plötzlich doch eine Deutsche Meisterschaft der Frauen in 2022

Kombi Junioren und Frauenmeisterschaft: Gescheitertes Experiment oder Zukunftsmodell?
von Christiane Grote

Hintergrundwissen

Vom 20.05. bis zum 29.05.2022 fand auf dem Flugplatz Landau die Deutsche Meisterschaft der Frauen 2022 in der Club-, Standard- sowie 18 m Klasse statt.

Eigentlich sollte es in dieser Saison gar keine DMF geben. Aufgrund des Rhythmuswechsels der Weltmeisterschaften durch den Weltverband entstand die außergewöhnliche Situation, dass in zwei aufeinanderfolgenden Jahren eine Weltmeisterschaft der Frauen stattfindet. Daher wurde vor einigen Jahren entschieden, dass die Qualifikation zur Weltmeisterschaft der Frauen in Spanien in 2023 durch die Rangliste erfolgen sollte. Diese Regelung bot engagierten Pilotinnen die Möglichkeit, ihre Ranglistenpunkte über mehrere Jahre zu sammeln. Zudem entfiel die Notwendigkeit, in der Saison 2022 zur WM der Frauen noch eine Deutsche Meisterschaft Frauen zu fliegen. Diese Entscheidungen wurden im Herbst 2021 von der Buko-Segelflug zurückgezogen. Die Beschlüsse der Vorgänger-Buko als auch die Empfehlungen der zuständigen Fachgremien wurden ignoriert und völlig neu gefasst. Somit wurden die Regeln inmitten eines bereits laufenden Qualifikationszyklus geändert.

Natürlich gibt es immer Vor- und Nachteile verschiedener Konzepte. Aus der Sicht von Pilotinnen aber, die ihre WM-Qualifikation für Soria vermeintlich bereits in der Tasche hatten, da sie sehr bewusst Wettbewerbe zum Sammeln von Ranglistenpunkten geflogen waren, war diese Änderung mehr als ärgerlich.

Die Buko-Segelflug stand nun vor der Herausforderung, diese zusätzliche, spontan hinzugefügte Meisterschaft auszutragen. Da eine alleinige Deutsche Meisterschaft der Frauen auf Grund der geringen Teilnehmerzahlen und damit geringer Erträge für den Ausrichter wenig attraktiv ist, wurde beschlossen, die Meisterschaft in eine bereits geplante Junioren-Qualifikation zu integrieren.

Vor dem oben beschriebenen Hintergrund sollten sich nun Frauen, die dem Junioren-Alterssegment längst entwachsen waren, bei dieser Kombimeisterschaft beweisen. Die meisten waren mehr als skeptisch und durchaus nur minder motiviert. Allein der Gedanken an fehlende Nachtruhe oder bei den Junioren als „alte“ Frauen zu gelten, machten wenig Lust dort hinzufahren. Diese Entscheidung war sicher keine, die den Frauen-Segelflug förderte!

Zum Wettbewerb

Wir hatten bei dem Wettbewerb durchwachsenes Wetter, was aber durch die Wettbewerbsleitung gut ausgenutzt wurde. Wir konnten in der Standardklasse 6 und in der Club- und 18m-Klasse 5 von 8 Wertungstage fliegen.

Startaufstellung in Landau – und wieder keine einfache Wetteroptik!

Das Wetter und die Aufgaben waren teilweise sehr anspruchsvoll, was sich an einzelnen Tagen auch an der Anzahl der Außenlandungen oder an den niedrigen Schnittgeschwindigkeiten erkennen lässt. In der Standardklasse gab es beispielsweise nur einen Tag, an dem der Tagessieger über 100 km/h Schnittgeschwindigkeit erreichte. Für die Gesamtwertungen stellte sich heraus, dass die Pilotinnen mit der meisten Flug- und Wettbewerbserfahrungen dies zu ihrem Vorteil nutzen konnte.

Gescheitertes Experiment oder Zukunftsmodell?

Unabhängig davon, ob diese DMF in diesem Jahr hätte sein müssen, sollte man sich mit der Frage beschäftigen, wie wir in Zukunft damit umgehen, dass es keine Seniorenqualifikation mehr im gleichen Jahr geben wird, mit der man eine deutsche Frauenmeisterschaft zusammenlegen kann.

Ich, als eine der größten Skeptikerinnen der Zusammenlegung von Deutscher Meisterschaft der Frauen und Junioren-Qualifikation, muss im Nachhinein sagen, dass das durchaus ein Zukunftskonzept mit Potential sein kann. Voraussetzung hierfür wäre, dass man dem einen oder anderen Punkt mehr Beachtung schenkt und sowohl Junioren als auch Frauen bereit sind, gut überlegte Lösungen zu akzeptieren.

Mir hat der Wettbewerb richtig Spaß gemacht. Die Nachwuchspiloten habe ich stets als respektvoll empfunden, so dass nicht nur das gemeinsame Fliegen, sondern auch der Austausch am Boden bereichernd und kameradschaftlich war. Die Kombination aus Junioren und Frauen wies eine Normalität auf, mit der ich nicht gerechnet hatte. Allerdings hat dies nicht jede Pilotin so empfunden. Vereinzelt gab es Dissonanzen, die wohl in unterschiedlichen Bedürfnissen bezüglich Nachtruhe und Geselligkeit bestanden.

Landau hatte die Möglichkeit zweier voneinander separierter Campingplätze geboten. Allerdings wurde dieser räumliche Camping-Trennungs-Empfehlung nicht in vollem Umfang nachgekommen, so dass es dort auch zu den genannten Problemen kam. Ich hoffe sehr, dass wir Frauen jetzt nicht alle als Spaßbremsen, Motzköpfe oder was auch immer über einen Kamm geschert werden.

Ohne auf weitere Details einzugehen meine ich, dass das in der Zukunft durchaus Erfolgsaussichten haben kann, wenn man folgende Verbesserungsvorschläge beherzigt:

Bei den nächsten gemeinsamen Wettbewerben bedarf es einer klaren räumliche Separierung der Campingflächen mit entsprechenden Abständen. Diese müssen eindeutig definiert sowie allen bekannt sein und ausnahmslos befolgt werden. So können die Nachteulen ab 11 Uhr noch eine geraume Zeit weiter ihren Bedürfnissen nach Musik nachkommen.

Des weiteren sollte versucht werden, die 18m-Klasse, in der es keine Junioren-Qualifikation gibt, in eine Senioren-Qualifikation zu integrieren. Ein Teilnehmerfeld mit weniger als 10 Pilotinnen ist einer WM-Quali nicht würdig und darf auf Grund der geringen Anzahl an Pilotinnen nicht einmal die Gewinnerin als Deutsche Meisterin küren. Auch wenn dies bedeutet, dass man damit die Deutsche Meisterschaft der Frauen aufsplittet, scheint es mir dennoch der richtige Weg zu sein. Vielleicht sind dann sogar mehr Teilnehmerinnen in der 18m-Klasse zu erwarten, da die ein oder andere Club- oder Standardklassepilotin zusätzlich teilnehmen könnte.

BW4 ready for takeoff

Mit der BW4 auf dem Hahnweide-Segelflugwettbewerb

von Nina Felicitas Heide

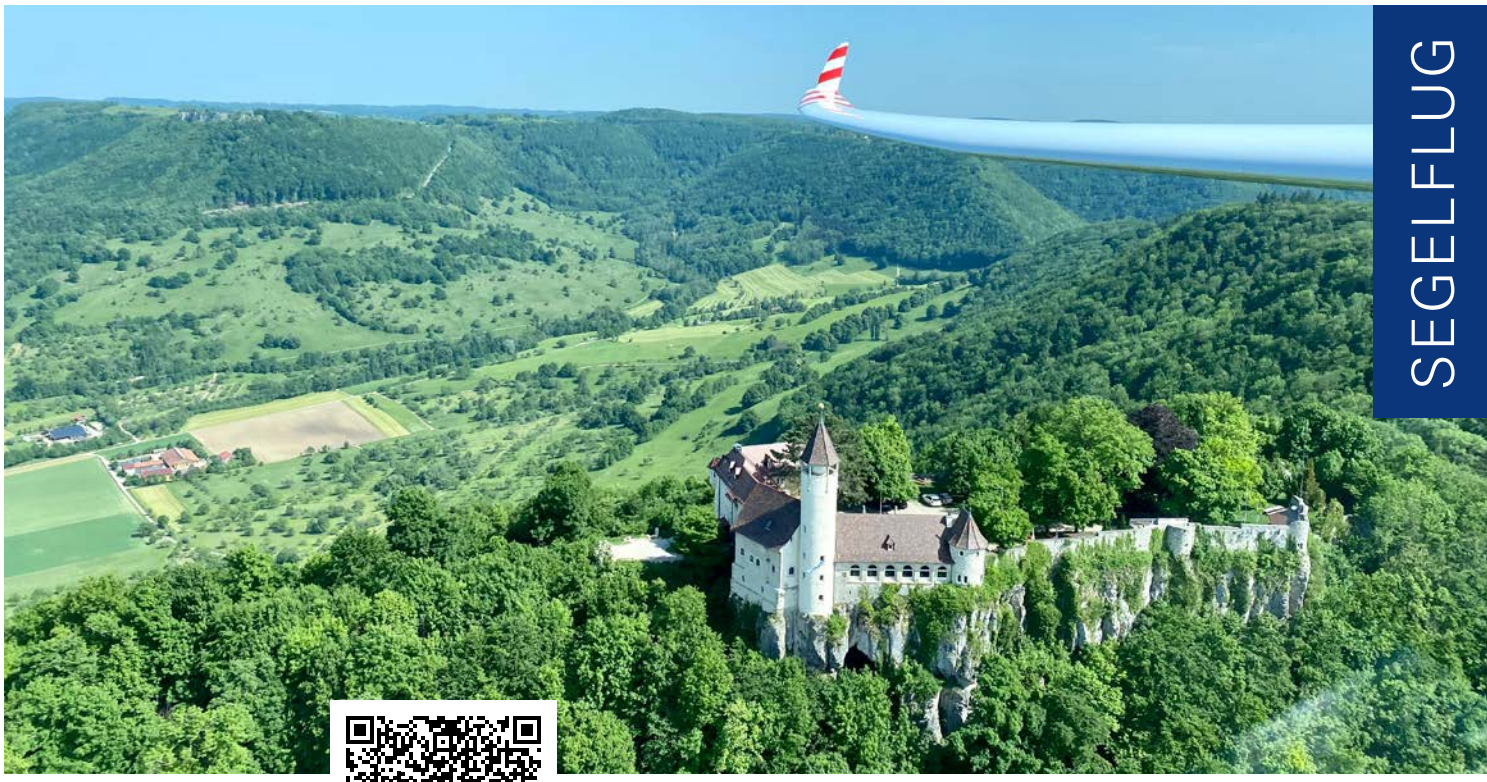
Vom 21.05. – 28.05.2022 fand der diesjährige Internationale Hahnweide-Segelflugwettbewerb (HWW) in Kirchheim unter Teck statt. Zu diesem Anlass hatten wir, Nina Felicitas Heide und Edouard Honoré, uns als binationales Team um die schöne BW4 des Vereins zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbs-Segelfluges in Baden-Württemberg e.V. (SBW) beworben, welche wir zu unserer großen Freude auch bekommen haben.

Takeoff

Die BW4 konnten wir bereits eine knappe Woche vor Wettbewerbsstart abholen. Die trilinguale (englisch-französisch-deutsche) Verständigung im Cockpit war im Rahmen einiger gemeinsamer Flüge in den Bergen Südfrankreichs schon bestens erprobt, sodass wir direkt mit der Gewöhnung an die hier deutlich niedrigeren Hügel loslegen konnten. Dazu haben wir vom 16.05 bis 19.05. am Segelfluggelände Rheinstetten trainiert. Am Freitag, 20.05., stand dann der (Straßen-) Transfer von Baden ins Schwabenländle an, und wir unternahmen noch einen kleinen Trainingsflug am Freitag von der Hahnweide aus.

Nachdem alle Papiere geprüft waren, machten wir zum ersten Mal Bekanntschaft mit dem etwas launischen Wetter der kommenden Tage. Innerhalb kurzer Zeit hatte sich entgegen der Vorhersage eine Hagelzelle gebildet, die den Piloten einige weniger entspannte Minuten bescherte, aber zu unser aller Glück keinen Schaden anrichtete – von tropfnassen Piloten und Helfern abgesehen.

Insgesamt war der HWW toll organisiert: Von der Essensbestellung und Piloteninfo per App, über Aufgaben- und Wetterbriefing in englischer Sprache für das internationale Teilnehmerfeld, bis hin zu den perfekt durchgetakteten Startvorgängen in einer Kombination aus F-Schlepp und Eigenstart lief alles wie am Schnürchen. Mit vier fliegbaren bei acht möglichen Wertungstagen hat das Wetter den HWW nicht wirklich verwöhnt. Bei den Wertungsflügen kam dennoch keine Langeweile auf: Von tollen Steigwerten mit 4 m/s



Burg Teck

bis zum Parken mit 0,1 m/s Steigen am Plettenberg, um doch noch zum Chili con Carne am Schempp Hirth-Abend nach Hause zu kommen, war alles dabei.

Am 1. WT konnte kein Teilnehmer der DoSi-Klasse die Aufgabe beenden. Wir waren an diesem Tag beim Abflug etwas zu ungeduldig und auch der Versuch des Hangfliegens an der Albkante bei sehr wenig Wind rettete uns nicht vor einem 2. F-Schlepp. So kamen wir am 1. WT nicht mal dazu, die Startlinie überhaupt zu überfliegen. Am 2. WT überflogen wir die Startlinie und schafften 200 km der 246 Aufgaben-km, sodass wir auf Platz 10 von 15 vorrückten. Am 3. WT fühlten wir uns an der letzten Wende schon fast zu Hause (bei Donzdorf fehlten 150 m Ankunftshöhe auf Nabern). In der Hoffnung, eine gut tragende Linie zu finden, flogen wir etwas zu frech ab und von der Alb herunter. Leider fanden wir hier nur mäßig bis schlecht tragende Linien und kein Steigen mehr, sodass wir uns nach über 300 km ganze 1,3 km vor der Ziellinie für die Landung in einer Wiese entschieden. Immerhin am 4. WT überfolgen wir sowohl Start- als auch Ziellinie, was uns in der Gesamtwertung auf Rang 8 beförderte (Link zur Tabelle siehe QR-Code).

https://www.soaringspot.com/de/54-internationaler-hahnweide-wettbewerb-hahnweide-2022/results/dosi/task-8-on-2022-05-28/total

Insgesamt konnten wir in diesen 4 Wertungstagen viel lernen. Im Gegensatz zum Vergleich über WeGlide oder den OLC ermöglicht ein Wettbewerb das direkte Erleben der Vor- und Nachteile von Einzelentscheidungen: beispielsweise das östlich vs. westlich Vorbeifliegen an einem Schauer oder die Entscheidung, doch noch zwei Kreise mehr im aktuellen Steigen zu machen. Wie viel Zeit ein oder zwei falsche Kreise kosten, ist im „normalen“ Überlandflug weniger offensichtlich, wohingegen diese Effekte im Wettbewerb z.T. direkt in Punkten gemessen werden können.

Trotz des etwas größeren Aufwandes für das Fliegen im Wettbewerb und der etwas geringeren Ausbeute in Flugzeit ist die Wettbewerbsfliegerei eine lohnende Erfahrung – auch für Piloten, die in absehbarer Zeit keine Teilnahme an internationalen Wettbewerben planen.

Zu guter Letzt möchten wir uns herzlich beim SBW für die BW4 sowie bei der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. (VDP) für die finanzielle Unterstützung bedanken!

Gruppenbild

v.l.n.r. Bernd Schmied Coach, Sabrina Vogt, Christine Grote, Conny Schaich, Ines Engelhard, Steffi Mühl, Katrin Senne, Ulricke Teichmann. (Sandra Malzacher ist leider nicht auf dem Foto, da sie sich auf Grund ihrer Coronainfektion vom Team isolieren musste)

Weltmeisterschaft in Husbands Bosworth, England

Jahrhundertsommer leider nur bis zum 1. Wertungstag | von Christine Grote

Zur Einstimmung auf die WM in England, einem Terrain, in dem noch keine von uns VDP-Mädels je geflogen ist, haben wir uns als erstes mit dem Wetter beschäftigt. England, das klang in unseren Ohren schon nach regnerisch, wechselhaft und so baten wir Walter Hermann als Meteorologen uns doch ein wenig mit dem zu konfrontieren, was uns erwarten würde. Bei seinem Vortrag fiel es ihm schwer, für den Zeitraum der WM positive Wetterbeispiele zu finden, denn hätte die WM in 2020 oder 2021 stattgefunden, wären wir nur mit 1–3 Wertungstagen dabei gewesen. Wir versuchten die ernüchternden Informationen mit Galgenhumor zu nehmen und stimmten uns darauf ein, dass im Jahr 2022 alles anders werden würde, denn für uns Mädels würde es bestimmt einen Jahrhundertsommer geben.

Und dann schien es tatsächlich so zu kommen. Bei der Anreise und in der Trainingswoche hörte man Klagen über die hohen Temperaturen, aber vor allem das Jubilieren über gigantische Basishöhen, Bilderbuchwolkenhimmel und fantastische Schnitte.

In den Trainingstagen wagte sich fast jedemal - abseits der Trainingsaufgaben – an die Ostküste zu einer markanten Einbuchtung namens „The Wash“. Wir waren begeistert!

Die enormen Basishöhen brachten allerdings ein ganz anderes Problem mit sich – die atemraubende Luftraumsituation. Luftträume, wo man nur hinschaut, das ganze Land ist voll von Flugplätzen, leider haben die meisten davon einen Kreissektor, der je nach Höhe zu meiden ist und ein regelrechtes Slalomfliegen fordert. Befremdlich für uns war auch ein Luftraum der „Deventry Box“ genannt wurde, der zwar morgens beim Briefing geöffnet wurde, den man aber erst nutzen konnte, wenn einem der Teamcaptain vor dem Einfliegen bestätigte, dass dieser noch offen ist.

Man stelle sich nun 8 Pilotinnen auf einer Funkfrequenz vor, von denen in jeder Klasse auch Teams fliegen, die an unterschiedlichen Stellen, mit unterschiedlichen Lufträumen konfrontiert sind.

„Achtung der Kringel voraus ist ganz gesperrt!“, „Nein, da können wir drüber, ist ne Matz!“, Ne ich mein den anderen auf 11 Uhr!“, „Ah, oh, der, der ist nur für Hubschrauber gesperrt. Boden, ist das so? Bitte bestätigen!“, „Achtung, voraus nur noch 5.500 Fuß“, „Ja, aber wenn wir die Wolkenstraße rechts nehmen, können wir bis FL 65 gehen“ … – und das ist nur eine kleine Kostprobe!

Aber schon nach dem ersten Wertungstag verringerte sich die Höhenproblematik drastisch, da englisches Wetter einsetzte. Gleich der zweite Tag der WM wurde zum Ruhetag deklariert, damit man den Regeln genüge getan hat und nicht später einen gut fliegbaren Tag neutralisieren muss.

Die Ruhepause währte dann wider Erwarten drei Tage und dann ging es weiter mit dem englischen Wetter. Ständige Wetterwechsel und Frontdurchgänge machten es allen Pilotinnen schwer. Das Motto hieß eigentlich immer „Heute sicher heimkommen, es ist kein

Auch wenn wir uns nicht als Hexen sehen, ist es eine lustige Tradition, bei der die Novizinnen einer WM einen Schwur leisten müssen. Sie schwören in der Sprache der Hexenmutter, immer fair zu sein und ihre Mannschaft stets gut zu behandeln. Die größte Hürde dabei ist, dass die Kombination aus Hexenmutter und Novizin so gewählt wird, das die Neulinge die Sprache möglichst nicht können und das Nachsprechen zur allgemeinen Belustigung dient. Mit einem Kuss ins Hexenbuch und einem Besenflug ums Feuer wird dieses Ritual abgeschlossen.

Tag, um Punkte zu machen". Irgendwie blieb es dabei.

An einem Wertungstag landeten bis auf zwei Teilnehmerinnen alle nach ca. einer Stunde Flugzeit wieder, da das Wetter noch vor dem Abflug dermaßen abbaute, dass man sich noch nicht mal mehr halten konnte. Auch für die Wettbewerbsleitung mit der erfahrenen Wettbewerbspiloten Liz Sparrow waren dies Tage, die sie zur Verzweiflung trieben, aber nur einen Tag aufzugeben kam für sie nicht in Frage. So wurden alle Flugzeuge wieder in die ursprüngliche Startreihenfolge gebracht, wer wollte durfte auch nochmals tanken und somit nochmals über die Waage. 90 Minuten später starteten wir mit einer neuen Aufgabe. Alle Anwesenden, auch Urgesteine unter den Teamcaptains wie Eric Napoleon, hatten so etwas noch nicht erlebt.

In allen drei Klassen trotzten die VDP-Mädels diesen schwierigen Umständen und stimmten sich, unterstützt durch Teamcaptain und Coach Bernd Schmied und Charly Bauder, immer wieder positiv auf die neue Herausforderung ein.

In Summe kam das deutsche Team gut durch den Wettbewerb, auch durch die schwierigen Tage. An einem dieser Wertungstage, an dem einem das Quäntchen Glück nicht fehlen durfte, erwischte es Christine Grote und Katrin Senne mit einer frühen Außenlandung. Während Teamkolleginnen noch in Höhen um die 200 Meter gerade so wieder weg kamen, war für sie der Tag zu Ende. So lagen Glück und Leid auch im deutschen Team nah beieinander. Während Ines Engelhardt und Ulrike Teichmann in der Clubklasse im Freudentaumel über ihre Tagesplatzierung waren, liefen die Pilotinnen der 18-Meter und Standard-Klasse mit gesenkten Köpfen durch die Gegend.

Aber nicht nur den deutschen Mädels ging es so. Auch der letzte Wertungstag schüttelte die Wertung nochmals mächtig durch und die führende Französin und zweifache Weltmeisterin in der Clubklasse gab die Führung mit einer Außenlandung 35 km vor dem Flugplatz ab.

Am Ende wurden die deutschen Mädels Team-Weltmeister, so dass jede mit einem guten Gefühl die Heimreise antrat. Und besonders stolz sind wir auf drei VDP-Pilotinnen, die Treppchenplätze erflogen:

Conny Schaich holte sich den Weltmeistertitel in der Standardklasse, Sabrina Vogt ist in der gleichen Klasse unsere neue Vize-Weltmeisterin. In der Clubklasse glänzten Ines Engelhards Augen wegen der errungenen Bronzemedaille!

Der Jahrhundertsommer endete wettermäßig zwar schon nach dem ersten Wertungstag, aber wir sind mit acht Wertungstagen weit mehr geflogen, als wir es uns je erhofft hatten.

Alle WM-Teilnehmerinnen

Erva und Reimar

Mein Weg zum Wettbewerb, dein Weg zum Wettbewerb

von Christine Grote

Im Leben sind es oft die Zufälle, die unseren Weg beeinflussen. Im richtigen Moment am richtigen Ort zu sein, kann manches Mal den Ausschlag dafür geben, dass sich etwas Großes entwickelt.

Mein Verein wollte mir – ich war gerade 17 Jahre alt – kein Flugzeug für eine Landesmeisterschaft der Senioren zur Verfügung stellen. Ich hätte schließlich „nur“ 130 Arbeitsstunden geleistet und wäre außerdem schon mit einem Vereinskameraden mit der Ka8 auf einem regionalen Wettbewerb gewesen.

So kam es, dass ich nach Alternativen suchen musste. Ich fand Regina Schröder, Besitzerin einer Standard-Libelle in Borkenberge, die mir ihren Flieger für die Landesmeisterschaft zur Verfügung stellte. Sie war es auch, die mir die Möglichkeit gab, diese Libelle über viele Jahre gegen Übernahme aller laufenden Kosten fast wie mein eigenes Flugzeug zu nutzen. Diese beiden Umstände, so bin ich mir sicher, haben mich zu zwei Weltmeistertiteln und weiteren Medaillen im Frauensegelflug gebracht.

Aber nicht nur der sportliche Erfolg ging mit diesen Zufällen einher, sondern auch der Umstand, dass ich die Fliegerei heute als mein Lebenselixier und nicht nur als Sport oder Freizeitbeschäftigung ansehe.

Als ich 2017 Erva Satun in Lachen-Speyerdorf kennenlernte, fiel sie mir sofort durch ihre fröhliche, liebenswerte und hilfsbereite Art auf. Damals, gerade in den fliegerischen Kinderschuhen, umsorgte sie uns Wettbewerbsteilnehmer von frühmorgens im Grid bis spätabends an der Bar.

Als mein Mann Uli und ich im Winter dann überlegten, wen wir als Betreuung für unseren Sohn mit auf die Deutsche Meisterschaft nach Stendal nehmen könnten, fiel mir Erva sofort wieder ein. Der richtige Köder für diese junge ambitionierte Flugschülerin war schnell gefunden: Die Trainingswoche durfte sie im Arcus mit Uli fliegen, da ich mit unserem Sohn Fin sowieso erst zu Wettbewerbsbeginn anreisen konnte.

Was soll ich sagen, dieser Wettbewerb war der Auftakt einer hoffentlich noch lang andauernden Freundschaft.

So besuchten wir Erva im Vorfeld in Lachen-Speyerdorf und flogen dort schon mal mit ihr im Team „Arcus und Discus“ zu dritt durch die Lande. Ihre Leidenschaft, ihr Ehrgeiz für die Fliegerei, aber auch einfach die Freude an all dem, waren ihr in jeder Sekunde anzumerken.

Die DM verlief wie geplant. Uli genoss die Lernfähigkeit seiner jungen Co-Pilotin in der Trainingswoche und sie war danach die perfekte Betreuerin für Fin, während wir uns voll auf die Meisterschaft konzentrieren und uns in die Nationalmannschaft qualifizieren konnten.

Corona, aber auch ein tragischer Unfall innerhalb der Familie, bremste Erva leider fliegerisch in der Saison 2021 aus, aber dafür nahm sie 2022 wieder mit ungebremstem Elan Anlauf.

So konnte ich sie leicht motivieren, trotz ihrer erst 20 Stunden nach Scheinerwerb, an

Erva Satun

der Deutschen Meisterschaft der Frauen mit integrierter Junioren-Qualifikationsmeisterschaft teilzunehmen.

Fast 30 Jahre nach meinem Eintritt in die Wettbewerbsfliegerei scheint es immer noch nicht selbstverständlich zu sein, dass man Mädels einfach mal machen lässt. Dass man ihre Ambitionen genauso selbstverständlich findet, wie die der männlichen Kollegen.

„Ich wollte hauptsächlich Erfahrung sammeln, einfach mal probieren, mit dabei sein. Dafür habe ich kaum eine Möglichkeit der Vorbereitung ausgelassen. Ich bin das Oster-Warm-Up mitgeflogen, ein Training für Streckenflugeinsteiger, organisiert von den Rheinlandpfälzischen Trainern. Ich habe Überlandflüge in der LS4 mit Begleitung von Frank Schwertfeger oder Reimar Möller gemacht. Beide haben mich auch theoretisch fit gemacht, mir die Herangehensweisen an Assigned-Area und Racingaufgaben erklärt und vieles andere mehr.

Und trotzdem gab es im Verein einige Stimmen, die mich verunsicherten, weil „Mann" meinte, ich schätze mich falsch ein, ich solle damit noch ein, zwei Saisons warten", erinnert sich Erva.

Natürlich habe ich versucht, Erva so weit wie möglich zu unterstützen, ihr Mut zuzusprechen, ihr zu sagen, dass ich das anders beurteile. Aber wenn man nicht im gleichen Verein ist, sind einem da schnell Grenzen gesetzt. So bin ich sehr dankbar, dass Erva mit dem ersten Vorsitzenden Reimar Möller einen starken Fürsprecher im Verein hatte, der sie bei unserer Idee der Teilnahme maßgeblich unterstützte und die Zweifler Stimmen im Verein verstummen ließ.

Heute kann sie auf eine erste Meisterschaft zurückblicken, bei der sie eine Unmenge an Erfahrungen gesammelt hat. Sie hat den Abflugpoker kennengelernt, weiß jetzt um die Geduld, die an manchen Wertungstagen gefragt ist, hat einige gut durchgeführte Außenlandungen gemacht und sich mit den Junioren der Fliegerwelt connected.

„Ich hatte schon den ein oder anderen Aha-Effekt, zum Beispiel, wie groß der Ehrgeiz anderer sein kann, die auch nicht davor zurückschrecken, im Pulk das Wasser abzulassen, nur um sich im Nullschieber am Platz bestmöglich zu platzieren.

Aber auch das Pulkfliegen an sich. An einem Tag haben wir mehr als 1½ Stunden in 400–500 Meter mit allen um den Platz herum gekämpft, um oben zu bleiben. Wenn ich daran denke, komm ich jetzt noch ins Schwitzen.", erzählt Erva lachend.

Ja, sie ist letzte geworden, aber das war im Bereich des zu Erwartenden, denn sie hatte mit Abstand die wenigste Überlandflugerfahrung. Viel wichtiger ist, sie hat ihren Zweiflern oder gar Neidern zeigen können, dass sie eine sichere und gute Pilotin ist.

Dass sie am letzten Wertungstag ihre erste Strecke erfolgreich vollenden konnte, war nicht nur für sie ein riesiges Glücksgefühl!

„Ich kann jeder (natürlich auch jedem) nur raten, sich einfach zu trauen, es einfach zu machen. Dabei Ausschau halten nach Unterstützern, auch aktiv Leute ansprechen, denn hat man erst die Richtigen gefunden, helfen sie dir dich zu entwickeln, dich aber auch richtig einzuschätzen", resümiert die junge Pilotin voller Überzeugung.

Ich hätte ihr für ihren Einsteigerwettbewerb gewünscht, dass das Wetter homogener und etwas weniger kniffelig gewesen wäre. Aber mit den in Landau gewonnenen Erfahrungen hat sie nun das Polster an Selbstbewusstsein, das es braucht, um in der kommenden Saison weiter ihren Weg zu gehen und zu fliegen.

Willkommen in der Welt des Wettbewerbssegelfluges!

Beate Uhse

Beate Uhse

Der bewegte Lebensweg einer ungewöhnlichen Fliegerin | von Hedwig Sensen

Ihr Weg als Pilotin war nicht vorgezeichnet. Geboren als Beate Dorothea Köstlin am 25. Oktober 1919 im ostpreußischen Wargenau bei Cranz, war sie jüngstes von drei Kindern der Ärztin Margarethe und des Landwirts Otto Köstlin, die ihren Kindern ein solides Leben mit ordentlichen Berufen ermöglichen wollten. Im Alter von etwa acht Jahren erfuhr und träumte Beate von der Sage des Ikarus.

Fortan ließ sie der Gedanke ans Fliegen nicht mehr los und beherrschte ihre kindliche Phantasiewelt. Der Traum sollte wirklich werden, aber wie? Sie wollte es den Vögeln nachmachen und dazu brauchte sie zwei Flügel. Also sammelte sie Hühnerfedern und Pappstücke, klebte sie zu zwei Flügel mit Schlaufen zusammen, in die sie ihre Ärmchen stecken konnte. Mit diesem Fluggebilde stürzte sie sich vom Vordach des Elternhauses - Beate blieb dabei bis auf ein paar Schürfwunden unverletzt. Ihren erschrockenen Eltern gab sie daraufhin das Versprechen, bis zum Schulabschluss von weiteren Flugversuchen abzusehen. Die Eltern förderten ihre Kinder mit Hingabe. Beate entwickelte sich zu einer guten Sportlerin, die mit 15 Jahren sogar hessische Meisterin im Speerwerfen wurde. Ihr insgeheimer Berufswunsch war unverrückbar. Sie wollte fliegen lernen – Pilotin werden.

Mit 16 reiste Beate Köstlin als Au Pair für ein Jahr nach England, um die englische Sprache zu lernen. Zurückgekehrt in die Heimat absolvierte sie eine solide Hauswirtschaftslehre. Rein zufällig begegnete ihr Vater auf einer Reise in Berlin Wilhelm Sachsenberg, Referent für Motorflug im Deutschen Aero-Club, und erzählte ihm von Beates „verrücktem" Berufsziel, Pilotin zu werden. Im Gegensatz zu ihrem Vater zeigte Sachsenberg durchaus Verständnis für diesen ungewöhnlichen Wunsch der jungen Dame und schickte der mittlerweile siebzehnjährigen Beate umfangreiche Informationen zur Pilotenausbildung. Das war der Auslöser für alles Weitere und mit letztendlicher Zustimmung ihrer Eltern begann Beate am 7. August 1937 in der Fliegerschule Rangsdorf nahe Berlin ihre Flugausbildung. Bereits drei Wochen nach ihrem Erstflug mit dem Fluglehrer Tobaschefski in einer Heinkel He 72 startete sie zu ihrem ersten Alleinflug. In schneller Folge lernte sie danach weitere Flugzeugmuster kennen, Klemm Kl 25, Focke-Wulf Fw 44 und Bücker Bü 131 Jungmann. Ihre Ausbildung schloss sie mit einem Solo-Überlandflug von Rangsdorf über

Kunstfluglehrer Hans-Jürgen Uhse und Beate Köstlin vor ihrer Ehe

Beate Köstlin
1937 bei Bücker Flugzeugbau in Rangsdorf

Magdeburg, Halle und Leipzig zurück nach Rangsdorf erfolgreich ab und erhielt ihren Flugschein an ihrem 18. Geburtstag ausgehändigt.

Rangsdorf entwickelte sich für Beate zur ersten fliegerischen Heimat. Die dortige Bücker Flugzeugbau GmbH wurde auf sie aufmerksam und stellte sie als Praktikantin ein. Hier lernte sie alle Bereiche dieser Firma kennen. Man erkannte schnell ihren Lerneifer sowie ihre Talente und förderte sie. Sie durfte die Schulung auf der Gotha Go145, der Arado Ar 66 bis zur Flugscheinklasse B1 und mit der Kunstflugschulung beginnen. Ihr Fluglehrer war Hans-Jürgen Uhse, in den sie sich augenblicklich verliebte. Im Juli 1938 durfte sie am ersten Zuverlässigkeitsflug für Sportfliegerinnen teilnehmen und belegte mit einer Klemm KL 25 unter 13 Teilnehmerinnen den zweiten Platz nach der später so berühmten Ingenieur-Testpilotin Melitta Schiller. Kurz darauf nahm sie mit der firmeneigenen Bücker Bü 131 A an einem Luftrennen in Belgien teil. In der Klasse der leistungsschwachen Flugzeuge, ihre Maschine hatte gerade mal 80 PS, errang sie den ersten und in der Gesamtwertung den dritten Platz. Wenige Wochen später gewann Beate auf einer Bü 180 beim zweiten Zuverlässigkeitsflug von 13 Sportfliegerinnen einen respektablen Platz hinter Liesel Bach auf einer Bü 180 und Luise Harden auf einer Siebel Si 202. Organisator dieses Wettbewerbs war Wilhelm Sachsenberg, der sich sehr über die erfolgreiche Fliegerin Beate freute. Am 20. August 1939, einen Tag nach bestandener Kunstflugprüfung K1, führte sie im Auftrag der Bücker Flugzeugbau eine Bü 133 Jungmeister auf der Insel Thurö in Dänemark mit einem 45-minütigem Kunst- und Showflugprogramm vor. Die 15.000 dänischen Zuschauer waren begeistert und beim abendlichen Festbankett wurde sie mit einem silbernen Ehrenteller ausgezeichnet.

Beates Liebe zu ihrem Fluglehrer Hans-Jürgen Uhse blieb von der ersten Begegnung an ungebrochen, aber seine Heiratsanträge lehnte sie mehrfach ab, da sie befürchtete, als Ehefrau das Fliegen aufgeben zu müssen. Trotz alledem förderte er ihre fliegerischen Talente in jeder Hinsicht und entkräftete schließlich ihre Bedenken. So willigte sie ein, aber dann zauderte ihr Vater rund ein Jahr mit seiner Einwilligung und so wurde die Hochzeit für den 10. Oktober 1939 geplant. Am 1. September 1939 begann der 2. Weltkrieg und Hans-Jürgen sollte am 28. September einrücken. Am selben Tag, kurz vor seiner Abreise, heirateten die beiden mit einer Kriegstrauung…

Beate Uhse hatte jetzt eine Festanstellung bei der Bücker Flugzeugbau. Die empfahl Beate als Double für die nichtfliegenden Filmhelden. Sie war klein und konnte so gut versteckt vom vorderen Sitz Flugzeuge fliegen, während die bekannten Schauspieler im hinteren Sitz den Helden mimten in Fliegerfilmen wie „Achtung, Feind hört mit“. Ansonsten flog Beate meist unspektakulär neue oder reparierte Bücker-Flugzeuge.

Kunstfluglehrer Hans-Jürgen Uhse und Beate Köstlin vor ihrer Ehe

Im April 1942 wechselte Beate Uhse zu der in Strausberg ansässigen Flugzeug-Reparaturwerk Alfred Friedrich. Auch hier waren meist Ein- und Überführungsflüge ihr tägliches Arbeitspensum. Zwei Jahre später wurde sie immer häufiger für Überführungsflüge fabrikneuer Junkers Ju 87 von deren Fabrikation in Tempelhof zu verschiedenen Fliegerhorsten engagiert. 1943 kam ihr Sohn Klaus zur Welt. Als Mitarbeiterin in einem kriegswichtigen Betrieb durfte sie aber weiter als Pilotin tätig sein und sogar für ihren Sohn ein Kindermädchen in ihrem Haus in Rangsdorf beschäftigen.

Am 30. Mai 1944 kam ihr Mann Hans-Jürgen bei einem Kampfeinsatz ums Leben. Sohn Klaus war gerade ein Jahr alt und die verwitwete Beate 26, aber sie verschrieb sich sofort wieder der Fliegerei. Maßloser Mut und Leichtsinn prägten fortan ihr Fliegen, als gäbe es nichts mehr zu verlieren. Da fügte es sich, dass aufgrund der drohenden militärischen Niederlage alle verfügbaren Kräfte benötigt wurden, und auch vorher strikt abgelehnte Pilotinnen erstmals für militärische Flugeinsätze herangezogen wurden. Für Beate war es der Einsatz als Überführungspilotin fabrikneuer oder reparierter Flugzeuge von den Herstellerstandorten zu den Geschwadern auf den Einsatzflugplätzen.

So verlagerte sich Beates Begeisterung von den kleinen Sport- und Kunstflugmaschinen auf die Jagdflugzeuge, wie die schlanke Messerschmitt Bf 109, die mächtige Focke-Wulf Fw 190 und den ihr schon bekannten Sturzkampfbomber Ju 87 oder

HISTORIE

ab und zu die zweimotorige Messerschmitt Bf 110. Dabei wurde sie immer wieder von alliierten Jägern angegriffen. Ihre Überführungsflugzeuge waren zwar voll bewaffnet aber davon konnte sie keinen Gebrauch machen, da sie keine ausgebildete Kampfpilotin war und somit ihre einzige Chance darin bestand, sich im Tiefstflug den gegnerischen Jägern mit großem Mut und viel Glück zu entziehen. So konnte sie alle ihre Überführungsflüge unbeschadet erfolgreich abschließen.

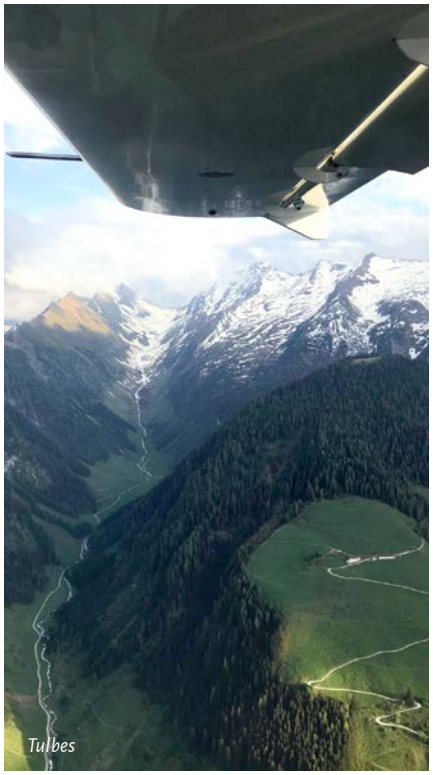
Im Oktober 1944 wurde sie dann offiziell zum Hauptmann ernannt und dem Überführungs-Geschwader 1, Gruppe Mitte mit Sitz in Staaken, zugeteilt. Im April 1945, also rund ein Monat vor Beendigung des 2. Weltkriegs, begann Beate in Staaken noch eine Einweisung auf die zweistrahlige Messerschmitt Me 262, dem modernsten Flugzeug seiner Zeit.

Ebenfalls im April 1945 wurde Berlin von sowjetischen Truppen umschlossen. Ihre Überführungsgruppe wurde von Staaken in den Westen verlegt. Beate Uhse wollte aber nicht ohne Sohn und Kindermädchen fort. Mit großer Mühe konnte sie beide aus ihrem Haus in Rangsdorf holen und nach Gatow, dem einzigen noch offenen Flugplatz im Umkreis von Berlin, bringen. Die letzte verfügbare Junkers Ju 52 hätte sie mit ihrem Sohn, aber ohne Kindermädchen mitnehmen können. Beate verzichtete darauf und entdeckte auf dem Platz eine zweimotorige fünfsitzige Siebel Fh 104, die aber als technisch unklar bezeichnet war. Mit einem ebenfalls zurückgelassenen Mechaniker konnte sie das Flugzeug wieder halbwegs technisch in Ordnung bringen und sogar noch auftanken. Sie hatte dieses Flugzeugmuster noch nie geflogen, las die Betriebsanleitung im Schnelldurchgang und startete gen Schleswig-Holstein mit dem Ziel Fliegerhorst Leck. An Bord befanden sich der hilfreiche Mechaniker, zwei Verwundete, ihr Sohn und das Kindermädchen. Nach ihrem Start schaffte kein anderes Flugzeug mehr den Abflug aus Gatow. Es wurde ein abenteuerlicher Flug. Kurz vor Leck musste sie erst einen Angriff englischer Spitfire Jäger auf die dort am Boden stehenden deutschen Flugzeuge abwarten, bevor sie mit minimaler Kraftstoffreserve landen konnte. Britische Bodentruppen nahmen sie in Gefangenschaft. Nach ihrer Entlassung fand Beate mit ihrem Sohn im nahen gelegenen Flensburg ihre neue Heimat. Fliegen, eigentlich die gesamte Luftfahrt, wurde in Deutschland verboten und Beate fand eine neue Lebensgrundlage für sich und ihren Sohn Klaus. Sie schlug sich in dieser schwierigen Nachkriegszeit zunächst mit diversen Haustürgeschäften durchs Leben und lernte dabei die Sorgen und Probleme vieler Hausfrauen kennen. Daraus entstand ab 1951 mit einer Hand voll Angestellten ihr Beate Uhse Versandhaus mit zahlreichen in- und ausländischen Filialen. Ihre Zielstrebigkeit zeigte sich im erfolgreichen Börsengang im Jahr 1990. Jetzt konnte sie ihre nie versiegenden Fliegerträume mit dem Kauf einer Cessna 172 wieder Wirklichkeit werden lassen.

1949 heiratete sie den Kaufmann Ernst-Walter Rotermund, der seinen Sohn Dirk und seine Tochter Bärbel mit in die Ehe einbrachte. Mit Rotermund bekam sie einen weiteren Sohn Ulrich. Beates Privatleben war auch in der Nachkriegszeit von Schicksalsschlägen bestimmt. Die Ehe wurde 1972 geschieden. Ein eigenes Magenkrebsleiden überstand sie Anfang der achtziger Jahre – nicht so ihr erster Sohn Klaus, er starb 1984.

Bis ins hohe Alter blieb die Trägerin des Bundesverdienstkreuzes eine begeisterte Kunstfliegerin, machte noch mit 75 den Tauchschein, spielte Tennis und Golf.

Einer durchaus positiven Entwicklung der Aktien ihres ehemaligen Unternehmens folgte der totale Absturz, der 2017 zur Insolvenz führte. Dies zu erleben, blieb Beate erspart. Sie verstarb in 2001 im Alter von 81 Jahren an einer Lungenentzündung.



Tulbes

Gerlos

Alpenschnuppern

mit Heike Niefer und Robert Sentef | von Karin Bruchhausen

Am Wochenende vom 20.–22.05.22 sollte eine Alpenfluganweisung von der VDP mit Heike und Robert stattfinden. Leider lag eine dichte Front über Mitteldeutschland die ein VFR durchkommen fast unmöglich machte. Corina Beckelmann wollte mit ihrer Cessna 182 IFR nach Vogtareuth fliegen und nahm mich mit. Freitagnachmittag trafen dann noch Ingrid Hopman und Annette Pratsch mit einem UL aus Bad Endorf ein. Mit Heike absolvierte ich einen Checkflug auf der CTLS. Abends ging es gemütlich in den Biergarten.

Samstagmorgen waren die Alpen dicht, aber es sah so aus, dass am Nachmittag das Wetter möglicherweise fliegbar ist. Die Zeit haben wir genutzt und Robert hat uns mit den vielen Tücken des Alpen- und Gebirgsflugs vertraut gemacht. Sein Vortrag war sehr informativ und wir konnten vieles später üben.

Nachmittags hatten wir eine Strecke über Kufstein, die Kontrollzone Salzburg bis zum Brenner geplant. Tatsächlich hoben sich die Wolkenuntergrenze immer höher. Die beiden ULs flogen in Formation, was bei der unterschiedlichen Performance gar nicht so einfach war. Die ständigen Auf- und Abwinde sorgten für streckenweise unterschiedliches Vorankommen. Mal funkte Ingrid: "nicht so schnell, ich sehe euch sonst nicht mehr". Kurze Zeit später: "gebt mal etwas mehr Gas, sonst überhole ich euch gleich!" Am Brenner konnten wir weit nach Italien hineinschauen. Ingrid und Annette sind danach direkt nach Bad Endorf zurückgekehrt, wir führten in 2 Flugzeugen die Alpeneinweisung fort.

Sonntagvormittag war der Wettergott etwas gnädiger. Die Flugroute führte Robert und mich über St. Johann, Mittersill, um den Großglockner in 11.500 ft und Zell am See nach Osten bis Niederöblarn.

Ich suchte die Hangaufwinde, überlegte wo die Abwinde sein könnten, erspürte die Turbulenzen um die Bergspitzen und an den Kreuzungen der Täler. Vieles aus den Theoriestunden konnte ich nun praktisch üben. Auch die Abwinde und Windwalzen im Anflug auf Niederöblarn erforderten Beachtung. Corinna und Heike warteten schon auf uns. Sie waren mit der C 182 eine andere Strecke geflogen und ebenfalls begeistert von dem großartigen Bergpanorama und den vielen Eindrücken.

Nach dem Mittag machten sich Corinna und ich auf den Heimweg gen Norden, gut versorgt mit Tipps für den Start und Steigflug, um sicher aus diesem Tal zu kommen.

Ein lehrreiches Wochenende mit vielen schönen Augenblicken und Ausblicken war zu Ende. Hoffentlich können 2023 mehr von uns teilnehmen.

Karin mit der CTLS in den Alpen

Die Flugroute

Unterwegs nach Cheb in Tschechien

zum Flugtag der German Historic Flight e. V. | von Ingrid Hopman, Co-Autorin Ruth Haliti

Am 10. August war ich Bayerin mal wieder bei Tineke Schaper in Nordhorn-Lingen (EDWN). Mit der „Blue Lady", ihrer Piper PA-22, D-EDCH, flogen wir gen Osten! Erste Station: Besuch bei unserer „Cillie", Cäcilia Rentmeister.

Nach der Landung in Schönhagen gibt es ein Landebier und ein köstliches Abendessen bei Cillie und ihrer Frau Christina auf der ländlichen Terrasse. Mit Blick auf die seltenen Ziegen im Garten verleben wir einen wunderschönen Abend. Übernachten kann man ganz hervorragend am Platz EDAZ.

Von Schönhagen geht es weiter zur zweiten Station nach Eisenhüttenstadt (EDAE). Wir mieten ein kleines Auto für € 35,00 und fahren damit die 7 km ins Zentrum. Nach einem langen Fußmarsch durch die Stadt gönnen wir uns ein Eis mit Sahne.

Freitag machen wir uns auf zu unserer dritten Station: Auf Einladung des German Historic Flight Vereins, Organisator eines Fly-In im Rahmen der Jahresversammlung in Cheb, können Pilotinnen der VDP an der einmaligen Flugshow zu günstigen Bedingungen teilnehmen – dank Ruth Halitis Kontakten.

Die Flugvorbereitung sind abgeschlossen und der Flugplan nach Cheb (LKCB) ist aufgegeben. Einen Slot zum Anflug bis 10:00 Uhr haben wir erhalten. Bei blauem Himmel und 7 KN Ostwind starten wir. Der Flug führt uns über Zwickau-Altenburg, den Pflichtmeldepunkt Repta in den Tschechischen Luftraum. Dann Meldung Cheb, Landung auf der 05.

Mittags besichtigen wir die wunderschöne Altstadt. Zurück am Platz treffen wir Annette Daelman, Annette Panneke, Anette Bechtholdt nebst Gatten Edmund, Karin Bruchhausen und unser neues Mitglied Ana Vodopivec. Alle sind ebenfalls mit ihren Fliegern da.

Inzwischen sind viele Oldtimer gelandet, darunter eine Klemm 35, Fieseler Storch, Bölkow Junior, Bölkow 207 und 209, Stearman mit Pilotin, Me 262, Mustang, Yak, Hawker Hurrican etc. Viel zu sehen und zu

Chebs schöne Altstadt

Flugshow Cheb

Ingrid und Tineke im Zelt

staunen, tolle Stimmung und das Wetter spielt auch mit. Über die Flugshow der Oldtimer könnte man einen eigenen Artikel schreiben!

Wir setzen unsere Flugreise am Sonntagnachmittag fort und fliegen Richtung Nordosten zu Station vier, dem Flugplatz Most (LKMO). Wir überqueren das Erzgebirge in 4.500 ft. Tineke ist ganz aufgeregt „ich fliege zum ersten Mal über Berge", sie hat schweißnasse Hände. „Ich bin doch bei dir, im Notfall kann ich eingreifen", kann ich sie beruhigen. Die Landung auf Gras ist einfach. Wir können am Platz übernachten. 2 EZ und Landung kosten € 30,00, AVGAS € 2.60. Tineke fährt mit dem Taxi in die Stadt, ich genieße die Flugplatzruhe.

In Most ereilt uns dann die schlimme Nachricht vom tödlichen Absturz der Hurrican, in Cheb. Zum Glück wurden keine Zuschauer verletzt.

ist auch schön; wir hatten allerdings nicht mit einem hereinbrechenden Gewitter gerechnet. Patschnass, aber vergnügt, erreichten wir den Platz und verspeisten den Rest Käse und Semmel bei Taschenlampenlicht. Tineke macht die Plastikgläser voll. In der Dunkelheit werfe ich zweimal das volle Glas um, aber es bleibt noch ein Rest übrig, auch dabei lachten wir herzlich. Die Zelte blieben trotz heftigen Gewitters heil, so dass wir uns trocken um Mitternacht schlafenlegen konnten.

Nach dem Frühstück unter der Tragfläche besuchen wir das Rechliner Fliegermuseum. Einziger Wermutstropfen – die Sonderausstellung zu Pilotinnen im 2. Weltkrieg ist in der hintersten Ecke untergebracht, neben der Toilette.

Das Wetter im Westen verschlechtert sich, so fliegen wir mittags los und landen nach 2:13 Stunden in Nordhorn. Zwei Stunden später ergießt sich ein heftiges Gewitter über dem Platz.

Später landen noch vier Stampe aus Belgien. Tineke zaubert, immer noch voller Energie, ein Abendessen für 11 Personen – Reis mit Lachs und Salat. So geht ein erneuter erlebnisreicher Fliegerausflug mit Tineke Schaper zu Ende.

VDP-Pilotinnen in Cheb

Tineke am Steuer ihrer Blue Lady

Für uns geht es am nächsten Tag weiter ins Elbsandsteingebirge. Zunächst (bei 35 °C) nach Oehna (EDBA), dann weiter zur berühmten „Bienenfarm", Heimat der Quaxe (EDOI) einschließlich Privatführung. Übernachtet wurde am Platz Müritz (EDAX), nahe Rechlin. Dort dürfen wir unsere Zelte aufstellen. Wir mieten E-Bikes und erkunden die Umgebung. Da die wenigen Gasthäuser geschlossen haben, kaufen wir Käse, Brot und Wein beim Discounter. Picknick am Platz

Tatkräftige Hilfe in CZ beim Tanken der Blue Lady

Training mit Romana Fiebig

„Platt und glücklich“

15. Flugsicherheitstraining in Diepholz | von Rosa Höltken

„Platt und glücklich“, so die Aussage einer Teilnehmerin am letzten Abend des Flugsicherheitstrainings.

Faktisch: 7 Fluglehrerinnen, 6 Fluglehrer, 17 Teilnehmer*innen, 12 Flugzeuge, 3 Fachvorträge, 1 Vortrag auf Juist, 1 Musikeinlage, 5 Englisch-Sprachprüfungen, 3 Verlängerungen der Klassenberechtigungen, 2 Befähigungsüberprüfungen, viele Flugstunden und noch mehr Landungen.

Gut, dass sich das Wetter nicht immer an die Vorhersage hält. So konnten alle Teilnehmer*innen am Freitag anreisen – mit Wiedersehensfreude. Und der Tag wurde von einigen bereits zum individuellen Training und zur Verlängerung der Klassenberechtigung genutzt.

Nach dem Abendessen hörten wir einen sehr aufschlussreichen und spannenden Vortrag „Take off Flaps set“ von Prof. Dr. Ing. Bernd Hamacher. Ein weiterer Vortrag am Samstag folgte zum Thema „Flughandbuch“ – wo wir lernten: „Was sind Empfehlungen und was ist ein Muss?“

Am Samstag – nun zeigte sich das Wetter leider von der feuchten Seite – lauschten wir nach dem gemütlichem Frühstück den Fluglehrern Willi Bräutigam und Manfred Distl, die über das Fliegen in den Alpen referierten – mit schönen Bildern und vielen Tipps.

Als es dann endlich aufzog, konnten wir mit dem praktischen Training beginnen.

Gemütliches Frühstück vor dem Training

Alle Teilnehmerinnen sind angekommen

Anja Kasper freut sich über den Ausblick

Als der Regen vorbei war

MOTOR & UL

Anflug auf Juist – mit schöner Brandung

Jede Pilotin wurde bei ihrem persönlichen Trainingsstand abgeholt und konnte nach Herzenslust das trainieren, was ihr wichtig war. Darüber hinaus bot unser Sprachprüferteam Tineke Schaper und Manfred Distel auch Erstprüfungen an.

Am Sonntag konnten wir plangemäß auf die Nordseeinseln fliegen: Nach Durchzug einer Front, die von der Küste in unserer Richtung an Stärke verlor, machten wir uns gemeinsam auf. Ein paar Schauer wollten durch- oder umflogen werden und schließlich trafen wir doch noch wie verabredet pünktlich auf der Insel Juist ein. Dort empfing uns Jörg Bohn, Leiter der Jugendbildungsstätte „JUBI" zu einem Vortrag am Platz: Angefangen hat alles mit einem Zeltlager für Segelflugschüler 1956 auf Juist. Die flugbegeisterte Segelfliegerin Marlies Wuppermann und ihr sozial engagierter Ehemann Theodor hatten die Vision, jungen Menschen durch Erlebnispädagogik in ihrer Persönlichkeit zu fördern. Heute bietet die Jubi für Auszubildende, Schüler, Studenten und jungen Führungskräften interessante künstlerisch-kreative Kurse und natürlich auch das Fliegen im Motorsegler an (mehr erfahrt ihr auf der Seite **www.jubi-juist.de**).

Anschließend führte uns der Juister Flugleiter Stefan durch die Dünen zum Strand, erzählte von der vegetativen Veränderung der Dünenlandschaft und den Schäden, die durch die Stürme entstehen. Wir lernten, welche Pflanzen im Watt wachsen und wie der Queller schmeckt. Und wir wissen nun auch, dass und warum die ostfriesischen Inseln im Norden und Westen abgetragen werden und der Sand im Süden und im Osten angelagert wird.

Einige nutzen die Gelegenheit, noch auf der einen oder anderen Insel die Klappen zu ziehen. Hier auch unser Dank für reduzierte Landegebühren. Last but not least: Danke an die FDD für die Landegebührbefreiung am Flugplatz Diepholz-Dümmerland, für die finanzielle Unterstützung der VDP und der 99s, für den ehrenamtlichen Einsatz aller Fluglehrer*innen, die helfenden Hände in Diepholz, Hetta und Jürgen für die Organisation vor Ort und die schöne musikalische Einlage von Willi.

Nach dem Flugsicherungstraining ist vor dem Flugsicherungstraining. Auf ein Wiedersehen!!

Bernd Hamacher – ein Vortrag über Klappenstellungen

Silke v. Dyk – glücklich über die Möglichkeit der Erstprüfnug

Ein Herz in der Adria – Insel Galešnjak, Kroatien

Der Balkan – wo genau ist der eigentlich?

Eine erste Annäherung mit der CTLS, einem 600kg UL | von Heike Käferle

Das FEWP-Treffen 2022 sollte in Serbien stattfinden, genauer gesagt in Belgrad. Mein erster Gedanke: Säbelrasseln, Balkankriege, Beginn des ersten Weltkriegs und dann Tito, Jugoslawien – eigentlich richtig spannend. Und so nutzten wir die Gelegenheit, um endlich einmal den Balkan etwas genauer kennenzulernen.

Wie gewohnt warteten wir in Ostwestfalen auf passendes Wetter, um über die Alpen zu kommen. Und wie gewohnt flogen wir dann trotz schlechter Wettervorhersage für den Alpenraum los. Bei der Zwischenlandung in Straubing war klar, dass wir über Ungarn fliegen müssen. Gut, dass man nicht mehr von Papierkarten abhängt. Digitale Karten sind bedeutend leichter und so ist es kein Problem, ganz Europa „mitzuschleppen". Ausgestattet mit Wetter-Apps wie TopMeteo, Flugwetter.de, Windy, Regenradar, Echtzeitblitz etc. lässt sich auch das Balkanwetter einigermaßen sicher einschätzen. Der Alpenraum war jedenfalls zu und die Gewitter hingen im Süden überall.

Wir genießen die Sonne und den Wein in Hevic, Ungarn

Wir entschieden uns für den Plattensee um später Belgrad von Nordosten anzufliegen. Der Hévíz-Balaton Airport lässt sich einfach anfliegen und das Handlingpersonal ist sehr nett. Wir genossen zwei erholsame Tage am und im warmen Hévíz-See, um dann nach Timişoara/Rumänien weiterzufliegen. Da es dort nur Jet A1 gibt, tankten wir in Ungarn noch mit AVGAS voll und wurden – Überraschung – als Ausländer mit dem doppelten Preis (also 5 €/l) beglückt. Die teuerste Tankfüllung unseres Lebens – bisher! EU-Richtlinien, so wollte es uns scheinen, muss man in Ungarn nicht einhalten.

Farbenprächtige Schirme zieren die Fußgängerzone von Timişoaras

Timişoaras, ca. zwei Flugstunden östlich, ist eine sehr pittoreske Stadt mit barockem Reiz und Wiener Charme, netten Cafés und guten vielfach modernen Restaurants. Die erst 1940 eingeweihte riesige orthodoxe Kathedrale setzt hierzu einen interessanten Kontrapunkt und erinnert ein wenig an die Hagia Sophia.

In Timişoara warfen wir immer wieder einen Blick auf unsere vielfältigen Wetter Apps. Das Wetter um Belgrad wurde nach wie vor als wechselhaft und gewittrig prognostiziert. Dennoch sahen wir am nächsten Tag um die Mittagszeit die Chance, gut durchzukommen. Für eine Stunde Flugzeit waren auch bei labiler Schichtung meteorologische Voraussagen verlässlich möglich.

Vor der Reise hatten wir die Diskussion in der Pilotinnengruppe, ob der Internationale Platz Nicola Tesla für die Einreise geeignet sei. Einerseits ist er sehr verkehrsreich – ein großer Airliner nach dem anderen fliegt an. Andererseits gingen umfassende Bautätigkeiten vonstatten. Genau drei Flugzeuge nahmen die Herausforderung an und landeten in der Hauptstadt Serbiens: Karin Bruchhausen mit Ana Vodopovic in einer Cessna 172, Graham und Colette aus England mit einer Cessna 182 und wir mit unserer CTLS. Interessanterweise trafen wir alle innerhalb von 30 Minuten ein, was wohl dem Wetter geschuldet war.

Recht flott kam der Tankwagen (AVGAS 2,00 €/l), dann der Abschleppdienst. Der Abschleppdienst? Da es aufgrund der Bauarbeiten nicht möglich war, die Flugzeuge für einige Tage auf dem Vorfeld zu parken, musste eine andere Lösung her: Unsere Flugzeuge wurden von dem Unternehmen Prince Aviation Serbia gegen 60 € pro Tag übernommen und zu einem Hangar außerhalb des Flughafens geschleppt. Eine neue Erfahrung für uns. Spannend auch, dass es keine Schleppstange gab, die für unser UL gepasst hätte. Glücklicherweise konnte ich die Firma überzeugen, dass ein Transfer mit Muskelkraft kein Problem sei. Das wurde aber bereits vorher per Mail geklärt.

Endlich airborne – Abflug von Belgrad über die Save Richtung Westen und dann wetterbedingt entlang der bosnisch-kroatischen Grenze

Nachdem das alles vollbracht war, hatten wir eine entspannte Taxifahrt zum Hotel, um dann das FEWP-Treffen (siehe FEWP Treffen 2022 unter Netzwerk) zu genießen. Beeindruckend die Freundlichkeit der Serb*innen. Wir haben nur nette und hilfsbereite Menschen getroffen. Das gibt der Stadt Flair und überstrahlt so manche städtebaulich weniger attraktive Ecke.

Der Abflug war für Montag geplant. Das Handling in Belgrad funktionierte gut und war mit 32 € sehr günstig. Die Wetterlage blieb zweifelhaft, was uns eine weitere neue Erfahrung verschaffte: Wir sind nämlich in den Genuss der „Hail Protection" gekommen. Der Flugplan nach Kroatien war aufgegeben und wir saßen startklar im Flieger. Per Funk erfuhren wir dann, dass zu unserer Sicherheit die „Hail-Protection" in Kraft getreten ist und wir auf die Starterlaubnis noch warten müssen. Hagel kommt in Belgrad wohl häufiger vor. Freundlicherweise wurde uns angeboten, den Flieger mit Strom zu versorgen – schließlich ist Hörbereitschaft erforderlich und Funk musste an bleiben. Nach 90 Min. bekamen wir dann Starterlaubnis. Unsere Batterie hat durchgehalten, Karin und Ana durften sie Starthilfe in Anspruch nehmen.

Endlich takeoff – und die Berge an der Adria hatten immer noch aufliegende Wolken. Wir entschieden, uns an der Kroatisch-Bosnischen Grenze entlang durch Kroatien zu fliegen, südlich von Zagreb vorbei und um dann mit südwestlichem Kurs auf die Adria zuzusteuern, die wir südlich von Krk zu Gesicht bekamen. Die kroatische FIS hatte uns voll im Griff und gab uns jeweils die zu fliegenden Höhen an. Der Küstenflug nach Zadar und der Anflug dort waren reiner Genuss, das Handling in Zadar schnell und preiswert und beim Abflug bekamen wir am GAT noch den Tipp zum Vermeiden hoher Handlingsgebühren. Jetzt erst einmal angekommen, organisierten wir uns über Booking (wie meist) ein kleines Appartement direkt am Meer – näher dran ging kaum noch – 15 m zum Wasser. Das ist das Glück der Vorsaison.

In Zadar gibt es eine zauberhafte Altstadt, die zuweilen mit der von Dubrovnik verglichen wird, mit der berühmten Wasser-

Kurz vor Zadar – wundervolle Adria

Die Plitvicer Seen von oben

orgel, die so konstruiert ist, dass die Wellen musikähnliche Geräusche erzeugen. Und es gibt mindestens ein fabelhaftes Restaurant – sternverdächtig und direkt am Meer.

Unser nächstes Ziel war die Insel Hvar – das Wetter ließ uns nicht über die Berge ins Landesinnere. Ein traumfhafter Flug über die Adria und ihre wundervollen Inseln brachte uns in etwa einer Stunde auf den verlassen wirkenden und etwas holprigen Flugplatz von Stari Grad, der direkt an das UNESCO Welterbe angrenzt. Dieses UNESCO-Gebiet umfasst mehr als 1.300 ha und wurde im 4. Jahrhundert v. Chr. – also vor 2.400 Jahren – durch ionische Griechen kolonisiert. Seither ist eine Kulturlandschaft erhalten geblieben, in der bis heute u.a. Trauben und Oliven angebaut werden. Man kann zwischen antiken Steinmauern und kleinen Steinhäusern herumlaufen, Rinnen sowie Zisternen entdecken und das geometrische System bewundern, nach dem die Griechen das Land aufgeteilt haben. Stari Grad hat einige schöne Hotels und Restaurants. An der felsigen Küste gibt es Bademöglichkeiten im kristallklaren Wasser und die Insel lässt sich mit dem Fahrrad erkunden – wir konnten E-Bikes ergattern, was die vielen Steigungen erträglich machte. Im Süden von Hvar gibt es Sandstrände, die wir das nächste Mal besuchen werden. Übrigens kann man von Stari Grad mit der Fähre innerhalb von 2 h Split erreichen, die zweitgrößte Stadt Kroatiens. Der Besuch lohnt sich! Auch hier genossen wir wieder UNESCO Welterbe soweit das Auge reicht – vor allem der Diokletianpalast verdient Erwähnung. Schön auch der ausgedehnte Markt und die malerischen Uferpromenaden.

Leider gingen die vier Tage auf Hvar (inkl. Split) wie im Flug zu Ende – dass es überhaupt vier Tage wurden, lag daran, dass unsere eigentlichen Destinationen – Bihać (Bosnien) oder Ochid (Nordmazedonien) – durch die vielen Gewitter und tiefen Wolken unerreichbar waren. Am Flugplatz mussten wir noch 10 € durch einen Türspalt an der Baracke schieben, um die Landegebühr zu begleichen. Bei strammem Seitenwind starteten wir zurück nach Zadar, um am nächsten Tag bei gutem Flugwetter über die Berge nach Bihać zu fliegen. Wir genossen die Blicke über das Dinarische Gebrige Richtung Nord und hielten auf Bosnien-Herzegowina zu. Natürlich schauten wir uns schon mal die Plitvicer Seen von oben an. Hinter der Grenze war Banja Luka per Funk nicht zu erreichen. Wir orientierten uns in Richtung Bihać Golubić Airport, unserm Ziel am Fuß der Berge. Der Anflug über die Stadt mit dem Fluss Una war beeindruckend. Und wir wurden gleich vom Direktor des Aeroclubs Željava (**www.aeroklub-zeljava.com**), Dževad, mit gekühlten Getränken empfangen. Nach einer kurzen Wartezeit kamen die Zollbeamten

Anflug auf Stari Grad – mitten ins Kulturerbe hinein

Anflug auf Bihać über der Una

UNESCO Welterbe Plitvicer Seen von unten

angefahren und kontrollierten unsere Pässe sowie das Gepäck. Den Zoll bestellt man interessanterweise über den zweiten Club vor Ort, den Aero Klub Bihac.

Wir wurden von den ortsansässigen Piloten umsorgt und betreut, wie es netter kaum sein kann. Dževad organisierte uns ein Auto mit Fahrer für den Ausflugs zu den ca. 25 km entfernten Plitvicer Seen in Kroatien und wir verbrachten dort einen unvergesslichen Tag. Mindestens einmal im Leben sollte man diese wundervolle Landschaft mit dutzenden von Wasserfällen besuchen! Für die Karl May Freunde: Die Schatzhöhle und weitere Schauplätze des Films „Der Schatz im Silbersee“ können besucht werden.

Auch der Una Nationalpark, den wir tags darauf erkundeten, ist eine Reise wert. Die Wasserfälle sind dünner gesät als im kroatischen Plitvice, aber teilweise gewaltiger. Der Fluss führt viel Wasser und lässt seine Naturgewalt spüren. Man kann fangfrische Forellen essen – oder auch Ćevapčići.

Nach dem Ausflug haben wir am Spätnachmittag unseren Flieger betankt – der Club half auch bei der Treibstoffbeschaffung an der PKW Tankstelle. Nochmals trafen wir uns mit den netten Bosniern zum Abendessen – die übrigens immer nur Limo tranken – und lernten einen MIG-Piloten der ehemaligen Jugoslawischen Armee kennen, der uns von seinen Flugerfahrungen erzählte und von dem ehemaligen Militärflughafen ŽELJAVA unweit von Bihać – wir haben die Exkursion dorthin aus Zeit- und

Schwimmendes Restaurant in Belgrad auf einem Nebenarm der Donau

Wettergründen auf den nächsten Besuch verschoben. Präsident und Manager (zwei Brüder) des Aeroclubs hatten sogar das FEWP-Meeting in Belgrad in den Medien verfolgt und sagten, dass sie sich sehr freuen würden, wenn die VDP ein Fly-in in Bihać veranstaltete. So viel Freundlichkeit ist ein tolles Aushängeschild für dieses Städtchen und den Flugplatz.

Am Folgetag, nach der Verabschiedung durch den Manager des Clubs, flogen wir Richtung Heimat. Das Abschiedsfoto wurde ins Vereins-Internet gesetzt.

Auch dieses Mal bauten sich die Gewitterwolken über den Alpen auf, aber wir schafften es mit einer Zwischenlandung in Wels am gleichen Tag noch bis Oerlinghausen.

Den südlicheren Balkan konnten wir auch dieses Mal nicht in Augenschein nehmen, aber wir können auf eine Reise mit unvergesslichen Eindrücken zurückblicken.

Warten auf den Zoll – Flugplatz Bihac

Zara Rutherford (19) becomes youngest woman to fly solo around the world. Kortrijk-Wevelgem airport, Belgium. 20 Jan. 2022
© Beatrice de Smet, Flyzolo

Jung, weiblich und ultraleicht um die Welt

Ein Interview mit Zara Rutherford nach der Weltumrundung | von Ruth Haliti

„Es gab tolle Momente, aber auch Momente, in denen ich um mein Leben gefürchtet habe".

Es ging durch die internationalen Medien mit einem riesigen Rummel und in unseren letzten VDP-Nachrichten haben wir ausführlich berichtet. Eine belgisch-britische junge Frau flog in ihrem ultraleichten Flieger, einer Shark, um die Welt: Zara Rutherford. Zara umrundete mit ihren gerade mal 19 Jahren in 156 Tagen die Welt! Damit stellte sie den Rekord als jüngste Pilotin auf, die die Erde in einem Ultraleichtflugzeug umflogen hat. Offiziell verbrieft im Guinnessbuch der Rekorde.

Eigentlich gibt sie Interviews nur gegen Honorar oder auch gar nicht mehr, aber… Heike Käferle traf Zara 2021 auf der AERO und erzählte ihr von der VDP. Und nachdem ich sie noch einmal freundlich angemailt hatte, gelang es, ein Videointerview mit dieser jungen VIP zu führen.

VDP: Zara, bevor ich dir all die Fragen stelle, die mir unter den Nägeln brennen. Sag mal, wie fühlt es sich an, wenn man so berühmt ist und in allen Medien um die Welt geht.

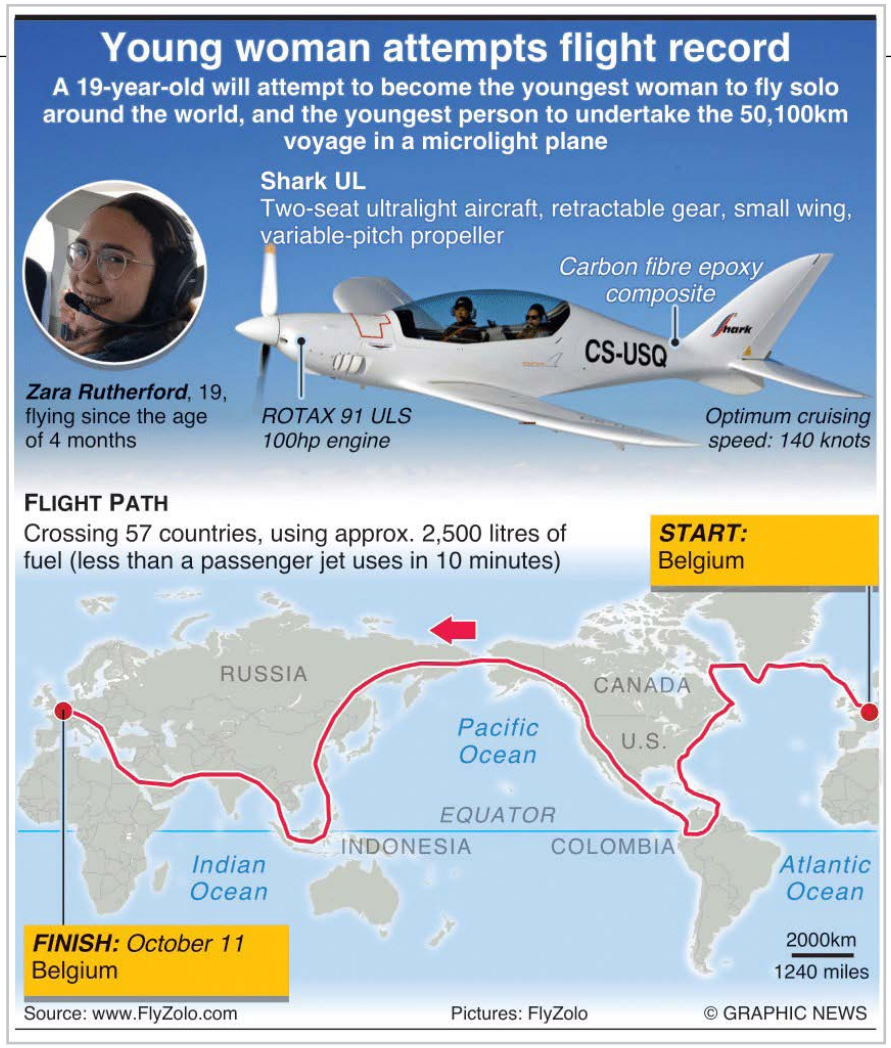
Zara (lacht super sympathisch): Ach, das ist gar nicht so wild. Am Anfang war es echt heftig, aber ich wollte ja etwas erreichen mit dem Rekordversuch. Ich möchte, dass sich die jungen Mädchen etwas trauen. Das muss gar nicht mal das Fliegen sein, aber man muss einfach versuchen, seine Träume zu leben und sich nicht vorschreiben zu lassen, ob man es machen soll oder nicht. Und Technik ist schon mal gar keine Hürde für Mädchen. Und daher braucht es Rolemodels, und ein bisschen wollte ich das verkörpern und zeigen, dass eigentlich nichts unmöglich ist, wenn man es nur wirklich will.

Aber ich hatte natürlich auch unheimlich viel Unterstützung. Durch meine Familie und auch finanziell.

Außerdem habe ich nie besonders viele Pilotinnen gesehen, geschweige denn Fluglehrerinnen. Deshalb war mir das so wichtig.

VDP: Wie bist du zur Fliegerei gekommen? Du kommst aus einer Fliegerfamilie, oder?

Zara: Ja, meine ganze Familie fliegt. Bereits mein Großvater ist geflogen. Ich fliege eigentlich schon solange ich denken kann. Wir sind Piper geflogen. Ich war viel mit meinem Vater im Flugzeug unterwegs und meine Mutter ist auch Pilotin. Selbst habe ich mit der Fliegerei 2016 begonnen, da war ich so 14 oder 15. Ich bin zu einer Flugschule gegangen und habe auf einem UL gelernt, die UL-Lizenz gemacht und dann den PPL. Ja, und dann habe ich die Welt „im Sichtflug“ umflogen. Einen Monat nach meiner Rückkehr habe ich schließlich den IFR-Schein gemacht. Nach den gemachten Erfahrungen war ich es leid, immer Angst vor Wolken haben zu müssen. Ich wusste zwar auch vorher schon, wie ich in Wolken fliegen musste. Mal ehrlich, wenn man zu einer Weltumrundung aufbricht, sollte man auch IMC-Training gehabt haben – für den Fall der Fälle. Zum Glück war meine „Sharp“ auch so ausgestattet.



Infografik über Zaras Weltumrundung © FlyZolo

VDP: Auch als du in Deutschland angekommen bist, war das Wetter wohl eher nicht so gut.

Zara (lacht): Ja, das stimmt, das war gerade noch VFR oder Special VFR. Aber kein Vergleich zu Mumbai. Dort war die Sicht runter auf 2 km kurz vor der Landung, da halfen die Instrumente doch sehr.

VDP: Und wie war das mit dem Gewicht der Shark, auch mit den ganzen Instrumenten?

Zara: Na, das maximale Abfluggewicht inklusive des Rettungsequipment war ok, denn zum Glück bin ich keine besonders schwere Person. Ich hatte noch einen Zusatztank an Bord, das passte auch gut mit dem Schwerpunkt des Flugzeugs. Damit hatte ich eine Endurance von elf Stunden bei max. 145 Knoten, also rund 1.600 NM. Schon ein beeindruckendes Flugzeug.

VDP: Und was war dein längstes Leg?

Zara: 1.050 NM, von Mumbai nach Dubai, mit anständigem Gegenwind, ca. über acht Stunden am Stück. Und nur über Wasser.

v.l.n.r.: Sam Rutherford (Vater), Beatrice de Smet (Mutter), Zara & Mack Rutherford (Bruder). Kortrijk-Wevelgem airport, Belgium. 20 Jan. 2022 © Megan Bowden, FlyZolo

Zara Rutherford und ihr „Shark plane“ auf dem Soloflug um die Welt. Columbo, Sri Lanka, Dezember 2021 © Flyzolo

Das war wahrscheinlich das heftigste und zugleich langweiligste Stück, aber irgendwie auch überraschend unproblematisch. Es ging einfach alles gut.

VDP: Und was machst man dann so gegen die Langeweile so allein im Flieger?

Zara (überlegt): Ich habe meist Musik gehört. Immer wieder den Motor gecheckt, rausgeschaut und darauf geachtet, VMC zu bleiben und… ja auch immer wieder im Kopf durchgegangen, was zu tun ist, wenn mal was schief geht. Was zum Beispiel kann ich tun, wenn sich über Wasser eine Gewitterfront in meinen Flugweg stellt. Auf dem Stück wäre mein Alternate Pakistan gewesen, das war so 3 – 4 Stunden entfernt.

VDP: Und Verpflegung während des Flugs?

Zara: Ich esse oder trinke nichts während der Flüge, da ich ja keine Bordtoilette hab. (lacht)

VDP: Auf deinem Trip bist du auch in Dubai gelandet. Wie haben denn die männerdominierten arabischen Staaten auf eine junge Frau reagiert, und dann noch auf so einem abenteuerlichen Trip?

Zara: Ja, als ich in Dubai landen wollte, waren da so 20 Minuten vor meiner Landung 47 Knoten crosswind angesagt. Die Shark rotiert bei 45 Knoten, also keine gute Idee. Der Controller war super professionell und hilfsbereit. Er hat mich auf einen anderen Platz umgeleitet, wo ich mit immer noch 27 Knoten cross landen konnte. Und „just in time“, denn kurze Zeit später waren da wegen eines Sandsturms mit Gewitter nur noch IFR-Bedingungen.

oben und unten: Auftanken am Magadan Sokol airport, Russland. 1. Nov. 2021 © FlyZolo

Aber nein, manchmal ist man überrascht, dass in den Ländern, wo man es am wenigsten erwartet, einem Respekt und Hilfsbereitschaft entgegenschlägt. Auch Länder wie Saudi-Arabien, dort sieht man wirklich, dass sich etwas tut in dieser Hinsicht. Insgesamt sehr professionell.

Überhaupt haben mich eigentlich alle als Frau mit viel Respekt behandelt, jedenfalls in der „richtigen“ Welt. Online war das teilweise schon anders. Da wurde ich mit Hasskommentaren angegangen, insbesondere wegen meines Geschlechts. Über meinen Tik Tok Account hatte ich versucht, junge Leute in meinem Alter für die Fliegerei zu begeistern. Einmal berichtete ich dort von einem Fehler, den ich beim Fliegen gemacht hatte. Fehler einzugestehen ist doch wichtig, und man lernt davon, aber … es gab so viele beleidigende Kommentare wie “na da seht ihr mal, was es für ein großer Fehler war, den Frauen das Fliegen zu erlauben“. Das war so krass, dass ich mich entschlossen habe, das Video rauszunehmen. Wenn Frau was Gutes tut, ist es nur diese eine, die etwas Gutes tut. Macht aber eine Frau einen Fehler, dann wird gleich gesagt, „alle“ Frauen machen Fehler. Das finde ich ätzend.

VDP: Wo waren denn für dich eher fliegerische Herausforderungen zu sehen?

Zara: Asien. In Asien ist man überhaupt nicht auf VFR-Flieger eingestellt. Das macht es echt schwierig. Die Controller waren oft überfordert und haben nicht verstanden,

Zara Rutherford wurde am Gimpo Airport in Südkorea brgrüßt, 11. Dezember 2021 © Anthony Boocock

Rechts: Zara Rutherford (19) wird als jüngste Frau, die allein um die Welt geflogen ist, geehrt. Kortrijk-Wevelgem airport, Belgium. 20 Jan. 2022 © Beatrice de Smet, FlyZolo

dass ich eine besondere Clearance brauchte, z. B. um VMC zu bleiben.

Ja und Sibirien. Als ich dort landete, hatte es minus 25 Grad. Andererseits war es dort so wundervoll. Die Landschaft erschien, als hätte jemand ein blütenweißes Betttuch über die Berge gelegt. Unglaublich schön. Auch so beeindruckend, wenn man alles Wasser eingefroren sieht. Nur, Probleme sollte man über diesem so unwirtlichen Gebiet besser nicht bekommen, also Notlandung oder so. Da ist kein Überleben möglich.

Die Menschen dort sind unglaublich. Also nicht die Regierung, sondern die einfachen Menschen. Alle arbeiten hart und halten zusammen. Nur so können sie überleben. Ich war wetterbedingt fast einen Monat dort und es war menschlich eine unglaubliche Erfahrung. Auch im tiefsten Alaska. Man stelle sich das vor, wir, die wir in Großstädten leben. Wenn die Leute da in Urlaub fahren, lassen Sie die Türen unverschlossen. Warum? Wenn man sich dort verirrt oder das Wetter schlecht wird, dann braucht man Unterschlupf. Das ist eine andere Welt. Das hat mir sehr imponiert.

VDP: Während deines Fluges hattest du ein Team, das dich unterstützt hat.

Zara: Ja, ohne diese Menschen hätte ich das nie geschafft, auch nicht ohne die Sponsoren. Besonders mein Vater hat sich gemeinsam mit einer befreundeten Pilotin aus England um die ganzen Genehmigungen und den Papierkram gekümmert. Dann war noch ein Mann, der sich mit der Presse und so beschäftigt hat, und natürlich meine Mutter.

VDP: Als junge Pilotin kannst du uns vielleicht einen Tipp geben, wie wir mehr junge Frauen für die Fliegerei begeistern können und sie zum Beitritt in die VDP gewinnen können?

Zara: Tatsächlich glaube ich, das ist so ein Generationsding. Wir finden Vereine nicht so interessant. Vielleicht wäre es eine Idee, eine „Jugendabteilung" für unter 25 oder 30jährige einzurichten. Und Social Media ist natürlich echt wichtig oder regelmäßige Treffen anzubieten. Aber ich glaube das ist heutzutage echt schwierig.

VDP: Zum Abschluss, obwohl ich noch Stunden mit dir plaudern könnte, was sind deine nächsten Pläne?

Zara: Ich möchte gerne Ferrypilotin werden. Als nächstes plane ich mit einem erfahrenen Ferrypiloten eine Cirrus nach Japan zu überführen. Das wird sicherlich sehr spannend.

VDP: Ganz, ganz herzlichen Dank für deine Zeit und das aufregende Gespräch. Und, auch noch die besten Wünsche an deinen Bruder, der ja auch um die Welt fliegt! Ihr seid eine großartige Familie und du bist wirklich ein Vorbild für viele Mädchen und Frauen, auch dafür herzlichen Dank! Schau mal vorbei, wenn du in Deutschland bist!

Zara Rutherford & Michael Masucci, Virgin Galactic Pilot. Virgin Galactic, Spaceport America, New Mexico, USA. 13 Sept. 2021.

Abend-Flugshow mit Feuerwerk zum Abschluß

AirVenture 2022 – Das Fliegerparadies in Oshkosh

von Rosa Höltken und Tobias Püttmann

Unsere Planung begann schon im letzten Jahr – wir wollten nach Oshkosh!!! Die nächste internationale Flugverbindung ging nach Chicago – und so beschlossen wir, uns zunächst dort etwas umzusehen – eine Stadt, die uns auf Anhieb gefiel. Nach 2 Tagen ging es von dort aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln ganz problemlos nach Oshkosh. Die Zug- und Busverbindungen waren super und der Bahnhof in Chicago ein Erlebnis.

„Wir sind tatsächlich in Oshkosh…" – so oder so ähnlich kam es uns (wir, das sind Ursula und Wolfmar Hammer, Tobias Püttmann, Klemens und Rosa Höltken) immer wieder über die Lippen, als wir am 25.07.2022 das Festivalgelände betraten. Konnten wir es doch nach den Wirren der Coronapandemie nicht glauben, wirklich hier zu sein.

Bereits auf dem Weg von unserer Unterkunft zum Wittman Regional Airport waren wir überwältigt von der Menge an Flugzeugen, die abseits der Rollwege abgestellt waren.

Nach der ersten Orientierung auf dem Gelände entwickelte sich schnell ein typischer Tagesablauf: Da wir im Studentenwohnheim der örtlichen Universität untergebracht waren, fuhren wir zunächst mit dem Shuttle-Bus die ca. 5 km zum Flughafen. Das morgendliche (typisch amerikanische) Frühstück an einem der vielen Stände diente nicht nur unserer Stärkung, sondern auch der Planung des jeweiligen Tages.

Über 16.000 Vorträge standen in der Woche zur Auswahl, die zu unserem Erstau-

Camping-Parkplatz

Spektakuläre Airshows

Ein Ausflug mit dem Schulbus zum Wasserflugplatz

Jeden Morgen

nen tatsächlich sehr gut frequentiert waren. Auch wir hörten interessante Referate an: „Wie untersuche ich einen Motor mit dem Boroskop“ oder „Wie betreibe ich meinen eigenen Youtube-Kanal“, „Wie vermeide ich Unfälle mit Amphibien-Flugzeugen“. Gemeinsam besuchten wir den lebendigen Vortrag von Katrin Kaiser. Sie berichtete spannend und kurzweilig vom Alleinflug mit ihrer Grumman nach Oshkosh.

In vier großen Messehallen gab es jede Menge Flugzeugzubehör, Avionik, Deko, Schmuck und vieles mehr. Der in einer Halle aufgebaute Flugsimulator des Wright-Flyer wurde von uns ausprobiert – schon ganz schön sportlich, wie vor über 100 Jahren geflogen werden musste.

Besonders interessant war für Ursula und mich die Zelthalle „Women Aviation“ – wo wir nett aufgenommen wurden. Wir erhielten dort ein T-Shirt mit der Bitte, es am Donnerstag zu einem Fotomeeting auf dem Boing-Platz zu tragen. Wir waren erstaunt über die Vielzahl der Pilotinnen. Auch der Vortrag von Commander Eileen Collins über die Differenzen der Fliegerei im All und in unserer Atmosphäre fesselte uns.

Es gab so vieles zu sehen: z.B. der Fly-Market, ein Trödelmarkt für Sammler und Schrauber mit vielen Souvenir-Ständen oder die Hallen der NASA und der großen Flugzeughersteller, das Museum, das Gelände der Warbirds, der Vintage Hangar inkl. Workshops mit wunderschön restaurierten Maschinen… auch in einer Woche war nicht alles zu erkunden.

Unsere Nachmittage verbrachten wir in der Regel an der sogenannten Flightline: Entweder auf einer einfachen Decke oder einem Campingstuhl, den es natürlich am Merchandise-Shop käuflich zu erwerben gab, konnte man die abwechslungsreichen Flugshows beobachten. Auch hier wurde wieder eine unbeschreibliche Vielfalt geboten. Egal, ob Kunstflug mit dem Segelflugzeug, mit dem Hubschrauber, mit einem turbinenbetriebenen Doppeldecker oder mit einer 2-Mot. Egal, ob allein oder in Formation. Egal, ob zivil oder Militär. Es war einfach alles vertreten und teilweise atemberaubend.

Ein ganz besonderes Highlight waren die abendlichen Flugshows am Mittwoch und Samstag. So waren die Kunstflugzeuge neben dem klassischen Rauch auch mit Licht- und Feuerwerkseffekten ausgestattet. In der Dämmerung ergab sich dadurch ein ganz neuer Eindruck. Emotionaler Höhepunkt dieser Shows war ein viertelstündiges Feuerwerk der Extraklasse.

Insgesamt ist diese große Veranstaltung (600.000 Besucher in der gesamten Woche) hervorragend organisiert. Jeder Pilot oder Luftfahrtinteressierte sollte einmal im Leben am AirVenture in Oshkosh teilnehmen. Wir jedenfalls werden wiederkommen. Dann vielleicht auch in einem Flugzeug statt im Shuttlebus anreisen, um die Atmosphäre auf dem unglaublich großem Flugzeug-Campingplatz zu erleben.

EAA WomenVenture – das Gruppenfoto ist beeindruckend

Chicago, Willis Tower: Tobias, Klemens, Rosa, Ursula und Wolfmar

Präzise Dreifach-Landung auf dem Siegertreppchen

von Lena Maier

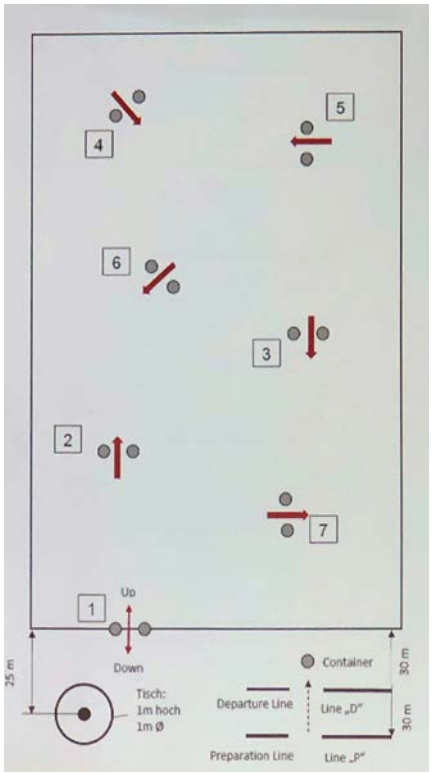
Die Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft 2022, ausgetragen durch den Deutschen Hubschrauber Club e.V. (DHC) unter dem Dach des Deutschen Aero Clubs (DAeC), konnte nach zwei Jahren Corona-Pause endlich wieder stattfinden. Insgesamt acht Teams aus Deutschland und der Schweiz gingen vom 21.–24. Juli auf dem Regio Airport in Mengen (EDTM) nach dem Regelwerk des internationalen Luftsportverbandes (FAI) an den Start.

Endlich ging es wieder los! Meine letzte und zugleich erste Teilnahme als Pilotin an einer Hubschraubermeisterschaft war „Dank" Corona inzwischen schon drei Jahre her, seit 2019 die letzte ODHM (Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft) in Mengen stattfand. Schon damals fehlte mir ein fester Copilot, was mich veranlasste, meine Teilnahme im Jahr 2022 abzusagen. Zudem war ich Anfang des Jahres noch mitten in meiner Flugausbildung zum CPL-H in der Schweiz und konnte somit am Pfingsttrainingslager nicht teilnehmen. Angesichts der jüngsten Kostenentwicklung gab es nur wenige Anmeldungen. Der DHC entschloss sich schließlich zu einer großzügigen finanziellen Förderung aller teilnehmenden Teams.

So erhielt ich vier Wochen vor Beginn der Meisterschaft einen Anruf unseres DHC-Präsidenten Michael Schauff, langjährigem Co-Pilot und mehrfachem Deutschen Meister, mit der Bitte, noch einmal über eine Teilnahme als Pilotin nachzudenken. Sein Angebot, den diesjährigen Wettkampf gemeinsam mit ihm als Team zu bestreiten, war mir eine große Ehre und meine Teilnahme an der Meisterschaft sicher. Somit musste auch nur ein einziger Trainingstag für die ODHM genügen. Nach dem kurzen und intensiven Training konnten wir voller Zuversicht als Junioren-Team an den Start gehen. Ausschlaggebend für diese Einstufung ist nicht das Alter von Piloten und Copiloten, sondern

Slalom nach dem Start – Befüllen des Wassereimers aus der Luft (Foto: Constantin Chryssanthis)

DHC Gruppenfoto mit allen Teilnehmern und Schiedsrichtern (Foto: Constantin Chryssanthis)



Slalom-Reihenfolge und Durchflugrichtung der Tore – (Foto: Lena Maier)

Der Wassereimer muss durch den unteren gelben Bereicht des Tors geführt werden. (Foto: Constantin Chryssanthis)

die Stundenanzahl des Piloten – mit weniger als 250 Flugstunden als PIC ist man Junior.

Den Auftakt des Wettbewerbs mit insgesamt vier Disziplinen machte der Precision Hover. Hierbei muss der Hubschrauber vorwärts, rückwärts und seitwärts entlang eines schmalen Korridors innerhalb einer vorgegebenen Zeit und unter Einhaltung einer exakten Höhe manövriert werden. Zwei Ketten mit jeweils zwei und drei Metern Länge werden hierzu an den Kufen befestigt, um Höhenabweichungen für die Schiedsrichter sichtbar zu machen. Die lange Kette darf den Boden nie verlassen, die kurze hingegen darf ihn nie berühren. Die 360-Grad-Drehungen an den jeweiligen Ecken müssen gleichmäßig und präzise auf der Stelle durchgeführt werden und dürfen 15 Sekunden nicht unterschreiten. Den Abschluss des Precision Hover bildet die Präzisionslandung auf eine markierte Linie, wobei jeder Zentimeter Abweichung von der Markierung Strafpunkte bedeuten. Von möglichen 300 Punkten in jeder der insgesamt vier Disziplinen erarbeiteten wir uns im Precision Hover mit 275 Punkten – und nicht einmal einem ganzen Punkt Rückstand auf

Auf die Sekunde genaues präzises Absetzen des Wassereimers in die Mitte des Tischs

den zweiten Rang – eine hervorragende Ausgangsposition.

Nach einer verkürzten Pause aufgrund einer angekündigten Gewitterfront ging es bereits am Mittag in die zweite Disziplin, die Navigation. Den Teilnehmern wurde ein Kurs von rund 40 Minuten (abhängig von der Leistung des jeweiligen Hubschraubermusters) vorgegeben, auf dem Bodenmerkmale und ausgelegte Sichtzeichen gefunden und

Einsprechen des Piloten durch den Copiloten im Anflug zum Tisch (Foto: Constantin Chryssanthis)

HELIKOPTER

Anflug auf die Startlinie

Junioren-Meister, Deutscher Vizemeister und 3. Platz in der Gesamtwertung – Lena Maier und Michael Schauff (Präsident des DHC)

erkannt werden mussten. Ziel ist es, auf die Sekunde genau über die Ziellinie zu fliegen. Im Anschluss galt es je ein Reissäckchen in zwei Zielkreise zu werfen und einen Kegel in einer 30 x 30 cm große Dachluke zu versenken. Natürlich wieder alles auf die Sekunde genau. Aufgrund eines nicht gefundenen Sichtzeichens folgten wir erneut mit 274,9 Punkten und nur 4 Punkten Rückstand dem ehemaligen Deutschen Meister ganz knapp auf dem dritten Rang.

Präzisionslandung mit beiden Kufenmarkierungen auf die weiße Linie (Foto: Lena Maier)

Am nächsten Wettkampftag ging es frisch gestärkt, allerdings mit auffrischendem Wind, in das Fender Rigging. Dabei muss eine Boje aus unterschiedlichen Höhen/Seillängen (vier, sechs und acht Meter) in drei gekennzeichnete Tonnen abgesenkt werden, ohne diese von außen zu berühren. Die Schwierigkeit hierbei ist, die Boje möglichst ruhig und stabil zu halten – und das bei äußerst knapper Zeitvorgabe. Mit einer überraschend großartigen Punktezahl von 295,6 konnten wir noch einmal für Spannung im Hinblick auf das Siegertreppchen sorgen und die ehemaligen Deutschen Meister ins Schwitzen bringen. Das Schweizer Team mit ihrem herausragenden Leistungsniveau festigte seinen ersten Platz und erflog sich im Fender Rigging 298,6 Punkte.

Die finale Entscheidung fiel wie immer bei der letzten Disziplin – dem Slalom. Hierbei führt der Copilot einen mit Wasser gefüllten Eimer am Seil, den das Team durch sieben Tore in einer vorgegebenen Reihenfolge als auch Richtung bringen muss. Diese Informationen werden erst kurz vor dem Start bekanntgegeben, sodass sich jedes Team in kürzester Zeit einen „Tanz durch den Parcours“ einteilen und verinnerlichen muss. Am Ende muss der Eimer auf einem kleinen Tisch mit 60 cm Durchmesser abgesetzt werden. Jeder Zentimeter Abweichung des Eimers von der Mitte des Tischs, Wasserverlust auf dem Weg sowie zu hohes Durchfliegen der Tore bedeuten Punktabzug.

Die letzte Disziplin kann in der Rangfolge noch einiges verändern, wie so oft in vergangenen Meisterschaften bewiesen wurde. Wir gaben im Slalom noch einmal Vollgas, leider misslang es uns ganz knapp am zweiten Rang vorbeizuziehen. Mit 275,8 Punkten im Slalom und insgesamt 1.121,3 (von möglichen 1200) Punkten landeten wir – nur 10 Punkte hinter dem alten und neuen Deutschen Meister – auf dem dritten Platz in der Gesamtwertung und wurden Deutsche Vizemeister sowie Juniorenmeister.

Dieses Jahr war es wortwörtlich Helikopter-Präzision im kleinen Kreis. Ich möchte mich für die großzügige finanzielle Unterstützung des Deutschen Hubschrauberclubs, meinem Copiloten Michael Schauff und der Firma Heli-Flight für den Ehrenpreis als Juniorenmeister bedanken.

Der beste Gewinn ist und bleibt hierbei aber die Flugerfahrung – sie ist unbezahlbar und kann einem nicht genommen werden.

DutchPilotGirl.com: Michelle Gooris

von Heike Käferle

Mit über 322.000 Followern auf Instagram ist Michelle nicht nur eine erfolgreiche Influencerin auf Instagram sondern auch eine außergewöhnliche Pilotin. Als sie während der Wirtschaftskrise ihren Job verlor, startete sie einen Youtube-Kanal und nannte ihn Dutch Pilot Girl. Sie beschloss, den Kanal zu nutzen, um die Luftfahrtbranche zu beleuchten. Sie teilt ihre Erfahrungen und möchte so Menschen motivieren und inspirieren, ihren Traum, Pilot*in zu werden, zu verwirklichen.

Wir hatten die Gelegenheit, Michelle ein paar Fragen zu stellen.

VDP: Hallo Michelle, du bist seit vielen Jahren in der kommerziellen Luftfahrt tätig. Was fasziniert dich als Airline-Pilotin besonders?

Michelle: Ich habe meine Flugausbildung 2011 begonnen, bin also schon seit 11 Jahren in der Luftfahrt. Mich fasziniert insbesondere der gesamte Betrieb und die vielen Beteiligten, wenn es darum geht, ein Flugzeug von A nach B zu bringen. Als Pilotin spielt man eine große Rolle bei der Steuerung des Ganzen. Es geht also um mehr, als ein Flugzeug zu fliegen. Natürlich ist es auch faszinierend, ein Flugzeug auf einem schwierigen Flughafen zu landen, das wird nie langweilig!

VDP: 2021 hast du "Your Pilot Academy" gegründet. Was ist deine Idee dahinter?

Michelle: Nachdem ich 10 Jahre in der Luftfahrtbranche verbracht und mich auch bei mehreren Fluggesellschaften beworben hatte, sind mir einige Dinge aufgefallen. Es kann entmutigend sein, eine Pilotenkarriere anzustreben, ohne genau darüber informiert zu sein, auf was man sich einlässt. Also z. B. keine Freunde hat, die einem mehr über diesen Beruf erzählen können. Man stellt schnell fest, dass die Pilotenausbildung sehr teuer ist und etliche Schulen bezeichnen sich als die beste Flugschule der Welt und bieten eine Vielzahl von Kursen an. Das ist alles sehr verwirrend.

Wir wollten mit unserer Akademie etwas Licht ins Dunkel bringen und den Weg zum Cockpit erleichtern. Aus diesem Grund haben wir in den letzten drei Jahren an „Your Pilot Academy“ gearbeitet. Eine Plattform für Flugbegeisterte, angehende und auch lizenzierte Pilot*innen.

Unser Ziel ist es, Menschen dabei zu helfen, ihre Träume zu verwirklichen, indem wir ihnen wichtige Informationen zur Verfügung stellen und sie darin schulen, die beste Version ihrer selbst zu werden. Unsere umfangreichen Vorbereitungskurse für die Pilot*innenauswahl wurden entwickelt, um die Chancen auf ein erfolgreiches Bestehen der Auswahlprozedur zu maximieren. Unabhängig von der Fluggesellschaft

PROFESSIONALS

oder Flugschule, bei der man sich bewirbt. Wir heben uns von der Konkurrenz durch unsere detaillierten Kurse, Coachings und andere Dienstleistungen ab, wie z.B. mit unserer Datenbank von Flugschulen und mit unserem Luftfahrtglossar. Schaut euch diese innovative Plattform unter www.yourpilotacademy.com an, es gibt viele coole Features, die noch in der Entwicklung sind und bald veröffentlicht werden.

VDP: Du bist auf Instagram als Influencerin u.a. für Bose unterwegs. Wie kamst du zu dieser Rolle?

Michelle: Ich erstelle Videos für meinen YouTube-Kanal und Beiträge für meine Instagram-Seite, um Menschen zu inspirieren, zu motivieren und über die Luftfahrtbranche zu informieren. Dazu gehört auch, dass ich sie über die besten Aviation-Headsets auf dem Markt informiere. Ich bin ein Fan von Bose Aviation Headsets, seit ich sie zum ersten Mal benutzt habe. Es ist überaus sinnvoll, in die richtige Ausrüstung zu investieren, weil sie einem das Leben sehr erleichtert, vor allem zu Beginn der Karriere. Deshalb arbeite ich auch so gerne mit Bose zusammen. Im Moment ist die Bose Proflight Series 2 mein Favorit, besonders bei Flügen, die länger als 2 Stunden dauern. Für kürzere Flüge benutze ich immer noch das Bose A20.

VDP: In der VDP haben wir junge Pilotinnen, die den Weg zur Berufspilotin einschlagen wollen. Welche Botschaft möchtest du ihnen mit auf den Weg geben?

Michelle: Die erste ist, man selbst zu sein. Ihr könnt weiblich sein, lustig und... ach ja, Flugzeuge fliegen. Zweitens: Glaubt an euch selbst und seid selbstbewusst. Das ist sehr wichtig – besonders in einer Männerwelt voller Konkurrenz. Lass dich von niemandem davon abhalten, deinen Traum zu verwirklichen.

VDP: Danke, Michelle, das war ein schönes Schlusswort.

Die Boing 757 beim Landetraining

Type Rating Boeing 757

von Justine Kill

Der Weg ins Airline Cockpit ist kein Zuckerschlecken, besonders in Zeiten von Corona. Da heißt es „geduldig sein". Und wie das in der Aviation so ist, manchmal muss man erst ewig warten und plötzlich muss alles ganz schnell gehen.

Um bei den größeren Airlines fliegen zu dürfen, durchläuft man in der Regel ein dreistufiges Auswahlverfahren. In der ersten Stufe, der Basic Qualification (BQ), werden Mathematik, räumliches Vorstellungsvermögen, Merkfähigkeit, Englischkenntnisse, ATPL-Wissen und vieles mehr abgefragt. Das ist mit Abstand die lästigste Stufe. Hat man die BQ geschafft, bekommt man früher oder später eine Einladung zum Simulator Screening. Dort fliegt man ein Standard IFR Programm in einem fixed based Multi Engine Piston Simulator ab. Die Route ist in der Regel nicht bekannt, eine gute Vorbereitung ist jedoch trotzdem wichtig. Hat man auch diesen Abschnitt bestanden, wird man zum Interview eingeladen - beim Arbeitgeber persönlich. Die letzten zwei Stufen spielten sich bei mir innerhalb von zwei Tagen ab. So ein psychologisches Interview ist nicht zu vergleichen mit einem normalen Job-Interview. Man geht meistens mit dem Gefühl raus, alles falsch gemacht zu haben. Aber da gilt es, sich nicht von runter ziehen zu lassen. Zwei Tage später, als ich gerade auf dem Weg zum VDP Messestand auf der AERO war, bekam ich den erfreulichen Anruf, das Assessment bestanden zu haben.

Am 1. Juli gings dann auch schon los: Zum ersten Mal in der Geschichte der European Air Transport gab es zwei reine Frauen-Type-Rating-Gruppen – jeweils für den Airbus A300 und die Boeing 757. Mit folgenden Worten wurden wir begrüßt: „Wir freuen uns besonders über die Verstärkung der Frauen-Power an Bord! Damit wächst der weibliche Teil der Crew im Cockpit auf 8,4 % und liegt deutlich über dem europäischen Durchschnitt von 6 %.

Nach der Einführungswoche, in der wir KollegInnen, betriebliche Strukturen und Systeme sowie die Firmenpolitik und SOPs kennenlernten, begann auch schon der The-

In einer Gruppe gleich vier Frauen: v. li. Carolin, Bianca, Chloé und Justine

orieteil unseres B757 Type Ratings. Dieser besteht aus den sogenannten CBTs (Computer Based Training) und basiert ähnlich wie bei der ATPL Theorie auf Lernprogrammen im Selbststudium. Dabei lernt man sein Flugzeug bis ins Detail kennen.

Auf die bestandene Theorieprüfung folgt der praktische Teil. Zwei Tage in einem Procedure Trainer, quasi ein Simulator voller Touch Screens, in dem man schon mal die ganzen Knöpfe und Funktionen kennenlernt sowie die ersten Flows und Setups erlernt. Darauf folgen drei Tage Jet Orientation Training, das bereits im hauseigenen B757 Full Flight Simulator stattfindet. Dabei lernen wir die Eigenschaften eines Jets kennen und gewöhnen uns an sein Flugverhalten.

Dann beginnt das eigentlich Type Rating. Ein Tag „Normal Procedures“ als Warm Up und ab Tag zwei gehts dann auch schon mit den ersten Abnormalities und Emergencies los. Da gerät man sehr schnell „behind the aircraft“ wenn man sich nicht ausreichend vorbereitet. Schnell stellen wir fest, auf welch professionellem Niveau wir arbeiten und dass die Ansprüche hoch sind. Dabei haben alle unsere Trainer jedoch nie vergessen, dass es trotzdem noch Spaß machen soll. Die Lernfortschritte sind enorm und ehe man sich's versieht, steht auch schon die Prüfung an.

Nach Bestehen der praktischen Prüfung, in der ein normaler Flug sowie unterschiedlichste Arten von Instrument Approaches (inklusive Autoland bei marginalem Wetter) simuliert werden, gehts auch schon ins Landetraining. Erst im Simulator und dann ENDLICH im richtigen Flieger. Auf den Tag freuen wir uns von Beginn an.

Am 17. September ist es endlich so weit. Da steht sie, die Boeing 757 mit ihren wunderschönen Winglets. Schnell werden noch 20 Tonnen Fracht eingeladen (um im CG Envelope zu bleiben) und der Flieger betankt. Trotzdem ist es noch unsicher, ob wir fliegen werden, da der Wind die Limits zur Durchführung solch eines Landetrainings erreicht. Wir haben Glück. Es ist zwar Grenzwertig aber machbar. Und wenn wir es heute können, dann erst recht bei normalen Bedingungen.

Meine Erwartungen wurden übertroffen. Die 757 fliegt sich wunderbar, ein Mix aus Segelflugzeug und Rakete. Wenn man vorne im Cockpit sitzt, merkt man gar nicht, dass noch über 30m Flugzeug hinter einem sind. Nach 6 Touch and Go's war der Spaß auch leider schon vorbei, aber das Dauergrinsen blieb im Gesicht. Nach der Landung erfuhr ich, dass ich gerade Tante geworden bin. Den Tag werde ich definitiv nie vergessen.

Die Faszination des Fliegens vereint alle unsere neuen Kolleg*innen und bei den meisten entstand der Wunsch nach einem Job im Cockpit bereits sehr früh. Erzählt deshalb diese Geschichten auch euren Kindern, aber vor allem euren Töchtern, Schwestern, Nichten, Enkelinnen und Patenkindern. Eine Karriere im Cockpit, insbesondere bei DHL, kann zum Greifen nah sein. Lasst uns Mädchen und Frauen ermutigen, diesen Schritt zu machen.“

Sabine mit ihrem Oldie, einer Cessna 150, Bj. 1959

Wie ich zu vier halben Oldtimern kam

von Sabine Theis

Mein erstes Auto war eine rote Ente, ein 2CV, die ich mit 18 Jahren fuhr. Zur selben Zeit begann ich mit dem Segelfliegen. Drei Jahrzehnte weiter fahre ich hin und wieder eine weiß-blaue Ente, inzwischen ein begehrter Oldie, und fliege drei ebenfalls in die Jahre gekommene Flugzeuge. Ich will euch heute berichten, wie das so kam.

Es fing damit an, dass ich mich vor 32 Jahren in meinen Fluglehrer verliebte und mit ihm zusammengezogen bin. Was folgte, waren Studium, Beruf, Hochzeit, Kind und Haus. Nie hörten wir dabei auf zu fliegen. Mein Mann erkannte bald, dass wir ohne eigenes Segelflugzeug unsere Zeit auf dem Flugplatz nicht so nutzen konnten, wie wir uns das als Paar vorstellten. Seit 1995 sind wir daher – mit einer kurzen Unterbrechung – stolze Besitzer einer LS4, die ich heiß und innig liebe. Mit meiner jetzigen LS4, der D-2822, habe ich so manchen Überlandflug, einige Außenlandungen und ein paar Wettbewerbe bestritten. Inzwischen ist das Segelflugzeug stolze 32 Jahre, gehört also in die Kategorie Oldtimer.

Erstaunt war ich, als mein Mann vom UL zum zweiten Segelflugzeug tendierte. Wir verkauften unsere C42 und erwarben kurzerhand eine DG300. Damit hielt der zweite Oldtimer Einzug bei uns, denn bereits beim Kauf hatte die DG 300 Oldistatus.

Ein Weihnachtsgeschenk 2019 führte zur nächsten Anschaffung. Ich schenkte meinem Mann Volker einen Gutschein für eine Fahrt mit einem 2CV, denn er wollte schon immer eine Ente fahren. Mein Göttergatte hat diese Fahrt so sehr genossen, dass er unbedingt ein Entchen sein Eigen nennen wollte. Ab da wurden Zeitschriften und Anzeigen gewälzt und schließlich landete der dritte Oldtimer bei uns.

Dieses Jahr wollten wir die DG300 verkaufen und ein motorgetriebenes Luftfahrtzeug anschaffen. Unser Budget war limitiert und der Flugzeugmarkt wie leergefegt. Im September entdeckten wir eine Cessna 150 Baujahr 1959. Mittlerweile hatte ich den LAPL erworben und so stand dem Kauf nichts mehr im Weg. Volker, der sich die Zeit nahm und nach Hamburg zum Standort der Cessna fuhr, rief aus Hamburg an und eröffnete mir: „Ich habe den Flieger gekauft!“

Inzwischen steht die Cessna mit der LS 4 und der DG300, die unsere Tochter so gerne fliegt, im Elzer Hangar. Technisch ist alles in Ordnung, allerdings haben Lack und Interieur im Laufe der Jahrzehnte gelitten. Aber vielleicht hat jemand von euch Ideen, wie man eine alte Cessna 150 aufhübschen kann? Ich würde mich sehr freuen, wenn unser Schätzchen wieder im neuen Glanze erstrahlt. Den Charme der 60er, den das Flugzeug versprüht, liebe ich.

TMG 2021

Triple³ – fränkische Frauenpower im Cockpit

von Luna Mittig, Heimatflugplatz Lillinghof EDQI, SFC Lauf e. V.

Wie kommt man im zarten Alter von 47 Jahren auf die Idee, Fliegen zu lernen, wenn man vorher keinen besonderen Bezug dazu hatte?

Nun ja – mehr oder minder zufällig. Viele kennen das Phänomen, dass man zu einem bestimmten Zeitpunkt in seinem Leben den Wunsch hat, etwas zu verändern. Etwas Neues zu lernen. Einen Orts- oder Berufswechsel zu vollziehen etc. So auch bei mir: schon länger brodelte der Wunsch, mal wieder etwas ganz Neues zu entdecken, mal wieder selbst Input zu bekommen, insbesondere, wenn man seit vielen Jahren beruflich vor allem im Output beschäftigt war. Als freiberufliche Kulturpädagogin und Trainerin ist man fast zwangsläufig vor allem mit Unterrichten und Coachen beschäftigt.

SPL 2020

Was sollte ich anfangen? Action gab es immer schon in meinem Leben, von Freeclimbing über Tauchen bis hin zu Snowboarden – es durfte immer Outdoor sein. Zufällig konnte ich mit einem Freund einen längeren Ausflug mit dem Motorsegler unternehmen – was für ein Erlebnis, insbesondere, als mich mein Bekannter mal selbst ein Stück fliegen ließ. Es folgte die Einladung, doch mal ein Schnupperwochenende im Segelflugverein zu machen. Gesagt, getan, und wieder war da dieses großartige Gefühl, dieses absolute weg-von-allem Sein. Wie verrückt muss man sein, um ernsthaft zu überlegen, eine Segelflugausbildung in ein vollgepacktes Leben integrieren zu wollen? Ich überlegte – ernsthaft, lange, aber das Bauchgefühl war längst schon vorgeprescht und hatte lauthals JA! geschrien. Für das laufende Jahr war es zu spät, ein Urlaub geplant, und natürlich musste einiges getaktet werden. So wurde es 2018, als ich im Winter mit der Theorie, dann im Frühjahr mit der Praxis der Segelflugausbildung begann. Kein Plan ohne Ziel: bis zum 50. Geburtstag im Mai 2021 wollte ich den Schein in der Tasche haben.

Mit Corona hatte niemand gerechnet, so dass die praktische Prüfung dann erst im Juli 2020 erfolgte – aber, immerhin, fast ein Jahr früher als angepeilt. Damit hätte man zufrieden sein können, wenn nicht von Anfang an auch der TMG als weitere Möglichkeit im Hinterkopf herumspukte. So wurde kurze Zeit später der Schülerstatus erneuert: noch im gleichen Sommer folgte der Alleinflug mit dem Motorsegler und am 30.05. 2021, drei Wochen nach oben erwähntem 50. Geburtstag, die TMG Prüfung. Und noch mehr hatte sich verändert: aus der Solopilotin war mittlerweile ein Pilotenpaar geworden. Wiederum zufällig war ein Herzensmensch aus einem anderen Verein der Region in mein Leben getreten. Ein erfahrener Motorflieger. Man ahnt, was kommen musste: so weit ist der Weg vom TMG zum LAPL-A dann auch nicht. Meinen Flugleh-

rer musste ich enttäuschen: er war mich immer noch nicht los! Im dritten Jahr nach der ersten Lizenz war das Gesamtkunstwerk dann vollbracht: der LAPL-A steckte auch in der Tasche, wiederum nur wenige Tage nach dem mittlerweile 51. Geburtstag. Drei Lizenzprüfungen in drei aufeinanderfolgenden Jahren mit witzigerweise dreimal dem gleichen Prüfer.

Sicher ist man in meinem Alter mit anderen Voraussetzungen und Herausforderungen belegt als im Teenageralter oder als junge Erwachsene. Ja, es war manchmal hart. Sehr hart. Und auch der Gedanke an das Aufgeben rückte manchmal in greifbare Nähe. Ohne die Unterstützung vieler Menschen, von Fluglehrern, Vereinsmitgliedern, Freunden, ja und auch der Pilotinnengemeinschaft wäre dies auch sicher nicht so zielorientiert möglich gewesen. Und man muss bereit sein, etwas zurückzugeben. Als Veranstaltungsleiterin in unserem Verein organisiere ich Events wie den „The Lil'Ladie's Day", habe einen Fotokalender mit den Vereinsdamen gestaltet, ein kleines fränkisches Pilotinnennetzwerk mitgegründet, die „F³ – Fränkische Flieger Frauen" und versuche, viele und gute Kontakte zu bekommen und zu pflegen.

Das Fazit: es ist nie zu spät, den Himmel zu erobern – man muss „nur" seinen Weg und seine Möglichkeiten suchen, finden und vor allem: wollen! Offen für alles sein, viel Netzwerken, mutig und spontan Gelegenheiten ergreifen und dafür außergewöhnliche Chancen und Erlebnisse bekommen.

LAPL/A 2022

Conny in ihrer LS8

Conny Schaich ist IGC-Champion Pilot of the Year 2022

Quelle: FAI NEWS Nov. 2022

Nach Melanie Gadoulet, der Pionierin aus Frankreich, ist es erneut eine Segelfliegerin, die im Leistungswettbewerb der FAI-Segelflugkommission IGC eine Spitzenauszeichnung erhalten hat: Cornelia "Conny" Schaich hat den IGC Champion Pilot Award 2022 erhalten.

Conny ist die amtierende Weltmeisterin in der Standardklasse, Gewinnerin der FAI Segelflug-Weltmeisterschaften 2022 in Husbands Bosworth, Großbritannien, wo sie den höchsten Prozentsatz im Vergleich zur maximal möglichen Punktzahl aller anderen amtierenden Segelflug-Weltmeisterinnen erreichte. Dieses Ergebnis zeigt ihre Dominanz gegenüber den weltbesten Segelfliegerinnen in ihrer Klasse.

Conny, die von Beruf Luft- und Raumfahrtingenieurin ist und in der Elektrowerkzeugindustrie arbeitet, wuchs in einer Segelfliegerfamilie auf und begann 1980, im Alter von 17 Jahren, mit dem Segelfliegen. Sie ist ein bescheidenes und sehr aktives Mitglied ihres Vereins, des Sportflieger-Clubs Stuttgart auf dem berühmten Segelfluggelände Hahnweide in Kirchheim/Teck. Conny verbringt viele Stunden ehrenamtlich im Club, wo sie in der Werkstatt/Segelflugzeugwartung arbeitet und dem Vorstand angehört. Seit 1988 ist Conny auch Segelfluglehrerin, eine Tätigkeit, die sie als besonders erfüllend empfindet. Es ist eine von Connys mannigfaltigen Errungenschaften, dass sie viele junge Menschen zum Segelfliegen, unserem geliebten Sport, geführt hat und ihnen beigebracht hat, wie man mit nichts anderem als der Energie der Sonne gleitet und schwebt.

Conny erhielt sowohl nationale als auch internationale Titel in der Standardklasse: Ihre erste Weltmeisterschaft gewann sie 2003 in Jihlava (Tschechische Republik), und zweimal wurde sie Vizeweltmeisterin – 2013 in Issoudun (Frankreich) und 2017 in Zbraslavice (Tschechische Republik). Bei Wettkämpfen fliegt Conny meist ihre eigene, gut ausgestattete LS 8, ein Flugzeug, mit dem sie sehr vertraut ist, da sie und ihr Mann Thomas es seit fast 20 Jahren fliegen.

Conny ist ein großartiger Teamplayer in ihrem Verein und kann den Himmel auch alleine dominieren. Ob alleine oder im Team, ob in der Luft oder am Boden, ob als Teil der Segelfluggemeinschaft oder ihrer Familie – Conny Schaich verkörpert die beste Einstellung zum Segelflug, und wir freuen uns, dass sie den IGC Champion Pilot Award 2022 erhält.

Mehr als eine Leidenschaft

von Yasmine Rietsch

Ich konnte es kaum in Worte fassen, als ich mit bereits 17 Jahren meine PPL A Lizenz in der Hand hielt. Es war der Beginn einer großartigen Reise. Mein Name ist Yasmine, bin 19 Jahre jung und beheimatet im schönen vorderen Bayerischen Wald.

Meine Ausbildung absolvierte ich im Luftsportverein Straubing auf den Flugzeugmustern HK-36, SF-25 und Katana DV 20. Neben meiner Ausbildung zur Kauffrau für Tourismus und Freizeit sammelte ich in meiner Freizeit viel Erfahrung mit den Vereinsmaschinen, bis mir unser geschätztes Fördermitglied Gerd Mühlbauer die Möglichkeit bot, auf der Cirrus SR22 die EFIS Aircraft Berechtigung zu absolvieren. Seitdem fliegen wir mit dem wunderschönen Flugzeug die schönsten und anspruchsvollsten Flugplätze in der Umgebung an und ich bin auf jedem Flug dankbar, von einem erfahrenen Piloten wie Gerd Mühlbauer lernen zu dürfen. Momentan befinde ich mich in der CBIR-Ausbildung für die Fläche sowie in der Stundensammelphase für den CPL (H).

Mein großer Kindheitstraum ist jedoch Rettungshubschrauberpilotin zu werden. Daher habe ich vier Monate nach meinem 18 Geburtstag die PPL H Lizenz abgeschlossen. Hierfür war mein Schulungshubschrauber eine R44. Da es leider in der Umgebung kaum Möglichkeiten gibt, eine R44 zu chartern, habe ich das Turbinenrating auf der schönen Bell206 absolviert, mit der ich Stunden und Erfahrungen für die CPLH-Lizenz sammle. Gleichzeitig gilt es natürlich, die anspruchsvolle Theorie und die hohen Kosten

Mit der Cirrus in LSZS Samedan Airport/St. Moritz in der Schweiz

Bell206: mit ihr war ich beim Helitreffen

zu bewältigen. Der Umstieg von der Fläche auf den Helikopter war für mich persönlich am Anfang nicht einfach, da die Aerodynamik und die Steuereingaben ziemlich unterschiedlich sind und – wie man so schön sagt – muss der Hubschrauber am Abstürzen gehindert werden. Auch war die Umstellung von der R44 auf die Bell206 Jet Ranger nicht einfach, letzterer hat 420 PS, knapp doppelt so viel wie die R44 und ist beim Anlassvorgang ziemlich komplex.

In den letzten Wochen standen Trainingsflüge in Form von Plattformlanden und mit Fluglehrer Außenlandungen auf dem Plan. Hierbei ist es sehr wichtig, mit dem Auge einen Gleitpfad zu entwickeln, Gefahren und Hindernisse zu erkennen und den Hubschrauber punktgenau abzusetzen. Mein Fluglehrer sagte damals zu mir: „Setze einen Fleck von der Scheibe dahin, wo du landen möchtest und korrigiere so, dass dieser Fleck am fokussierten Punkt bleibt – eigentlich ganz einfach". Für mich war dies in der ersten Zeit aber ein Ding der Unmöglichkeit.

Am meisten Freude bereitet mir bei der Ausbildung, dass man an jedem Tag etwas dazulernt, sich weiterbilden kann und dem Traum immer ein Stück näherkommt. Ich wusste von Anfang an, dass dies kein einfacher Weg wird und einen langen Atem voraussetzt, aber alleine mit dem Wissen später Menschenleben zu retten, nimmt man dieses gerne auf sich.

Cockpit der R44 über Bad Vöslau bei Wien

Inge Berger, Sibylle Glässing-Deiss, Jochen Berger und Christa Speth auf der 42. JHV in Bad Nauheim am Flugplatz Reichelsheim

Nachruf Christa Speth

*** 3.8.1940 † 17.10.2022 | von Heike Käferle**

Geboren wurde Christa Speth, geb. Streng, in Würzburg. Im Alter von 45 Jahren traf sie auf die VDP und wurde Mitglied. Ihr Lebensmittelpunkt war Bad Mergentheim, aber Würzburg war nicht weit weg und so organisierte sie 1989, nachdem sie vier Jahre lang der VDP angehörte, dort die 21. JHV. Sie besuchte gerne die Veranstaltungen der VDP. Auch die Fotos hier stammen von einer VDP-Veranstaltung: der 42. JHV in Bad Nauheim. Ihren 70. Geburtstag feierte sie auf dem AOPA-Trainingscamp in Eggenfelden, auch hier war sie gern gesehener Gast.

Christas Heimatverein war der Luftsportverein Bauland e. V. von Unterschüpf, wo auch ihr Flugzeug, eine Piper PA28, stand. Zum Abschied schrieb der Verein: „Wir verlieren in ihr einen wertvollen Menschen, ein vorbildliches und engagiertes Mitglied. Nur wer vergessen wird, ist tot – ihr Gedenken werden wir stets in Ehren halten." Dem möchten wir uns anschließen, liebe Christa.

Geburtstagskarten

Nachdem Doris Gerecht über 10 Jahre für die pünktliche Versendung der Geburtstagskarten sorgte, hat nun seit August Anke Bergelt diese Aufgabe übernommen. Wir bedanken uns ganz herzlich bei Doris für ihr Engagement in der Vergangenheit und bei Anke für die Übernahme dieser wichtigen Aufgabe, die Wertschätzung der VDP ihren Mitgliedern gegenüber auszudrücken.

Anke Bergelt mit Enkelin Ella – ein teuflisches Gespann in der D-EVIL

Das neue Präsidium der VDP

552

Präsidentin
Heike Käferle

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

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

675

Schatzmeisterin
Claudia Altekemper

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

Finanzbuchhalterin/Steuerfachangestellte

626

Vizepräsidentin
Antoaneta Sontheimer

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

Dipl. Ök. Int. Wirtschaftsbeziehungen

473

Referentin für Presse und Auslandskontakte
Ruth Haliti

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

Heimatflugplatz: Essen/Mülheim EDLE, Rheine-Eschendorf EDXE

332

Referentin für Motorflug
Roswitha Höltken

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

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

407

Leitung der Geschäftsstelle
Carola Niemeier

gs@pilotinnen.de
Neue Geschäftsstelle: Es freut uns sehr, dass Carola Niemeier wieder aktiv geworden ist. Sie hat nun wieder die Geschäftsstelle übernommen. Carola hat bereits von 2000–2016 die Geschäftsstelle in Münster geleitet.
Die neue GS-Adresse ist: Osttor 32, 48165 Münster.

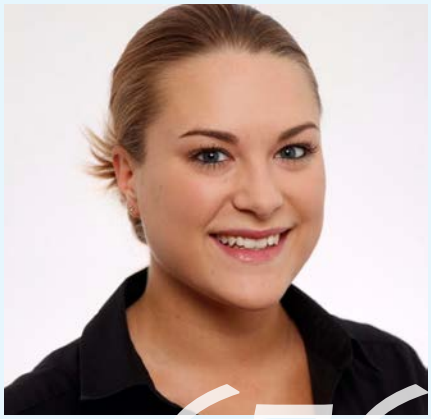
Referentin für Ultraleichtflug
Heike Niefer

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

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

Referentin für Segelflug
Sabine Theis

segelflug@pilotinnen.de
VDP-Mitglied seit 2016, Nr. 668
Seit 1986 Segelflug, seit 2005 Fluglehrerin, seit 2010 B-Trainerin beim DOSB für Segelflug, 2014 TMG- & UL-Lizenz, seit 2015 Vorsitzende des Bundesausschusses für Frauen und Familie im DAeC, regelmäßige Teilnahme bei der DMST (Deutsche Meisterschaften im Streckensegelflug)
Heimatflugplatz: Elz EDFY
Stellv. Schulleiterin an der KGS Nikolaus-August-Otto in Bad Schwalbach



Referentin für Helikopter
Lena Maier

heli@pilotinnen.de
VDP-Mitglied seit 2016, Nr. 676
Erste Lizenz 2018 PPL-H, derzeit im Aufbau zum CPL-H, Junioren-Vizemeisterin – Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft 2019
Heimatflugplatz: Donauwörth-Genderkingen EDMQ, ansonsten Pirmasens EDRP
Heimatstadt München
Diplom-Ingenieurin Luft- und Raumfahrttechnik, Nebentätigkeit als selbstständige Musikerin und jetzt ganz frisch Berufspilotin für Pipeline-Kontrollflüge

Leitung der Geschäftsstelle bis Sept. 2022
Andrea Schapöhler-Haas

Andrea hat fünf Jahre unsere Geschäftsstelle geführt und trat nicht wieder zur Wahl an. Wir danken Andrea, für fünf arbeitsreiche und engagierte Jahre.

Referentin für Berufspilotinnen
Justine Kill

Aufgrund der steigenden Anzahl an Berufspilotinnen in der VDP, haben wir uns entschlossen, diese Sparte auch im Präsidium stärker zu unterstützen. Mit Justine Kill konnten wir eine junge engagierte Pilotin gewinnen, die am Anfang ihrer Karriere steht und dafür brennt, Berufspilotinnen und die die es werden wollen zu unterstützen.

beruf@pilotinnen.de
Justine: „Inspiriert durch meinen Vater, der mich schon als Kind oft im Flieger mitgenommen hat, begann ich 2010 mit 14 Jahren mit dem Segelflug. Es folgten PPL(A) und 2018 ein FI(A) Lehrgang, der u.a. von der VPD unterstützt und gesponsert wurde. Dann folgte die ATPL-Ausbildung in Salzburg. Mitten in der Corona Krise bin ich mit dieser Ausbildung fertig geworden und habe zunächst als Fluglehrerin für CIRRUS (CD Aircraft) arbeiten dürfen. Anfang des Jahres habe ich meine LAPL(H) Ausbildung gemacht und bin nun auch leidenschaftliche Heli-Pilotin. Das Type Rating auf der BOEING 757 bei DHL (European Aviation Transport) habe ich nun bestanden und freue mich, endlich in der Commercial Aviation Fuß zu fassen und bei der VDP die Berufspilotinnen zu vertreten.“

MITGLIEDER

25 Jahre Mitgliedschaft

Anita Werner
63773 Goldbach, Nr. 393

Karin Bruchhausen
49191 Belm, Nr. 395

Gudrun Wolff
30627 Hannover, Nr. 398

Walburga Eisenhauer
60389 Frankfurt/Main, Nr. 401

Helga Eisele
71404 Korb, FM20

Neue VDP-Mitglieder **Stand 30. November 2022**

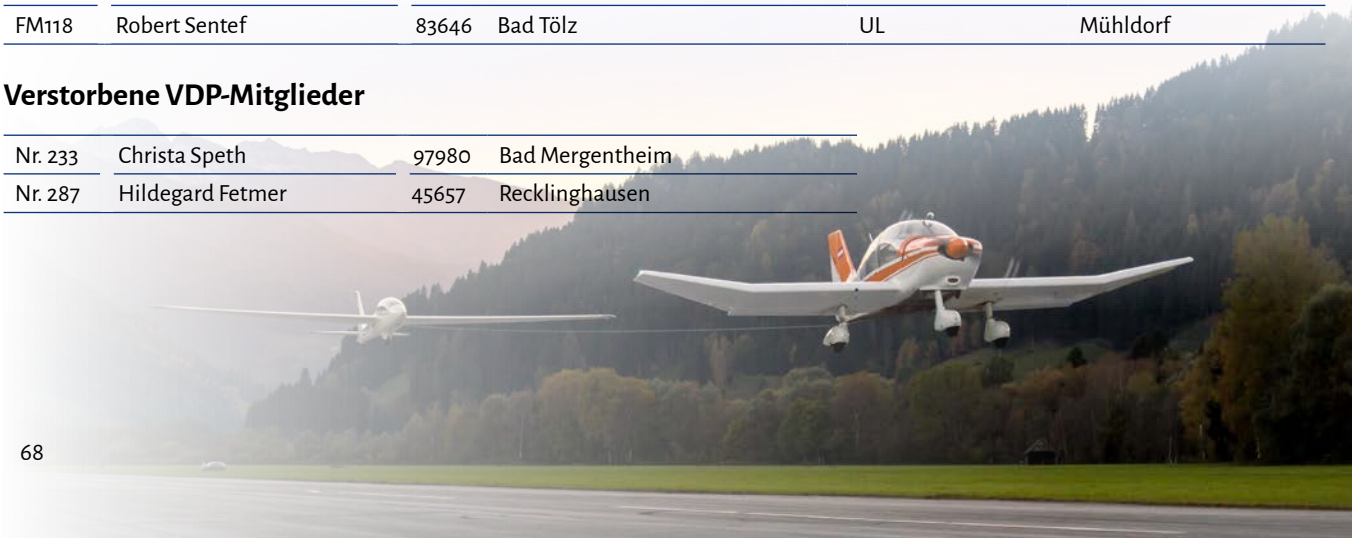
Nr. 765	Nadine Schommartz	63110	Rodgau	SPL	Zellhausen
Nr. 766	Sybille Krummacher	52428	Jülich	LAPL	Aachen-Merzebrück
Nr. 767	Ana Vodopivec	97072	Würzburg	PPL(A)	Hettstadt
Nr. 768	Silke van Dyk	48432	Rheine	PPL(A)	Rheine Eschendorf
Nr. 769	Ines Utecht	67308	Zellertal	PPL(A), UL	Worms
Nr. 770	Yasmine Rietsch	94354	Haselbach	PPL (A), PPL (H)	Straubing
Nr. 771	Rabea Schwarz-Darkow	35435	Wettenberg	PPL (A)	Lützellinden
Nr. 772	Nicole Karadag	49434	Neuenkirchen-Vörden	PPL (A)	Damme
Nr. 773	Romy Strasmann	53773	Hennef	BPL in Ausb.	Bonn-Hangelar
Nr. 774	Heike Schweigert	70567	Stuttgart	PPL(A), CPL, TMG, FI	
Nr. 775	Janine Schlütter	98547	Kühndorf	UL in Ausb.	Dolmar
Nr. 776	Katja Miskewitsch	10178	Berlin	PPL(A)	Straußberg
Nr. 777	Patricia Höglauer	85461	Bockhorn	UL, SPL, F-Schlepp	Leutkirch
Nr. 778	Luna Mittig	90482	Nürnberg	SPL, TMG, LAPL	Lauf-Lillinghof
Nr. 779	Elke Vasold	83684	Tegernsee	UL in Ausb.	Mühldorf
Nr. 780	Katja Friedrich	46045	Oberhausen	ATPL in Ausb.	Essen Mühlheim
Nr. 781	Grit Neumann	06493	Ballenstedt	UL	Ballenstedt
Nr. 782	Erva Satun	67435	Neustadt an der Weinstraße	SPL, PPL-A in Ausb.	Lachen Speyerdorf
Nr. 783	Janine Albrecht	94315	Straubing	PPL-A	Straubing
Nr. 784	Maria Lammers-Oechtering	48431	Rheine	LAPL in Ausb.	Rheine-Eschendorf
Nr. 785	Beatrice Baumeister	86807	Buchloe	UL, SPL, TMG	Bad Wörishofen
Nr. 786	Anne Seidel	61348	Bad Homburg	PPL(A)	Reichelsheim
Nr. 787	Sophie Julia Müller	66482	Zweibrücken	SPL	Ludwingshafen-Dannst
Nr. 788	Clara Theis	76131	Karlsruhe	SPL, TMG	Elz

Neue Fördermitglieder

FM117	Mathias Schlenther	16341	Panketal	CPL, FI , IR, 2-Mot	Schönhagen
FM118	Robert Sentef	83646	Bad Tölz	UL	Mühldorf

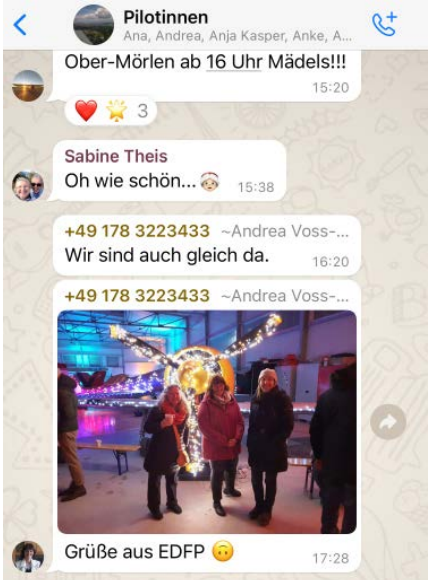
Verstorbene VDP-Mitglieder

Nr. 233	Christa Speth	97980	Bad Mergentheim
Nr. 287	Hildegard Fetmer	45657	Recklinghausen



Selbst ist die Frau – Antoaneta in Namibia bei der Schlauchprüfung

Nena Jürgen im Dezember bei Oerlinghausen am Teuto



Ingrid und Conny bei der WM 2020 in Australien

Ehrungen für Ingrid Blecher

Auf dem Segelfliegertag in Koblenz überreichte Ingrid Blecher, als Vertreterin der Traditionsgemeinschaft Alte Adler, nicht nur Förderpreise für Nachwuchstalente, sie durfte auch zwei Auszeichnungen selbst in Empfang nehmen. Für ihr Lebenswerk bekam sie die Silberne Ehrennadel des Deutschen Aero Clubs und die Goldene Ehrennadel des LV Rheinland-Pfalz. DAeC-Präsident Claus Cordes würdigte Ingrid Blecher als eine Pilotin, die nicht nur selbst seit 1961 sehr erfolgreich als Segelfliegerin unterwegs ist, sondern auch anderen mit ihrem außerordentlichen Engagement geholfen hat, erfolgreich zu sein. (aus dem Bericht des DAeC)

F-16 Aerobatic – Ingrid Hopman in Houston

Oshkosh fotografiert von Tobias

Faszinierende kroatische Küste – Insel Murter zw. Zadar und Split

Viele Grüße vom Fly-in auf Föhr von Silke und Claudia

Ulla Schäfer lud zum Novembertreffen in Jesewang: v.li. Jacky, Talisa, Yvonne, Ulla

Über dem Brombachsee an Weihnachten von Luna Mittig

AERO – Heike Käferle zeigt Zara Rutherford den Artikel über ihre Weltumrundung in den VDP Nachrichten

Lena Maier im Heli über die verschneiten Wälder

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

PPL-A, LAPL-A, UL
auch als "Ferien" - Flugschule

Qualität I Sicherheit I Familiär

Theorieschule
Kompaktkurse Online- oder Präsenzunterricht
auch in Kooperation mit deiner Flugschule oder deinem Verein

MEHR ALS NUR GEMEINSAM ABHEBEN!

FLUGSCHULE HANS GRADE

www.flugschule-grade.de

Fluglehrerausbildung
FI(A) und CRI(A)
kompakt I individuell
Ultraleichtfluglehrer-ausbildung

Nachtflug- und Kunstflugausbildung
Flexibel I Erfahrung
Spornradeinweisung
Sicherheitstrainings
Teamevents

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 7-Blatt MTV-47

Cessna 210 Serie mit MTV-14

Piper PA-34 mit MTV-12

Cessna 441 mit MTV-27

- Reduzierung von Lärm und Vibrationen
- 62 Service Center weltweit
- 180 Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als 28.000 Propellersysteme und 90.000 Propellerblätter in Betrieb
- Hydraulische 2- bis 7-Blatt und elektrische 2- bis 4-Blatt Propeller verfügbar
- 30 verschiedene Propellermodelle 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 2023

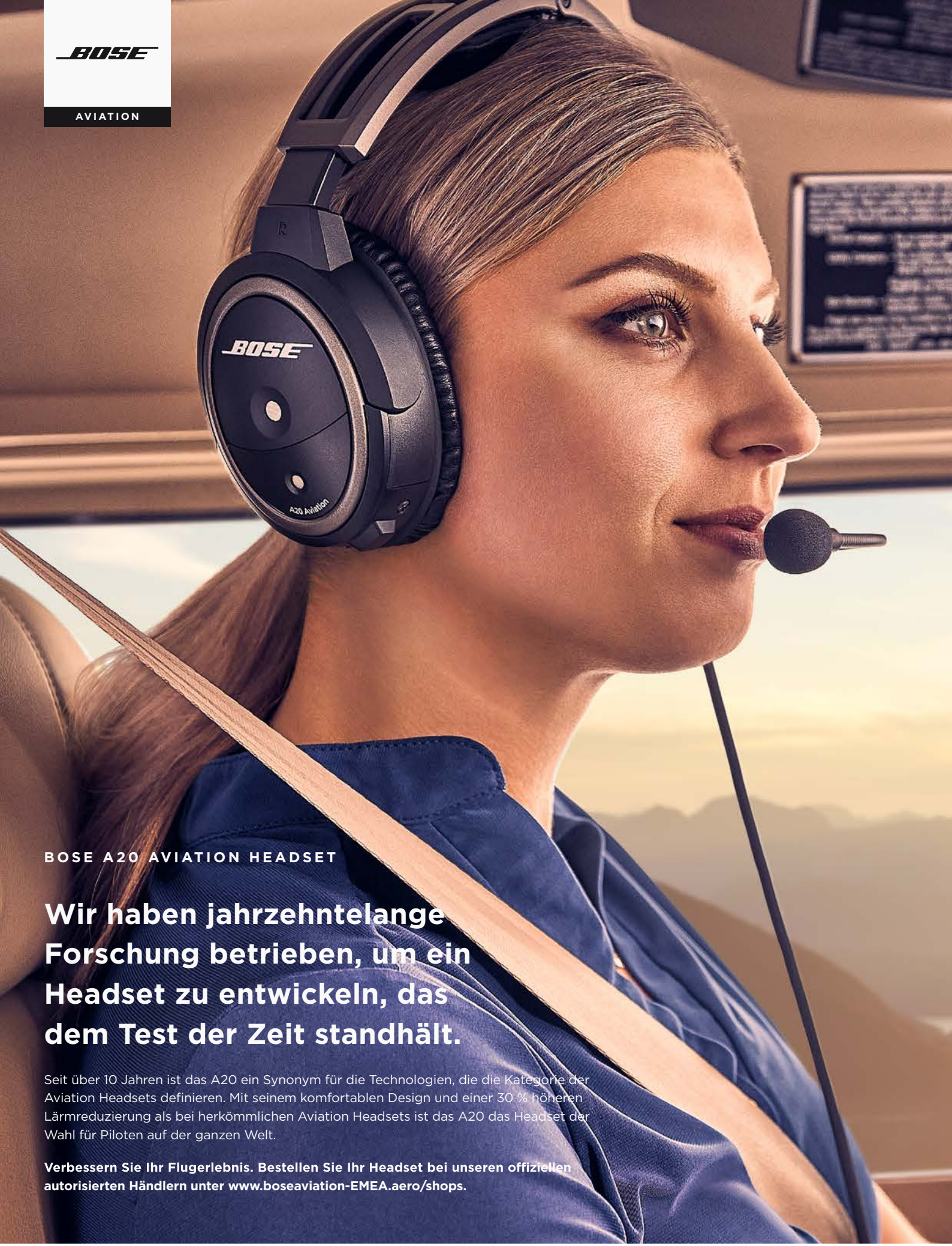
Wir starteten am 23. November 2022 mit VDP online in die Wintersaison. Bis Ende März 2023 bieten wir euch Trainingsthemen an, die euer Flugwissen bereichern sollen um so die weniger fliegbare Zeit zu nutzen. Die Einladung erfolgt per E-Mail.

Januar–März		VDP online: Themen zu verschiedenen Trainings- und Wissensgebieten, Termine per E-Mail.
Februar	3.2.–5.2.	Hexentreffen im Grafenschloss in Diez, Vorträge und Networking Kontakt: Sabine Theis, segelflug@pilotinnen.de
April	19.–22.4.	AERO in Friedrichshafen, Treffen am VDP-Counter auf dem AOPA-Stand in Halle 5 Kontakt: Antoaneta Sontheimer, vize@pilotinnen.de
Mai	29.4.–1.5.	Spring Refresher, Kontakt: Rosa Höltken, motor@pilotinnen.de, Tineke Schaper schaper@tiscali.nl
Juni	1.6.–4.6.	FEWP Treffen in Rumänien (mehr dazu im Heft). Die europäischen Pilotinnen freuen sich auf ein Kennenlernen und Wiedersehen. Kontakt: Ruth Haliti, presse@pilotinnen.de
Juli/August	27.–29.08.	„Alpenschnuppern“: einmal über die Alpen und zurück, Kontakt Heike Niefer, ul@pilotinnen.de
September	09.9.–11.09.	55. JHV in Worms, organisiert von Dolores Deimling, Kontakt: dollyair@gmx.de
Oktober	29.9.–1.10.	Sicherheitstraining in Diepholz, Kontakt Hetta Reinsch, hetta.reinsch@gmx.net und Rosa Höltken, motor@pilotinnen.de
November	18.11.	Carola Niemeier und Ingrid Niemeyer laden zum 21. Come-together in Münster, Kontakt: gs@pilotinnen.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.

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 A20 AVIATION HEADSET

Wir haben jahrzehntelange Forschung betrieben, um ein Headset zu entwickeln, das dem Test der Zeit standhält.

Seit über 10 Jahren ist das A20 ein Synonym für die Technologien, die die Kategorie der Aviation Headsets definieren. Mit seinem komfortablen Design und einer 30 % höheren Lärmreduzierung als bei herkömmlichen Aviation Headsets ist das A20 das Headset der Wahl für Piloten auf der ganzen Welt.

Verbessern Sie Ihr Flugerlebnis. Bestellen Sie Ihr Headset bei unseren offiziellen autorisierten Händlern unter www.boseaviation-EMEA.aero/shops.

Folgen Sie uns @BoseAviation

© 2022 Bose Corporation. Alle Rechte vorbehalten.