

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

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



2025/26

57. JHV in Hannover

Segelflug WM in Tschechien

Flugreise von Rheine nach Malta

Fliegen in Alaska

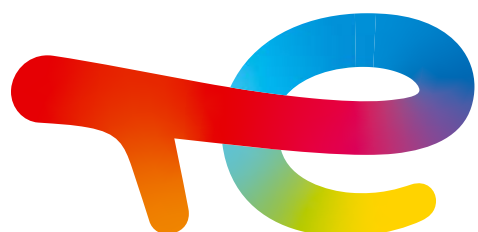
Weltmeisterinnen im
Navigationsflug

Airline-Pilotin und
gleichzeitig Mutter

Historie: Die ersten Überschall-
pilotinnen



Kurze Wege für besten Service.
Persönlich immer für Sie da.



TotalEnergies



Produktservice



Technischer
Service



Persönlicher
Service vor Ort



Moderne
Energien

Immer erreichbar für Sie unter: +49 203 9300-1322
rm.luftfahrt@totalenergies.com

Editorial



100 neue Mitglieder in zwei Jahren!

Dachten wir, 2024 war mit 40 Mitgliedsanträgen ein Jahr der VDP-Neuzugänge – mitnichten. Über 60 Pilotinnen sind 2025 in die VDP eingetreten, mehr als je zuvor! Das ist ein klares Votum für unsere Vereinigung und eine Spitzenleistung von euch als Botschafterinnen der VDP. Auf vielen Anträgen stand: „Geworben von ...“ (gefolgt vom Namen einer VDP-Pilotin).

Unsere Verbandsarbeit **wird in der Fachpresse positiv wahrgenommen** und regelmäßig thematisiert. Besonders stolz sind wir auf den Bericht im Fliegermagazin über die deutschen „Pilotenverbände“, in dem die VDP auf Augenhöhe mit den großen Akteuren dargestellt wird.

Herzlichen Dank an alle, die sich für diese Ausgabe engagiert haben, und an alle, die dazu beitragen, dass die VDP ein so **erfolgreiches Netzwerk** ist!

Nach Redaktionsschluss erreichte uns die traurige Meldung „Fiorenza de Bernardi ist gestorben“ – eine Vollblutfliegerin und die erste Airline Pilotin Italiens sowie Gründungsmitglied der FEWP. Wir würdigen sie auf pilotinnen.de und fewp.info.

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

Eure

Heike Käferle
Präsidentin der Vereinigung
Deutscher Pilotinnen e.V.

Unsere FI-Förderungen kommen gut an!

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

seit Beginn unserer Fluglehrerinnenförderung 2022 haben wir zwölf Bewilligungen für unser Stipendium erteilt. Bereits sechs Pilotinnen haben die FI-Ausbildung zur Anwärtlerin abgeschlossen. Das kann sich sehen lassen. Segelflug, UL und PPL – alles ist dabei. Wir sind stolz auf unsere neuen Fluglehrerinnen und haben gleich zwei davon aufs Titelbild gebracht: die Schwestern **Patricia Höglauer** und **Beatrice Baumeister** sind jetzt UL-Fluglehrerinnen. Sie schrieben für euch ihre Erfahrungen bei der Ausbildung auf. Ebenso **Eva Menge**, die die Laufbahn zur Segelfluglehrerin eingeschlagen hat. Beides in dieser Ausgabe. Die Förderung geht weiter und wir freuen uns über jede Bewerbung!

Apropos Förderung: Die wird auch für den Deutschlandflug 2027 zusammen mit Fa. Eisenschmidt weitergeführt – das Training startet bereits im neuen Jahr!

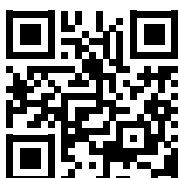
Best Practice: diese Rubrik gibt es seit drei Jahren und wir haben bereits über sechs Vereine berichtet, in denen sich Pilotinnen wohlfühlen. Dieses Mal geht es um die Vereine DGFC Rottal-Inn und den Kölner Klub für Luftsport KKFL.

Wir möchten auch in der Zukunft „Vorbildvereine“ vorstellen und damit andere inspirieren. Wenn ihr sagt, „mein Verein fördert Pilotinnen“, dann meldet euch.

Klare Kante gegen Übergriffe – diese sind Gift für ein Umfeld, in dem sich Pilotinnen wohlfühlen und haben in keinem Verein Platz. Auch **Claus Cordes, Präsident des DAeC**, meldet sich zu Wort und fordert konsequentes Handeln bei inakzeptablem Benehmen sowie Übergriffigkeit gegen Frauen in Vereinen.

Die VDP Nachrichten gibt es einmal im Jahr, in der restlichen Zeit findet ihr aktuelle Themen auf unseren neu strukturierten Internetseiten www.pilotinnen.de. Es lohnt sich, regelmäßig vorbeizuschauen. Die Seiten werden 2026 weiter ausgebaut. Gerne nehmen wir Anregungen auf.

VDP im Internet:
www.pilotinnen.de



Inhalt dieses Heftes

EDITORIAL	von Heike Käferle	03
	Inhaltsverzeichnis	04
VDP-TICKER	VDP-Ticker	05
NETZWERK	Ankündigung JHV 2025 in Straubing	09
	JHV 2024 in Hannover	10
	Hexentreffen 2025 in Speyer	14
	„Aufwind“ in Essen – „Girls lernt Fliegen“	16
	23. Come Together in der Geschäftsstelle Münster.	17
	FEWP auf Malta	18
	Träume können fliegen – Pyjampaparty auf dem Graner Berg.	20
	VDP online und Stammtische	21
	AERO 2025 in Friedrichshafen	22
	„Aus dem Cockpit“ ins Leben	24
HISTORIE	Die Überschallpilotinnen	26
BALLON	Besondere Ballonfahrten	29
SEGELFLUG	Segelflug-WM in Zbraslavice	32
	Familienurlaub mal anders	35
	Vom Schein zum Streckenflug	36
	Die erste Saison als Segelflugehrerin	38
MOTOR & UL	Fluglehrerinnen im Doppelpack	40
	Aerobatics-Training bei Spins&More in Hosín.	42
	18. Flugsicherheitstraining in Diepholz	46
	Spring Refresher 2025	48
	Fliegerabenteuer in Alaska	50
	Von Rheine (EDXE) nach Malta Luqa (LMML)	54
	Von Oerlinghausen nach Nancy und Reims	58
	Deutschlands erste Weltmeisterinnen im Rallyeflug	60
	Deutschlandflug 2025	62
PROFESSIONALS	Airline-Pilotin und gleichzeitig Mutter	64
BEST PRACTICE	Da muss man so jemanden auch mal rausschmeißen	66
	Warum der DGFC Rottal-Inn e. V. so viele Pilotinnen hat.	68
	Pilotinnen in Hangelar im Kölner Klub	69
MITGLIEDER	Liste neuer Mitglieder / Jubiläen.	71
	Durchstarten aus der Mitte des Lebens	73
	Nachruf Annelie Adrian	75
	Snapshots	76
TERMINE	Terminübersicht 2026	84

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, 48165 Münster
Telefon 02501 251 45
gs@pilotinnen.de

Bankverbindung:
Bekanntgabe bei Anfrage an
schatzmeisterin@pilotinnen.de

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

Satz & Layout:
Eckhaus Verlag
Jana Rogge, jr@rogge-eckhaus.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
Annette Bechtold, schatzmeisterin@pilotinnen.de
Referentin für Presse und Auslandskontakte
Ruth Haliti, presse@pilotinnen.de
Referentin für Motorflug
Roswitha Höltnen, 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
Referentin für Berufspilotinnen
Justine Kill, beruf@pilotinnen.de

Ehrenpräsidentinnen
Elisabeth Besold, Heidi Galland, Hedwig Senses

Mitwirkende dieser Ausgabe (Texte und Fotos), in alphabetischer Reihenfolge:

Kathrin Bolz, Janine Brennenstuhl, Claus Cordes, Dagmar Deckstein, Tad Dippel, Petra Eifel, Regina Forouzan, Verena Hahn, Annette Hoffmann, Ruth Haliti, Patricia Höglauer, Roswitha Höltnen, Ingrid Hopman, Sigrid Ibes, Bettina Jacobi, Heike Käferle, Justine Kill, Alexandra Kirchner, Corinna Kuss, Eva Menge, Petra Nees, Heike Niefer, Horst Ramsenthaler, Jana Rogge, Ralf Sieling, Susanne Schödel, Hedwig Senses, Ulrike Teichmann, Sabine Theis, Sabrina Vogt, Marlene Weinreich, Maya Wolf

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 +++

32. AERO: 22.–25. April 2026

The Leading Show for General Aviation

Von der zivilen Drohne über Ultraleichtflugzeuge und Gyrocopter, Segelflugzeuge, Helikopter, Reise- und Trainingsflugzeuge mit Kolbenmotor oder Turboprop-Antrieb bis hin zu Businessjets ist alles dabei. Die VDP ist wieder auf dem AOPA-Stand in Halle A5 zu finden und freut sich auf

euren Besuch. Jeden Tag um 16 Uhr kommen wir zum großen Gruppenfoto zusammen, am Samstag bereits um 15 Uhr. So trifft man altbekannte Pilot*innen und lernt neue kennen. Die AERO ist eine Networking-Plattform par excellence. Besucht uns, teilt eure Eindrücke und Erlebnisse und seid auf einem unserer beliebten Gruppenfotos mit dabei.

Kontakt: info@pilotinnen.de



Stipendien bis zu 3.000 €: Werde Fluglehrerin!



Die VDP fördert auch 2026!

Hast du Lust, noch mehr aus deiner Flugleidenschaft zu machen? Vielleicht anderen das Fliegen beizubringen? Dann kannst du dich **jetzt bewerben**. Auch im Jahr 2026 vergibt die Vereinigung Deutscher Pilotinnen bis zu **fünf Stipendien** an Frauen, die ihre Leidenschaft des Fliegens teilen möchten. Eine Stimme aus den Reihen der VDP: „Die Ausbildung zur Fluglehrerin hat mir gezeigt, wie wichtig es ist, mein erworbenes Wissen weiterzugeben und dabei gleichzeitig von den gemachten Erfahrungen zu profitieren.“ Anja Kasper hat die Herausforderung angenommen und mit ihr noch weitere. In diesem Heft findest du einen Erfahrungsbericht von Patricia Höglauer, wie sie und ihre Schwester die **FI-Ausbildung** meisterten.

Nimm auch du die Herausforderung an und bewirb dich! Du kannst bis zu 3.000 € Förderung bekommen, abhängig von der Art der Ausbildung. Beachte bitte: **First come – first serve!**

Voraussetzung: Nachweis der Eignungsprüfung für eine Lehrberechtigung und Mitgliedschaft bei der VDP (Eintritt möglich). Weitere Auskunft erteilen Rosa Höltnen oder Antoaneta Sontheimer unter gs@pilotinnen.de

Nur Mut – wir freuen uns auf viele Interessentinnen. Wir fördern die Lehrberechtigung für UL, PPL und SPL.

EMUZ im Museum

Manch eine wird sich noch an sie erinnern, an die Gründungspräsidentin der VDP, die unvergleichliche Mutz Trense und ihre legendäre Piper PA-18-135 mit dem Kennzeichen D-EMUZ. Beide sah man in den 1960er und beginnenden 1970er Jahren oft am deutschen Himmel, bei Rallyes und Deutsch-

landflügen, bei Fly-ins und Flugtagen. Mutz und ihre EMUZ, ein damals unzertrennliches Paar. Jetzt steht ein Modell dieser Maschine im sehenswerten Luftfahrtmuseum Laatzen und wurde beim Besuch anlässlich unserer JHV in Hannover entdeckt.



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

50. Hexentreffen

am 31. Januar 2026

Ingrid Blecher, die Begründerin des Hexentreffens, organisiert mit viel Herzblut die Jubiläumsveranstaltung in Siegen und freut sich auf viele Teilnehmerinnen.

Dass das 50. Hexentreffen in Siegen stattfindet, ist kein Zufall: Am 8. März 1975 – vor 50 Jahren – lud Ingrid zum ersten Mal die Segelfliegerinnen auf den Siegerland-Flughafen ein. Im darauffolgenden Jahr fand dort auch das zweite Treffen statt, bei dem führende Segelflugzeughersteller den Fliegerinnen Maschinen zum Probefliegen zur Verfügung stellten. Diese Aktion brachte den Frauensegelflug nach vorne. Angeregt durch die Segelfliegerinnen in Polen wurden die jährlichen Treffen Hexentreffen genannt (pol. Babajaga). Heutzutage sprechen wir auch vom „Treffen der Luftsportlerinnen“, um Pilotinnen anderer Sparten einzubeziehen.



Die Hexe wird jedes Jahr an die nächste Veranstalterin übergeben

Die ganze Geschichte findet ihr in unserem Buch „Lust auf Fliegen“.

Ingrid Blecher hat ein Jubiläumsprogramm voller Highlights zusammengestellt. Wir treffen uns in der Siegerlandhalle, übernachten kann man im fußläufig erreichbaren Hotel Holiday Inn.



Ingrid Blecher – vor ca. 50 Jahren aufgenommen

Deutschlandflug 2027 – jetzt schon vormerken!

Wir fördern wieder: bis zu 2000 € sind drin – eine großartige Gelegenheit, den eigenen fliegerischen Horizont zu erweitern. Beim Deutschlandflug 2025 waren bereits drei VDP-Teams dabei.

Ruth Haliti berichtet in dieser Ausgabe unter „Motor/UL“ über Erfahrungen und Erlebnisse. Wer Lust hat, in einer engagierten Gruppe von Navigationsflieger*innen mitzufliegen, sollte sich den Termin schon jetzt vormerken. **Niemand wird ins kalte Wasser geworfen.**

2026 finden **Vorbereitungskurse** statt – Termine findet ihr auf pilotinnen.de/events und navigationsflug.de

Für den Deutschlandflug 2027 plant die VDP eine Förderung von 1.000 € für



Die drei Crews der VDP

die Pilotin, zusätzliche 500 €, wenn die Navigator*in weiblich ist und die Firma Eisenschmidt übernimmt die Anmeldegebühr bis max. 480 €.

Das kann sich sehen lassen, oder?

Bei Interesse einfach melden unter:

gs@pilotinnen.de

Wikipedia schreibt: „Der Deutschlandflug ist ein Wettbewerb für Flugzeugpiloten, der erstmals vom 11. Juni bis 10. Juli 1911 ausgetragen wurde. An den folgenden Flügen nahmen Piloten teil, deren Namen Luftfahrtgeschichte schrieben – darunter Ernst Udet und Elly Beinhorn.“ (Wikipedia)

Heute dauert der Deutschlandflug vier Tage und findet alle zwei Jahre statt.

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

Unter den Wolken. Mit 66 Start in die Fliegerwelt. Von Doris Gerecht.

Doris Gerecht ist eine Spätberufene. Mit 66 Jahren erwarb sie die Pilotenlizenz, wurde Mitglied der VDP und erkundete 19 Jahre lang die Schönheiten dieser Welt aus der Luft. In 22 spannenden Berichten beschreibt sie ihre Fliegerreisen auf fast allen Kontinenten, illustriert mit 200 Fotos. Unter ihren Zielen befinden sich z.B. die

Alpen, Spanien, Portugal, das Baltikum oder der Lago Maggiore. Doris Gerecht hat es auch exotisch gemocht und Reiseberichte verfasst über Flüge in Südafrika, Namibia, Iran, Indien, Nepal, Papua Neu Guinea, Australien, Hawaii, Alaska. Sie hat ein Buch geschrieben, das auf wunderbare Weise unserer Erde zeigt: Inspiration für jede Pilotin – zum Träumen oder Nachahmen. Das Buch kann bei Doris bestellt werden: db.gerecht@outlook.de (Preis €24,00 + €2,90 Porto)



Durchstarten. Meine Abenteuer als Pilotin und Weltenbummlerin.

Von Ingrid Hopman

Die älteste aktive Privatpilotin Bayerns blickt in ihrem Buch auf ihr faszinierendes Leben zurück. Die Weltenbummlerin und Abenteuerin aus dem Chiemgau entdeckte 1968 ihre Leidenschaft für das Fliegen. Seither ist sie 29 verschiedenen Flugzeugtypen geflogen und hat rund 280.000

Kilometer zurückgelegt – das entspricht sieben Weltumrundungen!

In ihrem Buch erzählt sie von ihrer außergewöhnlichen Familiengeschichte, ihrem bewegten Berufs- und Fliegerleben, internationalen Flugreisen und ihrer starken Verbundenheit mit der Vereinigung Deutscher Pilotinnen.

Durchstarten wurde von den Medien begeistert aufgenommen und Ingrid konnte ihr Buch schon in Funk, Fernsehen und vielen Veranstaltungen vorstellen.

Flugmedizin im LBA: Aufreger in Medien und Verbänden der Luftfahrt

Nach dem Rücktritt der Volljuristin Nina Coppik aus dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) entbrannte erneut die Debatte um die flugmedizinischen Verfahren. Die Ex-LBA-Juristin kritisierte öffentlich fehlende Befunde, fachfremde Gutachten und systematische Verzögerungen. Diese Vorwürfe fanden breite Resonanz bei Pilotinnen und Piloten. Besonders problematisch sind danach Entscheidungen „nach Aktenlage“, fachfremde Gutachter, wiederholte Nachforderungen und lange Bearbeitungszeiten – mit teils existenzbedrohenden Folgen für Berufspiloten und Freelancer. Gerichtliche Hinweise und

Fristen werden laut Coppik nicht immer eingehalten.

Das LBA weist die Vorwürfe zurück und verweist auf laufende Prüfungen, doch die Kommunikation bleibt knapp und Verbesserungen aus. Auch geplante Digitalisierungsmaßnahmen zeigen bislang wenig Wirkung. Notwendig sind transparente, fachlich angemessene Begutachtungen, konsequente Einhaltung verwaltungsrechtlicher Grundsätze, externe Fachgutachten, Priorisierung offener Fälle und verbindliche Fristen. Ohne Reformen droht ein Vertrauensverlust in die deutsche Flugmedizin – mit Folgen für



Sicherheit und Berufsfreiheit. Die Eigenkündigung Coppiks könnte ein Wendepunkt sein, sofern Politik und Behörden die Chance für Strukturreformen nutzen.

Weitere Informationen (Link zum Artikel im QR-Code): ►



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

Eva Menge in unserer WhatsApp-Gruppe.
Story dazu in der Rubrik „Segelflug“.



Seit diesem Frühjahr bin ich Segelflugehrerin und habe nun meine 1. Sasion hinter mir! Ich habe altes Wissen aufgefrischt und viel Neues dazugelernt! Heute kann ich sagen, dass ich stolz darauf bin FI zu sein! Das liegt auch an unserer tollen Truppe Flugschülern, die mir den einen oder anderen Anfängerfehler nicht krumm genommen haben. Die 1. A-Prüfung war nicht nur für den Prüfling etwas ganz Besonderes! 🥳
Liebe VDP, liebe Freundinnen vielen lieben Dank für eure Unterstützung

19:20



24

FEWP-Treffen 2026

Vom 4. oder 5. bis 7. Juni 2026 geht's nach Slowenien, Celje heißt das Ziel!

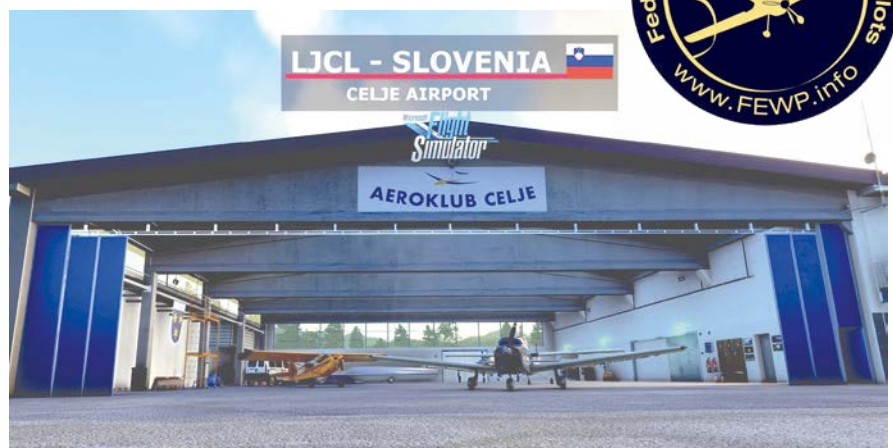
Am langen Fronleichnamswochenende laden uns die unglaublich gastfreundlichen Sloweninnen in ihre wunderschöne Stadt ein. Celje liegt nur eine Autostunde von Ljubljana entfernt, aber auch Zagreb, Graz und Klagenfurt sind gut erreichbar. Mit 36.200 Einwohnern ist Celje die drittgrößte Stadt Sloweniens – nach Ljubljana und Maribor. Sie Stadt hat eine reiche Geschichte sowie viele bekannte BürgerInnen, insbesondere SportlerInnen.

Das slowenische Celje Airfield (LJCL), auch bekannt als Letali e Levec, ist noch ein echter Geheimtipp unter HobbypilotInnen. Mit seiner 900 x 100 Meter Graspiste, auf rund 90 ft, eingebettet in die malerische Savinja-Tal-Landschaft (Untersteiermark), bietet der Flugplatz ideale Bedingungen für

Segel-, Ultraleicht- und Motorflug. Die Thermik über den umliegenden Hügeln macht Celje zu einem wahren Paradies für Segelflieger. Alle Infos für PilotInnen, die hinfliegen möchten, findet ihr unter www.aeroklub-celje.si/en.

Sobald Programm und Einladung online sind, informieren wir euch natürlich per E-Mail, WhatsApp und unter www.fewp.info – Events. Wir freuen uns schon sehr auf ein unvergessliches Wochenende mit euch in Celje!

Und wer Lust hat, kann danach noch mit nach Bosnien fliegen – mehr Infos über die üblichen Kanäle.



Die VDP geht unter die Haut

„Die VDP ist für mich mehr als ein Verband – sie ist eine Gemeinschaft im besten Sinne; uns verbindet Leidenschaft und Enthusiasmus für die Fliegerei. Wenn wir uns treffen, ist es ein bisschen wie nach Hause kommen - my flying family. Deshalb habe ich mir das Emblem der VDP, die Rose von

Eddesse, stechen lassen“, sagt die Pilotin, die anonym bleiben möchte.

Die Rose steht für sportliche Leistung und den Erfolg von Pilotinnen – und zugleich für das besondere Band zwischen uns fliegenden Frauen. Ein Tattoo, ein Statement für die fliegende Ewigkeit.



ASK-21 über Straubing
(© LSV Straubing)

JHV 2026: Willkommen in Straubing

Jahreshauptversammlung vom 11.–13. September 2026 | von Heike Niefer

Nach Hannover geht es nun in den Süden Deutschlands nach Straubing. Die traditionsreiche niederbayerische Stadt an der Donau ist bekannt für ihre lebendige Luftfahrtkultur, ihre historische Altstadt und die herzliche Gastfreundschaft.

In dieses besondere Ambiente laden wir Euch herzlich zur Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen ein. Es erwartet euch ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm, das Luftfahrt, Kultur und Geselligkeit miteinander verbindet.

Am Freitagmittag ist fröhliches Einfliegen und Zusammenkommen am Flugplatz Straubing EDMS. MT-Propeller öffnet ihre Tore für uns und gibt Einblicke in die neuesten Propellerentwicklungen. Abends treffen wir uns in gemütlicher Runde in einem urigen Straubinger Wirtshaus.

Die JHV findet dann wieder am Flugplatz statt. Nach dem Mittagsimbiss gibt es einen Stadtrundgang mit Ursula Bosl-Seitz, ehemalige Verlagsleiterin von „Pilot und Flugzeug“ und gebürtige Straubingerin. Danach freuen wir uns auf einen unterhaltsamen feierlichen Galaabend.



MT Propeller

Am Sonntag begeben wir uns nach einem kleinen Abschlussprogramm auf die Heimreise.

Vorprogramm: Bereits am Donnerstag besteht die Möglichkeit zur Besichtigung des äußerst sehenswerten Gerhard Neumann Luftfahrtmuseums in Niederaltich bei Degendorf. Hier kann auf dem Flugplatz in Degendorf gelandet oder von Straubing aus gefahren werden. Ingrid Hopman ist dafür unsere Ansprechpartnerin. Es freuen sich auf euch Heike Niefer, Justine Kill und Ingrid Hopman



Starfighter und mehr bietet das Museum.



Freitag – Willkommen am Flughafen Hannover

JHV 2025 in Hannover

57. Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen | von Marlene Weinreich

Vom 12. bis 14. September 2025 hieß es wieder: Willkommen zur Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen! Dieses Jahr führte uns unser Weg nach Hannover – und was sollen wir sagen: Es war ein Wochenende voller Wiedersehen, neuer Eindrücke, spannender Programmpunkte und einer Atmosphäre, die man einfach erlebt haben muss.

Freitag – Ankommen, Staunen, Loslegen

Der Auftakt fand direkt dort statt, wo unser Herz ohnehin schlägt: am Flughafen Hannover-Langenhagen. Petra, unsere Organisatorin, und das Flughafen-Team empfingen uns sehr herzlich.

Die beiden Geschäftsführer Prof. Dr. Martin Roll und Maik Blötz begrüßten uns und Martin Roll brachte uns den Flughafen EDDV mit Daten und Fakten näher. Beide

äußerten sich ausdrücklich positiv zur allgemeinen Luftfahrt.

Insgesamt sind trotz des zweifelhaften Wetters sieben Flugzeuge nach Hannover eingeflogen – ein toller Anblick! Doch egal ob per Bahn, Auto oder eben per Flieger: voller Vorfreude trudelten rund 70 Pilotinnen ein. Es war schön, so viele Gleichgesinnte an einem Ort zu treffen. Bei einer exklusiven Flughafenrundfahrt konnten wir den Airport noch einmal aus einer neuen Perspektive er-

leben. Dazu gab es brandneue Warnwesten im VDP-Design und die Flughafenverwaltung sorgte auch für unser leibliches Wohl, so dass alle gestärkt ins Hotel gehen konnten.

Der Abend begann mit einem gemeinsamen Dinner: Geschichten wurden geteilt, alte Freundschaften aufgefrischt, neue geknüpft. Diese Gelegenheit nutzte auch der DAeC Präsident Claus Cordes, um wieder einmal mehr Tuchfühlung zu uns aufzunehmen. So konnten wir uns über wichtige Themen in der Luftfahrt, aber auch in den Vereinen austauschen. Das gab den Anstoß, dass Claus Cordes im Nachgang den Artikel zum Thema „Sexuelle Belästigung“ verfasste.

Im Anschluss ans Abendessen hatten wir noch die Gelegenheit an einer Nachtwandern durch Hannover teilzunehmen und so konnten wir die Stadt bei funkelnden Lichtern und in geselliger Runde kennenlernen. Ein perfekter Auftakt!





Samstag – Vereinsarbeit & Erlebnisse

Samstagmorgen hieß es: Tagesordnung aufrufen, die 57. Jahreshauptversammlung stand an. Hierfür durften wir die sehr gut ausgestatteten Räumlichkeiten des TÜV Nord nutzen. Es wurde berichtet, diskutiert und gewählt. Ein besonders herzliches Dankeschön geht an Claudia Altekemper, die sechs Jahre lang mit großem Engagement unsere Schatzmeisterin war und sich nicht mehr zur Wahl stellte. Ebenso freuen wir uns, dass Annette Bechthold in ihre Fußstapfen tritt und diese wichtige Aufgabe übernimmt. Alle anderen Präsidiumsmitglieder wurden bestätigt. Ruth Haliti wurde für ihr Engagement während der über 20-jährigen

Präsidiumsarbeit von Heike Käferle ausgezeichnet.

Die Fördermitglieder und Gäste besichtigten das Luftfahrtmuseum Laatzen-Hannover und kamen in den Genuss einer außerordentlich interessanten Führung. Der Museumsführer war sehr beeindruckt vom Kenntnisreichtum der Gruppe und hatte sichtlich Spaß.

Der TÜV NORD verwöhnte uns mit einem Mittagessen und Petra Nees zauberte einen Eiswagen herbei, der uns die besten Eiskreationen Hannovers kredenzte.

Gestärkt ging es ins Nachmittagsprogramm. Geplant war eine Stadtrundfahrt, die ausfallen musste mangels Stadtführerin.



Gute Laune bei der exklusiven Flughafenrundfahrt



Begrüßung durch die Geschäftsführer von EDDV



Samstag – Präsidiumssitzung

Auch wenn nicht alles wie vorgesehen läuft, machten wir und vor allem Petra das Beste daraus. Bei strahlendem Sonnenschein erkundeten die Pilotinnen Hannover und genossen die gemeinsamen Stunden zwischen Kultur, Gesprächen und spontanen Entdeckungen.

Ein Highlight des Wochenendes: der Galaabend! In der festlich geschmückten ohnehin schon attraktiven Kantine des TÜV NORD begrüßte uns Vorstand Ringo Schmelzer (COO). Auch Sabine Spieker, Marketing beim TÜV und Hauptorganisatorin kam mit Mann. Zum Dank für die Ausrichtung überreichte Heike Käferle der Organisatorin Petra Nees die JHV-Brosche.

Die Köche unseres Sponsors zauberten ein köstliches Büffet, das keinen Wunsch

offen ließ und ein äußerst talentierter DJ sorgte für die passende Musik, sodass die Tanzfläche nie leer blieb.

Besonders aufregend: die von Ruth Hali-geleitete Versteigerung einer Junkers-Uhr, großzügig gespendet von Charlotte Junkers. In amerikanischer Manier wurde geboten, gelacht und mitgefiebert – am Ende kamen stolze 1.522,50 € zusammen! Diese beachtliche Summe soll dazu genutzt werden, Kinder im Hospiz mit Rundflügen eine Freude zu bereiten.

So erlebten wir einen Abend voller Glanz und ausgelassener Stimmung. Herzlichen Dank an den TÜV Nord und die engagierten Mitarbeiter*innen!

Sonntag – Wissen & Abschied

Am Sonntag erwartete uns noch einmal ein echtes Highlight: ein spannender Vortrag von Olaf Salzbrunn von der Seenotrettung

(DGzRS) zum Überleben auf See. Praxisnah, informativ und hochinteressant – auf die Problematik der Notwasserung von Flugzeugen zugeschnitten. Dieser Programmpunkt fesselte uns alle und bot wertvolle Tipps, die im Ernstfall entscheidend sein können.

Mit vielen neuen Eindrücken und schönen Erinnerungen im Gepäck endete damit eine rundum gelungene Jahreshauptversammlung.

Danke Petra! Danke TÜV-NORD!

Ein riesiges Dankeschön geht an Petra Nees und ihren Mann Rüdiger Sparfeld, die uns dieses Programm voller Highlights ermöglicht haben. Von der Organisation bis ins kleinste Detail: Es war schlicht großartig!

Ebenso danken wir dem TÜV NORD für die großzügige Bereitstellung der Räumlichkeiten, für die tatkräftige Unterstützung und großartige Bewirtung.

Samstag – Ausflug Hannover





25 Jahre Mitglied, 20 Jahre hervorragende Präsidiumsarbeit: Ruth Haliti bekommt die VDP-Brosche



unten links: Samstag – Galaabend



Sonntag – Vortrag und Abschied



Sabrina Vogt berichtet über Segelflugwettbewerbe



Petra Eifel übergibt die Hexe an Ingrid Blecher, die 2026 das 50. Hexentreffen ausrichtet

Hexentreffen 2025 in Speyer

von Petra Eifel

„Ab auf die Besen und auf geht's nach Speyer"! hieß es Anfang 2025 für gut 100 fliegende Frauen, die sich vom 31. Januar bis zum 2. Februar zum 49. Hexentreffen am Rhein versammelt hatten.

Für ein erstes gegenseitiges Beschnupern und Kennenlernen ging es am Freitagabend durch die romantische Altstadt von Speyer – ganz gemütlich zu Fuß. Für einige Hexen eine willkommene Gelegenheit, ein paar gemütliche Stunden mit lieben Bekannten und Fliegerkameradinnen zu verbringen. Tatkräftig unterstützt von ihrem Partner und Fliegerkameraden Manfred

Gose hatte die Organisatorin Petra Eifel einen Rundgang auf außergewöhnlichen Wegen abseits der bekannten Touristenroute zusammengestellt. Trotz Kälte folgten rund 60 Hexen gut gelaunt dem symbolischen Besen (der größte, den wir in der Werkstatt am Flugplatz finden konnten) und ließen den Abend anschließend im „Maximilian“ in der Speyerer Fußgängerzone ausklingen.

Der Samstag war für die „Hexen“ und auch ein paar interessierte Männer, die sich in den „Hexenkessel“ getraut hatten, mit Vorträgen und Diskussionen vollgepackt. Die offizielle Eröffnung übernahm – passend zum

Thema „Frauen in (immer noch) männlich dominierten Bereichen“ – Speyers Oberbürgermeisterin Stefanie Seiler, die die Stadt seit mehreren Jahren mit einem komplett weiblichen Team führt. Auch Ernst Eymann, Präsident Luftsportverband Rheinland-Pfalz, begrüßte uns persönlich.

Was passiert eigentlich bei einer Segelflug-Meisterschaft, wie kann man teilnehmen und vor allem: Wie lassen sich mehr Frauen zur Teilnahme motivieren? Interessanten Input zu diesen Fragen und eigene Erfahrungen gab es von Sabrina Vogt, der ersten Referentin des Tages.

Alle auf einen Blick (Fotograf: Manfred Gose)



Aus Wetter- und Zeitgründen leider nur in der Theorie nahm Marcus Weber vom Green Aviation Hub Mannheim die Hexen anschließend mit auf einen Aus-Flug in die Zukunft des elektrischen Fliegens.

Mit viel Fachwissen gab Hobbypilotin, Coach und Ernährungsberaterin Nicole Mitschelen vom FSV Speyer den Fliegerinnen in zwei kurzweiligen Vorträgen zahlreiche Tipps zu den Themen mentale und physische Gesundheit im Cockpit sowie zur richtigen Ernährung vor dem Abheben und in der Luft.

Einen Blick hinter die Kulissen bei der Deutschen Flugsicherung ermöglichte Fluglotsin Saskia Maack. Anschaulich erklärte sie die Arbeitsabläufe bei Langen Information und zeigte auf, welche Unterstützung Piloten dort bekommen können. Fazit: Kommunikation ist alles und Angst vor den Fluglotsen muss wirklich niemand haben.

Zum Abschluss des Vortragsprogramms stellten Matthias Reinacher und Fabi Gómez aus der Schweiz das European Pride in Aviation Network vor. Die Vereinigung ist ein



Rosa Höltken (Mitte) bekommt von Sybille Krummacher den Gerdes-Preis übergeben, rechts Laudatorin Ruth Haliti

Ein Highlight zum Abschluss: Sektempfang vor der Raumfähre Buran im Technik Museum Speyer (Fotograf: Manfred Gose)



Abendlicher Stadtrundgang durch Speyer (Fotograf: Manfred Gose)

internationales Netzwerk für alle, die sich der LGBTQIA+-Community zugehörig fühlen und in der Fliegerei zu Hause sind.

Nach diversen Ehrungen und der symbolischen Übergabe des AMF-Förderflugzeugs an zwei junge Segelfliegerinnen folgte schließlich eine der wichtigsten „Amtshandlungen“, die feierliche Weitergabe der Hexe an Ingrid Blecher, die „Erfinderin“ der Hexen-

treffen und Organisatorin des Jubiläumstreffens 2026.

Bei der Fliegerinnenparty am Samstagabend sorgte die Band Weekend Saviour mit rockigen Coversongs für beste Stimmung und tanzfreudige Hexen. Den krönenden Abschluss bildete am Sonntagvormittag ein besonderes Highlight: Das Technik Museum

Speyer öffnete seine Raumfahrthalle für die Teilnehmerinnen. Vor der eindrucksvollen Kulisse der Raumfähre Buran genossen die Fliegerinnen einen exklusiven Sektempfang – ein stilvoller Ausklang dieses Treffens. Viele Teilnehmer*innen nutzten danach die Gelegenheit, das Museum vor der Heimfahrt auf eigene Faust zu erkunden.



VDP beim Aufwind in Essen

„Aufwind“ in Essen – „Girls lernt Fliegen“

von Ruth Haliti

Die Essen Marketing GmbH widmet sich mit einem multimedialen Event der ersten fliegenden Frau im Pott: Thea Rasche. Das wollte ich mit Pilotinnen teilen und organisierte ein kleines Fly- bzw. Drive-in.

Thea Rasche, geboren am 12. August 1899 in Essen, verarmt gestorben am 25. Februar 1971 in Essen, war eine Pionierin der deutschen Luftfahrt und gilt als erste Berufspilotin Deutschlands. Nach dem Ersten Weltkrieg begeisterte sie sich – zunächst gegen den Willen ihres dominanten Vaters – für die Fliegerei. 1925 absolvierte sie ihre Flugausbildung und erhielt 1926 den Pilotenschein. Schnell wurde sie bekannt für ihre waghalsigen Kunstflüge und spektakulären Flugshows. 1927 wagte sie den Sprung über den Atlantik um in den USA als Kunstfliegerin, bekannt als das „Flying Fräulein“, an Wettbewerben (z.B. am Powder Puff Derby) teilzunehmen und sich als Berufspilotin zu etablieren. In dieser Zeit lernte sie auch Amelia Earhart kennen und engagierte sich in der internationalen Pilotinnenvereinigung „The Ninety-Nines“.

Nach ihrer Rückkehr blieb sie der Luftfahrt verbunden, obwohl sie ihre aktive Fluglaufbahn in den späten 1930er-Jahren beendete. Thea Rasche war eine mutige Wegbereiterin für Frauen in der Luftfahrt –

selbstbewusst, ehrgeizig und ihrer Zeit weit voraus.

Das Aufwind-Erlebnis in Essen bot uns zehn Pilotinnen und einem Fördermitglied ein interaktives Virtual-Reality-Filmerlebnis.



Ausstellung mit interessanter Führung – Aufwind



Bettina fliegt wie Thea Rasche



Gemeinsamer Genuss nach dem Aufwind im Check In am Flughafen EDLE



Angekommen in der City von Essen – Theas Zitat

nis, in dem wir in die Rolle der Thea Rasche schlüpften, der ersten Kunstflugpilotin Deutschlands. Stadtmarketing-Mitarbeiter Uwe Loch führte uns mit viel Fachwissen durch die kleine, feine Ausstellung – im Anschluss sahen wir einen kurzen Dokumentarfilm über Thea Rasche.

Das Highlight war fraglos das VR-Erlebnis, die Virtual-Reality-Brillen in Kombina-

tion mit den Motion Seats, die die virtuellen Bewegungen real erlebbar machen und Vibrationen, Wind und Kältespüren lassen. Wir fuhren durch das Essen des beginnenden 20. Jahrhunderts, wurden Teil des Schauspiels und hoben mit einem Doppeldecker vom früheren Flughafen Essen-Rotthausen ab.

Vorher und nachher trafen wir uns im Check-In am Flughafen Essen-Mülheim

EDLE. Mit dem Flugzeug angereist waren Usch Diermann zusammen mit Katrin Bolz aus Weser-Wümme.

Das Event schreit nach Wiederholung! Die Tickets kosten 25 Euro pro Person und das Spektakel läuft voraussichtlich noch bis Mitte 2026 – und wir finden sicher bald wieder einen gemeinsamen Termin.

25 Jahre Herzlichkeit und Gastfreundschaft bei Carola Niemeier und Ingrid Niemeyer

23. Come-together | von Heike Käferle

Vor 25 Jahren, im Jahr 2001, fand das erste Pilotinnentreffen bei Carola und Ingrid statt. Damit begann die Ära der Come-together Novembertreffen in der Geschäftsstelle in Münster-Hiltrup. Mit einer kleinen Pause ist es auch heute wieder unsere Geschäftsstelle. Die Treffen selbst hatten nur eine Coronapause.

Die Pilotinnen-Gespräche sind ange-regt – sowohl im Wohnzimmer als auch in der allseits beliebten Küche, wo traditionell Köstlichkeiten wie Krustenbraten, Kartoffelsalat mit selbstgemachter Mayonnaise, selbstgebeizter Lachs und vieles mehr, zubereitet von Carola Niemeier und Ingrid Niemeyer, bereitstehen.

Einige neue Mitglieder kamen zum ersten Mal zum Treffen und waren begeistert von der Gastfreundschaft der Gastgeberinnen und den Pilotinnen, die sie hier trafen. Carola bekam viele positive Rückmeldungen



Hier lernt man sich kennen – Steffi, Evgeniya und Elke

Rosa und Romana informieren sich über SkyDemon



Ingrid und Carola freuen sich – Ingrid Berger schickte zu 25 Jahre CT einen tollen Blumenstrauß

und schrieb sofort: „nächstes Jahr gibt es wieder ein Come-together am 14. November. Solange wir das gesundheitlich schaffen, machen wir das.“ Danke, euch beiden – das ist einfach großes Kino.



Annual meeting in der Rooftop location



FEWP auf Malta

Frauenpower über den Wolken! | von Ruth Haliti

Zum 30. Jubiläum der FEWP (Federation of European Women Pilots) trafen sich über 80 Pilotinnen auf der sonnigen Insel. Die VDP war mit 16 Teilnehmerinnen die größte nationale Gruppe.

Ein besonderes Highlight in diesem Jahr war der Flug zweier deutscher Crews mit ihren Cessna 172ern von Nordrhein-Westfalen nach Malta. Dank günstiger Wetterbedingungen und sorgfältiger Vorbereitung

erreichten beide Maschinen ihr Ziel und kehrten auch sicher zurück. Ein Tipp für Pilotinnen, die selbst nach Malta fliegen wollen: Eine Reservierung ist für das Parken erforderlich; Landung und Handling sind nicht gerade günstig, aber dazu mehr in ihrem separaten Reisebericht.

Viele von uns kamen schon früher oder verlängerten ihren Aufenthalt, denn für Malta und sein herrliches Frühlingswetter ist ein Wochenende einfach zu kurz.

Am **Freitag** startete das Treffen mit der Registrierung und dem traditionellen **Board-meeting** am späten Nachmittag. Vertreterinnen aus **15 Ländern** saßen am Tisch – da flogen die Ideen und gelegentlich auch mal die Argumente durch den Raum. Aber am Ende war klar: Dieses Netzwerk lebt vom Miteinander.

Der Abend stand im Zeichen von Begegnung und Genuss: Im stylischen Restaurant Aikirion, direkt beim Regattaclub,



Vorstand der FEWP



Ausflug in das idyllische Hafenstädtchen Marsaxlokk



Flug mit Safety von Diamond gesponsort



La Valetta am Abend



Gasse in Mdina – ehemalige Hauptstadt von Malta



Comino, Insel zwischen Malta und Gozo



Elenja und Juliane warten auf ihren Slot

trafen sich die Teilnehmerinnen zum gemeinsamen Dinner – inklusive offizieller Begrüßung durch hochrangige politische Vertreter*innen Malτας.

Der **Samstag** begann mit dem offiziellen **Annual Meeting** im Rooftop-Raum des Azur-Hotels. Rückblicke auf nationale Events, neue Ideen, Zukunftspläne – und natürlich Wahlen: Die Niederländerin **Monique van Tilborg** wurde zur neuen *Präsidentin* gewählt, **Dana Sastre** aus Tschechien ist nun *Secretary*.

Außerdem wurde die frisch überarbeitete FEWP-Präsentation vorgestellt – alles auch online auf www.fewp.info zu finden.

Danach ging es per Bus quer über die Insel – inklusive Besuch eines kleinen, feinen Luftfahrtmuseums. Abends wurde dann **gefeiert**: Das Jubiläum in der Punto Bar – direkt am Meer – krönte eine riesige Torte und jede Menge gute Laune.

Unsere Gastgeberin **Tamara Pavlovic** setzte am letzten Tag das Highlight der Ver-

anstaltung: Jede Pilotin durfte selbst fliegen! In Cessnas oder Tecnam-ULs, mit maltesischem Safety-Piloten an Bord, ging es über Malta bis nach Gozo. Aus der Luft sind die Inseln atemberaubend – eine unvergessliche Erfahrung.

Save the Date: Das nächste große Treffen findet vom **4. bis 7. Juni 2026 in Celje, Slowenien**, statt. Weitere Infos gibt es rechtzeitig auf www.fewp.info.

Im Luftfahrtmuseum in Malta





Die Pilotinnen gemütlich im Schlafsack unter der Fläche

Träume können fliegen – Pyjamaparty auf dem Graner Berg

von Bettina Jacobi

Am 7. Juli durfte ich als Gastgeberin eines besonderen Fly-ins (VDP-)Pilotinnen begrüßen. Was war das Besondere daran? Wir kennen alle Fly-ins, die sich um Schnitzel, Currywurst, Mettbrötchen oder Waffeln drehen. Wie wäre es denn zur Abwechslung mit einem Pyjamaparty-Fly-in? Nicht nur ich fand diese Idee spannend. So folgten Pilotinnen aus mehreren Ländern meiner Einladung auf den idyllischen nordhessischen Grasplatz Graner Berg (Wolfhagen, EDGW).

Doch was darf man sich unter einer Pyjamaparty auf dem Flugplatz vorstellen? In der Fliegerei geht es oft um Disziplin, Regeln und Checklisten. An diesem Abend sollte dagegen einfach gefeiert, geträumt, getanzt werden. Also heraustreten aus der Routine und den alltäglichen Zwängen. Dafür dient der Pyjama als Symbol – Frau strengt sich nicht an und will nicht beeindrucken; Frau darf im Pyjama im Kreis anderer Pyjamaträgerinnen sie selbst sein.

Landen wie auf einem Flugzeugträger

Mit nur 500 Metern ist der Grasplatz in EDGW eine kleine Herausforderung. Dabei sind besonders die Verwirbelungen auf dem Anflug der Piste 15 manchmal tückisch – früher waren 100 Stunden Flugerfahrung Voraussetzung für die Landung. Kristinà Nowotná mit ihrem Mann und dem kleinen Tiger Olin haben sie mit ihrer PA 28 Cherokee gekonnt gemeistert. Kristinà hatte mit 2 ½ Stunden Flugzeit aus dem Süden Prags die weiteste Anreise. Olin, der kleine Tiger von der Tiger Cub Squadron, wurde speziell für das Event mit einem selbst genähten Pyjama inkl. Zipfelmütze ausgestattet – ein echtes Highlight der Party.

Auch die „Flying Bees“ aus Berlin kamen in ihrer Cessna 172 mit einem speziell für die Pyjamaparty gestalteten Outfit – bei den Bernadettes ein echter Hingucker.

Ein Rahmenprogramm sorgt für Abwechslung – Frau lebt schließlich nicht vom Pyjama allein. Open-Air-Kino, Lagerfeuer, leckere Burger, eine Tikibar und natürlich



Open-Air-Kino mit Elly Beinhorn

ein spezielles Getränkesortiment für Fliegerinnen. Egal ob Lufthansa-Aperitif, Maikäferflugbenzin oder dem klassischen Mampfe-Fliegercocktail – für jeden Geschmack gab es das passende Getränk.

Der Abend wird zu einer bunten Mischung aus Lachen, Sprachenvielfalt und fliegerischer Leidenschaft. Deutsch, Tschechisch, Englisch – die Pilotinnen unterhalten sich in einer gemeinsamen Fliegersprache, die mehr verbindet als jedes Funkprotokoll.



An der Tikibar gab es leckere Fliegercocktails

Dabei gehören Herzsonnenbrillen, Gesichtsmasken und Nachtmützen ebenso zum Look wie Nachthemden, Schlafanzüge und Zipfelmützen.

Elly Beinhorn im Open Air-Kino

Das Kinoerlebnis war dem Flimmerlicht der Dämmerung angepasst: Ausgerüstet mit einer Großbildleinwand und der entsprechenden Akustik, mit Luftsofas, Sitzkissen, Popcorn und der Piste im Hintergrund. Das alles schuf das passende Ambiente. Gezeigt



Die Flying Bees aus Berlin vor Kinobeginn auf dem Sofa

wurde Elly Beinhorns Porträt „Alleinflug“. Als Mitbegründerin der Vereinigung Deutscher Pilotinnen war und ist Elly ein Vorbild und eine Inspiration für uns Fliegerinnen.

Der Abend ist danach noch lange nicht vorüber: Bevor Pilotin unter der Tragfläche nach einem letzten Blick auf einen Sternenhimmel in den Schlummer fällt, werden Erfahrungen geteilt. Auch das Lagerfeuer und die nächtliche Wanderung in die Drachenhöhle werden in Erinnerung bleiben.



Kristina kam extra aus Tschechien

Die VDP-Pyjamaparty 2025 war mehr als ein Sommerfest. Sie war ein Statement – für Leichtigkeit, Zusammenhalt und weibliche Stärke in der Luftfahrt. „Ich habe selten so viele starke, herzliche Frauen auf einem Hau-fen erlebt“, schrieb eine Teilnehmerin später in den sozialen Medien. „Ich kam allein und bin mit neuen Freundinnen und unvergesslichen Erinnerungen gegangen.“

Ausblick: Der Himmel bleibt offen

Nach einer kurzen Nacht und dem gemeinsamen Frühstück konnte ich ein positives Fazit ziehen: Es war eine Nacht, die wir nie vergessen werden. Und ich glaube, wir haben alle gespürt, wie schön es ist, gemeinsam abzuheben – auch ohne Flugzeug.

Für 2026 ist eine weitere Ausgabe Pyjamaparty geplant. Sie soll wieder auf dem Flugplatz Graner Berg stattfinden, diesmal vielleicht mit einem zusätzlichen Tagesprogramm rund ums Thema „Women in Aviation“.

Bis dahin aber bleibt die Erinnerung an eine warme Julinacht, funkelnde Sterne, lachende Pilotinnen, den Klang von Musik und Motoren – und an das Gefühl, dass Träume fliegen können.

VDP online und Stammtische

Winteraktivitäten 2025/2026 von Heike Käferle

2025 hatten wir die Themen: Wissen zu Notverfahren, Fliegen im Winter, Schluss mit Winterschlaf – wie kann ich sicher in die neue Flugsaison starten? Ergänzend dazu: Der Deutschlandflug – was muss ich wissen, um dabei zu sein? Und „Der Reiz des Segelflugs“.

Es gab mehrere Stammtische und Wintertreffen in ganz Deutschland. Karin Bruchhausen startete mit ihrem schon traditionellen Januartreffen und am 12. März hoben wir den ersten OWL-Stammtisch (Ostwestfalen-Lippe) aus der Taufe. Der bayrische Stammtisch tagte im Oktober wieder im Augustiner Keller und im Frühjahr gibt es sicher noch ein paar weitere Stammtische – ergreift einfach die Initiative!

Für diesen Winter planen wir u. a. folgende Themen: Über die Anden nach Chile von Heike Schweigert, Navigationsfliegen aus erster Hand von Clara und Oliver, Sally Mihalyi: mein Segelflugjahr, sowie Starten und Landen – was ist alles zu beachten von Anne Hennig.

Wir informieren euch per E-Mail und WhatsApp und über www.pilotinnen.de/events und freuen uns auch über Wünsche und Anregungen und Fotos für unseren Insta-Kanal. Fotos und Reels bitte an berufspilotinnen@pilotinnen.de. Alles andere bitte an gs@pilotinnen.de. Ganz herzlichen Dank an alle, die sich mit Organisation und Vorträgen und mehr einbringen! Also unbedingt dabei sein! Wir freuen uns auf euch!

OWL-Stammtisch mit Nena, Gabriele, Heike, Karin und Janine.





Gruppenfoto am ersten Tag

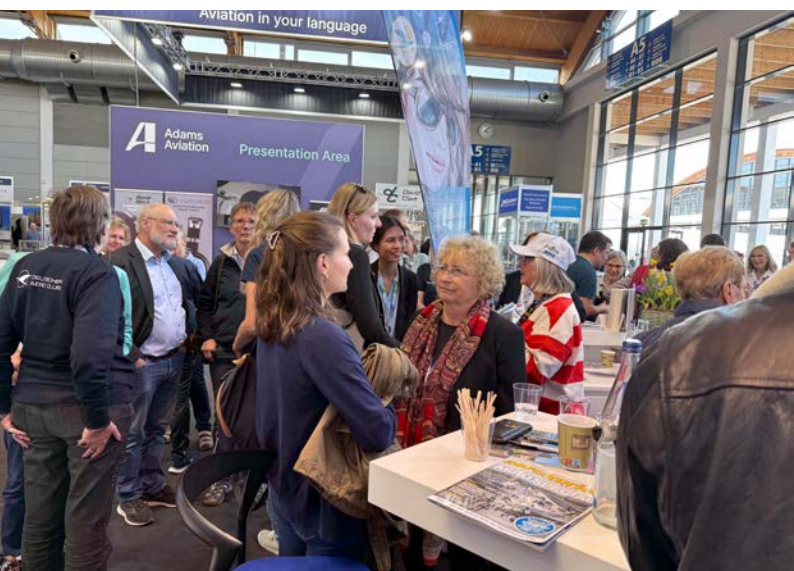
Ort der Begegnungen und des Networkings

9. – 12. April AERO 2025 | von Heike Käferle

Die AERO ist wie keine andere Messe in Europa ein genialer Treffpunkt für alles, was mit General Aviation zu tun hat. Auf einem der weltweit modernsten Messegelände direkt am Flughafen Friedrichshafen, präsentierten über 756 Aussteller aus rund 38 Ländern die Innovationen der Branche. Mehr als 32 000 Besucher, 53% davon mit Pilotenlizenz, nahmen die Gelegenheit wahr, nicht nur die

neuesten Entwicklungen in der Luftfahrt zu bestaunen, sondern auch „Gott und die Welt“ zu treffen. So ist es auch für uns Pilotinnen ein wichtiges und bereicherndes Event. Es sind hier nahezu alle Luftfahrtsparten vertreten und das macht es für uns besonders interessant. Neben spannenden Vorträgen ist unser Counter auf dem AOPA-Stand in Halle 5 der Treffpunkt für die VDP und alle

interessierten Pilotinnen und Piloten. Jeden Nachmittag um 16 Uhr kommen die Pilotinnen, die gerade auf der Messe sind, zu einem Fototermin zusammen und können sich prima über ihre Flugserlebnisse und sonstiges austauschen – Samstag schon um 15 Uhr. Die Bilder vermitteln euch, wie kommunikativ und spannend diese Messe ist. Schaut auch 2026 wieder bei uns vorbei.



Begegnungen an unserem Counter nach dem Fototermin



Fototermin am Samstag



Fototermin am Freitag

NETZWERK



Blick auf den Stand



Isabella Sauer vom Fliegermagazin in der Extra



Claudia Altekemper mit unserem neuen Mitglied Heike Radbruch



Charlotte Junkers unterschreibt den Mitgliedsantrag



Rosa Höltnen auf dem Podium zur Luftraumdiskussion



„Aus dem Cockpit“ ins Leben

Ein Workshop, der unter die Haut ging | von Janine Brennenstuhl

Wenn an einem grauen Novembertag in der Flugschule Oerlinghausen plötzlich ungewohnt viel Gelächter, konzentriertes Nicken und noch mehr Tiefgang durch die Seminarräume weht, dann kann das nur eines bedeuten: Die Pilotinnen sind wieder da.

In diesem Jahr waren es 15 Teilnehmerinnen, die aus ganz unterschiedlichen Bereichen des Luftsports angereist waren – Segelflie-

gerinnen, UL-Pilotinnen, Motorsegler- und Motorflugpilotinnen. Sie alle verbindet die Leidenschaft fürs Fliegen – und die Neugier darauf, was man aus dem Cockpit ins Leben übertragen kann.

Der Workshop „Aus dem Cockpit ins Leben“, erneut initiiert von **Sybille Krumm-acher** vom Bundesausschuss *Fliegende Frauen* im DAeC, brachte diese vielfältige Gruppe zusammen. Ihr gemeinsames Ziel: Die Parallelen zwischen Aviatik und Alltag zu erkunden – und sie für ein selbstbestimmtes, starkes Leben zu nutzen. Geleitet wurde das Seminar von **Anne Hennig**, Motorfluglehrerin, Unternehmerin und systemischer Coach. Wer Anne kennt, weiß: Hier wird nicht nur Wissen vermittelt, hier werden Perspektiven verschoben.

Gleich zu Beginn konfrontierte sie die Runde mit Fragen, die man nicht einfach nebenbei beantwortet: *Was ist wichtiger – die eigenen Stärken oder Schwächen beim Fliegen zu kennen? Wie sehr bestimmt mein Mindset, wie ich lande? Und vertraue ich eigentlich meinen eigenen Entscheidungen?*

Plötzlich wurde aus einem fachlichen Thema ein persönliches. Denn die Antworten ließen sich nahtlos ins private Leben übertragen: **Wer seine Stärken kennt, übernimmt Verantwortung – ob an den Rudern oder im Alltag.** So startete die Gruppe in einen Tag voller Denkflüge:

- ▶ Was wir im Funk klar und eindeutig formulieren – warum fällt uns das im Alltag manchmal schwer?
- ▶ Wenn uns Seitenwind zwingt, flexibel zu handeln – wie nutzen wir dieses Mindset in herausfordernden Lebenssituationen?
- ▶ Und wenn eine Checkliste im Cockpit selbstverständlich ist – warum verwenden wir nicht auch mentale Checklisten für Stress, Entscheidungen oder Selbstzweifel?

Das eigene Mindset als persönliches Flugwetter

Anne ermutigte die Runde, sich eine entscheidende Frage zu stellen: „Was brauche ICH, um eine Situation zu verbessern?“ Nicht: „Wer ist schuld an der Situation?“ Denn den Sei-





Flugplatz Oerlinghausen EDLO (Fotograf: Keno Zache), Segelflugschule rechts unten

tenwind kann niemand ändern – das eigene Mindset hingegen schon.

Im Laufe des Tages entwickelten sich hierzu intensive Gespräche, ehrliche Momente, viel Lachen – und auch jene stillen Sekunden, in denen eine Erkenntnis genau ins Schwarze trifft.

Stille im Raum – und ein Kopf voller Startenergie

Am Ende des Workshops wurde es ganz ruhig im Seminarraum. Jede der 15 Pilotinnen nahm etwas für sich mit: einen neuen Blickwinkel, ein neues Verständnis ihrer Stärke

oder gleich einen ganzen Werkzeugkasten für mentale Klarheit.

Die Atmosphäre war geprägt von Offenheit, Respekt und einer Dynamik, die entsteht, wenn Frauen mit ähnlichen Erfahrungen, aber unterschiedlichen fliegerischen Hintergründen zusammenkommen.

Fazit: „Aus dem Cockpit ins Leben“ ist mehr als ein Workshop. Es ist ein Stück gelebte Selbstführung für Pilotinnen aus allen Sparten des Luftsports. Ein Tag, der inspiriert, stärkt und eindeutig nach Wiederholung und Vertiefung ruft.



Im Vordergrund Janine, im Hintergrund Anne 2. von links, Sybille rechts außen

VDP-Mitglied werden!



Den Antrag auf Mitgliedschaft in der VDP für Pilotinnen und Fördermitglieder könnt ihr als Datei auf der VDP-Webseite herunterladen (Link im QR-Code oder als Kurzform hier: <https://kurzelinks.de/77rt>)





Foto 1: McDonnell Douglas F/A-18 Hornet
(© John Gay)

Die Überschallpilotinnen

von Hedwig Sensen

Fliegen schneller als der Schall... ein faszinierendes Phänomen oder doch nur pure Physik? Es ist beides für uns Menschen, die vom Körperbau her gerade mal Laufgeschwindigkeiten im unteren zweistelligen km/h Bereich erreichen – mit Hilfsmitteln aber weit mehr als die doppelte Schallgeschwindigkeit.

Jedes Geräusch breitet sich mit der Geschwindigkeit des Schalls aus. In der bodennahen Luft bei 20 Grad Celsius sind es rund 1.235 km/h oder 343 Meter pro Sekunde. Sie ist hauptsächlich von der Temperatur und etwas weniger von der Luftfeuchtigkeit abhängig, je wärmer und feuchter die Luft ist, desto höher ist die Schallgeschwindigkeit.

Ein weiterer Effekt kommt hinzu. Wenn ein Flugzeug schneller als die Schallgeschwindigkeit fliegt, können sich die von ihm erzeugten Schallwellen nicht mehr nach vorne ausbreiten, sondern sie überlagern sich und erzeugen eine Stoßfront, die sich konisch hinter dem Flugzeug bildet, den sogenannten Mach-Kegel.

Die Stoßfronten führen zu einer kontinuierlich verlaufenden, abrupten Druckreduzierung der Luft, die dabei einen Höllenlärm erzeugt, der wiederum am Boden als „Überschallknall“ wahrgenommen wird. Im Volksmund und im saloppen Fliegerkauderwelsch spricht man dann vom „Durchbrechen der Schallmauer“. Durch diese Druckreduzierung kommt es zur Expansion und in Folge zur Abkühlung der Luft. Wenn diese dabei den Taupunkt unterschreitet, kondensiert die in der Luft enthaltene Feuchte und bildet den sichtbaren Kondensationskegel hinter dem Flugzeug (Foto 1).

Genug der Theorie. Fliegen, ganz gleich wie schnell, lässt uns die dritte Dimension erleben. Das ist fürs erste schon mal sehr faszinierend, aber dann schlagen unsere Entdecker-Gene zu, den Flugplatzbereich zu verlassen und die Ziele

mehr und mehr in der Ferne zu suchen – mit dem Wunsch nach immer schnelleren Flugzeugen und mit immer mehr Reichweite, bis die Kostenbremse unsere Gedankenwelt sanft in die Wirklichkeit zurückholt. So erreicht fast jede von uns irgendwo im niedrigen Unterschallbereich ihr persön-



Foto 3: Jacqueline Ariol „La Lionne“
(© SPs-aviation.com)

Foto 2: North American F-86, Jackie Cochran
(© Airman Magazine)

liches Limit – aber der Spaßfaktor „Fliegen“ bleibt trotzdem dabei erhalten.

Einigen hingegen ist es vergönnt, auch den Überschallflug auszutesten.

Am 18. Mai 1953 gelang es der Amerikanerin **Jacqueline Cochran** erstmals mit einer North American F-86 (Foto 2) die „Schallmauer“ mit einer Fluggeschwindigkeit von Mach 1,05 zu durchbrechen. Die F-86 flog erstmalig im Jahr 1947, wurde fast 10.000-mal als Unterschallflugzeug gebaut, konnte aber im Bahnneigungsflug die „Schallmauer durchbrechen“ – ein schwierig zu steuernder Höllenritt mit starken Vibrationen und Strukturbelastungen der Maschine, ganz im Gegensatz zum sanften Übergang in die Überschallgeschwindigkeit wie zum Beispiel bei einer Concorde, als sie noch fliegen durfte.

Jacqueline Cochran, geboren 1906, aufgewachsen unter anderem Namen als Pflegekind in ärmlichen Verhältnissen in Florida, wurde unter ihrem Nickname „Jackie“ bekannt. Als gelernte Friseurin gründet sie einen Schönheitssalon und entwickelte die „Jacqueline Cochran Cosmetics“. Zu dieser Zeit lernte sie per Zufall Floyd Odium kennen,

einen umtriebigen Unternehmer, der auch in der Luftfahrt engagiert war. Er animierte sie 1932 zum Fliegen und talentiert, wie sie war, erwarb sie in nur drei Wochen den Flugschein. Anschließend durfte sie eine Flugausbildung zusammen mit amerikanischen Marinepiloten in Kalifornien genießen. Von nun an flog sie alles, was Flügel hatte, von behäbigen Verkehrsflugzeugen bis zu schnittigen Renn- und Jagdflugzeugen. Sie wurde als Ausnahmepilotin mit zahlreichen Flugrekorden schnell bekannt und nutzte ihre Popularität, um ihre „Cosmetics“ im gehobenen Marktsegment über mehrere Jahrzehnte erfolgreich zu platzieren.

1936 heiratete sie Floyd Odium, der ihre Karriere als Pilotin und Unternehmerin förderte. Ihre Ehe währte bis zu seinem Tod im Jahr 1976, sie starb 1980 in Kalifornien. Neben ihrer geliebten Fliegerei gründete Jackie 1942 mit der Zusammenlegung zweier ähnlicher Organisationen die WASP, „Women Airforce Service Pilots“, und wurde ihre Kommandeurin und ranghöchste Frau in der US-Militärfliegerei des Zweiten Weltkriegs. Die rund 1.070 Pilotinnen der WASP durchliefen unter ihrer Leitung die militärische Flugausbildung, blieben formal aber Zivilistinnen, die militärische Jagdflugzeuge, Bomber und Transporter nach Wartungs- und Reparaturarbeiten testeten und deren Überführungsflüge durchführten.

Jackie gilt als „die Pionierin der US-Militärfliegerei“.

1944 wurde die WASP aufgelöst. Erst 1977 erhielten ihre ehemaligen Pilotinnen rückwirkend den Veteranenstatus. Ab diesem Jahr wurden die ersten offiziell anerkannten Militärpilotinnen der US Air Force ausgebildet und erhielten ihre „Silver Wings“, die ihre Zugehörigkeit zur Elite der Air Force qualifiziert.

In Frankreich wurde im Jahr 1917 **Jacqueline Douet** (Foto 3) als Tochter eines Holzhändlers in Challans geboren. An der École du Louvre studierte sie Kunstgeschichte und



Foto 4: Jacqueline Ariol „La Lionne“ vor der Mystère IV
(© AP Photo/Str – Keystone)

Foto 5: Dassault Mirage III,
Jacqueline Ariol „La Lionne“
(© armyradio.wiki)

lernte Vincent Auriol kennen, ein Sohn des späteren Staatspräsidenten. Gegen dessen Willen und nach einigem hin und her heirateten Vincent und Jacqueline, die dann sogar repräsentative Aufgaben für ihren Schwiegervater wahrgenommen hat.

Ein Flug mit dem Fluglehrer Raymond Guillaume im Jahr 1947 entfachte ihre Begeisterung fürs Fliegen. Raymond bildete sie im Kunstflug aus und nach und nach erwarb sie diverse Flugscheine für alles, was flog. Vincent war ebenfalls Pilot und unterstützte sie in ihren Vorhaben. Sie flog bald auf Airshows waghalsige Kunstflugfiguren und erhielt den Spitznamen „La Lionne“, die Löwin. Nur wenige Tage nach einem ihrer größten Vorführungen vor 30.000 Zuschauern im Jahr 1949 erlitt sie als Mitfliegerin in einem Wasserflugzeug bei einer misslungenen Landung schwerste Verbrennungen und Kopfverletzungen. Nach zwei Jahren mit 22 Operationen, die Letzte in den USA durchgeführt, erwarb sie dort den

Hubschrauber Flugschein und lernte die damals schon „schnellste Frau der Welt“ Jackie Cochran kennen. Sie wurden enge Freundinnen und nach und nach Konkurrentinnen im Wettlauf um den Titel „schnellste Frau dieser Welt“.

Wie Jackie stellte La Lionne etliche Flugrekorde auf und erhielt als Anerkennung dafür 1952 das „Kreuz der französischen Ehrenlegion“ verliehen und kurz darauf in den

USA vom Präsidenten Harry Truman die „Harmon-Trophy“ für ihre hervorragenden Leistungen in der Luftfahrt.

Knapp drei Monate nachdem Jackie die Schallmauer durchbrach, erreichte La Lionne mit einer Dassault Mystère IV (Foto 4) ebenfalls eine Geschwindigkeit von Mach 1,05. Weitere Geschwindigkeitsrekorde gelangen ihr in den Folgejahren. Ihr schnellster Überschallflug mit Mach 2 gelang ihr 1963 in einer Dassault Mirage III (Foto 5).

Diese Rekordflüge wurden durch die FAI, „Fédération Aéronautique Internationale“, anerkannt. Zeitaktuelle Flüge, wie zum Beispiel die der deutschen Luftwaffenpilotinnen auf dem Eurofighter, erreichen höhere Geschwindigkeiten, sind aber als militärische Flüge keine von der FAI offiziell anerkannten Rekordflüge mehr.

Ein Jahr später, im Jahr 1964 übertrumpfte Jackie Cochran in einer Lockheed Starfighter F104 (Foto 6), eines der elegantesten Flugzeuge überhaupt, den Mach 2,0 Flug von La Lionne mit einer Geschwindigkeit von knapp Mach 2,1. **Damit hatte Jackie Cochran ihren Titel als „die schnellste Pilotin der Welt“ zurückerobert, der laut FAI bis heute gilt.**



Jackie Cochran vorm Starfighter F104
(© Reddit.com)



2015 – Chambley – Guinness Buch der Rekorde

Besondere Ballonfahrten und schöne Momente meiner Pilotinnenlaufbahn

von Sigrid Ibes

2007 im vorgerückten Alter von fast 58 Jahren habe ich meinen Pilotenschein zum Führen von Heißluftballonen gemacht. Zuvor war ich viele Jahre in der Wettbewerbsleitung aktiv und habe unter anderem eine Deutsche Meisterschaft sowie eine Österreichische Staatsmeisterschaft geleitet.

In den ersten Jahren als Pilotin nahm ich an nationalen Wettbewerben teil und stand dabei mehrmals auf dem Siebertreppchen. Ein persönliches Highlight war meine mehrfache Nominierung für die Deutsche Nationalmannschaft der Frauen. Für die Nationalmannschaft nahm ich einmal in Deutschland und einmal in den Niederlanden an der Europameisterschaft der Frauen teil. Heute, mit 76 Jahren, fahre ich noch immer gern bei Fiesta-Veranstaltungen mit, bei denen die Spaß-Wettbewerbe ohne Wertung für die Rangliste stattfinden.

2011 – Mallorca – Fahrt über dem Meer



Pilotin Sigrid Ibes

2011 – Mit dem Ballon über dem Mittelmeer

Die Fahrt mit dem Heißluftballon von Mallorca aufs offene Meer erforderte erst einmal Überwindung. Die Wettervorhersage

sagte einen verlässlichen Höhenwind voraus, der den Ballon zurück aufs Land bringen sollte. Zur Sicherheit war der für die Ballöner seit Jahrzehnten bewährte Meteorologe Michael vom Deutschen Wetterdienst mit im Korb. Nach etwa einem Kilometer über offenem Wasser ging's dann doch lieber zurück auf's Land, zumal das Landegelande nicht bereits an der schroffen Steinküste zu finden war, sondern erst ein paar Kilometer weiter im Innern der Insel lag.

2012 – Alpenüberquerung



2012 – Alpenüberquerung

Ich fuhr 220 km in knapp fünf Stunden nördlich vom Tegernsee über die Alpen bis nach Padua in Italien bei minus 17 Grad. Ab FL 120 beziehungsweise FL 130 ist Sauerstoff vorgeschrieben, das musste berücksichtigt werden. Die Fahrt erreichte Spitzen von bis zu 105 km/h und führte mich unter anderem an der Marmolada in Südtirol vorbei. Zuvor flog ich genau über den Wilden Kaiser in Tirol, TV-Aufnahmen für den Bergdoktor konnte ich dabei jedoch nicht beobachten.

Massenstart in Chambley

Mehrfach nahm ich am großen Event auf der ehemaligen Airbase Planet Air in Chambley bei Metz teil, der mit eindrucksvollen Massenstarts aufwartet. Zu Spitzenzeiten sollen dort viele hundert Ballone gestartet sein; die Massenstarts sind immer ein beeindruckendes Erlebnis.

2015 – Guinnessbuch der Rekorde

Für einen Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde stellten sich 2015 in Chambley 456 Heißluftballone in der sogenannten Great Line auf und starteten nahezu gleichzeitig. Das enge Luftgeschehen stellte für mich und alle anderen Piloten aufgrund der räumlichen Nähe eine besondere Herausforderung dar.

2022 – Aaseemontgolfiade in Münster

Bei der Wettfahrt am Aasee in Münster 2022 reichte es für mich nach drei erfolgreichen Fahrten zum ersten Platz.

2015 – Chambley – Guinness Buch der Rekorde

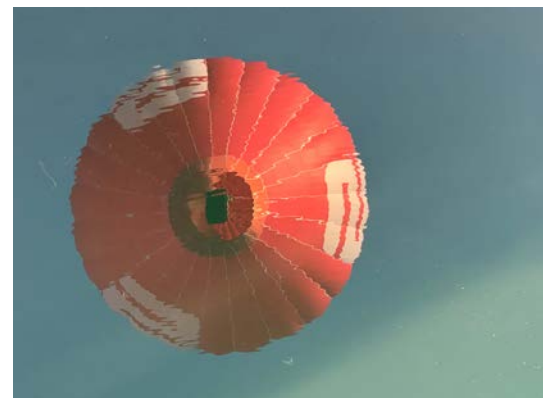


2022 – Friedensglühlen in Oerlinghausen

Beim Friedensglühlen 2022 stellte sich mein Ballonteam zusammen mit 38 Ballonen und vier Segelflugzeugen zu einem großen Friedenszeichen auf. Mein Warsteiner Ballon durfte dabei nicht fehlen. Anschließend fand kein Ballonstart statt, denn es wäre ein Nachtstart gewesen, für den keine Genehmigung beantragt war. Ich selbst habe aber bereits mehrfach an Nachtfahrten teilgenommen, etwa in Gladbeck und Warstein, wo wir zwei Stunden vor Sonnenaufgang im Dunkeln starten, um nach drei bis vier Stunden im Hellen sicher zu landen.

Tieffahrten und Spiegelungen im Wasser

Tieffahrten über dem Wasser gefallen mir sehr, auch ohne das von vielen Piloten geliebte „Splash and Dash“, da ein kurzes Berühren der Wasseroberfläche riskant sein kann. Bei der richtigen Höhe und wenig Wellen entsteht oft ein reizvoll verzerrtes Spiegelbild, das ich sehr genieße.



2023 – Spiegelung im Wasser



2012 – Europameisterschaft Frankenthal, Siegrid mit Team

2012 – Europameisterschaft der Frauen in Frankenthal

Mit der Nationalmannschaft stand ich bei der Europameisterschaft der Frauen in Frankenthal im Korb. Zusammen mit meiner Teamkollegin Angelika war ich dort allein im Korb, denn Männer waren an Bord nicht zugelassen.



Chambley – Massenstart

Dom zu Worms aus ungewöhnlicher Perspektive

Bei einer Fahrt über den Rhein in der Nähe von Worms kam ich dem berühmten Dom bei der Vorbereitung zur Landung ungewöhnlich nahe. Meine damalige Ballonschülerin Julia war mit im Korb und wir bekamen durch etwas Vergrößerung in der Kamera einen Blick auf die Kirche, wie ihn die meisten Menschen so nicht erleben.

2024 – Garzweiler Braunkohletagebau

Im Jahr 2024 flog ich über den Braunkohletagebau bei Garzweiler und konnten unter Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhe kurzzeitig unter dem Meeresspiegel fliegen, also quasi „Unter Tage“, wie es auf dem Höhenmesser angezeigt wurde.

Warsteiner Montgolfiade Pilotin und Wettbewerbsleitung

Ich nahm regelmäßig als Pilotin an der Warsteiner Montgolfiade teil, dem national größten Event mit zeitweise bis zu 250 Ballonen. Viele Jahre war ich dort Leiterin der



2022 – Friedensglühen

Wettbewerbe sowie stellvertretende Leiterin der gesamten Fiesta-Veranstaltung. Darüber hinaus nahm ich selbst an Wettfahrten teil, etwa beim Lady's Cup, wo ich einmal aufs Siebertreppchen kam, sowie beim Albert Cramer Long Distance Race, wo mir ein 2. Platz gelang.

Ballonangeln und Abrüsten

Wenn eine Landung wegen Windverhältnissen nicht exakt am gewünschten Punkt möglich ist, lasse ich mich zum Abrüsten des Ballons gern vom Verfolger wie vom Björn „angeln“ und verfüge dann über diese Methode des Ballonwanderns.

Paraballooning und Fallschirmspringer

Bei den inzwischen nicht mehr stattfindenden Paraballooning Wettbewerben setzte ich mehrfach einen oder sogar zwei Fallschirmspringer vom Ballon ab. Das ist für alle Piloten ungewohnt und etwas kribbelig, weil den Springerinnen und Springern der „Startwind“ für den Schirm fehlt.

2025 – Warsteiner Montgolfiade Sonderformen

Auch 2025 zeigte die Montgolfiade in Warstein wieder viele interessante Sonderformen. Diese sind aerodynamisch oft ungünstig und damit besonders windanfällig, was die Beherrschung für die Piloten deutlich erschwert.

2024 – Garzweiler Braunkohletagebau – „Unter Tage“



2025 – Warsteiner Montgolfiade – Sonderformen



2024 – Dom zu Worms – mal ganz nah

Mit dieser oder ähnlicher Wetteroptik waren wir mehrfach bei der WM unterwegs: Mit Unterstützung unseres Bodenteams und den online Wetterkarten mussten wir die eingelagerten Schauer taktisch sinnvoll umfliegen.

Foto: Sabrina Vogt



Segelflug-Weltmeisterschaft in Zbraslavice

von Ulrike Teichmann

Wir, die Pilotinnen der aktuellen Segelflug-Nationalmannschaft, haben uns im August 2024 bei der Deutschen Meisterschaft der Frauen in Lachen-Speyerdorf für die WM 2025 qualifiziert. Von der VDP waren vier Pilotinnen dabei: Conny Schaich, Christine Grote, Sabrina Vogt (alle Standardklasse) und ich, Ulrike Teichmann (Clubklasse).

Für mich war bereits die Qualifikation zur WM ein Erfolg. Auch wenn ich seit einigen Jahren in der Nationalmannschaft bin, war

ich im letzten Sommer ohne große Erwartungen zur Deutschen Meisterschaft nach Lachen gefahren. Aus privaten Gründen hatte ich in den letzten 2 Jahren nur sehr wenig Zeit für das Fliegen gehabt. Überraschenderweise landete ich in der Gesamtwertung auf dem dritten Platz in der Clubklasse. Damit stand der Sommerurlaub 2025 fest: Die Segelflug-WM der Frauen, meine sechste WM insgesamt und nach 2017 meine zweite in Zbraslavice.

Glücklicherweise konnte ich Volker Weisheit aus meinem Heimatverein LSV Hofgeismar, der mich schon bei der DM 2024 unterstützt hat, für die WM in Tschechien gewinnen. „Helfer“ oder „Rückholer“ sind ein unverzichtbarer Teil eines Teams! Volker entlastet mich ungemein, indem er mir organisatorische Dinge abnimmt, an alles denkt und zudem alles besorgt, was das tägliche Campingleben erfordert.

Das Team stand also früh fest. Schwieriger war es, zu dem richtigen Flugzeug zu kommen. Im Herbst 2024 musste ich die seit drei Jahren gecharterte LS4 zurückgeben. Da die beiden anderen Pilotinnen in

der Clubklasse, Daniela Wilden und Carolin Rothhardt, mit zwei LS7 fliegen, charterte ich ebenfalls diesen Typ.

Eine Segelflug-WM dauert zwei Wochen. Vorab finden die Pflichttrainingstage statt, d.h. Anmeldung, technischen Kontrollen und Erkundung des Wettbewerbsgebiets aus der Luft. Für mich waren diese Tage sehr wichtig, da ich mich ja intensiv mit meinem gecharterten Wettbewerbsflugzeug vertraut machen musste.

Leider warf das Wetter bereits seine Schatten voraus. Meist herrschte starker Wind, oft mit eingelagerten Schauern, aber an einem Trainingstag konnten wir mit guten Segelflugbedingungen fliegen. Allerdings landete ich etwa 80 km vor Zbraslavice auf einem der wenigen gemähten Felder. Das Rückholauto setzte bei der Einfahrt zum Acker auf, musste abgeschleppt werden und hatte damit selbst quasi eine Außenlandung produziert.

Die Eröffnungsfeier fand in der nahegelegenen Kleinstadt Kutná Hora statt. Nach der offiziellen Zeremonie in der Stadthalle (kurz und knapp – was will man mehr?) war



VDP-Pilotinnen: Conny Schaich, Ulrike Teichmann, Sabrina Vogt und Christine Grote
Foto: Thomas Schaich

eigens für uns ein Orgelkonzert in dem beeindruckenden St. Barbara-Dom organisiert worden.

Der erste Wettbewerbstag begann mit einem nur kleinen Wetterfenster. Martin entschloss sich, die mit 25 Pilotinnen am stärksten besetzte Clubklasse zu neutralisieren. Damit konnte der Tag für die beiden anderen Klassen, die Standard- und die 18m-Klasse, mit einer kleinen Assigned Area Task-Aufgabe (AAT) gut genutzt werden. AATs eignen sich insbesondere für meteorologisch schwierige Bedingungen. Anstelle eines fixen Wendepunktes wird ein Kreis mit einem festen Durchmesser zwischen etwa 20 und 60 km Durchmesser vorgegeben. Die Pilotinnen können innerhalb dieses Sektors, der Wetterentwicklung entsprechend, ihren Wendepunkt selbst bestimmen, sofern am Ende eine Mindestflugzeit eingehalten wird. Dadurch können Flugtage genutzt werden, die mit einer fest vorgegebenen Strecke scheitern. Diese erste AAT war für das Team Germany und die VDP-Pilotinnen erfolgreich: Christine und Sabrina schätzten das Wetter richtig ein, wählten einen ganz

frühen Abflugzeitpunkt, entschieden sich für die richtige Flugwegwahl und landeten gemeinsam auf Platz 1 in der Tageswertung, Conny war nur knapp dahinter auf Platz 4!

Der Wettbewerb stand in den Folgetagen leider unter einem schlechten Stern. Ein großes Tiefdruckgebiet über Mitteleuropa machte uns immer wieder einen Strich durch die Rechnung. Wir hatten reichlich Gelegenheit, die Sehenswürdigkeiten der ländlichen Region Mittelböhmens zu erkunden und Klöße, Kraut und Strudel zu verkosten. Nach neun möglichen Wettbewerbstagen waren wir mit der Clubklasse erst zwei kleine AATs geflogen. Gleich der zweite Flug endete für die meisten von uns mit einer Außenlandung. Ich landete gemeinsam mit Carolin, Christine, Sabrina und drei weiteren Pilotinnen auf dem letzten Streckenschenkel nur 25 km vor Zbraslavice – auf einem sehr großen, abgemähten Kornfeld. Nach dieser Außenlandung am zweiten Tag in der Clubklasse lag ich auf dem 7. Platz in der Gesamtwertung.

Dass wir in der ersten Hälfte des Wettbewerbs an einigen Wertungstagen fliegen konnten, haben wir dem beeindruckenden Sachverstand, der großen Erfahrung und dem unerschütterlichen Optimismus des Meteorologen Horatio zu verdanken. Die

von uns allen genutzten Wetterprogramme zeigten äußerst mäßige Prognosen oder gar aussichtsloses Wetter an. Dennoch erahnte Horatio in den Analysekarten „a very small weather window“, die Wettbewerbsleiter Martin mit der richtigen Zeit für die Startbereitschaft in sinnvolle Strecken für uns umsetzte.

Gegen Ende des Wettbewerbs hatte das Wetter zumindest ein wenig Einsehen. Die letzten vier Tage konnten für alle drei Klassen genutzt werden. Eine klassische Rückenwetterlage nach einer Front ermöglichte uns eine größere Racing-Aufgabe mit festen Wendepunkten. Die 370 km lange Strecke für die Clubklasse führte uns in den Süden und den Westen des Wettbewerbsgebiets und konnte bei homogenem guten Segelflugwetter geflogen werden. Das hatten wir nach all dem Regen doch wirklich verdient! Wir drei Pilotinnen der Clubklasse haben diese Strecke gemeinsam geflogen, und Carolin hat ihr beeindruckendes Können bei schnellem Segelflugwetter gezeigt, in dem sie immer wieder zum richtigen Zeitpunkt vorangeflogen ist und nur die stärkste Thermik angenommen hat. Wir wählten einen recht großen Umweg auf dem vorletzten Schenkel, der aber auf Grund der guten thermischen

Leider ein übliches Foto von der WM 2025: Die Flugzeuge stehen in der Startaufstellung. Die Wetteroptik lässt erahnen, dass an diesem Tag kein Wertungsflug möglich sein wird. Foto: Carolin Rothhardt



Hexenabend





Team Germany beim täglichen Teambriefing in der remote-Diskussion mit Meteorologe Bernd Fischer: Teamchef Florian Heilmann, Coach Sigi Samson, Jana Konitzer, Conny Schaich, Christine Grote, Sabrina Vogt, Sandra Malzacher, Ulrike Teichmann, Daniela Wilden, Carolin Rothhardt, Anja Barfuß (vordere Reihe, von links)
Foto: Alexander Schwagemakers

Verhältnisse schnell geflogen werden konnten. Durch unsere guten Tagesplatzierungen lagen wir in der Gesamtwertung nach diesem Tag auf dem 2., 4. und 5. Platz. Eine beeindruckend starke fliegerische Leistung zeigten die Tschechinnen. Die spätere Weltmeisterin Tereza Koubkova lag nach diesem Wertungstag bereits mit 300 Punkten vor mir, ihre Teampartnerin Michaela Krizova knapp hinter mir auf dem dritten Platz.

Doch die letzten zwei Wertungstage präsentierten sich aufgrund großer aufziehender Schichtbewölkungen erneut mit schwierigen Wetterbedingungen. Daniela hatte bis zum vorletzten Tag eine entscheidungsstarke, gute WM geflogen, musste jedoch eine frühe Außenlandung hinnehmen. Carolin und ich waren zwar nicht gemeinsam abgeflogen, fanden uns aber noch auf dem ersten Schenkel zusammen. Die Strecke führte zunächst nach Osten. Unser Team-Meteorologe Bernd Fischer prognostizierte für die letzten Wende im Süden des letzten Sektors akzeptable Wetterbedingungen. Doch die Abschirmung war bereits weit fortgeschritten, sodass wir uns sehr glücklich schätzen konnten, die Aufgabe zwar langsam, aber erfolgreich beendet zu haben. Die Tschechinnen und Polinnen hatten im nörd-

lichen Teil des Sektors gewendet und lagen in der Wertung vor uns.

Am letzten Wertungstag der WM konnten wir nicht an unsere vorherigen Leistungen anknüpfen. Am Ende landete ich mit 3.819 Punkten und nur 6 Punkten Rückstand auf die Drittplatzierte auf dem 4. Platz der Gesamtwertung, Carolin Rothhardt direkt hinter mir auf Platz 5 und Daniela Wilden auf Platz 13.

Unsere Pilotinnen der Standardklasse fanden leider nicht in ihre gewohnte fliegerische Form.

*Weather Window: Der Meteorologe präsentiert mit Galgenhumor ein sehr kleines Wetterfenster.
Foto: Sandra Malzacher*



rische Form. Christine, Sabrina und Conny mussten sich am Ende mit den Plätzen 10, 11 und 12 zufriedengeben. Die deutschen Pilotinnen in der 18m-Klasse Sandra Malzacher, Jana Konitzer und Anja Barfuß landeten in der Gesamtwertung auf dem 7., 8. und 12. Platz.

Mit meinem knappen vierten Platz in der Clubklasse bin ich sehr zufrieden. Am Ende bin ich eine gute WM bei schwierigem Wetter mit sehr konstanter Leistung geflogen. Unter meinen persönlichen Voraussetzungen, mit denen ich zur WM nach Zbraslavice gefahren bin, liegt das Ergebnis auf jeden Fall über meiner Erwartung.

Das überragende Team auf dieser WM waren die Tschechinnen, denen an vielen Wertungstagen ein perfekter Teamflug gelang. Am Ende konnte das Gastgeberland mit Alena Netusilova (18m-Klasse), Klara Teichmannova (Standardklasse) und Tereza Koubkova (Clubklasse) alle drei Titel gewinnen – eine beeindruckende Leistung! Beeindruckend war auch die Leistung der Wettbewerbsleitung. Mit einer in allen Aspekten perfekt organisierten Weltmeisterschaft hat Wettbewerbsleiter Martin Hrivna mit seinem Team Maßstäbe gesetzt.



Clara Theis und Kim Perlich wurden als Kinder bei einer ähnlichen Veranstaltung von einer Erzieherin betreut.

Familienurlaub mal anders

Segelfliegerurlaub für junge Familien – oder auch gerne nur für Mama plus Kind
26.07. – 01.08.2026 | von Sabine Theis

„Wie hält man junge Mütter am Fliegen?“ so oder ähnlich fragen sich so manche. Auf der AERO war das auch ein Thema zwischen DAeC-Präsident Claus Cordes und unserer Präsidentin Heike Käferle. Nach einigen Diskussionen wurde es konkreter und Heike wendete sich an mich in meiner Eigenschaft als Segelflugreferentin der VDP, um diesen Gedanken weiter zu konkretisieren.

Ich erzählte von meinen Erlebnissen als junge Mama vor 18 Jahren und berichtete begeistert von einem Streckenflugseminar des rheinlandpfälzischen Luftsportverbandes bei dem fünf Kleinkinder von segelfliegenden Mamas und Papas durch eine Erzieherin betreut wurden, und dass sie so ganz entspannt ihrem Hobby frönen konnten – ganz ohne schlechtes Gewissen, dass das Kind im Familienurlaub zu kurz kommen könnte.

Bei einem gemeinsamen Treffen mit Claus Cordes, Heike Käferle und mir wurde dann Anfang September die Veranstaltung

wenn ich groß bin,
werde ich
Segelfliegerin!



konkreter. Claus Cordes bot an, nicht nur sich selbst als Trainer und Fluglehrer zur Verfügung zu stellen, sondern auch, dass sein Flugzeug Ka6 geflogen werden kann. Heike Käferle sicherte zu, dass die VDP die Kosten für eine Erzieherin übernimmt. Ich, Segelfluglehrerin und Trainerin, habe mich bereits um die Logistik gekümmert, den Verein, den Aero Club Nastätten gefragt, ob er sich vorstellen könne, dass junge Familien am Sommerlager 2026 teilnahmen und den Flugplatz und den Verein quasi mitbenutzen könnten.

Herausgekommen ist ein Angebot, dass vom 26.07. – 01.08.2026 auf dem Segelflug-

gelände Nastätten stattfinden wird. Auf dem Segelfluggelände findet zu dem Zeitpunkt das Sommerlager des Aero Club Nastätten statt, bei dem die Möglichkeit besteht, zu campen und die Startart Winde bzw. F-Schlepp zu nutzen. Gesucht werden jetzt junge Mütter und auch Väter, im Idealfall mit eigenem Flugzeug, die unbeschwert eine Woche Fliegerurlaub im Taunus verbringen möchten. Gesucht werden aber auch noch Trainerinnen und Trainer bzw. Flugzeuge, die von den Teilnehmer/-innen genutzt werden können. Rückmeldungen werden erbeten an segelflug@pilotinnen.de

Wir freuen uns auf euch!



Kinder am Flugplatz Klippeneck



Gemeinsames Kurbeln

Vom Schein zum Streckenflug

Erfahrungen teilen, Motivation fördern | von Sabrina Vogt

In den vergangenen Jahren habe ich regelmäßig über Wettbewerbe berichtet – von Deutschen Meisterschaften bis hin zu Weltmeisterschaften. Dieses Jahr möchte ich den Blick bewusst anders ausrichten: weg von Ergebnissen und Medaillen, hin zu der Frage, wie wir frisch lizenzierte Pilotinnen begleiten können.

Mir ist es ein großes Anliegen, meine Erfahrung weiterzugeben. Denn ich weiß aus eigener Erfahrung, wie leicht man am Anfang Fehler macht – und wie schnell die Motivation schwinden kann, wenn die Erfolgserlebnisse ausbleiben. Streckenflug und Wettbewerbsflug sind anspruchsvoll, und ohne Begleitung fühlt man sich oft allein. Genau deshalb möchte ich Pilotinnen zur Seite stehen – egal ob jung oder älter –, damit sie nicht dieselben Umwege gehen müssen wie ich, sondern schneller Freude und Sicherheit im Fliegen finden.

Motivation als Schlüssel

Streckenflug und Wettbewerbsflug sind keine Selbstläufer. Wer sich darauf einlässt, braucht eine gewisse intrinsische Motivation. Diese kann man nicht „einpflanzen“ – sie muss von den Piloten selbst kommen. Deshalb biete ich Unterstützung an, aber der erste Schritt muss von der Nachwuchspilotin

ausgehen. Nur dann entsteht echte Lernbereitschaft und Freude am Fliegen.

Mentoring im Segelflug ist keine Einbahnstraße. Es lebt von Gegenseitigkeit: Die jungen Piloten profitieren von meiner Erfahrung, und ich selbst lerne durch ihre Fragen, ihre Perspektiven und ihre Begeisterung immer wieder dazu.



Vor dem Start: Sabrina mit junger Pilotin zum gemeinsamen Flug

Drei Beispiele aus diesem Jahr

1. Begleitung im Verein – vom Plan bis zum ersten Streckenflug

Kurz bevor Pilot*innen bei uns im Verein ihren Schein erhalten, biete ich ihnen an, sie bei ihren ersten Streckenflügen zu unterstützen. Im vergangenen Winter kam eine junge Pilotin auf mich zu, die voraussichtlich im Mai ihre Lizenz bekommen sollte. Gemeinsam haben wir einen Plan erstellt: Im Sommer wollten wir ein Fluglager mit unseren beiden Vereins-LS4 durchführen.

Über den Winter haben wir Schritt für Schritt vorbereitet, was dafür wichtig ist – von den technischen Voraussetzungen wie einem Handy mit installierter XCSOAR-Software im Cockpit bis hin zu Checklisten für den Streckenflug. Die „Hausaufgaben“ hat die Pilotin gewissenhaft erledigt, sodass sie im Fluglager bestens vorbereitet war.

Dort haben wir ihre ersten Streckenflüge durchgeführt. In der Anfangsphase flog ich vorneweg und erklärte meine Entscheidungen, sodass sie jeden Schritt nachvollziehen konnte. Nach den ersten Flügen durfte sie dann selbst die Entscheidungen treffen – ein wichtiger Schritt in Richtung Eigenständigkeit. Am Ende der Woche standen ihr bislang größter Streckenflug mit 371 km und erste Erfahrungen im Riesengebirge in ihrer Erfolgsbilanz. Aber das Schönste für mich war ihr breites Grinsen nach jedem Flug – ein sichtbares Zeichen dafür, wie viel Freude und Motivation sie aus dieser Woche mitgenommen hat.

2. Wettbewerbsbegleitung im Rahmen von täglichen Briefings

Während des Wettbewerbs kam eine Pilotin auf mich zu und fragte, ob wir jeden Tag vor dem Flug ein kurzes Briefing machen und abends die Flüge gemeinsam auswerten könnten. Das habe ich sehr gerne übernommen. In den Briefings haben wir uns gezielt Themen angeschaut – von der Wettereinschätzung über taktische Überlegungen bis hin zum Einsatz von Wasserballast. Ich habe gezeigt, wie ich selbst an einen Wertungstag herangehe und welche Entscheidungen ich im Verlauf treffe.



Gemeinsamer enger Flug mit Trainee

Diese Routinen – Briefing am Morgen, Debriefing am Abend – haben ihr geholfen, Struktur und Sicherheit zu gewinnen. Sie flog viel mit uns mit, und es war für mich eine Freude zu sehen, wie dankbar und motiviert sie war. Am Ende des Wettbewerbs stand sie schließlich neben mir auf dem Podium – glücklich über ihre Leistung und die Erfahrungen, die sie gesammelt hatte.

3. Telefonische Unterstützung für erste Wettbewerbe

Ein weiteres Beispiel war eine Pilotin, die mich telefonisch kontaktierte. Sie stand vor ihren ersten Wettbewerben und hatte viele Fragen: Was muss ich beachten? Wie bereite ich mich vor? Welche typischen Fehler kann man vermeiden? Auch hier konnte ich meine Erfahrung weitergeben – und obwohl wir nicht gemeinsam im Cockpit saßen, war es für sie eine wertvolle Orientierung.

Prinzipien meiner Begleitung

- ▶ **Erfahrung statt Trainerschein:** Auch ohne Fluglehrer-Lizenz kann man wertvolle Unterstützung leisten.

- ▶ **Transparenz im Flug:** Entscheidungen erklären, Prozesse sichtbar machen – so wird Lernen greifbar.

- ▶ **Eigeninitiative fördern:** Nur wer selbst den Schritt geht, profitiert wirklich.

- ▶ **Freude teilen:** Streckenflug ist Herausforderung, aber auch Abenteuer und Gemeinschaft.

Fazit und Appell

Mein Wunsch ist klar: Junge Lizenzpiloten sollen wissen, dass sie nicht allein sind. Wer nach dem Scheinerwerb Lust hat, mehr zu lernen, darf den Mut haben, auf erfahrene Piloten zuzugehen. Die meisten unterstützen sehr gerne. An die Vereine gerichtet: Schafft Strukturen, die diese Begegnungen erleichtern. Denn die Begeisterung für Streckenflug und Wettbewerbsflug wächst nicht im Alleingang – sie entsteht im Miteinander.

Ich freue mich über jede Person, die den Schritt zu mir wagt. Denn Streckenflug bedeutet nicht nur Kilometer und Wettbewerbspunkte, sondern vor allem: Freiheit, Abenteuer und die Freude, gemeinsam zu wachsen.



Jetzt geht's los: Eva mit Flugschülerin Vanessa Herforth in der ASK21.
(Foto: Bernhard Schenkofski)

Die erste Saison als Segelflugehrerin

Ein Erlebnisbericht | von Eva Menge

„Soll ich wirklich jetzt schon in den Queranflug?“ – „Wenn du auf unserem Flugplatz landen möchtest, dann ja!“ antwortete ich locker, während mir innerlich kurz die Knie weich wurden. Als Fluglehrerin muss man cool bleiben.



Spannende Augenblicke gab es einige...

Lange war ich unsicher, ob ich die Fluglehrer-ausbildung wirklich machen sollte. Beruflich und für mich als Vorsitzende im Verein stand viel an, und die Frage, ob ich einem 14-Jährigen einen Flugauftrag erteilen möchte, beschäftigte mich vorweg sehr intensiv.

Die Vorausbildung, 20 Gewöhnungsflüge vom hinteren Sitz, öffnete mir die Augen. Viele Manöver, die ich fliegen konnte, hatte ich in meinem Fliegeralltag kaum noch geflogen. Plötzlich stellte ich fest, wie viel mehr unsere Flugzeuge und die Physik hergeben. Ich war jahrelang eher „schönschriftfliegend“, immer sicher, immer sauber – aber selten am Limit. Ich merkte: Wenn ich mich weiterentwickeln wollte, musste ich raus aus der Komfortzone.

Es folgte ein langer Winter voller Theorie. Die schriftliche Theorieprüfung, vor dem eigentlichen Lehrgang, bestand ich – nicht glänzend, aber ich bestand.

Der Lehrgang begann zwei Wochen vor Ostern in Oerlinghausen. Die Arbeitsbelastung war groß, der selbstgemachte Druck noch größer. Von 9 bis 21 Uhr Theorie jeglicher Art, Lehrproben, von uns für Flugschüler vorbereiteter Unterricht und Fliegen, ein bisschen essen und schlafen.

Wir waren angehalten, nur im äußersten Notfall einzugreifen, wir sollten den Flugschüler mündlich steuern. Zu Beginn war die ASK21 selten lange in Normalfluglage, und

die Höhe war schneller weg, als ich korrigieren konnte. Doch mit jedem Flug wurde es besser.

Der Zusammenhalt in unserer Gruppe war großartig! Wenn einer hing, holten die anderen ihn ab. Dass ich das einzige Mädchen



... aber auch Genussmomente.

war ist nicht aufgefallen. Auch die vier Ausbilder waren ein starkes Team – unterschiedlich in Stil und Charakter, aber genau richtig in der Mischung – vielen herzlichen Dank!

Zur Prüfung schlug das Wetter um, und wir mussten alles fliegerisch Mögliche direkt



Der ungewohnte Blick vom hinteren Sitz.

am ersten Tag abarbeiten. Die Praxis lief super, schließlich waren wir mit dem gleichen Wasser gewaschen wie unsere Prüfer.

Nach den Prüfungsflügen folgten die Lehrproben und am nächsten Morgen die mündliche Theorie. Wir wurden zu dritt geprüft, ergänzten uns hervorragend und beantworteten alles richtig – bis auf eine sehr einfache Luftrechtfrage. Nach zehn endlosen Minuten kam das „Herzlichen Glückwunsch“. Die anderen und ich waren erschöpft, erleichtert, müde und unfassbar stolz.

Nach den zwei Wochen in Oerlinghausen musste ich vorsichtig wieder in den Alltag eingegliedert werden – habe ich doch zwei Wochen lang den Flugplatz und das Fliegen nicht verlassen.

Meine ersten Tage als frischgebackene FI(S) waren besonders. Der erste Schülerstart mit einer Flugschülerin blieb mir unvergessen – ebenso der Moment, als mich ein Flugschüler fragte, ob ich ihm einen Flugauftrag für die LS4 geben könne. Ein kalter Schauer, ein kurzer Check der Verfahren – und dann ließ ich ihn fliegen. Flog er doch schon länger LS4, als ich meine FI(S) Lizenz hatte. Er machte es großartig!

Jeder Schulstart war anders, jeder Charakter einzigartig, aber alle stiegen glücklich

aus. „Die Handlungen von Flugschülern sind unergründlich“ sagte einer unserer Ausbilder und recht hat er: In 800 m perfekte Kurven, im Queranflug plötzlich Chaos.

Gegen Ende der Saison durfte ich mit einem Schüler seinen Checkflug für die A-Prüfung machen. Während er beim dritten Start cooler war als ich, hatte ich mit meinen Gefühlen zu kämpfen. Anfang des Jahres hatte er mit mir seinen allerersten Gastsegelflug gemacht – jetzt flog er seine perfekte A.

Die Sorgen, die ich vor der Ausbildung hatte, sind verfliegen.

Heute bin ich stolz, FI(S) zu sein. Das Schulen macht mir sehr viel Freude. Ich bin glücklich, dass ich dieses Kapitel begonnen habe und dankbar für jede Unterstützung, die ich bekommen habe von meinem Mann, meinen Flugplatzkameraden, meinen Fußgänger-Freunden, sowie fliegenden Freundinnen, die ich durch die VDP kennengelernt habe und für die finanzielle Unterstützung der VDP.





Gruppenfoto des Praxislehrgangs

Alle Bilder: Patricia Höglauer

Fluglehrerinnen im Doppelpack

von Patricia Höglauer

Frauen zum Fliegen verhelfen? Eine großartige Idee! Aber wie sollten wir das anstellen? Viele Fußgängerinnen hätten wahrscheinlich Bedenken, sich in die männlich dominierte Welt des Cockpits zu wagen, wenn sie nur vom Boden aus ermutigt würden. Aber wieso nicht von Frau zu Frau das Fliegen beibringen?

Klasse Idee für den Sektor Luftsportgeräte, das sollte doch einfach umzusetzen sein. Wie so oft in der Luftfahrt mussten wir Rückschläge einstecken und Geduld haben, bis unsere Idee reif war. Die Mitgliedschaft bei der VDP und das damit entstandene Netzwerk brachte mit der Jahreshauptversammlung in Worms und der AERO2024 die entscheidende Wendung. Vor allem die Präsidentin Heike sowie die Referentin für die Motorflugsparte, Rosa, unterstützten uns tatkräftig.

Nach einigen Recherchen im Internet wurde uns klar, dass Lehrgänge für angehende Fluglehrer im süddeutschen Raum dünn gesät sind und über längere Zeit gar nicht geplant sind. Wir sprachen das junge

Ausbildungsteam des Deutschen Ultraleichtflugverbandes e.V. (DULV) an, einen eigenen Lehrgang in Süddeutschland zu veranstalten. Die notwendige Mindestteilnehmerzahl war bereits nach wenigen Tagen erreicht. Meine Schwester Beatrice Baumeister übernahm die Vorortorganisation als „Local“ und war in steter Absprache mit Maximilian Hoffmann, dem Ausbildungsleiter des DULV. Ob Räume für den Theorieunterricht, Verpfle-

gung für die Mittagspause, Inventar oder Verfügbarkeit der Fluglehrer/Prüfer am Flugplatz Bad Wörishofen-Nord (EDNH) als Base, alles musste für den zweiwöchigen Lehrgang koordiniert werden.

Nachdem alles arrangiert war, standen wir als frischgebackene Azubis vor der theoretischen und praktischen Auswahlprüfung. Worin bestehen Stolpersteine? Was wird fliegerisch von uns erwartet? Diese Fragen



Lehrprobe bestanden

beantwortete uns Max Walch aus Jesenwang, Beirat für die DULV-Ausbildung und einer der drei Auswahlprüfer im Bereich Süd. Einerseits voller Vorfreude, andererseits mit etwas Herzklopfen ging es zur Auswahlprüfung. Vorbereitung ist bekanntlich alles und so konnten wir die erste Hürde meistern.

In den ersten Maiwochen 2025 ging es wieder zurück an die Schulbank. Fliegen ist noch immer eine Domäne der Männer, das ist schwerlich zu leugnen: der Lehrgang bestand aus fünf männlichen Teilnehmern und uns beiden - Beatrice und mir.

Da am Flugplatz Bad Wörishofen kein Seminarraum zur Verfügung steht, wurde ein Seminarraum im ALPENFLAIR HOTEL in Buchloe angemietet, der keine Wünsche offenließ. Das ermöglichte uns ungestörtes Lernen und Fachsimpeln, fernab von den bekannten Flugplatz-Stammtisch-Kommunikationen.

„Wie gestalte ich als Fluglehrer*in den Theorieunterricht?“ Eine zentrale Frage, denn nicht jede Flugschule schult anhand gleicher Medien. Ob Flipchart, White-Board, PowerPoint oder Holz- bzw. Papiermodelle, der DULV-Referent Lars Oliver brachte Abwechslung in die Theoriestunde(n). Dennoch ging es nicht ohne abendliches Lernen als „Sister-Act“, schließlich wollten sieben Fächer für eine mögliche Lehrprobe fachlich gut vorbereitet sein. Als Abschluss erhielten wir beide ein Gemeinschaftsthema für die Lehrprobe. Samstagabend hieß es dann, die Entstehung der Polarfrontzyklone (Beatrice) und die Wettererscheinungen beim Durchzug (Patricia) auszuarbeiten.

Für die Abnahme der Lehrproben war Maximilian Hoffmann angereist. Auf der bestandenen Lehrprobe konnten wir uns jedoch nicht ausruhen, denn am Folgetag stand bereits der praktische Lehrgang auf dem Programm.

Dabei unterstützten weitere Fluglehrer Maximilian Hoffmann und ermöglichten einen reibungslosen Schulbetrieb. Geflogen wurde ab Bad Wörishofen (EDNH) zu den umliegenden Flugplätzen Jesenwang (EDMJ), Thannheim (EDMT), Thannhausen



Ziellandung ohne Klappen (Zielpunkt waren die Landereiter im Bild)

(EDNU) oder Kempten (EDMK). Den Airport Memmingen mit TMZ nicht zu vergessen. Ob WT9 Dynamic, Breezer B-400, Roko NG-6, C42 oder Savage, in der Praxiswoche konnten wir in den verschiedenen Pilotenkonstellationen die gängigen Luftsportgeräte kennenlernen. Dennoch blieben wir hauptsächlich den Schulflugzeugen B-400 sowie WT9 treu. Jeden Tag ging es um 8 Uhr mit einem Briefing los, danach flogen wir in den verschiedenen Pilotenkonstellationen bis Sunset. Im Mittelpunkt stand zunächst das Fliegen von rechts und der damit verbundenen Perspektivwechsel. Über die Woche wurde das Programm immer komplexer, dennoch kam der Spaß an der Fliegerei nicht zu kurz - trotz unangekündigten Fallschirmspringern und

lästigem Seitenwind. Petrus war uns hold und sorgte für perfekte Bedingungen. Der praktische Prüfungstag versprach erneut bestes Wetter, leider nahm der Seitenwind stetig zu, was eine zusätzliche Herausforderung darstellte. Nach Airwork und Ziellandungen in verschiedenen Landekonfigurationen hieß es: Prüfung bestanden!

Die erste Hürde ist geschafft. Jetzt geht es für Beatrice und mich im Anwärter-Status mit den ersten „echten“ Flugschüler*innen in die Luft. Eine herausfordernde Zeit liegt vor uns. Ob eine Flugschule Interesse an Fluglehrerinnen für Luftsportgeräte zeigt? Wir sind gespannt

Ein großes Dankeschön an die VDP für die Unterstützung und das Stipendium!

Strahlende Gesichter nach der praktischen Prüfung



Erster Tag des Praxislehrgangs



Anmerkung der Redaktion: Mehr zu Förderungen der VDP findet ihr im Internet unter www.pilotinnen.de.



Upside Down

Vom Stall zur Souveränität – Aerobatics-Training bei Spins&More in Hosín

Wie ein Stipendium die Flugsicherheit schärft – und die Freude am Fliegen potenziert von Regina Forouzan

Im Januar-Blues landete in meinem Posteingang eine Mail der VDP, deren Mitglied ich mich seit etwa einem Jahr nennen darf. Die Salzburger Flugschule Spins&More vergibt in 2025 wieder drei Stipendien für die Flugsicherheit.

Kurz entschlossen schickte ich die Bewerbung ab. Große Freude, als Iris Melcher, die Gründerin und Leiterin der Flugschule, mich kurz darauf anrief und mir zum Zuschlag gratulierte. Kann das fliegerische Jahr 2025 besser starten? Wohl kaum.

Die komplette Kunstflugausbildung bei Spins&More besteht aus drei aufeinander abgestimmten Modulen, umfasst 12 Trainingsflüge, sowie 8 Stunden Theorieunterricht. In ihrer Kunstflug-Flotte befinden sich eine Super Decathlon 8KCAB und eine Extra 330 LX. Ihr Trainingstandort ist Hosín in Tschechien, wenige Flugminuten hinter der deutschen und österreichischen Grenze, unweit von Budweis. Für 2026 sind auch

Trainings-Camps in Salzburg (AT) oder Eggenfelden (D) geplant.

In Modul 1 und 2 geht es um „Stall & Spin-Awareness“ sowie „Unusual Attitudes & Control Failures“. Das 3. Modul dreht sich komplett um Aerobatics.

Gegenstand meines Stipendiums war Modul 1, inkl. Theorie. Ziel des Stipendiums ist es, eine stabile Flugsicherheit zu erlangen, ungewöhnliche Fluglagen zu vermeiden oder – im Fall des Falles – diese zu meistern. Dabei gilt es, die Technik zu erlernen, sich aus dem Trudeln (Spin) zu «recover» sowie generell mit dem Verhalten eines Flugzeuges bei Strömungsabriss und anderen ungeplanten Ereignissen vertraut zu werden.

Kurz zu mir: ich habe 2020 meine PPL (A) bei Albis Wings im schönen Hausen am Albis (LSZN) in der Schweiz gemacht. Seitdem erfreue ich mich an Ausflügen in der Schweizerischen Seen- und Bergwelt und auch ins Ausland. Ich habe auf einer Aquila A210 gelernt und fliege eine Cessna 172 sowie eine

Piper Archer 28. Meine Flugenerfahrung beläuft sich auf knapp 400 Flugstunden.

Bevor es nach Tschechien ging, war eine online Theorie-Session zu absolvieren, in der



Vor dem Preflight-Briefing



Mit Jürgen vor der Decathlon

wir viel lernten u. a. über verschiedene Fluglagen, die Auswirkungen des Anstellwinkels, Flügelprofile, Spin Recovery, Human Performance, Physiologie sowie die berühmten G-Kräfte. Ende August war es dann endlich soweit, und mein Mann und ich flogen mit der Mooney M20T nach Hosín, wo wir sehr herzlich von Iris und Jürgen, Fluglehrer bei Spins & More, empfangen wurden.

Der erste Tag begann mit einem ausführlichen Preflight-Briefing. Was machen wir? Wie zieht man den Fallschirm an? Wie steigt man in das Flugzeug? Was sind die Limite des Flugzeugs? Was nimmt man nicht mit ins Flugzeug? Zum Beispiel lose Gegenstände, die umherfliegen können.

Und dann ging es auch schon los mit dem ersten Flug. Knallblauer Himmel, klei-



Decathlon Spin Recovery



Auch von hinten schön!

ne Wölkchen, nicht zu heiß. Mein Fluglehrer Jürgen ist ehemaliger Eurofighter-Pilot und hat in seiner Laufbahn gefühlt mehr verschiedene Flugzeugtypen geflogen als ich Flugstunden habe. Er strahlt Sicherheit und Souveränität aus. Ich bin überzeugt, dass er weiß, was er da tut.

Wir machen uns mit den Flugeigenschaften der Extra vertraut, probieren im Geradeausflug Querruder- und Höhenruderausschläge aus, üben Slow Flights und Turns sowie Power-Off- und Power-On-Stalls und tasten uns an Limite – meine und diejenigen des Flugzeugs – heran.

Und dann ging's ans Eingemachte, zum Eingewöhnen sozusagen: Rollen, Looping und Hammerhead. Die Extra mit ihren 315 PS macht das mit links, ein Querruderausschlag und sie rollt mit einer Rollrate von 420 Grad pro Sekunde um die Längsachse, dass man mit der Wahrnehmung schnell hinterherhinkt. Der Looping – ein einmaliges Erlebnis. Man nimmt quasi Anlauf, indem man Speed holt und die Nase leicht nach unten nimmt. Dann zieht man hoch mit Vollgas, der Himmel öffnet sich, man dreht weiter und plötzlich steht die Erde auf dem Kopf – und ich bin upside down. Die Zeit scheint kurz still



Extra im Rückenflug

zu stehen. Ehe man es realisiert, ist man am Wendepunkt und nimmt das Gas raus und schnellst wieder Richtung Erde, spürt die G-Kräfte beim Ausleiten und findet sich am Schluss wieder in der Ausgangsposition. Eine Rolle ist ein Spaziergang dagegen.

Zum krönenden Abschluss fliegen wir noch einen Hammerhead, sind wieder mit Vollgas vertikal auf dem Weg nach oben,

Fluglehrer Jürgen und Regina vor der Decathlon



schauen raus, ob wir 90 Grad zur Erde stehen (und es kommt einem wirklich vor, als stehen wir aufrecht einfach da) und dann der Fuß aufs Seitenruder, Gas raus und schon geht es im gefühlten Sturzflug wieder nach unten. Berauschend. Einfach unglaublich. Für mich, die im normalen Leben eine Cessna 172 fliegt.

Im Handumdrehen sind 30 Minuten um und wir fliegen zurück zum Flugplatz. Während ich dabei bin, meine Sinne wieder in die Reihe zu bringen, fragt Jürgen von hinten, ob wir den Flug noch mit ein paar Rollen oder einem Looping beenden wollen. Ich verneine höflich und dankend.

Zurück am Boden hat Iris im Gemeinschaftsraum bereits ein zünftiges Catering aufgefahren. Mein Hunger hält sich in Grenzen. Mein Körper ist mit den Nachwehen des Fluges beschäftigt. «Man gewöhnt sich dran», wird mir von allen lächelnd versichert.

Es folgen drei weitere Flüge am selben und am Folgetag, vollgepackt mit Übungen, neuen Erkenntnissen und einer Menge Spass. Wir leiten Spins ein, leiten sie wieder aus. Wir erfliegen den Unterschied zwischen Skidding und Slipping Turns. Wir unterscheiden zwischen One Turn und Two Turn Spins

und zählen die Umdrehungen im freien Fall. Wir üben die «Verschlimmerung» von Spins durch falsche Control-Inputs (Aggravated Spins), z. B. wir geben Gas und werden immer schneller, wir halten das Querruder in den Spin und die Trudelbewegung wird steiler. Wir fliegen Spiralen, bei denen man im Unterschied zum Trudeln immer schneller wird und somit sehr schnell an Höhe verliert. Durch Ziehen am Elevator erhöht sich auch noch die G-Kraft.

Nach all den Übungen kam bei jedem Flug natürlich noch der ultimative Fun-Part. Rollen in alle Richtungen und in verschiedenen Geschwindigkeiten, Loopings zum 180 Grad Richtungswechsel, Hammerheads, solange der Tank des Acro-Flugzeugs noch Inhalt hat. Einfach Spass und Adrenalin pur.

Nach jedem Flug folgten ein ausführliches De-Briefing und ein Ausblick auf den nächsten Flug.

Was habe ich gelernt?

Die Haupte Erkenntnis ist, dass ungewöhnliche Fluglagen kein Grund zur Panik sind, wenn man weiß, was zu tun ist und vor allem, wenn man hoch genug ist. Letzteres ist man in der Regel nicht in der Platzrunde. Ich durfte lernen, wie man vorausschauend fliegt, um den berühmten «Base-to-Final-Spin» aktiv zu vermeiden. Das Trudeln hat meine

Fluglehrerin Iris und Regina





Extra am Boden ...

Orientierung im Raum geschärft und mir ein Gefühl gegeben, wieviel man bis zur Recovery an Höhe verliert (etwa 1000ft). Nicht nur die Übungen zur Ausleitung nach dem PARE-Prinzip (Power off, Aileron neutral, Rudder opposite, Elevator neutral) sondern auch das Fliegen in verschiedenen Fluglagen und im fliegerischen Grenzbereich hat mir mehr Flugsicherheit gegeben.

Wie bereits oben gesagt, hatte ich das Privileg, in beiden Flugzeugen, der Extra und der Super Decathlon, fliegen zu dürfen. Die Super Decathlon ist ein wenig schwächer motorisiert und hat kleinere Limite als die Extra. So konnte ich die verschiedenen Flugeigenschaften unmittelbar vergleichen. Die Super Decathlon ist mit ihren Flugeigenschaften näher dran an den Mustern C172

Extra im Hammerhead

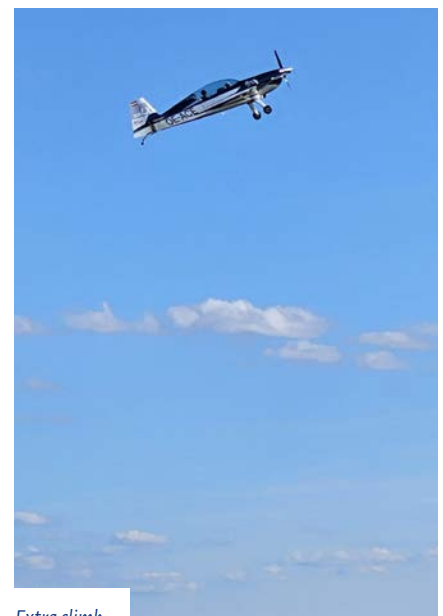


... und im Messerflug

und PA28, die ich fliege. So war es für mich ein enormer Lerneffekt, das Ausleiten des Trudeln auch auf der Decathlon zu üben.

Auch mein Körper kam mit jedem Flug besser in den Acro-Flow. Alles in allem ein in jeder Hinsicht gelungenes Acro-Camp. Wir werden wiederkommen, so viel steht fest.

Weitere Informationen sind zu finden unter <https://www.spinsandmore.at>. Zum Schluss noch good news: **In 2026 vergibt Spins & More wieder drei Stipendien.**



Extra climb



Crosswind-Training mit Spaß

18. Flugsicherheitstraining in Diepholz ...

... und mein erstes Trainieren mit Seitenwind | von Kathrin Bolz

Vor 20 Jahren luden die Ninety-Nines und die VDP erstmals zum Flugsicherheitstraining auf den Fliegerhorst Diepholz ein. Vom 2. bis zum 5. Oktober 2025 fand das Training bereits zum 18. Mal statt – und erneut kamen Pilotinnen aus Nah und Fern, um gemeinsam zu trainieren, zu lachen und am Ende sicherer zu fliegen. Ich war zum ersten Mal dabei und bin restlos begeistert. Schon bei der Ankunft war klar: Hier steckt ganz viel Herzblut drin.

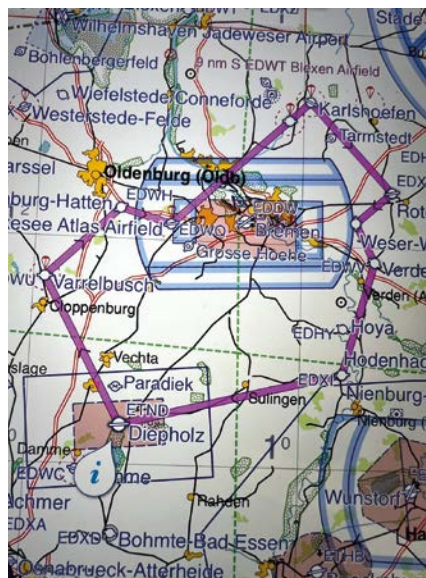
Ein riesiges Dankeschön geht an Hetta und Rosa, die die Organisation wieder souverän gemeistert haben!

Schon am Donnerstagnachmittag reisten wir bei goldenem Herbstwetter an. Insgesamt waren 17 Pilotinnen und zwei tapfere Quoten-Piloten dabei. Geschult wurde mit zehn Flugzeugen von Aeroprakt bis Piper. Elf Fluglehrerinnen und Fluglehrer stellten sich ehrenamtlich zur Verfügung, um auf die individuellen Wünsche der Teilnehmer*innen einzugehen und ihr Können sowie ihre Erfahrung zu teilen. Das hat mich wirklich beeindruckt.

Der Freitag stand ganz im Zeichen der „Rallye“ rund um Bremen (EDDW). Wer schafft es, alle neun ausgewählten Flugplätze an einem Tag anzusteuern? Einige machten einen Anflug auf den Verkehrsflughafen, andere trainierten einen simulierten IFR-Approach in Diepholz. Ich selbst übte fleißig Landungen bei Crosswind und hatte dabei nicht nur einen ordentlichen Adrenalin-

schub, sondern auch jede Menge Spaß. Zum gemütlichen Abschluss der Rundreise trafen wir uns nachmittags zu Kaffee und selbstgebackenem Kuchen auf dem Flugplatz Weser-Wümme (EDWM). Liebe Usch, vielen Dank für Deine Einladung!

Am Samstag machte uns das erste Sturmtief des Herbstes einen Strich durch die Flugplanung. Somit wechselten wir kur-



„Rallye“ rund um Bremen (EDDW)



Usch und Gabriele vor Kaffee und Kuchen in WeserWümme



Diese Plätze galt es anzufliegen



Spannender Input im Seminarraum

zerhand vom Cockpit in den Seminarraum. Trocken war hier höchstens die Luft im Raum. Themen wie Wetterbeurteilung oder Entscheidungsfindung und Risikomanagement wurden mit Humor und echtem Praxisbezug vermittelt. Besonders interessant und mit großartigen Bildern illustriert war Rosas Reisebericht über ihren Flug nach Malta zum diesjährigen Treffen der FEWP.

Sonntag hieß es nach dem gemeinsamen Frühstück Abschied nehmen. Obwohl ich auf Grund des miesen Wetters das Fliegerchen in Diepholz zurücklassen musste, saß ich auf dem Heimweg mit einem breiten Grinsen in der Bahn. Das Training gab mir Selbstvertrauen, Sicherheit und die Motivation, das Gelernte auf meinen nächsten Flügen anzuwenden.



Sunset über dem Dümmer



EDDW



Das Flugzeug musste in Diepholz bleiben

Ich habe neue, großartige Pilotinnen und Piloten kennengelernt. Die Mischung aus Fliegergemeinschaft, gemütlichem Beisammensein, Fachsimpelei und guter Laune war einfach perfekt. Der Termin fürs nächste Jahr ist schon eingetragen.

Wir freuen uns auf das 19. FSTDIEPHOLZ vom 2. bis 4. Oktober 2026.



Zechenkultur von oben

Spring Refresher 2025

von Ruth Haliti

Mädels, ihr wisst nicht, was ihr verpasst. In jedem Jahr bietet die VDP gemeinsam mit den 99s zwei Flugsicherheitstrainings an. Eines, den Spring Refresher, wie der Name schon sagt, im Frühling und eines über den Tag der Deutschen Einheit im Oktober in Diepholz. Jede wird da abgeholt, wo sie fliegerisch steht, und kann das trainieren, wo vielleicht noch Unsicherheiten bestehen. Und das in einer großartigen Gemeinschaft fliegender Gleichgesinnter und ohne für die FI zahlen zu müssen.

So auch im Frühjahr 2025, wieder in Nordhorn-Lingen (EDWN), wie immer liebevoll und professionell organisiert von Rosa Hölten und Tineke Schaper. Wir waren neun Teilnehmerinnen, mit sechs Fl. Klein, fein und sehr familiär.

Freitag großes Wiedersehenshallo nach dem langen Winter im gemütlichen Vereinsheim. Bereits zu Kaffee und Kuchen und nachmittäglichen Trainingsflügen trudelten die ersten Pilotinnen ein. Am Abend gemütliches Grillen und anschließend die Flugvor-

bereitung für den Samstag. Für die eine oder andere ein echtes Abenteuer, denn es ging über sehr dicht bebautes Gebiet, das komplette Ruhrgebiet von West nach Ost, meine Heimat.

Das kann schon mal Überwindung kosten, in 1500 ft über Siedlungen und Hochhäuser zu fliegen. Die engen Lufträume und das Einhalten der Höhenvorgaben erfordern Konzentration. Doch es gibt viel zu sehen: zahlreiche Halden mit ihren Kunstwerken oder Aufbauten wie der Tetraeder oder Tur-



Parken in Marl



Romana fliegt mit Rosa ins Ruhrgebiet



Anflug auf Nordhorn



Snackstop in Marl – Foto von Romana

MOTOR & UL

tle and Tiger, die Zeche Zollverein oder auch den wunderschönen Baldeneysee und die Villa Hügel. Zum wohlverdienten Kaffee oder besser zur "Schimanski-Platte", also Currywurst-Pommes, trafen wir uns bei bestem Wetter in Marl (EDLM). Noch schnell durch die Lufträume Dortmund oder Münster und zurück Richtung niederländische Grenze, nach EDWN.

Dank der noch laufenden Osteraktion am Platz gab es für unsere Maschinen auch noch reichlich vergünstigten Sprit. Herrlich.

Samstagabend gemeinsames Abendessen und viele gute Gespräche, bevor uns ein aktueller und wichtiger Vortrag über "Fliegen ohne Flugleiter" zuteilwurde.

Auch am Abflugtag, an dem noch einige Trainingsrunden absolviert wurden, war uns der Wettergott hold. Mädels, beteiligt euch. Ich spreche aus Erfahrung einer gelungenen, aber unplanmäßigen Landung im Erdbeerfeld, regelmäßiges Üben macht die Meisterin.

Notiert euch schon mal den 1. – 3. Mai 2026.



Ruth lädt alle zu einem spannenden Rundflug übers Ruhrgebiet ein



Beate und Tinneke beim Briefing



Abendstimmung in Nordhorn



Abendstimmung in Chisana nach einem wunderbaren Flug und erster Abend

Wo Straßen enden, beginnt das Fliegen

Fliegerabenteuer in Alaska zwischen Gletschern und Wildnis | von Annette Hoffmann

Eine zufällige Begegnung mit Folgen

Es ist wohl, was man eine glückliche Fügung nennt: 2015 traf ich Arthur zufällig am Frühstücksbuffet eines Hotels in Lijiang, Südchina. Ich war Mitglied einer Auslandsdelegation in Shanghai, er flog als Kapitän bei der Swiss um die Welt – besonders gerne nach China. Seit diesem ersten Treffen sahen wir uns nur zwei- oder dreimal, wenn er in Shanghai Station machte, hielten jedoch über WhatsApp Kontakt.

Heute, fast zehn Jahre später, hat sich vieles verändert: Ich habe meinen PPL im März 2024 erworben, Arthur ist inzwischen

pensioniert, lebt teils in der Schweiz, teils in Alaska. Dort fliegt er seit 1994 privat seine Cessna 180 Skywagon II, die er einst selbst aus Schweden überführte. Sein Zuhause liegt in Chisana, nahe der Grenze zum Yukon, mit zwei Graspisten: dem offiziellen Airfield (CZN) und dem „Oat Field“. Aber dazu später mehr.

Vorbereitung und FAA-Lizenz

Arthur lud mich mehrfach ein, mit ihm in Alaska zu fliegen – eine Gelegenheit, die man nicht ausschlägt. Doch zuvor wollte ich meine FAA-Lizenz erwerben, um dort selbst flie-

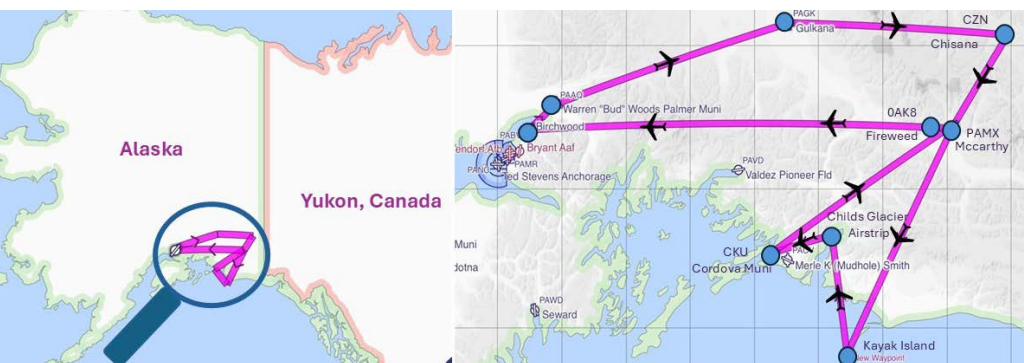
gen zu dürfen. Nach der EASA-Lizenz folgten FAA Medical und Checkride in Speyer, die Theorieprüfung legte ich im Oktober 2024 in Michigan ab.

Im August 2025 war es dann so weit: Direktflug von Frankfurt nach Anchorage. Die Vorfreude war riesig – auf Alaska selbst und auch darauf, Arthur nach all den Jahren wiederzusehen.

Erste Begegnung mit der Skywagon

Nach der Ankunft erledigten wir unsere Großeinkäufe für die kommenden Wochen – in Chisana gibt es keinerlei Einkaufsmöglichkeiten – und fuhren nach Birchwood (PABV), wo die Cessna wartete. Für mich war das Tailwheel anfangs eine Herausforderung – im Vergleich zur PA28 Arrow IV, die ich sonst zu Hause fliege, ein ganz anderes Gefühl. Doch in Alaska sind Tailwheel-Flugzeuge eher der Standard: unebene Gravel- und Graspisten, mehr Bodenfreiheit, robuste Bauweise.

Unsere erste Strecke führte uns über Palmer (PAAQ) nach Gulkana und dann



Unsere Flugroute in Alaska



Flug von Palmer nach Chisana nahe Tazlina Lake

hinein in den Wrangell–St. Elias National Park – den größten der USA, Teil des UNESCO-Weltnaturerbes. Neben Bergseen und mäandrierenden Flüssen dominieren zwei Fünftausender – Mount Saint Elias und Mount Bona – sowie mehrere Viertausender die Szenerie. Tief über Gletscher zu fliegen war schlicht überwältigend. Nach rund zwei Stunden landeten wir auf dem Oat Field in Chisana – einer 1.000 m langen Grasbahn inmitten eines Waldgebiets.

Leben in Chisana

Entlang der beiden Pisten in Chisana stehen rund 20 Holzhäuser, oft mit einem Flugzeug davor. Straßen gibt es nicht, An- und Abreise erfolgen ausschließlich per Flugzeug. Zur Fortbewegung zwischen den Pisten, die durch den Chathenda Creek voneinander getrennt sind, nimmt man ein Quad. Es gibt weder Strom noch fließendes Wasser. Strom stammt aus Solaranlagen auf den Häusern, während der Saison mit kurzen Tagen oder wenigen Sonnenstunden kommen auch mal Generatoren zum Einsatz. Wasser holt man aus einem Gemeinschaftsbrunnen in Fässern ebenfalls mit dem Quad, Holz wird

selbst geschlagen zum Heizen des Kamins oder zur Hausdekoration. Im Winter lebt hier niemand; ab September machen alle ihre Häuser winterfest und ziehen in ihre Hauptwohnsitze in milderen Gefilden.

Chisana war ab 1913 Bergbau-Camp und kurzzeitig Goldgräberhochburg. Heute ist es ein Ort der Ruhe und Selbstversorgung. Arthur fliegt alle paar Wochen nach Anchorage, kauft ein und lagert die Vorräte

Endanflug auf dem Oatfield in Chisana



Chisana Glacier

in seinem begehbaren Kühlschrank unter dem Haus. Mir persönlich fehlte es während meines Aufenthalts an nichts – im Gegenteil: Seitdem bin ich Fan von begehbaren Kühlschränken.

Wer ohne eigenes Flugzeug anreist, nutzt den „Mail Plane“-Service von McCarthy (PAMX) oder Tok (PFTO), der zwei- bis dreimal wöchentlich kommt. Gerade in der Jagdsaison sind die Plätze begehrte. Oder man bittet die befreundeten Piloten, Flugtaxi zu spielen.



Auf dem Flug nach Kayak Island



Strandspaziergang auf Kayak Island

Kayak Island – Fliegen im Nirgendwo

Nach zwei Tagen des Akklimatisierens flogen wir zunächst nach McCarthy, wo ich einige Platzrunden flog, anschließend starteten wir Richtung Kayak Island. Die unbewohnte Insel ist nur per Strandlandung erreichbar: Eine große Wurzel markiert, wo in etwa gelandet werden kann, den Rest erschließt Erfahrung. Für mich fliegerische Königsklasse – die Landung überließ ich gerne Arthur.

Wir stellten unser Zelt nahe am Flieger auf, wanderten zum Cape St. Elias Light-



Nachtquartier am Copper River und Childs Glacier

house, einem Lost Place voller Spuren vergangener Zeiten. Die Atmosphäre: einzigartig, einsam, geschichtsträchtig, wild. Abends gab es gegrilltes Lamm. Bärenspuren in unmittelbarer Nähe zeugten von interessanter Nachbarschaft – mulmig, auch wenn wir Essensreste sorgfältig verstaute und vom Zelt fernhielten. Das Motto lautete: nachts besser nicht rausgehen, „mind over body“. Am nächsten Morgen sahen wir den Bären tatsächlich am Ufer entlangschreiten – aber in sicherer Entfernung, ohne jegliches Interesse an uns.

Am Childs Glacier

Unser nächstes Ziel war der Childs Glacier. Unweit der „Million Dollar Bridge“ hat die Recreational Aviation Foundation (RAF) kürzlich einen Airstrip in den Wald geschlagen: eine schmale, funktionale Gravel piste. Dort trafen wir Ron von der RAF, der mit seinem Piper Super Cub landete und uns Fahrräder aus einem Unterstand zeigte – zur freien Nutzung für Piloten.

Wir stellten unser Zelt direkt am Copper River auf, gegenüber des Gletschers. Die

Million Dollar Bridge am Copper River



Ein richtiges Multi Tasking Gerät am Cordova Muni Airfield





Hafen von Cordova

Geräuschkulisse: ein ständiges Donnern, Krachen, Brechen. Eismassen stürzten ins Wasser, erzeugten kleine Tsunamis, die zum Glück an einer Sandbank abprallten. Ein Schauspiel und Konzert in einem, das man nicht vergisst.

Funken in Alaska ist ziemlich „free-style“ – von den wenigen kontrollierten Plätzen einmal abgesehen – und so kommt es nicht selten vor, dass man Bekannte im Funk grüßt und kurz Neuigkeiten austauscht. Ein besonderes Erlebnis: Während wir am Airstrip ent-

luden, flog ein C-17 Globemaster III der US Air Force über uns hinweg – zu schnell zum Genießen und Fotografieren. Arthur funkte die Crew mit dem Handfunkgerät an – sie meldeten sich unmittelbar zurück, drehten tatsächlich noch eine Runde und grüßten uns. „Glad you enjoyed the show“, hieß es nach unserem Dankesgruß über Funk, dann flogen sie von Dannen.

Cordova und McCarthy

Nach einer Nacht voller Gletschergeräusche

Kennecott Kupfermine – heute ein Museum



Rückflug von Chisana nach Birchwood am Ende meiner Reise

flogen wir weiter nach Cordova (CKU), einer Kleinstadt an der Mündung des Copper River. Nur per Flugzeug oder Fähre erreichbar, war sie einst wichtiger Hafen im Kupferabbau. Heute lebt sie u.a. von der Lachsverarbeitung. Der Hafen, das Museum, die Atmosphäre – ein Ort mit Geschichte.

Von Cordova ging es zurück nach McCarthy, Ausgangspunkt für eine Wanderung zur legendären Kupfermine Kennecott. Industriegeschichte mitten in der Wildnis – ein spannender Kontrast zur Natur. Das Interessante ist, dass es bis 1938 eine Eisenbahnverbindung von der Kennecott Mine nach Cordova gab, die auch über die Million Dollar Bridge am Childs Glacier führte – somit schloss sich der Kreis unserer Route wieder.

Zurück nach Chisana

Zurück in Chisana half ich bei allen möglichen Arbeiten: Holz hacken, kleinere Reparaturen, auch bei der Flieger-Wartung konnte ich zusehen. Zwei Tage später hieß es Abschied nehmen – zurück nach Birchwood und Anchorage, wo meine wunderbare Reise begann.

Fazit

Alaska hat mich tief beeindruckt. Alaska zu erfliegen heißt, die Fliegerei neu zu entdecken – roh, ursprünglich, intensiv. Die Mischung aus fliegerischer Herausforderung, unendlicher Wildnis und unerwarteten Begegnungen ist einzigartig. Diese Reise war mehr als ein Abenteuer – sie war ein Geschenk und ein Privileg.



Malta

No Risk – No Story: von Rheine (EDXE) nach Malta Luqa (LMML)

von Rosa Höltnen

Im Dezember 2024 beschlossen wir, an der nächsten FEWP-Tagung (Federation of European Women Pilots) in Malta teilzunehmen. Natürlich wäre es günstiger, mit der Linie zu fliegen – doch für uns sollte der Weg das Ziel sein. Ein Abenteuer? Wir wollten es erfahren.

Mit zwei von den Leistungsdaten her ähnlichen Cessna 172 und jeweils zwei Besatzungsmitgliedern wollten wir starten: Un-

sere beiden Teams: Beate und Tineke in der D-EDXR, Rosa und Klemens in der D-EFEH.

Im Frühjahr 2025 begannen wir mit den Vorbereitungen in wöchentlichen Treffen. Es gab eine Menge zu klären: Wie sollte die Route aussehen? Auf welchen Flugplätzen werden wir landen? Welche Pisten sind lang genug und wo bekommen wir Treibstoff. Wie groß ist die Entfernung zum nächsten Flugplatz, den wir erreichen und anfliegen könnten?

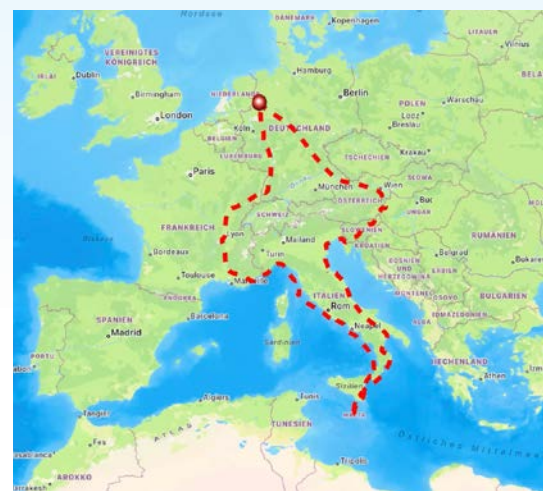
Sehr hilfreich für all unsere Fragen war die aktuelle Ausgabe "Aviportolano" – darin werden die Flugplätze nach ihrer Kategorie (Civilian Airport, Private Airport, Registered Airfield und UL-Airfield) sehr gut beschrieben. Bei weitem nicht alle Plätze haben eine ICAO-Kennung. Doch bei allen Plätzen halfen uns die veröffentlichten Kontaktdaten weiter. Ebenso waren die Pilotsreports aus Skydemon sehr informativ.

Im Laufe unserer intensiven Vorbereitungen tauchten etliche weitere Punkte auf,

die besprochen werden wollten. Je näher der Abflugtermin rückte, desto aufgeregter wurden wir. Wir riefen bei vielen Flugplätzen an und knüpften nette Kontakte in Italien, unter anderem zu Fabio, Giovanni, Massimo und all den anderen schönen italienischen Namen. Außer auf Malta organisierten wir unsere Unterkünfte direkt vor Ort, oft auf Empfehlung von den jeweiligen Flugplatzbetreibern.



Gute Flugplanung war uns wichtig



Unsere Route

Freitag, der 2. Mai, war Abreisetag. Alles war gepackt und gewogen – wir waren bestens vorbereitet. Das Wetter sah gut aus und unser erster Tankstopp war **Vilshofen (EDMV)**, nahe der deutsch-österreichischen Grenze (Treibstoff ist in Deutschland günstiger als in Österreich). Von dort ging es weiter nach **Bad Vöslau (LOAV)**, ein Flugplatz südwestlich von Wien, wo wir von Beates Sohn begrüßt wurden. Wir aßen in einem typischen Heurigen-Restaurant zu Abend, einem Ort, an dem in Österreich der erste junge Wein abgefüllt und getrunken wird.

Das Wetter für die nächsten Tage rund um Wien sah düster aus. Also planten wir um und flogen am nächsten Tag direkt nach Venedig. Wegen des schlechten Wetters in den Alpen führte uns unser Flugweg über Ungarn und Slowenien nach Italien. Alles verlief gut und wir kamen am Nachmittag in **Venedig-Lido (LIPV)** an – ein Flugplatz auf einer kleinen, vorgelagerten, wunderschönen Insel.

Mit einer Wassertaxi setzten wir nach Venedig über und machten natürlich auch eine traditionelle Gondelfahrt. Wir hatten viel Spaß in dieser schönen Stadt.

Bevor uns das Wetter wieder zu einem vorzeitigen Weiterflug überredete, machten wir am nächsten Morgen einen Strandsparzgang und erkundeten die Insel Lido.

An unserem nächsten Ziel, **Madonna di Loreto (MC06)**, ein kleiner Grasplatz in der Nähe der Adria, wurden wir von Achille herzlich empfangen. Er hatte für uns Treibstoff in Kanistern besorgt, da der Platz über keine Tankstelle verfügte.



Venedig-Lido Pellestrina (kurz nach dem Start)



Venedig – Gondelfahrt auf dem Canal Grande

Laut „Aviportolano“ lag die nächste Tankstelle 600 Meter entfernt. Auch für unsere Übernachtung im „La dolce Vita“ war gesorgt, schöne Zimmer bei einer netten Gastgeberin, Vittoria, eine Meile vom Flugplatz entfernt. Sehr zu empfehlen.

Tags darauf erkundeten wir die reizvolle hügelige Umgebung und besuchten Loreto, ein wunderschönes Dorf, der erste internationale Wallfahrtsort mit einer Basilika, von der man einen wunderschönen Ausblick auf die Adriaküste hat.



Schwarze Madonna – die Patronin der Flieger

Dort erfuhren wir mehr über das Haus der Heiligen Jungfrau in Palästina. Der Überlieferung nach wurde das Haus Marias durch Engel auf wundersame Weise 1291 auf den Hügel von Loreto gebracht – eine schöne

Geschichte. In Wahrheit wurden die Steine des „Heiligen Hauses“ durch die adelige Familie Angele, was so viel wie „Engel“ bedeutet, per Schiff nach Loreto gebracht. Der Geschichte nach wurde das Schiff von der Gottesmutter mit dem Kind auf einer Wolke begleitet – Symbol für Menschen auf dem Weg durch die Welt. Der Papst Benedikt XV hat sie – vertreten durch die herrliche Statue der „schwarzen Madonna“ – 1920 zur Schutzpatronin der Flieger erklärt:

Das Reisen im Flugzeug sei wie ein Regenbogen, der die Menschen aller Kontinente geschwisterlich umspannt in Freundschaft, Solidarität und Frieden.

Auf die mütterliche Fürsprache der hei-



Mobile Tankstelle Sabai Fly



San Mauro Forte – auf dem Weg nach Sibari Fly

ligen Jungfrau von Loreto, gewähre allen, die sie als himmlische Patronin anrufen, deinen Schutz, sodass sie wohlbehalten ans Ziel ihrer Reise gelangen. (Auszug aus einem Gebet zum Loreto-Jubiläum 2019)

In einem gesonderten Raum waren viele Andenken der Piloten ausgestellt, die diesen Ort besucht hatten. Darunter auch das Apollo-Team und natürlich die *Frecce Tricolori*.

Unsere nächste Station war **Sibary (CS11)** – weiter südlich an der Adriaküste. Flugzeit 3 Stunden und 15 Minuten. Ein ähnlich herzlicher Empfang, ein Auto und Hilfe bei der Suche nach einer Unterkunft. In der Vorsaison nicht einfach. So waren wir die einzigen Gäste in einem Urlaubsresort. Fast alle Restaurants waren geschlossen, doch im Dorf fanden wir ein ganz besonderes Restaurant, „Il Stadio“, mit allen Fußballstadien

Italiens als Modell an den Wänden, gutem Essen und Wein aus der Region.

Die nächste Etappe führte über mittelhohe Berge und andere wunderschöne Landschaften nach **Marina de Modica (RGo2)** an der Südspitze Siziliens. Eine sehr holprige Graspiste. Das Auftanken erfolgte aus einem kleinen alten Tankwagen, was auch etwas riskant war, wie wir feststellen mussten. Aber wir hatten ja den Schutz der Madonna. Der Besitzer des Flugplatzes war überaus hilfsbereit und stellte uns sein Clubhaus zur Verfügung. Hier bereiteten wir uns auf den Flug nach Malta vor – wir wollten unseren Slot ja genau einhalten.

So gaben wir wieder unseren Flugplan auf, doch auf dem Weg bekamen wir keinen Kontakt mit „FIS“ – unseren Flugplan konnten wir nicht öffnen. Wir flogen weiter über



Auf unsere pünktliche Ankunft

Wasser auf unserem Kurs und versuchten, den Kontakt mit Malta aufzunehmen. Der zweite Anlauf glückte. Nach kurzer Erklärung konnten wir Malta's Airfield anfliegen – ganz ohne Probleme.

So kamen wir am achten Tag sicher in **Luqa (LMML)** an – bis auf 5 Minuten genau zu unserer Slotzeit. Unsere Pilotenhemden mit Streifen waren sehr hilfreich für das Handling am Airport. Sie wiesen uns alle auf den ersten Blick als Crew aus und wir mussten niedrigere Gebühren zahlen.

Der Aufenthalt in Malta war sehr schön und der Abflug etwas stürmisch, wie die Teilnehmerinnen, die noch in den Genuss eines Rundfluges über Malta kamen, sicher bestätigen können.

Während der acht Tage gewöhnten wir uns an das italienische Englisch im Funkver-



Das Dorf Dolcedo



Capri



Angeworben – Slot eingehalten



Sibari Fly



Sizilien

kehr. Was enorm half, war die Tatsache, dass wir immer mit Flugplan geflogen sind. Wir waren in ständigem Kontakt mit den italienischen Lotsen. Ausgewiesene IFR Reporting Points waren stets unsere Meldepunkte. Positionsmeldung mit Ankunftszeit über dem nächsten Meldepunkt waren gefragt. Es wurde schon mal ein anderer Meldepunkt zugewiesen, als in unserem Flugplan stand, was jedoch keine Probleme brachte.

Auf dem Rückweg entlang der Mittelmeerküste landeten wir in **Reggio di Calabria (LIGR)** an der Straße von Messina. Es war ein wunderschöner Ausblick auf die 32 Kilometer lange Meeresenge, zwischen Sizilien und Kalabrien. Der Ätna verhüllte sich in Wolken und während unseres Aufenthaltes gab es auch einen kleinen Vulkanausbruch. Wir blieben zwei Nächte, erkundeten die

Stadt und genossen die Gastfreundschaft der Italiener.

Zum Auftanken landeten wir in **Sa-
baudia (LISD)**; der Anflug war wegen des angrenzenden Naturschutzgebietes etwas schwierig. Auch hier waren wir von der Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft begeistert. Für meinen Geschmack war der Platz allerdings wegen des kräftigen Seitenwindes für den Start etwas kurz.

Unser nächstes Ziel war auf Elba („Napoleons Insel“) der Flugplatz **Marina de Campo (LIRJ)**. Wegen des Wetters – die Berge waren in Wolken – flogen wir der Küste folgend an Rom und Capri vorbei. Fast die gesamte Strecke führte uns über Wasser – ein schöner ruhiger Flug. Wir waren von Elba begeistert. Die Insel ist eine Reise wert – über 140 Badebuchten, eine durch Hügel und Berge geprägte Landschaft mit einer Küstenlänge von fast 150 km. In Portoferraio, der Hauptstadt von Elba, folgten wir den Spuren Napoleons.

Von dort ging es weiter nach **Albenga/
Riveria (LIMG)** in Ligurien, wo wir in dem verschlafenen mittelalterlichen Dorf Dolce-
do übernachteten. Gabi Mühlenbrock – eine Freundin und auch Fördermitglied – lud uns für ein paar Tage ein. Das pittoreske Stadtbild, die Olivenbäume und die verwinkelten Gassen mit den mittelalterlichen Häuschen begeisterten uns. Eine ganz eigene Atmosphäre.

Aufgrund schlechter Wetterbedingungen in den Alpen setzten wir unsere Reise nach einigen Tagen entlang der Südküste Frankreichs fort und folgten dem Rhonetal bis nach **St Rambert Dalbon (LFLR)**, um dort aufzutanken. Spontan wurden wir zum Mittagessen in den örtlichen Flugverein eingeladen, wo man uns die Sammlung von Oldtimer-Flugzeugen zeigte. Zwei Hallen mit Werkstatt voller Raritäten.

Von dort ging es weiter nach **Freiburg (EDTF)** und am nächsten Tag nach **Rheine Eschendorf (EDXE)**.

8 Länder in 16 Tagen – 33,5 Flugstunden mit einem perfekten Team – eine unvergessliche Reise. Es war so schön.

Anflug auf Reggio di Calabria



Malta Airport





Der riesige Place Stanislas

Kurztrip mit der CTLS: Von Oerlinghausen nach Nancy und Reims

von Heike Käferle

Vier Tage hatten wir uns geblockt, um endlich einmal nach Bornholm zu fliegen. Doch das Wetter im Norden war Mike bis X-Ray. Eine Alternative musste her. Der Südwesten machte einen besseren Eindruck. Hier sollte das Wetter für die nächsten vier Tage nicht nur fliegar, sondern auch sonnig sein.

Die Sonne steht schon hoch, als wir am 11. Juli 2025 in Oerlinghausen die CTLS aus dem

Hangar zogen. CAVOK bis nach Nancy. Die Flugplanung war einfach: 210 Grad, 220 nm, zwei Flugstunden und Freitagnachmittag, da fliegt in Frankreich kein Militär mehr tief. Ein Blick auf AZBA <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/schedules> betätigt das. Mit SkyDemon ist der Flugplan auch ruckzuck aufgegeben.

Unter uns ziehen Felder, Wälder und Flüsse vorbei, die Sicht reicht bis zum Horizont. Zwei Stunden später setzen wir butterweich in Nancy-Essey (LFSN) auf.

lothringische Spezialitäten: Andouille du Val Dâjol (eine ganz spezielle Bratwurst) und Schweinsfuß mit Kalbsbries gefüllt. Dazu ein Moselwein – ja, auch Frankreich hat ein Stück Mosel, sie entspringt hier sogar. Quiche Lorraine gibt es im Hotel bereits zum Frühstück.

Markthallen – der Duft von Käse, frischem Baguette und Kräutern liegt in der Luft, Händler*innen lachen, bieten Kostproben an.

Markthalle in Nancy



Nancy – Barocke Bühne voller Leben

Am Flugplatz ein freundliches „Bonjour“, die Maschine im Gras verzurrt, ein Über bestellt und Minuten später stehen wir mitten in Nancy. Einst die Hauptstadt von Lothringen, sollte sie so prachtvoll wie Paris werden – das war die Vision von König Stanislas.

Die Stadt wirkt wie eine Bühne:

Place Stanislas – ein riesiger Platz, golden glänzende Gitter, Oper und Rathaus als Kulisse, Restaurants rundherum – wir essen



Der Abflug über Nancy – quer durch alle Restictes Aereas – es war Sonntag und nur eine Bandansage am Funk



Bei Neuwied über den Rhein und dann nahe der Mosel weiter



Richtung Reims – meilenweit teils abgeerntete Felder

Kirche Saint-Sébastien – wir lauschen der großen Orgel, deren Klang den Raum füllt, und nehmen die Musik später als CD mit nach Hause.

Wir genossen zwei wunderschöne Tage in Nancy und flogen dann weiter nach Reims.

Reims – Wo Geschichte und Champagner sprudeln

Hier hatten wir spontan noch einen Platz in dem 3-besternten Michelin-Restaurant *Assiette Champenoise* inkl. Zimmer bekommen. Es war Sonntag, der Vorabend zum französischen Nationalfeiertag.

Im Funk wurden wir durch eine Bandansage darauf hingewiesen, dass Strassbourg Information heute keinen Service bietet. Es war eine knappe Stunde Flugzeit nach Reims-Prunay (LFQA). Der Turm ist mittags unbesetzt, Funk läuft Air-to-Air – unkompliziert, fast familiär. Schon im Empfangsgebäude die erste Überraschung: Champagner in mehreren Vitrinen und edle Plätzchen dazu. Willkommen in der Champagne!

Die Kathedrale von Reims verschlägt uns den Atem. Hier wurden Könige gekrönt und die Geschichte schrieb große Kapitel – auch von der ersten internationalen Flugwoche 1909 bis zur Kapitulation 1945.

Am Abend dann der Höhepunkt: Champagnerverkostung im Gourmettempel *Assiette Champenoise*. Draußen knallen die Feuerwerke zum französischen Nationalfeiertag, drinnen prickelt der Champagner im Glas. Ein Abend, der sich ins Gedächtnis brennt.

Vor dem Rückflug kauften wir am Flugplatz noch zwei Flaschen Champagner – vom Nachbarhügel versichert uns der C-Officer. Das Wetter hatte sich verschlechtert und so mussten wir über Luxemburg ein größeres Starkregengebiet umfliegen. Insgesamt war es aber ein sehr entspanntes Wochenende mit vielen neuen Eindrücken und zum Nachahmen empfohlen.

Roter Champagner zum Gruß aus der Küche



Heimweg – über der Eifel war der Regen bereits hinter uns

Fazit: Zwei Städte, ein Wochenende, viele Geschichten

Nancy und Reims – zwei Ziele, die Pilot*innen mit offenen Armen empfangen. Kurze Flugzeiten, unkomplizierte Plätze, und am Boden warten Kultur, Kulinarik und Geschichte in Hülle und Fülle. Wer noch einen Tag dranhängt, kann Metz besuchen. Nur 50 km von Nancy entfernt, überrascht die Stadt mit einer gotischen Kathedrale, prächtigen Plätzen und kulinarischen Klassikern. Metz ist weniger bekannt, aber vielleicht gerade deshalb ein Schatz. Der Flugplatz von Metz (hier sind wir 2024 wetterbedingt gelandet) liegt weit außerhalb, das Taxi kostet 100 €+ und Busse fahren nur in die Stadt, wenn eine Linienmaschine fliegt – übrigens meist Richtung Nordafrika.

Tipp: Die Städte lassen sich perfekt an einem verlängerten Wochenende kombinieren. Auch spontan machbar, da unkomplizierte Flugplätze und viel Kultur & Genuss.



*Motorflugsport ist nur etwas für Männer? Negativ!
Alexandra Kirchner (links) und Dörthe Grubek
beweisen das Gegenteil.*

Frauenpower im Cockpit

Deutschlands erste Weltmeisterinnen im Rallyeflug | von Alexandra Kirchner

Im italienischen Ferrara wurden vom 30.08. – 05.09.2025 die 24. FAI World Rally Flying Championships ausgetragen. Neben vier weiteren Crews vertraten Dörthe Grubek und ich, Alexandra Kirchner, das deutsche Nationalteam. Mit Erfolg: Deutschlands erste reine Frauencrew bei einer Weltmeisterschaft im Rallyeflug wurde Weltmeister.

Und hier kommt es jedoch auf die Endung an: Wir waren 2025 die bestplatzierte Frauennmannschaft und sind Weltmeisterinnen im Rallyeflug geworden. Weltmeister wurde eine andere Crew.

Dörthe und ich fliegen seit Jahren erfolgreich als Navigatorinnen in familiären Crews bei Weltmeisterschaften und nationalen Wettbewerben. Als dann vor zwei Jahren zur WM in Mâcon (Frankreich) zum ersten Mal zwei Frauen, die Französinnen Adèle Schramm und Marjorie Perrissin-Fabert, auf dem Siegertreppchen standen, haben wir scherzhaft überlegt, die deutschen Teams neu zu mischen und eine reine Frauencrew zu bilden. Frankreich hatte den Weltmeister-

titel in der Kategorie Damen gewonnen, und in der landet man nur als reine Frauencrew. Wir gratulierten den Frauen und Adèle versicherte uns, sie würde sich freuen, wenn sie mehr Konkurrenz bekäme.

Zwei Jahre später sah alles so aus, und wir überlegten, ob ich mit Dörthe die erste deutsche Frauencrew im Rallyeflug bilden könnte. Weil ich „nur“ eine Lizenz zum Segelfliegen besitze, war die Rollenverteilung in der Crew von Anfang an gesetzt: Dörthe ist die Pilotin und ich die Navigatorin.

Alexandra Kirchner ist eine wettbewerbserprobte Navigatorin und leidenschaftliche Segelfliegerin



Nach ein paar Telefonaten untereinander und mit unserem Bundestrainer Henry Franzkowiak entschieden wir uns, am Navigationsflugtraining von Esther Rimensberger teilzunehmen, welches jedes Jahr im April in Mengen (EDTM) stattfindet. Das Wochenende verlief für uns erfolgreich und unser Trainer meldete uns voller Vorfreude zur WM an.

Fast vier Monate später sahen wir uns hoch motiviert zum Training in Ferrara wieder. Das Flugzeug, eine Cessna 150 von Leutkirch, teilten wir uns mit einer anderen Crew aus dem Nationalteam. Nach der ersten Trainingsstrecke war klar, dass es bei Dörthe und mir um viel mehr geht, als nur die Gegend abzufliegen. Um wirklich alle Aufgaben des Wettbewerbs zu meistern, mussten wir uns während der Trainingswoche im Cockpit komplett neu organisieren und an der Kommunikation untereinander feilen. Das Plotten der Strecke vor dem Abflug fiel uns als erfahrene Navigatorinnen leicht, nachdem wir die Wahl der Rechenutensilien und Tools bereits vor der Anreise optimiert hatten. Aufgrund des flachen Wettbewerbsge-



Überglückliche Gesichter bei Alexandra und Dörthe. Beide nehmen wohl das schönste Souvenir aus Italien mit nach Hause: eine Goldmedaille

biets fiel uns auch das Navigieren leicht. Nun kam es darauf an, dass Dörthe ein Gefühl für das Zeiteinfliegen bekam und wir die gefundenen Streckenbilder entlang des Kurses an exakt jener Stelle auf die Karte eintragen, an welcher wir sie am Boden identifiziert haben. Sonst drohen unnötige Strafpunkte. Wie gesagt, hier ist Präzision schon in der Kommunikation gefragt. Nach intensiven Trainingstagen blieb dann auch etwas Zeit, die Landschaft zu genießen. Besonders schön war die Trainingsstrecke von unserem Trainer, die über die Strände mit bunten Sonnenschirmen (Lidos) ein Stück an der Adria entlang und über das offene Meer ging. Am Tag vor der Eröffnungsveranstaltung haben wir bzw. hauptsächlich Dörthe noch fleißig Präzisionslandungen geübt – schließlich endet ein Wertungsflug immer in einem Ziellandefeld. Nachdem wir uns in der Trainingswoche immer weiter verbessern konnten, blickten wir sehr ehrgeizig der Wettbewerbswoche entgegen.

Zu Beginn des Wettbewerbs hatten wir zwei richtig gute Tage, an denen wir sogar als beste deutsche Crew die anderen in der Gesamtwertung hinter uns ließen. Weil wir beim Konstruieren der Strecken so schnell waren, hatten wir genügend Zeit, uns Streckenbilder einzuprägen und die Wettbewerbskarte vorab zu studieren. An einem Tag sparten wir zahlreiche Strafpunkte ein, indem wir fast alle Streckenbilder fanden, und ebenso sparsam landete Dörthe kurz hinter



Eines der Highlights vom Fliegen über Italien

dem Nullfeld. Auch die geringe Anzahl Strafpunkte für das Zeiteinfliegen konnte sich für eine neue Wettbewerbspilotin wirklich sehen lassen. Am Schluss sammelten wir leider doch noch einige Strafpunkte und am letzten Tag wurden es leider viel zu viele, um noch vor den anderen deutschen Crews bleiben zu können.

In der Gesamtwertung sind die deutschen Crews nah beieinander gelandet; wir mittendrin auf Platz 25 von 42 teilnehmenden Crews. Zum dritten Mal seit 2018 wurden die Tschechen Petr Joná und Marek

Dörthe Grubek ist bereits eine Vielzahl von Deutschen und Weltmeisterschaften mitgeflogen; nun erstmals auch als Pilotin



Velát Weltmeister. Unglaublich gefreut haben wir uns über den Landeweltmeistertitel der Südafrikanerin Tarryn Myburgh (mit Navigator Iaan Myburgh), den sie mit mehreren Nullfeldlandungen gewann. Neben ihr auf dem zweiten Platz stand Adèle aus Frankreich, die dieses Mal mit einem männlichen Navigator nicht mehr in der Frauenkategorie antrat. Und dann wurden wir aufgerufen: Weltmeister im Rally-Fliegen 2025 in der Kategorie Frauen. Wir bekamen unsere Goldmedaillen bzw. Urkunden und die deutsche Nationalhymne wurde gespielt. Es war ein wunderschöner Abschluss der zwei Wochen und ich fand es großartig, dass wir eine Medaille mit nach Deutschland nehmen konnten.

Ähnlich wie die beiden Französinen vor zwei Jahren hoffen wir mit unserem Platz auf dem Podest, Frauen zu inspirieren, reine Frauencrews in diesem spannenden Sport zu bilden. Liebe Pilotinnen und Navigatorinnen: Habt den Mut, an einem Wettbewerb im Navigationsflug teilzunehmen. Ihr habt das Zeug dazu und das fliegerische Umfeld begrüßt eure Teilnahme. Alles andere kann man gemeinsam lernen. Gerne helfen wir euch dabei. Bis bald auf dem Flugplatz mit Karte, Kompass und Stoppuhr!



Das Cockpit von Rosa und Ruth

Deutschlandflug 2025 – Drei Perspektiven auf ein fliegerisches Abenteuer

Wenn aus einer Idee ein Abenteuer wird | von Ruth Haliti

Was als spontane Entscheidung begann, wurde für uns Teilnehmerinnen des Deutschlandflugs 2025 zu einem unvergesslichen Erlebnis. Ruth und Rosa, Charlotte und Friederike, Kathrin und Sophia: Drei Crews, drei Geschichten, ein gemeinsames Ziel, sich der Herausforderung des Navigationsflugs zu stellen.

Angeregt wurden wir durch die von der VDP ausgesprochene Förderung von 1.500 € und den Ehrgeiz, möglichst drei reine Damenteam zu dem Deutschlandflug zu schicken, da in der Wettbewerbsgruppe extremer Pilotinnenmangel herrschte.

Was ist der Deutschlandflug?

Der Deutschlandflug ist ein traditionsreicher Navigationsflug-Wettbewerb, der seit 1911 vom Deutschen Aero Club (DAeC) veranstaltet wird. Alle zwei Jahre treffen sich Motorflieger*innen aus ganz Deutschland, um in zwei Gruppen – der Wettbewerbsgruppe und der Touringgruppe – ihr Können unter Beweis zu stellen.

In der Wettbewerbsklasse geht es um Präzision:

- ▶ Navigieren ohne GPS, nur mit Karte, Kompass und Stoppuhr
- ▶ Erkennen von Fotopunkten
- ▶ Einhalten exakter Überflugzeiten
- ▶ Ziellandungen unter Wettbewerbsbedingungen

Die Route 2025 führte über drei Etappen: **Lahr → Saarlouis-Düren → Oppenheim → Leverkusen**, insgesamt rund 470 nautische Meilen mit zahlreichen Aufgaben und Wendepunkten.

Ruth & Rosa:

Improvisation trifft Teamgeist

Wir erhielten an allen Tagen unsere Aufgaben morgens bei gefühlten 35 Grad im Cockpit unserer C172. Hatten eine Stunde Zeit zur Vorbereitung der Route, der Überflugzeiten und der Luftbilder. Öffnen von Fenstern und Türen war dabei Fehlanzeige, denn ein Windstoß genügte, um das ganze Papier zum Fliegen zu bringen. Also schwit-

zend, unter Zeitdruck alles so gut wie es geht rechnen, in die ungewohnten Straßenkarten einzeichnen und die Luftbilder in Sichtweite überall im Flieger verteilen. Abflug erfolgte in der Reihenfolge der Startnummern. Wir waren Nr. 10 von 26. Abheben sekundengenaue. Das war noch leicht. Aber dann taten wir uns trotz oder gerade wegen unserer Flug Erfahrung schwer, die Aufgabenteilung im Cockpit sinnvoll zu gestalten, rauszuschauen,

Ohne Sprit geht bei uns gar nichts (Rosa)





Die drei Crews der VDP

die Zeit im Blick zu halten, in der Karte die Punkte einzuzeichnen usw. Aber es machte Spaß, und wir wurden von Tag zu Tag besser. Fliegerisch eine Herausforderung. Trotz des Stresses und der nicht ganz so glänzenden Ergebnisse gab es weder Streit im Cockpit noch am Boden. Die Cracks haben mit uns Tipps und Tricks geteilt und uns Newcomer in ihre Gemeinschaft aufgenommen. Fazit: „Fliegerisch wie menschlich ein großartiges, echt empfehlenswertes Erlebnis.“

Kathrin & Sophia: Vom Kennenlernen zur Meisterschaft

Kathrin wollte die Möglichkeit der finanziellen Unterstützung dafür nutzen, ganz aktiv Nachwuchsförderung zu leben. Sie startete kurzerhand eine Ausschreibung auf verschiedenen Plattformen und bekam auch reichlich Anfragen, nur war keine passende Partnerin dabei. Sophia traf ihre spätere Teamkollegin Kathrin auf der AERO in Friedrichshafen und sagte spontan zu, als Kathrin sie fragte, ob sie ihre Navigatorin sein wolle. „Es war sofort spürbar, dass Kathrin nicht nur eine inspirierende und abenteuerlustige Pilotin ist, sondern auch eine unglaublich herzliche und starke Teamkollegin. Mit ihr machte es großen Spaß, Zeit in der Luft und



Navigations Catwalk

am Boden zu verbringen“, so Sophia. Sie erarbeiteten eigene Routen, bereiteten sich mit selbst entwickelten Strecken/Bildern intensiv vor. Mit Zelt und Schlafsack starteten sie in Bonn-Hangelar und erlebten den Wettbewerb als intensives Training und persönliche Bereicherung. Die Nächte im Zelt, die Gespräche am Flugplatz und die gemeinsamen Etappen schweißten zusammen. Der erste gemeinsame Flug forderte sie heraus, der zweite Navigationsflug lief schon wesentlich routinierter, und sie konnten viele Erfahrungen aus dem ersten Flug direkt umsetzen.

Am Ende belegten sie den 2. Platz unter den Frauenteamen. Für Sophia war es „eine unvergessliche Erfahrung voller wertvoller Begegnungen.“ Und für Kathrin ein unbezahlbarer neuer Skill, wie sie sagt. Auch mal ohne GPS oder andere elektronische Hilfsmittel fliegen zu müssen, das kommt bei ihren Flügen in der ganzen Welt immer wieder mal vor. Aber das Beste ist: „In Sophia habe ich eine neue Freundin gefunden.“

Charlotte & Friederike: Schwestern auf Kurs

Für Charlotte und Friederike war der Deutschlandflug ebenfalls eine Premiere und ein echtes Highlight. In ihrer C42 meisterten sie die Etappen mit viel Freude. Die UL-Lizenz war frisch, die Motivation groß. Navigieren nach Karte, Zeitmanagement und Ziellandungen forderten sie heraus, die Atmosphäre unter den Crews und das gemeinsame schvesterliche Fliegen war eine wichtige Erfahrung. Ihr Fazit: „Wir sind als Team zusammengewachsen und nächstes Mal gerne wieder dabei!“

Fazit: Mehr als ein Wettbewerb

Der Deutschlandflug 2025 war für uns Pilotinnen weit mehr als ein sportlicher Wett-



Die Bauder Sisters mit ihrem UL

kampf. Er war ein Ort der Begegnung, des Lernens und des Wachsens. Die Förderung durch VDP und Eisenschmidt ermutigte uns zur ersten Teilnahme – und damit zu einem echten Abenteuer, das noch lange nachwirkt. Ob als Newcomer oder erfahrene Fliegerin: Jede Crew nahm etwas mit und möchte weitere Teams für den Deutschlandflug 2027 ermutigen.

Wir bedanken uns für die großzügige Förderung der VDP (1500 € pro Team) und bei der Firma Eisenschmidt für die Übernahme der Nennfelder sowie für schicke T-Shirts und Navigationshilfen.

Three flying beautys





Ausgleich im Cockpit

Airline-Pilotin und gleichzeitig Mutter – wie geht das?

von Justine Kill

Heute hier, morgen da – das ist das Leben von Airline Pilotinnen. Ist da eine Familienplanung möglich und welche Kompromisse müssen die Eltern eingehen?

Diese Frage wurde mir oft gestellt. Ich kann sie nicht aus eigener Erfahrung beantworten, konnte jedoch Airline Pilotinnen mit Kindern interviewen. Ergebnis: es gibt viele unterschiedliche Wege, den Beruf als Verkehrspilotin auszuüben und gleichzeitig für seine Familie da zu sein.



Diese Bilder geben den Ausgleich zum Alltag –
Polarlichter über den Wolken

Schauen wir uns die rechtliche Seite des Ganzen an. Wir haben in Deutschland das Mutterschutzgesetz (MuschG). Es beschreibt im § 3 Schutzfristen vor und nach der Entbindung, dass der Arbeitgeber eine schwangere Frau in den letzten sechs Wochen vor der Entbindung sowie acht Wochen danach nicht beschäftigen darf. Es gibt Sonderfälle, die diese Fristen verlängern – das ist in der Luftfahrt eindeutig der Fall. Um es kurz zu fassen: alle namhaften deutschen Airlines erteilen ein Beschäftigungsverbot, sobald eine Pilotin (oder z.B. auch Flugbegleiterin) ihre Schwangerschaft meldet.

Der Grund dafür ist u.a die hohe Strahlenbelastung auf den Flügen, die für ungeborenes Leben besonders schädlich ist. Hinzu kommen weitere Faktoren wie Nacharbeit oder Stress. Das setzt sich fort in der Zeit nach der Schutzfrist: Schließlich ist es schwer vorstellbar, ein neugeborenes Kind mit ins Cockpit zu nehmen, um es regelmäßig zu stillen. Deshalb gibt es auch dafür eine Freistellung nach Vorlage einer „Stillbescheinigung“.

Und was Eltern- und Teilzeit angeht, hat jede Airline ihre eigenen Regeln, aufbauend auf den gesetzlichen Vorschriften. Zudem kommt es darauf an, ob die Dienstpläne es ermöglichen, jeden Tag zu Hause zu sein oder Umläufe mit mehreren Tagen externen Aufenthalts erfordern.

Wichtig zu wissen: es gibt kaum eine Branche, in der Teilzeitarbeit so selbstverständlich ist, wie in der Luftfahrt. Laut einer Statistik der „ZEIT“ arbeiteten im Jahr 2025 knapp 30% der deutschen Pilotinnen und Piloten in Teilzeit. Dabei sollte man berücksichtigen, dass der prozentuale Frauenanteil gerade mal knapp 7 % beträgt.

Wie sieht es in der Praxis aus? Dazu habe ich einige Eltern befragt. Im Folgenden die Modelle, auf die ich gestoßen bin:

1. Beide Elternteile arbeiten als Pilot*in bei unterschiedlichen Airlines mit mehrtägigen Umläufen. Sie passen ihre Dienstpläne so an, dass immer ein Elternteil bei den Kindern sein kann. Sowohl der Vater als auch die Mutter profitieren von der



Die Mutter ist Kapitänin Holly Petitt (99s), während Tochter Keely Petitt als Erste Offizierin fungiert (Quelle: Southwest Airlines)

- Elternzeit. Und wenn es doch mal brennt, springen Freunde oder Großeltern ein.
2. Ähnliches Szenario: Beide Elternteile arbeiten als Pilot*in bei unterschiedlichen Airlines mit mehrtägigen Umläufen. Jedoch werden hier die Großmütter in die Erziehung des Kindes stark eingebunden und wechseln sich im Zweiwochentakt ab.
 3. Eine alleinerziehende Mutter arbeitet in Blöcken – eine Woche unterwegs, eine Woche zu Hause. Der Vater kümmert sich ggf. während ihrer Abwesenheit um den Nachwuchs. Für die Zeiträume, in denen das nicht möglich ist, hat sie ein Au Pair eingestellt, das sich um das Kind kümmert.
 4. Die Mutter arbeitet Vollzeit als Pilotin, der Vater arbeitet nicht in der Luftfahrt und hat einen Teilzeitvertrag mit geringer Arbeitszeit abgeschlossen, um sich um die Kinder zu kümmern ggf. mit zusätzlicher Unterstützung durch die Großeltern.
 5. Die Mutter arbeitet in einem Teilzeitmodell mit für das gesamte Jahr definierten Diensttagen; der Vater ist Vollzeit als Lehrer tätig. Durch die langfristige Festlegung der Dienstage kann man Familie und Freunde frühzeitig einplanen. Ebenfalls hat die Mutter die Möglichkeit, Flüge überwiegend für Wochenenden zu „requesten“; wenn der Vater zu Hause ist.
 6. Die Mutter arbeitet als Pilotin in Teilzeit; ihr Partner hat einen Bürojob, in dem er an ihren Diensttagen verkürzt arbeitet und die Stunden an anderen Tagen nachholen bzw. vorarbeiten kann.

Diese sechs beispielhaften Modelle sind sehr unterschiedlich und von der individuellen Situation der Eltern abhängig. Keine Frage:

Je mehr Unterstützung man von Familie bzw. Freunden bekommt, umso einfacher ist es, einen zufriedenstellenden Weg zu finden.

Auch die Emotionen der Mütter sind facettenreich. Während einige sich nach einer Auszeit vom Alltag sehnen – nach einer Pause vom Kochen, Putzen und Einkaufen – und die Herausforderung im Cockpit suchen, fällt es anderen schwer, sich von ihren Kindern zu trennen und zum Fliegen aufzubrechen. Spätestens nach einigen Tagen wächst bei vielen die Sehnsucht nach der Familie. Manche Kinder verbinden die Pilotenuniform mit der Abwesenheit ihrer Eltern und lehnen den Beruf deshalb ab, während andere selbst den Traum hegen, später Pilot*in zu werden.

Ich habe eine Mutter kennengelernt, die das Gefühl, beim Fliegen nicht für ihre Kinder da sein zu können, so sehr belastet hat, dass sie ihren Pilotinnenberuf aufgab und nun einer geregelten Tätigkeit mit klassischen Bürozeiten nachgeht.

Eine Berufstätigkeit bietet für Mütter viele Vor- und Nachteile, und es lässt sich nicht pauschal sagen, dass Schichtarbeit – wie die einer Pilotin – grundsätzlich ungünstig für das Familienleben ist. Viele Airlines ermöglichen durch flexible Modelle, dass Mütter viel Zeit zu Hause verbringen können. Dennoch ist es, sobald man einmal unterwegs ist, kaum möglich, im Notfall sofort nach Hause zurückzukehren – etwa, wenn das Kind erkrankt. Auch bei Verspätungen oder kurzfristigen Dienstplanänderungen benötigt man immer eine zuverlässige Betreuungslösung, falls man es nicht recht-



Justine mit ihrem Neffen

zeitig nach Hause schafft. Umso schöner ist es dann, an anderen Tagen als am Wochenende frei zu haben, mehr erledigen zu können und die Nachmittage und Abende mit den Kindern zu genießen.

Es ist also keineswegs unmöglich, Airline Pilotin und „gute“ Mutter zu sein. Man sollte sich jedoch früh genug überlegen, welches Arbeitsmodell am besten mit dem Familienleben harmoniert und früh mit Familie und Freunden abklären, wie viel Unterstützung diese einbringen können bzw. wollen. Gelingt das, dann wird sich immer wieder dieses Gefühl des „nach Hause Kommens“ einstellen, das mitunter schönste Gefühl auf Erden.



Papa und Kind während Mama fliegt (Foto: galitskaya AdobeStock)

Sexuelle Belästigung oder sexualisierte Gewalt wird häufig unter den Tisch gekehrt, leider ist sie aber allgegenwärtig. Wenn du in deinem Verein solche Erfahrungen machst, dann kannst du dich vertrauensvoll an ein Mitglied des Präsidiums der VDP wenden – gerne auch an mich, Heike Käferle, direkt. Wir als VDP möchten, dass gegen sexuelle Belästigung in den Vereinen konsequent vorgegangen wird. Claus Cordes, Präsident des DAeC, äußert sich in diesem Artikel dazu deutlich.



Dann muss man so jemanden auch mal rausschmeißen und andere warnen!

von Claus Cordes

Ob und wie lange jemand mit einem unakzeptablen Benehmen durchkommt, hängt fast immer davon ab, wie das Umfeld darauf reagiert. Wenn man beobachten muss, dass das Rauchverbot auf Bahnhöfen immer öfter auf das Größte missachtet wird, hat das damit zu tun, dass das Umfeld dieses Fehlverhalten im Wesentlichen unwidersprochen hinnimmt. Bahnbedienstete, die wegsehen, andere Fahrgäste, die keinen Ärger wollen und eine allgemeine öffentliche Duldung („Na so schlimm ist das ja nicht!“) machen es dem Einzelnen nahezu unmöglich, sich dagegen zu wehren.

Diese Beobachtung lässt sich auf beinahe jedes soziale Gefüge übertragen. Einzig da, wo „Befehl und Gehorsam“ als Mittel der Personalführung fest verankert sind, ist es einfach, solchem Fehlverhalten entgegenzutreten. „Meier, Zigarette aus!“

Im sozialen Gefüge Verein steht das gemeinsame Erreichen eines Ziels im Vordergrund, und nicht nur die sportliche Betäti-

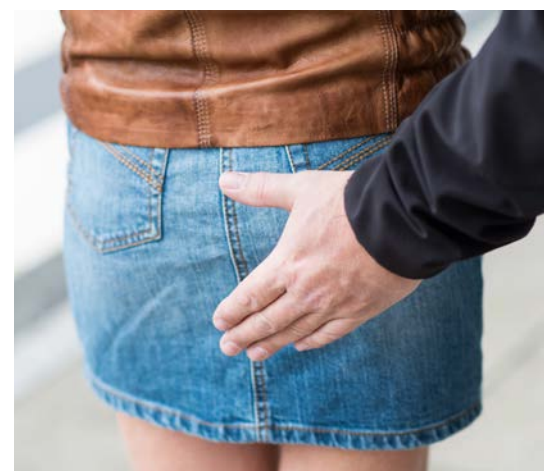
gung, sondern auch das kameradschaftliche und freundschaftliche Zusammensein ist allen wichtig, weswegen Konflikte zuweilen gerne umschifft werden.

Leider kommt es auch in Vereinen immer wieder zu den verschiedensten Formen der Gewaltanwendungen, worauf eine Fernsehdocumentation gerade erst sehr deutlich hingewiesen hat. Unter den verschiedenen, manchmal auch sehr subtilen Formen der Gewaltanwendung ist die der sexualisierten Gewalt die größte und widerlichste. Man sollte eigentlich glauben, dass sie am Ende des ersten Viertels des 21. Jahrhunderts in unserer offenen Gesellschaft keine große Rolle mehr spielt, aber weit gefehlt. Offenbar ist das soziale Gefüge nach wie vor so strukturiert, dass es immer noch zu derartigen groben Verfehlungen kommen kann.

Luftsport ist häufig am Senioritätsprinzip orientiert, die Älteren und Erfahrenen geben den Ton an, setzen die Maßstäbe. Die Jüngeren, meist die jugendlichen Flugschülerinnen und Flugschüler, stehen am „Ende

der Fresskette“. Das hat durchaus seine Berechtigung, wenn es um das reine Lehren geht - vor allem in einem Sport, der hohe Sicherheitsstandards verlangt. Aber wenn es darum geht, sich gegen Gewaltausübung in jedweder Form zur Wehr zu setzen, machen es diese Strukturen oft schwer, überhaupt Gehör zu finden.

Solange der „Herrenwitz“ immer noch eifrige Mitlacher findet, ist es schwer bis un-





möglich, dagegen aufzubegehren. „Stell dich nicht so an!“ ist noch eine der harmloseren Antworten. Denn die, die die flugbetrieblichen Standards setzen, setzen auch meist die Maßstäbe des Umganges.

Die Luftsportgemeinschaft kommt deswegen nicht umhin, Organisationsformen und Standardverfahren zu etablieren, die es Betroffenen ermöglichen, diese Mauer alter Gewohnheiten zu durchbrechen. Eine junge Flugschülerin hat, wenn die Situation für sie unerträglich wird, drei Möglichkeiten, dagegen aufzubegehren. Sie kann sich aus der Situation heraus verbal wehren und sich bestimmte Verhaltensmuster entschieden verbitten – viel Erfolg! Was leider sehr viel öfter zu beobachten ist, ist ein Sich-Zurückziehen. Sie kommt nicht mehr, wenn der Maulheld am Platz ist, ihr Ausbildungsfortschritt leidet, sie verliert den Spaß und verlässt den Verein. Abgesehen davon, dass wir uns auch nicht den Verlust eines einzigen Mitgliedes leisten können, ist das natürlich der ganz falsche Weg. Der Täter macht unbehelligt weiter, das Opfer verzichtet auf eine lieb gewonnene Tätigkeit und die Sportgemeinschaft.

Das kann nur die dritte Variante verhindern. Die Betroffene wendet sich an eine Vertrauensperson im Verein, die sich durch Alter, Geschlecht, Beruf oder einfach nur Vertrauenswürdigkeit für diese Rolle qualifiziert. Diese Vertrauensperson muss wissen, wie man mit solchen Problemen umgeht. Am Anfang muss dabei immer die Klärung des Sachverhalts stehen, denn genauso schlimm,



Flugkapitän Claus Cordes, DAcC-Präsident

wie die Ausübung jeder Form der Gewalt, ist die Verleumdung eines unbescholtenen Mitgliedes. Liegen die Fakten aber auf dem Tisch und gibt es keinen Zweifel mehr darüber, dass grobes Fehlverhalten vorliegt, muss konsequent gehandelt werden. Hier sind dann die Vereinsvorstände gefragt. Oft ist es so, dass die Beschuldigten nicht zum ersten Mal in irgendeiner Form auffällig geworden sind. Reicht eine klare Ansprache offenkundig nicht aus oder hat sie in der Vergangenheit nicht ausgereicht, müssen sich die Vorstände darüber im Klaren sein, dass es ihre Aufgabe ist, die Opfer und den ganzen Verein zu schützen.

Ein schuldig gewordenes Mitglied mag im Laufe der Jahre oder Jahrzehnte große Verdienste erworben haben, was aber niemals dazu führen darf, dass die Schuld relativiert wird. Es ist auch nicht die Aufgabe der Vorstände, den Delinquenten zu heilen, das können sie mit hoher Wahrscheinlichkeit gar nicht. Es geht um den Schutz und die Betreuung der Opfer! Und dann muss man zu guter Letzt jemanden aus dem Verein ausschließen, auch wenn er der Letzte ist, der einen Holm schäften kann. Die Vereinssatzungen sind in der Regel eindeutig. Und wenn jemand ausgeschlossen wurde, muss dafür

Sorge getragen werden, dass er nicht zwei Flugplätze weiter ein neues Betätigungsfeld findet, wie das bei wichtigen gesellschaftlichen Organisationen mehr als einmal vorgekommen ist. So ein „Schmutzfinger“ muss bekannt gemacht werden, was bei Tatsachen, die erweislich wahr sind, auch kein Vergehen darstellt. Der (Luft-)sport muss sich dieser Leute entledigen!

In meinem persönlichen Umfeld hat sich jüngst so ein Fall ereignet. Mein Vereinsvorstand hat konsequent gehandelt und den Ausschluss aus dem Verein ausgesprochen. Zwar gab es auch Töne wie „Fliegen ist doch sein Leben!“, aber das darf alles keine Rolle spielen. Als Landesverbandspräsident ist es nun meine Aufgabe, die anderen Vereine des Verbandes zu informieren, damit sie sich kein faules Ei ins Nest holen. Im Bundesverband denken wir jetzt darüber nach, wie wir verhindern können, dass so jemand am anderen Ende Deutschlands „Unterschlupf findet.“

In Bezug auf Ausübung personalisierter Gewalt in jeder Form brauchen wir ein Nulltoleranz-Klima und Organisationsformen, die heilend, besser präventiv wirken. Schade eigentlich, denn wir haben alle etwas anderes im Sinn, wenn wir an Fliegen denken.



Beim Gästerundflug

Warum der DGFC Rottal-Inn e. V. so viele Pilotinnen hat

von Verena Hahn

Im Luftsport sind Frauen nach wie vor in der Minderheit. Doch der DGFC Rottal-Inn e. V. fällt seit einigen Jahren aus diesem Bild heraus: Hier ist der Frauenanteil ungewöhnlich hoch – und mit einer jungen Fluglehrerin im Team setzt der Verein ein starkes Signal für die Zukunft.

Vorbilder ziehen nach

Besonders inspirierend wirkt die junge Fluglehrerin des Vereins. Sie zeigt nicht nur durch ihre Kompetenz, dass Fliegen kein Männerthema ist, sondern motiviert viele Pilotinnen, selbst ambitioniertere Ziele ins Auge zu fassen. Für viele Neulinge ist es eine enorme Ermutigung, von einer Frau ausgebildet zu werden, die ihren Traum vom Fliegen mit Professionalität und Begeisterung lebt.

Ein erfolgreiches Team im Verein

Ein Aushängeschild des Vereins ist das Ehepaar Ruth und Reinhold Hahn-Rieger. Die beiden konnten gemeinsam als Pilot und Co-Pilotin mehrere Deutsche Meisterschaften im Ultraleichtfliegen gewinnen – ein beeindruckendes Beispiel dafür, wie Teamgeist und Vertrauen im Cockpit zu Spitzenleistungen führen. Ruth Hahn-Rieger zeigt damit eindrucksvoll, dass Frauen im Luftsport nicht nur mitfliegen, sondern entscheidend zum Erfolg beitragen. Für viele Pilotinnen im Verein ist sie ein lebendiges Vorbild: engagiert, kompetent und voller Leidenschaft fürs Fliegen.

Faire Bedingungen für Familien

Die vier vereinseigenen Flugzeuge, die zu günstigen Charterpreisen angeboten werden, tragen maßgeblich dazu bei, dass sich so viele Pilotinnen hier wohlfühlen. Diese faire Preisgestaltung ermöglicht es auch ei-



Eine der C42-Vereinsmaschinen

ner Familienmutter mit kleinem Budget regelmäßig zu fliegen. Damit senkt der Verein Hürden und erleichtert Frauen ebenso wie Männern den Zugang zum Luftsport.

Vereinsheim und Infrastruktur

Besonders stolz ist der DGFC Rottal-Inn e.V. auf das neue Vereinsheim, das die Mitglieder derzeit in Eigeninitiative errichten. Es wird ein zentraler Treffpunkt für Ausbildung, Gemeinschaft und Vereinsleben sein. Hinzu kommt die hervorragende Infrastruktur am Flugplatz Eggenfelden, die optimale Bedingungen für Ausbildung, Charterbetrieb und Freizeitfliegerei schafft.

Gemeinschaft mit Rückenwind

Neben der Ausbildung spielt das Vereinsleben eine große Rolle. Gemeinsame Flugtage, Ausflüge oder einfach ein gemütliches Zusammensitzen nach dem Fliegen – all das stärkt die Gemeinschaft. Und wer sich in einer Gemeinschaft wohlfühlt, bleibt nicht nur



Verena Hahn über dem wunderschönen Voralpenland

Einladende Atmosphäre statt Männerdomäne

Viele Frauen berichten, dass sie sich im DGFC Rottal-Inn e.V. von Anfang an willkommen fühlen. „Hier geht es nicht um Konkurrenzdenken oder Muskelspiele, sondern um das gemeinsame Erlebnis in der Luft“, erzählt eine Pilotin, die seit drei Jahren dabei ist. Dieses offene Miteinander schafft eine Atmosphäre, in der sich gerade auch Neueinsteigerinnen wohlfühlen – ein wichtiger Grund, warum sich immer mehr Frauen dem Verein anschließen.

länger dabei, sondern empfiehlt den Sport auch weiter. So entsteht ein positiver Kreislauf: Mehr Pilotinnen sorgen für mehr Sichtbarkeit, und mehr Sichtbarkeit zieht weitere Frauen an.

Signalwirkung über die Region hinaus

Dass im DGFC Rottal-Inn e.V. so viele Pilotinnen Mitglieder sind, bleibt auch über die Vereinsgrenzen hinaus nicht unbemerkt. „Wir bekommen immer wieder Anfragen von Frauen, die gezielt nach einem Verein suchen, in dem sie nicht die Ausnahme sind“, berichtet ein Vorstandsmitglied. Mit seiner wachsenden Zahl an aktiven Pilotinnen, einer Fluglehrerin, die als Vorbild neue Maßstäbe setzt, einem erfolgreichen Pilotenpaar mit mehreren Deutschen Meistertiteln, einem familienfreundlichen Kostenmodell sowie dem im Eigenbau entstehenden Vereinsheim ist der Verein mittlerweile ein Leuchtturm für Gleichberechtigung im Luftsport.

Fazit

Der DGFC Rottal-Inn e. V. zeigt, dass der Schlüssel zur Begeisterung von Frauen im Luftsport nicht kompliziert ist: Offenheit, Vorbilder, faire Kosten, eigene Infrastruktur und ein starkes Gemeinschaftsgefühl machen klar: Die Zukunft des Vereins liegt auch in weiblichen Händen.



Blick auf den Flugplatz



Corinna in ihrer Maschine D-ERCK

BEST PRACTICE

Warum sich Pilotinnen in Hangelar im Kölner Klub wohlfühlen

von Corinna Kuss

Unser 1906 gegründeter Kölner Klub für Luftsport e. V. (KKfL) ist der älteste Luftsportverein Deutschlands – und doch fühlt er sich in einem Punkt sehr jung an: Unser Frauenanteil liegt bei rund fünf Prozent. Für einen traditionsreichen Motorfliegerverein ist das gar nicht so schlecht. Warum ist das so, und warum bleiben Pilotinnen bei uns? Eine Innenansicht aus Vorstand, Ausbildung und Vereinsalltag.

Sichtbarkeit schafft Zutrauen

Ich bin die erste weibliche Vorsitzende in der 119-jährigen Geschichte des KKfL – und ich glaube, diese Tatsache verändert etwas. Sie macht sichtbar, dass Verantwortung und Führung im Verein selbstverständlich weiblich sein können. Sichtbarkeit wirkt leise, aber nachhaltig: Neue Mitglieder beiderlei Geschlechts sehen vom ersten Tag an, dass Mitsprache, Entscheidung und Vorbildfunktion nicht an Geschlechterrollen gebunden sind.

Auch in der praktischen Ausbildung gibt es weibliche Vorbilder: Eine unserer Fluglehrerinnen – beruflich Boeing 737-Captain – steht im Cockpit und im Funk für Kompetenz, Ruhe und Klarheit und prägt das Vereinsleben seit vielen Jahren mit. Das senkt Hürden – gerade beim ersten Platzrundenstress. Wer von Anfang an erlebt, dass Expertise vielfältig ist, traut sich eher zu, selbst Verantwortung zu übernehmen.

Ausbildungskultur statt „Muskelspiel“

Als Rechtsanwältin mit Schwerpunkt Luftrecht und eigener PPL(A)-Lizenz engagiere ich mich in der Theorieausbildung und unterrichte Luftrecht. Was ich dort erlebe: Frauen steigen besonders dann ein und bleiben dabei, wenn Rahmen und Regeln transparent sind und konsequent erklärt werden. Unsere Didaktik ist deshalb einfach: klare Lernziele, strukturierte Module, planbare Prüfungswege – und ein offenes



Der Flugplatz Hangelar EDKB im Juni 2025

Ohr für Fragen, die man vielleicht nicht gleich im Hangar stellen mag. Sicherheit ist bei uns kein „Tonfall“, sondern ein System. Und der Ton im Verein stimmt (geschlechtsunabhängig) auch im Umgang.

Gemeinschaft ohne Pflicht-Event

„Vereinsaktivitäten“ im klassischen Sinn stehen bei uns nicht permanent im Kalender – wir sind kein Eventverein. Was wir aber kontinuierlich bieten, sind gemeinsame Ausflüge mit Substanz: z.B. in die Alpen, an die Küste oder nach Frankreich. Diese Flüge verbinden: von der Planung über Wetter- und Luftraumanalyse bis zur Verteilung der Besatzung in den einzelnen Maschinen. Wer einmal erlebt hat, wie selbstverständlich alle anpacken – vom Tanken über die Streckenplanung bis zum Debrief –, versteht schnell, warum sich Pilotinnen bei uns wohlfühlen: Es geht um Teamgeist und Profil, nicht um Pose.

Niedrige Einstiegshürden, klare Ansprechbarkeit

Wir achten darauf, dass Interessentinnen schnell echte Berührungspunkte bekommen: Schnuppern mit Ziel, ein fester „Buddy“ in der Ausbildung, kurze Wege zu Fluglehrer*innen und Vorstand. Wer Rat braucht, bekommt ihn – ob zur ersten Theorieprüfung, zum Medical oder zur Ent-

scheidung „Schulung vs. Mitfliegen“. Dieses feinmaschige Netz verhindert, dass Fragen zu Stolpersteinen werden. Und es sorgt dafür, dass aus „Mal schauen“ ein „Ich bleibe“ wird.

Netzwerke, die tragen

Unser Verein steht nicht im luftleeren Raum. Die Verbindung zur Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. (VDP) stärkt Sichtbarkeit und Austausch über den eigenen Platz hinaus. Sie eröffnet Rollenvorbilder, Mentoring und praktische Tipps – kurz: einen Resonanzraum, in dem sich Pilotinnen gegenseitig Rückenwind geben.



Corinna Kuss, im Cockpit über den Wolken im Februar



Was wir uns vornehmen

Fünf Prozent sind ein Anfang – aber kein Ziel. Wir wollen weiter wachsen, ohne unsere Kultur zu verlieren. Das heißt: weiter sichtbare Vorbilder schaffen, die Ausbildung verlässlich und planbar halten und Erlebnisse bieten, die bleiben. Wer Lust hat, das mitzuerleben oder selbst einzusteigen, findet uns hier: www.kkfl.de

Fazit

Frauen fühlen sich im KKfL wohl, weil sie sich gesehen, ernst genommen und fachlich gefordert fühlen – vom ersten Kennenlernen bis zur eigenen Entscheidung im Cockpit. Sichtbare Verantwortung, eine Fluglehrerin im Team, eine klare Ausbildungskultur und gemeinsame, gut vorbereitete Ausflüge machen den Unterschied. So wird aus Tradition Zukunft – mit hoffentlich noch mehr Pilotinnen am Steuer.

Mitgliedschafts-Jubiläen



MITGLIEDER

Ingrid Blecher

57074 Siegen, Nr. 26

57 Jahre

Heidi Galland

69126 Heidelberg, Nr. 27

57 Jahre Ehrenpräsidentin

Gisela de Boer

26548 Norderney, Nr. 35

56 Jahre

Anne Stolle

91320 Ebermannstadt, Nr. 104

50 Jahre

Inge Müller-Kortkamp

29646 Bispingen, Nr. 454

25 Jahre

Andrea Schapöhler-Haas

61239 Ober-Mörlen, Nr. 455

25 Jahre

Isabel Timpe

84405 Dorfen, Nr. 462

25 Jahre

Annette Panneke

49080 Osnabrück, Nr. 472

25 Jahre

Ruth Haliti

45219 Essen, Nr. 473

25 Jahre

Neue VDP-Mitglieder **Stand 31. Oktober 2025**

Nr. 849	Silke Witka	65520	Bad Camberg	PPL(A)	Elz
Nr. 850	Kathrin Grewolls	09116	Chemnitz	PPL(A)	Chemnitz-Jahnsdorf
Nr. 851	Janine Brennenstuhl	32545	Bad Oeynhausen	SPL, LAPL, UL, TMG	Porta Westfalica
Nr. 852	Gudrun Bühler	72810	Gomaringen	BPL, PPL(A)	Farrenberg
Nr. 853	Gabrielle Leukert	34270	Schauenburg	LAPL in Ausbildung	Kassel-Calden
Nr. 854	Maren Thomas	56355	Nastätten	PPL(A), SPL, TMG, UL	Nastätten
Nr. 855	Juliane Strehm	63654	Büdingen	SPL, TMG	Gelnhausen
Nr. 856	Johanna Beuth	33332	Gütersloh	SPL, FI	Oerlinghausen
Nr. 857	Bernadette Kell	14057	Berlin	CPL, IR	Schönhagen
Nr. 858	Ute Koglin	15827	Blankenfelde	PPL(A)	Schönhagen
Nr. 859	Annette Hoffmann	67061	Ludwigshafen	PPL(A), UL, Nachtflug	Speyer
Nr. 860	Barbara Kaiser	71263	Weil der Stadt	SPL, TMG, UL, Kunstfl.	Übersberg
Nr. 861	Daniela Funk	67354	Römerberg	UL	Speyer
Nr. 862	Simone Thielemann	40699	Erkrath	SPL	Langenfeld-Wiescheid
Nr. 863	Laura-Marie Drexl	86807	Buchloe	SPL, FI	Geratshof
Nr. 864	Rebecca Hatscher	01159	Dresden	PPL(A), SPL, UL, NVFR	Pirna
Nr. 865	Claudia Lünemann	51379	Leverkusen	PPL(A)	Leverkusen
Nr. 866	Kathrin Kaiser	53175	Bonn	PPL(A), CRI Ber.	Bonn-Handlar
Nr. 867	Maya Wolf	46537	Dinslaken	PPL(A), NVFR	Dinslaken
Nr. 867	Tina Gaßmann	27299	Langwedel	PPL(A)	Weser-Wümme
Nr. 869	Inga Bauer	42857	Remscheid	UL	Bonn-Handlar
Nr. 870	Julia Baumann	89250	Senden	UL, PPL(A), FI, TMG, 2-Mot	Günzburg-Donauried
Nr. 871	Sophie Bertsch	69493	Hirschberg	UL, PPL(A), TMG	Walldorf
Nr. 872	Kathrin Bolz	24106	Kiel	PPL(A)	Neumünster
Nr. 873	Nicole Göbel	65812	Bad Soden	LAPL	Egelsbach
Nr. 874	Charlotte Junkers	80333	München	UL, LAPL	Schleißheim

Neue VDP-Mitglieder (Fortsetzung)

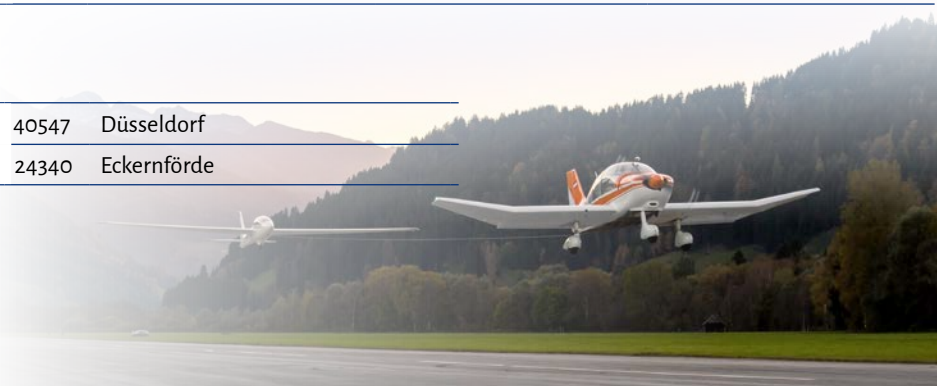
Nr. 875	Stefanija Kersten	47495	Rheinberg	PPL(A)	Mönchengladbach
Nr. 876	Sophia Lürken	52477	Alsdorf	PPL(A)	Aachen
Nr. 877	Heike Radbruch	41844	Wegberg	PPL(A)	Mönchengladbach
Nr. 878	Elke Speck	40822	Mettmann	PPL(A)	Mönchengladbach
Nr. 879	Carola Steinert	14913	Jöterbog	UL, PPL(A), FI	Reinsdorf
Nr. 880	Andrea Winzen	41363	Jüchen	UL, LAPL, PPL(A)	Mönchengladbach
Nr. 881	Tanja Baier	8280	Kreuzlingen, Schweiz	UL, Schweiz	Mengen-Hohentengen
Nr. 882	Yüksel Dönen	9400	Rorschach	PPL(A) in Ausb.	Hohenems
Nr. 883	Claudia Hagen	6841	Mäder, Österreich	PPL(A) in Ausb.	Hohenems
Nr. 884	Fanni Pajer	1220	Wien, Österreich	PPLA), CPL, ATPL	Wiener Neustadt
Nr. 885	Regina Thelen	52477	Alsdorf	LAPL	Aachen-Merzebrück
Nr. 886	Judith Wallner	5082	Fürstenbrunn, Österreich	PPL(A), PPL(H) in Ausb.	Salzburg
Nr. 887	Elena Rajda	53177	Bonn	PPL(A)	Bonn-Handlar
Nr. 888	Charlotte Bauder	89075	Ulm	UL	Aalen-Elchingen
Nr. 889	Friederike Bauder	76133	Karlsruhe	UL	Aalen-Elchingen
Nr. 890	Julia Becker	39359	Calvörde	SPL in Ausbildung	Gardelegen
Nr. 891	Stefanie Gester	70178	Stuttgart	SPL, FI	Hahnweide
Nr. 892	Sabine Brennenstuhl	29693	Hodenhagen	SPL, TMG, PPL (A)	Hodenhagen
Nr. 893	Verena Hahn	84307	Eggenfelden	UL	Eggenfelden
Nr. 894	Katharina Hussl	83355	Grabenstätt	SPL, TMG, UL, PPL(A).	Unterwössen
Nr. 895	Katharina Stangl	80805	München	CPL (H), IR.	Oberschleißh. Heli-P
Nr. 896	Emmi Wießel	39638	Gardelegen	PPL(A) in Ausb.	Gardelegen
Nr. 897	Christine Sebele	01778	Geising	LAPL	Bautzen
Nr. 898	Helena Hass	48727	Billerbeck	PPL(A)	Stadtlohn
Nr. 899	Anna-Lena Herkenhoff	49497	Mettingen	BPL	
Nr. 900	Andrea Braunshausen	44141	Dortmund	UL, SPL, TMG	Hengsen Opherdicke
Nr. 901	Svenja Hund	33758	Schloß Holte-Stukenbrock	SPL	Oerlinghausen
Nr. 902	Larissa Ferdows-Theis	57537	Wissen	PPL(A), SPL, Kunstflug	Betzdorf-Kirchen
Nr. 903	Daniela Binzer	74906	Bad Rappenau	PPL (A)	Mosbach
Nr. 904	Agnes Dux	53332	Bornheim	UL	Weilerswist

Neue Fördermitglieder

99132	Francis Lopez	84370	Bédarrides, Frankreich	CPL(H), FI, ATPL	Avignon
99133	Cedric Schönweitz	48431	Rheine	PPL(A)	Rheine-Eschendorf
99134	Sandro Boberg	32602	Vlotho	PPL(H), UL, SPL, FI, u.a.	Porta Westfalica
99135	Angela Bülo	48653	Coesfeld		
99136	Thorsten Kasper	53347	Alfter	UL	Weilerswist

Verstorbene VDP-Mitglieder

Nr. 496	Annelie Adrian	40547	Düsseldorf
Nr. 79	Elke Hartwig-Behr	24340	Eckernförde





Beim Schrauben

Durchstarten aus der Mitte des Lebens

Mein Weg als Quereinstieg-Fliegerin, Unternehmerin und Mutter | von Betty Jacobi

Im Frühjahr 2002 begann mein ungewöhnlicher Weg in die Freiheit – ausgelöst durch den Traum vom Fliegen. Ich wuchs im Umfeld der Zeugen Jehovas auf und wurde bereits mit 17 Jahren verheiratet. Mit 19 und 21 Jahren war ich bereits Mutter. Unter diesen Umständen und unter all den Verbotschienen Fliegen undenkbar. Doch dann entflammte meine Leidenschaft für den Flugsport und damit ein erster Ausstieg aus der Enge dieser Glaubensgemeinschaft. Fliegen bedeutete für mich ein selbstbestimmtes Leben.

Die Ausbildung zur Pilotin war nicht einfach und stellte mich mehr als einmal auf die Probe. Meine Berufsausbildung holte ich nach meinem Sektenausstieg parallel zum Flugschein nach und setzte ein Fernstudium BWL drauf. Ich musste Beruf, Familie und fliegerische Weiterentwicklung koordinieren, finanzielle Hürden nehmen und gesundheitliche Rückschläge verarbeiten.

Dazu brauchte ich den unbezwingbaren Willen, mein Ziel zu erreichen. Mein Credo: NIE aufgeben, egal, was dazwischenkommt.

Der Anfang auf dem Flugplatz Graner Berg

Im März 2002 fand ein Schnupperwochenende am Graner Berg statt – organisiert von der lokalen Volkshochschule. Der „TMC“ – ein Falke – versprach einen kostengünstigen Einstieg. Ich wagte den Schritt: aus dem ersten Kontakt wuchs die ernsthafte Motivation, den Traum vom Fliegen Wirklichkeit werden zu lassen. Die Ausbildung begann, doch im August desselben Jahres war ich wieder schwanger – das Hochgefühl des Fliegens wich der Realität von Alltag, Verpflichtungen, Terminen und Ressourcenmangel.

Ein hartes Stück Weg

Beruf, drei Kinder und die Fliegerei erforderten eine Koordination, die mich nicht selten an den Rand der Verzweiflung führte. Wetter, Verfügbarkeit von Fluglehrern, Zeitfenster – all das konnte den Fortschritt hemmen. Wetten wurden im Verein abgeschlossen, dass ich die Ausbildung abbrechen werde. Im Oktober 2006 bestand ich, allen Unkenrufen zum Trotz, die Prüfung (damals PPL-B). Nach dem C-Falken flog ich dann die

Grob 109 B und 109 A. Der PPL-N bis 750 kg ermöglichte mir den Zugang zur Cessna 150. So öffnete sich der Weg zum PPL-A, der bis MTOW zwei Tonnen führte. Ich flog Cessna 152 und PA 28, später auch die TB20. Doch Zeit und Finanzen stellten auch hier immer wieder Hindernisse dar.

Ein Lebensabschnitt mit Neuanfang

Zwischen 2016 und 2021 setzten mich fünf größere Wirbelsäulenoperationen immer wieder außer Gefecht. Die Rückkehr in den Alltag gestaltete sich schmerzhaft, der Rollator begleitete mich. Die Fliegerei rückte in



Beim Fliegen



Besuch in Linz

den Hintergrund – ich schaffte stets gerade so die Mindestflugstunden. Dabei immer die bange Frage: Würden die Schrauben und die Bandscheibenprothesen auch harte Landungen aushalten?

Die Wende: Lust auf Fliegen

Im Jahr 2021, nach der fünften Operation, blieb mir viel Zeit zum Lesen. Da entdeckte ich das VDP-Buch „Lust auf Fliegen“. Schnell wusste ich: Das ist es, was ich suche! Mir wurde klar: Wenn ich wieder auf die Beine komme, werde ich mich hier in diesem Verein engagieren.

Ich nahm Kontakt mit Heike Käferle auf und meldete mich bei der VDP an. Die Jahreshauptversammlung 2021 konnte ich noch nicht besuchen, so war das Hextreffen Ende Januar 2022 in Limburg meine erste Begegnung mit dieser Gemeinschaft. Als Neue im Speisesaal standen mir Tränen in den Augen – gerührt vom Anblick der rund 70 Pilotinnen. Dort wurde mir klar, wie stark dieses Netzwerk ist. „Zusammen sind wir viele“, hatte Anne Henning formuliert – auch wenn man in Heimatvereinen oft allein ist, gibt es hier ein solidarisches Netz, das motiviert und unterstützt.

Die VDP geht unter die Haut – ein Netzwerk besonderer Pilotinnen

Jetzt, mit 50+ und einem eigenen Unternehmen, beginnt für mich ein neues Kapitel. Die Verantwortung für die Kinder liegt

hinter mir – und auch finanziell habe ich die Freiheit, mit meinen Wünschen und Träumen auf die Piste zu gehen. Die VDP ist für mich mehr als ein Verein – sie ist ein Sprungbrett, vermeintliche Grenzen zu überwinden und über mich hinauszuwachsen. Ganz besonders schätze ich das Miteinander – uns alle verbindet die Liebe zum Himmel, zur Fliegerei – und das Gefühl, gemeinsam etwas Besonderes zu leben.

Auch die Flugsicherheitstrainings der VDP haben dazu beigetragen, dass ich mir wieder zutraue, allein oder mit Gästen zu fliegen. Dabei habe ich in den letzten beiden Jahren weiter Sicherheit gewonnen und freue mich schon auf das FEWP-Treffen in Slowenien, zu dem ich fliegen werde!

Und auch wenn es verrückt klingt: die VDP geht bei mir „unter die Haut“ – und ich habe mir im August mein erstes Tattoo stechen lassen.



„Lust auf Fliegen“

Anlässlich des 50-jährigen Bestehens der VDP erschien das Buch „Lust auf Fliegen – ein Ausflug in die Welt der fliegenden Frauen von damals und heute.“ Auf 190 Seiten wird der Bogen von der Nachkriegszeit bis heute geschlagen, von den ersten Frauen mit Pilotenlizenz in Deutschland bis hin zu jungen Pilotinnen von heute, von Fly-ins, über Flugsicherheitstrainings, über Wettbewerbsflüge bis hin zur Berufsfliegerei.

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

Es ist immer wieder ein schönes Geschenk – auch an Nichtfliegerinnen.



Lust auf Fliegen

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

Zu bestellen bei unserer Geschäftsstelle
gs@pilotinnen.de, 19,00€ inkl. Versand



Annelie vor ihrer Beech Bonanza in Mönchengladbach

Nachruf Annelie Adrian

* 23. September 1953 † 31. Mai 2025 | Mitglied Nr. 496 | von Dagmar Deckstein

Es war der 31. Mai 2025. In den Abendnachrichten wurde berichtet, dass es an diesem Samstag um kurz nach 12 Uhr zu einem tragischen Flugzeugabsturz nahe Mönchengladbach gekommen sei. Eine 71-jährige Pilotin sei mit ihrer Maschine nur knapp fünf Kilometer entfernt vom Flugplatz Mönchengladbach in ein Wohnhaus in Kleinenbroich gestürzt. Dadurch seien nicht nur die Pilotin, sondern auch eine 84-jährige Bewohnerin dieses Hauses ums Leben gekommen.

Wir sahen die Trümmer des Flugzeugs auf dem Bildschirm und sagten noch: Das Seitenleitwerk sieht aber ganz nach einer Beechcraft aus. Auch bei der Erwähnung, die Pilotin sei 71 Jahre alt, klingelte noch nichts. Wäre ja schlichtweg nicht denkbar gewesen. Dafür klingelte am darauffolgenden Sonntagmorgen das Telefon. Unsere Ehrenpräsidentin Heidi Galland war dran: „Annelie ist tot.“ Der Schock saß tief und hielt sehr lange an.

So viel persönliche Erschütterung vorwegnehmend: nicht nur wir VDP-Mitglieder trauern um unsere wunderbare Fliegerka-

meradin Anna Maria Adrian, sondern auch unzählige Menschen aus Annelies näherem und weiteren Umfeld. Dazu muss man wissen, dass Annelie eine außerordentlich zielstrebige, fleißige und durchsetzungsfähige Ausnahmefrau gewesen ist, die sich eine erfolgreiche Unternehmerexistenz aufgebaut hat, wie sie nicht häufig vorkommt. In



Annelie beim Galaabend JHV Würzburg 2024

kleinen, bäuerlichen Verhältnissen in Anrath nahe Mönchengladbach aufgewachsen, hat sie nach dem Hauptschulabschluss eine Lehre zur Industriekauffrau absolviert, einige Jahre als Sekretärin, dann als Sachbearbeiterin in einem Düsseldorfer Immobilienunternehmen gearbeitet.

Aber dann, schon mit gerade mal Mitte 20 beschloss sie, sich selbstständig zu machen. „Aus der Sicherheit raus in die Unbestimmtheit. Mut hat in meinem Leben viel bewegt, Mut ist (m)ein Erfolgsgarant. Andere Garantien auf Erfolg gab es für mich nicht, nur meinen Mut, meinen festen Glauben an mich selbst und meinen Drang nach Freiheit.“ So schrieb Annelie einst in einem Beitrag in der Festschrift für einen Freund. Und dies alles unter ihrem persönlichen Leitspruch: „Tue das, was du kannst und mache das gut.“ So entwickelte sich ihr Unternehmen „Adrian Immobilien“, das sie zusammen mit ihrem Bruder Hermann Josef führte, hervorragend. Nach der Wende kam der zweite Standort Weimar dazu, wo Annelie hunderte Immobilien-Entwicklungs- und -Sanierungsprojekte betreute.



Schon aus dieser sehr verkürzten beruflichen Vita Annelies wird deutlich, dass ihr Mut, – aber niemals Übermut –, ihr umfassendes Engagement und ihre Begeisterungsfähigkeit die Menschen in ihrem Umfeld förmlich mitgerissen und mitbegeistert haben. Keine Frage, dass solch eine Powerfrau beizeiten auch noch etwas höher hinauswollte und beschloss, den Flugschein zu erwerben. Ihre Ausbildung absolvierte sie am Flugplatz Mönchengladbach, ihr PPL (A) wurde am 10. September 1982 ausgestellt.

Wenig später erwarb sie die IFR-Lizenz. Beides kam Annelie auch beruflich sehr zu pass, da sie nach Eröffnung ihrer Firmendependance in Weimar häufig zwischen beiden Standorten pendelte. Das ging mit ihrer Beech Bonanza natürlich flotter als mit dem Auto.

Bis zu ihrem letzten Flug an jenem 31. Mai, als sie von Arnstadt-Alkersleben in Thüringen wieder einmal nach Mönchengladbach gestartet war. Unterwegs meldete sie bereits der DFS in Langen Motorprobleme und Öl auf der Windschutzscheibe. Den Motor hatte die stets disziplinierte und umsichtige Pilotin kurz zuvor in Dänemark überholen lassen, und noch keine zwei Betriebsstunden war er seither wieder in der Luft. Erste Untersuchungen ergaben, dass wohl zwei Pleuelstangen das Motorgehäuse durchstoßen hatten, wodurch eine enorme Menge Öl ausgetreten sein musste. Sie schaffte es nicht mehr über die noch wenigen Kilometer bis zum Flugplatz Mönchengladbach.

Uns Fliegerinnen bleibt sie in jeglicher

Hinsicht unvergessen mit ihrem Schalk, ihrer Lebensfreude. Unvergessen auch die Jahreshauptversammlung, die sie anno 2007 in Weimar ausrichtete, und ebenso unvergessen der Ehrenflug mit Elli Beinhorn zu deren 100. Geburtstag am 30. Mai 2007 von Oberschleißheim über das Voralpenland.

Annelie hinterlässt neben Angehörigen und vielen Freunden auch ihren Ehemann Wolfgang Bergerhoff. Die langjährige Single-Frau und Wolfgang lernten sich erst in Annelies neuer Heimat Weimar kennen und lieben. 2014 haben die beiden auch geheiratet. Kurz nach dem Unglück sagte Wolfgang der *Rheinischen Post*: „Jeder, der sie nicht kannte, hat etwas verpasst im Leben.“ Ihr Tod reiße ein Loch, das so groß sei wie ein Krater.

Wir VDP-Mitglieder, die wir Annelie kennen- und schätzen lernen durften, haben das in unserem Leben zum Glück nicht verpasst dank unserer vielen fröhlichen und bereichernden Begegnungen mit ihr. Aber der Krater klafft nach wie vor tief.

Snapshots



Lena in Island



Lida und Ilse wurden wieder in den DLRG Vorstand gewählt

Snapshots

MITGLIEDER



Früh übt sich, wer Pilotin werden will



Betty und Anja in Graubünden



Spontanes Treffen am Flugplatz Koblenz



Charlotte über München EDDM



Johanna und Heike beim Flugplatzfest von EDLO



Ingrid auf Alpentour

Pilotinnen im Chat – Snapshots

Luna Mittig



Made my day: Geschenk von meiner bisher jüngsten Passagierin: Ruby mit ihren stolzen 1 1/2 Jahren hat schon ausgeprägt Stilbewusstsein 😊 mehr Glitzer geht nicht! Kommentar nach dem Flug: "nochmaaaaaa!" 🥰🥰🥰

L

12

19:15

Charlotte Junkers



C

Pilotinnen@Hahnweide 2025 !!

18

22:50

Nina Wurth



Anflug zur JHV gestern in Hannover

14:34



14:34

Anne Hennig



Woran erkennt man, dass jemand reif für die Pilotenausbildung ist? Wenn er/sie den Sitzplatz nicht mehr frei machen möchte 😊 Lotta ist gestern nur unter Protest und mit Eis essen Argumenten ausgestiegen. 😊 Ich würde sagen, demnächst kann ich es wagen 🙌👉

A

24

21:09

Johanna

Katja

📸 Heute mega Flug mit dem Supermond 🌕🌕🌕



J

Gestern bei Nizza, war er auch super hell!

19

22:12

Claudia Lünemann



Auch in EDKL ist die VDP vertreten. Zu Gast bei Junkers

3

17:09



2

17:09



Und ein neues Vereinsmitglied gewonnen

7

17:36

Gabriele Siemoneit



Wir begrüßen unser neues Mitglied Andrea 🍷

G

13

14:21

Janine Brennenstuhl



Hier kommen liebe Grüße aus Oerlinghausen aus dem Workshop „aus dem Cockpit ins Leben“ mit der lieben Anne und ganz vielen anderen tollen Frauen. Wir haben hier ein mega Wochenende verbracht. 🥰

22

12:22

Bettina Jacobi



B

15

00:08

Snapshots

MITGLIEDER



Fly-in in Bad Endorf bei Ingrid Hopman



Come-together



Polarlichter auf Island von Lena Meier



Ruth, Gabriele und Rosa beim Flugplatzfest in Rheine-Eschendorf



Fliegermagazin 10-2025

40000
5000 in

Darüber gibt es
Dienstag Plus
samstag und
Freitag. In der
Saison 2025
sind 10000
Mitglieder
aktiv. Die
VDP-Mitglieder
sind in der
VDP-Mitglieder-
Liste aufgeführt.

Die größte

ADP-Gesellschaft
Die ADP-Gesellschaft
ist die größte
ADP-Gesellschaft
in Deutschland.
Sie hat über
10000 Mitglieder
in Deutschland.
Die ADP-Gesellschaft
ist die größte
ADP-Gesellschaft
in Deutschland.

BR - Der
BR - Der
BR - Der
BR - Der
BR - Der
BR - Der
BR - Der
BR - Der
BR - Der
BR - Der



Ingrid Hopman wird im Fernsehen (BR) interviewt

Unkraut
ohne Gift
im Griff



GRÜNES LICHT FÜR EINEN FLUGBETRIEB OHNE UNKRAUT!

Unkräuter, Algen und Moose schwächen die Bausubstanz von Rollwegen, verdecken Befeuungsanlagen 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 Befeuungslampen

ELMO

FÜR EINE SAUBERE & GESUNDE UMWELT

FLÄCHENPFLEGE AUCH
ALS DIENSTLEISTUNG

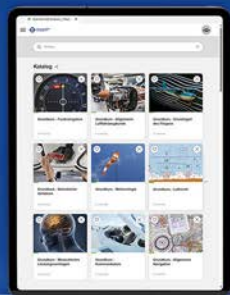
+49(0)5971-6336 WWW.ELMOTHERM.EU

VDP-Mitglied werden:

Den Antrag auf Mitgliedschaft
in der VDP für Pilotinnen und
Fördermitglieder könnt ihr als Datei
auf der VDP-Webseite herunterladen
(Link im QR-Code oder als Kurzform
hier: <https://kurzelinks.de/77rt>)



www.eisenschmidt.aero/academy



Train smart. Fly more.



Ihr Co-Pilot für die Theorieausbildung.

Mit der Online-Plattform Pilots First Academy lernen Ihre Flugschülerinnen und Flugschüler absolut flexibel, interaktiv und selbstbestimmt. Sie als Flugschule oder -verein verfolgen die Fortschritte im Cockpit der Plattform, so bleibt mehr Zeit für das Wesentliche: die Faszination des Fliegens!

Jetzt unverbindlichen Demo-Termin vereinbaren!



Eine Marke der R. Eisenschmidt GmbH
info@eisenschmidt.aero · +49 6103 20596-0



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

Qualität | Sicherheit |
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 | individuell
**Ultraleichtfluglehrer-
ausbildung**



**Nachtflug- und
Kunstflugausbildung**
Flexibel | Erfahrung
**Spornradeinweisung
Sicherheitstrainings
Teamevents**



**SEIT 35 JAHREN UNTER
WEIBLICHER LEITUNG.**



Ihr zuverlässiger Partner für Avioniklösungen – Your reliable partner for avionic solutions.

GARMIN – Announces the new 12.1" TXi Display



GI 275 EHSI



Aviation Headsets

Avionik Straubing NEWS:
We have received a new approval!



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



Cirrus SR22 mit 4-Blatt MTV-14



Pilatus PC-12 mit 7-Blatt MTV-47



Beech King Air 300/350 Serie mit 7-Blatt MTV-47

- Reduzierung von Lärm und Vibrationen
- **62** Service Center weltweit
- **200** Millionen Flugstunden auf MT-Propeller
- Mehr als **34.000** Propellersysteme und **120.000** Propellerblätter in Betrieb
- Hydraulische **2-** bis **7-**Blatt und elektrische **2-** bis **4-**Blatt Propeller verfügbar
- **30** verschiedene Propellermodelle zugelassen
- Mehr als **230** STCs weltweit
- Verfügbar für Flugzeuge, Luftschiffe, Hovercraft und Windtunnel

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

mt-propeller
www.mt-propeller.com





DIE VERSICHERUNGSPILOTIN

Ready for Take-Off in Deine sichere Zukunft.
Gute Beratung ohne Turbulenzen.

Ich bin Anne Herzog.

- ✈ Geschäftsleiterin der SECURVESTA
- ✈ Versicherungsmaklerin
- ✈ Privatpilotin (EASA PPL-A)

Gerne begleite ich Dich bei Deinen
Versicherungen und Finanzen.
Klar, verständlich und transparent.



Gehst Du lieber fliegen, als Dich um Deinen Finanzordner zu kümmern?
Denkst Du bei Versicherungen und Finanzen: Keine Ahnung, keine Zeit, keine Lust?



- ✓ HAFTPFLICHTSCHÄDEN (Personen, Sachen, Vermögen)
- ✓ EINKOMMENSABSICHERUNG (Krankheit, Arbeitskraft)
- ✓ FAMILIENSCHUTZ (Todesfall)
- ✓ HAB & GUT (Hausrat, Immobilie)
- ✓ RUHESTANDSPANUNG
 - ✓ Rente (gesetzlich, betrieblich, privat)
 - ✓ Lebensversicherung
 - ✓ Investments (ETF & Co.)
- ✓ NOTFALLMANAGEMENT (Testament, Vollmachten)

CONTACT

WWW.VERSICHERUNGSPILOTIN.DE

+49 (0)172 308 4463 | anne.herzog@versicherungspilotin.de

WAS WANN WO – Terminübersicht 2026

VDP online: von Dezember bis Ende März 2026 bieten wir euch online interessante Themen an, die euer Flugwissen bereichern.

Regionale Stammtische: Um Austausch zu pflegen, finden von euch organisierte Stammtische statt. Die Einladung erfolgt jeweils per E-Mail und über die WhatsApp-Gruppe.

JANUAR	30.1. – 2.2.	50. Hexentreffen – Treffen der Luftsportlerinnen in Siegen, Kontakt Ingrid Blecher, ingrid.blecher@t-online.de
APRIL	22.4. – 25.4.	32. AERO in Friedrichshafen, Treffen am VDP-Counter auf dem AOPA-Stand in Halle A5 täglich nachmittags Treffen zum Gruppenfoto, Kontakt Antoaneta Sontheimer, vize@pilotinnen.de
MAI	1.5. – 3.5.	Spring Refresher in Nordhorn und Rheine, Kontakt Rosa Höltken, motor@pilotinnen.de, Tineke Schaper, schaper@tiscali.nl
	Termin N.N.	Fly-in Essen/Mülheim EDLE mit Multimedialem Erlebnis zur ersten Pilotin des Ruhrgebiet/Essen, Thea Rasche, https://www.aufwindvr.com/ , Kontakt Ruth Haliti, presse@pilotinnen.de
JUNI	5.6. – 7.6.	FEWP-Treffen Celje, Slowenien, Infos unter www.FEWP.info , Kontakt Ruth Haliti, presse@pilotinnen.de
JULI	4.7. – 5.7.	Fly-in Wolfhagen EDGW, Kontakt Bettina Jacobi, BettyJacobi@gmx.de
	26.7. – 1.8.	Familiensegelflug in Nastätten, Kontakt Sabine Theis, segelflug@pilotinnen.de, Einladung dazu im Heft unter Segelflug
AUGUST		Je nach Wetterlage Alpeneinweisung – Fly-in in Bayern, Kontakt Heike Niefer, ul@pilotinnen.de Treffen auf Flugplatzfesten
SEPTEMBER	11.9. – 13.9.	JHV in Straubing, Kontakt: Heike Niefer, ul@pilotinnen.de und Justine Kill JustineKill@outlook.com Vorprogramm am Donnerstag, Kontakt Ingrid Hopman ingrid.hopman@t-online.de
OKTOBER	2.10. – 4.10.	Sicherheitstraining in Diepholz (Flusi), Kontakt Hetta Reinsch, hetta.reinsch@gmail.com und Rosa Höltken, motor@pilotinnen.de
NOVEMBER	14.11.	Carola Niemeier und Ingrid Niemeyer laden zum 24. Come-together in Münster ein. Kontakt: gs@pilotinnen.de



Weitere Weekend-Specials und Infos per E-Mail oder über unsere WhatsApp-Gruppe, Kontakt Ruth Haliti, presse@pilotinnen.de.

In unserem Eventkalender im Internet findet ihr weitere interessante Termine.

Einfach reinschauen! www.pilotinnen.de/events

Zusätzliche Fly-ins können von unseren Mitgliedern spontan via E-Mail/WhatsApp angeboten werden – hier kann und darf sich jede Pilotin gerne einbringen.

