



## IN DIESER AUSGABE

SEITE 1

Das fünfte Element

SEITE 4

In-flight-relief für Pilotinnen

SEITE 5

Rezept für „Pipi-Apparat“

SEITE 6

Kleidung fürs Fliegen

SEITE 7

AMF- Frauentraining Jena 2011

SEITE 8

Hexen trafen sich im mittelalterlichen Soest

SEITE 9

Im Schnee auf's Degerfeld Termine

SEITE 10

Einladung zum 38. Hexentreffen 2012

## HEXENBLÄTTLE?

Mit dem Hexenblättle möchte ich euch in unregelmäßigen Abständen über Termine, Neuigkeiten, Wissenswertes, Skuriles, etc. informieren. Dabei bin ich natürlich auf eure Hilfe angewiesen. Habt ihr interessante Nachrichten, Erlebnisse oder was auch immer, dann lasst es mich wissen und ich werde sie dann hier veröffentlichen. Wenn ihr euch unter <http://newsletter.bwlv.de> für den Newsletter einträgt, werde ich euch informieren sobald die neuste Ausgabe erscheint.

Eure Gaby

Hallo, mal wieder!



Ich weiß, ich habe Euch lange warten lassen, aber ich hoffe, Ihr denkt wie ich, es ist ein richtig gutes Hexenblättle geworden!

Ich habe mich sehr gefreut, dass einige von Euch Erlebnisse und Berichte von sich aus geschickt haben, und dass ein paar von Euch angeboten haben, mal was für's Hexenblättle zu schreiben. Weiter so, dann lebt es wirklich.

Ich hoffe, Ihr hattet bis jetzt ein gutes Jahr mit vielen schönen Flügen.

Falls Ihr darüber berichten wollt oder auch über anderes, schickt es einfach per Mail an mich!

Eure Gaby

## Das fünfte Element

Von Stefanie Gester



Stratosphäre, um nach dem Abflugbart einige hundert Streckenkilometer in schnittigem Tempo zurückzulegen. Nach genussreichem Flugerlebnis verstaue ich den modernen Aeroplan unkompliziert in seinem Anhänger, lade den Flugweg in meinen OLC/DMSt-Account und genieße ein erfrischendes Landegetränk. It's just a perfect day... Lou Reeds Lied setzt mit den Worten fort "I'm glad I spent it with you". Stimmt das? Meine Gedanken wandern zu meiner Flugapparatur. Moderne Leistungsdaten, Komfort sowie eine elegant-schnittige Optik schätze ich sehr, keine Frage. Dennoch kommen mir die seriengefertigten Kunststoffboliden irgendwie als emotionslose Sportgeräte daher. Wie lässt sich diese Lücke schließen? Ich probiere alles aus, inklusive sämtlichem

Mädchenschnickschnack wie Discus oder DG mit putzigen Kosenamen zu versehen. Hilft alles nicht so richtig weiter. Den vermissten Schuss "individuelles Feeling" finde ich letztendlich bei Oldtimersegelflugzeugen mit Gleitzahl 30 und aufwärts. Diese Flugzeuge sind schon rein optisch aufgrund ihrer meist bunten Lackierung anders als an die anderen Kinder. Das passt zu meinem Wesen und gefällt mir daher gut. Bedingt durch ihre Bauweise ist dann noch jede dieser Holz-Stahlrohr-Orchideen ein echtes Unikat mit Charakter. Hervorragend.

Schon in meiner GPL-Ausbildung hatte es mir die vereinseigene ASK18 extrem angetan. Gerade bei thermisch etwas schwächeren Wetterlagen steigt man damit jeder GFK-Maschine davon; dafür sind die Vorflugeigenschaften der zarten Schönen natürlich eher sandsackartig. 2009 gesellte sich ein quietschgelber und hervorragend restaurierter Zugvogel IIIA Baujahr 1957 in mein Pilotinnenleben. Mit einem für damalige Verhältnisse unglaublichen Renn-NACA-Profil, Gleitzahl 1:35 und 17m Spannweite wurden mit diesem Gerät u.a. während der Weltmeisterschaft 1958 Strecken von mehreren hundert Kilometern und vordere Plätze erfliegen - zu schade also, um heute damit nur Platzrunden zu drehen oder dekorative F-Schlepps vorzuführen.

Gesagt, getan: nach einigen kleineren Streckentests startete ich zum ersten Cross Country der Saison 2010 stilgerecht im gelben Holzblitz. Von der Hahnweide aus war am 2. April ob der Wetterlage Ostkurs angesagt. Mit Tempo 100 "schoss" ich zwischen den Bärten ziemlich einsam durch den Himmel, während die Basis sank und sank und sank, ich im historischen Rennschlitten gleichermaßen.



Bild: Ralph Rainer

Glücklich gestrandet in Aalen

Komfortable Sitzposition, entspannter Nacken dank entsprechender Rolle, eine perfekt abgedichtete Haube lässt maximal aus der Lüftungsklappe ein dezentes Strömungsgeräusch an mein Ohr dringen. Während das Vario wohlighohe Töne vor sich hin piept, schraube ich mich mit perfekt abgestimmten Rudern im Discus Richtung

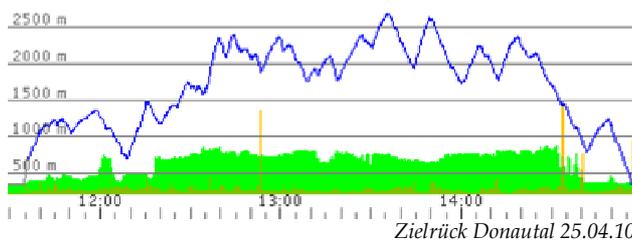
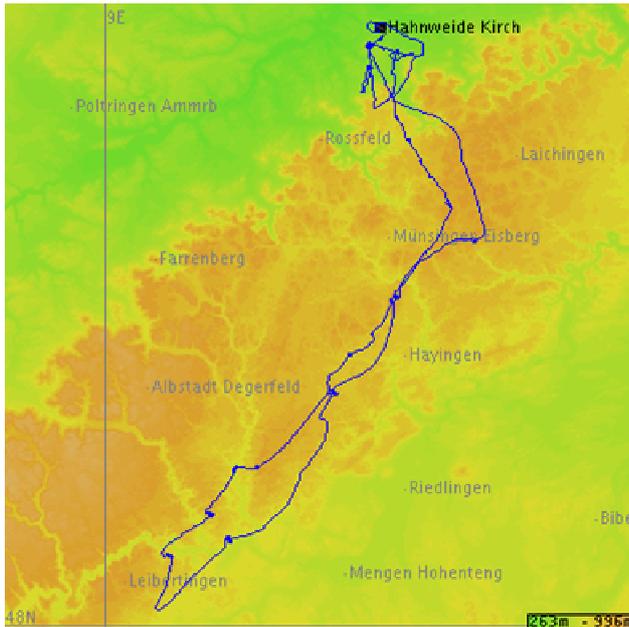


Bild: Alexander Gilles

Zugvogel landet

Der Außenlandeacker war bereits determiniert, da ging's doch noch ein letztes Mal rettend aufwärts und direkt in den Gegenanflug auf Aalen-Elchingen. Unser Vereins-Duo war ebenfalls in die fiese Basisschere geraten und hieß mich in EDPA herzlich willkommen. Ein beruhigendes Gefühl. Den beiden Duo-Recken genügte ein Windenschlepp für den 80km langen Heimflug, ich bevorzugte die Reisevariante hinter einer Super Dimona.

Am 25. April 2010 kam ich dann per Windenstart und gelungenem Sprung auf die Alb das erste Mal in den Genuss des Bruce-Willis-Gefühls. Das Donautal bildete an diesem Tag die einzig thermisch hochaktive Zone und ich flog frisch voran. Taaa! Natürlich war ich nicht allein unterwegs, dafür aber definitiv die Langsamste am Himmel: Beständig zischte in sämtlichen Richtungen schnelles GFK unter mir hindurch, über mich hinweg, rechts und links an mir vorbei. Und wir schipperten inmitten dieser Beschleunigung gediegen über's Land, mein gelbes Taxiraumschiff und ich. Luc Besson absolvierte in Vorbereitung zu seinem Erfolgsstreifen "Das fünfte Element" ganz bestimmt ähnliche Flüge.

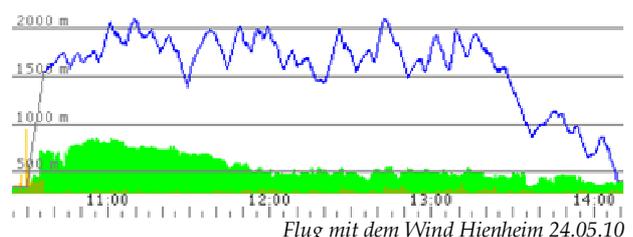
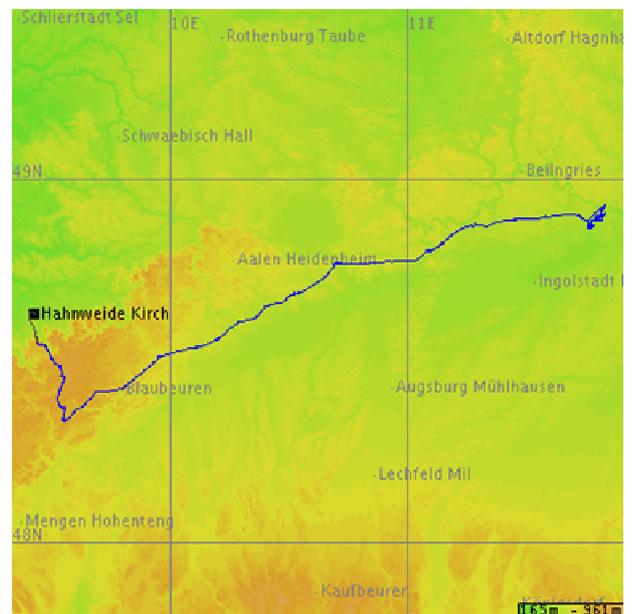


Über Sigmaringen gesellte sich ein Vereinsfreund im Discus bT zu mir in den Aufwind, natürlich mit viel Winkewinke; vorher hatten wir bereits mehrfach Funkkontakt. Zeitgleich lokalisierten mit IML und II zwei weitere Hahnweide-Piloten das "gelbe Ungeheuer" (O-Ton der Insassen) optisch. Entsprechend erheiternd gestaltete sich in der Folge der Funkverkehr. Lustig ist das Oldtimerleben! Auf dem Heimflug erhielt der Holzblitz noch eine kurze Eskorte eines weiteren Vereinsseglers. Wir verglichen unsere Maschinen im schnellen Geradeausflug und waren beide positiv überrascht, wie gut der weltmeisterliche Stahlrohrumpf mit einem Discus b doch mithalten kann. Ich hatte Schlimmeres erwartet. Zu Buche standen am Ende 175 Streckenkilometer bei einem Schnitt von fast 60 km/h. Durch den Index ergab sich sogar eine relativ hohe Punktzahl in OLC/DMSt. Ich war mehr als zufrieden und trotz der relativ kurzen Distanz irgendwie glücklicher als nach einem Plastikflug. Also auf zum nächsten Abenteuer!

Geht man mit einem Segelflugzeug älterer Bauart über Land, unterscheidet sich die Flugstrategie natürlich ein wenig von der modernen Art zu fliegen: Man muss deutlich mehr Bärte annehmen, kommt zwischen den Thermikschläuchen erheblich langsamer voran, und auch der Komfort im Cockpit muss nach dem Trial-and-

Error-Prinzip hart erarbeitet werden. Außerdem ist man deutlich "windanfälliger". Dies zeigte sich am 24. Mai 2010. Wunderbare Wolkenstraßen standen bereit, und ein kräftiger Wind schob gen Osten. Den gelben Vogel und mich zog es von der Hahnweide aus erst ein wenig nach Süden, dann ging's auf Richtung Bayern. Auf der Oststrecke war erneut tüchtig was los, und wieder stellte sich das Flying-Taxi-Gefühl bei mir ein. Herrlich! Über Harburg kreiste ich mit einem mir unbekanntem Schneeweißchen, das offensichtlich den Anschluss an seine 7-Ventus-Zwergetruppe verloren hatte. Zumindest fing ich folgenden Funkpruch auf: "Du, ich bin über dem Zementwerk und kreis' hier mit so 'nem komischen gelben Ding." Gerne gab ich dem Fliegerfreund auf Frequenz 122,55 den tatsächlichen Namen des "Dings" durch. Er bedankte sich schelmisch und zog seiner Wege. Wenig später war ich in Eichstätt angekommen und der Blick auf die Windvorhersage im Wetterbericht deckte sich leider nicht ganz mit der Anzeige meines Loggers: Für meine Flughöhe waren maximal 35 km/h Rückenwind angegeben, in der Realität aber schob mich die Sauseluft aber bereits mit 50 km/h voran. Meine Güte! Wäre ich mal lieber doch ein Jojo geflogen. Aber, der beste Konjunktiv nützte nichts. Nun galt es, den gelben Kastendrachen in einem letzten Bart auf Höhe zu bringen und soweit wie möglich gen Heimat zu lenken. Als Umkehrwende hatte ich die Kelheimer Befreiungshalle im Visier, doch der Plan misslang grandios. Ich verbastelte mich in zerrissenen Aufwinden über dem runden Kupferdach, schwirrte noch eine Weile in vermeintlichen Aufwinden zwischen Altmühl und Donau hin und her und bereitete meine Landung vor. Ein letzter Funkpruch an die Besatzung des Vereins-DuoDiscus, der sich ganz in meiner Nähe aufhielt, und mit 225 Streckenkilometern auf der Uhr setzte das Holzraumschiff wohlbehalten auf der Graspiste des Flugplatzes Hienheim auf.

Welcome to Bavaria! Direkt nach mir fielen dort zwei weitere



"Windopfer" aus Ingolstadt ein. Mit den Worten "Wir dachten, da kommt der ADAC-Engel angefliegen!", wurde ich von den nettesten

Flugfeldmensen Süddeutschlands in Empfang genommen. Das schicke Zugvögelchen zog allseits Blicke und Kameralinsen auf sich, während die Startplatzangabe "Hahnweide" Verwunderung auf die Gesichter zauberte. "Mit dem alten Ding? Soweit?" Meine Antwort war ein amüsiertes Grinsen. Nach eingehender Erörterung diverser Rücktransportalternativen tat meine 2-Mann-Rückholcrew Unglaubliches: Die beiden sattelten den Anhänger, um das gelbe Taxi nebst Lenkerin zu nachtschlafender Zeit in Bayern einzuladen und knapp 300 Landkilometer zum Heimathafen zurück zu transportieren. Die Hienheimer Flieger bewirteten mich derweil vorzüglich mit bayrischen Hopfengetränken und Gegrilltem. Bei Einbruch der Dunkelheit entzündeten sie ein famoses Lagerfeuer, das auch meine Rückholer kurz gemütlich verweilen ließ. Mangels Elektrifizierung am Flugplatz halfen die freundlichen Hienheimer mit ihren Autoscheinwerfern im Halbkreis aus. So hatten wir in rabenschwarzer Frühsommernacht perfekte Lichtverhältnisse zum Verladen des Holzkistchens. Morgens um 3.00 Uhr befand sich alles wieder an seinem Platz bzw. wir uns glücklich in den Betten. Ein toller Ausflug! Was mir alles entgangen wäre, hätte ich die Heimkehrhilfe ausgefahren und wäre in meinem GFK-Sitz lautstark nach Hause geknattert...

So sehr ich die beschriebenen Ausflüge auch genoss - man fühlt sich doch hin und wieder auch etwas einsam bei Streckenflügen in der Holzklasse. Von daher war die Internationale Vintage Glider Club Rally 2010 im englischen Tibenham eine wahre Wonne: Ein weiterer Zugvogel IIIA stand auf der Meldeliste, und nicht nur ich war froh, endlich einmal mit einem Leistungsdaten-Zwilling im Team fliegen zu können. Der Besitzer des orangenen "Schwarzhornfalken", Jack Stockford aus Wales zeigte sich ebenso beglückt wie ich. Two Migratory Birds at one airfield, wow!



Bild: Jack Stockford

Zugvögel in Tibenham

Wir probierten während einer erweiterten Platzrunde den Teamflug. Chemie und Harmonie stimmten sofort, und von da an lautete unsere tägliche Losung nach dem morgendlichen Briefing: "Let's migrate!". Sobald es das Wetter zuließ, planten wir ein hübsches Dreieck und brachen auf. Jack hatte seinen Zugvogel erst vor kurzem erworben und ohnehin nicht so viel Cross Country-Erfahrung, so dass wir uns auf mich als "Führungskraft" einigten. Es wurde für uns beide einer der schönsten Oldtimerstreckenflüge, aus mehreren Gründen. Zunächst ist es natürlich wunderbar, wenn zwei Flugzeuge mit identischer Geschwindigkeit unterwegs sind. Weiterhin war die Luftraumsituation sehr entspannt. Außer uns flog kaum jemand Strecke an diesem Tag, auf der Bord-Bord-Frequenz herrschte paradiesische Ruhe und bis auf Norwich Airport gab es auch keine unangenehmen Hindernisse. Die Strecke führte über plattes Land, die Basis war ausreichend hoch, der Wind pustete in oldtimerfreundlichen Geschwindigkeiten - perfekte Bedingungen also. Ab und zu geriet als besonderes optisches Schmankerl die Nordseeküste ins Blickfeld und versüßte uns das Pilotenleben.

Bild: Jiri Lenik



Küstenlinie Ostengland

Beim gemeinsamen Kreisen hüpfen unsere Herzen fast bis an die Haube - endlich sieht man mal den eigenen Flugzeugtyp im Flug! Wir fanden wie von Zauberhand stets die tragende Linie, und als Jack auf halber Strecke zu mir rüber funkte, dass er sich gerade wie bei einem Weltmeisterschaftsteamflug der 1950er Jahren fühle, war das beiderseitige Glück erneut perfekt. Eine Steigerung des Bruce-Willis-Gefühls war eingetreten. Jack und ich formierten spontan das Migratory Bird Team und nahmen vom Flugplatz Tibenham aus Anlauf zu ein, zwei weiteren gemeinsamen Cross Country-Abenteuern, allerdings frischte der Seewind stark auf und die Distanzen waren dann doch eher gering. Spaß machte es trotzdem. Gegen Ende der Rally strandete ich mit dem gelben Ungeheuer gar noch auf einem riesigen Norfolk Stoppelfeld und erlebte britische Güte nebst Humor at it's best. Zunächst begrüßte mich eine äußerst nette Dame mit ihrem Kleinwagen am Feldrand. Selbst Pilotin, sah sie mich während ihrer Fahrt auf der Landstraße immer tiefer sinken. In Vorausahnung der Dinge, die sich wohl gleich zutragen werden, eilte sie mir auf dem Landweg nach, um mir Verpflegung zu bringen und Hilfe zu leisten, falls benötigt. Very elegant! Auch der Farmer eilte sogleich in seinem Land Rover herbei, gab Anfahrts Tipps für die Rückholer und half mir geschichtlich auf die Sprünge: Wo heute Getreide geerntet wird, hatte während des 2. Weltkrieges die US Air Force einen Stützpunkt. Ich hätte also schon eine vortreffliche Wahl getroffen bezüglich meines Außenlandeackers, meinte er. Dann warf er einen Blick auf des Zugvogels Kennzeichen, fokussierte seinen Blick aufs "D" und fragte: "Are you Dutch or German?" Well, what could I say, wenn nicht die Wahrheit... Spätestens nach dem morgendlichen Briefing am nächsten Tag wusste jeder Rally-Teilnehmer that it took the Germans über 60 Jahre, and then the first who managed to land there was a little girl with her Zugvogel... Nach einer äußerst erlebnisreichen Oldiestrecken-saison 2010 darf's auch künftig ruhig ab und zu mal etwas pfeifen im Cockpit, der Oberarmmuskeln zwicken vom vielen Röhren mangels Ruderharmonie. It's just a perfect day, and I'm glad I spent it with you.



Bild: Alexander Gilles

Bild: Christian Mathieu



Vor dem Start

### Flugzeugdaten zur Info:

Zugvogel III A D-8824 (Baujahr1957)	
Sitze:	1
Herstellungszeitraum:	1957-1965
Stückzahl:	39
Spannweite:	17,00 m
Rumpflänge:	7,30 m
Flügelfläche:	14,37 m <sup>2</sup>
Flügelstreckung:	20,11
Flügelprofil:	NACA 623-616
Rüstgewicht:	245 kg
Höchstfluggewicht:	365 kg
Höchstgeschwindigkeit:	200 km/h
Geringstes Sinken:	0,61 m/s bei 72 km/h
Beste Gleitzahl:	35 bei 86 km/h

Mehr Information: [www.fm-hahnweide.de/zugvogel.php](http://www.fm-hahnweide.de/zugvogel.php)

## In-flight-relief für Pilotinnen

Von Gaby Haberkern (Bilder Gaby Haberkern und Eike Möller)

Im Segelfliegen Magazin Heft 5 - September / Oktober 2010 hat Wolfram Gothe in seinem Artikel: „What goes in, must come out“ anschaulich die Möglichkeiten geschildert, wie Piloten im Flug die flüssigen Entsorgungsprodukte unseres Körpers am praktischsten wieder loswerden können. Geschlossen hat er mit dem Satz: Wir sind jetzt gespannt auf Pinkeltechniken, die Pilotinnen anwenden.

Hier soll nun die Antwort gegeben werden.

Ich bin der Meinung, dass das Pinkelproblem der einzig wirkliche Nachteil ist, den Frauen beim Fliegen haben. Hier hat die Anatomie Piloten definitiv begünstigt. Auch für Frauen gilt: mindestens 300 ml pro Stunde Flüssigkeit, am besten klares Wasser oder ein isotonisches Getränk wie z.B. Apfelsaftchorle. Bei höheren Temperaturen und Blauthermik entsprechend mehr. Und es soll keine sagen: Ich trinke genügend, muss aber nicht pinkeln, oder – schlimmer: ich trinke nichts, dass ich nicht pinkeln muss! Im Beitrag von Wolfram Gothe wurden die möglichen Folgen sehr anschaulich geschildert.

Frauen haben im Allgemeinen fünf Möglichkeiten:

1. Die im genannten Artikel schon beschriebenen Windeln. Es gibt heutzutage Produkte, welche in kleinen, mehreren Portionen doch tatsächlich bis zu 2 Liter Flüssigkeit aufnehmen können, ohne davon wieder etwas abzugeben. (Wir haben es mit Wasser ausprobiert und waren schon erstaunt). Das in der Zwischenschicht positionierte Pulver saugt die Flüssigkeit auf und geliert, verhindert somit größtenteils, dass man im Nassen sitzt. Diese Methode eignet sich aber nicht für jede(n). Ich persönlich habe als Krankenschwester mit inkontinenten Patienten im Krankenhaus genügend negative Erfahrungen gesammelt, so dass ich mich für diese Methode nicht begeistern kann.

2. Die nächste Möglichkeit besteht in „Fernfahrerpinkelbeuteln“. (s. Abb.1) Die gibt es in unterschiedlichsten Ausführungen, das Prinzip ist ähnlich dem der Windeln. Ein Pulver zwischen einer Plastikfolie und einem Filternetz nimmt die Flüssigkeit auf und geliert, so dass nichts zurückfließen kann.

Meist haben diese Beutel aber ein relativ geringes Fassungsvermögen (ab 300 ml bis ca.750 ml). Das ist für viele Blasen zu wenig. Zudem ist die Handhabung nicht unbedingt einfach und lenkt eventuell doch von unserer Hauptaufgabe – dem Fliegen und Luft-raumbeobachten ab!

3. Die Methode „Karin Wiesental“.

Hierzu benötigt man eine Vakuumpumpe welche über einen Schlauch an eine geschlossene (Regen)Röhre angeschlossen ist. Diese wiederum führt über einen weiteren Schlauch zu einer Art Schiffchen aus GFK. (s. Abb. 2)



Abb.1 Fernfahrerpinkelbeutel

Das Schiffchen bleibt auf dem Bauch bis es benötigt wird, dann schiebt man es an Ort und Stelle, schaltet die Pumpe ein und der Urin wird in die Regenröhre gesaugt. Die Regenröhren können je nach Flugzeugmodell und Urinmenge unterschiedlichst ausfallen. Der Vorteil ist, dass das System in jeder Fluglage funktioniert Am Boden, sogar im F-Schlepp, beim Kurbeln oder Geradeausfliegen, selbst im Endanflug. Ich selbst fliege jetzt schon seit vielen Jahren damit und habe nur schlechte (nasse) Erfahrungen gemacht durch Bedienungsfehler meinerseits wie z.B.: Batterie leer, Schläuche nicht richtig miteinander verbunden, Röhre zu klein. Der Nachteil an diesem System ist der große Platzbedarf und der höhere Reinigungsaufwand. Schon manch einer hat mich nach

einem Flugtag mit großen Augen angeschaut, wenn ich mit meiner „Röhre“ Richtung Toilette und Dusche ziehe.



Abb.2 Modell „Karin Wiesenthal“

Dieses System wurde inzwischen weiterentwickelt und der Urin kann per Handpumpe in einen Beutel abgeleitet werden, welcher unter den Waden liegt. (s. nächster Artikel *Rezept für Pipi-Apparat*)

#### 4. Das Modell „Katrin Senne“

Hierbei handelt es sich um eine weiche Silikonplatte, welche auf der einen Seite ein „Schnäützchen“ hat und auf der anderen einen Ableitungsschlauch, der an einen Auffangbeutel angeschlossen wird. Dieser liegt wie bei der modifizierten Möglichkeit 3 am besten unter den Waden. (s. Abb. 3)

Das Teil wird vor dem Start positioniert und bleibt während des gesamten Fluges an Ort und Stelle.

Diese Methode hat mehrere Vorteile. Frau kann sich vor dem Start an ein Gebüsch stellen und es den Männern im Stehen gleichtun.

Es ist klein und handlich, der Reinigungsaufwand ist gering und die Auffangbeutel lassen sich nach Entleerung gut entsorgen.



Abb.3 Modell „Katrin Senne“

Nachteil hierbei ist, dass immer ein wenig Urin im „Schnäützchen“ zurückbleibt und das kann ab und an zu Harnwegsinfekten führen. Auch funktioniert es bei manchen Frauen aus anatomischen Gründen nicht. Ebenso gibt es auch hier „Bedienungsfehler“, welche eventuell zu unerfreulichen Ergebnissen führen.

5. Landen – ist nicht immer so nett.

Wie auch bei den Männern haben Frauen unterschiedliche Anatomien. Daher sollte jede Pilotin für sich selbst das beste System herausfinden. Ich selbst benutze im Einsitzer immer Methode 3. Bei empfindlicheren Seelen im Doppelsitzer habe ich normalerweise das Modell von Katrin dabei. Egal, wofür Frau sich entscheidet – nichts zu trinken um nicht pinkeln zu müssen ist ein definitives NO GO!

## Rezept für „Pipi-Apparat“

Text und Bilder: Gabi Kade

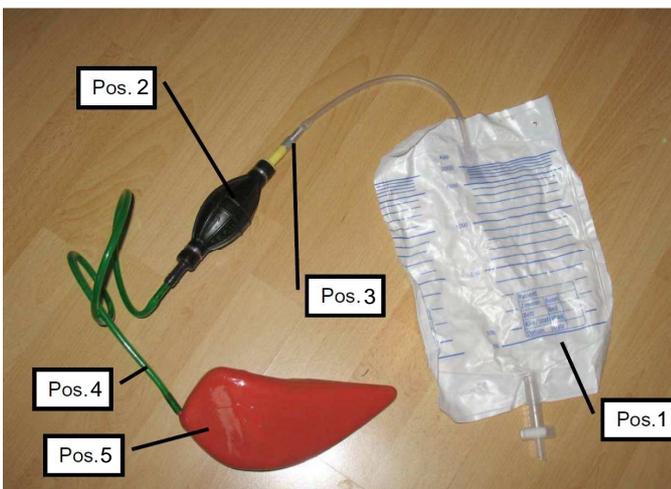


Abb.1 Komplettsystem

### Funktionsweise und Beschreibung

Wichtigstes Bestandteil ist der Lady Adapter, der aus GFK hergestellt und auf den Körperbau der jeweiligen Dame angepasst werden sollte. Der Adapter nimmt den Urin auf. Über einen Schlauch Ø6x4 wird der Adapter mit dem Pumpball verbunden und dieser dann letztlich an einen Urinbeutel angeschlossen. Je nach Anschlussgröße des Pump-

Zutaten	Bezugsquelle
Urinbeutel [Pos. 1]	Apotheke 1,5 oder 2,0 Liter mit Ablassventil
Pumpball [Pos. 2]	www.Amazon.de für ca. 5,- Euro oder im Bootsbedarf erhältlich
Schlauch passend zu Pumpball und Urinbeutel, ggf. Schlauch-Adapter [Pos. 3+4]	Baumarkt (Gartenzubehör)
Lady-Adapter aus GFK [Pos. 5] (Epoxi Harz und 220g Glasfaser-gewebe wie im Flugzeugbau)	Selbst hergestellt und individuell angepasst durch Ehemann
Messingrohr passend zu Schlauch (z.B. Ø5x0,5)	Modellbaugeschäft oder Baumarkt
Unterhose präpariert mit Klettband und Gummi	Standardunterhose, abgeändert
Fliegerhose	Hose abgeändert
Kleiner Stoffsack zum diskreten aufbewahren	Selbst genäht

balls sind Adapterstücke erforderlich. Zum Abpumpen des Urins wird der Pumpball wenige Male betätigt wobei darauf zu achten ist, der Urinbeutel tiefer liegen sollte wie der Adapter. Der Urin läuft dann selbstständig ab. Durch konstantes pumpen kann die Abpumpgeschwindigkeit erhöht werden. Ist der Urinbeutel auf derselben Höhe wie der Adapter muss konstant gepumpt werden.

## Konstruktion

### Das Komplettsystem

Bild 1 zeigt das komplette System.

- 1 Urinbeutel
- 2 Schlauchadapter zwischen Lady Adapter und Pumpball
- 3 Pumpball
- 4 Verbindungsschlauch
- 5 Lady Adapter

### Herstellung des Lady Adapters

Der Lady Adapter wird aus Glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) hergestellt. Um den Hohlkörper herzustellen benötigt man eine Form. Diese lässt sich am einfachsten aus Styropor herstellen d.h. man baut sich eine entsprechende Positivform. Diese muss natürlich der jeweiligen Dame angepasst sein. Ist die Form und Größe angepasst, erfolgt das Laminieren. Man kann direkt auf das Styropor laminieren. Um eine ausreichende Festigkeit zu erhalten benötigt man mindestens 4-5 Lagen (Wandstärke ca. 2mm). Nach dem Aushärten wird mit einem Dremel die Öffnung angebracht (aber noch nicht in voller Größe!!), Bild 2.

Um nun das Styropor aus der Schale zu lösen gibt es den einfachen Trick: Nitroverdünnung hineinkippen!



Abb.2 Öffnung auf der Oberseite. Gut zu sehen ist das innenliegende Messingröhrchen

Die Spitze des Lady Adapters wird mit Dickharz (Epoxidharz + Microbaloon) ausgefüllt.

Dann kann man ein Stück Messingröhrchen nehmen und dieses an den Boden des Lady Adapters anpassen. Das eine Ende wird angeschragt. Das Ende an dem der Schlauch angeschlossen wird, sollte ca. 20 mm aus dem Adapter herausragen. Nach dem Einpassen des Messingröhrchens wird dieses ebenfalls mit Dickharz eingeklebt. (Bild 3)

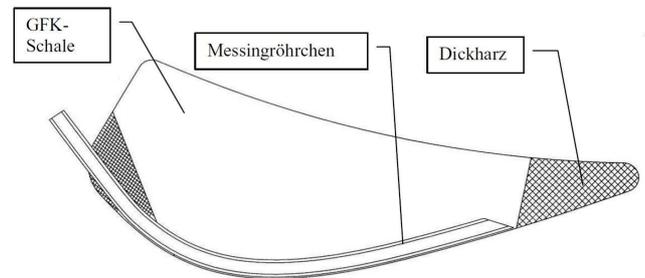


Abb.3 Querschnitt durch den Lady-Adapter

Hinweis: Das Messingröhrchen muss sauber eingepasst und bis in die Spitze geschoben werden. Nur so kann garantiert werden, dass sich der komplette Adapter entleert. Der komplette Adapter wird außen fein säuberlich glatt geschliffen (wir wollen ja nicht, dass sich unsere Damen verletzen!) und mit einem guten Lack lackiert. Am Schluss werden noch die Schläuche, Urinbeutel und Pumpball gemäß Bild 1 miteinander verbunden. Achtung auf die Einbaurichtung bei Pumpbällen (auf Pfeil achten)!!!

### Inbetriebnahme

Der erste Versuch sollte nur mit Wasser erfolgen (oder wer es lieber gelb mag auch mit Bier gefüllt). Es kann jetzt versucht werden den „Testurin“ abzupumpen und es sollte beobachtet werden, dass das Komplettsystem dicht ist. Ist alles dicht und lässt sich der komplette Inhalt abpumpen kann die Dame unserer Wahl den ersten Versuch – in der Badewanne – wagen. Damen, die selbst handwerklich nicht so geschickt sind, suchen sich nun den Herrn ihres Vertrauens, um die Öffnung noch optimal anzupassen.

## Kleidung fürs Fliegen

Von Gabi Kade

Beim Fliegen kann man leider keinen Rock tragen, denn dann wäre die Benutzung dieses Apparats einfacher. Deswegen habe ich eine spezielle Fliegerhose gemacht. Ich habe den Originalreißverschluss gegen einen ca. 40cm langen Kunststoff-Reißverschluss getauscht.



Abb.1 Präparierte Fliegerhose mit langem Reißverschluss

So ist es möglich den Reißverschluss bis zum Po hin aufzumachen. Eine kurze Schnur am Reißverschluss hilft diesen nach der Landung schnell zu schließen bevor fleißige Herren zu dir kommen und

helfen wollen. Aber es ist noch nicht alles. Man trägt ja noch eine Unterhose (oder fliegst du ohne Unterhose)?

Ich habe mit einer Schere meine Unterhose auf der Seite beidseitig aufgeschnitten, so dass sich diese „aufklappen“ lässt. An den hinteren Teil („Poteil“) wird ein breiter Gummi angenäht, der dann die Unterhose hält. Auf der Gummimitte ist ein Stück Klettband angenäht, so kann man beim Fliegen den Vorderteil der Unterhose zumachen. Die Seitenteile kann man zusätzlich mit Druckknöpfen oder Kleiderhäkchen fixieren. (Bild 2).

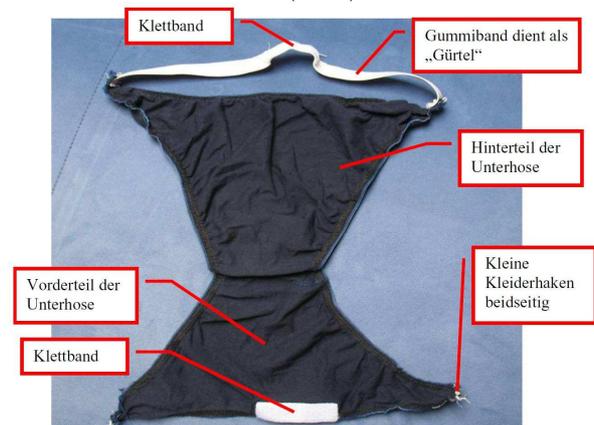


Abb.2 Präparierte Unterhose zum nach vorne aufklappen

## AMF- Frauentraining Jena 2011

Von Martina Kroner

In der Zeit vom 13. - 21. August, fand in Jena (Thüringen) mit Martina und Sabine als Helferin, das jährliche Trainingslager des Angelika-Machinek-Fördervereins statt. Hier der mal anders geschriebene Bericht.



In Bewegung Ruhe finden

Früh aufzustehen, einen Kaffee trinken, duschen, sich fertig machen und in Ruhe EC aufrüsten. Dabei die schöne Morgenstimmung, mit kaum geäußelter Sprache, genießen. Sabine ist immer dabei, steht mir zur Seite - gemeinsam sind wir ein super Team.

Auch dieses Flugzeug hat es genossen - keine Besserwisser, kein Geziehe, keine Vorträge, kein Radio - in Ruhe zusammengefügt. Kraft für den Tag - Müsli - Briefing - entspannt den Flieger an den Start bringen....



### Spannung

Das Wetter ist gebrieft, leichter Wind über der Asphaltbahn, klare Luft, die Wolken fangen an sich zu entwickeln. Mit Heike, meiner Teamkollegin und Mirja, unserer Trainerin noch einmal abstimmen, die Strecke eingegeben, auf der Karte vermerken - abwarten... Der Thermiksnüffler ist schon am Himmel und meldet: 0,3... 0,8... 1,5 ... Basis steigt... der Start beginnt!

Die Truppe wird an den Himmel geschickt: Es gilt Erfahrungen zu sammeln, aus den Fehlern der Vortage zu lernen und sich weiter zu entwickeln...

Anspannung - Konzentration: oben bleiben, nicht zum Flugplatz zurück, sauber kurbeln, Faden, Nase... Mentale Vorbereitung:

Schleppunterbrechung, Außenlandeacker, Endanflughöhe - positiv denken!

Sabine ruhig neben mir - Ausatmen - das Plexiglas schließt sich - nur noch 60% der Sichtweise wie außerhalb des Flugzeuges - eingeschränkter Blick - voll mit Emotionen, nüchterne Überlegungen, gespannter Blick auf das Wetter.

Seil ein - Start frei - Rollen - früh abheben- gleiten immer schön hinter ihm her - leicht wie eine Feder - wo sind die Kolleginnen - wo der Platz - bei 600m ausklinken - Rad rein und angefangen mit dem Oben bleiben, dem Wegfliegen, dem Einschätzen, dem Überwinden, dem Spaß haben.....

Es bleibt spannend, die Strecke, die Aufgabe wird erflogen. Teamflug - wo sind meine Mädels - ah - Heike im Funk und da ist auch Mirja - Frequenzwechsel - das Warten hat ein Ende - los geht es. Spannende Momente, wunderschöne Blicke - oh - der Geier ist mit im Bart - drei Flugzeuge, zwei im Blick, ich weiß wie sie aussehen, weiß wie sie fliegen - wir sind gut eingespielt nach diesen Tagen.

Endanflug - zur Sicherheit noch zwei Kreise, traue den Rechnern nicht, komme viel zu hoch nach Hause - ja es bleibt noch viel zu



lernen und zu überwinden - ja aber es geht - es funktioniert! Mit Faszination nehme ich die Leistung meiner Gruppe und auch meine eigene wahr - ich brauche Sie - es macht Spaß die Elemente zu teilen- und so teilen wir die Luft, den Wind, die Sonne, das Fliegen ....

Einmal noch konzentrieren, langer Endteil, diesmal gelungen - 5,5 Stunden - der schöne Flugtag ist vorbei - gute Einteilung - wunderschönes Ausschweben - setzen, landen - Ah, wie schön, Sabine ist da und holt mich ab....

### Entspannung

EC wieder schlafen legen - runter kommen - Sabine meine Erfahrungen erzählen dürfen - Ziele und dessen Erfolge besprechen - Streicheln der Seele - den Tag ausklingen lassen.

Sabine

Ohne Rückholerin will ich nicht mehr sein. Sie ist für mich da, kümmert sich mit mir um mein Flugzeug, holt mich zur Not auch vom Acker, hört mir zu, wenn ich von den Erlebnisse berichte, sorgt für mich, versteht mich und teilt mit mir die Fliegerei. Danke

## Hexen trafen sich im mittelalterlichen Soest

Text und Bilder Katharina Milke

Das diesjährige Hexentreffen, inzwischen das 37., fand in Soest statt. Thermisch, das ist allgemein bekannt, hat die Region um die Soester Börde nicht all zu viel zu bieten. Auch einen Vergleich mit Frankfurt und einer Führung dort am Flughafen war hier nicht denkbar (wie beim letzten Hexentreffen). Was konnte also so ein Ort bieten?

Durch Zufall ergab es sich, dass im „Alten Schlachthof“, dem örtlichen Kulturzentrum, am Freitag vor dem Hexentreffen ein Abend mit Anka Zink „Sexy ist was anderes“ geplant war. Und als klar war, dass das Frauentreffen auch im Schlachthof stattfinden würde, wurde dieser Kabarettabend einfach mit als erster Programmpunkt gesetzt. Und es kamen auch knapp 20 Teilnehmerinnen schon am Freitag. „So gelacht, habe ich lange nicht!“, der Kommentar von Ingrid Blecher. Alle waren begeistert und saßen dann noch bei einem Glas Wein oder Bier im Schlachthof-Restaurant bis spät in die Nacht beisammen und tauschten aus, stellten sich vor, hatten einfach Spaß...



Anka Zink

Am Samstag ging es dann mittags los mit Kaffee und Kuchen. Ein kleines Problem waren dabei die Temperaturen (die Heizung war zeitweise ausgefallen und es dauerte, bis man sich wärme-mäßig wieder wohl fühlen konnte). Dafür war das Programm von großem Interesse.



Kaffee und Kuchen

Den Einstieg machte Dr. Claudia Wesenberg vom FSC Soest, die vom Fallschirmsport berichtete. Sie stellte verschiedene Sparten im Fallschirmsport vor und brachte den Zuhörerinnen ganz plastisch das Formationspringen nahe, hatte sie doch selbst bei einer Viererformation bei vielen Wettbewerben teilgenommen. Dabei kommt es auf Schnelligkeit und Organisation an, damit in 35 Sek. möglichst viele Formationen gebildet werden können. Spannend war auch der Werdegang eines Weltrekordversuchs mit 200 Fallschirmspringern, die einen Stern bilden wollten. Kaum vorstellbar, wie viel minutiöse Planung dazu gehört, dass alle Springer zur richtigen Zeit am richtigen Ort (irgendwo in der Luft!) sein sollten. Das Interesse war immens und Claudia musste noch lange auf Fragen antworten, die vom Publikum gestellt wurden. Für Segelflieger „nur“ ein Rettungsgerät, erstaunte die meisten wohl die große Bandbreite von Möglichkeiten, die es beim Springen gibt.

Danach berichteten Katharina Milke und Gaby Haberkern von Namibia. Dabei konzentrierte sich Katharina auf die fliegerischen

Möglichkeiten, die dieses Fliegerparadies bietet. Sie berichtete von ihrem bisher größten Flug über 970 km, der sie an die Grenze der Kalahari zur Namib-Wüste führte. Ein grandioser Anblick mit erstklassigen Thermikverhältnissen! Überhaupt war für sie die Schönheit dieses eigentlich so leeren Territoriums mit den bizarren Formen und Mustern in Stein bzw. Sand das besondere Geschenk dieser Flüge.

Dass Namibia noch weitaus mehr zu bieten hat, brachte Gaby dann den Fliegerinnen nahe. Vor allem die Tierwelt in der Etosha-Pfanne, aber auch der Besuch der Namib-Wüste oder des Waterbergs standen im Mittelpunkt einer Reise, die sie vor zwei Jahren unternommen hatte.



Helmut Grix

Es folgte ein Vortrag von Helmut Grix, der über die Möglichkeiten des Wandersegelfluges berichtete. In den letzten zwanzig Jahren hat er immer wieder „Touren“ im Segelflugzeug durch halb Europa gemacht. Frankreich, Spanien, Italien waren seine Ziele, aber genauso ging es auch nach Nordeuropa (Schweden, Finnland). In den letzten Jahren war auch der Osten mit einbezogen. Fazit dieses Vortrages: mit einem guten Team lässt sich fliegerisch fast alles erreichen.

Den Abschluss bildete Susanne Schödel, die im Vorfeld vom VDP eine Ehrung für ihren in Namibia geflogenen Weltrekord entgegen genommen hatte. Sie befasste sich mit dem Thema „Frausegelflug – quo vadis?“

Mit einigen Fragen stimmte sie die Zuhörerschaft nachdenklich. Welche der anwesenden Frauen hatte sich als Lebensziel vorgenommen, einmal eine Chefposition einzunehmen? Zur Antwort zeigte sich nur sehr wenige Finger. Woran liegt es, dass Frauen nicht vorne bei der Weltelite mitmischen? Wenn man mal schaut, wie wenig Frauen überhaupt den Segelflugsport betreiben, wie noch weniger beim Streckenflug bleiben und wie noch mal weniger bei Wettbewerben mitfliegen, dann wird hier deutlich, dass es da jede Menge Nachholbedarf gibt. Sie wies auch auf den AMF – den Angelika Machinek Förderverein – hin, der es sich zur Aufgabe gestellt hat, junge Segelfliegerinnen zu fördern, z.B. über ein Förderflugzeug, eine Hornet.

Damit war das informative Programm zwar beendet, aber es gab nach dem leckeren Essen noch einen weiteren Punkt: eine Mondschein Stadtführung durch die mittelalterlich geprägte Hanse-Stadt. Trotz der frostigen Temperaturen genossen die Teilnehmerinnen das mittelalterliche Flair. Im Schlachthof zurückgekehrt, gab es dann natürlich noch jede Menge Gesprächsstoff. So war immer wieder Zeit zum Austausch, sich kennen zu lernen bzw. alte Bekanntschaften wieder zu erneuern.

Am Sonntag nahmen noch eine ganze Reihe an den Angeboten teil: Eine Gruppe machte sich auf zum Möhnesee und genoss die Sonne bei einer kleinen Wanderung am Uferweg des Stausees. „Was es doch für schöne Ecken in Deutschland gibt!“ kam da als Kommentar. Für die Soester Segelflieger ist der Möhnesee übrigens eine ganz besondere Marke: wenn man bis dahin gekommen ist, kann man damit rechnen, dass es im Arnberger Wald thermisch gut weiter geht und der anfängliche Kampf ein Ende hat.

Die zweite Gruppe befasste sich noch weiter mit Soester Geschichte und besuchte das Burghofmuseum. Durch Zufall ergab sich sogar noch ein kleines Konzert in einer der wunderschönen Kirchen der Stadt.

Was bleibt? Alles in allem ein schönes Treffen in Soest!

## Im Schnee auf`s Degerfeld - Baden-Württembergisches Hexentreffen

Von Susanne Bisch



Die Teilnehmer/-innen

Wie alle Jahre wieder fand auch in diesem Januar wieder das BWLadies-Treffen am 22.01.2011 auf dem Degerfeld statt.

Nach einer kurzen Begrüßung der 31 Anwesenden durch die Frauenbeauftragte Gaby Haberkern informierte uns Walter Eisele über einige Neuigkeiten, wie z. B. geänderte Strukturen und neue Wettbewerbsklassen. Dass die Doppelsitzerklasse nun auch an Weltmeisterschaften teilnehmen darf, ist sicherlich ein großer Erfolg, ob sich die neu eingeführte 13,5 m Klasse durchsetzen wird, bleibt abzuwarten.



Die Dopinggefahren gewinnen eine immer größere Bedeutung, deshalb soll es in Zukunft geschulte Berater geben. Bei diesen kann man sich dann über die lauernden Risiken informieren.

Walter stellte noch die Arbeit der verschiedenen Fördervereine vor, und alle Pilotinnen werden gebeten weiter neue Mitglieder zu werben.

Anschließend hat uns Barbara Gerhardt in die Welt des Segelflug-Kunstfluges entführt. Sehr anschaulich und interessant gestaltete sich der Ausflug in eine für die meisten Anwesenden neue Dimension. Segelkunstflug ist doch trainingsintensiver und zeitraubender als vermutet. Barbara schilderte uns ein Jahr, das vom Fliegen geprägt war. Der Erfolg bei der Weltmeisterschaft in Finnland, besonders in der Mannschaftswertung ist der verdiente Lohn dafür. Herzlichen Glückwunsch!

Zur Mittagspause gab es diverse Pizzen aus dem Flugplatzrestaurant.

Nach der Begrüßung durch den 2. Vorsitzenden unseres Gastgebervereins, Harald Birk, ging es schon wieder in die Luft. Diesmal mit dem Motorflugzeug auf den südwestdeutschen Rundflug.

Anna Schäfer, ein 18-jähriges Küken zeigte mal allen wie das so geht, gleich nach dem Schein!

Mit der Unbefangenheit der Jugend gewann sie einfach kurzerhand die Touringklasse des Rundflugs. Mal kurz im Zielfeld landen, ein paar Theorieaufgaben berechnen, dann noch die Kleinigkeit der zeitlichen Überflüge, alles ganz easy. Auch Motorsegler und UL's können mitmachen!

Der Motorflugreferent, Walter Nerdinger begrüßte uns auch und verriet uns, dass es auch einen Damenpokal zu gewinnen gibt.

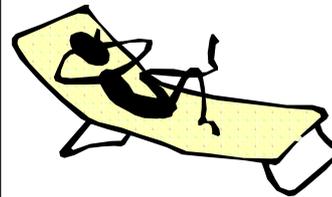
Nach der Kaffeepause wurden dann von Gaby noch verschiedene Möglichkeiten der Entsorgung während des Fliegens vorgestellt. Die Wegwerfwindel hat den Wassertest mit 2 Liter erstaunlich gut überstanden!

Gaby beendete mit der Ankündigung über ein Entspannungswochenende, ein Fly-In in Albstadt am 06.08.11, dem 21.01.2012 für das nächste Ladies-Treffen mit Neuwahlen in Ludwigsburg/ Pattonville und einem ganz herzlichen Dank an Rosi und den LSV Degerfeld für die Ausrichtung des Treffens, an alle Referenten, Bäckerinnen und Teilnehmer/-innen.



Barbara Gerhardt

### Entspannungswochenende Hornberg



Vom Freitagnachmittag 24.02. bis Sonntag 26.02.12 wollen Uschi Drah und ich Euch wieder einmal zu einem Entspannungswochenende einladen.

In bewährter Manier sollen Euch Yoga, Autogenes Training, Progressive Muskelent-

spannung, Shiatsu, Tai Chi, Reflexzonenmassage und Ähnliches näher gebracht werden.

Auch ein fliegerisches Thema wird wieder Teil des Programms sein.

Anmeldung unter [haberkern@bwlv.de](mailto:haberkern@bwlv.de)

Anmeldeschluss ist der 06.02.2012

Alles weitere schicke ich euch per e-mail. Näheres könnt Ihr auch am Hexentreffen erfahren.

### TERMINE - 2012 - TERMINE - 2012

**Deutsches Hexentreffen**

27.-29.01.2012

**Entspannungswochenende Hornberg**

24.-26.02.2012

**AMF-Trainingslager für Pilotinnen auf der Hahnweide zur Vorbereitung auf die deutsche Meisterschaft**

(<http://www.am-foerderverein.de>)

06.-12.05.2012

**Deutsche Meisterschaften der Frauen in Erbach**

29.05.-08.06.2012

**6. NRW & RP Frauenstreckenflugtraining Landau**

([www.frauensegelflug-nrw.de/landau2012/index.htm](http://www.frauensegelflug-nrw.de/landau2012/index.htm))

23.06.-01.07.12



## Einladung zum 38. Hexentreffen 2012

### Programm

#### Freitag 27. Januar 2012

Eintreffen in der Deula, gemütliches Beisammensein und Essen auf der Hahnweide.

#### Samstag 28. Januar 2012

Frühstück ab 7:00

Vorträge ab 10:00

1. Frauen-WM 2011 in Arboga
2. Mentales Training  
Wie kann ich es für die Fliegerei nutzen?  
Rainer Krumm
3. Der AMF und die Frauenförderung  
Kathrin Fobbe

Mittagspause

4. Überraschungsgast aus dem Spitzensport
5. Die alternative Wettbewerbsform Grand Prix  
Uli Schwenk
6. E-Genius – mit Elektroantrieb in die Zukunft?  
Professor Dipl.-Ing. Rudolf Voit-Nitschmann  
Universität Stuttgart

Kaffeepause

Zeit zum "Schwätzen"

Abendessen – Buffet in der Deula

#### Typenfliegen bei fliegbarem Wetter:

Arcus

ASG 29

Discus2 – 18m

LS10, Lak 18/19

EB 28

Dynamic

Aquila

Kosten: F-Schlepp pro Minute 2.70 Euro

Aquila 15 Min. 40 Euro

Dynamic 15 Min. 15 Euro

Abends Live-Musik mit Russ`n` Cheese

Feuershow mit Ruven Nagel

Open end

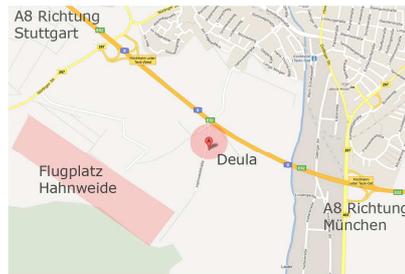
#### Sonntag 29. Januar 2012

Frühstück ab 7:00

Betriebsbesichtigung bei Schempp-Hirth Flugzeugbau

### Übernachtungen und Veranstaltungsort:

Deula  
Hahnweidstr.101  
73230 Kirchheim/Teck



Übernachtung in der Deula:  
3-Bett-Zimmer Ü/F 27,20 Euro pro Person  
2-Bett-Zimmer Ü/F 31,20 Euro pro Person  
1-Bett-Zimmer Ü/F 42,20 Euro pro Person

Die Teilnahmegebühr beträgt 65,- €, enthält die Kosten für Essen am Samstag und eine Übernachtung im 3-Bettzimmer und soll mit der Anmeldung überwiesen werden. Bei Änderungen bitte Aufpreis mit überweisen.

Teilnahmegebühr ohne Übernachtung (nur Samstag): 40 Euro

Anmeldung und Überweisung an:

Ingrid Blecher  
Freystr. 12, 57074 Siegen  
Tel. 0271/336343 FAX: 0271/2386690  
Email: ingrid.blecher@t-online.de  
Info: www.am-foerderverein.de

Konto: Ingrid Blecher – Segelfliegerinnen 2012  
Deutsche Bank Siegen  
Konto: 36159201  
BLZ 460 700 24



### 38. Hexentreffen 2012

27. -29. Januar  
in Kirchheim unter Teck  
Baden Württemberg

Anmeldung unter Angabe der folgende Daten bitte entweder per Post oder email an Ingrid Blecher schicken.

### Anmeldung

**Bis spätestens 31.12.2011**

Bitte abtrennen und per Post bzw. Angaben per email an Ingrid Blecher schicken

Name: \_\_\_\_\_

Anreise am: \_\_\_\_\_

Abreise am: \_\_\_\_\_

Übernachtung im \_\_\_-Bett-Zimmer

zusammen mit: \_\_\_\_\_

Typenfliegen falls möglich

Segelflug mit: \_\_\_

Dynamic:

Aquila:

Betriebsführung ja  nein

Ich/Wir haben die Teilnehmergebühr

von \_\_\_\_\_ € auf das Konto

Ingrid Blecher – Segelfliegerinnen 2012

Dt. Bank Siegen

Konto 36159201

BLZ 460 700 24

überwiesen.

Die Teilnehmergebühr

von \_\_\_\_\_ € liegt  
als Scheck bei.

