



25 Jahre 99's in Deutschland: Guppenbild in der Flugzeughalle

25 Jahre 99's – Netzwerkende Pilotinnen in Hildesheim

Wenn man als Frau in der Luftfahrt unterwegs ist, bewegt man sich in einer Männerwelt. Handkräfte, Maße, Zuladungen usw. sind auf Männer dimensioniert. Männer sitzen im Theorieunterricht, Männer bilden aus, Männer nehmen Prüfungen ab. Männer wissen alles besser, bis man so weit ist, dass man sich selbst einen Überblick verschafft hat. Natürlich begegnen einem vereinzelt Frauen – würde man reiten lernen, wäre es genauso – nur eben umgekehrt.

Als ich vor vier Jahren anfang, für *Pilot und Flugzeug* zu arbeiten, hielt ich die letzte Seite meines Notizblocks frei für die ganzen Frauenkontakte, die ich sammeln wollte. Wenn die Seite voll wäre, würden wir ein „Leserinnengrillen“ organisieren. Wir haben jedoch noch keine Leserin gegrillt, weil meine Seite nicht voll ist.

Die wenigsten Anruferinnen im Verlagsbüro haben eine Fachfrage. Die meisten erkundigen sich, wie sie ihrem Piloten ein Abo schenken können. Das ist eine sehr gute Idee und auf unserer Website jederzeit möglich.

Aber meine private, nicht repräsentative Untersuchung zum Thema zeigt einmal mehr: Wir sind echt wenige - fliegende Frauen.

Wenn man als Pilotin aus der beschriebenen Männerwelt ausbrechen und dabei trotzdem mit Gleichgesinnten über das Fliegen sprechen möchte, also mal von Frau zu Frau fachsimpeln, wie Männer es von Mann zu Mann auf jedem Flugplatz dieser Welt immer tun können, dann fliegt man am besten zu einem Treffen der 99's.

Über die Ninety-Nines – 99's hatten wir in Heft 2020/10 bereits berichtet. Es handelt sich um eine internationale Organisation von 5.000 Pilotinnen aus 35 Ländern, das deutsche Chapter zählt etwa 50 Mitglieder. Das Wort „Mitglied“ muss man übrigens nicht gendern, denn es ist ein Neutrum: „das Mitglied“ geht für alle Geschlechter...

Vom 16. bis 19. Juni traf sich also das deutsche Chapter der 99's in Hildesheim zum Fachsimpeln, Klönen, zu seiner Jahreshauptversammlung und um am Samstagabend sein 25-jähriges Bestehen zu feiern, also quasi die Silberhochzeit. Thomas Schüttoff, passionierter bekennender Privatpilot und Luftfahrtgeschichtler empfing in seiner Aviators-Farm (www.aviators-farm.de), in der man sich schnell fühlt, als sei man am Set von „Out of Afrika“. In einer so gediegenen Atmosphäre konnte nur gute Stimmung aufkommen!

Ich war neugierig, auf wen ich treffen würde und hielt die Augen und Ohren offen: Auch bei den Pilotinnen gilt, was man aus anderen Sparten schon kennt: Was die Eltern

anbieten, kommt in Frage. So wie Kinder von Schauspielern Schauspieler werden und Kinder von Basketballern Basketballer, so sind die ganz jungen 99's Töchter von PilotInnen. Zum Beispiel Kaja Berenfeld, die mit ihren 13 Jahren bereits am PPL A arbeitet.

Manchmal ist es aber auch anders: zum Beispiel bei Latifa Nabizala. Sie lebte bis vor sechs Jahren in Afghanistan, wo sie zuvor 23 Jahre lang den Mil Mi-17 geflogen war, einen Hubschrauber des russischen Konstrukteurs Moskauer Hubschrauberfabrik M.L. Mil., mit dem sie hauptsächlich Versorgungsflüge in entlegene Gegenden des schroffen Landes machte. Und zwar tat sie das nicht, weil das damals in Afghanistan ein typischer Frauenberuf war: Latifa hat neun Brüder und Schwestern. Als sie Abitur machte, gehörte ihre Familie der Mittelschicht an. Latifa war schlau und sehr gut in der Schule und sie war wohl das ehrgeizigste der Kinder, denn sie wurde die erste Hubschrauber-Pilotin ihres Heimatlandes. Dass Frauen in Afghanistan heute gar nichts mehr dürfen außer Kopftuch tragen, ist für sie ein harter Schlag!

Ich lerne auch ihre 16-jährige Tochter Malalai Rasioli kennen. In Wien, wo beide inzwischen leben, besucht sie die Berufsfachschule für Flugtechnik. Sie erklärt mir sehr bestimmt: „Später, wenn ich fliegen werde, wird mir nicht immer ein Mechaniker zur Seite stehen. Daher ist es wichtig, dass ich die Technik meines Fluggerätes selbst kenne.“ Also 16 ist sie ...

Damit Malalai in die Luft kommt, haben die 99's ihr Treffen genutzt, um Geld zu sammeln, und finanzieren ihr jetzt eine Segelflugausbildung - also eine kostengünstige

Variante, um sehr präzises Fliegen zu lernen.

Das ist überhaupt ein großes Anliegen der Vereinigung: Auf der US-amerikanischen Website lese ich: „Chapters and Sections sponsor and teach educational sessions for youth and adults.“ Frauen, die Frauen Flugausbildung ermöglichen – das ist ein großes Anliegen der 99's!



Mitglied der 99's: Ursula Hammer, in Hildesheim mit Flugzeug und Zelt. Unten Der Festabend: Andrea Amberge schildert die Geschichte der deutschen 99's:

Wie es ist, wenn einem nichts geschenkt wird, damit kennt sich Andrea Amberge aus. Sie ist Gründungsmitglied der deutschen Sektion der 99's und hat das Treffen in Hildesheim initiiert. Andrea ist ehemalige Linienflug-Kapitänin. Weil sie gern fliegt, schulte sie nach dem Ende ihrer Karriere bei der Deutschen Lufthansa auf Citation C 551 und 550 um und gehört seitdem zum Ambulanzflugteam der Heli-Flight GmbH und Co. KG. Außerdem ist sie TRI auf beiden Mustern und Synthetic Flight Instructor.



Eine unkonventionelle Entscheidung in einem Lebenslauf, der gleichermaßen unkonventionell begann: Andrea ist die Frau, die mit 19 mit dem Segelfliegen anfing, dafür

putzen ging und samstags in der Flugzeughalle übernachtete, um Sprit zu sparen. Weil Segelfliegen bekanntlich ein Beziehungskiller ist, sattelte sie auf Motorflug um. Ein schlauer Schachzug, wie sich herausstellte: Als sie ihre IFR-Berechtigung machen will, schlägt ihr die Flugschule für nur 500 Mark



Postkartenserie der deutschen 99s

mehr den CPL vor. Den CPL in der Tasche ist es nur noch ein verhältnismäßig kleiner Schritt zum ATPL. Frustriert von ihrem Fußgänger-Job entscheidet sie 1988, sich bei der Deutschen Lufthansa „ready for entry“ zu bewerben. Einen großen Teil der Theorie hat sie da schon in der Tasche. 1995 wird sie die erste Copilotin auf A 340, 2000 die erste Kapitänin auf A 320, 2008 die erste Kapitänin auf 340 und belegt im Laufe ihrer Karriere einige weitere erste Plätze. Bei den 99's will Andrea mit ihren Freundinnen vor allem junge Mädchen motivieren, ihren Traum vom Fliegen auszusprechen und auszuleben.

Beim kalt-warmen Buffet stellt sich heraus, dass ich „zufällig“ zwischen zwei Fluglehrerinnen, einer Helikopterpilotin und der Vereinsvorsitzenden eines Berliner Fliegerclubs speise. Wenn schon fliegen, dann wenigstens engagiert, scheint das Motto auf dieser Veranstaltung zu sein.

Später sitzen wir noch in Thomas' Bibliothek zusammen. Ein hoher Raum mit rot getünchten Wänden aus Sichtmauerwerk, einer Galerie, dem Billardtisch und gediegenen Ledersofas. Antike Holzregale sind bis unter die Decke mit antiquarischen Büchern alter FliegerInnen gespickt – Thomas scheint sie alle gelesen zu haben. Auf riesigen Leinwänden lachen alte Flugpioniere und -pionierinnen in schwarz-weiß, jung und fröhlich – ansteckender Enthusiasmus, der zum Diskutieren anregt.

Im kleinen Kreis geht es um Fliegerthemen: wie schult ihr das, wie organisiert ihr jenes, aber auch um „Frauenthemen“, wie das „Präsentiertellersyndrom“. Prof. Dr. Cäcilia

Rentmeister ist Kunsthistorikerin und Geschlechter- und Genderforscherin und sie ist seit langem aktives Mitglied der 99's. Sie nutzt das Frauennetzwerk auch für ihre Studien, denn die Pilotinnen geben eine überschaubare spezifische Gruppe ab. Sie erklärt: Wenn eine Minderheit bis zu 20% einer Gruppe ausmacht, werden Fehler eines Mitgliedes dieser Gruppe automatisch auf die ganze Gruppe bezogen.



Das Logo der Vereinigung

Das genannte Syndrom kenne ich aus meiner Segelflieger-Wettbewerbs-Karriere – nicht unbedingt im schlechten Sinne: Die Wertungsliste des Tages wird am Abend so gelesen: Wer führt? Wer ist letzter? Was macht das Mädchen? Verstecken kann man sich als Frau nicht in einem Haufen Männer...

Da wir in unserer Runde Fluglehrerinnen und eine FI-Ausbilderin sind, geht es auch um andere Begriffe, die wir bei unseren FlugschülerInnen gut kennen. Zum Beispiel das so genannte „worrying“. Der eine oder die andere hat es vielleicht schon gelebt: Das ist, wenn Sie sich einen Fehler immer wieder vor Augen führen, um sich nochmal klar zu machen, wie schlecht Sie waren, anstatt ihn wegzustecken und weiter Ihr Ziel zu verfolgen. Worrying, also negative Autosuggestion – das ist wissenschaftlich erwiesen – können Frauen im Allgemeinen besser als Männer.

Das, was man eher brauchen kann, um weiterzukommen, nennt sich im Fachdeutsch „tunneln“: Also sich wie in einem Tunnel so

auf sein Ziel konzentrieren, dass man drumherum nichts mehr wahrnimmt. Soziale Verantwortlichkeit „abstreifen“, also nicht denken: „das kann ich jetzt nicht bringen, ich muss erst noch (einkaufen, die Kinder bespaßen, den Rasen mähen ... hier können Sie alles einsetzen, was beim Fliegen stört ...) das können im Allgemeinen Männer besser als Frauen.

Und es geht um „weibliche Bequemlichkeit“ – was eine Einstellung beschreibt, die wir auch alle kennen, die dazu führt, dass sich Frau sagt: Ich bin ein Mädchen, das kann ich nicht...

Natürlich kennen wir auch den zaghaften Flugschüler, den man ermuntern, und die forsche Flugschülerin, die man bremsen muss. Es geht bei diesen Betrachtungen auch ein bisschen um Statistik. Nur sechs Prozent der PilotInnen auf der Welt sind Frauen. „Absent aviators“ seien für Frauen in der Fliegerei ein Problem, erklärt Cäcilia. Wissenschaftlich erwiesen ist, dass es an Selbstvertrauen und Vorbildern fehlt.

Bei den 99's ist man gut aufgehoben, wenn man solche sucht: Frauen, die sich selbstbewusst und selbstverständlich in der Fliegerwelt wohlfühlen und gute Vorbilder abgeben.

 maren.thomas@pilotundflugzeug.de