

> Irene Teutloff – Portrait einer Hubschrauberpilotin, Vizeweltmeisterin und einem engagierten Whirly-Girl

Irene Teutloff (10.12.23 – 23.12.11), die erste bundesdeutsche Vizeweltmeisterin im Hubschrauberflug und nach Hanna Reitsch die zweite deutsche Hubschrauberpilotin, ist im Alter von 88 Jahren in Berlin verstorben. Mit ihr hat der deutsche Hubschraubersport der Nachkriegsära eine seiner Pionierinnen verloren. Sie hat sich in ihrer aktiven Zeit nicht nur mit Leidenschaft und Ehrgeiz erfolgreich in dieser Männer- und Technikdomäne durchgesetzt, sondern stellte ihr Fachwissen und Urteilsvermögen auch als langjährige Schiedsrichterin auf Hubschrauberweltmeisterschaften zur Verfügung. Darüber hinaus war sie seit dem Ende der 1970er Jahre ehrenamtlich als europäische Vizepräsidentin der „Whirly Girls“ – einer 1945 gegründeten amerikanischen Vereinigung Helicopter fliegenden Frauen – aktiv und engagierte sich vor allem dafür, mehr Frauen für die Fliegerei zu begeistern.

Irene Teutloff wurde am 10.12. 1922 als Irene Lingnau in Danzig geboren. Nach den Härten der Kriegs- und Vertreibungszeit, in denen sie das Schicksal vieler Vertriebener aus West- und Ostpreußen teilte, heiratete sie 1948 den Textilkaufmann Willy Teutloff. Die Geschäfte ihres Mannes liefen bald gut. Sie begann sich zunehmend für die Fliegerei zu interessieren und für alles was mit Navigation, der Astronomie, der Astrologie und auch der Philosophie zu tun hatte. Für eine Frau waren dies in den fünfziger Jahren ungewöhnliche Beschäftigungen.

Nach den ersten Flugstunden 1966 mit einem Segelflugzeug in Samaden in der Schweiz – die Familie durfte währenddessen unten zuschauen – war klar, dass sie von der Fliegerei nicht mehr loskommen würde.

Heute ist die Faszination des Fliegens und der Höhe auch für Nichtflieger leichter nachzuvollziehen - Satellitenbilder, Google Earth, Linienflüge, Flugsimulatoren etc. liefern uns immer neue spektakuläre Ansichten aus unterschiedlichen Perspektiven. Wer aber in den 1960er Jahren nicht Heeresflieger oder Berufspilot, also männlichen Geschlechts war, hatte wenig Berührung mit der Fliegerei - abgesehen von Frauen wie der Pionierin des Hubschraubersports Flugkapitänin Hanna Reitsch. Bei Irene Teutloff entwickelte sich die Leidenschaft für das Hubschrauberfliegen wohl aus mehreren Quellen. Ganz sicher war es die Herausforderung, eine Maschine zu kontrollieren, die sensibel auf feinste Steuerbefehle reagiert und einen Fehler sofort spüren lässt. Was könnte reizvoller und eleganter sein, als z.B. mit einer kleinen wendigen Maschine eine punktgenaue Landung hinzulegen. Das erlebt man eben nur beim Hubschrauberfliegen. Hinzu kommt die Unabhängigkeit von Start- und Landepisten, aber auch das Gefühl, im Flug über allem zu schweben und eine andere Perspektive einzunehmen.

Ein weiterer Grund, sich diesen vielen strapaziösen Prüfungen und Tests zu unterziehen, war deutlich zu machen, dass Frauen genau so sicher und ausdauernd mit einem Hubschrauber umgehen können wie Männer und damit einen Anreiz zu schaffen, dass mehr Frauen sich auf diese Technik einlassen. Eine besondere Herausforderung war, dass sich die Wettbewerbe immer in einer Männerwelt und oftmals unter abenteuerlichen Bedingungen abspielten - insbesondere auf den ersten Weltmeisterschaften z. B. in Russland und Polen.

Der Einstieg in die Fliegerei im eingemauerten Berlin war steinig. Für Privatleute waren Fliegen und Flugtraining nicht nur Luxus, sondern auch nur eingeschränkt möglich. Also fanden die Flugstunden und die Prüfung für den Flugschein/Fläche 1967 in Peine/ Hannover statt.

In den nachfolgenden Jahren ist Irene Teutloff zunächst drei Rallyes mitgeflogen – dabei nahmen nur 8 Hubschrauberpilotinnen an der ersten deutschen Hubschrauberrallye teil. Bei der 4. Rallye deutscher Pilotinnen 1969 in Eddesse kam sie mit einer Cessna 172 von 31 teilnehmenden Maschinen auf den dritten Platz. Trotz Nebel und schwerer Gewitterböen erreichten 30 der startenden Maschinen das Ziel.

Es folgten weitere Prüfungen: 1969 das Sprechfunkzeugnis für den Flugfunkdienst und zwischen dem 3. 1. und dem 3.11. 1969 die praktische, mündliche und schriftliche Hubschrauberprüfung. 40 Flugstunden wurden auf einer Hughes 300 dafür benötigt. 1973 folgten dann das allgemeine Sprechfunkzeugnis für den Seefunkdienst und viele Englischstunden. Nicht zu vergessen, dass für die Verlängerung des Flugscheines alle zwei Jahre 20 Flugstunden für Helikopter und 24 Stunden für die Fläche nachzuweisen sind, ein erheblicher finanzieller Faktor. Ein regelmäßiger, intensiver ärztlicher check up gehört ebenfalls dazu.

Die ersten Hubschrauberweltmeisterschaften

Mit den Vorbereitungen zur 1. Hubschrauberweltmeisterschaft vom 16.09. 1971 in Bückeberg sollten sich die nationalen und internationalen Wettbewerbe langsam etablieren. Es begann 1970 mit einem „Fly in“ nach Schloss Auel. Für die Weltmeisterschaft kündigten sich auch Pilotinnen der Whirly Girls an, die damals zwei deutsche Mitglieder hatten. Ihre Nummer eins war für die Pionierin des Hubschraubers, Flugkapitän Hanna Reitsch, reserviert. Irene Teutloff hatte die Mitgliedsnummer 143.

Wie fast alle Weltmeisterschaften hatte auch diese 1. Weltmeisterschaft eine lange Vorgeschichte. Die diplomatischen

Beziehungen zwischen den USA, den europäischen Staaten und den Ländern des Warschauer Pakts waren auf dem Tiefpunkt. Der Kalte Krieg regierte auch im Sport. 1959 schlug die Sowjetunion der FAI in Paris vor, eine Meisterschaft der acht Sowjetrepubliken zu verwirklichen. Daraufhin begann das Hubschrauberkomitee der FAI eine Weltmeisterschaft zu planen. 1960 setzte die Sowjetunion die FAI unter Druck. Sollte nicht innerhalb von 5 Jahren eine Weltmeisterschaft organisiert werden, würde die Sowjetunion von sich aus den Antrag stellen, diese in Moskau durchzuführen. Also wandte sich die FAI hilfeschend an alle Aero-Clubs. Der Deutsche Aero-Club zeigte Interesse und so wurde Otto Rietdorf mit dieser Aufgabe betraut.

Das erste Problem bestand darin, die Wettbewerbsaufgaben zu entwickeln und die Bewertungsmaßstäbe festzulegen. Inzwischen waren bereits die russischen Vorschläge dafür eingegangen. Sie waren überwiegend sehr theoretisch und zum Teil sogar gefährlich. Mit Hilfe der Heeresflieger wurden neue Aufgaben verfasst und auf Basis dieser Regeln veranstaltete der Deutsche Aero-Club in den Folgejahren drei nationale Meisterschaften. Die dabei gesammelten Erfahrungen wurden dann Grundlage für die einzelnen Wettbewerbsbedingungen. Da keine andere Nation bisher vergleichbare Wettbewerbe durchgeführt hatte, erhielt der Deutsche Aero-Club Frankfurt den Auftrag, 1971 eine Hubschrauber WM auszurichten. Neben der Ermittlung der Weltmeister sollte die WM vor allem der Nachwuchsförderung und der Öffentlichkeitsarbeit dienen und das Hubschrauberfliegen populär machen.

Heute sind Hubschrauberweltmeisterschaften aufwändige internationale Wettbewerbe im Hubschrauber- Präzisionsflug, die in regelmäßigen Abständen nach einem Regelwerk und unter Federführung der Rotorcraft Commission der Federation Aeronautique International (FAI) ausgetragen werden. An der ersten

Hubschrauberweltmeisterschaft vom 16.- 19. September 1971 in Bückeburg nahmen 16 Frauen teil.

Als es soweit war, hatten Irene Teutloff und Christel Terjung genau zwei Stunden Zeit für das Training, bevor sie mit der Hughes 300 starteten. Insgesamt waren es 36 Mannschaften, dabei wurden Berufs und Privatpiloten sowie die verschiedenen Kategorien der Hubschrauber (leichte/schwere Maschinen) nicht getrennt bewertet. Die Wettbewerbsaufgaben bestanden aus Pünktlichkeitsanflug, Hubschrauber-Slalom, Rettungsaufgabe, Stilwertung und Überlandflug. Hinter dem Team von Hanna Reitsch/Dorle Schrimpf belegte das Team von Irene Teutloff/Christel Terjung den zweiten Platz bei den Frauen. In der Gesamtwertung erreichten sie den 20. Platz.

Noch im selben Jahr wurde 1971 das geplante Hubschraubermuseum in Bückeburg eröffnet. Hier ist auch ein maßstabsgerechter Nachbau des ersten Hubschraubers zu sehen.

1975, bei der 2. Hubschrauber WM in Middle Wallop/England, waren nur Damenmannschaften aus den USA, der UdSSR und England vertreten. Irene Teutloff nahm für Deutschland als Schiedsrichterin und einzige Frau teil.

Die 3. Hubschrauber-WM fand vom 28. Juli - 6. August 1978 in der Sowjetunion in Witebsk/Weißrussland, 500 km westlich von Moskau statt. Sie war ein sportpolitisch und diplomatisch heikles Großereignis und lief deshalb nicht ohne Komplikationen ab. Zum ersten Mal sollten Piloten der Luftwaffe der Bundesrepublik offiziell in der Sowjetunion fliegen. Von der zivilen Seite waren Irene Teutloff aus Berlin und Hartmut Zimmer aus Gernlinden angemeldet. Noch eine Woche vor dem geplanten Abflug in die UdSSR trainierten die deutschen Flieger gemeinsam mit den amerikanischen und englischen Piloten in Ahlhorn für die Weltmeisterschaft.

Dann ergaben sich erste Verstimmungen, zuerst bei der Erteilung der Einreisevisa und schließlich auch beim Abgleich der Mannschaften. Die USA und Großbritannien zogen darauf verärgert ihre Militärmannschaften zurück und die Bundeswehr reduzierte ihre Mannschaften. Schließlich wurden zwei Maschinen, die Bell UH-1D (Luftwaffe) die Bo105 (Heeresflieger) in die Transall C 160 verladen und gemeinsam mit den Mannschaften nach Witebsk geflogen. Irene Teutloff flog als Schiedsrichterin mit.

Im Laufe des Wettbewerbs häuften sich weitere Herausforderungen, so dass man wohl ohne Übertreibung eine deutliche Bevorzugung der russischen Teilnehmer konstatieren konnte. Zunächst stellte sich zur Überraschung aller ausländischen Teilnehmer heraus, dass die Wettbewerbssprache nicht wie angekündigt englisch, sondern russisch war. Der Dolmetscherin fehlten die Fachbegriffe, so dass sie nur ungefähre Übersetzungen liefern konnte. Das Kartenmaterial hatte einen ungewohnten Maßstab, fremde Kartenzeichen und oben drein auch noch eine russische Beschriftung. Darüber hinaus wurden auch keine Eingewöhnungsflüge zur Orientierung im Gelände genehmigt und eine Kooperation von Pilot und Copilot durften auch nicht stattfinden.

Die sowjetische Mannschaft war mit 36 von 42 Einzelmedaillen der klare Sieger des Wettbewerbs. Zwei erste Platzierungen in der Hubschrauberkür - besonders faszinierend Karl Zimmermann und Wolfgang Kollmann - und der 3. Platz in der Mannschaftswertung, waren das Ergebnis des bundesdeutschen Teams.

Die nachfolgenden Weltmeisterschaften 1981, 1984 und 1986 begleitete Irene Teutloff regelmäßig als Schiedsrichterin.

Rückblickend verdient dabei vor allem die 4. Weltmeisterschaft 1981 in Piotrkow Trybunalski in Polen, eine besondere Beachtung. Dies vor allem auch deshalb, weil es wegen der politischen Unruhen für die

polnischen Veranstalter eine außerordentliche Anstrengung war, die WM überhaupt durchzuführen. So wurde z. B. der Organisator der WM, Herr Kolass, mitten in den Vorbereitungen ins Politbüro gewählt und widmete sich dann dieser neuen Aufgabe.

Die Tagebuchaufzeichnungen von Irene Teutloff lesen sich folgendermaßen: „Nach einer eiligen Sammelaktion für einen Lebensmitteleinkauf startete der Mercedes Caravan auf dem Landweg, um die Versorgung in Polen sicherzustellen. Währenddessen wurde die BO 105 über Prag und Brünn nach Bratislava geflogen. Nach einigen Startproblemen mit der Turbine ging es, zum Teil in 4.500 ft Flughöhe, über die weiß schimmernden Kalkfelsen der Tatra nach Krakau. Danach folgten quälend gründliche Kontrollen der Einreisepapiere, die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung und schließlich abends um 19:30 Uhr die Landung der Maschinen in Piotrkow Trybunalski.“

An dieser WM nahmen insgesamt 39 Crews, 33 Maschinen und 11 Hubschraubertypen teil. Für die deutsche Nationalmannschaft wurde es ein großer Erfolg. Sie erkämpfte mehr Medaillen als alle anderen teilnehmenden Nationen zusammen. Bei den Damen gingen nur die Sowjetunion und Polen an den Start.

„Der Rückflug verlief bei schlechten Wetterbedingungen etwas holprig. Die Tatra lag schon in den Wolken, so dass ein Weiterflug von Brünn nach Prag nicht mehr gestattet wurde. Der Hubschrauber wurde streng bewacht und da die Geschäfte am Sonntag geschlossen waren, musste man sich mit Bier und Brot begnügen. Am nächsten Tag ging es dann weiter über Prag nach Roth und endete dort mit einem Empfang für die Mannschaft.“

Bei der 5. Weltmeisterschaft 1986 in Castle Ashby/England gibt es folgende Aufzeichnungen: „Nach Monaten des Trainings und des Leistungsdrucks starteten die 10 Helikopter (4 BO 105, 3 Alouette, 3

Bell) am Sonntag in Ahlhorn zu ihrem Flug über den Kanal nach Castle Ashby - unter anderem über Vökl und Ostende. Auf Grund der niedrigen Wassertemperaturen mussten für die ca. 15 Minuten Flugzeit über den Kanal Schwimmwesten und Überlebensanzüge angelegt werden. Ein weniger angenehmes „Kleidungsstück“, da die Anzüge an den Gelenken und am Hals hermetisch verschlossen waren. Ein Sikorsky begleitete den Schwarm für Notfälle. Die Hoffnung auf einen traumhaften Blick auf die englische Steilküste erfüllte sich wegen des schlechten Wetters leider erst in der letzten Sekunde. Von Manson Air Base ging es dann weiter unter Führung der Royal Air Force entlang der Küste, da der Bevölkerung keine großen Lärmbelästigungen zugemutet werden sollten. Im typischen englischen Nebel tauchten die anderen Maschinen immer mal wieder schemenhaft vor und neben den Piloten auf. Mittlerweile flogen auch drei russische Helikopter mit. Langsam wurde die Sicht besser und hin und wieder zeigte sich ein Fischkutter oder eine Fähre. Unter den Piloten breitete sich die satte grüne Landschaft von Wales aus. Nach einem langen, geraden Anflug kam Castle Ashby in den Blick, flankiert von hohen alten Bäumen. Ein altes imposantes Gemäuer, in dem die Familie Compton seit 1512 bis heute residiert. Wie bei fast allen alten Adelssitzen mussten die Eigentümer die Schlosstore für den Tourismus öffnen - wie sich gezeigt hat, mit finanziellem Erfolg. In dieser Woche gaben hier die Helikopter den Ton an. Unter den teilnehmenden Nationen waren auch Großbritannien, die UdSSR, Polen, die USA und Deutschland. Frankreich und Belgien hatten nur Beobachter entsandt.“

Angesichts dieser kurzen Ausschnitte aus den Erinnerungen Irene Teutloffs fällt es leicht, die besondere Faszination des Hubschrauberfliegens und dieser europaweit ausgetragenen Wettbewerbe nach zu vollziehen, bei denen sie als eine der ersten

Frauen mit dabei sein konnte. Sie fehlt uns mit ihrer Energie, ihrem Charme und ihrem Engagement für die Nachwuchsförderung.

Kasten: Die Whirly- Girls

Die „Whirly- Girls“, der amerikanische Club Helikopter fliegender Frauen, wurde 1945 gegründet und reservierte ihre Nummer 1 für die deutsche Pionierin des Hubschrauberfliegens Flugkapitän Hanna Reitsch. Eine Entscheidung, die angesichts des damaligen Verhältnisses zwischen Amerikaner und Deutschen erstaunlich ist. Irene Teutloff wurde mit der Nummer 143 aufgenommen. Im Jahr 1979 wurde sie Vizepräsidentin und europäische Direktorin der „Whirly - Girls“. Eine der wesentlichen Anliegen der Organisation besteht darin, alljährlich Stipendien zu vergeben, die es jungen Frauen ermöglichen soll, ihre Hubschrauberlizenz zu erwerben oder sie zu erweitern. So gibt es seit 1968 ein memorial scholarship in Erinnerung an Doris Mullen, die bei einem Flugzeugabsturz ums Leben kam. 1982 gründete Irene Teutloff ein International scholarship, mit dem Pilotinnen unterstützt werden, die nicht aus den USA kommen.

Kasten: Geschichte der FW 61 und der Hanna Reitsch-Gedächtnistrophäe

Heinrich Focke entwickelte dieses erste deutsche Rotorflugzeug und übernahm 1931 die Fertigungslizenz für seine Entwicklungsabteilung für Rotorflugzeuge. 1936 startete der erste Flug der FW 61.

Die Liste der mit diesem Hubschrauber im Jahre 1937 aufgestellten Rekorde spricht für sich. Nacheinander konnten die Weltrekorde im Entfernungsflug, in der Flughöhe und in der Flugdauer überboten

werden. Hanna Reitsch stellte mit der FW 61 über 108.9 km den neuen Langstreckenrekord für Hubschrauber auf. Die Manövrierfähigkeit und die Steuerbarkeit dieses ersten wirklich einsetzbaren Hubschraubers wurden immer wieder auf eindrucksvolle Art und Weise demonstriert. In der 1938 in Berlin gezeigten sensationellen Schau: „1000 PS in der Deutschlandhalle“ steuerte Hanna Reitsch 1938 den Hubschrauber über einer Grundfläche von 100m mal 40 m im Vorwärts- Rückwärts-, Seitwärts- und Schwebeflug und führte dabei Drehungen um 60 Grad vor.

So fand der Vorschlag, der besten weiblichen Teilnehmerin bei den Weltmeisterschaften eine Hanna-Reitsch-Gedächtnis-Trophäe zu verleihen, breite Zustimmung. Bei den Überlegungen zur Gestaltung der Trophäe fiel die Entscheidung von Irene Teutloff für ein Modell der FW 62. Von der Idee bis zum Modell war es allerdings kein einfacher Weg. So musste sie zunächst einmal nicht nur den Original Hersteller finden, sondern auch einen geeigneten Modellbauer. Schließlich wurde diese Trophäe 1981 auf der Tagung in Anaheim von Otto Rietdorf an die neugewählte Präsidentin Dee Fulk übergeben. Im National Air und Space Museum in Washington ist das Modell aufgestellt und dort auch zu betrachten.