Vereinszeitschrft der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. Ausgabe 1 I Januar 2014 Schutzgebühr 0,90 EUR

GendAiR kingerNEWS

Der Nikolaus kommt im Hubschrauber

Insel-Hopping in Kroatien

Der Weg zum Instrument Rating

Wichtiges für den Winterflugbetrieb

▼ *Die MRUN: Startklar mit neuem Motor*

Genuss zum Abheben

Haben Sie sich auch schon mal gefragt, warum der Kaffee bei einem guten Italiener einfach besser schmeckt als bei Ihnen im Büro?
Liegt das am Kaffee? Sicher auch, ja. Oder an der Maschine? Klar – auch die hat ihren Anteil. Aber erst die genaue Abstimmung von Produkt und Maschine und deren richtige Einstellung bestimmen, wie Ihr Kaffee schmeckt. Und deshalb zeigen wir Ihnen gern, wie aus ganz normalen Bohnen ein überirdischer Genuss entsteht. Sie möchten mehr wissen? Rufen Sie uns an: +49 906 70 612 - 0

Was wir gerne für Sie tun: Wir beraten Sie herstellerunabhängig, welche Kaffeemaschine oder welcher Heißgetränkeautomat am besten für Ihren Betrieb und Ihre Ansprüche geeignet ist. Wir kümmern uns darum, Ihre vorhandene Kaffeemaschine bestmöglich einzusetzen und optimieren sie in Bezug auf Wirtschaftlichkeit und Geschmackserlebnis. Wir beliefern Sie mit Kaffee und Zusatzprodukten und bieten Ihnen einen professionellen Service. Tauchen Sie ein in die Welt des Kaffees. Lassen Sie sich inspirieren von den vielfältigen Zubereitungsarten für den besonderen Genuss!

Kaffee · Maschinen · Produkte · Service
kaffee & genuss
VIVANTe

Vivante – Ihr Partner für Büro, Gewerbe und daheim
Vivante - Kaffee und Genuss · Pyrkstockstr. 16 · 86609 Donauwörth · info@vivant-e.de · www.vivant-e.de

Die hohe Kunst, einen Ackergaul in einen Goldesel zu verwandeln

Biomassereststoffe fallen in der Landwirtschaft und bei der Weiterverarbeitung tierischer und pflanzlicher Stoffe als Abfallprodukt an. In all diesen Stoffen steckt aber pure Energie. Ein Kilogramm Trockenmasse enthält ca. 4,5 kW bio-chemisch gespeichertes Sonnenlicht. Durch eine effiziente Aufarbeitung all dieser Reststoffe generieren wir Wertstoffe, die in einer stofflichen oder energetischen Nutzung unserem Lebenskreislauf gewinnbringend wieder zugeführt werden.

So generieren wir zum Beispiel bei einem Pferdestall mit 50 Pferden jährlich mehr als 238 Tonnen Pellets mit einer Restfeuchte von unter 10%. Diese Pellets können Sie dann sowohl zur Wärmeerzeugung nutzen als auch als Düngemittel oder zur Wiedereinstreu in der Tierhaltung.

Informieren Sie sich bei uns – auf unserer Homepage www.jumbo-group.de oder in einem persönlichen Gespräch mit uns oder einem unserer Vertriebspartner. Es könnte sich für Sie richtig lohnen.

jumbo group
energie logistik GmbH
Feldbach 25
D-86647 Buttenwiesen

Telefon +49 8274 1001
Telefax +49 8274 1004
www.jumbo-group.de
info@ jumbo-group.de

Inhalt

Grußwort
Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Gratulation!
Wer wann seine Lizenz erworben hat, Geburtstag oder Jubiläum feiert 3

Der Nikolaus ...
... kommt mit dem Hubschrauber 4

Insel-Hopping in Kroatien
im September 2013 5

Foto: Thomas Seel

Aubildungsbericht
über die IFR-Ausbildung 6

Neue Mitglieder – Neue Mitflieger
Stefan Kohlhofer, Frank Felten und Peter Ortner stellen sich vor 9

Foto: Marc Ulm

Im Winter ist beim Fliegen maches anders
Tipps für die Winterfliegerei . . . 10

Impressum

Redaktion: Wolfgang Erben, Thomas Seel, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Monika Löffler, Matthias Obermayer **Fotos:** Marc Ulm, Kurt Glock, Wolfgang Erben, Hildegard Nieberle, Matthias Obermayer **Titelfoto:** Herzlich bedanken möchten wir uns bei Marc Ulm, von dem auch das Titelfoto der GendAIRkingerNews stammt [Marc Ulm Photography - www.facebook.com/ulmphoto] **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehmacher [Atelier Georg Lehmacher, www.lehmacher.de] **GendAIRkingerNews:** Die GendAIRkinger News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Beiträge geben nicht die Meinung des Vereins wider, sie sind lediglich persönliche Stellungnahmen der einzelnen Redakteure **Anzeigen:** Anzeigen in den GendAIRkingerNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder bei Georg Lehmacher: 0172 / 815 30 75. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns. **Sonstiges:** Die GendAIRkinger News werden über eine Ausgleichszahlung klimaneutral gedruckt.

Die GendAIRkingerNEWS – mit Fotos von MARC ULM PHOTOGRAPHY

Liebe Leser und Freunde des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen!

Das Jahr 2014 wollen wir gleich wieder mit einer neuen Ausgabe unserer Vereinszeitung beginnen, die hiermit in ihr zweites Jahr kommt. Auch wenn naturgemäß seit Oktober nicht so viele Ereignisse am Flugplatz stattgefunden haben wie im Sommerhalbjahr, gibt es dennoch wieder einiges zu berichten. So ist es seit vielen Jahren Tradition, dass der Nikolaus im Dezember mit dem Flugzeug nach Genderkingen zu den Kindern kommt. Dieses Jahr hat er aber erstmals einen Hubschrauber genommen: mehr davon in diesem Heft.

Das Titelbild zeigt es schon: die Piloten müssen sich und ihre Flugzeuge jetzt auf Winterbetrieb einstellen. Zwar gibt es gerade in der kalten Jahreszeit oft viele schöne Tage zum Fliegen mit klarer Luft und guter Sicht, aber bei tiefen Temperaturen und vor allem bei Eis und Schnee muss man in der Fliegerei doch manche Besonderheiten beachten, auf die Wolfgang Erben in seinem Beitrag eingeht.

Um etwas unabhängiger von den Launen des Wetters zu werden, haben immer mehr Piloten in unserem Verein beschlossen, sich für Instrumentenflug ausbilden zu lassen. Schließlich haben wir mittlerweile 3 Vereinsflugzeuge, die für „IFR“ (Instrument Flight Rules“) zugelassen sind. Dazu kommt, dass 2014 dank neuer europäischer Regelungen mit einer Vereinfachung der IFR-Ausbildung gerechnet werden kann; Europa kann also auch zum Abbau der Bürokratie beitragen! Thomas Seel berichtet in seinem Beitrag von seinen eigenen Erfahrungen auf dem Weg zum IFR-Schein, den er 2012 – noch nach alter aufwändiger Regelung – erworben hat. Außerdem schildert er eine Flugreise nach Kroatien, die uns Lust auf die vielen schönen (Aus-)Flugmöglichkeiten machen soll, die das neue Jahr hoffentlich wieder bereithält.

Was geschah noch 2013 am Flugplatz und was wird uns 2014 wohl bringen? Nachdem Familie Cannoletta nach einem äußerst erfolgreichen ersten Jahr mit ihrer Pizzeria „Volare“ sich für

Foto: Kurt Glock

Besonders herzlich gratulieren wir unserem allseits beliebten Wirt Luigi Cannoletta zum 50. Geburtstag!

Herzlich gratulieren möchten wir unseren Vereinsmitgliedern ...

... zum runden **Geburtstag:**

Adjeh Attikossie
am 09.01.2014 zum 50. Geburtstag

Paul Stein
am 13.02.2014 zum 80. Geburtstag

Peter Eisner
am 21.02.2014 zum 75. Geburtstag

Alexander Neuhaus
am 01.03.2014 zum 50. Geburtstag

Walter Koch
am 12.03.2014 zum 85. Geburtstag

Alfred Luderschmid
am 21.03.2014 zum 50. Geburtstag

mindestens weitere 5 Jahre an unserem Flugplatz entschieden hatte, beschloss Luigi Cannoletta, den eigentlich wohlverdienten Urlaub im Oktober für eine umfangreiche Renovierung der Küche und eine Verschönerung der Gaststätte zu nutzen, um seine Gäste noch besser bedienen zu können.

Auch einige Vereinsflugzeuge wurden und werden noch „renoviert". Unser auf der Titelseite abgebildetes Ultraleicht-Flugzeug Remos G3 bekam einen neuen ROTAX-Motor und bei unserer Cessna 172 hatte der bisherige THIELERT-Diesel-Motor seine zugelassene Lebenszeit (bei bester Gesundheit) erreicht und wurde durch einen stärkeren THIELERT Centurion 2.0 S ersetzt. Somit hat die D-EELV gerade bei Passagierflügen jetzt noch mehr Sicherheitsreserven beim Start und im Reiseflug kommt sie bei gleicher Leistungseinstellung rund 20 km/h schneller voran.

Fotos C172: Matthias Obermayer

Das neue Jahr wird bei einem weiteren Flugzeug einen neuen Motor erfordern: auch unsere DIAMOND DA40 D-EDKY wird einen stärkeren Centurion 2.0 S bekommen – ebenfalls zur höheren Sicherheit der Insaßen. Weiterhin wird unser Verein in Renovierungsarbeiten der Asphaltdecke der Flugbetriebsflächen investieren müssen.So ist jetzt schon abzusehen, dass unser Verein auch 2014 erhebliche Ausgaben haben wird – im Gegensatz zu 2013 mehr für Erhaltungs- und Modernisierungsaufgaben und weniger für neue Investitionen. Unsere größte Anschaffung 2013 – unsere 2-motorige DIAMOND DA42 „Donauwörth" – hat sich erfreulicherweise bereits jetzt direkt und indirekt „rentiert". Sie wurde mit rund 240 Stunden seit Ankunft am 14.05.2013 bis zum Jahresende hervorragend genutzt, wobei der USA-Flug davon „nur" 80 Stunden ausmachte. Somit ist sie jetzt schon ein wirtschaftlicher Erfolg, zumal sich 2014 voraussichtlich zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten ergeben werden. Aber nicht nur finanziell hat sie sich bewährt: sie hat auch einen wesentlichen Anteil daran, dass unser Verein einen großen Zustrom an neuen Mitgliedern verzeichnen konnte, die sich dankenswerterweise nicht nur als DA42-Piloten in den Verein einbringen sondern auch mit vielen anderen Tätigkeiten. Unser Verein hat also auch für 2014 die besten Perspektiven.

Gespannt warten 2014 viele nicht nur in Genderkingen auf ein Ereignis, das von besonderer Wichtigkeit für die gesamte Region ist: wenn alles klappt, wird 2014 der Radweg nach Donauwörth fertig werden. Wir würden uns natürlich ganz besonders freuen, wenn er spätestens bei unserem Flugplatzfest am letzten Septembersonntag eröffnet werden könnte – so wie am 14. Juli 2011 der Radweg von Genderkingen zum Flugplatz zusammen mit unserem neuen Tower eingeweiht wurde und damals gleich noch der französische Nationalfeiertag mit der Deutsch-Französischen Gesellschaft gefeiert werden konnte.

Es wird also auch im Laufe dieses Jahres sicher wieder viel Berichtenswertes geben. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen ein gesundes und abwechslungsreiches Jahr, viel Spaß an unserem Flugplatz und bei der Lektüre der GendAIR-kinger News und allzeit glückliche Landungen.

Ihr Matthias Obermayer

Unsere DA42 – natürlich als Fotomontage

Winterimpressionen: Marc Ulm

Genderkingen, 08.12.2013

Der Nikolaus...

Alle Jahre wieder kommt am Flugplatz Genderkingen der Nikolaus aus der Luft und beschert alle lieben Kinder. Während er aber sonst immer mit einem MDG-Flugzeug kam, hat sich dieses Jahr Peter Ortner bereit erklärt, den Nikolaus mit seiner EC120 einzufliegen. Dank des relativ guten Wetters konnten rund 25 aufgeregte Kinder mit ihren Verwandten auf dem Vorfeld warten und die Landung des Hubschraubers direkt verfolgen. Sofort nach der Ankunft rief der Nikolaus die Kinder der Reihe nach zu sich. Nachdem er mit Hilfe seines großen Buchs jedem Mädchen und jedem Jungen seine persönlichen Ratschläge gegeben oder auch sein Lob ausgesprochen hatte, bekam jedes Kind ein kleines Geschenk.
In der Zwischenzeit hatte der Himmel sich zugezogen und es pfiff ein kalter Wind. So waren alle froh, nach der Bescherung in die warme, gemütliche und von Stephan Bosch mit Weihnachtssternen geschmückte Flugplatzgaststätte „Volare“ zu kommen. Hier hatte die Familie Cannoletta Kaffee, Glühwein und Kinderpunsch vorbereitet und auf einem großen Tisch standen köstliche Kuchen bereit, die die Fliegerfrauen selbst gebacken hatten. Alle Kinder und Erwachsenen genossen diesen schönen Nachmittag, den wir auch dieses Jahr wieder insbesondere Alfred Rehberger, Nicole und Martin Schneider sowie Monika Löffler zu verdanken hatten.

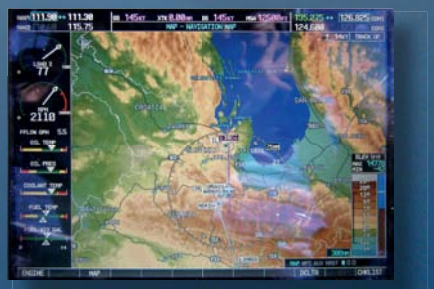
Matthias Obermayer

...kommt mit dem Hubschrauber

Fotos: Matthias Obermayer

Monika Löffler, Peter Ortner und Martin Schneider freuen sich über den Besuch des Nikolaus (Alfred Rehberger)

Insel-Hopping in Kroatien im September 2013



Alle Fotos zum Reisebericht: Thomas Seel

Was macht man im September mit einer Woche Resturlaub? Eigentlich wollte ich mit meinem Bruder in die Berge zum Wandern gehen. Der Wetterbericht sagte aber für die Alpen recht wechselhaftes und zum Teil regnerisches Wetter voraus. Wie wäre es also, den Alternativplan zur Sizilientour 2012 abzufliegen? Geplant wurde eine Route von Donauwörth direkt nach Pula, weiter zu den Inseln Unije und Hvar sowie bis nach Dubrovnik. Zurück sollte die Flugroute über den Balaton und Wien nach Donauwörth führen, womit auch gleich eine „Schlechtwetterroute“ geplant war.

Der Hinflug erfolgte, letztendlich zur Übung, nach Instrumentenflugregeln, was uns über den Alpen Flugfläche 150 (ca. 5000 Meter über dem Meeresspiegel) und die Nutzung von Sauerstoff bescherte. Dank der netten Unterstützung eines Vereinskollegen – danke Martin – waren wir mit einer frisch gefüllten Sauerstoffflasche und einem Pulsoximeter zur Messung des Blutsauerstoffanteils ausgestattet und ich konnte ohne schlechtes Gefühl am Samstag, bei (eigentlich) tollem VFR Wetter starten. Der erste kleine Hüpfer führte mich nach Nürnberg um meinen Bruder aufzunehmen. Das hatte den Vorteil, gleich die erforderliche Passkontrolle für die Ausreise nach Kroatien ohne großen Aufwand erledigen zu können.

Von Nürnberg flogen wir in gut 2,5 Stunden nach Pula, zum Teil über den Alpen in Flugfläche 150 mit Rückenwind, so dass wir eine Groundspeed von knapp 150 kt (ca. 280 km/h) auf den Instrumenten angezeigt bekamen. In Pula brachte uns ein Taxifahrer für 150 Kuna (ca. 20 €) in die City, wo wir nach einigem Suchen in einem außergewöhnlichen Hostel abgestiegen sind. Die Stadt erwies sich als stark vom Tourismus geprägt und so beschlossen wir, bereits nach einer Nacht weiterzufliegen. Leider lassen geänderte Regularien einen Anflug auf die kleine Insel Unije nicht mehr ohne Sondergenehmigung der kroatischen Luftfahrtbehörde zu. Wie wir hörten, erfüllt Unije zurzeit nicht alle Sicherheitsauflagen. So überflogen wir den Platz von Unije wehmütig. Der Anblick der Kornaten ließ uns aber die

Großes Foto: die Kornaten | Kleine Fotos von oben nach unten: Sonnenuntergang in Pula | Uferpromenade in Hvar | Crewfoto | Hafen in Hvar

„übersprungene Landung“ schnell vergessen. Wir folgten einfach der in der Jeppesen Karte veröffentlichten VFR Route Adria 1. Nach 1,5 Stunden staunen und sehr schönen Eindrücken, wurde der Anflug auf die Insel Hvar noch einmal spannend. Über Funk meldeten wir uns ein letztes Mal auf Brac Approach. Dem netten Controller sagten wir, dass wir im Anflug auf Hvar sind und baten ihn, bereits jetzt unseren Flugplan zu schließen. In der Platzrunde von Hvar setzten wir lediglich Positionsmeldungen ab, denn unten befand sich zum Zeitpunkt des Anflugs auf die Staubpiste niemand. Wir reihten unsere DA 40 zwischen drei abgestellten Flugzeugen ein. Bis wir unser Gepäck im Flieger sortiert hatten, kam eine Gruppe Fallschirmspringer am Platz an. Dort bezahlten wir 20 € Lande- und Abstellgebühr für 3 Tage. Nach einer gemütlichen Wanderung in das 2 km entfernte Örtchen Stari Grad und einer Menge Zwischenstopps an Feigenbäumen mit reichlich reifen Früchten, mieteten wir zwei Mountainbikes und fuhren mit den Rädern auf einen Campingplatz auf der anderen Inselseite. Der Weg dorthin zeigte uns, dass die Insel tatsächlich fast 400 Meter hoch und es ziemlich anstrengend ist, in praller Sonne und reichlich Gepäck diese Höhe zu überwinden. Die nächsten Tage waren ausschließlich vom Strand, gutem kroatischem Essen und der Besichtigung von Hvar bestimmt. Nach einem wunderschönen Aufenthalt auf der Insel Hvar wurde über das offene WLAN-Netz eines Restaurants bei der DFS der Flugplan nach Mali Losinj aufgegeben. Wir flogen die VFR Adria Route wieder in gut einer Stunde über die Kornaten zurück. Auf Mali Losinj wollten wir einen weiteren Badetag einlegen, tanken und dann wieder einen IFR Trainingsflug über Klagenfurt zurück nach Nürnberg machen. Auf dem Rückflug mussten wir aufgrund der östlicheren Streckenführung nur auf Flugfläche 120 steigen, allerdings dauerte der Flug mit Gegenwind etwas länger. Nach insgesamt knapp 10 Stunden Flugzeit landeten wir wieder glücklich in Nürnberg zur Kontrolle der Pässe. Nachdem mein Bruder ausgestiegen war, flog ich unsere „Genderkingen“ nach Herzogenaurach zur Wartung. Die regelmäßige Kontrolle stand an. Unser 1. Vorstand war so nett und engagierte sich als „professioneller Taxiflieger“ um mich mit der Aquila abzuholen. Rückblickend kann ich nur sagen: Eine tolle Tour, die jeder mit einem Vereinskollegen gut nachfliegen kann, selbstverständlich auch VFR und ohne Sauerstoff. Wenn man die Zeiten teilt, hat jeder nur 5 Stunden Flugzeit und ein schönes unvergessliches Erlebnis im Logbuch. Unterstützung zur Flugplanung gibt es von mir immer gerne.

Viel Spaß beim nachfliegen!

Thomas Seel

Tatsächlich geflogene Route

Kosten

Gesamtflugzeiten und Routing: ca. 10 Std.
Pula 25 €, incl. 1 Tag abstellen,
Hvar 20 €, incl. 3 Tage parken,
Mali Losnije 37 €, incl. 1 Tag parken.
Nürnberg jeweils 25 €
Fahrradmiete für 2 Tage auf Hvar:
200 Kuna ca. 28 €
Unterkünfte: je nach Vorliebe

Blick auf die Stadt Hvar

Ausbildungsbericht

Fotos zum Ausbildungsbericht: Thomas Seel

Als die erste Flugplatzzeitschrift aufgelegt wurde, hat Franz Kraus einen Bericht zum Fliegen nach Instrument Rules veröffentlicht, den ich mit großer Begeisterung gelesen habe. Nun gut, habe ich mir gedacht, soviel Zeit habe ich nicht und die Ausbildung erschien mir ziemlich komplex und vor allem auch teuer. Nachdem ich mich aber beruflich verändert habe, hatte ich in der Übergangszeit etwas Luft, um Träume zu verwirklichen. Am Rande eines Pilotenabends erzählte ich von meinem Vorhaben und hatte spontan einige Mitstreiter. Insgesamt fand sich ein interessierter Kreis von fünf Vereinskameraden.

Bei der Auswahl der Flugschule legte ich besonderen Wert auf ein abgestimmtes Ausbildungskonzept, das es ermöglicht, sich flexibel auf die Theorieprüfung vorzubereiten. Ein weiteres Kriterium war für mich, die IR Praxis auf unserer vereinseigenen DA 40 mit moderner Garmin G1000 Avionik und einem baugleichen Verfahrenstrainer (Simulator) durchzuführen.

Als erste kleine Hürde stand das AZF an. Das Funksprechzeugnis ist neben 100 Stunden PIC (Pilot in Command) und der NVFR (Nachtflugberechtigung nach Sichtflugregeln) Voraussetzung zur Erlangung des IFR Rating.

Nach der Anmeldung zur Flugschule und der Auswahl des Fernlehrganges standen einige Monate lernen für die Theorieprüfung in Braunschweig an, was die größte Hürde ist. Der zuvor abzulegende Fernlehrgang mit Abschlussprüfung und der Ausgangstest der Flugschule waren dagegen ein Kinderspiel. Sechs Fächer waren bei jedem dieser Tests mit mind. 75% zu bestehen und es ist durchaus keine Schande zu sagen, dass die meisten unserer Gruppe bisher zweimal dafür nach Braunschweig fahren bzw. fliegen durften. Luftrecht, Instrumentierung, Flugplanung und Überwachung, Menschliches Leistungsvermögen, Meteorologie waren erfolgreich zu bestehen.

Nach Braunschweig war dann viel Spaß und lernen für die Praxis angesagt. 20 Stunden wurden IFR-Verfahren im Simulator geübt und nochmals 30 Stunden in unsrer tollen DA40 im Training verbracht. Gelernt habe ich dabei viel, das wichtigste ist aber immer noch ein gesunder Respekt vor dem Wetter, denn egal ob DA40 ohne Enteisung oder DA42 mit Enteisung sind Wetterlagen im Winter nach meiner Meinung problematisch in unserer Flugzeugklasse. Um mal wirklich noch ans Ziel zu kommen, oder einen cloud brake nach einem on top Flug sicher fliegen zu können, möchte ich meine IFR Lizenz nicht mehr missen. Ich kann eigentlich nur jeden Vereinskameraden ermuntern, die IFR Ausbildung zu wagen.

Ideale IFR Trainingsmöglichkeiten könnten zukünftig die „Full Motion Simulatoren“ der Firma Grenzebach sein. Eine kleine Gruppe von DA42 MEP Aspiranten hatte bisher die Möglichkeit den Simulator in einer Vorserienvariante zu testen. Einfach unglaublich, wie nahe diese Simulatoren an die Realität kommen.

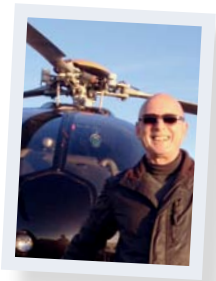
Mittlerweile konkretisiert es sich, dass der sehr aufwendige Theorieteil deutlich entschlackt wird. Für den Praxisteil des Standard IFR Scheins, der auch IFR Anflüge bis zu Platzminima erlaubt, sind 40 Stunden zu fliegen. Möchte man einen Enroute IFR, so darf die gleiche Theorieprüfung wie beim Standard IFR ablegt werden, aber man benötigt nur 15 Flugstunden. Der Enroute IFR sollte aus heutiger Sicht mit dem Training der Anflüge und einer weiteren Prüfung jederzeit auf einen vollwertigen IR Schein ausbaubar sein. Neu ist auch, dass „nur“ 10 Stunden in einer Flugschule zu fliegen sind. Die restlichen Zeiten könnten auch mit einem IFR-Vereinsfluglehrer geflogen werden. Diese neuen Regelungen dürften, sofern in den EASA- und EU-Gremien alles glatt läuft, ab 2014 zu erwarten sein.

Thomas Seel

Neue Mitflieger

Stefan Kohlhofer: Hallo liebe Fliegerfreunde. Ich bin am 27.01.1968 geboren, verheiratet, habe zwei Kinder und wohne in Pöttmes. Ich arbeite bei der Deutschen Rentenversicherung Schwaben als Teamleiter in der Verbindungsstelle zu Italien.
Die Faszination für das Fliegen wurde bei mir schon im Kindesalter geweckt. Ich durfte mit einer Cessna 172 eines Bekannten meiner Eltern mitfliegen. Es war damals sehr windig und der Pilot musste zweimal bei der Landung durchstarten um überhaupt die Landebahn zu „treffen". Mir war danach zwar sehr übel, aber es war dennoch ein unbeschreibliches Gefühl, das erste Mal die Welt von oben gesehen zu haben. Ich habe mir damals gewünscht, irgendwann selber mal am Steuer eines Flugzeuges zu sitzen. Im Jahr 2003 erfüllte sich dann der Traum vom Fliegen. Die Ausbildung zum SPL absolvierte ich bei Sepp Sporer. Am Anfang bin ich mit einem Arbeitskollegen geflogen, die letzten Jahre dann überwiegend alleine. Deshalb reifte bei mir der Gedanke, doch in einen Fliegerverein einzutreten. Es macht einfach mehr Spaß, die Fliegerei mit anderen zu teilen. Außerdem möchte ich meinen fliegerischen Horizont erweitern. Mein Ziel ist der neue LAPL oder, wenn es die finanziellen Mittel zulassen, der EASA-PPL-A.
Ich möchte mich noch mal für die freundliche Aufnahme im Verein bedanken und freue mich auf gemeinsame Ausflüge.

Mein Name ist Frank Felten und ich bin am 11.05.1970 in Düren (in der Nähe von Köln) geboren. Mein Beruf ist Elektroinstallateur, wobei ich schwerpunktmäßig mit Kommunikation, bzw. Telefonie und Netzwerk zu tun habe. Mitte der 90er Jahre begann ich mich für RC-Modellbau zu interessieren und war zunächst mit RC-Cars (ferngesteuerten Autos) hobbymäßig und auf Wettbewerben aktiv. Im Jahr 2003 verschlug es mich nach Bayern, wo ich dieses Hobby noch eine Weile auf einer Rennstecke bei Ebermergen / Harburg auslebte. Etwa im Jahr 2006 packte mich dann das „Heli-Fieber" wo auch nicht zuletzt meine Arbeit dran schuld war. Die Fluggeräte faszinierten mich immer mehr und ich begann mich mit der Technik auseinanderzusetzen. Als Konsequenz mussten die ferngesteuerten Autos dann den Hubschraubern weichen. So flog ich dann im Laufe der Zeit einige Hubschraubermodelle in verschiedenen Größen und später kamen noch Flächenmodelle hinzu. Da ich mich auch schon immer für das Fotografieren interessiert habe, sind bei meinen Modellen immer wieder mal kleine Kameras mitgeflogen, aber die Bilder waren nur bedingt brauchbar. Als dann die sogenannten Multikopter auf den Markt gekommen sind, und die Geräte auch noch mit 3-Achskreisel, Höhenmesser, GPS und Telemetrieübertragung ausgestattet waren, verkaufte ich meine Hubschrauber und investierte ich in ein solches Gerät. Inzwischen habe ich schon zwei solcher Maschinen (falls einmal eine ausfällt, denn die Geräte sind nicht fertig gekauft, sondern als Bausatz und es dauert Wochen bis sie fertig gebaut sind). Meine Lebensgefährtin hat mich von Anfang an bei dieser Geschichte unterstützt und wenn immer es geht, ist sie beim Fotografieren dabei. Wir haben schon etliche Objekte und Veranstaltungen in der Umgebung fotografiert und waren auch schon oft auf dem Flugplatz in Genderkingen aktiv (3x Flugplatzfest, 1x Horizon Airmeet). Da ich sehr gerne am Flugplatz bin, habe ich mich entschlossen Fördermitglied zu werden und ich freue mich schon sehr auf nette Kontakte und gute Gespräche.



Peter Ortner: Liebe Vereinskollegen, als neues Mitglied möchte ich mich ganz herzlich für die freundliche Aufnahme im Verein bedanken. Mit meinen bald 58 Jahren gehöre ich schon zur älteren Generation, eine Tatsache, welche ein wenig darüber hinwegtäuscht, dass ich mit der Fliegerei erst vor 3 Jahren begonnen habe.
Es begann im Jahr 2010 mit kleinen ferngesteuerten Hubschraubern, für welche selbst große Zimmer anfangs zu klein waren, weshalb ich mich dann auch bemühte, möglichst rasch Modelle zu fliegen, welche für draußen geeignet waren. Im Herbst desselben Jahres bot sich mir plötzlich die Möglichkeit, Flugstunden auf einem richtigen Helikopter zu beginnen, was meine eben begonnene Karriere als Modellflieger abrupt beendete. Erst jetzt zeigte das Virus seine volle Tücke, denn bereits nach wenigen Flugstunden beschloss ich, einen eigenen Helikopter zu erwerben, und setzte diesen Plan in die Tat um. Ab diesem Zeitpunkt musste ich die begonnene Ausbildung fortsetzen, auch wenn es immer wieder Zeiten gab, in denen ich zu mir selbst sagte: „Schaffst du das jemals, so ein Teil zu fliegen? Weshalb tust du dir das eigentlich an?"
Nun, heute kenne ich die Antwort und bin nicht nur begeisterter Hubschrauberpilot, sondern habe auch meine Liebe zur Flächenfliegerei entdeckt. Das Virus hat sich breit manifestiert und meine arme Frau hat gelernt, damit zu leben.
An dieser Stelle sei auch meinen Fluglehrern gedankt, die gerade mit viel Geduld versuchen, mir vernünftige Starts und Landungen beizubringen. Jedoch, keine Sorge, auch das werde ich irgendwann einmal erlernen. Letztlich blieb ich bei der bisher erfolgreichen Strategie: zuerst das Fluggerät anschaffen, die Lizenz dafür zu erwerben, hat Zeit für später.
Ich freue mich sehr, dass es in diesem Verein eine Reihe von Menschen gibt, mit welchen bereits nach kurzer Zeit Freundschaften geschlossen werden konnten, und hoffe auf viele gemeinsame Flugerlebnisse.

Freuen Sie sich jetzt schon auf die Vorstellung weiterer neuer Mitglieder in der nächsten Ausgabe. | Alle Fotos auf dieser Seite: Privatbesitz der Mitglieder

Im Winter ist es kälter als draußen

und beim Fliegen manches anders

Foto: Marc Ulm

Entgegen vieler Unkenrufe: der Winter ist eine tolle Jahreszeit zum Fliegen. Stabile Hochdrucklagen, geringe Wolkenobergrenzen, kaum Gewitter. Das Ganze oft bei klarer Luft und Sichten bis zum Anschlag. Fliegerherz, was willst Du mehr? Naja, es ist halt kalt draußen, aber wir haben ja Heizung im Flieger und sind auch im Sommer nicht nur im Warmen.

So hatten wir im August über Grönland -50°C Außentemperatur.

Allerdings erfordern Temperaturen und Niederschläge auch etwas Aufmerksamkeit. Hierzu wurde schon viel Intelligentes geschrieben, da muss man das Rad nicht neu erfinden. Zwei gute Abhandlungen in deutscher und englischer Sprache findet man bei LBA und FAA:

Flugsicherheitsmitteilung Winterflugbetrieb:
http://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/SBl/SBl3/Publikationen/FSM/FSM_74_12.pdf?__blob=publicationFile

Winter Flying Tips:
http://www.faa.gov/about/office_org/field_offices/fsdo/fai/local_more/alaskan_articles/media/Winter%20Flying.pdf

Sie sind auch im öffentlichen Bereich unserer Homepage zu finden. Für unseren regionalen Bereich gibt es dazu vielleicht ein paar Anregungen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit und ohne erhobenen Zeigefinger):

❄ Lies Dein Flug- und Motorhandbuch – und versuche zu verstehen, warum spezielle Regelungen gerade bei diesem Flieger gelten

❄ Batterien verlieren durch Kälte an Kapazität. Entladene Batterien frieren auf

– Erhaltungsladung wann immer möglich durchführen
– Checkliste möglichst zügig abarbeiten und die Batterie nicht schon vor dem Anlassen leer ziehen (besonders bei den Diesel-Fliegern und ganz besonders bei der 2-Mot, die neben dem G1000 einen hohen Grundverbrauch durch die Hydraulik hat)

Rotax-Flieger

❄ Mögen nicht gern anspringen, wenn es kalt ist. Da kann oft das Anwärmen des Motorblocks gute Dienste leisten (Fön)

❄ Neigen zur Vergaservereisung. Vergaservorwärmung nicht vergessen (es ist auch oft kurz vor dem Start sinnvoll, sie zu ziehen; insbesondere, wenn der Startbahnbelag nass ist)

❄ Propeller bis zum „Rülpsen" (Luftblase) durchdrehen, dass ein guter Ölfilm im System entsteht (nur in Drehrichtung, nie rückwärts)

❄ Kühlluftklappen nutzen (und entsprechend schließen) – pro Flug möglichst einmal Öltemperatur über 100°C. Sonst bei möglichst 90°C halten. Starkes Auskühlen im Sinkflug bei geringer Motorleistung vermeiden

Professionelle Enteisung unserer DA40 D-EDKY Genderkingen am Flughafen Nürnberg: schlecht fürs Material (die Enteisungsflüssigkeit ist aggressiv und unangenehmerweise auch stark hygroskopisch, was wiederum neues Wasser anzieht), aufwändig und sündhaft teuer (>1.000 €) – doch wenn Eis drauf ist, unvermeidlich. Hartgesottene allerdings besorgen sich viele Eimer kaltes Wasser und machen es selbst; die „Viel-Zeit-Haber" warten auf den nächsten Sommer

Foto: Rolf Drescher

Diesel-Flieger

❄ Tanktemperatur, nicht Außentemperatur ist für den Kraftstoff bei Start und Flugbetrieb maßgeblich

❄ Jet tanken, wenn man nicht weiß, wie kalt die Tanks werden – insbesondere wenn die Flieger draußen stehen müssen

❄ Wenn's arg kalt ist: zweimal vorglühen

Wetter

❄ Im Spätherbst und Mitte Winter hat es häufig latente Nebellagen, die auch mal schnell „zu machen" können. Ein guter Indikator ist der Spread (Differenz zwischen Lufttemperatur und Taupunkt) ATIS abhören (EDPR 124,325 MHz; EDMA 124,575 MHz)

❄ Schneematsch und Eispatches: verringerte Bremswirkung, Gefahr des Ausbrechens aber auch mit Zusetzen der Radschuhe und Anspritzen der Ruder und Klappen rechnen

❄ Schneewälle am Rand der Rollflächen insbesondere bei den Tiefdeckern beachten

❄ Es wird früher und schneller dunkel. „Reserven" in der Flugplanung lassen

❄ Eisansatz – auch bei unterkühltem Einfliegen (aus der Höhe oder vom Start) in feuchte, dunstige oder nebelige Wetterlagen

Ach ja, eine Schneelandschaft sieht wirklich schön aus, macht aber die terrestrische Navigation etwas anspruchsvoller. Das muss man sich erfliegen. Ein Grund mehr, auch und gerade im Winter in die Luft zu gehen. In diesem Sinne: schöne Flüge und many happy landings!

Wolfgang Erben

So schön ist's überm Eis – aufgenommen aus der DA42 über Grönland 17.08.2013

Foto: Hildegard Nieberle

WAS UNS NACH OBEN BRINGT

- *Konzepte für den Mittelstand und kleine Unternehmen*
- *Umsetzungen – für den klassischen Printbereich ebenso, wie für neue Medien.*
- *Ideenreichtum und Designlösungen gerade auch für begrenzte Budgets.*

Manchmal ist es ein ganz neuer Ansatz, der uns nach oben bringt. Ein andermal auch nur der Mut, etwas Begonnenes konsequent weiterzuführen. Es geht darum, zu erkennen, wann das eine und wann das andere zielführender ist – oder das eine mit dem anderen zu verbinden.

Manchmal ist es etwas Kompliziertes, das uns hilft, aufzusteigen – dann wieder etwas Naheliegendes. Am Ende sieht eine gute Lösung fast immer sehr einfach aus.

Ein paar Dinge gehören zu fast jedem Weg nach oben: Teamfähigkeit, Verantwortungsbereitschaft und Einfallsreichtum. Eine eingehende Prüfung des Lösungsweges. Und Liebe zum Detail bei der Umsetzung. Vor allem aber die Macht einer guten Idee, die wir beharrlich und mit Begeisterung verfolgen.

Das gilt für die Fliegerei ebenso, wie für die Umsetzung von Werbe- und Marketingmaßnahmen. Neue Ideen ergeben sich oft auch aus neuen Herausforderungen. Deshalb suchen wir neben vielen langjährigen Partnern auch neue. Für erfolgreiche gemeinsame Wege – nach oben.

Wir freuen uns, Sie kennenzulernen:
0821 / 650 727-0

Abbildungen: Panthermedia | G.Lehmacher

Designbeispiele

■ Zeitschriften ■ Webdesign ■ Inserate ■ Kataloge, Verpackungen, Messestände

ATELIER GEORG LEHMACHER · 86316 FRIEDBERG · WWW.LEHMACHER.DE · 0821 / 650 727-0