

Gend*AiR* kingen **NEWS**



Fly-In in Oberschleißheim:
Impressionen von diesem
Event in Oberschleißheim von
Ralf Hieke und Marc Ulm

Fliegen als Karriere?
Erland Weber beschreibt
seine Erfahrungen auf dem
Weg zu einem Beruf, der für
viele ein Traumberuf ist

Fit oder gegroundet?
Der Fliegerarzt entscheidet.
Herbert Gerstacker bringt
Licht in den Begriffsdschungel
der Flugmedizin und gibt
wertvolle Tipps aus der Sicht
des Arztes und Piloten

◀ **Übung macht den
Meister**

Unsere Aquila D-EAQN
„Asbach-Bäumenheim“
steht im Dauereinsatz
als Schulflugzeug





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**

Vivante – Ihr Partner für Büro, Gewerbe und daheim

Vivante - Kaffee und Genuss - Pyrkstockstr. 16 - 86609 Donauwörth - info@vivante.de - www.vivante.de



Was wir gerne für Sie tun: Wir beraten Sie herstellerunabhängig, welche Kaffeemaschine oder welcher Heißgetränkautomat 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!

Am Flugplatz Genderkingen

Grenzenloses Pizzavergnügen

Vorspeisen, Nudelgerichte

Mittags und abends italienische Küche

Frische Fischgerichte

1 Meter Pizza schon ab 14,00 EUR

Wahlweise auch unterschiedlich belegt

Mit Gedeck für alle Teilnehmer

Familien- und Betriebsfeiern

Montag Ruhetag • Di-Fr 11.00 - 14.30 Uhr & 17.30 - 23.00 Uhr • Sa, So, Feiertag 10.00 - 22.00 Uhr • www.volare-genderkingen.de • 0906 / 9999 19 62

Inhalt

Grußwort

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Gratulation!

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

Ausflug zum Fly-In

in Oberschleißheim 5



Foto: Thomas Seel

Flugmedizin, Fliegerarzt, flugmedizinische Untersuchungsstelle

Viele Begriffe ... Was steckt eigentlich dahinter? 6

Neue Mitglieder -



Foto: Marc Ulm

Neue Mitflieger

Reinhard Müller und Guillaume Bouvet stellen sich vor 9

Beruf Pilot

Faszination und Realität. 10

Impressum

Redaktion: Ralf Hieke, Dr. Herbert Gerstacker, Reinhard Müller, Guillaume Bouvet, Erland Weber, Matthias Obermayer **Fotos:** Marc Ulm, Matthias Obermayer, Georg Lehmacher, Panthermedia, Reinhard Müller, Guillaume Bouvet, Erland Weber, Gregoire Verlut **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!

Der Winter, der auch unseren Flugplatz in diesem Jahr kaum beeinträchtigt hat, ist jetzt wohl endgültig vorbei. So wird es Zeit, Piloten und Flugzeuge auf die neue Flugsaison vorzubereiten. Während alle Piloten unserer Vereinsmaschinen bei unseren Pflicht-Pilotenabenden zu Beginn des Jahres ihre Lizenzen vorweisen und in diesen Wochen wieder ihren jährlichen Checkflug mit einem Fluglehrer absolvieren, werden auch unsere Flugzeuge Jahresnachprüfungen und Kontrollen unterzogen. Zudem starten dieses Jahr 3 unserer Flugzeuge mit einem neuen Motor in die Saison. Schließlich erhielt unsere Aquila (siehe Titelbild) ein neues GPS, womit dann unsere gesamte Flotte Satelliten-Navigationsysteme

me derselben Familie hat, was sowohl für die Piloten als auch für die Techniker einige Vorteile bringt. Was planbar (und finanzierbar) ist, wird also gemacht. Leider gibt es aber trotz aller Planungen und vorbeugender Maßnahmen immer wieder unschöne Überraschungen und Verzögerungen. So hat in den letzten Monaten „Murphy“ leider etwas zu oft zugeschlagen – insbesondere bei Fahrwerken und Triebwerken. Dank des richtigen Verhaltens der betroffenen Piloten konnten zwar größere Schwierigkeiten jeweils vermieden werden, aber es ist schon sehr ärgerlich, wenn beim schönsten Flugwetter Flugzeuge am Boden stehen und sowohl Flugschüler als auch Lizenzinhaber auf ihre Schul-, Check- und sonstigen Flüge war-



Foto: Matthias Obermayer

Franz Kraus und Hans Kavasch freuen sich über die gelungene Überführung der neuen Bonanza G36 N-15FK aus den USA.

Herzlich gratulieren möchten wir unseren Vereinsmitgliedern ...

Wilfried von Rath
zum 50. Geburtstag am 10.04.2014

Michael Ertl
zum 60. Geburtstag am 15.05.2014

Gerhard Böck
zum 50. Geburtstag am 31.05.2014

Werner Rühmann und Karl Uhl, die nach vollständiger Gesundung nach Unfall bzw. Krankheit wieder als Fluglehrer tätig sein können

Werner Mühlhäuser zur Verdienstmedaille in Gold nach mehr als 30 Jahren Einsatz in verschiedenen verantwortungsvollen Positionen in der Luftrettungsstaffel Bayern

Peter Kleiner zur Wahl zum Stützpunktleiter Donauwörth der Luftrettungsstaffel Bayern und zur Ehrennadel in Gold

Andreas Loderer und Stephan Bosch zum Erwerb des PPL (EU-FCL)

Thomas Schröttle zur Wiederwahl zum Stadtrat in Donauwörth

sowie unseren Flugzeugtaupaten **Armin Neudert** und **Roland Dietz** zur Wiederwahl zum Oberbürgermeister von Donauwörth und zum Bürgermeister von Genderkingen

Termine

Mitgliederversammlung

Unsere Mitgliederversammlung mit Vorstandswahlen findet am **09.05.2014** statt.

Feuerlöschübung

Die jährliche Feuerlöschübung mit anschließender Sonnwendfeier ist am **20.06.2014**.

HORIZON Hobby Airmeet

Zum sechsten Mal wird am **16.** und **17.08.2014** das Horizon Airmeet am Flugplatz stattfinden.

ten müssen. Nach heutiger Planung sollten nun aber alle diese technischen Probleme im Laufe des Monats April behoben sein und wir hoffen, dass „Murphy“ uns dann für einige Zeit verschont. Schließlich haben wir in diesem Jahr wieder größere Flüge geplant; die Ziele reichen vom Nordkap bis Griechenland und von Großbritannien bis Osteuropa. Es ist kein Zufall, dass gerade wir Piloten die größten Befürworter eines geeinten Europas ohne Grenzkontrollen sind. Doch auch an unserem Flugplatz ist wieder einiges geplant (siehe Kasten).

Von einem traditionellen Ereignis an einem anderen Flugplatz, dem „Fly-In der Flugwerft in Oberschleißheim“ berichtet unser Mitglied Ralf Hieke in diesem Heft-

Kinder-Sommerferienprogramm

Wie jedes Jahr dürfen auch heuer am **06.09.2014** Kinder im Rahmen des Sommerferienprogrammes den Flugplatz und das Fliegen hautnah kennenlernen.

Flugplatzfest

Wie immer am letzten Septembersonntag findet am **28.09.2014** unser Flugplatzfest statt

begleitet von tollen Aufnahmen unseres „Hausfotografen“ und Luftfahrt-Profis Marc Ulm.

Ein anderer „Luftfahrt-Profi“ – nämlich ein ausgebildeter Berufspilot – ist unser Mitglied Erland Weber, der das harte Leben eines selbstfinanzierten Berufspiloten und „Freelancers“ schildert und begründet, warum er dann doch vorgezogen hat, lieber als Privatpilot mit professionellen Lizenzen („Multi-Engine Instrument Rating“) weiter zu fliegen.

Schließlich gibt unser Mitglied Dr. Herbert Gerstacker einen kurzen Einblick in die wichtigsten Fakten und Besonderheiten der Flugmedizin.

Es gibt also wieder einiges zu lesen in unseren GendAIRkinger News – und viel zu sehen und

zu erleben an unserem Flugplatz. Sicher werden Sie im Laufe dieses Jahres noch einige Veränderungen feststellen, denn wir arbeiten nicht nur laufend daran, unsere Flugzeuge besser und sicherer zu machen, sondern auch unseren Flugplatz.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spaß an unserem Flugplatz und bei der Lektüre der GendAIRkinger News und allzeit glückliche Landungen



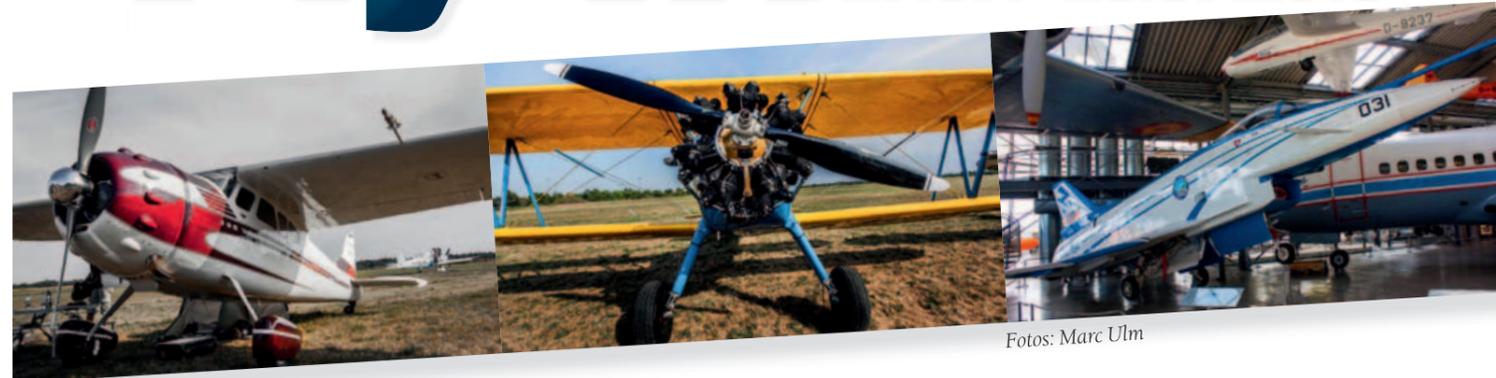
Ihr Matthias Obermayer



Nach einem aufwändigen Einbau des neuen Motors hat sich am Cockpit unserer C172 kaum etwas verändert, dafür aber umso mehr bei den Flugleistungen.

Fotos C172: Gregoire Verlut, Georg Lehmacher

Ausflug zum Fly-In in Oberschleißheim 27.07. - 28.07.2013



Fotos: Marc Ulm

In einem Artikel auf der Internetseite der Flugwerft Schleißheim steht:

„Fly-In nennt man es, wenn Flugzeuge, Piloten und Luftfahrtinteressierte zwanglos zusammenkommen.“

Und so war es auch wieder einmal soweit: Das Team der Flugwerft Oberschleißheim lädt jährlich eine begrenzte Anzahl Luftfahrzeughalter (Führer) mit Luftfahrzeugen zum Static Display ein. Für mich war es etwas Besonderes, eine dieser begehrten Einladungen sowie die PPR-Zusage des Flugwerft-Teams erhalten zu haben. Da in Oberschleißheim Flugbewegungen nur begrenzt durchgeführt werden dürfen, war es ein zusätzliches „Sahnehäubchen“, dass ich mit unserer Vereinsmaschine dort landen durfte. Mit an Board war unser Profifotograf Marc Ulm und so wurden fleißig unterwegs und

vor Ort viele tolle Fotos von ihm geschossen.

Beim Landeanflug auf die Piste 08/26 in Oberschleißheim hatten wir einen fantastischen Blick auf das Schloss und den Schlosspark Schleißheim, das zu einer der größten Residenzen im Raum München gehört und zu den bedeutendsten Barockanlagen Deutschlands zählt.

Nach der Landung wurden wir zum Parken ins Vorfeld der Hallen gewiesen. Auch in diesem Jahr war wieder alles perfekt organisiert. Sogar das Wetter schien sich über die Veranstaltung zu freuen und so landeten ca. 35 historische Flugzeuge der Luftfahrtgeschichte mit ihren Piloten bei strahlendem Sonnenschein auf historischem Boden des Flugplatzes.

Es gab wieder viel zu sehen und zu staunen – so z. B. die AN-2, ein russischer Doppeldecker, der mich schon als Kind begeistert hatte. Wer Lust hatte, bekam hier die Möglichkeit zum Mitflug in diesem historischen Flieger.

Viele der Oldtimer werden von ihren Besitzern mit viel Arbeit und Zeitaufwand flugfähig gehalten und glänzten wie neu in der Sonne. In einem Hubschraubersimulator konnte Platz nehmen, wer immer seinen Erfahrungshorizont erweitern wollte.

Viele Gäste nutzten auch die Möglichkeit, um mit den einen oder anderen Piloten und Gastgeber ins Gespräch zu kommen, die Ausstellung zu bestaunen, aber auch um Fotos der Flugzeuge zu machen. Besonders beeindruckend fand ich die Boeing-Steerman PT-17, den bereits erwähnten Doppeldecker AN-2 sowie Bückers „Jungmann“.

Auch Hubschrauber wie BO 105 waren zu bewundern.

Vielen Dank an das Team vor Ort für diese gelungene Veranstaltung und die hervorragende Betreuung. Ich hoffe, auch 2014 wieder die Möglichkeit eines Besuches des Fly-In zu haben.

Ralf Hieke



Flugmedizin Fliegerarzt

Flugmedizinische Untersuchungsstelle

**Viele Begriffe...
Was steckt
eigentlich
dahinter?**



Dr. Herbert Gerstacker, unter anderem Pilot, Facharzt für Allgemeinmedizin und Flugmediziner

Für Freizeit-, Sport- und Privatpiloten sind die vom Luftfahrtbundesamt (LBA) anerkannten flugmedizinischen Sachverständigen am bedeutsamsten. Genau genommen sind das Ärzte mit der Berechtigung zur Durchführung von Tauglichkeitsuntersuchungen der Klasse 1 oder 2. Früher waren dies meist niedergelassene Allgemeinmediziner oder Internisten, die auch selbst einen Pilotenschein erworben hatten, also neben den medizinischen und rechtlichen Kenntnissen auch Verständnis für die Fliegerei mitbrachten. Ohne ein gültiges Tauglichkeitszeugnis, das sogenannte Medical, das in regelmäßigen Abständen erneuert werden muss, darf nicht

als Pilot geflogen werden. Die dazu nötige fliegerärztliche Tauglichkeitsuntersuchung ist manchmal für Piloten mit mehr emotionalem Stress verbunden als das Fliegen unter schwierigen Bedingungen. Sollten Krankheiten entdeckt werden, die unter Umständen das „sichere Ausüben der mit der Lizenz verbundenen Rechte“ beeinträchtigen könnten, hätte dies eventuell zur Konsequenz, das geliebte Hobby nicht mehr oder nur noch unter Einschränkungen ausüben zu dürfen. Gerade für diese Einschätzungen und Entscheidungen sind neben den medizinischen und rechtlichen Kenntnissen viel Augenmaß und fliegerische Erfahrung des untersuchenden Arztes nötig.

Mein Rat deshalb: im Zweifelsfall am besten zu einem Fliegerarzt gehen, der selbst gerne aktiv fliegt. Mit Einführung der EU-Verordnung 1178/2011 können jetzt auch Ärzte aus allen Spezialdisziplinen wie Hals-Nasen-Ohrenärzte, Augenärzte, Orthopäden, theoretisch sogar Labormediziner oder Pathologen, – kein Scherz, sondern EU-Recht – sich die entsprechenden Sachkenntnisse in Kursen aneignen, und dann die komplette allgemeine Tauglichkeitsuntersuchung durchführen ... Seit einem Jahr gibt es in der EU eine neue Lizenzklasse, den sogenannten LAPL (Light Aircraft Pilot Licence). Er ermöglicht das Fliegen „leichter Flugzeuge“ bis 2 Tonnen maximales Abfluggewicht mit max 4 Personen an Bord innerhalb der EU.

In einigen EU-Ländern, z.B. England dürfen Allgemeinmediziner allein aufgrund der vorliegenden Gesundheits- bzw. Krankheitsakte die Tauglichkeit für diese LAPL-Lizenz feststellen. Eine körperliche Untersuchung ist nur in Zweifelsfällen oder bei Bewerbern über 50 Jahre vorgeschrieben. Selbst Blutdruckmessung, Seh- und Hörtest sind nur dann durchzuführen wenn der Arzt sie als flugmedizinisch nötig beurteilt ... Die Kriterien für die flugmedizinische Begutachtung der Klassen 1, 2 und LAPL, die sogenannten AMC



(Acceptable Means of Compliance), sind nur in englischer Sprache erschienen. Das LBA findet eine Übersetzung nicht notwendig, ebenso hält es sich mit einer brauchbaren Kommentierung der juristisch formulierten Verordnung sehr zurück. Die deutsche Fliegerärztliche Vereinigung empfiehlt deshalb auf die Kriterien der aktuell „besten flugmedizinischen Praxis“ zurückzugreifen. Im Klartext heißt das, die bisher gültigen Begutachtungsrichtlinien weiter zu nutzen und auch auf den neuen LAPL anzuwenden. Um dem „Verwirrspiel“ noch eines draufzusetzen, gelten laut LBA eben diese alten Richtlinien für das Ultraleicht-Medical sowieso weiter. Diese UL-Tauglichkeitsbescheinigungen sollen nur auf den alten Formularen nach JAR-FCL ausgestellt werden, die nicht mehr nachgedruckt werden ...?

Die Einführung neuer gesetzlicher Regeln verläuft selten glatt. Um die „Reibungsverluste“ möglichst gering zu halten braucht es den Willen zu einer guten Zusammenarbeit, vor allem von Seiten der Behörden ausgehend. Die deutschen Ämter glänzen dabei aber leider nicht oft mit Flexibilität und Praxisinn. Dies betrifft nicht nur die Flugmedizin sondern alle Bereiche der Luftfahrt und führt zu erheblichen „Irritationen“, wie unlängst hinsichtlich der Korrosionsinspektionen für die Privatflugzeuge geschehen ist. Zuerst erfolgt eine strenge Umsetzungsrichtlinie, dann wird zurückgerudert, weil es das fliegerische Ende vieler Privatflugzeuge bedeutet hätte, und dann ...? Uns Fliegerärzten liegt viel daran, das Fliegen für möglichst viele Menschen, für eine möglichst lange Lebensspanne, mit möglichst geringem Risiko zu erreichen.



Deshalb macht es auch Sinn, den Fliegerarzt des Vertrauens bereits vor Ablauf des Medicals zu konsultieren, wenn Operationen geplant sind, Medikamente eingenommen werden müssen, oder ein Krankenhausaufenthalt ansteht. So lassen sich dann meist gemeinsam gute Lösungen finden.

Fliegerarzt: Rechtlich bisher unbestimmter und ungeschützter Begriff für Ärzte die sich mit flugmedizinischen Aspekten beschäftigen.

Flugmedizinischer Sachverständiger (AME): Vom Luftfahrtbundesamt (LBA) anerkannter Sachverständiger für Flugmedizin nach der „EU-Verordnung 1178/2011.“ (www.lba.de/DE/Luftfahrtpersonal/Flugmedizin/Uebersichts_Adressen.html?nn=23210)

Flugmedizinische Untersuchungsstelle (AME): Vom Luftfahrtbundesamt (LBA) genehmigte Untersuchungsstellen für flugmedizinische Tauglichkeitsuntersuchungen. (www.lba.de/DE/Luftfahrtpersonal/Flugmedizin/Flugmedizin_node.html).

Meist haben die Sachverständigen die Zulassung für Klasse 2, LAPL und Ultraleicht Lizenzen, zusätzlich eventuell auch für Klasse 1 Folgeuntersuchungen.

Aero Medical Center (AeMC): Vom Luftfahrtbundesamt (LBA) genehmigte Zentren für flugmedizinische Sachverständige, die erweiterte Untersuchungen vornehmen können. Insbesondere sind dies die Erstuntersuchungen nach Klasse 1 und alle anderen flugmedizinischen Tauglichkeitsuntersuchungen. (www.lba.de/DE/Luftfahrtpersonal/Flugmedizin/Uebersichts_Adressen.html?nn=23210)

Flugmedizin: Strukturierte Zusatzweiterbildung mit Prüfung durch die Landesärztekammern (www.blaek.de/weiterbildung/wbo_2004/download/WBO%202004_2010%2001.pdf).

Sie umfasst in Ergänzung zu einer Facharztkompetenz, bisher Allgemeinmedizin, Innere Medizin oder Arbeitsmedizin, die Luft- und Raumfahrtmedizin einschließlich der physikalischen und medizinischen Besonderheiten des Aufenthaltes in Luft und Weltraum sowie des Wohlergehens des fliegenden Personals und der Passagiere.

Weberbildungsinhalte Flugmedizin: Erwerb von Kenntnissen, Erfahrungen und Fertigkeiten in

- der klinischen Flugphysiologie
- der Beurteilung der Leistungsfähigkeit und Fliegerverwendungsfähigkeit
- der Flugpsychologie
- den Flugreisetauglichkeitsbestimmungen
- Prinzipien des Primär- und Sekundärtransportes von Kranken und Behinderten in Flugzeugen und Hubschraubern
- der medizinischen Ausrüstung an Bord von Verkehrsflugzeugen
- flugmedizinischer Beratung von Fernreisenden über Malariaphylaxe, Einreisebestimmungen, Hygienemaßnahmen und Medikamentenanpassung bei Zeitverschiebung
- Erfahrung (bei einem Besatzungsumlauf) in großen Verkehrsflugzeugen mit Zeitverschiebung (mindestens 6 Zeitzonen)
- FREMEC- und MEDA-Formularen der IATA für kranke und behinderte Passagiere

*Dr. Herbert Gerstacker
Facharzt für Allgemeinmedizin,
Notfallmedizin, Sportmedizin,
Flugmedizin*



Alle Fotos zu diesem Artikel: Panthermedia

Neue Mitglieder Neue Mitflieger

Reinhard Müller

Fliegerisches: Ich kam 1997 zur Fliegerei, startete damals meine Ausbildung für den Segelflugschein bei der MBB in Augsburg und beendete diese Ausbildung 1999. Später kamen dann einige Lizenzen und Berechtigungen dazu: 2001 die UL-Lizenz, 2002 PPL und TMG, 2003 CVFR, 2004 Nachtflug, 2005 US PPL auf Basis der deutschen Lizenz und schließlich 2008 MEP. Mit all meinen Lizenzen habe ich im Laufe der Jahre einige Flugstunden gesammelt, im Segelflug: etwa 600h auf den Mustern SG38, ASK8, ASK13, ASK21, DG300, DG400, DG1000, Discus 2b und c, Arcus in allen Startarten: Gummiseil-, Winden-, F-Schlepp- und Selbststart. Inzwischen habe ich einen eigenem Segler, eine Discus 2b, D-7114, BM. Auf den ULs EV97 und Remos G3 habe ich etwa 80 Stunden Flugerfahrung, auf den Motorseglern HK36R und G109B etwa 70 Stunden.



Etwa 250h war ich mit meinem EU-PPL unterwegs – auf den Mustern C150, C172, AA5B, AG5B, PA19, M20J, DA40, DA42.

Beruflich: Ich habe ursprünglich eine Ausbildung als Maschinenbaumechaniker, habe später studiert und bin Dipl. Ing. Maschinenbau und Fahrzeugtechnik. Seit 2000 arbeite ich bei Premium Aerotec als Ing. für Strukturmechanik im Flugzeugbau in den Projekten Do728, A340-500, A380, A350

Privat: Ich bin verheiratet und habe eine Tochter, bin seit 2003 im Vereinsleben aktiv und bei MBB-SG Augsburg (HK36, AG5B, DA40, PA19) für die Wartung der Motorflugzeuge zuständig. 2004 habe ich an einem Lehrgang für Zellen- und Motorwart beim LVB erfolgreich teilgenommen, 2007 an einem Lehrgang bei Thielert Aircraft Engines für die Motoren Centurion 1.7, 2.0 und 4.0 und bei Diamond Aircraft auf dem Muster DA40. Ich bin Mitglied der OUV (Oskar Ursinus Vereinigung) und darüber immer wieder in beteiligt an der Entwicklung und dem Bau von neuen Flugzeugen (Pitts S1-11B von A. Stegner)



Hallo liebe Fliegerfreunde. Mein Name ist **Guillaume Bouvet** und ich bin aus Frankreich.

Nachdem ich in meinem Leben schon an vielen Plätzen im Ausland gewohnt habe, bin ich Mitte 2009 in Bayern gelandet und arbeite seitdem in der Automobilindustrie.

Mein Interesse für Flugzeuge hat sich seit schon lange „peu-à-peu“ entwickelt. Die Faszination eines Heimatfluges in der Nähe von Lyon, als ich noch in der Grundschule war, ist eine meiner ältesten Kindheitserinnerungen, die ich habe. Seitdem habe ich fast

immer in direkter Nähe von Flugplätzen gewohnt. Meine Wünsche, eine Maschine selbst zu fliegen und das Land von oben bis zu den Horizont zu überblicken sind nur immer größer geworden. Ich habe mich schließlich als Flugschüler hier im dem Verein angemeldet, wo von Anfang an alle persönlichen Faktoren im „grünen Bereich“ waren. Fliegen ist zwar ein sehr zeitaufwändiges Hobby, das mehr Zeit am Boden kostet, als in der Luft. Es wird zuerst oft gesagt, dass die Flugvorbereitung am Boden schon die halbe Miete des Fluges ist. Dazu kommen dann ja noch die freiwilligen Leistungen für den Verein. Für mich sind das die besten Möglichkeiten, mich mit anderen Mitfliegern zu befreunden, und es macht den Flugplatz sehr lebendig – und so attraktiv.

Trotz dieses zeitintensiven Hobbys schaffe ich es, auch andere außerberufliche Aktivitäten durchzuführen, so spiele ich wöchentlich einmal bei einer Musikkapelle mit. Mein Ziel ist jetzt erst einmal die PPL(A) nach JAR-FCL Lizenz zu bekommen, bevor ich 30 werde. Ich freue mich schon auf die zukünftigen gemeinsamen Ausflüge, oder einfach darauf, ein Essen in der Pizzeria Volare zusammen zu genießen.

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

- Part 145 Zertifizierung
- Wartung - Instandhaltung von Motorflugzeugen
- Ultraleichtwartung und Nachprüfung
- Reparaturen
- Jahresnachprüfungen
- 50/100 Std. Kontrollen Rotax, Thielert, Lycoming, Continental Motorwartung und- tausch
- Avionik
- CAMO Überwachung



Inhaber: Wolfgang Mang - +49 906 5755
kundenservice@aeroservice-donauwoerth.de

Beruf **Pilot** Faszination und **Realität**

Viele stellen sich ein Leben als Pilot wie einen Traum vor. Ich musste jedoch feststellen, dass die Realität oft ganz anders aussieht und mit vielen Entbehrungen im privaten und finanziellen Bereich verbunden ist. Es waren die Technik und die Natur, die mich faszinierten. Mit Natur meine ich vor allem, die Welt aus der Vogelperspektive zu betrachten. Die Weite, der Blick aus einer neuen Perspektive, die immer anderen Wolken aus nächster Nähe erleben. Mein Entschluss stand fest: Wie so viele kleine Jungen wollte auch ich Pilot werden. Doch was tun, um Pilot zu werden? Ich war noch zu jung, um eine Ausbildung zu beginnen, aber warten war keine Option.

Bald schon hatte ich die Lösung: Die Ausbildung zum Segelfugpiloten konnte ich bereits mit meinen 15 Jahren beginnen. Die größte Hürde kam noch vor Beginn. Ich musste meine Mutter überzeugen, denn „Fliegen ist ja bekanntlich teuer und gefährlich“. In meinem Leben habe ich immer wieder Menschen getroffen, die für den weiteren Verlauf gewisse Weichen gestellt haben oder zumindest maßgeblich daran beteiligt waren. Mein Segelfuglehrer war so eine Person. Er war Pilot und Fluglehrer bei der DRF (Deutsche Rettungsflugwacht). Ich fragte ihm Löcher in den Bauch und wir wurden schnell gute Freunde.

Nach einem guten Jahr hatte ich dieses Ziel erreicht hatte, war bereits klar, das war nur der Anfang. Ich begann auch sogleich mit dem Motorflugschein für Privatpiloten. Mein Lehrer blieb an meiner Seite. Er hatte sich in einem Fliegerclub nahe Göttingen als Lehrer melden lassen, um mich weiter auszubilden, da Fluglehrer nur im Rahmen einer Organisation tätig sein dürfen. Ganz nach der Devise „erst die Arbeit, dann das Vergnügen“ haben wir die Wintermonate für die Theorie genutzt und mit der Praxis erst nach der theoretischen Prüfung begonnen. Am 09.05.1999 mit 18 Jahren habe ich schließlich meine praktische Prüfung zum

Privatflugzeugführer abgelegt. Meine Mutter hatte ich mittlerweile nicht nur überzeugt, sondern als begeisterte Mitfliegerin gewonnen. In den Schulferien hatte ich die Möglichkeit, einen befreundeten Fluglotsen meines Fluglehrers bei seiner Arbeit im Tower und Center begleiten zu dürfen und mit ihm für die AZF* Prüfung zu lernen. Nach erfolgreichem Abschluss meiner Ausbildung zum Berufspiloten mit Instrumentenflugberechtigung (CPL IR) in Hannover, habe ich mich erstmals ernsthaft mit den Arbeitsbedingungen und Möglichkeiten des Berufspiloten auseinandergesetzt.

Heute bin ich froh, dass ich die Möglichkeit habe, durch das Fliegen im Verein meine fliegerische Leidenschaft im privaten Bereich ausleben zu können und beruflich nicht darauf angewiesen bin.

Da die Berufsaussichten für Piloten seinerzeit mehr als schlecht waren – die Auswirkungen des 11. Septembers waren deutlich zu spüren – und ich mehr über die Technik des Fliegens erfahren wollte, entschied ich mich für ein Studium der Luft- und Raumfahrttechnik in Aachen. Mit dem Studium wollte ich mir ein zweites Standbein aufbauen, da mir die Sache mit dem Berufspiloten nach vielen Gesprächen und Erfahrungsberichten von anderen Piloten zu unsicher erschien. Wenn die Lizenz aus irgendeinem Grund, z.B. Fluguntauglichkeit, nicht verlängert wird, steht man vor dem Nichts. Es gibt für Piloten leider keinen anerkannten Abschluss wie bei einem Studium oder einer Ausbildung. Parallel zu meinem Studium habe ich die Möglichkeit bekommen, eine Typenberechtigung für die

Piper Cheyenne (PA-42) zu erwerben und in den Semesterferien als Freelancer zu fliegen. Es waren hauptsächlich Flüge, um Organe innerhalb von Deutschland und den Nachbarländern zu transportieren. Die Flüge wurden überwiegend nachts durchgeführt und waren meist kurzfristig angesetzt (ca. 2 Stunden Vorlauf) und oft mit mehreren Stunden Wartezeit verbunden. Es war ein starker Kontrast zwischen dem zum Teil ermüdenden Warten irgendwo an einem GAT* und den Momenten in denen dann alles wieder ganz schnell gehen musste und von einem Moment auf den nächsten 100% Konzentration und Leistung gefordert wurden. Doch z.B. durch einen Rückflug über die Alpen bei Sonnenaufgang werden die Anstrengungen dann wieder belohnt. Ich denke, dass es diese Augenblicke über den Wolken sind, in denen man das Gefühl hat, allein auf der Welt zu sein und diesen Ausblick über eine unglaublich schöne Landschaft genießen kann, die viele Piloten immer wieder in die Luft aufsteigen lassen und quasi süchtig machen. Gelegentlich gab es auch VIP-Flüge am Tag, später kamen auch Ambulanzflüge dazu. Oft habe ich eine Woche irgendwo abrufbereit in einem Hotel verbracht und auf einen Flug gewartet. Wenn der Flug dann ausblieb, war es immer eine herbe Enttäuschung. Die verlorene Zeit und auch die von mir geleisteten finanziellen Investitionen in Ausbildung, Unterkunft etc. brachten mich dann oft ins Grübeln über den „Traumberuf“ Pilot. Die Typenberechtigung für die Cheyenne habe ich immer noch. Meine Devise ist: Immer alles verlängern, man weiß nie, was kommt. Diese Rechnung ist auch aufgegangen. So bin z.B. in den Genuss ge-

kommen, eine Cheyenne von den Niederlanden nach Äthiopien zu überführen. Hier gab es wieder viele dieser Momente, die einen Piloten so faszinieren und auf ewig in Erinnerung bleiben. Die Verlängerung der Typenberechtigung war bis vor ein paar Jahren recht kostengünstig auf einem Flug-Simulator der Luft-hansa Verkehrsfliegerschule, auf denen ich die Berechtigung auch einst erworben hatte, möglich. Leider wurden die Simulatoren ausgemustert, so dass ich den Checkflug auf einem realen Flugzeug durchführen muss. Dies ist teurer und nicht so effektiv, da Notverfahren wie z.B. das Prozedere bei Triebwerksausfall nicht so realistisch geübt werden können. Ich kämpfe jedes Jahr stärker mit mir, ob ich diese große finanzielle Investition ohne gesicherten Flugeinsatz noch bereit bin zu bezahlen. Die Stellen und Möglichkeiten werden für Cheyenne-Piloten immer schwieriger, da dieser Flugzeugtyp nicht mehr gebaut wird und mehr und mehr durch neuere Modelle (wie z.B. die Cessna Citation bei der Luft-hansa) ersetzt wird. Ich habe festgestellt, dass privates Fliegen mit Freunden etwas ganz anderes ist als ein kommerzieller Flug, der durchgeführt werden muss. Heute bin ich froh, dass ich die Möglichkeit habe durch das Fliegen in Verein meine fliegerische Leidenschaft im privaten Bereich ausleben zu können und beruflich nicht darauf angewiesen bin.

Erland Weber

Fachbegriffe

*Das AZF (Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Flugfunkdienst) berechtigt zur uneingeschränkten Durchführung des Sprechfunks auch auf Flügen nach Instrumentenflugregeln (IFR). Es gilt weltweit und schließt auch die Berechtigung zur Durchführung des Sprechfunks im Sichtflug ein.

*GAT, Das „General Aviation Terminal“ ist der Abfertigungsbereich für die zivile Luftfahrt mit Ausnahme des Linien- und Charterverkehrs.



Foto: Erland Weber

Dipl.-Ing. Erland Weber: Berufspilot, 33 Jahre, hat in Aachen Luft- und Raumfahrttechnik studiert. Heute arbeitet er bei Airbus Helicopters, fliegt privat in der Motorsportgruppe Genderkingen und ist Inhaber der Tanzschule SALSA IN DONAUWÖRTH.

„Unsere Twin Star.“



Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

www.rvb-donauwoerth.de

Raiffeisen-Volksbank
Donauwörth eG



Salsa

Tanzschule
in Donauwörth

Kurse
Workshops
Partys

Die Anmeldung ist auch
ohne Tanzpartner möglich!

Mit Erland



Tel. 0176 / 630 98 496
www.salsa-donauwoerth.de

