

# GendAiR kingen **NEWS**



Wenn einer eine  
Reise tut ...  
**Flug nach Irland  
mit Überraschungen**

Unter Hochnebel:  
Flugplatzfest 2014

Flugbetrieb in EDMQ –  
mit und ohne Flugleiter

Wieder ein großer Erfolg:  
das 6. HORIZON Air Meet



**I'm safe:**  
Herbert Gerstacker gibt  
wertvolle Tipps zum Selbst-  
check vor dem Flug

# 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](http://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](http://www.jumbo-group.de)  
info@jumbo-group.de

## 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

### Was ist es, das uns nach oben bringt?

1. Gute Ideen.  
Professionell umgesetzt.  
In Form von Dienstleistungen  
oder Produkten,  
die marktfähig sind.

*Das ist Ihr Job.*

2. Und wenn viele davon erfahren.  
Mit klassischer Werbung oder mit  
Hilfe neuer Medien.  
Das Ganze zielgerichtet  
und mit vertretbarem Aufwand.

*Das ist meine Aufgabe.*

3. Sprechen Sie mich an.  
Ich freue mich darauf, Sie  
kennenzulernen und mehr über  
Ihr Business und Ihre Aufgaben  
in der Werbung zu erfahren:

**0821 / 650727-0**

Das Atelier Georg Lehmann  
gestaltet unter anderem  
seit 2013 die GendAIRKingerNews



# Inhalt

## Grußwort

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift . . . . . 3

**Wir gratulieren - und wir trauern** . . . . . 3

**Wenn jemand eine Reise tut ...**

Mit Doris und Franz Kraus und seiner Beech Bonanza auf Tour . . . 9

## FLUGPLATZNEWS

**Flugplatzfest unter Hochnebel** . . . . . 10

**Werktags bis fünf**  
Flugbetrieb mit und ohne Flugleiter . . . . . 11

**Das 6. HORIZON Hobby Airmeet** . . . . . 11

**Neue Mitglieder - Neue Mitflieger**  
Lothar Karpa, Marc Ulm und Reinhold Laugallies stellen sich vor 12

**I'm safe**  
Fit for Flight? Herbert Gerstacker gibt wertvolle Tipps aus Sicht des Fliegerarztes zum Fitness-Check vor dem Flug . . . . . 13

**Titelfoto: Beech G36TN**  
Foto von Marc Ulm

## Impressum

**Redaktion:** Herbert Gerstacker, Franz Kraus, Georg Lehmann, Renate Lehmann, Monika Löffler, Matthias Obermayer, **Fotos:** Frank Felten, Matthias Grägel, Hans Kavasch, Georg Lehmann, Thomas Seel, Marc Ulm, Karin Jansch, panthermedia  
**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 Lehmann [Atelier Georg Lehmann, Friedberg] **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 Lehmann: 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!*

**A**lle reden vom Wetter – wir auch! Der feuchte Sommer 2014 hat nicht nur etliche Flugstornierungen verursacht, auch unsere Photovoltaik-Anlage hinkt seit Juli den Erträgen der Vorjahre hinterher – und sogar das 6. HORIZON Airmeet fand erstmals nicht bei hochsommerlichen Temperaturen statt, wobei sich aber die wieder zu Tausenden angereisten Modellflug-Fans nicht von Regenschauern abschrecken ließen. Unser Flugplatzfest am letzten September-Sonntag blieb dagegen wieder vom Regen verschont – wie fast immer. Dafür wollte sich aber diesmal mitten im schönsten „Altweiber“-Sommer ausgerechnet am Sonntag der Hochnebel leider gar nicht auflösen. Doch nicht

zuletzt dank vieler nicht-fliegerischer Attraktionen kamen auch diesmal unsere Zuschauer auf ihre Kosten.

Trotz wechselhaftem Wetter können wir uns dennoch in diesem Jahr bisher über die beste Auslastung unserer Vereinsflugzeuge seit langem erfreuen. Das liegt sicher auch an der großen Zahl neuer aktiver Vereinsmitglieder, von denen immer mehr ihren Traum vom Fliegen bei Flugreisen in fremde Länder verwirklichen. Im Juli-Heft hatten wir ja einen kurzen Überblick über etliche solcher Reisen im Frühjahr 2014 gegeben und dabei auch einen ausführlicheren Bericht über eine Flugreise nach Großbritannien und Irland angekündigt. Über diesen Fliegerurlaub samt einigen Überraschungen mit seiner neuen Bonanza G36TN berichtet also jetzt Franz Kraus.

Nach seinem Artikel über die Hintergründe der Flugmedizin im April-Heft fasst unser Vereinskamerad Dr. Herbert Gerstacker in diesem Heft zusammen, was man als Pilot vor jedem Flug beachten muss, um aus medizinischer Sicht fit zum Fliegen zu sein.

Diese Beiträge und noch einiges mehr finden Sie im vorliegenden Oktober-Heft der GendAIRkinger News. Ich wünsche Ihnen wieder eine spannende Lektüre sowie allzeit glückliche Landungen

  
Ihr Matthias Obermayer

## Wir gratulieren

**Herve Massot**  
am 14.10.2014 zum 50. Geburtstag

**Norbert Kaiser**  
am 19.10.2014 zum 50. Geburtstag

**Klaus Bruns**  
am 07.11.2014 zum 75. Geburtstag

## Wir trauern um



**Adi Wider**  
der am 25.09.2014 nach 46-jähriger Mitgliedschaft im Alter von 91 Jahren verstarb.

# Wenn jemand eine **Reise** tut ...



*Bild oben: Festungsanlage auf Isle of Man;  
Bild links: Doris und Franz auf Jersey*

Doris und ich wollten seit Jahren nach Irland und ein befreundetes Paar ebenso. Von Pfingsten bis Fronleichnam war es mit nur 3 Arbeitstagen ideal für einen Kurzurlaub. Das Reiseziel stand, auch ein Plan B wurde Richtung Süden vorbereitet, falls sich der Norden regnerisch zeigen sollte. Einer der großen GA Vorteile ist gerade diese Flexibilität.

Freunde und Fliegerkollegen hatten mir von den Kanalinseln und Isle of Man sowie von Galway im Nordwesten Irlands vorgeschwärmt. Internet-Recherchen und Pilotenforen bestätigten die Reiseroute. Zuerst nach Jersey, dann Isle of Man und dann nach Galway/Irland.

Der Wetterbericht sagte beständiges Sommerwetter für ganz Großbritannien voraus; am 13.6. ging es

los wie geplant. Vom Zollflugplatz Augsburg war die erste Etappe über ca. 550 NM in knapp 3 Stunden nach Jersey EGJJ vorgesehen. Bis DAHIN lief noch alles nach Plan ...

Die Freigabe auf FL 190 kommt sofort vom Münchner Controller, in der Kabine wird die erste Dose Prosecco geöffnet und es breitet sich zunehmend gelöste Urlaubsfreude aus. Beim Durchsteigen von FL80 wird diese jedoch durch eine sehr nüchterne Information des Radarlotsen jäh unterbrochen. Die Information kommt in Deutsch und für jeden verständlich „N15FK wir möchten Sie informieren, dass in der Nähe der Tankstelle ein Stück Benzinleitung gefunden wurde und dass Beechcraft dieses Stück Leitung als Rücklaufleitung einer Bo-

nanza identifiziert hat. WHAT ARE YOUR INTENTIONS NOW?“

Ok, das Gehirn fängt an, blitzschnell die Information zu filtern, es realisiert die Fakten ... ja ich war in Augsburg ... ja ich habe getankt ... ja ich habe eine Bonanza ... schießt

aber trotzdem sicherheitshalber zur Überprüfung zurückkehren. Die persönliche Unruhe bleibt, Gedanken wie „offene Benzinleitung, pumpender Sprit auf heißen Auspuff und Turbo“ lassen sich trotz der offensichtlich normalen Anzeigen

pump auf „high“. Sprit wird jetzt mit voller Leistung an den Zylindern vorbei im Kreis gepumpt. Spätestens jetzt müssten sich bei einer offenen Leitung Pfützen am Boden bilden, irgendwo müsste es heraustropfen, es müsste auch nach Treib-



Westküste Irland famous Cliffs of Moher

es mir unmittelbar durch den Kopf, gleichzeitig ein spannender Blick über das G1000. Fuel Pressure ist grün, Tankstand normal, Leistung passt und es sind keinerlei Auffälligkeiten zu erkennen. Nach kurzem Zögern melde ich dem Radarlotsen keine erkennbaren Unregelmäßigkeiten im Cockpit mit dem Request zurück nach EDMA. Die Frage nach Emergency verneine ich und bekomme trotzdem augenblicklich einen Direct mit der Freigabe nach eigenem Ermessen zu sinken und eine Landfreigabe auf die 07. So wird deutlich, welche Prioritätsstufe sie dem Vorfall zuordnen.

Und ich realisiere plötzlich, es ist ein langer Weg nach unten. Ich erkläre meinen Passagieren, dass alle Systeme in Ordnung sind, wir

nicht unterdrücken und verursachen kurzfristig einen kalten Schauer. Mit 1000 ft Sinkrate dauert es immer noch gut 8 Minuten. Ich bin froh, als das Fahrwerk wieder unbeschadet Bodenberührung hat. Man schickt uns sofort zu Beech, wo wir bereits erwartet werden.

Man zeigt mir das gefundene Stück Benzinleitung, es schaut neuwertig aus; das würde zu meinem Flugzeug passen. Wir öffnen die Cowling für eine erste Sichtprüfung. Die Motortemperatur lässt eine nähere Untersuchung noch nicht zu. Wir entfernen alle Seitenöffnungen, inspizieren jeden Quadratzentimeter und können kein fehlendes Teil erkennen.

Als final Test schliesse ich Throttle und Mixture und setze die Boost-

stoff riechen. Die Engine wird nochmals von allen Seiten begutachtet, die Winkel mit einem Spiegel ausgeleuchtet – NICHTS. Mir fällt ein Stein vom Herzen und ich entspanne mich sichtlich. Der Beech-Mann jedoch ist fast ein wenig enttäuscht. Für ihn geht die Suche jetzt erst los. Er muss Maintenance-Unterlagen überprüfen, in Frage kommende Halter anrufen, die Leitung könnte auch noch von einer Baron stammen UND die Wahrscheinlichkeit, dass der betreffende Flieger in seinem Verantwortungsbereich war, ist hoch.

Mit 2 Stunden Verspätung schiebe ich wieder die Gase, man begrüßt mich freundlich erleichtert auf der Frequenz zurück. Die Reise geht weiter ohne weitere Zwischenfälle.



Ganz Oben: Lecksuche bei Beechcraft Augsburg  
 Oben: SVT über dem Kanal  
 Unten: „unmanned“ Tower und Vorfeld Galway



Nach ziemlich genau 3 Stunden bei strahlendem Sonnenschein sind wir im Endteil von Jersey.

Für alle, die es nicht kennen – ein Traum. Kein Follow-Me, kein kompliziertes Rollverfahren, sondern ein einfaches „Now straight ahead to the GA area and please find a parking spot by yourself“.

Gerade ausgerollt, steht schon der Tankwart vor uns und begrüßt uns freundlichst. Das nächste angenehme Erstaunen, als der Tankwart den Spritpreis mit umgerechnet ca. 1,80 € angibt. Klar, lasse ich alle Tanks randvoll machen.

2 Nächte bleiben wir auf Jersey mit vielen netten und angenehmen Eindrücken: vorzügliches Essen, ausgeprägte Freundlichkeit, eine Vegetation, die man üblicherweise nur im Mittelmeerraum findet.

Der Abflug am Sonntagvormittag ist so unkompliziert wie der Anflug und etwas ganz Seltenes im EASA Land: ein Maximum an Service zu einem ganz kleinen Preis - Lande- und Standgebühr keine 20 €!

Weiter geht es nach EGNS – Isle of Man. Es sind nur 306 NM und wir sind pünktlich zum Mittagessen bereits auf der Insel. Ein problemloser Flug, kaum in der Luft und schon einen Direkt auf einer nahezu geraden Line zur Insel.

In Freundlichkeit und Service von Jersey nicht zu unterscheiden. Die Tatsache, dass ich meine „Privat“-Reise nicht korrekt im Voraus mit Passagierdaten und Passnummern angemeldet hatte, kommentiert der Follow-Me-Fahrer mit „Oh, that’s no problem. I will write it down for you and leave it at the office“.

Er gibt uns noch viele hilfreiche Informationen, setzt uns am Haupteingang ab und gibt mir seine Visitenkarte mit der Frage, ob

und – wenn ja – wieviel er tanken soll ...

Auch diese Insel verlassen wir nach 2 Tagen mit vielen schönen Erinnerungen und es liegen noch 3 Tage Irland vor uns, auf die wir uns schon sehr freuen. Dass es nochmals spannend würde, ahnte ich noch nicht. Das iPad war am Vorabend leer, man hatte es den ganzen Tag für die Navigation genutzt. Den „Rocketroute“ Flight Plan nach Galway/Irland habe ich deshalb etwas umständlich mit dem Handy gefüllt. Wie üblich kam nach 1 Minute bereits das „ACK“ als SMS – „Flight plan acknowledged“ und per eMail Route, Wetter, Notams ... – Standard halt. „Very easy“ schießt mir spontan durch den Kopf und ich denke daran, wie umständlich es früher war, einen IFR-Flugplan bestätigt zu bekommen.

EGNS/Isle of Man nach EICM/Galway sind nur 160 NM mit fast einem direkten Airway. Der Blick auf den kleinen iPhone-Schirm lässt nichts Problematisches erkennen. Departure von Isle of Man so problemlos wie alles dort. Der Flieger getankt, die Rechnung vorbereitet, alle sehr freundlich. Es gibt kein veröffentlichtes IFR-Abflugrouting, ich fliege mit Runway Heading, bis mich der Controller weiter directed. Ich werde weitergereicht zu Dublin Approach. Freundliche Controller, nach kurzer Zeit ein Direct nach Galway und der Blick auf das G1000 zeigt, dass er mich mit 262° auf ein 120 NM final gesetzt hat. Das Wetter ein Traum, unter uns Irland mit einem satten Grün von einmaliger Intensität.

Die Stimmung im Flieger prächtig und voller Erwartung auf diese wunderschöne Insel. Dublin Approach reicht mich weiter zu Shannon Approach, Freundlich-



keit dominiert auf der sehr lebhaften Frequenz. Langsam nähern wir uns Galway. Ich drehe die ATIS rein, aber die Frequenz ist noch tot. Gut, denke ich mir, wer in aller Welt braucht bei diesem Wetter schon eine ATIS!

Der Wind auf dem G1000 zeigt den Pfeil aus West, also wird die 26 in Betrieb sein – in direkter Verlängerung. Gute 5 Minuten vor Galway gibt mir der Contoller die Tower-Frequenz – wie bei uns. Mir fällt aber auf, dass ich noch keine ILS-Bestätigung am G1000 habe.

Gut, denke ich mir, wer braucht bei 100km Sicht und 2km Landebahn schon ein ILS ... Ich melde mich beim Tower einmal, zweimal, erhalte aber keine Verbindung. Ich schalte zurück zu Shannon Approach und melde, dass ich keine Verbindung zum Tower bekomme. Shannon teilt mir mit, dass Galway einen „unmanned“ Tower hat und „Landing on own decision“. Wunderbar denke ich, melde Galway Tower „short final“ und setze auch schon gleich auf.

Beim Rausrollen ein erstes, aber noch nicht konkretes Unbehagen. Auf [www.GalwayAirport.com](http://www.GalwayAirport.com) sah es irgendwie anders aus, als ich die Flugplatz-Daten recherchiert hatte.

Da stand u.a., dass der Flugplatz als „Port of Entry“ am Samstag oder Sonntag nur auf „request“ und mit „special fee“ angefliegen werden kann, aber werktags immer. Das war auch der Grund, warum wir die Reiseroute so gewählt hatten, um wochentags in Galway zu landen und wieder zu starten.

Ich rolle also raus, befinde mich auf einem großen leeren Vorfeld vor einem etwas verwaht wirkenden großen Gebäude. „OK, nicht so schön“, denke ich mir, aber was soll's, wir sind da! Throttle idle, Mixture cut off, alle Schalter off und raus aus dem Flieger.

Mein Blick geht Richtung Tower, ich sehe niemanden und denke: Klar da ist ja keiner, ist ja „unmanned“. Ich laufe zum Gebäude und schaue durch verschmutzte Scheiben in ein verwahtes Inneres. Ich rüttle an verschlossenen Türen, suche eine Abfertigung, ein gelbes C und Menschen. Tiefe Zweifel beginnen jetzt sprunghaft zu keimen. Ich rufe meinen Mitfliegern zu, das Gepäck im Flieger zu lassen und nicht wegzugehen. Hier stimmt was nicht! Vor meinem geistigen Auge die banale Frage: „Was habe ich falsch gemacht?“ Während meine Gedanken in alle Richtungen schweifen, er-

Ganz oben:

*Irland – zauberhafte Landschaften*

*Oben: Anflug auf Isle of Man*



Oben: Flug von Isle of Man nach Irland; Links: verlassener Flugplatz Galway

tönt plötzlich eine Ansage aus dem Nichts, bruchstückhaft verstehe ich „Security area ... unauthorized ... police ...!“ Jetzt sind meine Sinne aufs schärfste alarmiert. Ich stehe gerade vor einem großen Eisentor mit dickem Vorhängeschloss, als ich von einem außerhalb stehenden Mann bemerkt werde, der mit schnellen Schritten jetzt auf mich zukommt. Vor der Begrüßung und noch in ausreichender Entfernung die Frage, was ich hier drinnen mache?

Ich lasse ihn herkommen und nutze seine Atemlosigkeit, um ihn zu fragen, wie man denn hier herauskommt, wo die Abfertigung ist. Ich sehe ein vollkommen erstauntes Gesicht, dessen Züge sich nochmals verschärfen, als ich hinter mich auf mein Flugzeug mit wartenden Passagieren zeige. Ok, sagt er, ich solle hier warten, er komme durch das Gebäude herein.

Schnell erfahre ich von ihm, dass der Flugplatz Galway bereits seit NOVEMBER 2013 geschlossen ist.

Schnell addieren sich die Verstöße auf – illegale Einreise, Landung auf einem geschlossenen Flugplatz ... Ich versuche, den Mann zu

beruhigen, der von „Polizei holen“ spricht, mit der Situation überfordert scheint und etwas ratlos wirkt. Mir schießen jetzt Horror-Szenarien durch den Kopf, ich erinnere mich an zerlegte und abtransportierte Flieger, die versehentlich bei Eurocopter gelandet sind, an Behörden, Anträge, Verwaltung, Polizei, Anhörung, Bußgeld, jähen Urlaubsabbruch, und und und.

Schnell wird mir klar, ich muss hier weg und zwar sofort. Ich nutze die Unsicherheit und erkläre dem Mann, dass ich in 2 Minuten wieder in der Luft bin und sofort weiterfliege auf den großen Flugplatz Shannon, der eh mein Alternate ist, und dass man dort am besten weiß, wie man das Problem löst. Es gelingt mir, ihn zunächst davon zu überzeugen, dass dies der beste Weg ist, während er weiter unsicher ist und dann doch die hiesige Polizei als Lösung favorisiert und bereits zu telefonieren beginnt. Ich dränge meine Passagiere ins Flugzeug und steige selber ein und schließe die Türe. Ich starte den Motor. Er winkt immer noch ab und gestikuliert jetzt wild, während ich bereits losrolle. Ich rolle schneller, als sonst und schie-

be die Gase schon beim Drehen in die Startrichtung. Puh, mir fällt ein Stein vom Herzen, als ich die Räder einziehe.

Ich rufe Shannon Approach und melde mich für ein Direct zum Alternate „Shannon“. Ohne weitere Nachfrage bekomme ich den Kurs, reihe mich ein und lande dort 15 Minuten später. An der Parkposition angekommen, begrüßt mich ein freundlicher Vorfeldmann, fragt, wo ich herkomme und ob ich Treibstoff brauche. Ich komme von Isle of Man und klar brauche ich Sprit, den kleinen Umweg über Galway lasse ich zunächst unerwähnt. Dann stellt sich aber schnell heraus, dass es auf Shannon nur Jet gibt. Er erklärt mir, dass man vor Jahren aufgrund Unwirtschaftlichkeit AVGAS aus dem Service genommen hat. Aber kein Problem meint er, Galway ist nur ein paar nautische Meilen entfernt, ob ich es kenne, da gibt es nämlich das gewünschte AVGAS..... „Super“ sage ich und lächle meine Mitflieger dabei wissend an.

Zunächst bleiben wir mal hier und machen ein paar Tage Urlaub.

Die Spannung steigt nochmals, als wir zur Abfertigung gebracht werden. Irgendwie muss doch die Info der illegalen Landung zwischenzeitlich angekommen sein, befürchte ich. Aber meine Befürchtungen erweisen sich als unbegründet. Man will nicht mal unsere Pässe sehen, sondern wünscht uns einen schönen Aufenthalt und wir stehen erleichtert vor dem Flugplatz, inmitten von anderen Reisenden, und können es kaum glauben.

Eine schöne Geschichte für „Lessons learned“! Alle Mechanismen haben letztendlich versagt und ich bin auf einem seit einem halben Jahr geschlossenen Flugplatz gelandet. Wie konnte das passieren?

Es ist glimpflich abgegangen, hätte aber auch ganz anders enden können.

Ich hatte die Reise so vorbereitet, wie man das heute üblicherweise macht. Man klickt sich ins Internet, man googelt mit Suchbegriffen und man schaut sich alles auf „Google Earth“ schon mal an.

Ich war auf [www.eddh.de](http://www.eddh.de) und [www.you-fly.com](http://www.you-fly.com), um Piloteninfos von Galway zu bekommen. Die waren allesamt positiv und haben die Kollegenempfehlung bestätigt. Ich war auf der Website vom Flugplatz Galway und habe die Info in Sachen Wochenende bekommen, ansonsten eine Website, die Privatpiloten ausdrücklich willkommen heißt. Der Platz offeriert sich als Tor für die Region mit Linienverkehr, sogar eine Liste mit Landegebühren für bestimmt 30 verschiedene Flugzeuge ist hinterlegt, so auch die Bonanza für 20€. Alles ganz super und toll.

Dann gab es einen bestätigten IFR-Flugplan aus Brüssel zu dem besagten Flugplatz, eine IFR-Clearance mit Destination Galway, Controller, die mich zum Platz führten, und einen Controller, der mir eine Landefreigabe erteilt hat.

UND es gab ein von mir nicht beachtetes NOTAM auf meinem kleinen iPhone.

Im Nachhinein hab ich es natürlich angesehen – insgesamt waren es die üblichen 4 Seiten mit viel Kleingedrucktem, dort eine defekte Lampe, da ein Taxiway nicht nutzbar usw., das übliche halt ... Irgendwo aber auch der kleine unscheinbare Hinweis „Airport is closed“.

Wenn es hart auf hart gekommen wäre, hätte vermutlich nur das NOTAM gezählt. Mir hat es wieder mal den mahnenden Zeigefinger hochgehalten: „Lieber Franz, mehr Sorgfalt in der Vorbereitung“, auch wenn es lästig oder unsinnig erscheint.

Aber an alle: Irland ist eine Reise wert! Auch dort hatten wir 3 wunderschöne Tage, quirliches Leben, urige Kneipen, und das Fliegen ist absolut easy und günstig.

Getankt haben wir dann übrigens in Kerry/EIKY im Süden des Landes vor unserem Rückflug nach Augsburg. Auch dieser Flugplatz ist sehr zu empfehlen. Für die 840 NM bei wiederum traumhaftem Wetter waren die 4:02 h ein wunderschönes Flugerlebnis mit relaxten Fluggästen.



Kneipenbummel in Galway

**Wenn jemand eine Reise tut ...**

**... dann kann er was erzählen.**

Matthias Claudius

# Flugplatzfest unter Hochnebel



Fotos: Frank Felten



Fotos: Thomas Seel



Fotos: Georg Lehmacher



Nach etlichen feuchten Wochen wurden wir – wie immer in den letzten Jahren – bei unserem traditionellen Flugplatzfest am letzten September-Sonntag vom Regen verschont. Bei den Vorbereitungen am Vortag war es sommerlich warm und am Tag danach sogar wolkenlos – nur leider riss am Sonntag der Hochnebel den ganzen Tag nicht auf. So konnten wir leider kaum Rundflüge mit unseren Vereinsmaschinen anbieten und auch der geplante Segel-Kunstflug und Fallschirmsprung musste abgesagt werden. Nur die BO105, deren Pilot Manfred Kuck stundenlang in Augsburg auf besseres Wetter gewartet hatte, konnte schließlich doch noch 14 Runden mit je 4 Passagieren drehen.

Glück hatten die Fahrer der 3 Heißluftballone, die am späten Nachmittag nur ein paar Kilometer nach Osten fahren mussten, um dort mit ihren Passagieren in den wolkenlosen Himmel aufsteigen zu können. Wie gut, dass wir diesmal besonders viele Attraktionen zu bieten hatten, die vom Wetter weniger abhängig waren! Somit konnte die Zuschauer

sogar Fallschirmspringer bewundern, die von Modellflugzeugen abgesetzt wurden.

Die Johanniter, das Technische Hilfswerk und die Bundeswehr unterstützten uns nicht nur mit Personal, sondern zeigten auch ihr modernstes Gerät – vom Katastrophenschutz-Fahrzeug bis zum gepanzerten „Dingo“.

Viel Interesse gab es auch für die wunderschönen Oldtimer-Fahrzeuge des Motorclubs Neuburg, die statt der Flugzeuge ihre Runden auf der Landebahn machen konnten und einige weitere Oldtimer-Besitzer motivierten, sich der Parade anzuschließen.

Gelohnt hat sich der Tag für die Gewinner unseres Preissauschreibens: Einer der attraktivsten Preise war ein Wochenende mit der neuen C-Klasse von Mercedes.



Foto: Hans Kavasch



Foto: Georg Lehmann

# Werktags bis fünf

**Unser neuer hauptamtlicher Flugleiter  
Helmut Ordemann**

Nachdem an unserem Flugplatz auch an Werktagen tagsüber reger Flug- und insbesondere Platzrundenbetrieb externer Flugschulen herrscht, bestand das Luftamt Süd nun darauf, dass wir auch zu diesen Zeiten einen Flugleiter im Tower einsetzen. Zum Glück mussten wir nicht allzu lange nach einem geeigneten Kandidaten suchen, der bereit ist, diese Aufgabe in vollem Umfang zu übernehmen. Unser langjähriges Mitglied Helmut Ordemann (s. Bild), der vor einigen Jahren seinen Pilotenschein nicht mehr erneuert

hat, ist nun seit 15.09.2014 an jedem Werktag von 9 bis 17 Uhr der Flugleiter und außerdem für weitere Aufgaben zuständig.

Eine solche 40-Stunden-Woche kann natürlich nicht ehrenamtlich geleistet werden. Als Beitrag zur Finanzierung dieser Zusatzkosten mussten wir daher gemäß dem Verursacher-Prinzip ab 01.10.2014 die Ermäßigung der Schul-Landegebühren von 50 % auf ca. 25–30 % reduzieren und die Hubschrauber-Stundenpauschalen in ähnlicher Größenordnung erhöhen.

## Fliegen ohne Flugleiter

Das Luftamt Süd hat uns jetzt den Flugbetrieb außerhalb der normalen Betriebszeiten ohne Flugleiter genehmigt – ähnlich der Praxis an manchen anderen Flugplätzen in Bayern. Diese Genehmigung gilt nur für in EDMQ stationierte Maschinen und nicht für Platzrunden- und Solo-Schulflüge. Außerdem muss eine Person anwesend sein, die nachweislich in die Bedienung von Rettungs- und Feuerlöschgerät eingewiesen ist und telefonisch Rettungsdienste alarmieren kann.

## Das 6. HORIZON Hobby Airmeet in Genderkingen

Das HORIZON Airmeet fand 2014 schon zum 6. Mal in Genderkingen statt, mit vielen sensationellen Vorführungen. Neu war diesmal unter anderem die phantastische Red Bull Formation mit 4 Zlin Z-50LX unter Leitung der 65-jährigen Radka Machova. Trotz des relativ engen Luftraums zeigten die 4 ehemaligen Mitglieder der tschechischen

Kunstflug-Nationalmannschaft äußerst anspruchsvollen Formationskunstflug in höchster Präzision. Wieder waren viele tausend Zuschauer gekommen und verfolgten fasziniert die sensationellen Vorführungen der Modell- und manntragenden Flugzeuge bei Tag und bei Nacht. Obwohl dieses Jahr erstmals das Wetter nicht ganz trocken blieb, ließen sich die Zuschauer

nicht in ihrer Begeisterung bremsen.

Auch das Management der Firma HORIZON Hobby – auch diesmal wieder angeführt vom CEO Joe Ambrose und dem Marketing- und Vertrieb-Chef Jörg Schamuhn – war sehr zufrieden und plant bereits für 2015 das 7. Airmeet in Genderkingen.

Fotos: Mathias Grägel



# Neue Mitglieder

## Neue Mitflieger



Hallo, mein Name ist **Lothar Karpa**, ich wurde in Ostpreußen mitten zwischen den masurischen Seen geboren und verbrachte meine ersten Jahre auf einem Dorf. Vor meiner Einschulung konnten wir ins bergische Land umsiedeln. Den ersten Kontakt zum Fliegen bekam ich durch Träume, in denen ich in relativ niedriger Höhe fliegen konnte – ohne Flugzeug oder sonstige Hilfsmittel. Das Thema faszinierte mich, so dass ich später zum Modellbau kam. Da ich als Schüler eher schwächling und unsportlich war, unterlag ich der Fehleinschätzung, dass ich den Anforderungen eines Medical Klasse I nicht genügen würde. So erschien mir der Beruf eines Piloten nicht erreichbar, aber meine Talente für Mathe und Naturwissenschaften motivierten mich zum Studium Flugzeugbau. Zwischenzeitlich war ich bei der Bundeswehr bei den Jagdfliegern als Flugzeugwart und am Wochenende lernte ich Segelfliegen in der Sportfluggruppe. Das Segelfliegen setzte ich dann in der Akaflieg Aachen noch zwei Jahre fort und gab es aus Zeitgründen schweren Herzens auf. Auch beruflich änderte ich mein Ziel und ging später schließlich in die Energie-

wirtschaft, wo ich in knapp 30 Jahren innerhalb eines Konzerns unterschiedliche spannende Aufgaben hatte.

Dem Segelfliegen stand immer noch fehlende Zeit entgegen und das Motorfliegen erschien mir zu teuer, sodass ich es mit Drachenflug und Fallschirmspringen (direkt Freifall) versuchte. Beides bis zur Lizenz geschult, aber mangels Möglichkeiten in Wohnortnähe wieder beendet.

Vor 16 Jahren war ich dann auch bereit, mehr Geld fürs Fliegen auszugeben und begann die Ausbildung in einem relativ neuen Verein (eigentlich eine gewerbliche Schule in der Form eines Vereins) in Bonn Hangelar. Erste 25 Flugstunden in Portugal im Fluglager auf einem privaten Platz und halbes Jahr später hatte ich den PPL. Ein Jahr später dann IR in USA gemacht, nur als Backup für schlechtes Wetter, IFR-Flüge waren nicht beabsichtigt. Im Folgejahr dann doch auch deutsches IR und CPL Schulung genossen – ich mag es zu lernen.

Durch die Mitgliedschaft beim Düsseldorfer HFC gelernt, am Verkehrsflughafen zu fliegen und mit anderen Fliegerkameraden auch Rundflüge um die Ostsee, nach England und nach Spanien gemacht.

Vor 8 Jahren nach Franken umgesiedelt und seitdem wenig geflogen, da ich noch etliche Jahre weiter im Ruhrgebiet gearbeitet habe. Anfang diesen Jahres erzählte mir Rolf Drescher von der DA 42 in Donauwörth und der Möglichkeit des MEP Ratings. Das war für mich ein guter Anlass, meine fliegerischen Aktivitäten zu reaktivieren und bin anfang März dem Verein in Donauwörth beigetreten. Fliege inzwischen gerne mit der DA 40, inzwischen auch gerne IFR. Habe auch festgestellt, dass das Mittelmeer mit Portoroz deutlich näher als die Nordsee ist, die früher mein bevorzugtes Zielgebiet war. Nächstes Jahr ...

Hallo, liebe Freunde des Fliegens, mein Name ist **Marc Ulm** und ich bin am 23.06.1993 in Augsburg geboren.

Ich wohne derzeit in Meitingen und habe 12 Jahre lang in Donauwörth gewohnt.

Den Bezug zur Fliegerei hatte ich schon immer. Als Kind eines Business-Piloten wird man praktisch in die Schiene hineingeboren und der Fliegervirus wird einem „infiziert“. Schon im jüngsten Alter kam ich viel mit und das Fliegen war das Größte für mich, was es auch heute noch ist.

Deshalb mache ich nun den PPL (A) im Verein, den ich voraussichtlich Ende November fertig haben werde. Als Fotograf kennen mich wohl die meisten im Verein und das werde ich auch nebensüß noch bleiben. Das Augenmerk meiner Fotografie liegt auf einer kreativen Darstellung der Objekte und dies sind meistens Luftfahrzeuge aller Art. Auf [www.ulmphoto.com](http://www.ulmphoto.com) stelle ich meine aktuellsten Werke immer hoch.

Mein Geld verdiene ich mit meiner Videofirma, sowie dem Job als Mediengestalter.

Wenn ich nicht am Boden bin, findet man mich eigentlich immer am Flugplatz oder besser in der Luft.

Bis heute habe ich über 360 Stunden auf diversen Mitflügen unterschiedlichster Typen gesammelt.

Sei es King Air, Citation Jet, Cessna 340/414, Piper Cheyenne, die Liste ließe sich ewig weiter erzählen.

Mein Ziel ist es, später IFR, MEP und den CPL zu machen und selber auf einer Turboprop zu fliegen.

Ich freue mich auf die weitere Zeit in EDMQ als vollwertiges Mitglied nun. Vielleicht sieht man den einen oder anderen einmal und bis dahin allzeit viel Freude mit dem schönsten Hobby auf der Welt – Gruß Marc



Liebe Fliegerkameraden, ich heiße **Reinhold Laugallies** und bin – zusammen mit Marc Ulm – am 01.08.14 als Fluglehrer (wieder) in die MDG gekommen. Ich bin 1958 geboren und habe bereits mit 4 Jahren Papierflieger und mit 6 den „kleinen UHU“ gebaut.

Mit 8 Jahren folgte der „Topsy“ und dann wurden die Flieger immer größer und schneller. Außerdem erwarb ich eine Amateurfunklizenz.

Mit 17 begann ich meine Ausbildung zum PPL-A, die ich mir mit einem Ferien-Job als Eisenflechter selbst finanzierte. Mit meiner Pilotenlizenz sammelte ich meine Stunden zunächst mit vielen Rund- und Kaffeeflügen. Mit 18 machte ich mein Abitur und war danach 2 Jahre bei der Bundeswehr, wo ich mich im Bereich Trägerfrequenz und Richtfunktechnik qualifizierte. Ich studierte Informatik und erwarb außerdem den PPL-H, die IFR-Lizenz, die Lehrberechtigung für PPL sowie den internationalen Bootsführerschein bis 20 Tonnen.

Ich bin auch heute immer noch ein begeisterter Pilot mit mittlerweile mehr als 20.000 Flugstunden.

Um meinem Freund Marc möglichst zügig die PPL-Ausbildung zu ermöglichen, bin ich wieder MDG-Mitglied geworden und finde den Verein sehr nett. Allerdings ist die Anfahrt aus München recht weit.

Ich empfinde große Lust am Fliegen und genieße die Bewegung in der 3. Dimension.

Aber Fliegen ist viel mehr, als nur ein Flugzeug zu bewegen. Man erlebt spektakuläre Sonnenuntergänge, ist den Naturgewalten ausgeliefert und muss die physikalischen Grenzen akzeptieren. Außerdem ist es schön, in

einer internationalen Pilotengemeinschaft Freunde zu finden, Erfahrungen austauschen und helfen zu können und Hilfe erfahren zu dürfen. Jeder Flug ist ein neues Erlebnis!



# I'm **Fit for Flight?** **safe**



Foto: Karin Jänsch

*Safety Check: Piloten haben geschulte Ohren zur Wahrnehmung: ein rauer Motorlauf, ein feines Klingeln der Ventile, ein angedeutetes Klopfen der Kolben. Aber wie sieht es denn aus mit der Eigenwahrnehmung? Dazu braucht es zunächst mal keinen Besuch in der Werft oder beim „Fliegerarzt“.*

In der letzten Ausgabe der GAN habe ich aus flugmedizinischer Sicht die neuen Regelungen der EASA zur Feststellung der Flugtauglichkeit für Piloten vorgestellt.

Flugtauglichkeit bedeutet: Im Allgemeinen liegen keine erkennbaren gesundheitlichen Einschränkungen vor, die eine erhöhte Gefahr für das sichere Führen eines Luftfahrzeuges darstellen. Trotz Vorliegen eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses (Medical) kann die Flugtüchtigkeit aktuell eingeschränkt sein, z.B. durch einen gripalen Infekt, durch Schlafmangel oder nach dem Genuss von Alkohol. Ähnliches gilt im Straßenverkehr und wird dort „eingeschränk-

te Fahrtüchtigkeit“ genannt.

Im Regelfall merkt man diese vorübergehenden Einschränkungen ja selbst und man wird dann vernünftigerweise nicht als verantwortlicher Pilot fliegen.

Subjektiv schwieriger wird die Entscheidung, wenn Begleitumstände den Piloten zum Fliegen drängen. In der kommerziellen Luftfahrt sind das oft die Unternehmen, allerdings steht dort in der Regel ein fliegerärztlicher Dienst zur Verfügung, der die Flugtüchtigkeit beurteilt.

Bei uns Privatpiloten spielen mehr die Erwartungen des sozialen Umfelds eine Rolle, denen man nachkommen möchte.

Wenn das Flugzeug nach einem mehrtägigen Ausflug dringend zum Heimatplatz zurückgeflogen werden soll, da es bereits wieder reserviert ist. Oder bei Ausfall des Piloten ein hoher Rückholaufwand nötig werden würde.

Oder wenn gerade heute das Wetter endlich wieder passt, Freunde oder Fluggäste ungeduldig sind, den geplanten Rundflug fest eingeplant haben.

Und so schlimm ist es ja auch nicht! – Das bisschen Schnupfen? – Stell dich nicht so an! Mit einer Aspirin geht's doch gleich viel besser! – Du hast wenig geschlafen? – Das steckt man in deinem Alter doch mit links weg! – Und das „bisschen zuviel“, das du gestern auf der Geburtstagsfeier getrunken hast? – Es ist zwar spät geworden, aber du verträgst doch sonst auch einiges ...

Entscheidungshilfen bieten da für den Piloten klare Regeln und Checklisten.

Zunächst ist gesetzlich festgelegt, dass unter keinen Umständen geflogen werden darf, wenn eine gesundheitliche Beeinträchtigung des Piloten vorliegt, die die notwendige Flugsicherheit einschränken könnte.

Auf dem Formblatt des amtlichen Tauglichkeitszeugnisses (Medical) – herausgegeben vom Luftfahrtbundesamt (LBA) – sind folgende Hinweise abgedruckt und damit jedem Piloten zur Kenntnis gebracht worden:

MED.A.020. Eingeschränkte Tauglichkeit

a) Lizenzinhaber dürfen die Rechte in Verbindung mit ihrer Lizenz und damit zusammenhängende Berechtigungen oder Zeugnissen nicht ausüben, wenn sie:

(1) sich einer Einschränkung ihrer Tauglichkeit bewusst sind, die es ihnen unmöglich machen könnte, diese Rechte sicher auszuüben;

(2) ein verschreibungspflichtiges oder nicht verschreibungspflichtiges Arzneimittel einnehmen oder anwenden, das sie in der sicheren Ausübung der mit der Lizenz verbundenen Rechte beeinträchtigen könnte; oder

(3) sich einer ärztlichen, chirurgischen oder sonstigen Maßnahme unterziehen, die die Flugsicherheit beeinträchtigen könnte.

b) Lizenzinhaber müssen sich zudem unverzüglich flugmedizinisch beraten lassen, wenn sie:

(1) sich einem chirurgischen Eingriff oder einer invasiven Behandlung unterziehen;

(2) mit einer regelmäßigen Einnahme von Arzneimitteln begonnen haben;

(3) eine erhebliche Verletzung erlitten haben, die es ihnen unmöglich gemacht hat, als Mitglied einer Flugbesatzung tätig zu sein;

(4) an einer erheblichen Erkrankung gelitten haben, die es ihnen unmöglich gemacht hat, als Mitglied einer Flugbesatzung tätig zu sein;

(5) schwanger sind;

(6) in ein Krankenhaus oder eine Klinik eingewiesen worden sind; oder

(7) erstmals eine Sehhilfe tragen müssen

Dieser Text entspricht nicht genau dem im Amtsblatt der EU veröffentlichten und damit gültigen Gesetzestext der EU Verordnung 2011 R 1178 vom 08.04.2012.

Dieser rechtswirksame Gesetzestext ist noch schärfer formuliert:

Dort heißt es unter a) (1) statt „... bewusst sind ...“

im gültigen Gesetzestext : „...Kenntnis haben...“ , das heißt, es reicht, wenn ich schon einmal davon gehört habe, dass bestimmte Zustände zur Fluguntüchtigkeit führen können, auch wenn es mir im Moment nicht bewusst ist.

So geht der Gesetzestext nicht nur davon aus, dass der eingeschränkte gesundheitliche Zustand das sichere Fliegen direkt „unmöglich machen könnte“, sondern er verweist auf besondere Situationen, die bei der Beurteilung der aktuellen Flugtauglichkeit berücksichtigt werden müssen : „... unter Umständen nicht mehr sicher ...“

Der gültige Gesetzestext der EU-Verordnung ist abrufbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:100:0001:0056:DE:PDF>

Hinsichtlich Medikamenteneinnahme gibt das LBA Hinweise auf ihrer Website

[http://www.lba.de/DE/Luftfahrtpersonal/Flugmedizin/FAQ\\_Piloten/FAQ-Liste\\_Piloten.html?nn=247804](http://www.lba.de/DE/Luftfahrtpersonal/Flugmedizin/FAQ_Piloten/FAQ-Liste_Piloten.html?nn=247804) unter Punkt 7. :

„Ist die Flugtauglichkeit bei der Einnahme von Medikamenten noch gegeben?“



Foto: panthermedia

1. Grundsätzlich sollte die zugrundeliegende gesundheitliche Störung genauer betrachtet werden. Sofern diese bereits die sichere Flugdurchführung gefährden könnte, unabhängig von der Medikamenteneinnahme, sollte nicht geflogen werden.

2. Eine Flugdurchführung darf in keinem Fall von der erhofften Medikamentenwirkung abhängig gemacht werden. Die erhoffte Wirkung kann ausbleiben oder in ihrer Dauer begrenzt sein.

3. Die individuelle Reaktion auf eine Medikamenteneinnahme ist nicht immer gleich.

Besondere Vorsicht ist gegeben bei erstmaliger Einnahme von Medikamenten, die individuelle Reaktion ist nicht vorhersehbar.

4. Auch wenn ein Medikament bisher gut vertragen wurde, heißt das nicht, dass dies so bleibt. Typisch ist z.B. eine allergische Reaktion auf ein Medikament erst bei wiederholter Einnahme, da der Körper sich erst sensibilisieren musste.

5. Die möglichen unerwünschten Nebenwirkungen können die Flugtauglichkeit erheblich einschränken. Insbesondere Hinweise auf dem Beipackzettel zu Einschränkungen bei der Bedienung

von Maschinen oder das mögliche Auftreten von Müdigkeit, Benommenheit, Schwindel und Übelkeit sind K.O.-Kriterien. Das heißt, die Einnahme dieser Medikamente schließt die Tätigkeit als Pilot aus. Dies gilt genau genommen also auch für Aspirin, Ibuprofen und Diclofenac, die frei verkäuflich sind.

6. Fliegen Sie nur dann, wenn Sie absolut sicher sind, dass ein eingenommenes Medikament die sichere Durchführung ihres Fluges nicht gefährdet.

7. In allen Zweifelsfällen lassen Sie sich von Ihrem Fliegerarzt beraten.

Fazit: Meines Erachtens sollte das **Fliegen unter Medikamenten eine seltene Ausnahmesituation** darstellen und nur unter sorgfältigem Abwägen des konkreten Einzelfalles in Abstimmung mit einem erfahrenen Flugmediziner erfolgen.

Auswirkung auf die Flugtüchtigkeit hat natürlich auch die Einnahme von Alkohol. Auch die, die bereits Stunden zurückliegt. Der Körper kann nur eine bestimmte Menge Alkohol pro Stunde abbauen. Diese Fähigkeit des Körpers ist individuell verschieden ausgeprägt.

Als Faustregel gilt: **12 hours from bottle to throttle!**

Einige Fluggesellschaften haben diese Alkoholkarenzzeit vor dem Flug sogar auf 24 Stunden Karenzzeit erweitert.

Für einen Linienpiloten einer großen deutschen Fluggesellschaft würde ein Nichteinhalten der Karenzzeit unabhängig vom tatsächlichen Alkoholspiegel bei Dienstantritt zur Konsequenz haben:

Suspendierung vom Dienst, 6 Wochen unbezahlter Aufenthalt in einer Sucht-Klinik um sich „erfolgreich“ mit dem Thema Alkohol auseinanderzusetzen; regelmäßiger Besuch einer ambulanten Selbsthilfegruppe. Erst danach darf der Pilot unter weiteren Auflagen wieder am Flugdienst und anfangs in untergeordneter Position teilnehmen.

Genau Promillegrenzen für den Blutalkoholgehalt sind gesetzlich nicht fixiert, allerdings wird von Gutachtern gerne die 0,2 Promille-Grenze vor Gericht verwendet.

Bei diesem „Schwellenwert“ wurden definitive Einschränkungen der Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr und Einschränkungen bei Bedienung komplexer Maschinen nachgewiesen.

Nach einem offiziell bekannt gewordenen Regelverstoß gegen



Foto: panthermedia

das Alkoholverbot beim Fliegen geht die zuständige Luftfahrtbehörde davon aus, dass der Pilot nicht mehr über die notwendige persönliche „Zuverlässigkeit“ verfügt, denn „Wer fliegt, trinkt nicht, und wer trinkt, fliegt nicht“ (gemeint ist natürlich Alkohol).

Damit droht bereits bei geringen nachgewiesenen Verstößen gegen das „Alkoholverbot am Knüppel“ der Entzug der Pilotenlizenz.

Dazu kommen bei eventuellen Unfällen noch etwaige Schwierigkeiten mit den Haftpflichtversicherern, die entweder gar nicht oder nur in geringem Umfang Schadensregulierung leisten müssen.

Auch ein Alkoholdelikt im Straßenverkehr geht in der Regel mit einem Zweifel an der allgemein nötigen Zuverlässigkeit des Piloten einher. Mangelnde „Regeltreue“ kann zum Entzug der Lizenz führen.

Analog gilt dies selbstverständlich auch für die Einnahme von illegalen Drogen.

Es gibt arbeitsmedizinische Untersuchungen zu den Auswirkungen von Schlafmangel.

Eine durchwachte Nacht entspricht ca. 0,2 Promille Alkohol (ca. 0,3 l Bier) im Blut.

Schlafmangel ist zwar meist nicht direkt nachweisbar, man sollte sich als verantwortungsbewusster Pilot aber vor jedem Flug fragen: Habe ich in den letzten beiden Nächten genügend geschlafen? Oder fühle ich mich etwa aus anderen Gründen müde?

Zu guter Letzt noch ein praktischer Selbstcheck vor jedem Flug, ein von der FAA in den USA entwickelte Selbstbefragungsbogen mit dem sinnigen Akronym : **I'm safe.**

## IMSAFE

**I** Illness. Leide ich an irgendeiner Krankheit, oder Krankheitssymptomen, die meine Flugtauglichkeit beeinträchtigen könnten?  
**„kranke Piloten sind schlechte Piloten“**

**M** Medication. Habe ich in den letzten 24 h Medikamente eingenommen?

**„Arzneien können betäuben“**

**S** Stress. Gibt es psychische oder emotionale Faktoren, die mich belasten ?

**„nur ausgeglichene Piloten fliegen gut“**

**A** Alcohol. Habe ich in den letzten 8 / 12 / 24 h Alkohol getrunken? Könnte sich noch Restalkohol im Blut befinden?

**„angetrunken kann man nicht fliegen“**

**F** Fatigue. Habe ich genügend geschlafen? Fühle ich mich müde?

**„müde Piloten machen mehr Fehler“**

**E** Eating. Habe ich genügend (oder zuviel) gegessen und ausreichend Flüssigkeit zu mir genommen (bei längeren Flügen und hohen Temperaturen daran denken, etwas mitzunehmen).

**„ein hungriger Wolf geht jagen und nicht fliegen“ (Eigensitzat)**

Alles zu seiner ZEIT!

Im Zweifelsfall ist es besser, auf einen Flug freiwillig zu verzichten, als auf alle weiteren Flüge verzichten zu müssen.



Foto: Karin Jänsch