

GendAiR kinge**NEWS**



Schülerausflug durch
Deutschland:
So macht Lernen Spaß

Abenteuer Afrika
Thomas Seel war mit einer
Cessna 172 unterwegs
und hat aus der Luft und
am Boden unvergessliche
Impressionen gesammelt



**Radio Mandatory Zone
in Donauwörth**

In der Praxis hat sich für
EDMQ nicht viel geändert

Urlaub fürs Taschenformat:
Mit dem Flugzeug in
die Therme Bad Wörishofen

Sie haben einen eher überschaubaren Werbeetat? Wo ist ihr Geld besser angelegt: a) In Verkaufsförderung? b) In Imagebildung?

Machen Sie beides!

Unser Angebot: Ein regelmäßig erscheinendes Info- oder Firmenmagazin für Ihr Unternehmen.

Weil Sie damit Emotionen wecken. Weil Sie einen wertigen Gesamtauftritt imagebildend unterstützen. Interesse für Ihren Themenbereich wecken. Weil Sie Kompetenz demonstrieren. Weil Sie nachhaltiger auf sich aufmerksam machen.

Und weil Sie gleichzeitig Ihre konkreten Angebote in einem diesem Umfeld wesentlich effektiver präsentieren und verkaufen

werden. Beispiele für eine kurzfristige und erhebliche Umsatzsteigerung durch Firmenmagazine können wir Ihnen nennen.

Sie vermuten, dass diese Maßnahme zu teuer ist? Wir können Ihnen möglicherweise ein unerwartet gutes Angebot machen: Weil wir alle benötigten Kompetenzen mit wenigen Mitarbeitern abdecken: Vom Konzept über den Themenfahrplan, die redaktionelle Arbeit über Bildredaktion oder Fotografie bis hin zur perfekten, grafischen Umsetzung und Produktion.

Wenn wir Ihr Interesse geweckt haben, dann sprechen Sie uns gerne an: Ganz gleich, ob es sich um einen vierteljährlich erscheinenden Vierseiter handelt oder einen monatlich erscheinenden 24-Seiter. Egal, ob Sie uns Ihren gesamten Auftritt übertragen möchten – oder wir lediglich das Magazin in enger Zusammenarbeit mit Ihrem bisherigen Werbepartner erstellen dürfen.

Wir interessieren uns für Ihre Aufgaben.



Das Atelier Georg Lehmacher
erstellt unter anderem seit 2013
die GendAIRKingerNews



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

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, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Lernen macht Freude

Der Schülerausflug 2014 4

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Wilfried von Rath, Michael Haase und Michael Rehmet 5

Abenteuer Afrika



Zwischen Gabelracken und Geparden – von Johannesburg bis zum Kilimandscharo mit Thomas Seel und einer Cessna 172 6

Radio Mandatory Zone

Alles wird anders – aber eigentlich ändert sich nicht viel 10

Wellnesskurztrip

Einfach mal für einen Tag raus: mit Wellnessbad und Alpenblick . . . 9

Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Monika Löffler, Thomas Seel, Martin Strobl, Maria Kollia, Bianca Rieter **Fotos:** Marc Ulm, Matthias Obermayer, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Monika Löffler, Thomas Seel, Martin Strobl, Maria Kollia, Bianca Rieter, Therme Bad Wörishofen, Wilfried von Rath, Matthias Haase und Michael Rehmet, PhotoDisc **Titelfotos:** 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, 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 Lehmacher: 0172 / 815 30 75. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.

Die GendAIRkingerNEWS
– mit Fotos von

MARC ULM
PHOTOGRAPHY



Liebe Leser und Freunde
des Flugplatzes Donauwörth-
Genderkingen!

Ein Jahr mit vielen Höhen und manchen Tiefen – auch in unserem Verein – ist vergangen und wir schauen gespannt auf das, was uns das neue Jahr bringen wird. Nun kommen wir schon in das 3. Jahr unserer GendAIRkinger News, die – zusätzlich zur News-Seite auf unserer Homepage www.flugplatz-genderkingen.de – weiterhin über die wichtigsten Ereignisse in unserem Verein und an unserem Flugplatz berichtet.

Wir freuen uns, dass unser Verein weiterhin um zahlreiche aktive Mitglieder gewachsen ist. Drei von ihnen stellen sich in diesem Heft vor und erzählen davon, wie und warum sie zum Fliegen und nach Genderkingen gekommen sind. Ums Fliegen und seine vielen Möglichkeiten für tolle Erlebnisse geht es auch wieder in diesem Heft. Bianca Rieter erzählt von einem spannenden und lehrreichen

Ausflug mit Fluglehrern und Flugschülern in 2 Flugzeugen. Thomas Seel gibt in 2 Beiträgen Vorschläge für lohnenswerte Flugziele einmal im Nahbereich von Genderkingen – in Bad Wörishofen – und ganz weit weg von hier – in Südafrika.

Aber auch an unserem Flugplatz tat sich wieder einiges. Rund um den Heliport von Airbus Helicopters wurde ein neuer Luftraum eingeführt – eine „Radio Mandatory Zone“. Welche Auswirkungen dies auf den Flugverkehr in EDMQ hat, wird in diesem Heft erklärt. Und schließlich berichten wir noch kurz über weitere bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an unserem Flugplatz.

Ich hoffe also, dass Sie etwas Lesenswertes finden, und wünsche Ihnen eine spannende Lektüre der GendAIRkinger News sowie allzeit glückliche Landungen.


Ihr Matthias Obermayer

Wir gratulieren unseren Vereinsmitgliedern herzlich

Zum 85. Geburtstag
Helmut-Georg Stockert am 18.06.15

Zum 70. Geburtstag
Karl Binder am 05.01.15
Josef Sporer am 07.03.15
Dr. Helmut Gerdesen am 19.04.15

Zum 60. Geburtstag
Günter Löffler am 26.04.15

Zur Geburt der Tochter Laetitia
Familie Gottschalk am 20.08.14

Zu Lizenzerwerb und bestandenen Prüfungen
Rolf Drescher und Thomas Seel zum MEP-IFR
Herbert Gerstacker zum FAA-PPL(A) und FAA-IR
Peter Ortner zum PPL(A)

Info Sicherheitsstreifen EDMQ



Seit der Vergrößerung unserer Startbahn im Jahr 2007 müssen wir alle 3 Monate die Anfrage der Deutschen Flugsicherung (DFS) leider bestätigen, dass das NOTAM („Note for Airmen“) „EDMQ Strip beschränkt, Sicherheitsstreifen am südlichen Ende der RWY und bei THR 09 und 27 eingeschränkt benutzbar“ immer noch erforderlich ist. Ein wesentlicher Grund für dieses NOTAM war nämlich bisher ein Wassergraben, der auf rund 9 m in den 20 m

breiten südlichen Sicherheitsstreifen der Landebahn hinein reichte. Nachdem alle erforderlichen Genehmigungen eingeholt waren, konnte mit der Verlegung von Wasserrohren Anfang Oktober 2014 nun endlich diese Lücke geschlossen werden. Wenn dann in Kürze der südliche Sicherheitsstreifen auf seiner gesamten Länge und Breite eingeebnet worden ist, wird unser Flugplatz noch sicherer und wir können das NOTAM zurückziehen.



Die Route führte auch zur Veste Coburg, auf die man an diesem Tag einen wunderbaren Blick hatte.

Schülerausflug 2014

Von EDMQ einmal quer durch Deutschland!

Gemischte Wetterverhältnisse – aber dann wurde es doch ein unvergesslicher Ausflug für alle Beteiligten...

Geplant war eigentlich ein 2-tägiger Ausflug an die Küste. Leider hat der Wettergott beschlossen, uns einen Strich durch die Rechnung bzw. Planung zu machen. Spontan haben wir dann beschlossen, einen größeren Tagesausflug zu machen.

Am 17. August war es soweit. Aquila und unsere Cessna wurden „gesattelt“ – ein letzter Blick aufs Wetter – pünktlich um 9:00

Uhr ging's los. Eigentlich sollte die Sonne uns begleiten.

Doch die erste Teilstrecke nach Coburg war dann plötzlich sehr wolkenverhangen – der nächste Abschnitt Richtung Gießen mit starkem Gegenwind ... kurz entschlossen noch einmal Flugplanänderung! Schwäbisch Hall mit Durchquerung vom Luftraum um Frankfurt – noch ein kurzer Abstecher nach Giengen – mit einer sehr interessanten Landebahn – ... und dann ging's wieder nach Hause ... Zum Üben war also alles dabei!

Rundherum ein gelungener Tag! Danke an unsere Fluglehrer Christoph Ehle und Jürgen Steiner für Zeit und Arrangement!

Bericht und Fotos: Martin Strobl,
Maria Kollia, Bianca Rieter



... während an diesem Tag unser Flugplatz für das Horizon Air Meet geschlossen war:



Neue Mitglieder

Neue Mitflieger

Hallo liebe Fliegerkollegen,

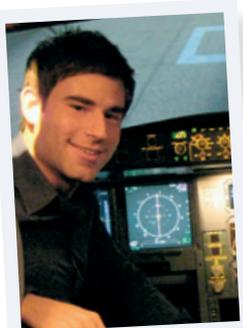
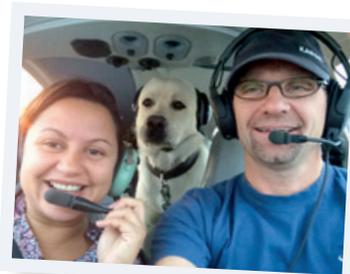
Wilfried von Rath Foto mit Simone von Rath und Hund Mozart

Ich bin nicht mehr so ganz neu im Verein und bereits seit 2013 dabei. Die letzten Jahre haben meine Frau und ich in der Slowakei und Österreich verbracht und dort wurde das Fliegen für mich zu einer grossen Leidenschaft.

Zu Beginn der Zeit am Flugplatz in LOAN erschien mir eine DA42 unerreichbar, war ich doch zuvor mehr schlecht als recht mit Aquila und Cessna 172 unterwegs gewesen. Ich habe dort tolle Leute kennengelernt, die mich sehr unterstützt haben. Die DEXE Flugschule war sehr professionell und die Diamond Fabrik um die Ecke. Ausserdem konnte man aus 16 Maschinen, die meisten Diamonds, aber auch „Bonanzas“ und Cessnas chartern.

Zwar hatte ich bereits einen PPL, aber der Durchbruch war das Multiengine Instrument Rating und das Fliegen mit der DA42, die bis heute das Flugzeug ist, das am Besten zu mir passt. Wir hatten und haben wunderschöne Erlebnisse mit diesem Flugzeug. In dieser Zeit sind wir viel in Europa unterwegs gewesen: Österreich, Slowakei, Italien, Kroatien, Polen, Ungarn, Frankreich usw.

Die DA42 hat uns dann auch hier nach EDMQ in den Verein gebracht, nachdem wir nach Deutschland zurückgekehrt sind. Wir fühlen uns hier am Flugplatz sehr wohl und haben bereits viele nette Vereinskollegen kennen gelernt. Unser Labrador Mozart begleitet uns auf vielen Flügen und auf Spaziergängen um den Flugplatz. Meine Frau Simone und ich freuen uns nach jedem Flug auf Bier und Pizza im Volare! – *Wir wünschen uns allen weiterhin many happy landings!*



Hallo liebe Vereinskollegen,

Michael Haase

als neues Mitglied möchte ich mich für die freundliche und offenerzige Aufnahme in den Verein bedanken und mich auf diesem Wege kurz vorstellen. Mein Name ist Michael Haase, bin 27 Jahre und komme gebürtig aus Stuttgart. Nach dem Abitur hat es mich zum Studieren nach Bayern verschlagen. Seit mittlerweile acht Jahren wohne ich nun schon in München.

Während meines Luft- und Raumfahrtstudiums an der TU München erfüllte ich mir im Jahr 2009 den Traum vom PPL(A) und durfte so endlich auch die praktische Seite der Fliegerei kennenlernen. Da Studenten notorisch knapp bei Kasse sind (und der PPL schon teuer genug war) musste ich mich leider in den Jahren danach fliegerisch zurückhalten, sodass ich heute (erst) auf 120 Flugstunden zurückblicken kann.

Nach meinem Studium habe ich als Diplomingenieur bei der Firma ESG, ein System- und Softwarehaus in München, angefangen. Hier bin ich derzeit als Projektleiter im Luftfahrtbereich tätig und werde parallel zum Flugversuchingenieur ausgebildet.

In meinen Augen ist die MDG ein großartiger Verein, in welchem man sich fliegerisch in jegliche Richtung (von UL bis ME IFR) weiterentwickeln und dabei gleichzeitig viele nette und engagierte Leute kennenlernen kann. Besonders begeistert mich, dass in diesem Verein die Platzrunde auch mal zu entfernteren Zielen wie Skandinavien, Griechenland oder sogar die USA verlassen wird. Für solche faszinierenden Trips fehlt mir aber noch die nötige Erfahrung. Nach meinem ME Rating auf der tollen DA42 im vergangenen Jahr steht deshalb in 2015 die IFR Ausbildung an. Ich bin mir sicher mit der MDG den „richtigen“ Verein gefunden zu haben und freue mich auf viele gemeinsame Erlebnisse in den nächsten Jahren.

Liebe Fliegerkameraden, ich heiße **Michael Rehmet** und bin zum 01.11.2014 der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen beigetreten.

Bereits seit 2008 fliege ich knapp nördlich der Genderkinger Platzrunde am Stillberghof. Segelfliegen ist auch meine hauptsächlich fliegerische Aktivität. Nach gut 10 Jahren Modellfliegerei (die ich bis heute auf kleiner Flamme betreibe) habe ich 1990 im Sportfliegerclub Stuttgart auf der Hahnweide mit dem Segelfliegen begonnen und 1991 den Schein erworben. Seitdem habe ich ca. 1200 Stunden im Segelflugzeug verbracht und nochmal ca. 600 in Motorseglern, ULs und Motorflugzeugen. Ein Teil davon kam in Oberpfaffenhofen dazu, wo ich in den Jahren meiner Anstellung bei Dornier und auch noch danach geflogen bin.

Mit der Lehrberechtigung für Segelflug, Motorsegler und UL kann ich Neueinsteigern die Faszination am Fliegen näher bringen, die mir selbst so viel bedeutet, und hoffentlich einen Beitrag zur Flugsicherheit leisten. Besonders das Segelfliegen in den (französischen) Alpen hat es mir angetan und so versuche ich jeden Sommer einen Teil meines Urlaubs dort zu verbringen.

Seit 2012 besitze ich auch eine FK9 MKL, die diesen Winter zusammengeklappt in der Halle 6 stehen darf. So hoffe ich, die segelflugarme Winterzeit besser zu überstehen. Außerdem biete ich an, mich an der UL-Schulung zu beteiligen.

Beruflich bin ich auch in der Luftfahrt zuhause. An der Universität Stuttgart konnte ich nach meinem Studium am Bau eines Solarluftschiffes und eines Solarflugzeuges maßgeblich mitwirken, bei Dornier habe ich mich mit Flugleistungsrechnung beschäftigt und weitere Führungs- und Management Erfahrung sammeln dürfen. Bei Airbus Helicopters bin ich nach vielen Jahren im Türegeschäft (das ich fast 6 Jahre geleitet habe) nun für Projekte zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit im Kundendienst und für den Standort Donauwörth im Allgemeinen verantwortlich.

Vor allem freue mich auf die netten neuen Kontakte zu den anderen Fliegern in Genderkingen und darauf den einen oder anderen neuen Flugzeugtyp kennenzulernen.





Abenteuer

Afrika

Seit einiger Zeit hatte ich den Wunsch, den afrikanischen Kontinent zu bereisen. Ein guter Freund erzählte mir, wie er vor 20 Jahren mit einem VW Bus von Deutschland bis an die Elfenbeinküste gefahren ist. Soviel Zeit haben allerdings die wenigsten Menschen. Ein Blick in die Flugplanungssoftware skyvector.com legt einem sehr schnell klar, dass ein Flug mit einem Vereinsflugzeug nicht in Frage kommt. Ein Flug von EDMQ (Donauwörth-Genderkingen) nach FAOR (Johannesburg) wäre ca. 4.600 nautische Meilen (NM) lang,

das sind ca. 8.500 km. Also wurde daraus zunächst ein Flug mit einem Airbus A380 und einer Scheinvalidierung in Südafrika. Das Projekt, selber dort hin zu fliegen, spare ich mir noch eine Weile auf.

Bei der Auswahl eines Vercharterers in Johannesburg fiel meine Wahl auf „Skyafrika“, die ca. 15 Flugzeuge in Regenbogenfarben vermietet. Man kann dort letztendlich alles haben, von der günstigen zweisitzigen Cessna 150, viersitzigen Cessna 172 oder 182, verschiedenen Modellen von Piper oder sogar einer zweimotorigen



Oben: Elefanten am Wasserloch der ersten Lodge „The Bush House“ im Madikwe Gamedereserve. Rechts: Flugstrecke: Johannesburg, Madikwe Gamedereserve, Waterberge, Polokwane, Hanaliner (Mopane Bush Lodge); Jackelberry Lodge (Krüger), Johannesburg



Albatros für mehrere Personen. Wir entschieden uns für eine gut gewartete Cessna 172 und bereuten die Wahl nicht. Der Ablauf der Flugscheinvalidierung war perfekt organisiert und dauerte gut zwei halbe Tage. Zuerst wurden alle benötigten Papiere mit DHL Kurier von Deutschland zur Flugschule geschickt. Skyafrika hatte bei der südafrikanischen Luftfahrtbehörde den Papierkrieg vier Wochen vor meiner Ankunft erledigt. Jane, mit der ich bei der Buchung mehrfach per E-Mail Kontakt hatte, holte uns vom internationalen Airport Johan-

nesburg ab. Glen, ein uriger schottischer Fluglehrer, startete gleich nach Ankunft mit der ersten Theorieeinweisung in Luftrecht. Nach einer kleinen Pause gab es für mich eine gründliche Praxiseinweisung in die gute alte Lycoming-Technik, was für mich als verwöhntem Thielert-Flieger Neuland war. Wobei eine Cessna sich immer wie eine Cessna fliegt. Nach der Flugstunde schrieb ich am selben Abend noch den vorgeschriebenen Theorie-test. Bei Praxis und Theorie wurde immer wieder auf die veränderte Dichtehöhe und das VFR-Fliegen

in Afrika eingegangen. Dort fliegt man zum großen Teil unkontrolliert und gibt auf der Frequenz 124,800 Mhz Blindmeldungen ab. Wenn jemand in der Nähe ist gibt es von anderen Piloten Antwort. Sonst bleibt es im Funk oft ruhig.

Am nächsten Tag absolvierte ein weiterer Fluglehrer einen Prüfungsflug mit mir. Der erste Teil war ein wunderschöner Rundflug um die City von Johannesburg, über das Fußballstadion und über Reste von Goldminen rund um Johannesburg. Danach wurden Notlandeübungen und spezielle Verfah-

Links: Nachtanken auf der Piste der Jackelberry Lodge. Mitte: die Gabelracke findet man in den afrikanischen Savannen und im Buschland. Rechts: Kilimanjaro Gipfelbild.



ren beim Anflug auf Buschpisten geprüft. Nach einem gemeinsamen Mittagessen in der Basis mit anderen Piloten wurden die Flüge der nächsten Woche gebrieft und ich bekam die Flugzeugschlüssel ca. 24 Stunden nach Ankunft mit einer südafrikanischen Lizenz für VFR-Flüge überreicht.

Der erste Flug ohne Fluglehrer am Nachmittag zur Lodge im Privatpark von Maddikwe war wunderschön. Auf dem ersten Bushstrip, den wir ansteuerten, war eine Herde Gnus auf der Landebahn, die mit einem tiefen Überflug verschreckt wurden. Eigentlich sollte hier ein Ranger auf uns warten, dem wir vor Abflug in Johannesburg unser Ankunftszeit mitgeteilt hatten. Das Gepäck war kaum aus-

geladen, da kam ein Anruf, wo wir denn blieben, der Ranger würde am Landplatz auf uns mit einem Geländewagen warten. So ein Mist, weit und breit kein Geländewagen. Ein Blick in das Buch mit den Landeplätzen in Afrika brachte die Erkenntnis, die „richtige“ Buschpiste liegt ca. 15 NM westlicher. Dort gibt es zwei Landeplätze mit der gleichen ICAO Kennung „FAMK“.

Nach der Landung auf der richtigen Buschpiste wurden wir von einem Ranger mit einem offenen Geländewagen zur Lodge gebracht. Auf dem Weg dorthin gab es die erste Elefantenherde zu sehen. Die Lodge war von der Lage traumhaft. Wir konnten uns von den Strapazen der Anreise und der Flugscheininvalidierung gut erholen.

Direkt bei der Lodge war ein großes Wasserloch, an dem sich am ersten Nachmittag und Abend drei der fünf „big five“ sehen ließen. Am nächsten Morgen machten wir einen schönen „Gamedrive“ von der Lodge ins umliegende Buschland. Die Privatparks haben auf Grund der guten Organisation der Safariefahrten und der Funkverbindung untereinander fast eine „big five“ Garantie. Die Ranger wissen dadurch besser, wo sich die Tiere gerade aufhalten.

Die Art der Fortbewegung mit einem Privatflugzeug in Afrika hat auf Grund der großen Entfernungen im Vergleich zu einem Mietwagen riesige Vorteile. Wir waren jeweils zwei Tage in einer Unterkunft und ließen uns nach dem Vormit-



Mopane Bush Lodge,
an der Grenze zu Zimbabwe



Geparden im Gamederreserve von Madikwe.

tagsprogramm (Tierbeobachtungen) vom Ranger mit einem Geländewagen zur Landebahn fahren. So waren wir meist am Nachmittag zeitig genug bei der neuen Unterkunft, um die Nachmittagssafari noch mitzunehmen und das alles ohne Stress und stundenlanges Autofahren.

Am Tag vier in Afrika war dann wieder fliegen angesagt. Ein echtes Problem kann das richtige Fuelmanagement sein. Wo bekommt man wieder Sprit und wie ist der Wind auf den relativ langen Flugstrecken? Eine gute Idee war es, zwei 20 Liter Reservekanister auf die Rücksitzbank zu legen. Somit hatten wir die Möglichkeit bei einer Zwischenlandung ein paar Liter Avgas nachzufüllen, denn auf vielen unbefestigten Pisten gibt es keinen Sprit. Ein Flugzeug mit einer ausreichend großen Reichweite, welches dazu auch noch Mogas verträgt, entspannt die Lage zusätzlich. In Afrika sollte man immer neben dem Plan, eine Alternative zwei und drei im Kopf haben.

Nachdem wir vom Bush House Airstrip gestartet waren genossen wir einen wundervollen Panoramafly über die Waterberge nach Polokwane. Dort betankte unsere Cessna ein netter Afrikaner. Von Polokwane hatten wir noch einen sehr entspannten Flug über einige kleinere Nationalparks und

sahen aus der Luft viele Giraffen, Zebras, Affen und einiges mehr. Bei der nächsten Landung wurden wir wie VIP Gäste empfangen. Der Eigentümer der privaten Landebahn, ein Orangenfarmer, schob unsere Cessna in seinen Hangar, half beim Kanisterbestanken und zeigte uns danach seine Orangenfabrik, in der die frisch geernteten Früchte gewaschen, gewachst, sortiert und verpackt wurden.

Das Programm im Mopane Bush House war ganz anders als in der letzten Lodge. Wir genossen einen netten Abend unter einem riesigen Baobab-Baum mit Sonnenuntergangcocktail. Baobab-Bäume werden zum Teil über 2000 Jahre alt und beeindruckend sehr von der Größe. Am nächsten Tag fuhren wir durch einen kleineren Nationalpark und besichtigten am Nachmittag alte Stein- und Höhlenmalereien.

Am 6. Afrikatag war dann wieder fliegen angesagt. Der Flug zur Jackelberry Lodge dauerte ca. 3,5 Stunden mit einem Tankzwischenstopp in Tzaneen. Von Tzaneen zur Jackelberry Lodge flogen wir nur noch 45 Minuten Flug entlang der Drakensberge, die sich am Rand des Krüger Nationalparks erheben.

In der Jackelberry Lodge sahen wir nochmals einige wilde Tiere. Unser Ranger Willy und der „Tracker“, ein netter afrikanischer Tier-

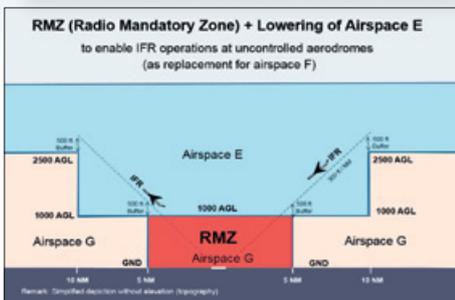
spurenleser, welcher auf der Motorhaube saß, machten einen super Job. Löwen, Wasserbüffel, Leoparden, Breit- und Spitzmaulnashörner und Elefanten waren „Pflichtprogramm“. Nachdem ich Willy zu einem Rundflug über „seinen Park“ in der schönen Rainbow Cessna eingeladen hatte, gab es noch mehr Tiere zu sehen. Leider mussten wir nach zwei Nächten den Rückflug nach Brakpan bei Johannesburg antreten.

Am Rückflugtag war das Wetter am Morgen regnerisch und der direkte Weg mit aufliegender Bewölkung in den nahen Drakensbergen versperrt. Nachdem die Flugscheinvalidierung „nur“ für VFR-Flüge gilt und auch unsere Cessna nicht wirklich Instrumente für einen IFR-Flug verbaut hatte, flogen wir auf „Empfehlung“ von Karl einen großen Bogen um das Gebirge. Karl betreibt Skyafrika seit ca. 30 Jahren und ist alle zwei Jahre auf der Aero in Friedrichshafen zu treffen. Wir werden Karl ganz sicher nicht nur auf der Aero wieder besuchen gehen. Fliegen in Afrika kann süchtig machen.

Nach einer erlebnisreichen „Südafrika“-Flugwoche sind wir mit der „Linie“ nach Tansania geflogen und auf den Kilimanjaro gewandert; ein Kontrastprogramm, wie es größer nicht sein kann.

Fotos und Bericht: Thomas Seel

Radio Mandatory Zone



Oben: Airbus Helicopters in Donauwörth (Foto: Matthias Obermayer); Mitte/Unten: Luftraumstruktur mit RMZ aus AIC VFR 03, 27.11.2014 (DFS-Veröffentlichung)

Am 11.12.14 wurde am Hubschrauber-Landeplatz Donauwörth (EDPR) von Airbus Helicopters (früher Eurocopter) eine „Radio Mandatory Zone“ (RMZ) eingerichtet. Sie umfasst auch einen großen Teil unseres Flugplatzes Genderkingen (EDMQ).

Was bedeutet das für uns in der Praxis?

Im Rahmen der Standardisierung der Luftverkehrsregeln in Europa durch SERA* wurden in Deutschland im Dezember 2014 alle bisherigen Lufträume „F“ durch „Radio Mandatory Zones“ (RMZ) ersetzt. So auch in EDPR bzw. EDMQ.

Bei der bisherigen Regelung mit dem Luftraum F wurde die Flugleitung in EDMQ von Airbus Helicopters informiert, wenn deren Luftraum F wegen an- und abfliegendem IFR-Verkehr kurzzeitig aktiviert wurde. Diese Information gab „Genderkingen INFO“ an den EDMQ-Verkehr weiter. Während der Aktivierung galten für den VFR-Verkehr im Luftraum F höhere Minima als sonst: ein Flugsicht-Minimum von 5 km statt 1,5 km. Ausserdem ein Mindestabstand zu Wolken von 1500 m horizontal bzw. 1000 ft vertikal.

Nachteil für den anfliegenden Verkehr war bislang: waren diese Abstände nicht gegeben, dann mussten Piloten den Luftraum F meiden, bis er wieder

deaktiviert war. Ansonsten hatte der Luftraum F keine Auswirkungen auf EDMQ.

Dieser Luftraum F wurde am 11.12.2014 durch eine RMZ mit gleichen Dimensionen ersetzt – also auch wieder bis 1000 ft GND. Diese RMZ ist gemäß den Luftverkehrsregeln grundsätzlich immer aktiv. Da die EDMQ-Platzrunde großteils in der RMZ liegt, müsste sich auch jeder anfliegende oder abfliegende Pilot beim unvermeidlichen Einflug in die RMZ auf der Frequenz von „Airbus INFO“ (122,050 MHz) melden. Das würde insbesondere bei Platzrunden zu einem permanenten Frequenzwechsel mit Melden und Abmelden im Minutentakt führen. Ein solches Verfahren wäre unsinnig und für Piloten und Flugleitungen unzumutbar. Beide Flugplatz-Betreiber wollen den Zusatzaufwand für alle Beteiligten so klein wie möglich halten:

- ▶ EDMQ will vermeiden, dass der gesamte Flugverkehr immer 2 Frequenzen bedienen muss.
- ▶ EDPR will die Frequenz von „Airbus INFO“ möglichst frei von Funkverkehr haben, der nicht relevant für den Airbus-Flugbetrieb ist.

Daher wurde zwischen allen Beteiligten eine Regelung für den Platzverkehr in EDMQ vereinbart. Das vollständige Dokument wird von den beiden Flugleitungen angewandt. Eine

*Standardised European Rules of the Air“

Was bedeutet das?

Kurzversion für Piloten wurde in den Nachrichten für Luftfahrer nFL 1-326-14 veröffentlicht.

Die wichtigsten neuen Regelungen

► **Egal aus welcher Richtung:** jedes Luftfahrzeug mit Ziel EDMQ soll sich **grundsätzlich zuerst bei „Genderkingen INFO“** (134,125 MHz) melden – und zwar mindestens 5 Minuten vor EDMQ und ausreichend früh vor dem Erreichen der RMZ-Grenze.

► „Genderkingen Info“ kennt den aktuellen Stand des Flugbetriebs in der RMZ und informiert den Piloten, ob im konkreten Fall Kontaktaufnahme mit „Airbus INFO“ notwendig ist.

► Grundsätzlich ist **keine Kontaktaufnahme mit „Airbus INFO“** für EDMQ-Verkehr erforderlich und erwünscht

► bei Platzrundenflügen,
► bei An- und Abflügen von und nach Norden und Osten,
► bei An- und Abflügen von und nach Süden, die beim Queren der Landebahn von EDMQ (mid-field crossing) mindestens 1000 ft GND (ca. 2300 ft MSL) einhalten.

► Die **Südplatzrunde** (UL-Platzrunde) in EDMQ ist **aufgehoben** (s.a. NOTAM E3593/14).

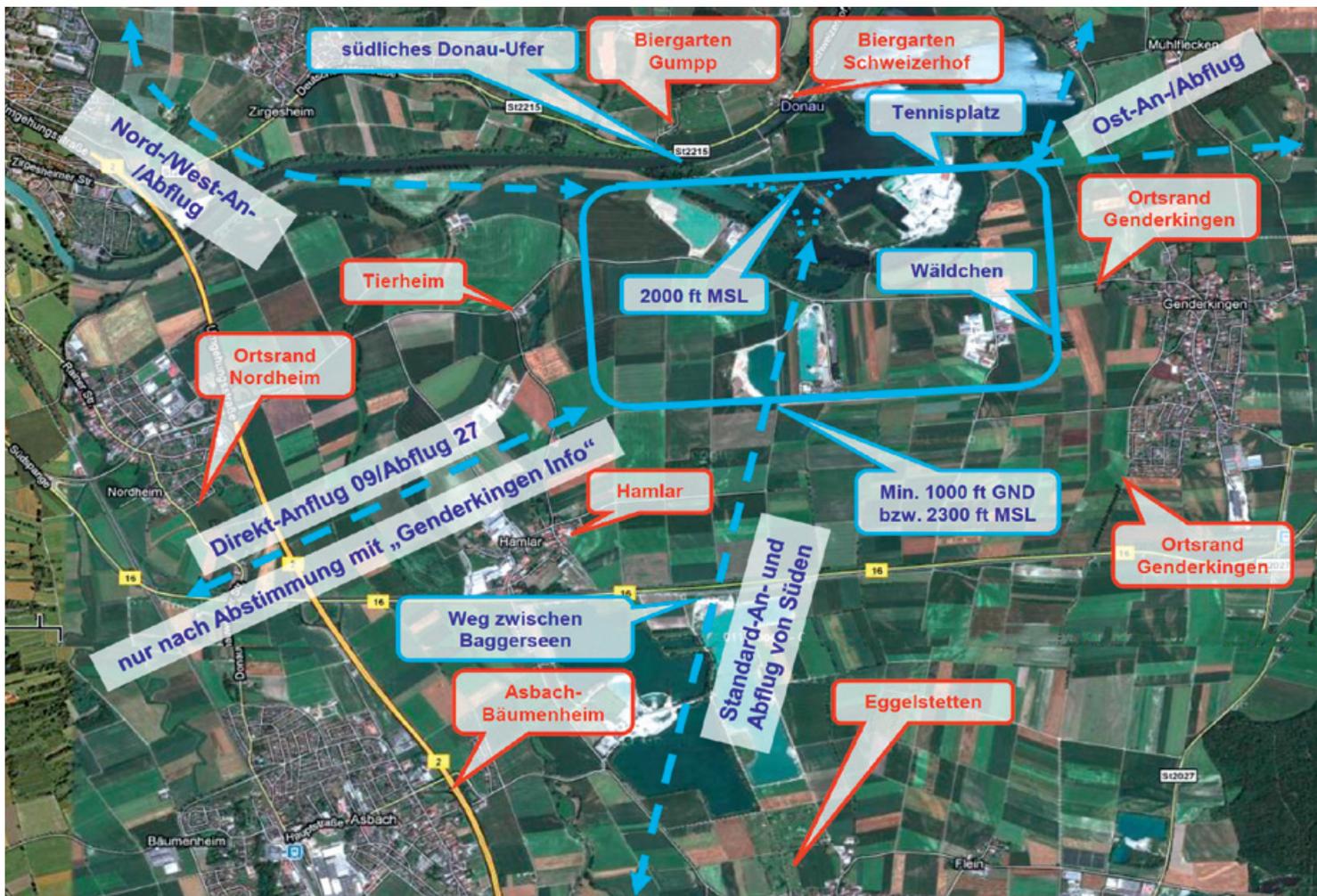
Abgesehen von der Abschaffung der Südplatzrunde hat sich also für den weitaus größten Teil des Flugverkehrs von und nach Genderkingen kaum etwas geändert.

Schon immer galt: rechtzeitig vor Ankunft in EDMQ Kontaktaufnahme mit „Genderkingen INFO“ – wie bei allen Flugplätzen.

Lediglich bei Direkt-An- und Abflügen von und nach Westen muss **nach Rücksprache mit „Genderkingen INFO“** und je nach aktueller Situation Kontakt mit „Airbus INFO“ auf 122,050 MHz aufgenommen werden.

Und wie schon immer ist auch weiterhin wichtig: bitte die Platzrunde genau einhalten. Der Gegenanflug liegt südlich der Donau! Bei An- und Abflug unbedingt Wohngebiete meiden!

Die Karte zeigt die wichtigsten Orientierungshilfen in blau und rot. *Matthias Obermayer*



Wellnessflug nach Bad Wörishofen



Luftbild Therme Bad Wörishofen: Thomas Seel

Nachdem der Sommer in unserer Gegend nicht immer zuverlässig warme Temperaturen zum Baden in Seen und Freibädern liefert und nun der Winter da ist, möchte ich euch einen kleinen Ausflugstipp vorstellen. In ca. 30 Flugminuten Richtung Südwesten liegt die Graspiste des Flugplatzes Bad Wörishofen. Eine Entfernung, die jede auch nicht so flugbegeisterte Partnerin gut überstehen kann. Zur Belohnung ist die Therme von Bad Wörishofen in einer guten 1/4 Stunde Spaziergang erreicht. Die Taxikosten kann man sich also getrost sparen. Bis ein solches am Flugplatz wäre, ist man auch zu Fuß dort.

Also auf geht's, verbindet unser schönes Hobby mit einer zweiten Annehmlichkeit und entspannt in der schönen Thermenlandschaft. Ruhe und Entspannung ist durch

das Mindestalter von 16 Jahren garantiert. Familien erobern immer samstags von 9 – 18 Uhr die Therme.

Der Flugplatz ist übrigens fast immer anfliegbar. Die Platzbetreiber, Familie Bahle-Schmid, wohnen direkt an der Graspiste, und freuen sich immer über einen PPR-Anruf. Ein besonderer Genuss beim An- und Abflug ist das Bergpanorama, das man aufgrund der Nähe von Bad Wörishofen zu den Alpen präsentiert bekommt. Vor dem Abflug empfiehlt es sich übrigens, im Flughafenrestaurant einen von Frau Bahle-Schmid selbst gebackenen Kuchen zu essen. Wenn es dann noch warm genug ist, um draußen vor der frischgemähten Graspiste zu sitzen, fällt es einem beinahe schwer, von dort wieder nach Hause zu fliegen. *Thomas Seel*



Fotos: Therme Bad Wörishofen

Fotos: Antonov AN2, Alpen, Flugplatz (unten): Georg Lehnmacher

Flug nach Bad-Wörishofen: ein Tag zum Wohlfühlen mit Besuch in der Therme. Am Flugplatz oft zu sehen: die Antonov AN2, mit der auch Rundflüge möglich sind, beim An- und Abflug meist auch die Alpen.

