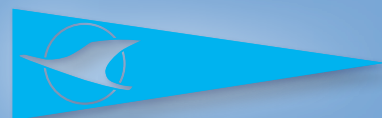


GendAiR kingenNEWS



Wie wird man professioneller Aviationfotograf?

Ein Portrait von Marc Ulm

Über Spanien nach Marokko

Thomas Seel berichtet von
seiner Reise ins Land von
1000 und einer Nacht

Das neue Enroute Instrument Rating

Die gesetzlichen
Hintergründe, beschrieben
von Uhland Burkart



EVENTFOTOGRAFIE

MARC ULM LUFTBILDER

AVIATION FOTOGRAFIE



Luftbildkalender 2016

Bestellen sie über www.ulmphoto.de
den Aviation-Kalender ihrer Wahl



MARC ULM
PHOTOGRAPHY

Buchungen über
www.ulmphoto.com

GUTSCHEIN

- ▶ 3 h Shooting
- ▶ 20 Bilder ihres Flugzeugs am Boden oder aus der Luft
- ▶ Inkl. Nachbearbeitung der Fotos

Preise gelten ab EDMQ*
Zuzügl. Flugkosten

* Zuzügl. Reisekosten nach Absprache, wenn das Fotoshooting außerhalb EDMQ stattfindet

GUTSCHEINCODE:
ED0011976MQ

bei Vorlage
dieses Gutscheins
und Buchung bis zum 31.3.2016
für **nur 179,00 €**
statt 279,00 €

weitere 10% Ermäßigung für
Mitglieder der Motorflugsportgruppe
Donauwörth-Genderkingen e.V.

Inhalt

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Portrait Marc Ulm

Wie wird man eigentlich professioneller Aviationfotograf 4



Eine Reise zu 1000 und einer Nacht

Thomas Seel über eine Reise nach Spanien und Marokko 6



Ein neuer Stern am Fliegerhimmel

Das Enroute Instrument Rating (EIR) 12

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Reiner Mangold, Nicolai Wolf und Jörg Baustetter 16

Impressum

Redaktion: Thomas Seel, Uhland Burkhart, Matthias Obermayer, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Monika Löffler, Reiner Mangold, Nicolai Wolf, Jörg Baustetter
Fotos: Marc Ulm, Thomas Seel, Uhland Burkhart, Matthias Obermayer, Lothar Karpa, Helge Zembold, Stefan Dommer, Jürgen Grüll, Johannes Hartmann, Wikimedia Commons/Bernard Gagnon
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!

Haben Sie es gemerkt? Schon 10 Ausgaben unserer Flugplatzzeitung sind erschienen – und dies ist die 11. – ein stolzes Jubiläum! Zu verdanken haben wir dies vor allem unseren Grafik- und Medien-Profis Georg und Renate Lehmacher, aber auch vielen anderen Vereinsmitgliedern, die uns jetzt schon im 4. Jahr mit interessanten und vielfältigen Beiträgen unterstützen. Herzlichen Dank! Diesmal wird ein junger Vereinskamerad näher vorgestellt, ohne den unsere Zeitung in dieser Qualität nicht denkbar wäre: Marc Ulm, unser „Hausfotograf“. Georg Lehmacher hat ihn gefragt, wie man professioneller Luftfahrt-Fotograf wird.

Dass auch „Amateure“ tolle (Reise-)Fotos machen können, zeigt wieder einmal Thomas Seel, der an Ostern 2015 kurzfristig aus Wettergründen nicht an die Ostsee, sondern bis nach Marokko un-

terwegs war und den Zauber von 1000 und einer Nacht eingefangen hat.

In unserer Reihe „neue europäische Regelungen“ beschreibt Uhland Burkart die gesetzlichen Hintergründe des neuen „Enroute Instrument Rating“ (EIR). In späteren Ausgaben unserer Zeitung wird er dann seine eigenen Erfahrungen bei der Ausbildung und der Nutzung dieser Lizenz schildern.

Wie immer stellen sich auch diesmal wieder 3 neue Mitglieder vor. Sie tragen dazu bei, dass unser Verein nicht nur wächst, sondern dass auch der Prozentsatz der aktiven Piloten immer größer wird. Dies ist der wesentliche Grund dafür, dass wir 2015 einen neuen Auslastungsrekord unserer Flugzeuge erreichen konnten: mit Ausnahme unseres UL flogen 2015 unsere Maschinen durchschnittlich über 300 Stunden.

So gäbe es noch viel mehr zu berichten – sei es vom Besuch des fliegenden Nikolaus, der erstmals auch syrische Kinder beschenkte, oder vom Einbau von Kollisionswarnsystemen in unsere Flugzeuge. Aber in 3 Monaten kommt ja schon das nächste Heft ...

So wünsche ich Ihnen wieder eine interessante Lektüre der GendAIRkinger News, einen schönen Aufenthalt in EDMQ sowie uns allen allzeit glückliche Landungen.

Ihr Matthias Obermayer

Wir gratulieren herzlich

Zum 50. Geburtstag
Mehmet Arat am 15.01.16

Zum 60. Geburtstag
Lothar Karpa am 21.12.15

Zum 70. Geburtstag
Roger Jevons am 22.01.16

Verleihung des European Flight Safety Award durch die SETP (Internationale Testpilotenvereinigung) am 3. November 2016:

Daniel Schwenzel

Wie wird man eigentlich professioneller Aviation Fotograf?

Marc Ulm kennt jeder, der die Gendairkinger News kennt. Entweder, weil er ihn einmal zufällig in

erste Digitalkamera. Mit 12 Jahren dann eine digitale Kompaktkamera, mit 15 Jahren folgte endlich die erste Spiegelreflex. Marc erinnert sich: „Diese bereicherte meine Möglichkeiten zur kreativeren Fotografie unheimlich und so kam danach das eine und das andere Objektiv dazu.“ Er erklärt: „Meine Bilder sind nie gleich. Sie sollen immer eine Art „Kreativität“ beinhalten. Das normale Bild kann jeder machen – Dinge in einer besonderen Art darzustellen erfordert allerdings mehr, als nur auf den Auslöser zu drücken.“

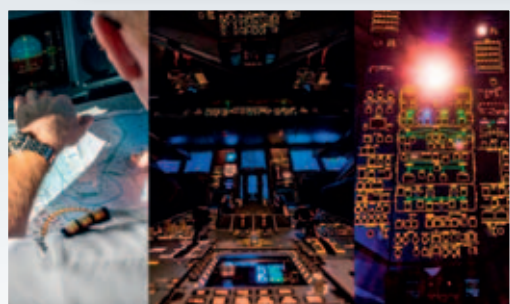
Auch, dass Marc von Anfang an vor allem Flugzeuge und Aviation-motive suchte, ist kein Zufall: als Sohn eines Piloten war das seine Welt. Eine Welt, die ihm gleichzeitig von Anfang an vertraut war, aber auch eine Faszination ausübte, die er mit seinen Bildern an den Betrachter weitergibt.

Würde man es seinen Fotografien nicht ohnehin ansehen, wäre auch das eine Referenz: Marcs Bilder wurden mittlerweile in fast allen renommierten deutschen Magazinen, Zeitungen, Büchern wie dem Aero-kurier, Aero International, Flieger-Magazin, Jeppesen, Eisenschmidt, der Deutschen Flugsicherung und vielen weiteren veröffentlicht. Und auch namhafte Flugzeughersteller wie Tecnam, Beechcraft und Piper vertrauen der magischen Ausstrah-

EDMQ – meistens hinter einem auffallend großen Objektiv – entdeckt hat. Oder auch seit einiger Zeit auch mal als PIC in einem der Flugzeuge des Vereins. Wer ihn aber noch nicht persönlich getroffen hat, kennt seine Bilder. Fast alle Titelfotos der Gendairkinger News stammen von ihm, und tragen wesentlich dazu bei, dass das Magazin schon von außen her professionell wirkt. Und auch einige Beiträge im Innenteil der vergangenen Ausgaben haben erst durch Marcs Bilder ein Gesicht erhalten.

Und wie wird man Aviation- und Eventfotograf?

Marc, der aus Donauwörth kommt, beschäftigt sich schon seit seinem 7. Lebensjahr mit dem Fotografieren. Damals bekam er seine



Ein guter Einstieg in das Jahr: Für das Jahr 2016 hat Marc Ulm vier verschiedene Luftfahrtkalender erstellt, die auch im Januar noch unter www.ulmphoto.com erhältlich sind.



lungskraft seiner Bilder, und nutzen diese für ihre Werbung und PR-Arbeit. Viele dieser Bilder kann man auf seiner Website www.ulm-photo.com betrachten.

Bei uns am Flugplatz in Genderkingen ist er mittlerweile seit vielen Jahren eine Art „Hausfotograf“ geworden, egal ob es sich um ein Event oder eine Fotodokumentation dreht. Mit ausgebauter Tür fliegt er zu Luft-Shootings, wobei beide Flugzeuge aus fotografischen Gründen so dicht wie möglich nebeneinander fliegen sollten. Aviation Fotografie hat dabei nichts mehr mit „wenns-mal-schön-ist-einen-Schnappschuss-machen“ zu tun. Solche Shootings erfordern von allen Beteiligten höchste Konzentration. Dass bei solchen Flügen mit offener Tür hin und wieder die Außentemperaturen bei -20° Celsius liegen, sieht man den Fotos nicht an. Ebenso wenig, wie manchmal heftige Turbulenzen, die nicht nur das Schießen von scharfen Fotos erschweren, sondern mit dem halb nach hinten gedrehten Oberkörper und dem Tunnelblick durch die Linse, auch einen strapazierfähigen und trainierten Magen voraussetzen. Für ein geniales Bild, dem man am Ende all das nicht ansieht, und das wieder einmal pure Lust am Fliegen vermittelt, nimmt er das gerne in Kauf.

So ist die Voraussetzung für sein fotografisches Werk – das für seine 22 Lebensjahre durchaus beachtlich ist – mehr als eine professionelle Ausrüstung. Es ist die Suche nach der einmaligen Gelegenheit, der einzigartigen Idee – und eine gewisse Kompromisslosigkeit, wenn es darum geht, für ein besonderes Bild auch besonderes zu leisten.

Mittlerweile hat Marc seinen PPL-A gemacht und damit nicht nur einen persönlichen Traum er-

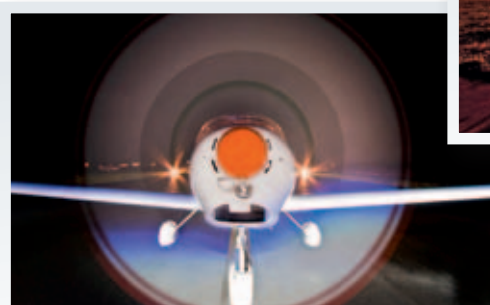
füllt, sondern auch seinen Aktionsradius vergrößert. Von EDMQ aus befliegt er regelmäßig ganz Europa. Neben den Flugzeugen liegt dabei sein Focus auch mehr und mehr auf den faszinierenden Eindrücken der Landschaften.

Auch wenn Marc sich über Aufträge von Flugzeugeignern, Veranstaltern und anderen Interessenten freut: zum Leben reicht es trotz der Professionalität seiner Bilder bisher nicht.

Noch nicht.

Von 2011 bis 2013 hat Marc Ulm eine Ausbildung zum staatlich geprüften Technischen Foto- und Medienassistenten absolviert, danach arbeitete er als Mediengestalter bei www.karl-rieker.de. Inzwischen hat er eine Stelle in Meitingem gefunden.

Georg Lehmacher



Fotos: Marc Ulm

Eine Reise zu 1000 und einer Nacht

Dass das Wetter über Ostern sehr launisch und aprilhaft sein kann ist nichts neues. Auch dieses Jahr war es wieder einmal so. Allerdings prägte sich die Laune zu einem Sturmtief nach dem anderen in der ersten Osterferienwoche aus.

Geplant war eine Reise rund um die Ostsee, auf die wir uns bereits sehr gefreut haben und auch

entsprechend mit Reiseführern bewaffnet, vorbereitet waren. Das Routing sollte zuerst nach Hamburg mit einem Musicalbesuch, dann nach Helgoland, Kopenhagen, Gotland, Stockholm, Helsinki und schließlich über die baltischen Staaten Estland, Lettland, Litauen nach Danzig in Polen führen. Von dort war der

Heimflug mit Stopp auf Rügen geplant.

Nachdem dieser Plan allerdings keine entspannten Flüge und auch keine trockenen Füße bei Stadtbesichtigungen versprach, wurde spontan die Großwetterlage neu beurteilt. Die einzige Region in Europa, die gutes Wetter versprach, war Spanien.



Ein Osterurlaub nach Spanien und Marokko mit minimaler Vorbereitungszeit.

Geflogen wurden in knapp 2 Wochen folgendes Routing: Donauwörth – Avignon – Girona – Granada – Fes – Marrakesch – Almeria – Palma – Carcassonne – Annecy – Bayreuth – Donauwörth



Erster Tankstopp in Avignon

Am Samstag starteten wir zunächst bei traumhaftem Wetter in EDMQ und flogen Richtung Bodensee. Dort stellten wir dann den IFR Request, was sich später noch auszahlen sollte. Zunächst ging es nur darum, ohne Luftraumprobleme durch die Kontrollzone von Zürich zu kommen. Über Genf waren wir dann allerdings bereits in IMC und fielen erst kurz vor unserem Tankstopp vor Avignon wieder aus den Wolken. Nach einer Stunde Tanken und Pause flogen wir am selben Tag noch nach Girona in Spanien. Einen Tag später hätten wir den Flug wegen Sturm in Deutschland nicht mehr durchführen können. In Girona wurden wir erst mal um schlappe 124 € Lande- und vor allem Handlinggebühren erleichtert.

Anflug auf Granada

Danach kamen das erste Mal unsere Klappfahräder zum Einsatz. Nach einem langen Flugtag machte es richtig Spaß die zehn Kilometer in die Stadt nicht mit dem Bus oder Taxi zurückzulegen, sondern sich zu bewegen.

Girona hatte dann in der Altstadt für uns eine nette Live-Band im Angebot, die direkt von einer Dachterrasse eine tolle Show und gute Unterhaltung zum Urlaubsstart lieferte.

Am nächsten Morgen erlebten wir einen wunderschönen dreieinhalb Stunden langen Flug vorbei am Luftraum von Barcelona nach Granada. Im Landeanflug hatten wir traumhafte Blicke auf die Alhambra und die schneebedeckten Gipfel der Sierra Nevada.

Girona am Fluss





Meerenge von
Gibraltar



Alhambra,
Karfreitags-
prozession

In Granada zahlten wir für drei Tage Parken und Landen 75 € zusätzlich 50 € für das unnütze Handling. Ein netter Privatpilot vor Ort nahm uns dann mit seinem Auto mit in die Stadt. Granada verzauberte uns in einer unbeschreiblich schönen Art. Das Leben, die maurisch angehauchte Architektur und leckere spanische Tapasbars sorgten für Urlaubsstimmung und

Genuss zu gleich. Karten für die Alhambra zu bekommen war wider Erwarten völlig unproblematisch. Ab Mittag zogen hunderte Gläubige in Trachten durch die Straße und trugen riesige Altäre durch die Stadt. Ein besonderer Genuss war der Besuch des Hamam. An einem Abend genossen wir warmes Wasser, Dampfbäder und eine tolle Massage.

Nach drei fantastischen Tagen in Granada entschlossen wir uns spontan, weiter nach Marokko zu fliegen. Wir waren ja schließlich eh schon so weit im Süden, da musste man den kleinen Hüpfen nach Fes auf alle Fälle mitnehmen. Gesagt getan, IFR-Flugplan aufgeben und mit dem Taxi zum Flugplatz gefahren. Der Flug nach Fes bot einiges an tollen Eindrücken. Um diese





Gerberviertel von Fes

Jahreszeit war das Überraschende für uns, wie grün die Landschaft in Marokko war. Außerdem war es ein sehr erhabenes Gefühl, selber über die Meerenge von Gibraltar nach Afrika zu fliegen. Die Begrüßung in Marokko war dann herzlich, neugierig und die Abwicklung der Formalitäten wider Erwarten sehr unproblematisch und ohne böse oder teure Überraschungen. Ganz im Gegenteil, der Liter Jet Fuel kostete nur 25 Cent pro Liter. Wahnsinn.

Von Granada aus buchten wir uns ein schönes Riad als Unterkunft. Ein Riad ist ein liebevoll renoviertes „Bürgerhaus“ meist mit schönem Innenhof und landestypisch eingerichteten Zimmern. Meist hat ein Riad im Vergleich zu einem Hotel nur wenige Zimmer, so ist die Betreuung sehr individuell und persönlich.

Nach einer kleinen Erholung und dem ersten marokkanischen Pfefferminztee tauchten wir gleich in das unübersichtliche Gassengewirr von Fes ein. Die Betreiber des Riads warnten uns ausdrücklich davor, nicht die Orientierung zu

verlieren und gaben uns wertvolle Tipps, wie wir auch wieder sicher in unsere Unterkunft finden würden. Beim nachfolgenden Spaziergang durch die Gassen von Fes wurden wir von 1000 neuen Eindrücken überwältigt. Die Altstadt von Fes ist nicht ohne Begründung UNESCO Weltkulturerbe! Insbesondere hinterlässt das Gerberviertel einen bleibenden Eindruck. Um den Gestank auszuhalten, bekommt man frische Pfefferminzblätter, die man sich vor die Nase halten kann. Dafür schaut man von verschiedenen Dachterrassen auf viele im Boden einge-

lassen Bottiche in denen das Leder zunächst gegerbt und dann gefärbt wird. Die Lauge in den Becken enthält Taubenmist mit Wasser was eine natürliche Ammoniaklösung ist. Überall im Stadtzentrum werden Waren angeboten. Die Geschichten, die dazu erzählt werden, sollte man natürlich nicht alle für bare Münze halten. An jeder Ecke stehen Kinder die für ein kleines Bakschisch einen gerne zur nächsten Bar, Restaurant oder zurück ins Hotel begleiten. Ob man deren Dienste in Anspruch nehmen will, muss jeder für sich selbst entscheiden.



Riad El Amin



Künstler auf dem Djemaa el Fna in Marrakesch

Nach zwei Tagen hatten wir das meiste gesehen und wollten ein Stück weiter Richtung Marrakesch und die Eindrücke von Fes bei einem Weiterflug verarbeiten. Am Flugplatz wollte man zunächst über das geplante Routing mit uns diskutieren. Als aber dann klar wurde, dass wir IFR und nicht VFR unterwegs sind war die Diskussion ziemlich schnell beendet und wir konnten den Flug nach Marrakesch voll Vorfreude genießen. In Marrakesch gelandet, wurden wir zwischen einigen Jets abgestellt. Wir waren das absolut kleinste GA Flugzeug auf dem Vorfeld. Handling oder so etwas wurde uns erst gar nicht angeboten. So liefen wir einen guten Kilometer mit unseren gelben Warnwesten zum Terminal und verließen ziemlich unbehelligt den Flughafen. Marrakesch setzt mit dem Djemaa el Fna einen orientalischen Akzent der Extraklasse. Auf diesem Platz trifft man Künstler, Gaukler, Schlangenbeschwörer, Musiker und kann sich von der Stimmung und den Gerüchen von leckerem Essen treiben lassen.

Nach zwei weiteren Tagen hatten wir genügend afrikanisch orientalische Eindrücke gesammelt und das Wetter wurde in Marokko tatsächlich etwas regnerisch und so verdrückten wir uns wieder Richtung Europa. Die Abfertigung und die Kontrolle der Dokumente war genauso unkompliziert wie in Europa. Nach einem IFR SID

Verfahren flogen wir relativ ereignislos nach Almeria in Spanien zum Tanken. Nach der Bezahlung von 100 € für Handling und Landegebühren flogen wir sofort weiter nach Mallorca. Es war schon 15.30 Uhr, wir hatten noch einen zweieinhalbstündigen Flug vor uns und der General Aviation-Platz Son Bonet auf Mallorca schloss um 18.30 Uhr local. Eine Ausweichlandung auf dem Internationalen Flugplatz von Mallorca wäre selbstverständlich auch später noch möglich gewesen, allerdings hätte dies ein Vielfaches der Kosten verursacht, die auf dem kleinen Flugfeld aufgerufen werden.

Auf Mallorca verbrachten wir drei Tage zum Entspannen und Wandern. Einen Mietwagen benötigten wir nicht, nachdem meine Eltern ihren Osterurlaub auf

der Insel verbrachten, hatten wir einen Fahrservice. Auf der ersten Wanderung kamen wir an einem Flugzeugwrack vorbei. Eine kleine Cessna 150ig zerschellte bei schlechtem Wetter in den Bergen. Der Pilot hatte allerdings Glück und überlebte unverletzt. Der Unfall lag allerdings schon ein paar Jahre in der Vergangenheit, dementsprechend geplündert waren die Reste der Flugzeugzelle. Die Geschichte führte wieder eindrucksvoll vor Augen, wie wichtig eine gute Flugvorbereitung und ein konsequentes Handeln danach sind.



Palma von oben im Anflug Son Bonet

Von Mallorca machten wir auf dem Rückflug noch einen Stopp in Carcassonne. Eine der größten Burganlagen Europas muss man sich einfach anschauen. Um die Jahreszeit ist diese Anlage, nicht wie im Sommer total überlaufen, sondern ein beschaulicher Ort.



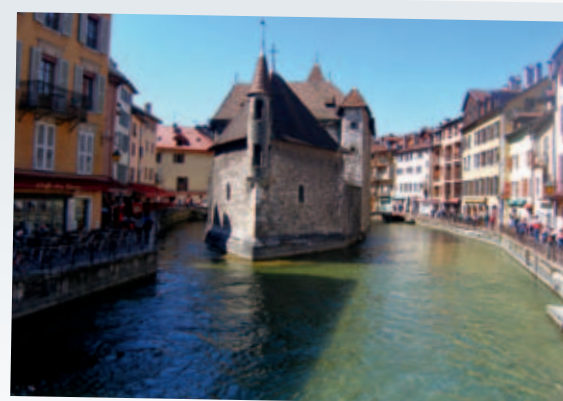


Burganlage Carcassonne



Als wir am nächsten Morgen den IFR Rückflug nach Annecy antreten wollten, wunderten wir uns noch, warum alle Linienflüge in Carcassonne gecancelt waren. Beim Request für die IFR Startfreigabe wurde klar, was Sache ist, die Fluglotsen streikten in Südfrankreich und der Luftraum war für Instrumentenflüge geschlossen. Unter diesen Rahmenbedingungen waren nur unkontrollierte Flüge nach Sichtflugregeln möglich. Das Wet-

ter gab einen VFR Flug problemlos her, also starteten wir das erste Leg ohne Radarführung. Das einzige Problem war, dass der Luftraum gespickt mit etlichen Flugbeschränkungsgebieten war. Ohne die Unterstützung der Flugsicherung war der Status für einen Durchflug schwer zu klären. Vermutlich saß auch niemand am Radar und schaute, wo man unterwegs war. Wir versuchten einfach, die Flugbeschränkungsgebiete zu meiden.



Annecy, Historisches Stadtzentrum



Zwischenstopp in Annecy zum Tanken und Relaxen am See

Der letzte Tankstopp in Annecy mit einem Aufenthalt am Seeufer war bei bestem Wetter wunderschön. Am späten Nachmittag flogen wir dann von dort ca. zwei Stunden zurück nach Deutschland und waren happy über einen tollen Flug ohne Probleme am Flugzeug und weitestgehend bestem Wetter.

Text und Fotos: Thomas Seel

Ein neuer Stern am Fliegerhimmel

Das Enroute Instrument Rating (EIR)

Foto:
Renate Lehmacher

Wir befinden uns im Jahre 2014 n.Chr. Die ganze Welt der Luftfahrt ist von der ICAO reguliert.... Die ganze Welt? Nein! Eine von unbeugsamen Europäern bevölkerte Institution – die EASA – beginnt der Weltmacht ICAO „Widerstand“ zu leisten....

In freier Interpretation einer berühmten Einleitung zu einer Galilischen Geschichte berichtet ein „Untertan“ der europäischen Institution über eine bemerkenswerte Innovation :

Das Enroute Instrument Rating – kurz EIR genannt.

Bevor wir uns damit nun näher befassen möchte ich auf DEN Hintergrund schlechthin hinweisen der zu solch neuem Ansatz geführt hat. Der Versuch das Fliegen in der General Aviation sicherer zu machen.

Seit Jahrzehnten weiß man, dass ca. 80% aller Unfälle in der Fliege-

rei auf den Faktor Mensch/Pilot zurückzuführen sind. Entsprechend wurden Ausbildung, Training, Verfahren, Methodik, Technik, Ausrüstung, Mensch/Flugzeug Interface, Mensch/Umwelt Interface erforscht, entwickelt, forciert, verbessert, modifiziert, etc., um diesen Faktor Mensch zu unterstützen. Ein Großteil der Probleme und Herausforderungen hat mit Wetter, Verkehrsart und -dichte und den damit verbundenen menschlichen Limitierungen zu tun.

Ebenfalls seit langem weiß man, dass die Fähigkeit nach Instrumenten zu fliegen die Sicherheit bedeutend erhöht. Im professionellen

Bereich fliegt heute – fast – jeder Pilot nach Instrumenten, benutzt die dazu adäquate Ausstattung der Flugzeuge und folgt standardisierten Verfahren.

Im privaten Bereich scheitert dieser Ansatz, durch „Professionalisierung“ besser zu werden, zumeist an Kosten, Zeit, Aufwand und dann erforderlicher Routine und permanentem weiteren Training.

In der GendAirkinger News 2/2015 vom April 2015 hat Hans Kavasch von der internationalen Initiative der ICAO berichtet, das Fliegen nach Instrumenten erreichbarer zu machen, in dem für

Piloten, die nicht im Airline Business unterwegs sind, ein deutlich abgespeckter und auf das Wesentliche reduzierte Zugang zum Instrumentenflug eröffnet wurde. Die Hintergründe, Anforderungen, die Schulung und der Nutzen werden dort bestens beschrieben. (http://www.flugplatz-genderkingen.de/wir_ueber_uns.html)

In Europa – und bisher nur in Europa – wurde durch die EASA ein weiterer Weg beschritten. Eben das EIR.

Wir werden uns daher in diesem Bericht und folgenden damit befassen was das EIR nun denn ist, wem es wohl am meisten nutzen wird, wie man es konkret erwerben kann und welche ersten Erfahrungen, Herausforderungen und Chancen sich in der Praxis ergeben bzw. abzeichnen.

Als bisher einer der ganz wenigen Piloten in Deutschland, der sich mit einem EIR schmücken darf (weil alles noch neu und gerade die ersten Schulen begonnen haben eine EIR Ausbildung anzubieten) und bisher auch der Einzige in unserem Verein, wage ich den Versuch erste Eindrücke zu schildern. Ebenfalls in Abwandlung des berühmten Spruches: „Viele sind berufen, Wenige aber auserwählt“ muss ich allerdings hinzufügen, dass ich aufgrund der geringen Erfahrung sicherlich nicht berufen bin und dennoch auserwählt – sprich gebeten – wurde das EIR bekannter zu machen. Well, i'll try my very best.

Hier nun in Englisch, weil ich nur so einen autorisierten und knappen Text gefunden habe, was das EIR ist. Ich empfehle, das langsam zu lesen und praktisch Wort für Wort zu studieren. Es steht hier sehr viel drin:

The third amendment to the Aircrew Regulation (Regulation (EU) No. 1178/2011 as amended), has introduced a new rating for flight in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR) in aeroplanes. It is called the En-route Instrument Rating (EIR).

The privileges of the EIR are to conduct flights by day under IFR in the en-route phase of flight in an aeroplane for which the type or class rating is held. The EIR is available for aeroplanes only. The rating may be held for single engine or multi-engine aeroplanes. The EIR privileges may be extended to flights by night under IFR, if the pilot holds a night rating.

Since the privileges of the EIR are only to be exercised in the en route phase of flight, holders of an EIR should:

- (a) at no time accept an IFR clearance to fly a departure, arrival or approach procedure;
- (b) notify the ATS if unable to complete a flight within the limitations of their rating.

CONDITIONS FOR THE EXERCISE OF THE PRIVILEGES OF AN EN ROUTE INSTRUMENT RATING (EIR)

(c) the holder of an EIR should not commence or continue a flight during which it is intended to exercise the privileges of the rating unless the appropriate weather reports or forecasts for the destination and alternate aerodrome for the period from one hour before until one hour after the planned time of arrival indicates VMC. The flight may be planned only to aerodromes for which such meteorological in-

formation is available. When filing a flight plan, the holder of an EIR should include suitable VFR to IFR and IFR to VFR transitions. In any case, the pilot needs to apply the relevant operational rules, which ever are more limiting.

(d) A suitable VFR to IFR transition is any navigational fix

- (1) to which the flight can be safely conducted under VFR; and
- (2) which is acceptable to ATS if available.



Donauwörth-Genderkingen - Reichelsheim		Startup	Brakes Off	Fuel Required	17,4 gal
		Start	Landing	Fuel Planned	40,0 gal
		Brakes On	Shutdown	Endurance	4 hr 36 m
Flugzeug: DGDON (DA42) Zeit: 06 Jan 2016 09:12 Z					
Start Höhe 1.312 ft (407 m), SR 07:08 Z, MCT 06:32 Z		MSA	Level	TAS	TrkT
EDMO DONAUWÖRTH-GENDERKINGEN		3500	12000	137	318
DKB Dinkelsbühl				239/12	309
DKB Dinkelsbühl		3200	12000	137	325
GIBSA				245/11	318
GIBSA		3300	12000	137	321
OSDUR				228/10	315
OSDUR		2200	4000	137	327
EDFB REICHELSCHEIM				208/08	322
Landing Höhe 398 ft (141 m), SS 15:36 Z, ECT 16:14 Z					125 54
Donauwörth-Genderkingen (EDMQ)		Rothenburg Ob Der Tauber (EDFR)			
Genderkingen Info		134,125	Rothenburg Info		
ATIS		124,325	Niederstetten Mil/Civ (ETHN)		
Flight Information Service			Stetten Radar		
München Information		120,650	Stetten Info		
Donauwörth RMZ			Giebelstadt (EDQG)		
Airbus Info		122,050	Giebelstadt Info		
Stillberghof			Unterschupf (EDGU)		
Stillberghof Radio		123,475	Unterschupf Info		
Nordlingen (EDNO)			Flight Information Service		
Nordlingen Info		133,075	Langen Information		
Bopfingen (EDNQ)			Aschaffenburg (EDFC)		
Bopfingen Info		122,850	Aschaffenburg Info		
Ellwangen (EDPY)			Gelnhausen (EDFG)		
Ellwangen Info		122,000	Gelnhausen Info		
Dinkelsbühl-Sinbronn (EDND)			Reichelsheim (EDFB)		
Dinkelsbühl Info		118,425	Reichelsheim Info		
Flight Information Service			Ober-Morlen (EDFP)		
Langen Information		128,950	Ober-Morlen Info		
DKB (Dinkelsbühl)		117,800	PSA (Spessart)		
			370,0		

Fotos: Uhlend Burkart

(e) A suitable IFR to VFR transition is any navigational fix

(1) to which the flight can be safely conducted under IFR;

(2) at which VMC conditions exist; and

(3) from where the flight can be safely continued under VFR without having to follow instrument arrival or approach procedures.”

Die Idee ist also so bestechend einfach wie brilliant. Ein EIR Flug findet von einem Ort aus statt, an dem unter gesicherten und definierten Sichtflugbedingungen nach Sicht gestartet wird und führt zu – und NUR ZU – solchen Flugplätzen, an denen unter gesicherten und definierten Sichtflugbedingungen nach Sicht gelandet wird. Dazwischen wird nach erprobten und standardisierten Verfahren und mit dem entsprechenden Training der Piloten und NUR mit für Instrumentenflug zugelassenen und ausgerüsteten Flugzeugen geflogen. Sei es nun in „gutem“ Sichtflugwetter oder in Instrumentenbedingungen.

Durch diesen Ansatz wird ein großer Teil von Risiken der heutigen Fliegerei im General Aviation Bereich vermieden oder zumindest reduziert. Start und Landung in marginalem Wetter ist nicht erlaubt. In den kritischen Start und Landephase (höchste Unfallrate in diesen Phasen) hat der Pilot visuelle Referenzen. Auf der Strecke wird – durch Training und Verfahren und Flugsicherungskont-

rolle – die häufigste Unfallursache signifikant entschärft: Einflug aus VFR in IMC (Instrumentenflugbedingungen), Orientierungs- und Kontrollverlust in IMC und Kollisionsgefahren.

So einfach sich der Text oben liest, werden aber ganz schnell eine Reihe von Fragen oder Besonderheiten auffallen. Und, wie oft bei neuen Dingen, wird sich in der Umsetzung dann noch bedeutend mehr Klärungsbedarf auftun.

So fällt gleich auf, dass das EIR zwischen Tag und Nachtflug unterscheiden muss: weil eben der VFR Teil nur mit einer VFR Nachtflugberechtigung erfolgen darf. IFR kennt das Thema naturgemäß nicht.

Ein EIR Pilot muss ATC informieren wenn er die Regeln nicht mehr einhalten kann (z.B. am Ende des Fluges keine VMC Bedingungen vorfindet). Aber was dann?

Was genau sind „acceptable“ VFR/IFR transition points?

In wie weit kann man die IFR procedures nutzen: In VMC, also in Sichtflugbedingungen und unter Einhaltung der Sichtflugregeln natürlich?

Wir kommen später auf einiges davon zurück.

Was im Text oben nicht steht, sondern an anderer Stelle im europäischen Gesetzeswerk, ist:

Das EIR ist eine reine europäische Regelung UND NICHT ICAO-konform. Das bedeutet, die Lizenz gilt NUR in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Plus Ländern wie der Schweiz oder

Norwegen die sich den EU Regularien anschließen. Außerhalb dieses Bereichs gilt nur eine volle IFR Lizenz. Atlantik-Überquerer, Afrika-Flieger, Weltumrunder sind daher von vornherein besser beraten, das volle IFR Rating zu machen so sie denn nicht auf Sichtflug setzen.

Was nun sind die Vorgaben, die zu erfüllen sind, um das Rating zu erhalten. Dies sind genau vier Dinge: eine theoretische Ausbildung, eine theoretische Prüfung, eine praktische Ausbildung, eine praktische Prüfung.

Die theoretische Ausbildung und Prüfung entspricht dabei exakt der Ausbildung und Prüfung für die volle IFR Lizenz. Dies ist nachvollziehbar. Auch wenn man keine Instrumentenanflüge oder Abflüge macht, bewegt man sich sehr oft, bzw. wenn man internationale Flughäfen anfliegt, in so engem Kontakt mit den „Linienfliegern“ dass es unerlässlich ist, deren Verfahren und Standards genauso zu kennen. Ein späterer Erwerb einer IFR Lizenz ist dann konsequenterweise auch nur noch eine Sache der weiteren praktischen Ausbildung und Prüfung. Details der Theorie und Erfahrungen damit finden sich in GendAiring News 2/2015.

Und nun zur Praxis. Die Ausbildung erfordert für die Single Engine EIR-Lizenz mindestens 15 Flugstunden Training (kein Simulator erlaubt). Dann eine praktische Prüfung von mindestens

1 Stunde Dauer. Wer ein Multi Engine EIR anstrebt, muss mindestens 16 Flugstunden Training absolvieren wovon maximal 12 auf single engine Flugzeugen erfolgen dürfen (die dann für eine single engine EIR angerechnet werden können). Dann ein Prüfungsflug von mindestens 1 Stunde auf multi engine Flugzeug. Man erhält also gegebenenfalls zwei EIR Einträge in die Lizenz, einen für single engine, einen für multi engine. Man muss dann aber auch zwei Prüfungen fliegen.

Um eine Vorstellung vom Inhalt zu bekommen lassen wir den Gesetzgeber in Auszügen nochmals zu Wort kommen.

AMC1 FCL.825(c) En route instrument rating (EIR)

FLYING TRAINING

The flight instruction for the EIR should comprise the following flying exercises:

(a) pre-flight procedures for IFR flights, including the use of the flight manual, meteorological information, appropriate air traffic service documents, filing of an IFR flight plan, including VFR/IFR transitions and diversions;

...

(c) basic instrument flight by sole reference to instruments:

- ▶ horizontal flight,
- ▶ climbing,
- ▶ descending,
- ▶ turns in level flight, climbing, descending; holdings

(d) steep turns and recovery from unusual attitudes on full and limited panel;

(e) normal flight on limited panel;

...

(h) radio navigation (GPS/VOR);

(i) use of advanced equipment such as autopilot, flight director, stormscope, de-icing equipment, EFIS or radar, as available;

(j) emergency procedures covering the deterioration of meteorological conditions;

(k) at least two IFR approaches in the context of an emergency situation;

...

(m) if required, operation of a multi-engine aeroplane during the above range of exercises to include engine failures and cruise flight with one engine simulated inoperative;

(n) the flight instruction should also include at least two flights in controlled airspace under IFR with a high density of traffic and VFR arrivals and departures from aerodromes with a mixture of instrument and visual traffic

Bemerkenswert ist, dass ausdrücklich mindestens zwei IFR-

Anflüge (in der Regel ILS-Anflüge) trainiert werden müssen, um für den Notfall auch ohne gute Sichtflugbedingungen am Ende eines EIR-Fluges ODER, wenn auf der Strecke wegen Notfall abgebrochen werden muss, in Instrumentenbedingung landen zu können.

Dies wird sogar extra betont, weil in jedem Checkflug zur Verlängerung der EIR (Gültigkeit ist immer ein Jahr) ein solcher Notfall simuliert geflogen werden muss.

Wer ist nun die Zielgruppe dieser Lizenz – und ist dies NUR eine Schmalspur-IFR-Lizenz?

Was ist der konkrete Nutzen? Wie genau erfolgt die Ausbildung, die Prüfung? Was sind die großen Vorteile die der Genderkinger Verein dabei zu bieten hat (wohl einzigartig in Deutschland)? Was sind die Herausforderungen in der Praxis?

Diesen Fragen wenden wir uns in der nächsten Ausgabe der GenderAiring News zu. Es bleibt spannend.

Uhland Burkart



Foto: Renate Lehmacher

Neue Mitglieder

Neue Mitflieger

Hallo liebe Fliegerkollegen/innen,

Reiner Mangold

mein Name ist Reiner Mangold (53 Jahre) und ich bin dem Verein im Mai 2015 beigetreten. Nach längerem Suchen hat mich die Gemeinschaft der Mitglieder, die Größe des Vereins sowie die tollen Flugzeuge überzeugt. Meine Fluglizenz habe ich vor 10 Jahren in Braunschweig erworben. Grundsätzlich begeistern mich alle motorischen Fortbewegungsmittel. Ich habe deshalb neben der Flug- eine Rennlizenz sowie Führerscheine für PKW, LKW (40 t), Omnibus sowie für Sportboote. Ich bin seit über 30 Jahren glücklich verheiratet und habe drei bereits verheiratete Söhne. Gemeinsam mit unserem ältesten Sohn und seiner Familie haben wir in der Nähe von Pfaffenhofen an der Ilm 2013 ein Mehrgenerationshaus bezogen. So kann ich mit meinen Enkelkindern den Flugverkehr über unserem Haus studieren. Beruflich bin ich in der Technischen Entwicklung der Audi AG für die nachhaltige Produktentwicklung verantwortlich. Im Schwerpunkt beschäftigen wir uns hierbei mit Lebenszyklusanalysen (Eine LCA auch bekannt als Ökobilanz, ist eine systematische Analyse der Umweltwirkungen von Produkten während des gesamten Lebensweges), Werkstoff Neuentwicklungen sowie der Entwicklung von erneuerbaren Energieträgern. Mit diesen Kraftstoffen wollen wir bis 2020 einen Teil der fossilen Kraftstoffe im Verkehrssektor ersetzen. Es gibt also Hoffnung, dass wir in absehbarer Zeit auch mit unseren Flugzeugen kein zusätzliches CO2 mehr emittieren werden!

Am Sonntag bin ich noch in der Christlichen Gemeinde Manching aktiv. Wir sind Menschen, die ihr Leben Jesus Christus anvertraut haben und sich durch den gemeinsamen Glauben an Ihn verbunden wissen. Wir versammeln uns als Gemeinde, um gemeinsam in der Bibel zu lesen und Jesus in Wort, Liedern und Gebeten Ehre zu erweisen.

Besonders gerne fliege ich mit meiner Frau. Das Fliegen eröffnet uns völlig neue Perspektiven. In den letzten Jahren konnten wir besonders in Norddeutschland diese neue Sicht genießen. Die Inseln in der Nord- und Ostsee haben uns begeistert. Besonders bei Ebbe ist das Wattenmeer einzigartig. Nun freuen wir uns auf die Berge!

Mit herzlichen Grüßen

Reiner Mangold

Liebe Fliegerkameraden,

Nicolai Wolf

gerne möchte ich mich euch in dieser Ausgabe der GendAIRkingen News vorstellen: Mein Name ist Nicolai Wolf, bin 21 Jahre alt und komme aus Ingolstadt.

Der „Virus Fliegerei“ wurde bei mir schon in der Kindheit ausgelöst, als ich erste Flüge mit meinem Onkel machen durfte. Dies war auch der Impuls, meine ersten Modellflugzeuge zu bauen und auf dem Segelfug- und Modellfluggelände Ingolstadt/Etting fliegen zu lassen. Dort habe ich jahrelang jedes freie Wochenende verbracht, bis ich mit 15 Jahren das erste mal selbst als Flugschüler der Messerschmitt Flugsportgruppe Manching am Steuer eines Segelflugzeugs sitzen durfte.

Nach meinem Abitur im Jahre 2014 habe ich die Ausbildung zum Luftverkehrskaufmann am zivilen Teil des Flugplatzes Ingolstadt/Manching begonnen und mich dazu entschlossen, meinen fliegerischen Horizont zu erweitern, um nach Absolvierung meiner Ausbildung meinen langersehnten Traum, beruflich fliegen zu dürfen, zu verwirklichen.

Zunächst konnte ich meine Segelfluglizenz um die Eintragung TMG (Reisemotorsegler) erweitern und bin anschließend der MDG beigetreten, um mit der Motorfliegerei anzufangen. Nun bin ich auf dem besten Wege zum PPL-A und bin gespannt darauf, wenn im Laufe des Jahres die entsprechende Flug erfahrung gesammelt ist, mit dem IFR Rating beginnen zu dürfen und meinen CPL zu machen.

Ich freue mich auf viele spannende und interessante Flüge mit dem ein oder anderen Vereinskameraden und auf viele gemeinsame Jahre in einem schönen Verein.

Euer Nicolai



Hallo Fliegerkameraden und -innen,

Jörg Baustetter

mein Name ist Baustetter Jörg, ich bin 32 Jahre alt und seit September 2015 Mitglied im Verein.

Wohnhaft in Ingolstadt, arbeite ich als Betriebswirt am zivilen Teil des Flugplatz Ingolstadt - Manching. Ich hatte das Glück in einer Fliegerfamilie aufzuwachsen und bin bereits die dritte Generation in der Luft. Mit 14 Jahren begann ich das Segelfliegen am Stillberghof. Motorsegler-, Ultraleicht und Motorfluglizenz folgten. Von der Luftfahrt fasziniert, versuche ich seit 10 Jahren die Leidenschaft Flugsport als Fluglehrer für Segelflug, Ultraleicht und Motorsegler größtenteils am Stillberghof weiterzugeben.

Dieses Jahr folgten noch MEP, CPL, IR und die FI (A) Lizenz. Mein Wunsch ist die Integration in den Verein und ich hoffe, dass ich als Fluglehrer den einen oder anderen Schüler den Traum vom Fliegen näher bringen kann. Auch über den einen oder anderen Ausflug auf dem sehr modernen Flugzeugpark freue ich mich.

Für die sehr herzliche Aufnahme im Verein möchte ich mich bedanken und freue mich auf eine spannende Zeit in EDMQ.

