

GendAiR kingeR NEWS



Ein Ausflug entlang der Ostsee: Thomas Seel entführt uns nach Polen und zu den baltischen Staaten, Litauen, Lettland und Estland

MDG Geschichte
Trudl Klopfer und Rudolf Grenz bach erklären, wie Genderkingen fliegen lernte



Neue Mitflieger

Hallo liebe Leute,

seit etwa 15 Jahren nerve ich meine Frau mit dem Spruch „Kuck mal, der da oben hat ‘nen Flugschein (und ich nicht)“. Leider hatte sie nicht so richtig viel Begeisterung dafür und nachdem gegenseitiges Verständnis in einer Beziehung nicht ganz unwichtig ist, war meine fliegerische Karriere recht lange etwas gehemmt. Allerdings habe ich von meiner Frau auch gelernt, dass man dem Verständnis des Liebsten unter gewissen Umständen mit Kindern als Druckmittel ganz gut nachhelfen kann. Nun fuhr sie letztes Jahr kurz vor Vatertag in einen Kurzurlaub, überließ mir die Kinder und sagte nur: „Mach dir einen schönen Tag und tu was dir Spaß macht“. Also habe ich den Tag genutzt und Spaß gehabt, indem ich einen Cessna-Rundflug gebucht habe, um meine zwei Töchter auf die Spur zu bringen (in Augsburg, sorry). Dem Piloten habe ich nur gesagt, dass ich unwichtig war, nur den Kindern musste es gefallen. Der Pilot hat dann einen guten Job gemacht und heute bin ich stolzer Flugschüler auf dem Weg zum LAPL.

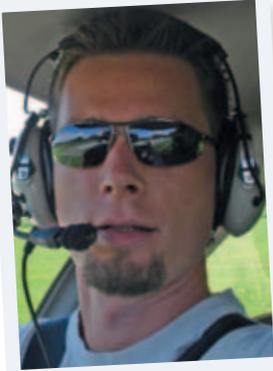
Meine erste Stunde dauerte 11 min und bestand aus Start, Steigflug, Ausleveln, Generatorausfall und Sicherheitslandung. Ich frage mich immer noch wie Jürgen das gemacht hat.

Der Rest liest sich wie bei vielen Vorstellungen. Meine Name ist Karsten Stucke, ich bin 39 Jahre, gelernter Flugtriebwerkmechaniker und inzwischen Ingenieur bei AIRBUS HELICOPTERS, ja und mein Vater war Fluglehrer. Und ich habe zwei Töchter und bin natürlich weiterhin verheiratet.

Ich freue mich auf eine schöne Zeit bei euch und mit euch.

Schönen Gruß, Karsten

Karsten Stucke



Servus liebe Vereinskameradinnen und -kameraden, schön, dass ich mich heute vorstellen darf, denn das bedeutet, dass ich meinem Traum von einer eigenen Privatpilotenlizenz immer näher komme.

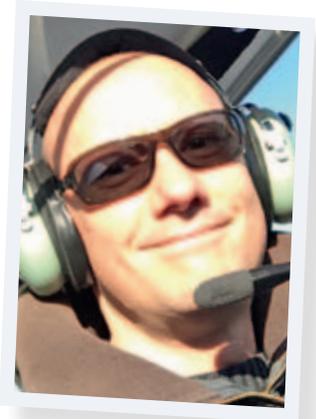
Mein Name ist Christian Zimnick, ich bin 37 Jahre alt, verheiratet und habe eine 12jährige Tochter. Ich bin beruflich in der Logistik tätig und während meines Lebens und meiner Karriere nun mittlerweile im 6. Bundesland angekommen. Hier in Bayern zu leben und zu arbeiten, ist der Höhepunkt und soll nun auch endgültig die Heimat meiner Familie sein.

Ich habe noch keinen Schein, bin aber gerade in unserem Verein in Zusammenarbeit mit Jörg Baustetter fleißig beim Lernen und Lernen und Lernen ... Ihr wisst bestimmt noch, wie das war ;) und bin natürlich mit Spaß dabei.

An unserem Verein fasziniert mich besonders das Engagement der Vereinsmitglieder und die generelle Aktivität, die kaum ein zweites Mal zu finden ist.

Ich freue mich auf viele interessante Vereinskolleginnen und -kollegen, auf viele Jahre des Fliegens im Verein und der für mich natürlich dazugehörenden Vereinsarbeit.

Christian Zimnick



Hallo liebe Fliegerkolleg/innen,

von klein auf war ich vom Fliegen fasziniert, aber beruflich hat es mich dann doch ins Personalwesen verschiedener Unternehmen geführt. So hat es bis zum Jahr 2000 gedauert, als ich damals 33 Jahre alt und in München wohnhaft, mit einem Freund nach Jesenwang gefahren bin, um mich „mal so“ über die Möglichkeiten zur Erlangung eines Pilotenscheins zu informieren. Ein paar Tage darauf war der Ausbildungsvertrag unterschrieben und der PPL im Sommer 2001 dann auch in der Tasche. Im gleichen Jahr hat es mich dann beruflich nach Flensburg verschlagen, dort bin ich im Verein auf C172 und DA40 geflogen, mit vielen Ausflügen nach Skandinavien und rund um die Ostsee. 2006 habe ich meine private Heimat in Ingolstadt gefunden, wo ich mit Frau und Tochter lebe und in Weißenburg bei einem Automobilzulieferer arbeite. Seither fliege ich in Augsburg auf einer DA40, seit 2014 auch IFR. Im letzten Jahr war dann noch das 2mot-Rating auf dem Plan, das mich zur MDG geführt hat. Ich freue mich hier sehr über die freundliche Aufnahme in einem tollen Verein, sowie darauf, in 2016 auf dem „Donnervogel“ richtig durchzustarten

und neue Fliegerfreundschaften zu schließen.

Happy landings

Auf bald in EDMQ!

Matthias Ihle



Inhalt

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Karsten Stucke, Christian Ziminick und Matthias Ihle 2

An und über der Ostsee

Thomas Seel nimmt uns mit seiner DA 40 auf die Reise nach Polen, die baltischen Staaten, Litauen, Lettland und Estland 4



Wie die MDG entstand

Wenn Trudl Klopfer und Werner Grenzebach über die Anfangsjahre der MDG berichten, ist das spannender als ein Abend im Kino. . 10



Impressum

Redaktion: Thomas Seel, Matthias Obermayer, Karsten Stucke, Christian Ziminick, Matthias Ihle
Fotos: Thomas Seel, Matthias Obermayer, Karsten Stucke, Christian Ziminick, Matthias Ihle, Archiv Trudl Klopfer
Titelfoto: Archiv Trudl Klopfer
Layout, Produktion & Litho: Renate und Georg Lehmacher [Atelier Georg Lehmacher, Friedberg]
GendAIRkingerNews: Die GendAIRkinger News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderingen. 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.



*Liebe Leser und Freunde
des Flugplatzes Donauwörth-
Genderingen!*

Auch in diesem Jahr gibt es wieder einige Veränderungen am Flugplatz Donauwörth-Genderingen. Den Anfang hat unsere Flugplatzgaststätte gemacht, die seit März mit dem neuen Namen „Il Metro“ und dem neuen Pächter Giulio Cangemi weiterhin italienische Spezialitäten anbietet – darunter die schon bekannte „Meter-Pizza“ als Namensgeber. Unsere allseits beliebte Martina Cannoletta wird weiterhin für zufriedene Gäste sorgen. So wird sicher der gute Ruf unserer „Pizzeria mit angeschlossener Landebahn“ weit über unsere Region hinaus gefestigt und so mancher Gast wird auch eine längere Anreise nicht scheuen. Ein Beispiel dafür ist der Schweizer Pilot, der immer wieder aus Basel mit seiner DA42 nach EDMQ zum Pizza-Essen kommt.

Ein Jahr vor dem 50. Geburtstag unseres Vereins und unseres Flugplatzes ist es Zeit, an die schwierige Anfangszeit und die idealistischen und engagierten Gründungsväter und -mütter zu erinnern. So gab es mehrere Treffen unseres Chefredakteurs Georg Lehmacher und seiner Frau Renate mit unserem Ehrenmitglied und großen Förderer Rudolf Grenzebach sowie mit dem letzten noch lebenden Gründungsmitglied – der 92-jährigen Trudl Klopfer. Sie ist immer noch „fit wie ein Turnschuh“ und kann mit ihrem umfangreichen Archiv interessante und amüsante Geschichten zur Geschichte unseres Vereins erzählen. In diesem Heft kommt der erste Teil; weitere Geschichten von ihr und Rudolf Grenzebach und auch von anderen älteren Fliegerkameraden werden folgen.

Aber auch die jüngeren Vereinskameraden haben viel zu erzählen. Thomas Seel berichtet in diesem Heft von seinem wunderschönen Flug rund um die Ostsee. Und auch ganz neue Vereinsmitglieder kommen wieder zu Wort – bei drei Neuvorstellungen in diesem 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


Ihr Matthias Obermayer

Wir gratulieren herzlich

**Zum 50. Geburtstag
Johann Bosch am 21.06.2016
Christian Huber am 13.05.2016**

**Zum 60. Geburtstag
Werner Rühmann am 14.06.2016**

**Zum 70. Geburtstag
Helga Schröttle am 05.06.2016**

**Zur bestandenen PPL Prüfung
gratulieren wir:**

**Nicolai Wolf
Maria Kollia**

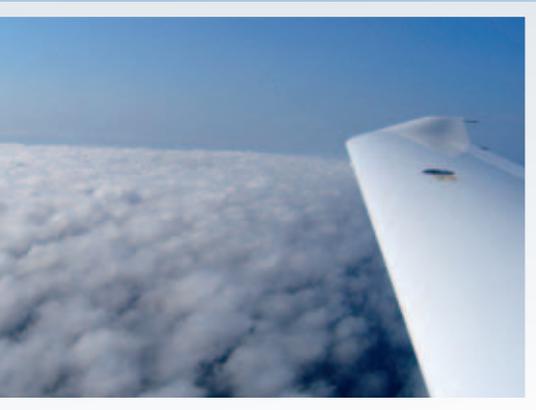
**Zur bestandenen MEP-IR-Lizenz
gratulieren wir:**

Jörg Baustetter

In 17 Tagen rund um die Ostsee

Polen, die baltischen Staaten, Litauen, Lettland und Estland waren Regionen in Europa, die für mich ein weißer Fleck auf der Landkarte bedeuteten, wie sich herausstellte völlig zu unrecht.

▼ Seltenes Wetter mit harmloser Bewölkung über der Ostsee bei Bornholm



▼ Dünenlandschaft auf der Kurischen Nehrung vor Litauen

Als Pilot suche ich immer neue Regionen und Reiseziele, die mir noch nicht bekannt sind. Klar, ein Ausflug nach Kroatien oder Italien ist immer sehr schön und das Mittelmeer traumhaft zum baden. Allerdings hatte auch die Ostsee und die Länder, die sich darum herum gruppieren, viele für mich bisher unbekannte Reize. Wie immer gab es einen Auslöser für die Reise in die Region. Meiner war, nette Leute aus St. Petersburg kennengelernt zu haben und so wollte ich unbedingt die erst circa 300 Jahre alte Stadt in Russland besuchen.

Die Planung versprach Strecken zwischen zwei und drei Stunden Flugzeiten, was für eine Tagesplanung durchaus noch Spielraum für eine Stadtbesichtigung und etwas gemütliches Urlaubsfeeling außerhalb der Fliegerei offen hielt. Die ursprüngliche Flugplanung sah letztendlich vor, die meisten

„Hauptstädte der Ostsee Anrainerstaaten“ zu besuchen. Die größte Herausforderung war hierbei der russische Luftraum bei Kaliningrad und St. Petersburg. Nachdem ich wenig Motivation auf den russischen Papierkrieg für den Ein- bzw. Durchflug verspürte, umflogen wir die Kaliningrad Enklave und reisten nach St. Petersburg von Helsinki aus mit dem Zug.

Am Abflugtag traf ich zwei Vereinskollegen am Flugplatz. Die eine Maschine plante nach Venedig übers Wochenende zu fliegen, das zweite Flugzeug hatte als Flugziel die Insel Brac in Kroatien. Wir wollten als ersten Stopp Bornholm ansteuern, eine dänische Insel in der Ostsee. Allerdings zeigte das Wetterradarbild über Bornholm starke Gewitter und Regenwolken – Wetter welches ich mit einem kleinen einmotorigen Flugzeug vermeide. Weiter östlich waren die Wetter-

prognosen deutlich freundlicher. Auf der Flugstrecke nach Danzig zeigten sich nur vereinzelt Quellwolken und blauer Himmel. Nachdem wir, wie meistens auf solchen Flugreisen, die Unterkünfte erst nach der finalen Flugwetterentscheidung buchten, war es kein Problem, den Ostseerundflug mit Danzig zu starten.

Danzig präsentierte sich uns als eine schöne alte Hansestadt mit viel interessanter Architektur. Danzig scheint bei Touristen von Kreuzfahrtschiffen ebenfalls auf große Beliebtheit zu stoßen. Die Altstadt war stark frequentiert.

Von Danzig flogen wir nach einer Nacht südlich um Kaliningrad weiter nach Palanga. Auf einen Zwischenstopp in Vilnius verzichteten wir. Es sollten noch genügend Städte zur Besichtigung auf unserer Flugroute liegen. Von dort machten wir einen Ausflug auf die Kurische Nehrung, die für riesige Sanddünen und kilometerlange Sandstrände bekannt ist. Nach zwei Tagen in Litauen flogen wir in einer guten Stunde weiter nach Riga, der Hauptstadt von Lettland. Dort landeten wir nicht auf dem internationalen Flughafen, sondern auf dem sehr GAT freundlichen kleinen Platz Spilve. Spilve war vor Jahren noch der einzige Flugplatz von Riga.

Die lettische Stadt Riga hat einige nette barocke Bauten und viel Flair zu bieten. Die vielen Restaurants und Straßenkaffees erinnerten uns an einige italienische Städte. Durch die sommerlichen Temperaturen



▼ Danzig, Hafenspromeade ▼ Kurische Nehrung bei Palanga ▼▼ Stadtzentrum von Riga ▼▼▼ Flugplatz Spilve, der General Aviation Stadtflugplatz von Riga





- ▲ *Orthodoxe Baukunst in der Altstadt von Tallin*
- *Flug von Riga nach Tallin, Hafenstadt Pärnu an der Ostsee in Estland*
- ▼ *Blick auf das moderne Tallin vom Aussichtspunkt der Altstadt*



war das Flair auf alle Fälle sehr südländisch, die Preise allerdings deutlich günstiger.

Von Riga flogen wir in gut einhalb Stunden nach Tallinn, der Hauptstadt von Estland. Vom Flughafen fuhren wir mit unseren Klappfahrrädern ins historische Stadtzentrum, das sich sehr charmant präsentierte. Man merkte deutlich, dass man sich hier auf Touristen eingestellt hat.

Die Preise waren entsprechend hoch. Die Stadt erinnert mit ihren hübschen Bürgerhäusern und vielen Türmen etwas an Nürnberg. Von der Altstadt, die zum Teil auf einem kleinen Hügel liegt, hat man schöne Aussichten auf das Meer, den Hafen mit vielen Kreuzfahrtschiffen und auf der anderen Seite auf das moderne Tallinn mit einigen Hoch-

häusern, die wie in Frankfurt von Banken genutzt werden. Unser Hotel direkt am Stadtrand war ideal für die Stadtbesichtigung gelegen und hatte aus der siebten

Etage einen netten Blick auf das alte Tallinn.

Von Tallinn hatten wir einen traumhaft schönen Flug nach Helsinki. Dort flogen wir Malmi an. Der Flugplatz hat sich voll auf die allgemeine Luftfahrt eingestellt. Zufällig war an diesem Wochenende eine Flugshow mit vielen Ausstellern. Dort landeten wir am Freitag und bekamen die ersten Übungsflüge der Flying Bulls und anderer neuer und historischer Luftfahrzeuge präsentiert. Helsinki als Stadt konnte uns nicht fesseln und so fuhren wir am nächsten Morgen in der Früh mit dem Zug nach St. Petersburg. Die Pass- und Gepäckkontrollen im Zug gaben uns einen kleinen Einblick in die russische Bürokratie. Vermutlich können wir uns nicht im entferntesten vorstellen, was die Einreise und Ausreise mit dem eigenen Flugzeug bürokratisch und kostenmäßig bedeutet hätte.

St. Petersburg als Stadt zog mich vier volle Tage in den Bann. Was eine relativ junge Stadt mit einer nur 300jährigen Stadtgeschichte an Kulturgütern hat, die überwiegend in der Zarenzeit angesammelt und errichtet wurden, ist fantastisch. Alleine schon das

Verkehrsmittel U-Bahn präsentiert in den Stationen kleine Paläste des Volkes, die wohl weltweit ihresgleichen suchen dürften. Am ersten Tag flanierten wir im Stadtzentrum und schauten uns die Peter- und Paulsfestung und die Erlöserkathedrale an, die unverkennbar als Vorbild die orthodoxe Kirche am Moskauer Roten Platz hat. Am zweiten Tag in St. Petersburg war das Zarendorf mit dem Katharinenschloss auf dem Programm. Dort sieht man eine perfekte Kopie des bisher verschollenen Bernsteinzimmers. Am dritten Tag staunten wir, welche Prachtbrunnen im Peterhof sprudeln. Um all die Sehenswürdigkeiten sieht man auch eine extrem schnell wachsende Großstadt mit den hässlichen Seiten, wie Wohngebiete mit vielen Hochhäusern.

Die Rückfahrt von St. Petersburg nach Helsinki war unspektakulär. Dafür bot der Flug von Helsinki nach Gotland um so spektakulärere Aussichten auf die Altstadt von Stockholm und das Meer mit der abwechslungsreichen Schärenlandschaft und tausenden kleinen Inseln.

Gotland, die größte Insel in der Ostsee, bot für uns nach vielen





▲ Zarendorf mit dem Katharinenschloss in dem das Bernsteinzimmer eingebaut wurde; ▼ St. Petersburg Erlöserkathedrale; ▼▼ St. Petersburg U-Bahn

Städten erstmals ein tolles Landschaftserlebnis. Zur Begrüßung auf Gotland wurden wir vom schwedischen Zoll kontrolliert. Wir



wurden zu unserem Erstaunen gefragt, ob wir etwas zu deklarieren hätten, was nicht der Fall war. Die Beamten erzählten, dass sie normalerweise Schiffe auf der Ostsee überwachen und jetzt eine Woche zur Abwechslung hier Flugzeuge kontrollieren dürfen. Die Beamten hatten offensichtlich Spaß bei ihrer Arbeit und sparten auch nicht mit Bewunderung für unser Flugzeug. Der Controller auf dem Tower erzählte ihnen wohl, dass wir eine respektable Reisegeschwindigkeit hätten. Nachdem wir hier planten, mit unseren Klappfahrrädern und dem Zelt die Insel zu erkunden, mussten die meisten Sachen ohnehin aus dem Flieger, so war die Kontrolle ein willkommener Anlass, sinnvoll umzupacken und nur das Nötigste mitzunehmen.

aus machten wir eine ca. 80 km lange traumhafte Radtour an der Küste entlang. Auf halber Strecke besichtigten wir schöne, von der Natur geschaffene freistehende Felsmonolithen. Der Vergleich zu Stonehenge in England darf durchaus gemacht werden, ein toller, sehr mystischer Ort. Am Ende der Radtour waren wir ziemlich geschafft und froh, einen für Piloten absolut würdigen Schlafplatz neben einer alten Antonow An-2 gefunden zu haben. An der Spitze von Gotland gibt es ein mittlerweile nur noch privat genutztes Flugfeld. Am nächsten Tag setzten wir mit der kostenlosen Inselfähre nach Farö über, eine kleine, Gotland vorgelagerte, Insel mit traumhaften Sandstränden und noch mehreren direkt am Meer stehenden Felsmonolithen.



Die größte Stadt auf Gotland, Visby, ist ein kleines Städtchen mit viel mittelalterlichem Flair, das unbedingt ein Besuch wert ist. Hier findet jedes Jahr im Juli ein entsprechendes Festival statt. Von Visby

Nach vier sehr schönen Tagen auf Gotland planten wir den Weiterflug nach Bornholm. Die dänische Insel ist landwirtschaftlich geprägt und hat im Südteil traumhafte Sandstrände. Allerdings war das Wetter und die Prognosen erstmals auf unserer Tour nicht mehr im



▼ Flugplatz Helsinki Malmi





◀ Küste von Gotland

komfortablem Badetemperaturbereich. So entschlossen wir uns nach einer Nacht und einer schönen Radtour auf der Insel zum Zeltplatz mit dem Inselbus zurück zum Flughafen zu fahren und den Heimflug anzutreten. Am Rückflugtag hatten wir das erste Mal bei dieser Tour keine Charlie Bedingungen. Wir verschoben unseren Abflug um zwei Stunden, um ein größeres Regengebiet auf unserer Flugstrecke passieren zu lassen und flogen dann IFR on Top nach Hause.

Wer Lust auf viele Bilder hat, kann diese auf meiner Homepage www.skybavaria.de oder unter www.facebook.com/skybavaria anschauen und gerne auch kommentieren. Für die gesamte Strecke sind 17 Flugstunden zusammen gekommen und es hat sich jede Minute mehr als gelohnt. Wer Fragen zur Flugplanung hat oder Karten braucht, darf sich gerne bei mir melden. Wir waren von dem Ausflug mehr als begeistert.

*Fotos und Bericht:
Thomas Seel*



- ▲ Historisches Stadtzentrum von Visby
- ▼ Flugfeld Färosund auf Gotland
- ▼▼ Felsmonolithe auf Färö



MDG

Geschichte

und Geschichten

Wie entstand der Verein? Was hat sich in der Fliegerei für Privatpiloten in den letzten 50 Jahren geändert? Wie hat sich der Flugplatz EDMQ entwickelt? Beim Neujahrsempfang habe ich Rudolf Grenzebach kennengelernt. Seine Erzählungen von früher waren so interessant und unterhaltsam, dass ich beschloss, diese in einigen Beiträgen in den Genderkinger News zu verarbeiten. Zum ersten Treffen mit der Redaktion brachte Rudolf Grenzebach Trudl Klopfer mit. Zwei beeindruckende Persönlichkeiten erzählen - und es wird so spannend wie ein Kinobesuch.

Eine Gardan-Horizon ist das erste Flugzeug des Vereins. Wie der Verein zu dem Flugzeug kam, daran kann sich Trudl Klopfer, die daran einen großen Anteil hatte, noch sehr genau erinnern.



1960 Es ist der 18. März.

An diesem Samstag, einem der letzten in diesem Winter, ist die Luft warm.

Werner ist Landwirt. Mit seinem Traktor pflügt er ein Feld irgendwo zwischen Genderkingen und Donauwörth. Als er wieder einmal am Ende seines Ackers angekommen ist, und den Traktor wendet, schaut er nach oben. Ein paar Schwäne fliegen über ihm in Richtung Süden, dahin, wo in etwa Augsburg liegt. Und dann sieht er weiter oben ein kleines Flugzeug,

das aus dieser Richtung kommt. Dort in Augsburg haben sie einen Flugplatz mit Motorflugzeugen. Einmal, als er in Augsburg war, um einen gebrauchten Pflug bei einem Maschinenbauer zu kaufen, ist er in der Nähe vorbeigekommen. Hat eine größere Maschine gesehen, mit zwei Motoren, die gerade startete. Sie hatten angehalten, und dem Flugzeug schweigend nachgesehen. So, wie er jetzt dieser kleinen Maschine nachsieht, die eine Kurve fliegt, um dann in Richtung Donauwörth zu verschwinden. Was das wohl für Leute sein mögen, die in diesem Flugzeug sitzen?

Flugzeuge gibt es hier auch. Aber es sind kleine Segelflugzeuge. Dort oben am Stillberghof. Wozu muss man fliegen? Es gibt genug am Boden zu tun. Ein ganzes Jahr voller Arbeit steht bevor.

In Donauwörth ist eine junge Frau unterwegs, um etwas für ihren Mann zur Brotzeit zu besorgen. Als sie vor der Werkstatt ihres Mannes auf die Straße tritt, hört sie das Brummen eines Motors. Dass das



ein Flugzeugmotor ist, weiß sie sofort. Sie sieht sich ein paar Mal um, dann erkennt sie vor einer Wolke die Silhouette einer kleinen Maschine. Es könnte eines dieser amerikanischen Sportflugzeuge sein, eine Cessna. Das Flugzeug dreht einige Runden über der Stadt, dann verschwindet es in Richtung Norden.

Vielleicht denkt Trudl Klopfer jetzt daran, dass auch schon andere Frauen vor ihr es geschafft haben. Elly Beinhorn zum Beispiel. Vielleicht denkt sie daran, dass die Strecke nach Augsburg, wo der nächste Flugplatz ist, in jenen Tagen durch die Ortschaften führt und weit ist. Meistens ist man weit über eine Stunde unterwegs. Bei Donauwörth gäbe es wohl ein Segelfluggelände, aber Trudl Klopfer fühlt sich magisch angezogen von diesem tiefen Brummen der Motoren und von Flugzeugen, die ihren Weg in den Himmel selbst finden, ohne einen fremden Antrieb. Vielleicht überlegt sie, ob auch ihr Mann in der Werkstatt jetzt das Brummen dieses Flugzeugs gehört hat, und vor das Tor der Halle getreten ist, um dem Flugzeug nachzusehen.

Aber auch wenn sie noch nicht wagt, es auszusprechen: ganz sicher weiß Trudl Klopfer schon an diesem Tag, dass sie eines Tages selbst dort oben sitzen wird. Dass sie einmal dort oben fliegen, und die Ortschaften und Felder betrachten wird, von denen aus die Menschen ihrem Flugzeug nachschauen werden.

18. März 1962 **Zwei Jahre danach**

Eine *Emeraude* sollte es werden. Franz und Hans gaben einiges

an Geld dazu. „Geschrieben wurde es nicht.“ Das Flugzeug lief auf den gemeinsamen Freund Erwin, der auch ein Gelände „In der Höll“, Richtung Mertingen besaß. Aber dann behauptete Erwin plötzlich, das Flugzeug sei sein alleiniges Eigentum. Schließlich wurde Erwin nach Günzburg versetzt. Die Freundschaft zwischen ihm und den anderen beiden ging in die Brüche. Das Flugzeug war weg.

Für die beiden anderen Freunde war dies ein schwerer Schlag. Dennoch machten Franz Klopfer und Hans Dengler noch ihre Fluglizenz am nächstmöglichen Platz in Augsburg. Und sie beschlossen, sich ein Motorflugzeug anzuschaffen.

Aus dem schlimmen Erlebnis mit ihrem früheren, gemeinsamen Freund, dem sie vertraut hatten, hatten die beiden eine Menge gelernt. „Ungeschrieben“, einfach aufgrund locker getroffener Vereinbarungen würden sie nicht noch einmal viel Geld investieren.

Am 18. März schließlich trafen sich die beiden mit fünf weiteren Personen, unter ihnen auch Trudl Klopfer, am Sonntagabend im Hotel „Krone“ zum Zweck der Gründung eines eingetragenen Vereins, der *Motorflieger Donauwörth*. Dieser wurde zunächst als Untergruppe des Segelflugvereins am Stillberghof gegründet. Noch an diesem Tag stellte man fest, dass das Segelfluggelände wegen der Biegung der Piste kein guter Start-



Wenn Trudl Klopfer erzählt, dann wird greifbar, was sich in den letzten Jahrzehnten verändert hat. Nicht nur am Flugplatz, im Verein oder der Fliegerei, sondern auch in der Gesellschaft. Ihre Erzählungen vermitteln pure Lebensfreude.

und Landeplatz für die Motorfluggruppe sei und beschloss, in der Umgebung nach einem besseren Gelände zu suchen.

18. März 2016

Die Sonnenstrahlen fallen in das *Il Metro*, es ist ein sonniger Frühlingstag, wenn man vom Wetter ausgeht. „Früher geht es bei Herrn



Schlagfertigkeit und die Gabe zu improvisieren sind nur ein paar der Eigenschaften, die Rudolf Grenzebach zu weit mehr, als einem guten Piloten gemacht haben. Bis heute ist er nicht nur einer der erfolgreichsten Unternehmer der Region sondern auch Mäzen des Vereins von der ersten Stunde an bis heute.



Dass der erste „Erste Vorsitzende“ der MDG – genau wie unser jetziger hauptamtliche Flugleiter († 1972) – Helmut Ordemann hieß, ist kein Zufall: Er war sein Vater.

Von der Horizon existierte nach einem Absturz bei Landau nur noch das Wrack. Franz und Trudl Klopfer verbrachten ungezählte Stunden, um aus dem Wrack wieder ein Flugzeug zu machen.

Grenzebach nicht,“ hatte Matthias Obermayer mir Mitte Februar am Telefon mitgeteilt. „Er hat wohl immer noch einen wirklich sehr vollen Terminkalender.“ Und dann hatte er mir per Mail geschrieben, dass Herr Grenzebach Frau Trudl Klopfer mitbringen werde, um gemeinsam mehr über die Entstehung des Vereins und des Flugplatzes zu schreiben. Diese wisse offenbar auch eine Menge. Auf die Minute pünktlich treffen wir Herrn Grenzebach, den wir schon

auf dem Neujahrsempfang kennengelernt haben, gemeinsam mit seiner Frau und Frau Klopfer. Wir setzen uns an den Stammtisch unter dem Holzpropeller.

Herr Grenzebach erklärt: „Trudl Klopfer war von Anfang an, noch vor mir, im Verein. Und ich dachte mir, es wäre gut, wenn sie beginnt, zu erzählen.“

Die ältere Dame freut sich, beinahe verlegen zuckt sie mit den Schultern. „Mich kennt ja heute niemand mehr hier.“ beginnt sie, und dann beginnen ihre Augen zu leuchten: „Nun ja, ich erzähle Ihnen gerne, wie das damals war.“ Sie hat sich gut vorbereitet, in einem Heft hat sie alles no-

tiert, seitenweise in einer schönen Handschrift vorbereitet, was es zu erzählen gibt.

Sie beginnt mit der Vereinsgründung im Hotel Krone. „Nach der Gründung mussten wir dann ja ein Gelände für einen Flugplatz finden. In der Zeit danach verbrachten Franz und ich viele Wochenenden damit, in der Umgebung nach einem geeigneten Landeplatz zu suchen. Dort, wo wir noch heute sitzen und der Flugplatz Genderkingen ist, und der Tower schon weit aus der Ferne sichtbar ist, schien das flache und weitgehend hindernisfreie Gelände am geeignetsten.“ erklärt sie. „Das Gelände gehörte Herrn Grenzebach, dem Vater von Rudolf.“ Ein Blick fällt auf Herrn Grenzebach, der zustimmend nickt. „Dass Rudolf sich auch für die Fliegerei interessierte, war zwar ein Glück. Allerdings nutzte es uns anfangs nicht viel. Denn der Vater hatte das Gelände mit einem langjährigen Vertrag an den Landwirt Schwab verpachtet, und dieser sah nicht ein, dass er den Vertrag, günstig in der Nähe seines Hofes und eigener Liegenschaften, einfach rückgängig machen sollte. Er bestand auf seinem Vertrag, den wir ja zunächst einfach als Pachtvertrag übernehmen wollten. Da war nichts zu machen.“



Schließlich hatte ich die Idee, dass wir ihn doch bei der Ernte unterstützen könnten. Doch Herr Schwab blieb hart. Aber so kamen wir mit ihm ins Gespräch und lernten ihn kennen. Ich merkte, dass er sehr gerne gut aß. Mein Mann brachte ihm also einen Hasenbraten und Pralinen für seine Frau. Und schließlich“, Trudl Klopfer lächelt verschmitzt, „wurde er weich.“ Wenn man ihren Erzählungen folgt, hat man unweigerlich das Bild einer jungen Dame vor sich, diplomatisch und freundlich, aber mit einem klarem Ziel vor Augen. „Später bekam der Verein ja dann das Gelände von den Grenzebachs.“

Rudolf Grenzebach nickt. „Den größten Teil haben wir dem Verein geschenkt. Einen kleineren Teil haben wir gegen eine Vereinbarung für einen Stellplatz dem Verein kostenlos überlassen.“

„Nun“, fährt Trudl Klopfer fort, „am 25.04.1963 wurde Helmut Ordemann Senior zum Vorstand gewählt. Der Vater unseres heutigen hauptamtlichen Flugleiters Helmut Ordemann. Er war bei der MBB tätig.“

„Helmut Ordemann war bei der MBB? Als was?“ frage ich nach.

Trudl Klopfer zuckt mit den Schultern. „Er hat dort die *Siat Flamingo* gebaut.“

Rudolf Grenzebach erklärt: „Er war dort der Verantwortliche für den Bau der *Siat* in Donauwörth, eines 4-sitzigen kleinen Flugzeugs, das aber nur in einer Stückzahl von etwa vier bis sechs Stück gebaut wurde.“

Frau Klopfer nickt.

„Und mit der Anschaffung dieses Flugzeuges gründete man einen eigenständigen Verein, die WMD Siat, im Gasthof Becher (heute *Zum Jonny*). Es waren zwölf Mitglieder in diesem Verein. Für die Schulung wurde 1963 erst einmal eine *Gardan Horizon* ‚D-ELRY‘ von Herbert Stengel verwendet. Der war davor Pilot beim Bund gewesen, hatte daher eine Lizenz mit Nachtflugberechtigung. Und nach der Zeit beim Bund hatte er das Lokal *Orlando* in Augsburg neben der Ami-Kaserne. Da war immer was los, das Lokal war immer brechend voll.“

Die *Horizon* und eine *Siat Flamingo* flogen zunächst von Augsburg aus, da in Genderkingen noch keine Landebahn war. Der Herr Stengel ist dann am 1.1.1966 mit seiner Maschine in Landau abgestürzt. Er überlebte, viel ist ihm nicht passiert, und verkaufte das Wrack für 8.000 DM an die WMD.

Der Bruch kam auf einem LKW zu uns. Mein Mann Franz hatte die



Wo es an Geld fehlte, war scharfes Kalkulieren gefragt. Und oft genug Eigenleistung und Zusammenhalt.

Ein Holzschuppen, aus Teilen einer abgebauten Baracke, war der erste Hangar für die Vereinsmaschine am Flugplatz in Genderkingen. Doch dieser Holzschuppen wurde schon kurz nach der Fertigstellung bei einem schweren Unwetter zerstört.



Maschine in unsere KFZ Werkstatt überführt, wo eine große Halle war. Er war KFZ-Meister und ausgebildeter Flugzeug-Mechaniker. Er war ja früher bei den Junkers Werken in Zelle und Ostpreussen, wo er als Zivillist angestellt war, da hatte er viel gelernt.

Tragflächen, Höhenleitwerk und ausziehbares Fahrwerk mussten an der *Horizon* repariert werden.

Die Ersatzteile kamen aus Frankreich, organisiert von Herrn Ordemann.

An jedem Wochenende arbeitete mein Mann so lange an dem Flugzeug, wie es nur ging. Und ich half ihm. Mehr als einmal wollte er alles hinschmeißen.“ Jetzt schaut Frau Klopfer etwas besorgt, gerade als sei im Nachhinein noch Gefahr, dass das ganze Projekt scheitern könne. „Wenn schönes Wetter war, gingen alle anderen zum Baden, und Franz reparierte in der Werkstatt. Aber, auch wenn ich es ihm noch nicht so klar gesagt hatte – ich wollte ja auch fliegen. Also half ich mit und redete ihm gut zu.“

1964 dann ging Frau Klopfer nach Donaueschingen. In nur einer Woche machte sie dort den

Zwischenschein zur Motorfluglizenz, eine Lizenz, die es erlaubte im Lauf der weiteren Ausbildung Solo zu fliegen.

„Ich kam heim. Mein Mann war stocksauer. Er redete kein Wort mehr mit mir. Als er schließlich wieder redete, erklärte er mir, dass er mir beim Weitermachen nichts helfen werde. Ich ließ mich aber nicht drausbringen“, lächelt sie, „ich war dann eine weitere Woche in Donaueschingen. Und machte dann nach 52 Flugstunden meine Lizenz auf der *Elster*. Die war nicht so einfach zu fliegen“. Sie legt eine Pause ein. „Einmal ... am Platz, in einer Kurve, schmierte sie mir ab. Ich war wohl zu langsam. Ich kam ins Trudeln, konnte die Maschine aber wieder fangen. Ich landete und stieg aus. Rundherum standen Leute, sie es gesehen hatten und ich sah einige, die mir zujubelten und riefen: ‚Mann, die kann fliegen‘. Sie hatten das wohl für Absicht gehalten. Ich war völlig schockiert. Nach dem missglückten Flug gab mir der Fluglehrer nochmals genaue Anweisungen, setzte mich wieder in die Maschine und der 2. Anlauf klappte. Die Zwischenprüfung hatte ich somit bestanden.“

Es ist still geworden im *Il Metro*.

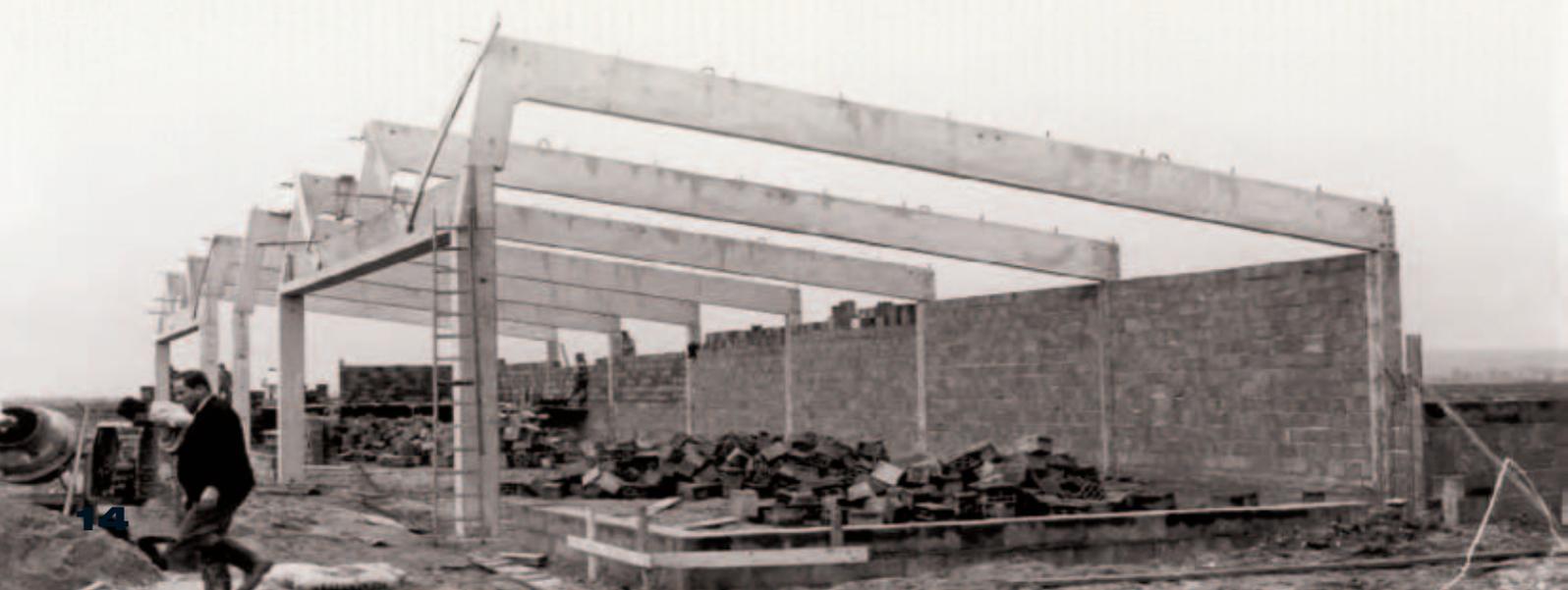
Nach einer Weile hört man draußen eine startende Maschine. „Nun“, beginnt sie wieder zu erzählen, „ich kam nach Hause.

Wie mein Mann reagieren würde, wusste ich nicht. Aber der platzte vor Stolz und erzählte es allen Kunden. Und wir arbeiteten weiter gemeinsam an den Reparaturen der *Horizon*. Regelmäßig kam damals der Herr Bruchsteiner von der Flugüberwachung und nahm alle Arbeiten ab. Im Frühjahr 1967 waren wir endlich fertig. Die Tragflächen wurden wieder abmontiert, die Maschine kam erst mal nach Augsburg, wo Franz sie dann mithilfe einiger Kameraden wieder zusammensetzte. Ein Fluglehrer, der Herr Schieferstein wies mich dann dort auf der Maschine ein.

1966/67 wurde hier das Gelände hergerichtet und der Wassergraben verrohrt. Für die Maschine bauten wir einen Holzschuppen. Die Genehmigung, das Gelände als Landebahn zu nutzen, wurde 1967 erteilt. Am 21.5.1967 hat dann der Herr Stengel die *Horizon* überführt und die erste Landung gemacht, vormittags, bei schönem Wetter. Einige Leute warteten auf ihn und die Maschine und es wurde mit Sekt auf die Eröffnung der Landebahn angestoßen.

Aber dann, stellen sie sich vor“, hebt sie den Finger „gab es kurz danach einen sehr starken Sturm. Statt uns um Haus und Werkstatt zu kümmern, fuhren wir sofort zum Flugplatz. Der Holzschuppen war eingebrochen. Wir öffneten die Tür mit Gewalt. Dann

Nach dem Sturm: eine wetterfeste Halle wird zum Schutz der Vereinsmaschine errichtet.



sahen wir die Trümmer der Halle, die über der Maschine eingestürzt war. Glücklicherweise fielen die Trümmer so, dass sie völlig unversehr geblieben war.

Im gleichen Jahr noch wurde mit der Planung und dem Bau der Halle begonnen. Jeden Samstag trafen wir uns dort alle und es wurde gearbeitet. Ich habe auch beim Bauen mitgeholfen, aber“, jetzt lacht Frau Klopfer und beugt sich ein wenig vor, um uns etwas leiser zu erklären, „rechtzeitig gegen Mittag bin ich schnell heim und habe Kartoffel- oder Erbsensuppe gekocht, damit die alle was zu essen hatten. Denn wenn die erst mal mittags heimgegangen wären, da wäre doch keiner von denen mehr zurück gekommen!“.

Ich schaue nach rechts, wo Herr Grenzebach sitzt und mit einem zustimmenden Blick schmunzelt.

Frau Klopfer schaut wieder in ihre Notizen. „Am 25.11.1969 war dann Hebauf der Halle. Kurz nach dem Unfall meines Mannes, der auf dem Rückweg vom Flugplatz an einer Baustelle ohne eigene Schuld mit einem anderen Fahrzeug zusammenstieß. Die Verkehrsführung war wegen einer Baustelle geändert worden, der andere Fahrer hatte das nicht kapiert, es gab einen Frontalzusammenstoß. Doktor Schön, der damals dazu kam, fand meinen Mann bewusstlos unter seinem Wagen.

Nach langer Genesungszeit konnte er das linke Bein zwar nie wieder richtig bewegen, ist aber trotzdem wieder geflogen.

1969 gab es dann auch die erste MDG-Weihnachtsfeier in der Halle. 1970 im neu gebauten Lokal. Und Franz hat damals die einzelnen geschmückten Zweige des Christbaums versteigert, um zu Geld zu kommen. An dem Lokal hatten viele daran mitgearbeitet. Ich erinnere mich noch, dass Dr. Wolfbauer die Bodenplatten verlegt hatte ...“

„Ach was“, meint Rudolf Grenzebach lachend, „der hat allenfalls die Platten angereicht. Der konnte doch keine handwerklichen Arbeiten ausführen.“

„Doch, das weiß ich noch sicher“, meint Trudl Klopfer.

Sie schaut wieder in ihr Heft. „1972 hatten wir dann schon 122 Mitglieder.“

„Und ihr Mann?“, frage ich, „Bis wann hat er gelebt?“

„Franz ist dann 1985 an einem Herzinfarkt gestorben. Zu Hause vor der Halle beim Schneeschaukeln. Das war genau heute, am 18.3. vor 35 Jahren.“

Für einen Moment ist es wieder still.

Herr Grenzebach nimmt sein Glas und nickt uns zu.

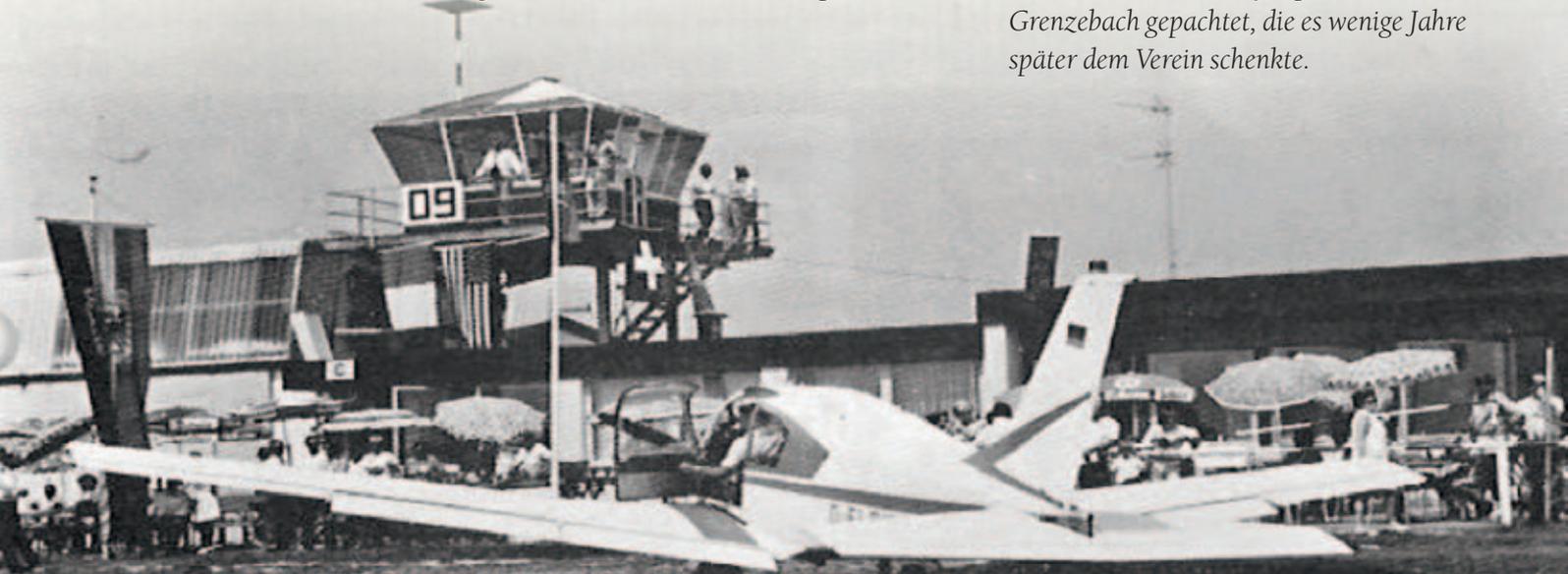
„Dann sollten wir jetzt aber anstoßen. Auf den guten Franz!“

Georg Lehmacher



„Autofahrt zum Flugplatz am gefährlichsten“ berichtet die Donauwörther Zeitung 29.6.1967, und fügt hinzu: „Alle Passagiere vom Fliegen begeistert“

Einer der ersten Flugtage in Genderkingen. Das Gelände wurde anfangs von der Firma Grenzebach gepachtet, die es wenige Jahre später dem Verein schenkte.



Seit 04.03.2016 ist unsere

FLUGPLATZGASTSTÄTTE

Il Metro

eröffnet.

Unser Wirt Giulio Cangemi freut sich auf Ihren Besuch.
Er wird von Martina Cannoletta und Luca Rustico unterstützt.



Sie können auf uns zählen,
wenn Sie Ihre Familienfeier
planen. Wir machen Ihr Fest
zu einem einmaligen, kulinari-
schen Erlebnis.

Ob Sonntagmittag-Essen
oder After-Work-Chillout,
ob innen oder auf der Terrasse:
bei uns genießen Sie zu
moderaten Preisen.

Qualität, die überzeugt:
Vermutlich die einzige
Pizzeria, bei der die Pizzen
sogar mit dem Flugzeug
abgeholt werden ...

1 Meter Pizza schon ab 14,00 EUR

Wahlweise auch unterschiedlich belegt

Mit Gedeck für alle Teilnehmer

Vorspeisen, Nudelgerichte

Familien- und Betriebsfeiern

Frische Fischgerichte

Mittags und abends italienische Küche

Gutschein

Gültig von April-Juni 2016

Piloten, die mit Begleitung
in EDMQ landen

(bitte zur Bestätigung Gutscheine von der Flugleitung abstempeln lassen)

und mit zwei oder mehr Personen
im Il Metro essen und trinken
erhalten je Gast
eine Nachspeise gratis

