

# GendAiR kinge**NEWS**



## **Flug zum Red Bull Air Race**

Thomas Seel war in Kroatien und Slowenien

## **Mit dem Ultraleicht zum Bodensee**

Ralf Hauswald und Robby Zehnder machten einen Tagesausflug

**Was und wem hilft das Enroute Instrument Rating?** Uhland Burkart berichtet aus der Praxis

**Blick aus der REMOS G3 D-MRUN zum Widderstein**



# Neue Mitflieger

Hallo,

**Jörg Blässing**



ich bin Jörg Blässing. Nachdem ich 2005 mein (sehr theoretisches) Studium der Luft- und Raumfahrttechnik in Stuttgart angefangen habe, begann ich für den praktischen Ausgleich 2007 mit meinem Segelflugschein auf dem Wächtersberg. Schnell war klar, dass ich kein reiner Segelflieger bleiben will und so kam, direkt nach dem Erhalt der Lizenz, die Klassenberechtigung Reisemotorsegler (TMG) und die UL-Lizenz dazu. Leider war nach dem Studium durch Jobwechsel und Umzug nur wenig Zeit zum Fliegen, so dass ich meine Lizenzen nur mit Mühe aktiv halten konnte. Nachdem ich nun allerdings in Donauwörth angekommen bin und der Hausbau abgeschlossen ist, habe ich endlich wieder genügend Zeit, mich meinem Hobby zu widmen. Daher bin ich Anfang Januar in die MDG eingetreten und habe inzwischen auch die Ausbildung zum LAPL(A) hinter mich gebracht – vielen Dank an dieser Stelle an die Fluglehrer. Jetzt freue ich mich auf viele schöne Flüge und nette Gespräche rund um unser aller Hobby.

Bis bald auf dem Flugplatz – Jörg

Hallo liebe Fliegerkameraden und -kameradinnen,

**Dennis Köhler**

mein Name ist Dennis Köhler, ich bin 33 Jahre alt und dem Verein zum 01.04.2016 beigetreten. Diejenigen, die Anfang März beim Pilotenabend oder sonst bei einer oder anderen Veranstaltung dabei waren, konnten mich auch persönlich schon kurz kennenlernen.

Der Wunsch zu fliegen begleitete mich, wie die meisten von uns, von Kindesbeinen an. So kam es, dass ich mir nach Abschluss meines BWL-Studiums und Eintritt ins Berufsleben diesen Traum relativ schnell erfüllte und im Jahr 2010 meinen PPL erwarb und erste Flugerfahrung sammelte.

Deutschland wurde mir dabei fliegerisch schnell zu eng und es folgten ausgedehnte Reisen von hier aus in die europäischen Nachbarländer und weiter, z.B. nach Griechenland oder über Spanien und Marokko bis auf die Kanarischen Inseln.

Auch lizenztechnisch entwickelte ich mich weiter und darf seit Dezember letzten Jahres schließlich CPL, IFR für MEP und SEP sowie seit Januar auch die MCC-Berechtigung mein Eigen nennen. Zudem habe ich im April meine Ausbildung zum FI(A) abgeschlossen.

Beruflich bin ich dennoch nicht in der Fliegerei zu Hause, sondern arbeite als Produktmanager für die Firma GARDENA in Ulm. Außerdem bin ich nebenberuflich als Dozent im Fachbereich Marketing an der Fachhochschule in Nürtingen aktiv.

In der Motorflugsportgruppe freue ich mich sehr auf die IFR ausgerüsteten Flugzeuge und insbesondere auf die DA42. Für gemeinsame Ausflüge und auch längere Touren bin ich immer zu haben!!

Für die herzliche Aufnahme in den Verein möchte ich mich bedanken und sage: Auf bald in EDMQ – Dennis



Hallo Fliegerkameraden,

**Raymond Laporte**

Meine Name ist Raymond Laporte, 39 Jahre alt, verheiratet mit der Yasmine und wir haben zwei Jungs von 8 und 4.

Ursprünglich kommen wir aus Holland, (Ja, das kleine Land was jetzt nicht im EM mitspielte...), aber seit 2012 wohnen wir in der schönen Stadt Donauwörth, da ich ab diesem Zeitpunkt angestellt wurde als Testpilot bei der Firma Airbus.

In Holland arbeitete ich in der Niederländischen Luftwaffe und habe dort die letzten Jahre als Testpilot sowohl Fläche (Pilatus PC-7) als auch Hubschrauber (Apache) geflogen. Da mir beides ganz viel Spaß macht, aber wir hier leider in Donauwörth keine „großen“ Airbus bauen, bin ich seit Herbst letztes Jahr Mitglied in unserem Verein, um mal wieder ein bisschen Fläche zu fliegen und selbstverständlich nette Leute kennenzulernen! Es war für die Behörde ein bisschen schwierig, meine CPL (A) mit Turbine umzustellen auf

SEP, da man meistens andersrum macht, aber zusammen mit unserem Jürgen S und einem externen Examiner, haben wir es geschafft und ich bin jetzt mit der LV unterwegs!

Ich werde euch auch als Flugleiter mal sprechen via den 134.125, wenn das Ganze auf Deutsch also ein bisschen komisch klingt, wisst ihr jetzt, warum! Außerhalb des Fliegens macht mir das Fahren in und putzen von meiner Corvette ganz viel Spaß, und wenn das Wetter nicht mitspielt spiele ich auch noch ein bisschen Klavier! Wir sehen uns bestimmt mal, bis dann!

Gruß, Raymond



# Inhalt

## Grußwort, Gratulationen und Infos

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

## Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Jörg Blässing, Dennis Köhler und Raymond Laporte . . . . . 2

## Cui Bono EIR

Über den Nutzen des neuen Enroute Instrument Ratings . . . . . 4

## Jaguar in Genderkingen

Für zwei Tage verwandelt eine Event Agentur den Flugplatz in einen Autosalon . . . . . 13

## Red Bull Air Race 2015

Thomas Seel berichtet über seinen Flug zum Event nach Kroatien . 14

## Ein unvergesslicher Tag am Bodensee

Ralf Hauswald† und Robert Zehnder berichten über ihren Ausflug mit dem UL



## Parkstadtstrolche am Flugplatz

Zwölf Schüler der Sebastian-Franck-Schule besuchen unseren Flugplatz . . . . . 20

## Impressum

**Redaktion:** Jörg Blässing, Umland Burkhart, Ralf Hauswald, Dennis Köhler, Raymond Laporte, Matthias Obermayer, Thomas Seel, Robert Zehnder

**Fotos:** Jörg Blässing, Umland Burkhart, Erika Gerstmeier, Ralf Hauswald, Dennis Köhler, Raymond Laporte, Matthias Obermayer, Thomas Seel, Robert Zehnder

**Titelfoto:** Robert Zehnder

**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.



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

**N**achdem auch bei uns Fliegern der Regen in diesem Frühjahr einige Pläne durchkreuzt hat, hoffen wir jetzt, dass wir in den kommenden Monaten wenigstens noch in die Nähe der guten Flottenauslastung der letzten Jahre kommen können. Grund zur Zuversicht gibt uns auch, dass wir in diesem Jahr bereits wieder 15 neue Vereinsmitglieder begrüßen können.

Leider müssen wir aber auch den Verlust eines besonders engagierten und beliebten Vereinsmitglieds beklagen: Ralf Hauswald – unser bisheriger Verantwortlicher für unser Ultraleichtflugzeug – kam tragi-scherweise als Copilot ums Leben, als er sich im Auftrag des Vereins ein neues UL vorführen lassen wollte. Zu seinem Andenken veröffentlichen wir in diesem Heft seinen begeisterten Bericht über einen Flug mit dem UL zum Bodensee, den er zusammen mit Robby Zehnder un-

ternahm, von dem auch die Fotos stammen.

Ein weiterer Reisebericht mit schönen Fotos stammt von Thomas Seel, der zum Red Bull Air Race nach Kroatien flog und gleich noch einen Urlaub in Slowenien damit verband. Nachdem Umland Burkart im Januar-Heft die Hintergründe des neuen Enroute Instrument Rating (EIR) erklärt hatte, berichtet er in diesem Heft nun von seinen praktischen Erfahrungen mit dieser Lizenz. Dabei hebt er nicht nur die Vorteile des Instrumentenflugs hervor, sondern zeigt auch die Erleichterungen durch die Verwendung elektronischer Medien bei der Flugvorbereitung und -durchführung.

Schließlich findet man in diesem Heft nicht nur wieder 3 Vorstellungen neuer Mitglieder, sondern auch Berichte von Ereignissen an unserem Flugplatz – einer sehr aufwändigen Auto-Show und einem mittlerweile traditionellen Besuch der „Parkstadtstrolche“.

Traditionell sind auch das HOB-BY Horizon Air Meet, das am 20.–21.08.2016 zum achten Mal stattfindet, und unser Flugplatzfest wie immer am letzten Septembersonntag, also am 25.09.2016.

Ich wünsche Ihnen 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  
Karl-Heinz Bauer am 26.07.16  
Michael Crusius am 27.07.16  
Stefan Senger am 06.09.16**

**Zum 65. Geburtstag  
Umland Burkart am 16.09.16**

**Zum 70. Geburtstag  
Jürgen Schmid am 19.08.16**

**Zum 75. Geburtstag  
Charlotte Skogstad am 05.07.16**

**Zum 80. Geburtstag  
Franz Schröttle am 11.09.16**

## Zur bestandenen Prüfung gratulieren wir:

**Andreas Steinle: SPL  
Jörg Blässing: LAPL  
Christian Zinnick + Tobias Schlamp: EU-FCL  
Oliver Klausner: EU-FCL (nach FAA PPL)**

## Kondolenz

Bei dem Absturz eines Vorführflugzeugs verstarb unser junger Fliegerkamerad **Ralf Hauswald** am 08.05.2016. Er war ein begeisterter Pilot und ein beliebtes und sehr engagiertes Vereinsmitglied, dem wir viel zu verdanken haben. Wir vermissen Ralf sehr und gedenken auch des Piloten, der mit ihm ums Leben kam.

# CUI BONO -

## Wem nutzt das Enroute Instrument Rating?

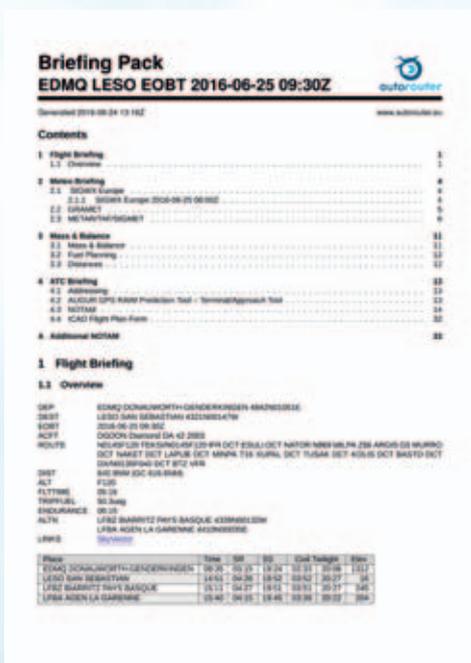
# EIR

Von Uhland Burkart

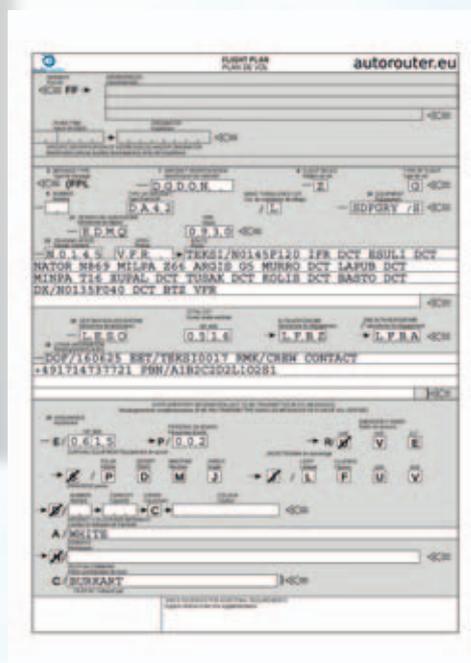
Zur Erinnerung: Mit der Regulation (EU) No. 1178/2011, auch kurz als EU FCL (Flight Crew Licensing) bekannt hat die EU mit der Neufassung der Lizenzregelungen auch eine völlig neue Fluglizenz hervorgebracht, das ENROUTE INSTRUMENT RATING. In Kraft getreten in 2014 begannen seit Frühjahr 2015 die ersten Ausbildungen nach die-

ser Norm und seit ca. Mitte 2015 gibt es die ersten Piloten in Europa mit dieser Lizenz. In der MDG wurde sehr schnell in Zusammenarbeit mit der Motorflugschule Reichelsheim die Ausbildung zum EIR in das IFR Training integriert wobei Fluglehrer aus unserem Verein (Wolfgang Erben und Udo Schenn) den Großteil der Ausbildung auf unseren Maschinen D-EDKY und D-GDON leisten. Seit November 2015 nutze ich nun diese Lizenz zunächst mit dem MEP EIR (Multi-engine, also mit unserer D-GDON) und seit März 2016 auch mit dem SEP EIR (Single Engine, D-EDKY).

In der GendAIRkinger NEWS 1/2016 habe ich über die Hintergründe und die gesetzlichen Regelungen sowie den Umfang der Berechtigung berichtet. (Wer Zugriff darauf hat sollte gern nochmals nachlesen. Hierzu auch der Link: <http://www.flugplatz-genderkin->



Autorouter: Die erste Seite eines umfassenden Briefing packs  
Flugplan EDMQ - LESO



gen.de/download/GendAIRKingerNews\_2016\_01.pdf)

Die brillante Idee, mit einem Instrumentenflugrating für den Streckenteil eines Fluges einen günstigen Einstieg in den Instrumentenflug zu schaffen und damit die Sicherheit und die Flugmöglichkeiten für Piloten deutlich zu steigern, während die komplexeren Instrumentenverfahren in Abflug und Anflug/Landung durch die Durchführung dieser Teile im Sichtflug vermieden werden, ist eigentlich schon fast selbsterklärend.

Wie sich die Lizenz in der Praxis schlägt und damit die Frage, ob, und wenn ja, wem diese Lizenz dann wirklich nutzt, ist allerdings noch eine andere spannende Frage.

Nach Flügen im Winter, Frühjahr, Sommer, in den Süden, den Westen, den Norden Europas und auch bei Nacht – also einem guten halben Jahr Erfahrung nun eine Meinung dazu.

Das EIR ist eine Lizenz die zwischen dem jeden Piloten zumindest begrifflich bekannten Fliegen nach Instrumenten (IFR), zumeist oder sehr oft in IMC (Instrumental Meteorological Conditions) und dem Fliegen nach Sicht VFR, IMMER (hoffentlich) in VMC (Visual Meteorological Conditions) angesiedelt ist. Sinnigerweise nähert man sich der Frage nach dem Nutzen also am besten dadurch, dass man einen Vergleich mit dem Fliegen nach IFR auf der einen Seite und dem Fliegen nach Sicht auf der anderen Seite trifft.

Dazu nehme ich den Leser auf einen Flug nach EIR Regeln mit, anhand dessen diese Unterschiede zu Tage treten.

Beabsichtigt ist eine Reise von Genderkingen (EDMQ) nach San Sebastian (LESO) im Norden Spaniens an der Biskaya. Runde 650 nm Luftlinie, ca. 5 Stunden Flugzeit. Mit Fahrrädern für eine kleine Tour durchs Baskenland und dem Besuch der Kulturhauptstadt Europas für 2016, eben San Sebastian. SEHR zu empfehlen. Die Stadt hat sich wunderschön herausgeputzt, glänzt mit mannigfaltigen Veranstaltungen und sehr gutem Essen.

Vor noch nicht langer Zeit wären dazu zum Teil mehrwöchige Vorbereitungen für einen VFR Flug nötig gewesen. Kauf der VFR Karten für Deutschland, Frankreich, Spanien (eventuell Schweiz), Kauf der AIP's oder kopieren der relevanten Teile wenn Kollegen die AIP's haben sollten. Kauf der AKTUELLEN Bottlang Airfield Manuals (=Anflug und Flugplatzkarten), oder ebenfalls kopieren. Intensives Studium der möglichen Flugwege für unterschiedliche Wetterlagen. Da liegen Schwarzwald, Jura, das Massiv Central in Frankreich am Wege. Äußerst aufwendiges Studium der ganzen prohibited, restricted und danger areas. Frankreich ist davon geradezu übersät. Die VFR Karten erinnern an die früheren (oder gibt's die noch?) Schnittmuster-Blätter von Burda Moden. Diese Gebiete sind so kompliziert, dass man vorher schon wissen muss, wie und wo diese zu unterfliegen, umfliegen, überfliegen oder eventuell mit Genehmigung zu durchfliegen sind. Also laterale und vertikale Einschränkungen beliebiger Komplexität. Alternativen ausarbeiten, Zwischenlandeplätze festlegen, Frequenzen für die vielen



„Schnittmuster“ Frankreich.  
Ein Screenshot aus der „Skydemon“  
Flugplanung

FIR Gebiete und restricted areas (jedes hat so seine eigene zuständige Stelle) herausuchen. Ich habe früher immer eine extra große Fliegertasche, Gewicht so 6-8 kg, mitgeschleppt um all diesem zu genügen.

Notams extra eingeholt, Wetterkarten ausgedruckt. Flugplan mühsam erstellt (mehrere, um je nach Wetter vorbereitet zu sein), per Telefon oder dann schon etwas moderner per Internet bei DFS aufgegeben. Im Ausland dann aber immer an die lokalen AIS Centers deren Nummern oder Internetadressen erstmals zu finden sind.

Heute ist das anders. Das Zauberwort: Software. Sowohl für IFR als auch für VFR gibt es inzwischen eine Reihe von Planungs- und Flugdurchführungs-

tools. Für IFR nutze ich das Tool „autorouter“. Genial – und dazu noch kostenlos. Für VFR habe ich „Skydemon“. Kostet pro Jahr ca. 130 Euro. Viel weniger, als die ganzen schriftlichen Unterlagen von früher. Für Deutschland, England, Schweiz, muss man noch für ca. jeweils um die 30–40 Euro die VFR Anflugkarten dazu kaufen. Natürlich nur, wenn man in diesen Ländern fliegt.

Diese Tools laufen auf PC, PAD und Smartphone. Sind immer brandaktuell. Liefern Wetter (für detaillierteres Wetter nutze ich allerdings PCmet), Notams, Weight&Balance (die Flugzeuge die man fliegt, gibt man nur einmal ein), Flight/Pilot Logs, Performance und Verbrauchsberechnungen incl. Alternates und dazu notwendige Reserven. Sie gene-

rieren aus den geplanten Routen Flugpläne – und senden sie mit einem einzigen Knopfdruck ab. An alle relevanten Stellen. Sie holen kurz vor Abflug nochmals alle Daten aktualisiert über das Internet.

Das IFR Tool generiert dazu nach Angabe von Start und Zielflugplatz, einer vom Piloten eingegebenen Spanne an Flughöhen und einer Leistungsvorgabe und geplanter Abflugzeit schon auf Durchführbarkeit mit Eurocontrol abgeglichenen Routenvorschläge. Man akzeptiert bzw. wählt aus. That's it. Zumindest für IFR. Der genehmigte Flugplan ist nach Sekunden da. Entweder wie aufgegeben (praktisch immer) oder einer notwendigen Modifikation. Diese ist dann aber auch innert Minuten erledigt.

Aber halt: der EIR Pilot darf ja nicht IFR, zumindest nicht starten und landen. Richtig.

Dazu gibt es aber nun zweierlei zu sagen. Zunächst ist jeder IFR Flug, der nicht von einem Flugplatz mit IFR procedures (also Plätzen mit Kontrollzonen oder RMZ's) startet oder auf solch einem landet (oder beides) IMMER ein EIR Flug. Teilweise wenn ein Ende des Flugs IFR procedures hat, sonst sogar ein vollständiger. Jeglicher Flug von oder nach EDMQ ist also IMMER ein teilweiser oder eventuell sogar gan-



*Impressionen in und außerhalb des Cockpits*



zer EIR Flug. Unser Beispiel von EDMQ nach LESO startet demgemäß VFR, geht dann zu IFR über und landet entweder VFR oder IFR.

Das Tolle an dem Planungstool ist, dass es gestattet zu wählen, ob man VFR starten und/oder landen will (sind keine IFR procedures veröffentlicht, so weiß das Tool das und plant gleich VFR für An- und Abflug). Es werden also die Übergangspunkte von VFR nach IFR oder umgekehrt, gleich mit vorgeschlagen.

Und nun kommt noch der Clou: „autorouter“ kann mit einem Knopfdruck (pardon heute natürlich mit einem Tap auf den Bildschirm) eine Datei ausgeben, die dann durch Antippen auf dem PAD automatisch in „Skydemon“, dem VFR Planungstool geöffnet wird. Komplettes Routing, Performance Daten, etc. werden übergeben. Skydemon generiert das Pilotlog, holt ebenfalls Wetter und Notams ein, zeigt diese sogar direkt auf dem Flugweg an, bzw. warnt davor. Ein Antippen solch eines Notams öffnet immer den zugehörigen Text. Man kann also permanent während des Fluges nachlesen.

„Skydemon“ ist nicht nur ein Planungstool. Es verfügt über einen Flugmodus. Dort wird mit dem eingebauten GPS der ganze Flugweg live auf einer ICAO

vergleichbaren Karte verfolgt, die Restriktionen (Hindernisse, restricted areas, etc.) angezeigt, Flugplätze, Frequenzen, Nav aids immer und überall bereitgestellt. Der Flugweg kann in der Luft während des Fluges beliebig auf dem Bildschirm modifiziert werden, mit aktualisierten Performanceberechnungen. Falls Handykontakt kann Wetter eingespielt werden. „Skydemon“ enthält ALLE VFR und IFR An-/Abflugkarten. Es hat die IFR Streckenkarten (man schaltet zwischen VFR Karten und IFR Darstellung um) mit Funkfeuern, Intersections, Luftstraßen.

Kurz:  
Mit diesen 2 Tools plant man alle IFR, EIR oder VFR Flüge und hat mit „Skydemon“ das perfekte Backup zur Cockpitdarstellung (in unserem Fall Garmin 1000) und zur Navigation. Vor Abflug synchronisiert man das PAD noch einmal kurz mit dem Smartphone (auf dem sind diese beiden Tools auch installiert) und hat damit zwei Systeme als Backup dabei.

Heute habe ich bei einem Flug nur noch eine leichte Pilo-

tasche dabei. Das PAD, das Smartphone, einen Akku, mit dem PAD und Smartphone unterwegs aufgeladen werden können, wenn nötig. Für den Landeplatz und den Alternate habe ich je 2 DIN A4-Doppelseiten dabei, auf denen die VFR Anflugkarte und die Bodenkarte und je ein IFR Anflug in die beiden Landerichtungen gedruckt sind. Für den Fall, dass im Cockpit vorne mal wirklich alles dunkel werden und die PAD/Smartphone-Kombination auch noch gerade ohne Strom sein sollte. Ist noch nie passiert. Keine Karten mehr, keine AIP's, keine Wetterausdrucke, keine Notam-ausdrucke. Viel Gewicht gespart was bei unseren Fliegern wertvolle Zuladung bedeutet. Alles

ist auf den PAD's und wesentlich schneller zugreifbar.

Mit „Skydemon“ habe ich auch die Freiheit, den IFR Flug immer und überall abubrechen und entlang des beabsichtigten Kurses oder wie immer ich will, in VFR fortzusetzen. Alles Notwendige für den VFR Flug ist dabei. Eben auch für die VFR Teile des EIR Fluges!

DIES kann ein IFR Pilot (der nicht ähnlich vorbereitet ist) also in der Regel NICHT.

Und nun zurück zu unserem Flug. Start ist morgens in EDMQ. Über uns liegen die Reste einer über die Alpen abziehenden Kaltfront. Über Westeuropa hat sich ein starkes Hoch aufgebaut. Der Wind kommt aus Nordwest mit ca. 15 kn. Nach Westen zu, über Schwarzwald und Frankreich, dreht er immer mehr nach Nord, über Zentralfrankreich nach Nordost, an der Biskaya auf Ost. Um das Hoch herum. Ab der Burgundischen Pforte zwischen Schweizer Jura und Vogesen, und dann das Rhônetal hinab, baut sich ein wunderbarer (für unseren Flugweg von Nordost nach Südwest) Mistral auf. In Flug-

fläche 120 mit gut 60 kn. Unser Flugplan zeigt daher auch FL 120 (auch um Sauerstoff zu sparen da wir nur eine Flasche O<sub>2</sub> mit-schleppen wollen). Die Flugzeit verkürzt sich um fast eine Stunde.

Über Süddeutschland liegt noch eine geschlossene Wolkendecke. Untergrenze ca. 4000ft MSL. Obergrenze ca. FL 110. Light ice zwischen FL80 und FL110. Ab Basel etwas auflockernd, ab Genf SCT bis BKN, westlich Lyon SCT und an der Biskaya FEW CU. Geradezu ideal für EIR und unsere GDON. In FL 120 sollten wir laut Vorhersage in strahlender Sonne fliegen.

Der Flugplan (siehe Bild) ist ein EIR Flugplan. Dies erkennt man zum einen an dem Buchstaben Z unter Flight Rules (Z bedeutet Start unter VFR und Change zu IFR auf der Strecke), dem Eintrag VFR unter LEVEL und der ersten Gruppe „TEKSI/N145F120 IFR“ im Routing. Dies ist die Intersection von der an mit einer TAS von 145kn in FL 120 nach IFR geflogen werden soll. Der Übergang von VFR zu IFR passiert dann irgendwo auf der Strecke von EDMQ nach TEKSI. Wir kommen noch dazu.

Damit wäre das dann ein IFR Flug bis nach LESO. Wenn da nicht der letzte kleine Eintrag unter Route wäre: „BTZ VFR“. Dies bedeutet, dass über dem Funkfeuer VOR BTZ IFR (BTZ ist Bizarritz) gecancelt werden, und der Rest der Strecke unter VFR geflogen wird.

Dass auch unter IFR/EIR nicht immer alles nach Plan geht, trotz akzeptiertem Flugplan schildert noch folgende kleine Anekdote. Ca. 40 Minuten vor Abflug erhalte ich eine SMS und ein Email (Adresse und Handy Nummer sind auf dem Flugplan) mit der Nachricht: „Departure minimum 2 hours delayed. No slot in Swiss airspace“. Der Flugweg geht tatsächlich vom Südschwarzwald bis nach Genf durch Schweizer Luftraum. Nervig. Da fliegt man schon mal EIR und darf dann doch nicht. Ich erwäge auf VFR umzusteigen. Kurzer Wettercheck in PCmet und Skydemon: Noch aufliegende Wolken im Schwarzwald, teilweise im Jura und Vogesen. Sehr niedrige Basis im Rhônetal, zum Teil Regen. VFR geht, wenn überhaupt, nur sehr mühsam, mit Umwegen.

Dazu laut Notam noch eine Militärübung der französischen Luftwaffe im Bereich Besançon, Digne. Mit speziellen VFR Verfahren drum herum. Nur zu gewissen Zeiten. Genau auf und im Weg. Mist (Pardon, sollte man nicht schreiben. Ist aber einfach so).

Daher Anruf bei AIS in Frankfurt. Was ist mit dem Slot. Geht vielleicht nicht doch was anderes. Die Kollegen da sehr hilfsbereit und interessiert. „Wir müssen uns auch erst schlau machen.“ Ein anderer Kollege: „Haben wir in den letzten Tagen ein paar Mal gehabt. Geht wegen zu hohem Flugaufkommen im Genfer Raum nicht. Aber bleiben Sie dran. Wir rufen mal in Genf an“. Nach 2 Minuten: „Die Schweizer Kollegen sagen geht nicht. Aber können Sie eventuell FL130? Da ist frei“. „Selbstredend und mit Vergnügen!“. „Dann: Los geht's. Wir ändern den Plan von hier aus. Guten Flug“.

So einfach kann dann wieder EIR sein.

Takeoff in Genderkingen. Der Flugleiter gibt Startmeldung durch und informiert, dass der Flugplan geöffnet ist. Wechsel auf die Radarfrequenz.

„Munich, D-GDON passing 3000ft inbound TEKSI, request IFR pickup, good morning“

„D-GDON good morning, SQUAWK 6532.“

Ein paar Sekunden später.

„D-GDON Radar contact. Are you ready for IFR clearance.“

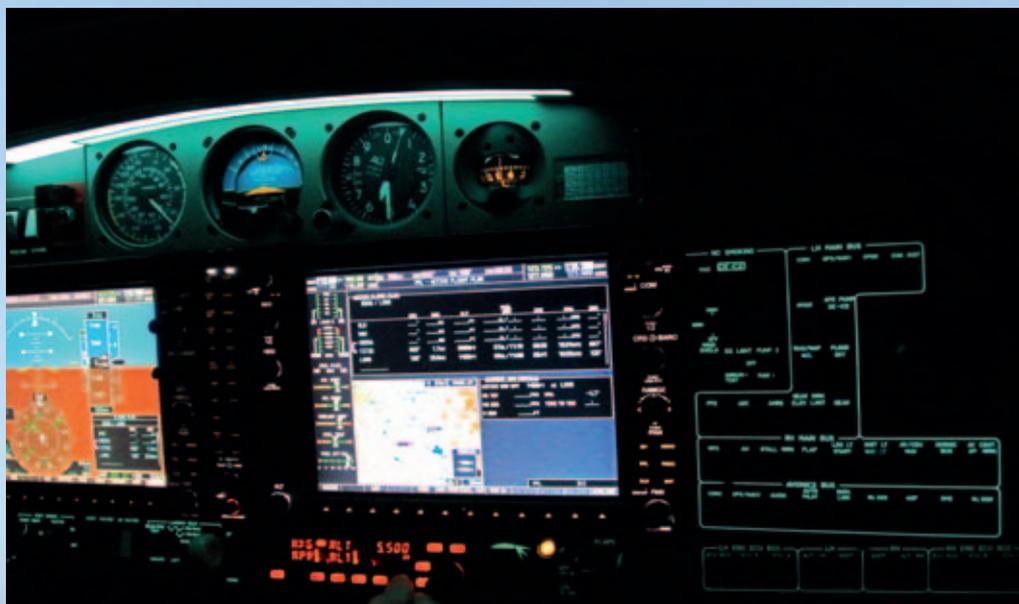
„Munich, ready, go ahead.“

„D-GDON, cleared to destination as filed, climb FL130, IFR starts now.“

Das ist alles. In 4000ft gehen wir in die Wolken, in FL110 kommen wir oben raus, wie angekündigt. Faszinierend, wie präzise (manchmal) die Vorhersagen der

Meteorologen sind. Strahlender Sonnenschein. Auf dem Flug, an Genf vorbei, links die Alpenkette. Jungfrau, Mönch und Eiger. Später der Mont Blanc im Hintergrund. Hin und wieder mit zwei, drei Sätzen zwischen ATC und uns der Wechsel auf eine andere Frequenz. Hin und wieder bekommen wir ein DIRECT, mit dem der Flugweg etwas abgekürzt wird.

Einzig in der Nähe von Lourdes schon kurz vor den Pyrenäen schickt uns ATC auf einen kleinen Umweg wegen Übungen französischer Fighter.



Elegant das Ganze und ungeheuer simpel.

Ich überlege, ob ich einen IFR Anflug auf LESO machen soll. Studiere im „Skydemon“ kurz die Anflugcharts. Ein VOR/DME Approach auf die RW22. Von draußen über der Biskaya. Allerdings müssten wir dann die Schwimmwesten anziehen. Außerhalb des Gleitwinkels zur Küste, wenn was passieren sollte. Und dann die Erinnerung an die Motorradtour in meiner Jugend. Der Küste entlang von Biarritz nach San Sebastian. Die Surfer in der berühmten Brandung bei Biarritz, das malerische Küstendorf San Juan de Luz, das auch der VFR-Anflugpunkt für LESO ist. Der Anflug schreibt vor MAX 1000ft über San Juan. MAX, d.h. es geht auch darunter, also auch mit 500ft. 150 Meter. Mit Rückenwind gut 160kn, also 300km/h. Satt mehr als mit dem Motorrad.

Daher beim handover von Aquitaine ATC zu Biarritz, bereits im Sinkflug auf 5000ft: „Biarritz, D-GDON descending out of 8000ft for 5000 ft inbound BTZ. Request cancel IFR over BTZ, good afternoon.“

„D-GDON, Radar contact, canceling IFR over BTZ appro-

ved, no traffic towards LESO, descend at your discretion, call San Sebastian before San Juan. Have a safe landing.“

Autopilot raus, direkter Sinkflug bis über die Küste bei Biarritz und dann in 500ft über den Sandstrand, über die Surfer hinweg, Leute unten am Strand winken. Strahlende Sonne, das Wasser blitzt. San Juan, ein Traum von oben. San Sebastian gerufen. Direktanflug auf die 22 (5 kn Rückenwind bestätige ich der netten Controllerin auf dem Turm. Bei der Länge der Bahn kein Problem), die letzten Meter direkt über den Yachthafen von Hondarribia auf den Flugplatz von San Sebastian, der wie ein Flugzeugträger in der Mündung des Flusses Bidasoa, ca. 20km von San Sebastian entfernt, liegt.

Ein wunderbarer Flug nach EIR.

Und der Gedanke an einen IFR Approach von gerade eben. Geht doch gar nicht nach EIR Regeln. Oder doch? Zur Beruhigung. Ein wirklicher IFR Anflug geht nicht. Auch wenn der europäische Gesetzgeber explizit vorgeschrieben hat, dass in der Ausbildung zur EIR Lizenz mindestens 2 IFR Anflüge zu machen sind. Die Idee dahinter ist natürlich einleuchtend. Selbst wenn ein EIR Flug

nur dann gemacht werden darf, wenn eine Stunde vor und eine Stunde nach der beabsichtigten Landung (und am Alternate) VFR Bedingungen herrschen. Es gibt Situationen wo sich das Wetter viel schneller ändern kann und man – hoffentlich nie – dann doch IMC Bedingungen, auch am Alternate vorfindet. Und für diesen unwahrscheinlichen Fall sollte man zumindest eine Chance haben das Flugzeug sicher zu landen.

Das Gesetz ist ganz klar:

*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.*

Was man aber immer machen kann ist folgendes: Bevor man den IFR Teil eines EIR Fluges cancelt, kann man sich an ATC wenden und nachfragen, ob ein „Practice“ ILS oder GPS Approach (oder welcher Approach auch immer für den Flughafen veröffentlicht und geeignet ist) geflogen werden kann, „maintaining VMC conditions all the time and under VFR rules“. Im Klartext. Man fliegt, mit Zustimmung von ATC ein IFR Verfahren, aber in VFR. Exact wie die IFR Kollegen. Der

Unterschied ist, dass ATC nur jeweils Empfehlungen, z.B. radar Vectors, abgibt und der VFR Pilot immer für alles, also auch Abstandhaltung etc. verantwortlich ist. Die VFR Anforderungen am Zielort sind übrigens 1500ft ceiling und 5km Sicht. Mit Special VFR clearance 500ft ceiling und 1,5 km Sicht. So weit ist dies gar nicht mehr von den IFR Bedingungen entfernt!

Dies ist dann eine wirklich gute Übung für den Fall der Fälle. Ich habe bisher noch immer solche Practice IFR Approaches in VMC bekommen wenn ich das wollte.

Und es gibt eine Art des Fliegens, wo dies sogar, wann immer möglich, praktiziert wird. Auch ist dort ATC sehr interessiert daran, dass man dies tut.

Ich spreche vom Fliegen bei Nacht. VFR Nachtfliegen ist, mit Ausnahme in der Umgebung von Flugplätzen, eigentlich schon immer EIR fliegen gewesen. Nicht dem Gesetz nach, aber der Praxis nach.

VFR Night Streckenflüge sollen entlang von Luftstraßen erfolgen. Sie sollen, wo immer möglich, Navigationsmittel wie VOR oder NDB's nutzen, sie sollen Intersections nutzen. Und ATC ist eigentlich eher dankbar wenn die

VFR Piloten bei Nacht an kontrollierten Plätzen publizierte IFR Verfahren benutzen. Heutzutage sind das ILS Anflüge oder GPS Anflüge. NDB Anflüge sind am Aussterben. Von den Controllern werden Radarvektoren bevorzugt. Dabei sehen sie immer sofort, wie sicher ein Pilot ist, wie präzise er fliegt. Sie haben damit die beste Kontrolle über die Separierung von anderen Flugzeugen. Der VFR Pilot ist zwar dafür verantwortlich für den Abstand zu anderen Flugzeugen (und Hindernissen) auch nachts zu sorgen. Der Controller ist andererseits verantwortlich dafür die IFR Flugzeuge von anderem Verkehr fernzuhalten. Da spricht er doch gleich lieber mit allen Beteiligten und verifiziert, dass die tun, was er sagt.

Da die Informationsfrequenzen nachts nicht besetzt sind, erfolgt die Fluginformation über dieselben Frequenzen, über die der IFR Verkehr abgewickelt wird.

EIR ist also wie geschaffen für die VFR Fliegerei bei Nacht. Und wer öfters nachts fliegt bekommt dann auch ein super Training für die IFR Anflugprozeduren. Umgekehrt gilt: Wer bei seinen EIR Flügen (das geht aber auch immer mit reinen VFR Flügen wie ich seit langer Zeit praktiziert habe)

öfters „Practice“ IFR Anflüge in VMC übt, ist bestens trainiert für die Nachtfliegerei.

Und das bringt uns nun zurück zur ursprünglichen Frage:

Cui Bono – EIR: Wem nutzt das neue EIR Rating?

Dazu kann ich zwar nur eine persönliche Meinung abgeben. Ich denke, das ist eine fundierte Meinung und das Resultat einer zwar noch kurzen, aber bereits auf einer ordentlichen Zahl von EIR Flügen beruhenden Erfahrung. Diese Flüge haben mich durch die Nacht geführt, über die Alpen in den Mittelmeerraum, quer durch Westeuropa, nach Skandinavien, natürlich auch kreuz und quer durch Deutschland.

1.) Wer beruflich fliegt oder wer allgemeiner das Fliegen dazu nutzt, um zu bestimmten Zeiten von einem zum anderen Ort zu gelangen, und dies mit Zuverlässigkeit machen MUSS, der braucht das IFR Rating. Auch wer außerhalb der EU (und assoziierten Ländern wie Norwegen oder z.B. der Schweiz) nach Instrumenten fliegen will braucht das IFR Rating. Das EIR gilt nur in der EU.

2.) Wer eher privat, also in der Regel als Hobbypilot fliegt, aber auf größeren Strecken, besonders wenn länderübergreifend,



unterwegs ist, sich von Wettereinschränkungen lösen will, wer viel einfacher fliegen will, sich nicht mühsam mit Restriktionen an Lufträumen herumschlagen will, wer in manchen Situationen ein Stück sicherer fliegen will und wer Freude daran hat, nachts zu fliegen, der ist mit dem EIR Rating hervorragend bedient. Er unterliegt gegenüber IFR auch kaum Einschränkungen. Da er nicht zu einem bestimmten Zeitpunkt fliegen MUSS, findet er immer in unseren Breiten innerhalb ein, zwei Tagen Bedingungen, die unter EIR zu fliegen sind. Man muss mitunter einmal einen Tag verschieben. Ganz selten 2 Tage. 3 Tage habe ich in 40 Jahren Fliegerei nie erlebt. Und man kann einfach auch dahin fliegen, wo die Konditionen besser sind.

3.) Vieles, was man mit EIR machen kann, geht auch rein VFR zu fliegen. Unter den Wolken oder über den Wolken. Aber manches sehr viel mühsamer. Bei gewissen Wetterlagen geht einiges aber gar nicht.

Wer nicht aus o.a. Gründen IFR fliegen muss, hat mit dem EIR, wenn man so will, das Beste aus zwei Welten.

Bleibt zum Schluss noch eine Frage: Nachdem mit der EIR Lizenz derselbe Aufwand für den theoretischen Teil wie für die IFR Lizenz selbst betrieben werden muss – Ausbildung und Prüfung in Theorie sind identisch – fragt sich, warum dann nicht gleich das volle IFR Rating?

Dazu habe ich zwei Antworten. Das IFR Rating kostet nach meiner Erfahrung zumindest das Doppelte des EIR Ratings. Die Kosten für das EIR Single Engine Rating und unter der Voraussetzung, dass Vereinsmaschinen wie z.B. im Falle der MDG die EDKY verwendet werden kann, betragen bereits um die 6000 Euro. Bei vorhandener Multiengine Lizenz kommen für die das MEP EIR nochmals ca. 2000 Euro (auf Vereinsmaschine) hinzu. Macht man die Ratings bei einer Flugschule mit gecharterten Maschinen, addieren sich nochmals mindestens 2000 Euro. Dies sind stattliche Beträge.

Das IFR Rating sollte mit ca. dem Doppelten veranschlagt werden. Wenn alles ideal läuft. Training auf Simulatoren reduziert dies eventuell ein wenig. Aber nicht um eine wirklich größere Summe. Und das ist damit schon wirklich viel Geld. Die Ausbildungszeit ist ebenfalls deutlich länger.

Und da ist dann noch der zweite Grund. Ein rein subjektiver. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass die Piloten, die das IFR Rating gemacht haben, dazu tendieren, fast nur noch nach IFR zu fliegen. Wenn dies so ist, dann entgeht diesen Kollegen ein großer Teil der Faszination, was fliegen ausmacht und im VFR-Teil angesiedelt liegt. Auch das Fliegen in niedrigen Höhen, der Landschaft folgend. Dies ist unter IFR NICHT möglich da hierzu kontrollierte

Lufträume notwendig sind. Und diese liegen zum Teil weiter oben. Das EIR sorgt dafür, dass man dieser Versuchung zumindest nicht erliegt. Wie gesagt: eine rein subjektive Einschätzung.

Warum viele VFR Piloten nicht das EIR machen werden, liegt wohl ebenfalls in den doch ordentlichen Kosten begründet. Die sich aber sehr relativieren, wenn man bedenkt, dass man vielleicht viele Jahre fliegen wird. Oder um es so auszudrücken: Viele unter uns geben über die Zeit viel mehr für viel weniger aus.

Und eine Ursache wird darin liegen, dass es einen doch deutlichen zeitlichen Aufwand bedeutet, und eine gewisse Anstrengung eine der IFR Lizenzen zu erwerben. Und einen gewissen Prüfungsstress, der nicht jedermanns Sache ist.

Aber es ist eine ausgezeichnete Gelegenheit, wieder einmal seine grauen Zellen so richtig zu aktivieren, seine in vielleicht langjähriger Fliegerei eingeschliffenen Verhaltens- und Verfahrensweisen zu prüfen und zu verbessern und faszinierende An- und Abflüge und präzises Fliegen zu trainieren. Man erlebt da wirklich das eine oder andere, woran man lange zurückdenken wird. Kurz: Eine ideale Gelegenheit, seinen fliegerischen Horizont deutlich zu erweitern.

Wie auch immer wir fliegen:  
Allzeit happy Landings!

Bericht: Umland Burkart  
Fotos: Umland Burkart,  
Matthias Obermayer

# Flugplatz Genderkingen wird zum Autosalon

Fotos und Bericht: Matthias Obermayer

Zum zweiten Mal seit 2013 wurde unser Flugplatz zur Bühne für die Demonstration neuer Fahrzeuge. Im Rahmen der europaweiten „Art of Performance Tour“ präsentierte die Event-Agentur APS die neuesten Jaguar-Modelle einem ausgewählten Kreis von Kunden. In einem eng getakteten Zeitplan hatten an 3 Tagen in je 5 Slots jeweils rund 50 Interessenten mit Be-

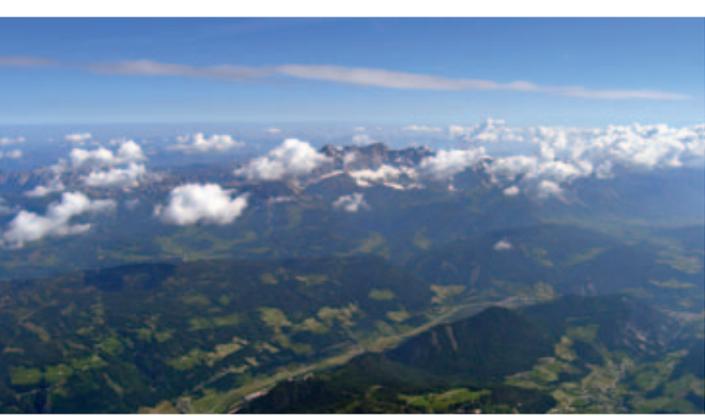
gleitung die Gelegenheit, die Fahrzeuge bei einem Handling-Test auf dem Flugplatz und bei einer Testfahrt in der näheren Umgebung kennen zu lernen. Um den Flugbetrieb nicht zu sehr zu beeinträchtigen, gab es morgens, mittags und abends Zeitfenster für Starts und Landungen. Rund 50 brandneue und auf Hochglanz polierte Jaguars standen zur

Verfügung. Die rund 1000 Besucher ließen sich auch vom anfänglich recht unfreundlichen Wetter nicht stören und genossen nicht nur die Fahreigenschaften der noblen Automobile, sondern auch Speisen und Getränke, die in einem speziellen fahrbaren Empfangspavillon angeboten wurden.



# Red Bull Air Race Kroatien 2015

Fotos und Bericht: Thomas Seel



Mein erster Auslandsflug nach Scheinerhalt war 2009 zu einem Red Bull Air Race nach Budapest. Das war für mich ein ganz besonderes Erlebnis. So verwundert es nicht, dass diese Shows mich ganz besonders in ihren Bann ziehen. Bereits letztes Jahr wollte ich nach Rovinj zur Air Show fliegen, allerdings verhinderte eine nicht ganz so freundliche Wetterlage über den Alpen einen Flug. Das Alternativprogramm in 2014 war die „Scalaria Air

Challenge“ am schönen Wolfgangsee, wo wir mit einer EC120 hinfliegen, jede Menge Wasserflugzeuge bestaunen, und auf den Schafberg wanderten. Für 2015 sah der Air Race Kalender zu meinem Bedauern eigentlich kein Air Race mehr in Rovinj in Kroatien vor. Nachdem die politische Situation eine Air Race Planung und Durchführung in Sotchi schwierig werden ließ, kam Rovinj kurzfristig wieder auf den Rennkalender. So wollte ich mir dieses Mal das Erlebnis in Kroatien nicht entgehen lassen.

Die Wetterprognose ermöglichte dieses Mal in einem kleinen Zeitfenster einen ent-

spannten Flug. Circa zwei Stunden benötigten wir für den Flug von Donauwörth zur kroatischen Küstenstadt Pula. Dort hatten wir bereits einen Mietwagen und ein schönes Apartment reserviert. Das Air Race in der großen Bucht von Rovinj ist ein tolles Erlebnis. Die Stadt war gut gefüllt, aber nicht überlaufen und man konnte sehr gut von verschiedenen Hügeln das Air Race und verschiedene Flugschows bestaunen. Ein persönliches Highlight war die Vorführung der Canadair CL-415, ein Löschflugzeug zur Waldbrandbekämpfung.

Nach zwei Tagen Air Race flogen wir von Pula nach Portorož

Rovinj





um die Passkontrolle für den Einflug in den Schengen Raum zu machen. Von dort sind wir in einer knappen Stunde an den Bleder See zum Wandern und Baden geflogen. Der Platz liegt in einer traumhaften Bergkulisse. Eine Panoramaflugrunde über den See mit der kleinen Insel gehörte vor der Landung zum Pflichtprogramm. In Bled kann man gut einige Tage zum Wandern verbringen. Die Berge bieten jede Menge Touren in erreichbarer Nähe. Zum Abschluss



machten wir noch eine schöne Radtour mit unseren Klappfahrrädern in und um Bled. Die kleinen Birdys haben sich als Flugzeugfahräder bereits auf mehreren Touren bewährt. Kein Warten auf ein Taxi oder Suchen nach einer Bushaltestelle. Aufsteigen und los geht's. Ganz nebenbei bewegt man sich auch gerne nach einem längeren Flug.

Der Rückflug von Bled war Genussfliegen pur. Zunächst hieß es nach dem „take off“ deutlich Höhe gewinnen um sicher über die nächsten Berge zu kommen. Auf dem Heimflug durften wir den Luftraum von Klagenfurt durch-

queren und hatten herrliche Blicke auf die Seenlandschaft. Nach einer schönen Woche sind wir wieder gut in EDMQ gelandet, schoben unsere D-EWEH wieder gut behalten zurück in den Hangar und genossen italienische Pizza auf der Terrasse des Flugplatzes. So muss ein entspannter Flugurlaub sein und eine Red Bull Air Race Show kann ich jedem Piloten als Ausflugsprogramm wärmstens empfehlen. Mehr Bilder und weitere schöne Reiseberichte stehen auf meiner Homepage [skybavaria.de](http://skybavaria.de)

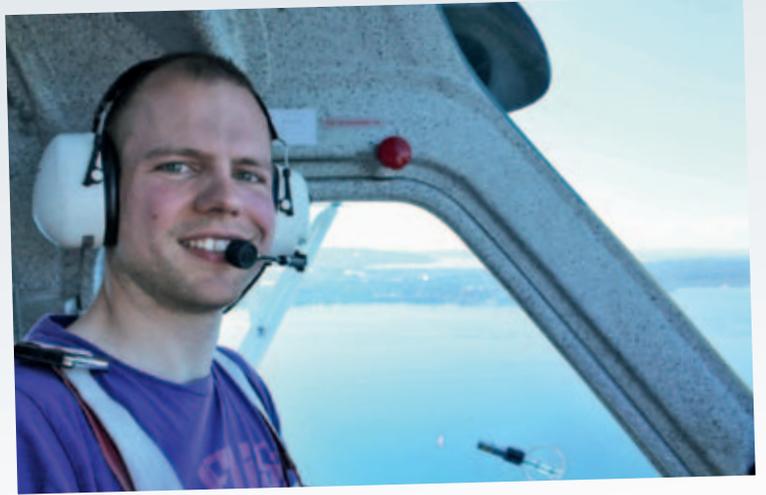
*Insel im See von Bled*



# Ein Tagesausflug an das „Schwäbische Meer“

*Fotos und Bericht:  
Robby Zehnder, Ralf Hauswald*





Es gibt Flüge, an die man sich sehr gerne erinnert, wo einem wieder bewusst wird, warum man mit der Fliegerei angefangen, und dieses schöne Hobby gewählt hat. Dafür reicht manchmal ein Ausflug in die nähere Umgebung von Donauwörth. So geschehen an einem Samstag im Mai.

Eigentlich herrschen gute Flugbedingungen, das einzige was fehlt, ist die Sonne. Nach einem Blick ins Internet beschließen wir, Robby und Ralf, nach Konstanz zu fliegen. Dort scheint die Sonne und da Konstanz nicht zu weit weg ist, bleibt auch noch Zeit für das Mittagessen und eine Stadtbesichtigung.

Wir knobeln aus, wer hin- und wer zurückfliegen darf. Robby zieht das Los für den Hinflug. Bevor es los geht wird die Checkliste abgearbeitet, die Flugplanung noch mal angesehen und auch die Sitzposition angepasst. Das geschieht bei der Remos G3, indem der komplette Sitz herausgenommen und anschließend in eine von drei Positionen eingerastet wird. Spartanisch, einfach und robust. Typisch Ultraleicht.

Wir fliegen immer entlang der Donau, an Gundremmingen vorbei, einmal ums Ulmer Münster her-

um und weiter bis nach Mengen. Mit 3000ft MSL ist auch noch genug am Boden zu erkennen. Robby macht denn auch gleich die eine oder andere gute Stelle zum Paddeln (noch ein Hobby) in der Donau aus. Ab Mengen geht es weiter auf Südkurs.

Und dann liegt er vor uns, der Bodensee, das „Schwäbische Meer“. Der Himmel ist mittlerweile blau, die Sonne scheint ins Cockpit, die Sicht ist ausgezeichnet. Die Schweizer Alpen gegenüber, bilden ein wunderbares Panorama mit ihren schneebedeckten Gipfeln. Bevor wir in Konstanz landen sehen wir noch den Zeppelin der hier am Bodensee seine Rundflüge macht. Wir verwerfen die Idee eines Loopings um den Zeppelin herum und steuern Konstanz an. Der Konstanzer Platz bietet 760 Meter Graspiste. Der Anflug auf die 30 führt in einer engen Linkskurve über ein Gewerbegebiet. Der freundliche Flugleiter hier erklärt uns, dass mit den Leihfahrrädern die Innenstadt schnell zu erreichen ist.

Das erste, was wir in Konstanz machen, ist, das Münster zu besteigen. Warum? Natürlich um die Stadt von oben zu sehen. Ein Mittagessen, die Stadtrundfahrt mit

dem Fahrrad und das Schlendern an der Hafepromenade folgen. Hier legen auch die Fahrgastschiffe der Bodenseeflotte an. Es wimmelt nur so von Touristen. Die wenigsten sind wohl mit dem Flieger angereist.

Nach dem Start in Konstanz fliegen wir entlang der nördlichen Uferlinie und durchqueren nach einem freundlichen Funkverkehr die Kontrollzone Friedrichshafen. Der Blick auf den blauen See mit den vielen weißen Segelbooten,

dahinter die Berge, am Ufer die historischen Städte, wie Uhldingen, Meersburg und Lindau, ist überwältigend. Schön ist auch, dass die Pfahlbauten aus der Luft gut erkennbar sind. Da lässt sich es leicht vergessen, dass die Sitzpolster nicht so dick sind. Mit einem Dauerlächeln sitzen wir im Flugzeug. Wir könnten nun auf kürzestem Weg nach Donauwörth zurückkehren, entscheiden uns aber noch für einen Abstecher in die Alpen. Über den Pfänder, entlang des Bregenzer

Waldes fliegen wir, auf Höhe der schneebedeckten Gipfel, zurück durchs Kleinwalsertal, vorbei an Oberstdorf nach Donauwörth.

Unsere Remos hat uns sicher nach Konstanz und wieder zurück nach Donauwörth gebracht und uns einen wunderschönen Flug mit tollen Ausblicken ermöglicht, nicht ganz so schnell, aber wer will das schon an so einem sonnigen Tag. Das war sicher nicht das letzte Mal in Konstanz mit dem Ultraleicht.

R & R



## Ralf Hauswald †

war seit 2011 ein sehr engagiertes Mitglied in der MDG. Unter anderem betreute er unser Ultraleicht-Flugzeug, die Remos G3D-MRUN. Am 08.05.2016 stürzte er im Raum Mühldorf ab, als er sich von einem Vorführpiloten einen neuen UL für die MDG zeigen lassen wollte. Beide wurden trotz ausgelöstem Rettungsfallschirm tödlich verletzt. Ralf wurde 30 Jahre alt. Er war nicht nur ein guter Pilot, sondern ein stets freundlicher Kamerad, auf den man sich verlassen konnte und dem wir viel zu verdanken haben. Er fehlt uns sehr.





# Parkstadtstrolche in Genderkingen

Bericht: Matthias Obermayer

Fotos: Erika Gerstmeier, Matthias Obermayer



Kurz vor Abschluss des letzten Schuljahrs an der Grundschule der Sebastian-Franck-Schule aus der BRK-Mittagsbetreuung „Park-

stadtstrolche“ zusammen mit ihrer Leiterin Erika Gerstmeier zu Gast bei der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen. MDG-Ehrenmitglied Walter Koch, Flugleiter Helmut Ordemann und Vorstand Matthias Obermayer – einer der Hausaufgabenbetreuer der „Parkstadtstrolche“ – erklärten den Kindern die Flugzeuge und den Flugplatz mit Tower und Hallen.

Nach so viel „Theorie“ bekamen alle Kinder die Gelegenheit, ihren Stadtteil Donauwörth-Parkstadt, ihre Schule und ihr Zuhause aus der Luft zu sehen. Zum Abschluss genossen alle die berühmte Meter-Pizza der Flugplatzgaststätte „Il Metro“. Gut gesättigt, begeistert und voller neuer Eindrücke kehrten die jungen Flieger am Abend wohlbehalten nach Hause zurück.

