

GendAiR kinge**r**NEWS



Norwegen: Thomas Seel fliegt mit uns in die Weite Skandinaviens

OnTop
Über die Schönheit und die Besonderheiten des Fliegens über den Wolken

Frau am Funk
Unsere neue Flugleiterin Sandra Fischer im Interview



Neue Mitglieder Neue Mitflieger

Liebe Fliegerkameraden,



Markus Grimminger

nachdem es damals nach dem Film „Top Gun“ bei der BW leider nicht zur Pilotenkarriere gereicht hat, konnte ich mir den Traum vom Fliegen 2000 bei Schwabenflug Augsburg erfüllen. In den kommenden Jahren reichte es dann immer nur gerade so zur Verlängerung des PPL's, viel zum Fliegen bin ich beruflich bedingt nicht gekommen. Durch meinen Eintritt in den LSV Günzburg und der Möglichkeit mit Garmin 1000 und iPad zu fliegen, wurde meine Begeisterung geweckt. Insbesondere mit meinem Fliegerfreund Nils Junge habe ich vieles an Erfahrungen dazugewonnen – was mich dann bewegt hat in Amerika den PPL und das Instrument Rating zu machen. Fliegen in USA kann ich nur empfehlen, neben den unglaublichen Möglichkeiten (z.B. einfach nachts ohne Flugplan fliegen) und den tollen Ausflugszielen, ist die Ausbildung dort sehr professionell.

Die Conversion des Instrument Ratings in D ist relativ einfach und bringt viele Vorteile, vor allem dem teilweise schlechten Wetter hier zu entfliehen. – Ich freue mich jetzt auf das MEP-Rating und die nächsten Schritte in der Pilotenentwicklung. Das Motto von Jason Schabert (mzeroA.com) finde ich klasse „A good pilot is always learning“. In diesem Sinne viele Happy landings!

Michael Grimminger

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,

mein Name ist Andreas Koch, ich bin 42 Jahre alt und war im September 2016 das erste Mal bei Euch in EDMQ für einen Schnupperflug mit Fluglehrer.

In meiner Kindheit haben mich Flieger, Technik und Luftfahrt schon immer fasziniert und spätestens bei einem Tag der offenen Tür in Fürsty (Fliegerhorst-FFB) hatte mich das Flugvirus endgültig infiziert. Wollte dann bei der Bundeswehr Pilot werden, die Ausbildung hat dann leider doch nicht geklappt. Die Luftfahrt hat mich aber immer begleitet, zwar nicht Manntagend aber seit meiner Jugend bis heute mit Ferngesteuerten Modellflugzeugen. In meiner Freizeit fahre ich gern Motorrad, bin immer gern draußen, schraube und bastel, Segeln auf dem Wasser, bin einige Jahre Rettungsdienst gefahren und seit 25 Jahren in einer freiwilligen Feuerwehr tätig, dort auch in der Ausbildung intern und auf Landkreisebene. Im Beruf bin ich in der Elektronikentwicklung aktuell im Automobilsektor unterwegs. Durch einen super genialen Zufall mit Kontakten über drei Ecken habe ich zu Euch nach Genderkingen gefunden und bin seit dem Schnupperflug in der Flugausbildung PPL-A mit dem „Nasenbären“ (D-EEZQ) und Mitglied der MDG. Bei Vereinsabenden und auf dem Flugplatz habe ich schon einige nette Kontakte knüpfen können und auch ein paar Mitglieder des Vereins kennen lernen dürfen. Über die freundliche Aufnahme im Verein möchte ich mich sehr bedanken. Es wär super schön, wenn sich daraus auch neue Fliegerfreundschaften ergeben um das interessante tolle Hobby gemeinsam und neue Erlebnisse zu genießen. Ich freu mich auf neue Herausforderungen und Erlebnisse.



Andreas Koch

Herzliche Grüße – Andreas

Liebe MDG-Fliegerkameraden/-innen,

ich bin seit 10/16 Mitglied bei der MDG. Fliegen habe ich bei der Lufthansa in Bremen und Phoenix gelernt, die mich dann aber 1981 beim PPL-Check aussortiert haben (man brauchte derzeit wohl nicht so viele Piloten ...). Ich bin dann in Deutschland noch einige Zeit geflogen und habe dann mangels Zeit und Geld mit 150 h aufgehört, am 55. Geburtstag wieder angefangen (das war 2015) und habe dann LAPL (D), PPL und IR (FAA) und dann die „conversion“ in die EASA-Lizenz PPL- IR (A) absolviert. UL habe ich bei Josef Sporer gemacht. Ich nutze die Fliegerei auch gerne für berufliche Termine (ich bin im Hauptberuf Chefarzt für Innere Medizin, Gastroenterologie, Intensivmedizin und Diabetologie am Krankenhaus Agatharied) und fliege gerne die KY und die MRUN, MEP kommt evtl. noch. Wenn alles klappt, habt ihr ab Herbst auch einen Fliegerarzt in euren Reihen. Ich fühle mich in dem Verein sehr wohl und freue mich auf gemeinsame Erlebnisse und Gespräche

Euer Dirk Becker

Dirk Becker

Wir gratulieren herzlich

Zum 75. Geburtstag
Michael Kimmmerle am 19.05.2017

Zum 70. Geburtstag
Peter Kleiner am 23.05.2017

Zum 60. Geburtstag
Klaus Kurtz am 25.05.2017

Zum 50. Geburtstag
Otto Striegel am 28.05.2017
Matthias Ihle am 29.05.2017
Markus Bicker am 09.06.2017

Wir trauern um
Klaus Bruns † 01.03.2017
im Alter von 77 Jahren

Lizenzen
Edgar Baier MEP VFR u. MEP IR
Michael Haase SEP IR und MEP IR
Manuel Jäkel LAPL
Ralf Schulze SEP IR
Jose Sanchez-Oro MEP VFR

Luftrettungsstaffel
Stützpunkt Donauwörth
Werner Rühmann Stützpunktleiter
Jürgen Steiner stv. Stützpunktleiter
Präsidium
Georg Lehmacher Pressesprecher

Freuen Sie sich jetzt schon auf die Vorstellung weiterer neuer Mitglieder in der nächsten Ausgabe. Alle Fotos auf dieser Seite: Privatbesitz der Mitglieder

Inhalt

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Michael Grimminger, Andreas Koch und Dirk Becker 2

Norwegen

Thomas Seel war mit seiner DA 40 in der Weite Norwegens 4

OnTop

Georg Lehmacher hat sich Gedanken zum Fliegen über den Wolken gemacht 16

„Unsere Sandra“

Die neue hauptamtliche Flugleiterin in EDMQ stellt sich vor 19

Impressum

Redaktion: Thomas Seel, Matthias Obermayer, Michael Grimminger, Andreas Koch, Dirk Becker, Georg und Renate Lehmacher
Fotos: Thomas Seel, Marc Ulm, Matthias Obermayer, Michael Grimminger, Andreas Koch, Dirk Becker, Georg und Renate Lehmacher
Titelfoto: Thomas Seel
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

Die GendAIRkingerNEWS
– mit Fotos von



in „Che Gusto“. Und da die Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen weiterhin kräftig wächst, können wir auch in diesem Heft wieder 3 neue Mitglieder vorstellen. Einen zusätzlichen Impuls mit neuen Mitgliedern und Flugzeughaltern erwarten wir für unseren Verein und unseren Flugplatz, wenn in Kürze die neue „Halle 8“ bezogen werden kann.

Liebe Leser und Freunde des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen!

Das Jahr 2017 hat uns bereits wieder große Veränderungen beschert. Nach dem überraschenden Tod unseres bisherigen Flugleiters Helmut Ordemann konnten wir mit Sandra Fischer unerwartet schnell eine Nachfolgerin finden, die in diesem Heft vorgestellt wird. Auch unsere Flugplatzgaststätte hat ihre Pächter und ihren Namen gewechselt: Cono Carrano und Antonio Cantatore freuen sich auf Ihren Besuch

Natürlich soll auch in diesem Heft das Fliegen im Mittelpunkt stehen. Georg Lehmacher beschreibt aus eigener Erfahrung, worauf man als VFR-Pilot beim Fliegen über den Wolken – also „On Top“ – achten muss. Thomas Seel nimmt uns wieder auf eine Flugreise mit – diesmal nach Norwegen. So wünsche ich Ihnen wieder eine interessante Lektüre der GendAIRkinger News, einen schönen Aufenthalt in EDMQ, sowie uns allen allzeit glückliche Landungen.

Matthias Obermayer
Ihr Matthias Obermayer

Wer wünscht sich gern ein Rückzugsort mit Urlaubsfeeling?
Ein Ort, wo einem jeder Wunsch von den Augen abgelesen wird?
Ein Ort, an dem man schon beim Betreten ein kleines Stück Italien fühlt?

Diese Frage haben sich Antonio Cantatore und Cono Carrano gestellt.
Die Antwort:

chegusto
Osteria

Das Team von „chegusto“ freut sich Sie, bei der Eröffnung begrüßen zu dürfen!

Inserat/Gestaltung: chegusto

Sommerferien in

Norwegen

Ein Bildbericht von Thomas Seel



Bekanntlich ist der Weg das Ziel! Nach diesem Motto haben wir unsere Flugreise durchgeführt. Das Wetter hat uns die ursprünglich geplante Flugstrecke das eine oder andere Mal spontan umplanen lassen. Dafür haben wir nach 5 Tagen den ersten Regentag und eine Insel in der dänischen Südsee erkundet, die wir sonst nicht besucht hätten.

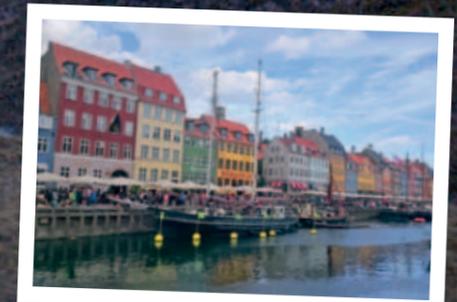
Gestartet sind wir zunächst mit unserer Diamond DA40 und einem sehr guten Freund und seiner

Mooney M20J nach Wyk auf Föhr zu einem Flugplatzfest. Dort konnten wir standesgemäß neben unseren Fliegern zelten, jede Menge toller Flugzeuge bestaunen und nette Bekanntschaften schließen. Nach einem sehr schönen Abend am Strand mit Pizza, Bier, Nachtisch und einem Hangar-Frühstück am nächsten Morgen flogen wir weiter nach Kopenhagen, während unsere Freunde zurück nach Hause reisten.

Von Areø hatten wir einen traumhaften Flug über eine bezaubernde Fjordlandschaft nach Stavanger. Die Flugrunde durch den Lysefjord, vorbei am Preikestolen und Kjerag Felsen, wurde uns von der norwegischen Flugsicherung in Koordination mit Stavanger Approach sofort genehmigt. Gerade dieser Flug gehört bisher zu meinen schönsten Flügen, aber es sollten noch eine Menge toller Fluglebnisse folgen.

Ein Tag Flugpause in Stavanger wegen einem größeren Regenge-

biet war nicht das schlechteste Los. Trotzdem hat es uns sehr gefreut, dass wir uns vom wechselhaften Wetter in Stavanger schnell verabschieden konnten. Am nächsten Tag führte unser Routing zuerst wetterbedingt wegen aufliegender Bewölkung nicht auf dem direkten Weg nach Fagernes, sondern zuerst wieder ein Stück der Küste entlang nach Süden und danach zwei Stunden vorbei an Kristiansand und Oslo ins zentrale Bergland Südnorwegens.



Den Flughafen Fagernes (ENFG) konnten wir dann nur VFR benutzen, da der Platz im Sommer eigentlich geschlossen ist. Nette Flugkollegen haben uns aber aus dem umzäunten Flughafengelände entlassen und uns sogar zur Busstation in Fagernes gefahren. Von dort sind wir nochmals ca. 75 km nach Norden in den Jotunheimen Nationalpark mit einem Bus gefahren. Dort hatten wir eine traumhafte Wandertour. Die Wanderroute hatte jeden Tag neue landschaftliche Höhepunkte, wie schöne Bergseen, Gletscher und weite einsame Fjell-ebenen. In den fünf Tagen konnten wir sogar Rentiere aus nächster Nähe beobachten.





Seit über einer Woche hatte es nun in Norwegen Sonne pur und wir mussten geradezu aufpassen uns keinen Sonnenbrand einzufangen. Nach der Zelttrekkingtour, war unser nächstes Ziel Svolvær auf den Lofoten. Der Flughafenmitarbeiter von Fagernes ermöglichte uns vor dem Abflug Jet A1 zu tanken. So konnten wir bis Bodø fliegen und konnten uns einen Tankstopp in Trondheim sparen. Allerdings hätte es keine große Rolle gespielt, noch einmal zu landen, denn mit der Weekly Season Card, sind alle Landungen innerhalb einer Woche auf Avinor Flugplätzen in Norwegen pauschal bezahlt. Das letzte Leg von Bodø nach Svolvær wurde ein faszinierender Flug entlang der Küstenlinie der Lofoten. Bei einem lokalen Rundflug entstand sogar ein kleiner Videoclip.



Unser Apartmenthotel in Svolvær erwies sich als idealer Ausgangspunkt für verschiedene Aktivitäten. So konnten wir zwei schöne Wanderungen mit traumhaften Ausblicken auf die Inselwelt der Lofoten zu Fuß erreichen. Außerdem hatte die Ter-

rasse unseres Apartments einen sehr schönen Blick auf das Hafenbecken und den zentralen Platz von Svolvær, wo der Zieleinlauf eines gerade stattfindenden Ultra-Triathlons war. Schon verrückt, was man leisten kann: 4 km schwimmen,

196 km Rad fahren und dann noch 45 km laufen und das zum Teil in der wilden Bergwelt. Der Start zum Schwimmen war morgens um 6 Uhr. Die Letzten erreichten das Ziel ca. 18 Stunden später mit Stirnlampe nachts um halb eins.



Der Abflug aus Svolvær von den Lofoten begeisterte nochmals mit landschaftlichen Höhepunkten. Von dort flogen wir entlang der norwegischen Küste zum tanken nach Trondheim. Nach einer kur-

zen Pause konnten wir unsere Reise nach Bergen fortsetzen. Die norwegische Stadt hat ein wunderschönes Ensemble alter Holzhäuser, die zum UNESCO Weltkulturerbe gehören.



Am nächsten Morgen sind wir bei besten Sichtflugbedingungen in Bergen gestartet um Richtung Endelave, einer kleinen Insel in der dänischen Südsee weiter zu fliegen. Auf dem Weg dorthin hatten wir wechselhafteres Wetter und flogen nach Instrumentenflugregeln das letzte Stück in Norwegen. Bei der Landung auf Endelave (ICAO Code EKEL) hatten wir anspruchsvolle 25 Knoten Seitenwind. Die Insel ist Mitte August bereits deutlich in der Nachsaison. Am Flugplatz, wo wir zelteten, waren wir

für ganze zwei Tage die einzigen Gäste. Nach zwei ruhigen Nächten auf Endelave, wo wir nochmals mit Rädern die Insel erkundeten, starteten wir unseren Heimflug über Berlin nach Donauwörth. Gerade in Norwegen mit wechselhaftem Wetter auf verschiedenen Flugstrecken hat sich unsere jüngste Erwerbung, eine Wetterbox mit der Möglichkeit über Satellitenverbindung Radar und Wolkenbilder zu laden, als sehr angenehme und für die Flugdurchführung positive Errungenschaft bewährt.



Über den Wolken

OnTop zu fliegen ist ein ganz eigenes Erlebnis. Es mag viele Gründe geben, seine Flugroute oberhalb der Wolken zu wählen: zu wenig verbleibende Höhe zum sicheren Fliegen unterhalb der Wolkendecke und in der Regel weitgehende Hindernisfreiheit oberhalb. Unter Umständen kommen andere Dinge dazu: schlechte Sichten oder Turbulenzen unter den Wolken und eventuell auch der Gedanke, bei weiteren Strecken Sprit zu sparen. Fragt man Piloten nach ihren OnTop Flügen kommt vor allem diese Antwort: „Weil es schön ist“.

Weiße Weihnacht – die Wunschvorstellung vieler. Unberührt liegt die Welt eingehüllt unter einer Schneedecke. Hässliche Details bleiben verborgen, das verhüllende Weiß hat einen ganz eigenen Zauber. Mit dem OnTop-Fliegen ist es ähnlich: ein Flug ganz da oben gibt vielen erst richtig das Gefühl, ganz oben zu sein und ist ein klein wenig wie Weihnachten.

Gleichzeitig mag es dem einen oder anderen mulmig werden, oberhalb einer – für VFR-Piloten – undurchdringlichen Schicht zu fliegen, vor allem wenn diese tatsächlich weitgehend geschlossen ist. Und tatsächlich kann es oberhalb der Wolken Probleme geben, auf die man zumindest eingestellt sein sollte. Vor allem, dass man trotz guter Flugvorbereitung durch die Wolkendecke hindurch muss, ist ein Alptraum für Ungeübte, und kann passieren, wenn das Wetter deutlich anders ist, als erwartet –

oder wenn man nicht in dem Gebiet nach unten kommt, in dem man es vorhatte. Das kann passieren, wenn man unterwegs technische Probleme hat, bei denen man zeitnah und ungeplant runter muss. So ist es zum Beispiel meiner Frau passiert, dass sie als Copilotin bei einem OnTop-Flug von Stuttgart nach Augsburg mit dabei war, bei dem trotz dreifachen Wetterbriefings* das Wetter am Zielort nicht dem entsprach, was erwartet werden sollte. Die Auskunft der Wetterberatung „Wir haben derzeit in Augsburg noch scattered, bis in anderthalb Stunden wird sich das aber sicher aufgelöst haben und wir haben dann few oder frei von Wolken“ stimmte nicht, und über Augsburg befand sich eine geschlossene Wolkendecke, die unglücklicherweise nicht kompatibel zur verbleibenden Endurance von knapp 3 Flugstunden war.

Ein OnTop-Flug ist grundsätzlich nicht schwieriger durchzuführen, als ein Flug unterhalb der Wolken – aber doch anders. Es gibt im Wesentlichen zwei Anforderungen, die dabei an den Piloten und sein Equipment entstehen: zum einen entfallen Bodenmerkmale, anhand derer navigiert werden kann. Zum anderen muss das Flugzeug am Ende des Fluges wieder „runter“ kommen – ganz gleich ob unterhalb der Wolken oder in einem Gebiet, das frei von Wolken ist.

Wie immer, liegt das Glück des Piloten zu einem Großteil an einer angemessenen Flugvorbereitung.

Für die IFR-Piloten oder diejenigen, die es regelmäßig gemacht haben, ist das Routine – allen, die sich noch nicht oder selten daran gewagt haben, tut es vielleicht gut, sich noch einmal bewusst zu machen, was eigentlich jeder weiß:

Navigation

Die Navigation sollte ohne Bodenmerkmale funktionieren und sollte sorgfältig geplant werden. Sofern man VORs u.ä. mit in Anspruch nimmt, sollte per Notam geprüft werden, ob diese in Betrieb sind

- Da es keine weitere Orientierungsmöglichkeit außer der Technik gibt, bietet ein zweites System, das optimalerweise vom Bordnetz unabhängig arbeitet, zusätzliche Sicherheit

- Man sollte bedenken, dass die GPS-Satelliten – z.B. aus strategischen Gründen – theoretisch jederzeit abgeschaltet werden können, was sehr selten vorkommt (allerdings habe ich persönlich diesen Fall vor einigen Jahren einmal für eine halbe Stunde lang miterlebt und war gottseidank zu dieser Zeit lediglich mit dem Auto unterwegs)
- Die mitgeführte Spritmenge sollte nicht nur – mit Reserve – bis zum Zielflugplatz ausreichen – sie sollte so berechnet sein, dass sie auch bis zu einem Ausweichplatz ausreicht, der sicher frei von Wolken ist, selbst wenn sich das Wetter am geplanten Ziel zuzieht (es sei denn, man hat die Möglichkeit auf IFR umzusteigen).

Technik

Die Vorflugkontrolle sollte besonders aufmerksam und gründlich durchgeführt werden, etwaige Probleme mit Instrumenten (Navigation oder künstlicher Horizont) oder Unregelmäßigkeiten mit

dem Antrieb, den Tanks usw. sollten ausgeschlossen werden können.

Pilot

Es ist kein Fehler, wenn ein solcher Flug stressfrei geplant ist, und der Pilot fit ist. Vor allem wenn die Wolkobergrenzen weiter oben liegen und man sich selbst auch in größere (Dichte-)Höhen begibt. Mit steigender Höhe sinkt bekanntlich der Sauerstoffpartialdruck. Sollte ich für diesen Flug Sauerstoff mitnehmen?

Meteorologie

Sofern nicht geplant ist, IFR zu fliegen oder zumindest die Möglichkeit besteht, problemlos umzusteigen, müssen gleich mehrere Dinge sichergestellt sein:

- dass die Wolkobergrenze während des gesamten Fluges mit Sicherheit unterhalb dem liegt, was die Maschine (und der Pilot) problemlos bewältigen können
- dass der Pilot am Ende des Fluges problemlos und frei von Wolken wieder nach unten kommt
- dass man mit dem Flugzeug oben und beim Abstieg nicht in Vereisungsbedingungen gerät.

Für mich persönlich habe ich eine kleine Checkliste erstellt, anhand derer ich prüfe, ob ich OnTop fliege, oder unten blei-

be. Oder im Zweifelsfall auch gar nicht starte, falls weiter unten „zu“ ist. Ich bin eher ein Hasenfuß, daher ist diese Liste sehr umfangreich und konservativ gehalten. Wenn ich sie hier abdrucke, bedeutet das weder, das ich sie anderen empfehle, noch, dass sie vollständig wäre:

Persönliche OnTop Checkliste

- 1 Ist der Zielflughafen frei und – wie stabil ist die Wetterlage am Zielort?
Achtung: man sollte die Höhe von möglichen Wolkenschichten am Ziel mit der Platzhöhe auch wirklich abgleichen!
- 2 Welche Tendenzen zeigt die Wetterlage?
- 3 Habe ich Ausweichmöglichkeiten, die tatsächlich Wettersafe sind?
- 4 Habe ich ausreichend Sprit bei mir und Zeit, auszuweichen, wenn ich das Ziel nicht erreichen kann?
- 5 Welches Bauchgefühl habe ich zu dem Wetter?
- 6 Unter welchem Druck stehe ich, das Ziel zu erreichen?
Gibt es zwingende Termine? Enge Termine? Gibt es „Auftraggeber“ oder Fluggäste? – Das ist für mich persönlich ein wichtiger Negativfaktor, denn Letztere sind erfahrungsgemäß bei der „Buchung“ immer ganz locker, was

ihre Termine angeht, aber am Tag des Fluges gar nicht mehr.

- 7 Wie vertraut bin ich mit der Strecke?

- 8 Wie vertraut bin ich mit dem Zielflughafen?

Wie einfach ist der Zielflughafen zu erreichen:

- a) navigatorisch/flugrechtlich? Ballungsgebiet?

- b) Fliegerisch (Hindernisse in der Umgebung?)

- c) Welche Unterstützung kann der Zielflugplatz/Zielflughafen bieten, falls Probleme auftauchen?

- d) Welche Verkehrsdichte erwartet mich am Zielflughafen?

- 9 Wie vertraut bin ich mit der Maschine? Dem Equipment?

Welche Ausrüstung hat die Maschine/habe ich an Bord?

Funktioniert der Funk gut oder macht er immer mal wieder Probleme?

Was habe ich zur Navigation an Bord: "onboard" GPS? VOR? ILS?

Bordunabhängiges GPS (Pad)?

Einen oder zwei künstliche Horizonte? Autopilot? Falls ein Autopilot vorhanden: Kann ich mit dem Gerät wirklich in Stresssituationen umgehen/beherrsche ich es?

*per PC-Met, persönliche Wetterberatung 90 Minuten vor dem Flug und ein zweites Mal unmittelbar vor dem Einsteigen in die Maschine

Wie zuverlässig schätze ich das Equipment ein?

10 Gibt es zusätzliche Erschwernisse: Zum Beispiel die Sprache bei Auslandsflügen?

Spreche ich so gut Englisch, dass ich klar komme, wenn ein Lotse es vielleicht weniger gut beherrscht und mit einem strengen italienischen oder wallonischen Dialekt spricht?

Welche Sprache spricht man am Zielflugplatz?

11 Persönliche Verfassung an diesem Tag plus Bauchgefühl?

Ich lege aufgrund eigener Erfahrung mit meinem Bauchgefühl einen großen Wert auf diesen Punkt. Und der ist oft leider – z. B. wenn man Fluggäste hat – schwer zu vermitteln.

12 Wie groß ist das absehbar freie Gebiet, in dem ich runter komme? Wie viel Bedeckung weist es voraussichtlich auf?

Wie weit vor dem Ziel endet die Wolkendecke?

Wie hoch sind die Wolken am Zielort über Grund/wie viel vom Boden her ist frei (500ft??? 1000ft? 2000ft oder mehr?)

13 Habe ich Erfahrung mit vergleichbaren OnTop-Flügen?

Habe ich im Rahmen von Ausbildung/Weiterbildung/Übungsflügen einigermaßen aktuelle Erfahrungen mit dem Einflug in Wolken?

14 Habe ich die Möglichkeit auf IFR umzusteigen? Kann ich das?/Kann ich es notfalls?

15 Fliege ich als alleiniger Pilot oder habe ich einen OnTop erfahrenen oder IFR-Piloten als Copilot dabei?

Piloten, die das schon öfter gemacht haben, mögen der Meinung sein, dass bei der Berücksichtigung all dieser Punkte viele schöne Flüge ins Wasser fallen werden, und doch in der Regel alles gut geht. Das ist

eine Frage der Erfahrung (mit zunehmender Erfahrung wird man sich ein wenig weiter vorwagen und hat es dennoch im Griff) und des Fingerspitzengefühls. Aber auch eine Frage der persönlichen Philosophie: Mir ist es lieber, wenn andere über mich lachen, als dass sie meinetwegen weinen, und ich habe für mich festgelegt, dass ich ganz einfach nicht nur sichere, sondern auch stressfreie Flüge haben möchte.

Zurück zu dem oben erwähnten Flug von Stuttgart nach Augsburg: Trotz einer Flugbereiung, die objektiv mehr als „safe“ war und den Vorschriften absolut entsprach, musste der Pilot bei diesem Flug durch eine geschlossene Wolkendecke fliegen. Sehr hilfreich war es, diese Situation zumindest drei mal trainiert zu haben. Der Abstieg wurde dabei bereits 3000 Fuß oberhalb der Wolken begonnen und – überwacht von der Copilotin – schon hier nur nach den Instrumenten und ohne Außensicht durchgeführt. Kriterium für den Einflug in die Wolken war dabei: Nur wenn der Flug bis zur Wolkenobergrenze stabil und gleichmäßig ist, wird in die Wolken eingeflogen.

Da eine über den FIS eingeholte Wetterauskunft ergab, dass unterhalb der Wolkenschicht etwa 2000 Fuß wolkenfreier Raum bis zum Grund lagen, war weitere Hilfe von außen nicht nötig. Und für die Aufgabe, das Flugzeug in einem einfachen Sinkflug in einer normalen Fluglage zu halten, wäre zusätzlicher Funkverkehr nicht hilfreich gewesen. So fiel die Entscheidung, weiteren Stress durch ein Gedankenkarussell an eventuelle luftrechtliche Konsequenzen zu vermeiden, und ein Einflug in Wolken wurde in dieser Form

beim FIS nicht gemeldet. Allerdings erfolgte eine nachdrückliche Erkundigung beim FIS nach den Verkehrsverhältnissen in der Umgebung: „D-EXXX – Bitte um aktuelle Verkehrsinformation für den Abstieg, da wir im Moment noch nicht sicher sind, ob wir die geforderten Wolkenabstände zu jeder Zeit einhalten können.“

Der FIS hatte verstanden, wenige Sekunden nach dem Ausflug aus den Wolken meldete sich die Stimme von Munich Information prompt mit: „D-EXXX – Sie sind jetzt wohlbehalten unterhalb der Wolken angekommen?“.

Auf eine solche Situation sollte man gefasst sein. Bei zu niedriger Wolkenuntergrenze hätte man das Problem wohl gemeldet, um sich bei einem Verkehrslandeplatz oder einem militärischen Flughafen runter sprechen zu lassen.

Der Flug ging gut, das Erlebnis war ein eindringlicher Anstoß dafür, künftig noch konservativer zu planen, gibt all jenen Recht, die eine IFR-Ausbildung an ihren PPL anhängen und war auch Anlass dafür, das persönliche Bauchgefühl künftig mit in die Planung einzubeziehen. Für mich habe ich entschieden: Hätte ich – wie im Beispiel – persönlich eine eindeutige Wetterauskunft, und trotzdem das Gefühl, das Wetterbriefing zusätzlich noch zwei weitere Male machen zu müssen, dann ist etwas faul.

Aber auch das ist eine ganz persönliche Erfahrung, die jeder anders einbeziehen wird.

Georg Lehmacher

„Unsere Sandra“ Interview

mit der neuen, hauptamtlichen Flugleiterin in Genderkingen

Knapp und klar am Funk – freundlich und engagiert im Tower: Sandra Fischer hat im Februar 2017 die Nachfolge von Helmut Ordemann angetreten, informiert an- und abfliegende Piloten und erledigt dabei im Hintergrund einige andere Aufgaben im Alltag des Vereins.

GendAirkingerNews (GAN): Zunächst einmal: kannst du dich bitte kurz vorstellen?

Sandra: Ich bin 37 Jahre alt und Mutter von 4 Kindern (ein Junge mit 8 und 3 Mädchen mit 9 und 2 x 5 Jahren). Ich wohne in Friedberg und bin ausgebildete Altenpflegerin.

Ich habe vorher in Melle bei Os nabrück gewohnt. Da ich mich auch wegen meiner Ausbildung für Medizin und Rettungswesen interessiere, hatte ich zwei Bücher von Georg Lehmacher gekauft: „Keine Angst, wir kommen“ und „Schneller als der Tod erlaubt“. Ich fand diese Bücher so spannend, humorvoll und einfühlsam, dass ich mehr von ihm lesen wollte. Und so haben wir uns über Facebook kennen gelernt. Da ich mich sowieso räumlich verändern wollte und Bayern so schön finde, half mir die Familie Lehmacher, eine schöne Wohnung in Friedberg zu finden.

GAN: Hattest du früher schon mit der Fliegerei zu tun?

Sandra: Ja, vor 11 Jahren wollte ich einen Segelflugschein machen und hatte auch schon ca. 6 Starts absolviert. Dann kam das erste Kind, die Zeit wurde knapp und die Prioritäten änderten sich. Die Fliegerei hat mich aber schon immer interessiert. Früher wohnte ich ca. 15 km entfernt vom Flugplatz Auf dem Dümpel (EDKF) in der Nähe von

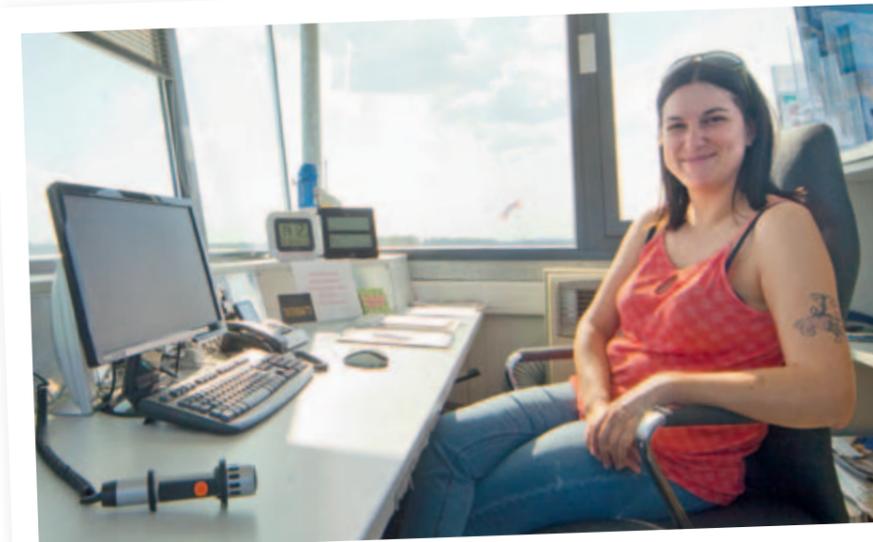
Gummersbach). Außerdem konnte ich als Kind von meinem Bett aus abends die großen Flugzeuge im Anflug auf Köln sehen und auch Militärjets flogen bei uns häufig vorbei.

GAN: Wie hast du von dieser Stelle erfahren?

Sandra: Nachdem ich schon öfter mit Georg von Genderkingen ausgeflogen war – oft auch mit den Kindern – war mir der Flugplatz vertraut. Dabei lernte ich auch den früheren Flugleiter Helmut Ordemann im November 2016 kennen. Am 09.01.2017 erfuhr ich von Georg, der auf dem Weg zum Pilotenabend war, dass Helmut überraschend gestorben war und daher ein neuer Flugleiter gesucht würde. Ich fragte ihn, ob das nicht eine Stelle für mich wäre,

und er versprach, die Frage weiter zu leiten.

Zu meiner freudigen Überraschung sprach mich kurz danach Matthias Obermayer an, um mir diese Stelle anzubieten. Zum Glück gab es auch schon kurz danach einen BZF-Kurs und so konnte ich bereits am 30.01.2017 erstmals die



Flugleitung übernehmen.

GAN: Was gehört alles zu deinen Aufgaben am Flugplatz Genderkingen?

Sandra: Zunächst einmal muss ich als Flugleiterin die Funktion „Genderkingen Info“ erfüllen – normalerweise jeden Werktag von 9 bis 17 Uhr lokal. Dazu gehören natürlich auch das Führen des Hauptflugbuchs, das Kassieren der Landegebühren und Betankungen sowie die Vorbereitung der Daten für die Erstellung der Rechnungen an die bargeldlos zahlenden Kunden („Abbucher“).

Weiterhin helfe ich nicht nur fremden Piloten beim Tanken, sondern bin auch für die Entnahme der vorgeschriebenen Kraftstoffproben der Tankstelle zuständig – unterstützt vom Aeroservice Donauwörth. Außerdem bin ich am Tower die Ansprechpartnerin des Vereins und des Flugplatzes für Piloten (PPR), Flugsicherung (z.B. Flugpläne), Besucher, Rundfluginteressenten, Pressevertreter etc. Darüber hinaus gibt es noch weitere Aufgaben wie z.B. die wöchentliche Meldung der Flugstunden und Landungen der

Vereinsflugzeuge an die zuständigen Stellen – z.B. die CAMOs.

GAN: Was gefällt dir besonders an dieser Position?

Sandra: Ich habe täglich mit der Fliegerei zu tun und Kontakt zu vielen unterschiedlichen Leuten. Es ist hier immer etwas los und sehr abwechslungsreich mit einem hohen „Spaßfaktor“. Mir gefällt aber auch die Verantwortung in dieser Position, auch wenn ich natürlich keine Controllerin wie an einem kontrollierten Flugplatz bin.

Außerdem gefällt mir auch die sehr gute und freundliche Zusammenarbeit mit den Kollegen von „Airbus Info“.

GAN: Was sind die größten Anforderungen?

Sandra: Oft ist der Funkverkehr nicht sehr leicht zu verstehen. Aber das ist mit zunehmender Erfahrung schon besser geworden. Während der Verein viel Verständnis für meine Situation als alleinerziehende und in Vollzeit arbeitende Mutter aufbringt, verstehen manche

Einrichtungen daheim nicht immer, warum ich Termine nicht spontan wahrnehmen kann und als Angestellte nicht so viel Urlaub habe wie die Kinder Ferien.

GAN: Hast du Wünsche an die Piloten – oder auch an die anderen Flugleiter im Verein?

Sandra: Das Wichtigste ist, dass alle Piloten die aktuelle Anflugkarte samt Funkfrequenz dabei haben und sich an die veröffentlichten Verfahren halten.

Außerdem wäre es nett, wenn die anderen Flugleiter bei Dienstschluss prüfen würden, ob alle Eintragungen im Hauptflugbuch korrekt und vollständig sind; das würde mir einige Nachforschungen ersparen.

Mein größter Wunsch aber ist, dass alle so nett zu mir bleiben, wie sie bisher sind, und dass der Betrieb so weiter laufen kann.



◀ *Feierabendbesuch auf dem Tower: Luisa, Lara, Lars und Lena sind stolz auf ihre Mama.*

