

GendAiR kinge**r**NEWS



Halle 8

Unser neuer Hangar

Traffic

Über den Vorteil von
Powerflarm & Co.

Ausflugsziele in den Bergen

Thomas Seel stellt
vier anfliegenswerte
Flugplätze vor



Neue Mitflieger



Liebe Fliegerkameraden,

Slavko Brajdic

Neugierde und Faszination für das Besondere ziehen sich wie ein roter Faden durch mein Leben. So auch das Fliegen. Was lange aufgrund meiner Karriere in einer Cybersicherheitsfirma zeitlich nicht oder nur schwer möglich war, habe ich mir nun ermöglicht und möchte künftig meine fliegerische Leidenschaft mit euch im Verein teilen. Den bekannten Virus habe ich mir auf einem Flug in der Karibik vor 12 Jahren, genauer gesagt von Martinique Richtung Grenadines, neben einem alten, sehr entspannten Fliegerhasen eingefangen. Er überließ mir das Steuer auf dem Copilotensitz der alten quietschgelben, zweimotorigen Cessna 421 gegen den Widerstand meiner Frau. Im Geradeausflug mit Blick auf den Horizont, dem Echten wohl bemerkt, durfte ich die Maschine eine gefühlte Ewigkeit steuern. Im Nachhinein wurde mir klar: Die alte Dame hatte keinen Autopiloten an Bord, und der Pilot Schreibkram zu erledigen. Also musste der vertrauenerweckende Passagier herhalten, mit weitreichenden Folgen. Nun habe ich den PPL in der Tasche und werde mir Mühe geben, diesem tollen Verein hoffentlich viel beizusteuern. Vorsicht: Ich stelle viele Fragen.

Nochmals vielen Dank für die herzliche Aufnahme. Ich freue mich, spätestens auf dem Flugplatzfest viele Kameraden kennenzulernen.

Herzlichst, euer Slavko Brajdic

Liebe Fliegerkameraden,

Jan Radulescu

seit nun gerade mal einem Monat (Juni 2017) bin ich MDG-Mitglied. Über mehrere Ecken und durch Zufall bin ich Anfang letzten Jahres auf den Verein gestoßen und nach kurzer Zeit hatte ich schon meine erste Mitfluggelegenheit mit der LV, damals auf eine Pizza nach Heubach. Den einen oder anderen habe ich bereits am Flugplatz oder bei einigen Pilotenabenden und Flügen im Laufe der letzten Monate kennenlernen dürfen, mit einigen Mitgliedern bin ich viel im Kontakt und es sind nette Freundschaften entstanden. An diesem Punkt möchte ich mich für die freundliche Aufnahme im Verein bedanken. Nichtsdestotrotz möchte ich mich auch hier, in der hoffentlich bald auflagenstarken GendAIRKinger News, kurz vorstellen.

Mein Name ist Ionut „Jan“ Radulescu, bin 32 Jahre alt und in Augsburg zuhause. Nach dem Abitur im Ausland sollte ich lieber was „G'scheides“ machen und habe das Studium in Rechts- und Wirtschaftswissenschaften an der Universität Augsburg aufgenommen. Nach mehreren Stationen in der Wissenschaft und Wirtschaft habe ich den Schritt in die Selbständigkeit gewagt und nun bin ich im Bereich Eventmanagement tätig und nebenbei leite mein eigenes Nachhilfeinstitut, wo ich Schüler in Bayern (und über dessen Grenzen hinaus) beim Bestehen des Abiturs unterstütze. Die Fliegerei hat mich jedoch fast mein ganzes Leben fasziniert und war/ist fast immer Teil meines Alltags. Neben vielen absolvierten Flügen (als Passagier) habe ich entschieden, endlich nach ganz vorne links ins Cockpit zu wechseln und Mitte Juni 2017 bin ich offiziell auf der ZQ auch ein „Nasenbär“ geworden. Die PPL-A Ausbildung macht unglaublich viel Spaß und ich freue mich nebenbei auch über jede sich ergebende Mitfluggelegenheit mit den Kameraden im Verein. Ich freue mich auf viele schöne gemeinsame Erlebnisse am Himmel. Das nächste Ziel nach dem PPL-A steht schon fest: das Instrument Rating. :)

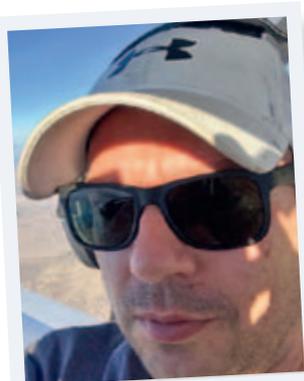


Herzliche Grüße, Euer Jan

Hallo,

Nils Junge

als Kind wollte ich immer Tornado-Pilot werden. Leider wurde mir mit 16 eine Brille verordnet und den Tornado mussten dann andere für mich fliegen. Als ich nach dem Studium meinen ersten Job in San Francisco antrat machte ich mich sofort auf die Suche nach einem Aeroclub, damit ich mir endlich meinen Traum vom Fliegen erfüllen kann. Ich wurde 1998 Mitglied im Alameda Aero Club und machte im selben Jahr meine FAA-Lizenz. Im Jahr 2010 wurde ich Mitglied im LSV Günzburg und habe zusammen mit Markus Grimminger dort seit 2015 unsere D-EKFC (Mooney M20J) stationiert. Der eigene Flieger war nochmal ein großer Schritt vorwärts und ich konnte mit unserer Mooney schon einige tolle Ziele anfliegen. So kam es letzten Sommer zu meinem bisher längsten Cross-Country in Europa. Mit meiner Frau und meinen 2 Kindern (2&4) flog ich von Günzburg über Colmar, Cannes, Figari nach Comiso (Sizilien) zur Hochzeit von Freunden. Sechs Tage später ging es über Neapel, Ancona, Losinj, Portoroz, Günzburg zum Zelten nach Rügen.



Da ich gerne neues lernen wollte kam ich in Kontakt mit Genderkingen. In diesem klasse Verein durfte ich nun meine MEP-Ausbildung machen und ich freue mich schon auf viele schöne Ausflüge in der D-GDON.

Grüße, Nils

Inhalt

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Slavko Bradjic, Jan Radulescu und Nils Junge 2

Halle 8

Unser neuer Hangar 5

Traffic

Über den Vorteil von Powerflarm & Co. 8

Ausflugsziele in den Bergen

Thomas Seel stellt vier anfliegenswerte Flugplätze vor. 12

Impressum

Redaktion: Thomas Seel, Matthias Obermayer, Slavko Bradjic, Jan Radulescu, Nils Junge, Georg und Renate Lehmacher

Fotos: Thomas Seel, Marc Ulm, Matthias Obermayer, Slavko Bradjic, Jan Radulescu, Nils Junge, Georg Lehmacher **Titelfoto:** Marc Ulm **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

MARC ULM
PHOTOGRAPHY



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

In mancher Beziehung ist 2017 ein historisches Jahr für unseren Flugplatz und unseren Verein. Einerseits werden beide in diesem Jahr 50 Jahre alt und andererseits konnte in den letzten Wochen das bisher größte Bauwerk an unserem Flugplatz fertiggestellt werden: die Halle 8. So werden wir unser Geburtstagsjubiläum am 23.09.2017 in unserer neuen Halle feiern und diese dabei auch gleich einweihen. Die Vorgeschichte und einige technische Hintergründe zum nicht ganz einfachen Bau dieser Halle werden in diesem Heft dargestellt. Wenn auch in diesen Monaten die Investitionen in die Infrastruktur unseres Flugplatzes bei weitem überwiegen, so sind doch laufende Verbesserungen und Moderni-

sierungen unserer Flugzeugflotte nicht zu kurz gekommen. Um den Jahreswechsel 2017-2018 herum werden wir gleich 5 neue Triebwerke beschaffen, wenn 4 unserer Flugzeuge einschließlich der 2-motorigen DA42 das Laufzeitende ihrer Triebwerke erreicht haben werden. Aber es ist ja ein gutes Zeichen, wenn unsere Flotte viel in der Luft sind.

Eine wesentlich kleinere, aber ebenfalls wichtige Investition war da die Beschaffung von Kollisionssystemen für genau diese 4 meistgeflogenen Maschinen. In diesem Heft wird dargestellt, wie sinnvoll und hilfreich für die Piloten diese modernen Zusatzausrüstungen sind, die es in dieser kompakten und vielseitigen Konfiguration noch gar nicht sehr lange auf dem Markt gibt. Wer an detaillierteren technischen Hintergründen interessiert ist, kann sich schon jetzt auf einen Artikel in einer späteren Ausgabe unserer GendAIRkinger News freuen.

All diese geplanten und natürlich auch die ungeplanten Investitionen kosten sehr viel Geld und stellen den Verein immer wieder vor große Herausforderungen. Da ist es ein wahrer Segen, tatkräftige Freunde und Förderer zu haben. Unser größter Unterstützer seit vielen Jahrzehnten ist unser Ehrenmitglied Rudolf Grenzebach. Er feierte Anfang Juli seinen 87. Geburtstag, wozu wir ihm sehr herzlich gratulieren. Als Geburtstagsgeschenk – aber in der anderen Richtung als sonst – hat er uns eine äußerst großzügige Spende

Wir gratulieren herzlich

**Zum 87. Geburtstag
Rudolf Grenzebach am 08.07.2017**

**Zum 81. Geburtstag
Franz Schröttle am 11.09.2017**

**Zum 50. Geburtstag
Markus Grimminger am 11.09.2017**

Lizenzen

**Felix Albinger EU-FC
Markus Grimminger MEP-VFR**

**Nils Junge MEP-VFR
Jose Sanchez-Oro MEP IR**

über 20 000 € überreicht, weil er sich sehr mit unserem Verein und Flugplatz verbunden fühlt und dessen Entwicklung mit großem Interesse verfolgt. Wir danken Rudolf Grenzebach sehr herzlich und wünschen uns, dass er noch viele Jahre Freude an "seinem" Flugplatz hat.

Freude am Flugplatz und noch mehr am Fliegen hat auch unser Vorstandsmitglied Thomas Seel, von dem wir auch in dieser Ausgabe wieder einen Reisebericht mit vielen schönen Fotos finden. Diesmal gibt er Tipps zu Besuchen von Flugplätzen und deren Umgebung in den österrei-

chischen Alpen. Diese wunderschönen Gegenden sind alle in kürzester Zeit von Genderkingen aus zu erreichen. Allerdings sind manche Alpenflugplätze nicht ganz einfach anzufliegen und erfordern einige fliegerische Erfahrung und vor allem gute Streckenplanung für die Landung und genaue Gewichtskalkulation für den Start. Da freut man sich wieder umso mehr über unseren völlig ebenen und hindernisfrei anzufliegenden Flugplatz.

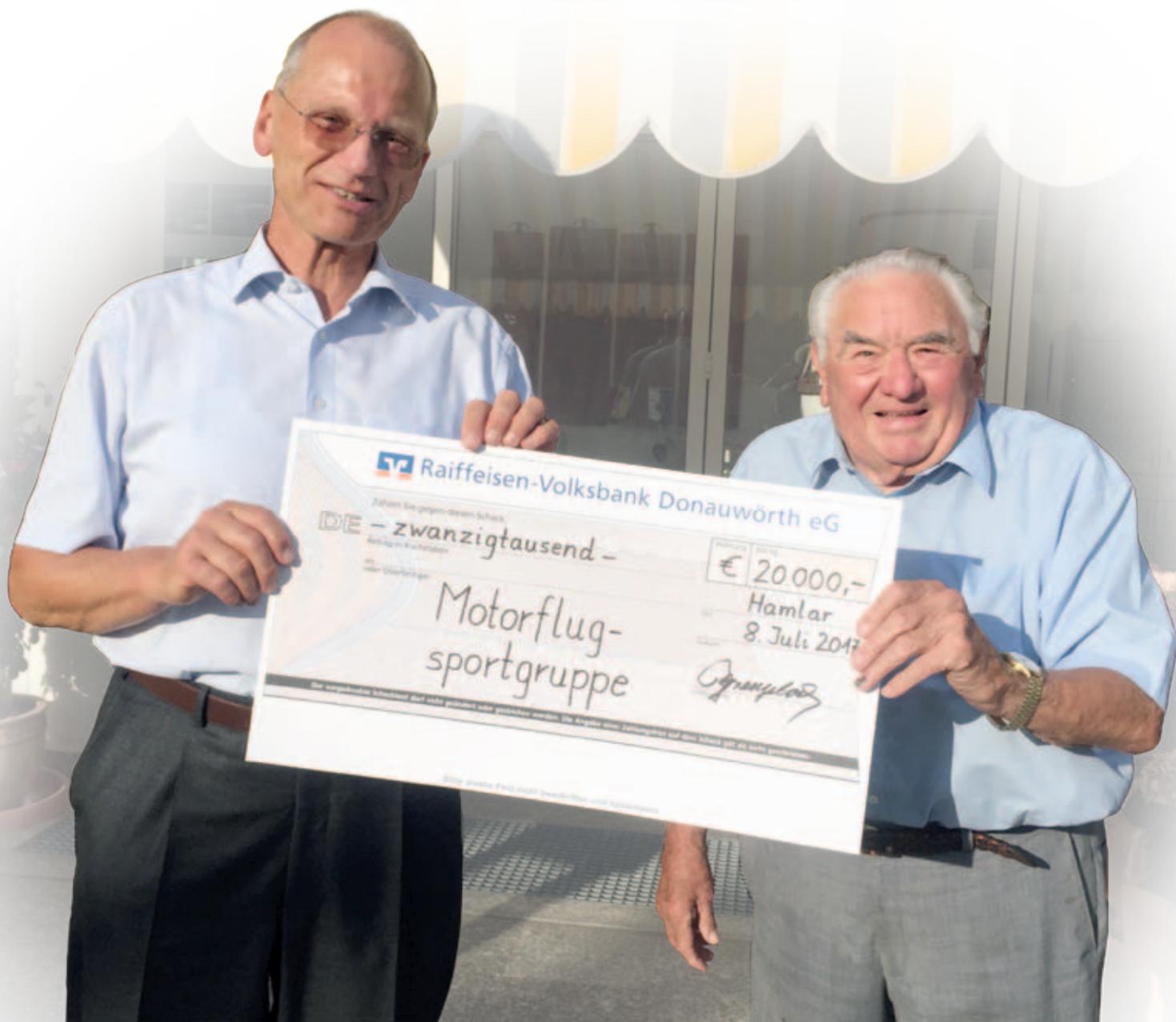
Schließlich gibt es auch in diesem Heft wieder drei neue Mitglieder-Vorstellungen – vom Flugschüler bis zum erfahrenen Piloten

und Flugzeugbesitzer, der mittlerweile in unserem Verein das Multi-Engine Rating erworben hat. Erfreulicherweise reißt der Zustrom aktiver Mitglieder nicht ab; die neue Halle eröffnet auch hier neue Dimensionen.

Ich wünsche Ihnen wieder eine interessante Lektüre der Genderkinger News, einen schönen Aufenthalt in EDMQ sowie uns allen allzeit glückliche Landungen



Ihr Matthias Obermayer



Halle

8



Der Flugplatz Genderkingen hatte bisher 6 Flugzeughangars, davon 3 mit Drehtellern. Die erste Halle wurde 1968 gebaut, die letzte im Jahr 2007. Im Jahr 2013 konnte die MDG die Halle erwerben, in der bis 2012 das Werksflugzeug der Firma GRENZEBACH untergestellt war und in der ab 2013 neben der DA42 D-GDON "Donauwörth" zwei weitere Vereinsflugzeuge Platz fanden.

Kurze Zeit später waren allerdings von den mittlerweile rund 28 Hallenstellplätzen bereits wieder alle belegt. So konnten Kurzzeitmieter (z.B. für eine Nacht bei schlechtem Wetter) oder Langzeitmieter nur angenommen werden, wenn ein Flugzeug unterwegs war oder ein Mieter seinen Stellplatz-Mietver-

trag gekündigt hatte. Außerdem hatte der Verein trotz steter Zunahme der aktiven Mitglieder mangels Hallenplatz keine Möglichkeit, ein weiteres Vereinsflugzeug zu beschaffen.

Daher wurde der Vorstand 2015 erneut beauftragt, weitere Hallenplätze zu schaffen. Das Haupthindernis hierfür war der Mangel an Baugrund. Zwar besaß die Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. mittlerweile fast 8 ha Grund am Flugplatz Genderkingen, aber diese Flächen waren entweder nicht als Baugrund geeignet (z.B. die Fläche der Landebahn) oder es gab keine Möglichkeit einer wetterfesten Verbindung (Taxiway) zur Landebahn. Überraschend ergab sich Ende 2015 die



Möglichkeit, einen Teil eines ursprünglich als Kiesabbau-Gebiet vorgesehenen Grundstücks am westlichen Rand des Flugplatzes zu erwerben. Übrigens wurde zur gleichen Zeit das bisher gepachtete westliche Drittel der Landebahn der MDG zum Kauf angeboten. Angesichts dieser Möglichkeiten einer langfristigen Entwicklung des Flugplatzes beschloss die MDG-Mitgliederversammlung am 22.04.2016 sowohl den Erwerb dieser beiden Grundstücke mit zusammen 1,7 ha als auch den Bau einer Flugzeughalle.

Nach der Auswertung von ursprünglich 8 Angeboten wurde die Firma WOLF mit dem Bau einer Stahlhalle mit den Maßen 25 m x 50 m beauftragt. In zahlreichen Gesprächen mit den zuständigen Stellen wie z.B. dem Luftamt Süd, dem Landratsamt Donau-Ries, dem Wasserwirtschaftsamt und der Gemeinde Genderkingen sowie den Grundstücksnachbarn wurde sehr bald Einvernehmen erzielt. Allerdings stellten sowohl die Lage im Überschwemmungsgebiet der Donau als auch der sehr weiche Unter-

grund einige Anforderungen. Da die Halle auf einem Sockel steht, musste nördlich der Halle ein Retentionsbecken angelegt werden, das die bei einem 100-jährigen Hochwasser durch den Sockel verdrängte Wassermenge aufnehmen soll.

Um bei dem sehr weichen Untergrund keine Pfähle setzen zu müssen, wurde das Fundament als Streifenfundament mit einer steifen Verbindung zur Bodenplatte und zu den Wänden ausgelegt, wodurch sich zwar die Halle als Ganzes über die Jahre eventuell ungleichmäßig – also leicht schräg – setzen kann, aber der gesamte Aufbau in sich stabil bleibt.

Aus den Erfahrungen mit den anderen Hallen wurde von Beginn an eine geschlossene Bodenplatte vorgezogen, um das Eindringen von Wasser und Eisbildung zu vermeiden. Ursprünglich war geplant, die Halle zunächst ohne Drehteller zu vermieten und dann einen oder zwei Drehteller auf dem Boden aufzusetzen – je nach Nachfrage an Stellplätzen. Da aber bereits wenige Monate

nach Beginn der Planungsarbeiten mehr als 10 Stellplatz-Anfragen vorlagen, wurde beschlossen, sofort zwei elektrisch betriebene AERODISC-Rundparkdecks mit je 22,80 m Durchmesser zu installieren.

Nachdem alle behördlichen und technischen Voraussetzungen geschaffen waren, konnte am 21.11.2016 mit den ersten Erdarbeiten begonnen werden. Wenige Tage zuvor war ein anderer wichtiger Meilenstein erreicht worden: mit dem Eigentümer des Grundstücks zwischen Halle 6 und Halle 8 konnte ein Pachtvertrag abgeschlossen werden, der die komplette Verlegung des bisher neben der Landebahn verlaufenden Feldwegs nach Norden erlaubte – in sicherem Abstand zur Landebahn, wie schon lange vom Luftamt gewünscht.

Die Fundamentarbeiten wurden Ende Dezember 2016 abgeschlossen – rechtzeitig vor Beginn der Frostperiode. Trotz Schnee und klirrender Kälte konnte das Stahlgerüst erstellt werden; im März waren die Wände und das Dach





fertig. Im April wurde der durch massive Eisengeflechte verstärkte Beton-Hallenboden gegossen, der danach 4 Wochen aushärten musste.

In dieser Zeit wurden der Asphalt-Taxiway und das Vorfeld angelegt. Danach konnte die Elektrik installiert und die Rolltore montiert werden. Der letzte große Meilenstein des Hallenbaus war im Mai 2017 die Installation der beiden Drehteller.

Danach waren noch einige Außenarbeiten zu machen wie das Planieren und Einsäen der Flächen zwischen Halle 8 und Halle 6 und das Anbringen der Roll- und Rangierleitlinien von der Landebahn bis zu den Toren

der Halle 8, was nicht nur den DA42-Piloten hilft.

Ein Problem wurde erst nach größeren Regenfällen deutlich: der sehr lehmhaltige Boden erfordert eine Sickergrube am Rand des Vorfelds, da sonst der Übergang vom Vorfeld zum Taxiway – der tiefste Punkt – überschwemmt wird.

Im Laufe des Jahres werden noch die von der Naturschutzbehörde geforderten Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um die Anpflanzung verschiedener Baumarten.



Erfreulicherweise scheinen sich unsere großen Bemühungen zu lohnen. So ist der erste Drehteller bereits belegt und es sieht so aus, dass bis Ende 2017 die meisten Stellplätze vermietet sein werden.





TRAFFIC



na wahrscheinlich mit rund 70 kt. Wenn sie die gleiche Route fliegt und ebenfalls auf max. 3000 ft steigt, wie in der Augsburger Kontrollzone vorgeschrieben, werde ich sie in Kürze eingeholt haben.

Zum Glück haben wir in unserer Mooney ein POWERFLARM. Ein kurzer Blick darauf zeigt mir den TRAFFIC. Die Cessna ist rund 1 nm entfernt und mittlerweile schon 300 ft unter mir. Ein paar Augenblicke später wird die Entfernung größer, denn sie dreht offenbar nach Osten ab, um eine Platzrunde in Augsburg zu fliegen.

Fall 1:

Samstag, 05.11.2015, 1442 UTC, Dunst:

„Augsburg Tower: D-EAFE is ready for departure.“ „D-EAFE your are cleared for take-off runway 25, departure route Lima, pay attention to Cessna 172 departing in front of you.“

Kein Problem, ich sehe die Cessna, die gerade nach Westen abgehoben hat, schiebe das Gas hinein, hebe ab – und schon kann ich die Cessna in der dunstigen Luft gegen die Sonne nicht mehr sehen. Blöde Situation: meine Mooney steigt mit rund 90 kt, die Cess-

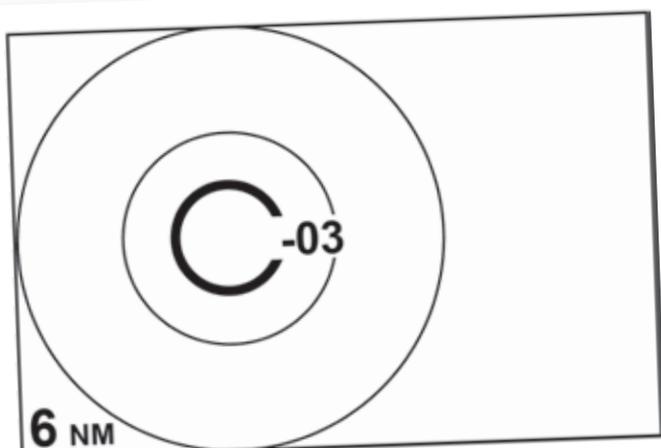
Fall 2:

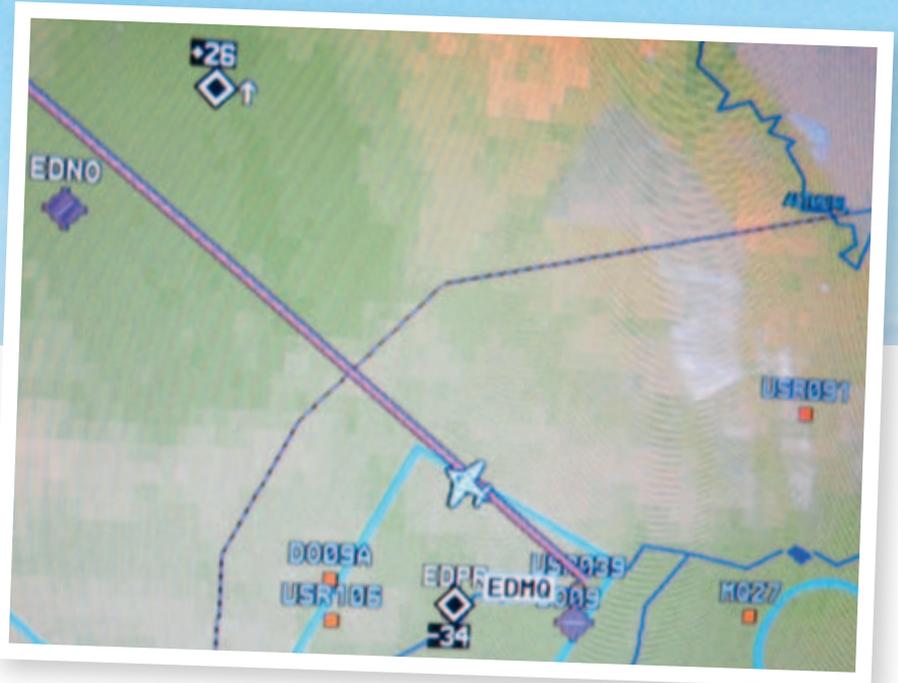
Freitag, 01.07.2016, 1200UTC, CAVOK:

„Genderkingen Info: die D-EDKY überquert den Platz nach Süden für einen Lokalflug.“

Ein herrlicher wolkenloser Tag – gerade recht für einen Rundflug mit 2 Passagieren in unserer DA40 mit GARMIN 1000. Beim Steigen fliegen wir der Sonne entgegen; kein anderer Verkehr in Sicht. Sicherheitsshalber blicke ich nicht nur aus dem Fenster, sondern immer wieder kurz auch auf den rechten Bildschirm des G1000, um zu

Beispiel für Transponderanzeige auf Powerflarm





prüfen, ob das TRX1500 Daten anzeigt. Und tatsächlich: TRAFFIC! Ein ADS-B-Signal ist fast genau auf unserem Kurs zu sehen; es bewegt sich von links nach rechts mit abnehmender Höhendifferenz. Ich schaue genauer in die angegebene Richtung, kurve etwas nach links und entdecke einen Hubschrauber auf der IFR-Anflugroute zu Airbus Helicopters schräg zur B16 nach Nordwesten (Bild 4).

Bild 2: Grundsätzliches Beispiel für ADS-B-Anzeige auf G1000 (nicht Fall 2)

Fall 3:

Sonntag, 23.04.2017, 1330 UTC; METAR 9999 BKN030:

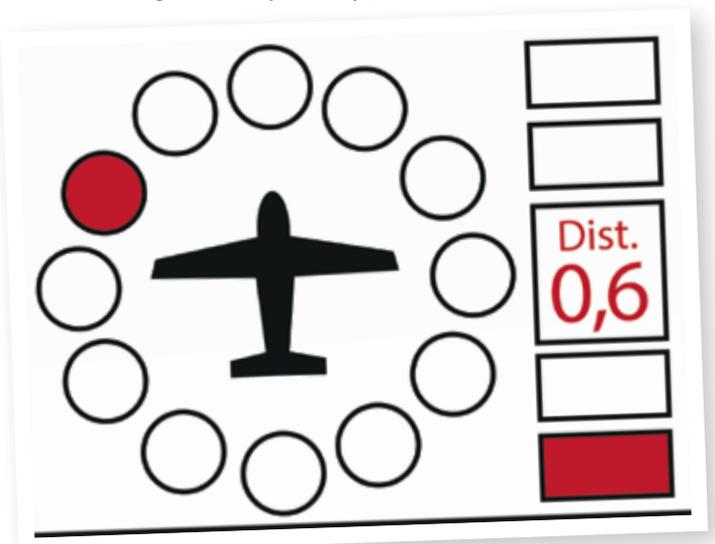
„Genderkingen Info: D-EELV abflugbereit für einen Lokalflug. Wir wollen geradeaus in südwestlicher Richtung steigen.“ „D-EELV: Start nach eigenem Ermessen, Airbus hat heute keinen Flugbetrieb.“

Bei meinem 2-jährlichen SEP-Checkflug schlägt mein Fluglehrer Steilstarts und -landungen sowie Ziellandeübungen ohne Motorhilfe vor. Wir steigen also mit unserer Cessna 172 „Lady Victoria“ mit 100 % Leistung über unbewohntem Gebiet zwischen Asbach-Bäumen-

heim und Nordheim mit rund 60 kt und 2000 ft/min so steil wie möglich auf rund 3500 ft MSL. Natürlich ist in dieser Fluglage die Sicht nach vorne praktisch null. Neben der Kontrolle von Fahrt, Kurs, Steigrate und Höhe und dem (eingeschränkten) Blick nach draußen schaue ich auch immer wieder auf das BUTTERFLY-Display, das kein Verkehr in der Nähe zeigt. Plötzlich – wahrscheinlich wegen der hohen Steigrate – zeigt die spezielle Kollisionssymbolik TRAFFIC von links auf direktem Kollisionskurs. Ich kurve sofort nach rechts und sehe links vorne ein entgegenkommendes Segelflugzeug, dessen Pilot uns offenbar auch schon gesehen hat (auf seinem FLARM oder in Wirklichkeit), denn es dreht ebenfalls nach rechts ab.

Beispiel für ADS-B-Anzeige auf G1000

Beispiel für Kollisionswarnung auf Butterfly





TRAFFIC

Das waren also drei Fälle in ganz normalen VFR-Flugsituationen mit verschiedenen beteiligten Luftfahrzeugen und unterschiedlichen Kollisionswarnsystemen, die jeweils sehr wertvolle Informationen gegeben und somit ihren Zweck erfüllt haben. In Fall 1 hatte die andere Cessna zum Glück ihren Transponder angeschaltet, dessen Information über Abstand und relative Höhe auf meinem POWERFLARM völlig ausreichend war. Im zweiten Fall wurden auf dem G1000-Display unserer DA40 dank ADS-B die genaue Position und die Höhe des Hubschraubers angezeigt. Und in Fall 3 konnten das Segelflugzeug und unsere C-172 per (POWER) FLARM ebenfalls die genaue Position und die relative Höhe beider Luftfahrzeuge aussenden und auf

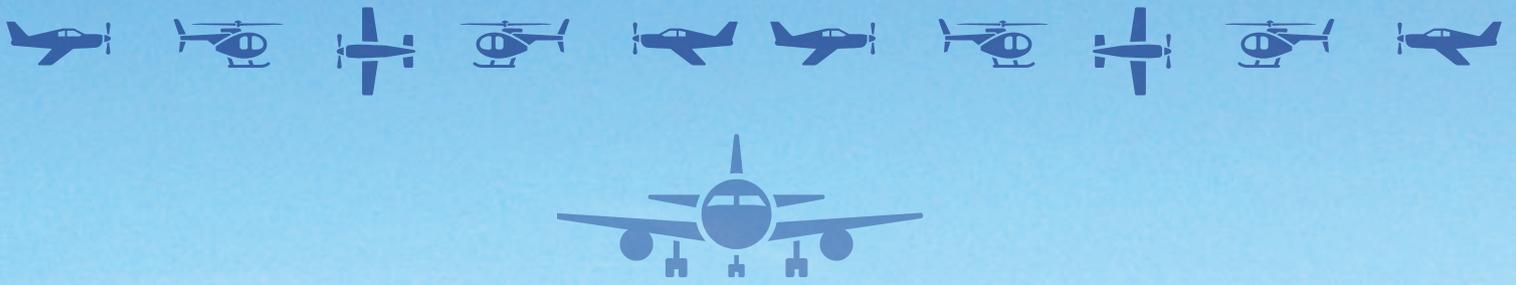
unserem BUTTERFLY-Display anzeigen.

Was sind nun die „Lessons Learned“?

- ▶ Transponder auch in Platzrunde anschalten
- ▶ Bei VFR-Flügen hat die Sicht nach draußen oberste Priorität.
- ▶ Zusätzlich soll – gerade bei eingeschränkter Sicht und in verkehrsreichen Gebieten – das Display des Verkehrswarnsystems „gescannt“ werden.

- ▶ Bei Warnungen nur kurz die wichtigste Information erfassen (Position bzw. lateraler und vertikaler Abstand) und dann sofort Blick nach draußen, bis der Verkehr erkannt ist oder der Abstand sich wieder vergrößert





► Spezieller Hinweis für Süd-An- und Abflug in EDMQ: auf Airbus-Anflugsektor südlich der B16 in ca. 2500 bis 3500 ft und Richtung 12/30 achten.

Bei der Begegnung von Motor- und Segelflugzeugen sollte folgendes beachtet werden:

► Über 90% aller Segelflieger in Deutschland haben FLARM und sehen auch unsere Flugzeuge, da diese FLARM-Signale aussenden. Meist ist die Erkennungsreichweite im Bereich 1,5 bis 3 km. ALSO unsere Systeme unbedingt einschalten.

► Segelflugzeuge ändern rasch die Höhe (im Gleitflug nach unten, in der Thermik nach oben)

► Im Kreisflug (Thermik) zumeist unter den Wolken erscheinen sie auf unseren Anzeigen fast stationär. Im Gleitflug bewegen sie sich mit ca. 60 bis 100 kn.

► Segelflieger steigen häufig bis knapp unter die Wolkenuntergrenze. IFR-Piloten sollten also besonders vorsichtig durch die Wolken sinken und am besten Cumulus-Wolken umfliegen.

► Segelflieger kreisen sehr oft in einem Pulk von bis zu 10 Flugzeugen – in enger Formation in einem Höhenband von bis zu 500 m. Sie werden oft nur als ein oder zwei Signale angezeigt. Im Delphinflug ändern sich ihre Höhen sehr schnell um mehr als 100 m.

► An Wochenenden und Feiertagen bei gutem Segelflugwetter fliegen hunderte von Segelfliegern über der schwäbischen Alb und die süddeutschen Höhenzüge.

► Spezieller Hinweis für den Raum Donauwörth-Genderkingen:

Der Segelflugplatz Stillberghof hat eine „Special Activity Area“ für Kunstflug von GND bis 7000ft mit 1,5 nm Radius – also bis EDMQ. Dieses Gebiet wird bei gutem Wetter häufig auch werktags genutzt!

Nachdem dieser Artikel hauptsächlich operationelle Aspekte aus der Sicht der Piloten behandelt, wird sich ein weiterer Beitrag in einem der nächsten Hefte mit den technischen Hintergründen beschäftigen.



Sichtanflugkarte von Genderkingen mit HS-An-/Abflugroute und Special Activity Area über Segelflugplatz Stillberghof

Ausflugsziele in den Bergen

Ein Bildbericht von Thomas Seel

Sommerzeit ist Ausflugszeit!

Vier Ausflugsziele in die Alpen:
Heute möchte ich euch meine Lieblingsziele in unserer schönen heimischen Bergwelt vorstellen. Die Flugplätze gefallen mir besonders gut, da diese schnell erreichbar sind und sich mit Flugzeiten

um circa eine Stunde gut für Tagesausflüge eignen. Natürlich gehört Zell am See und St. Johann zu den beliebtesten Ausflugszielen. Allerdings sind diese Plätze bekannt und somit möchte ich den Blick auf andere Plätze lenken.



Flugplatz Niederöblarn – ICAO Code LOGO

Der Weg ist das Ziel und das Motto zu diesem sehr schön in den Bergen gelegenen Flugplatz. Von Donauwörth ist dieser Platz ungefähr eineinhalb Stunden Flugzeit entfernt. Gerade die Flugstrecke über

das Salzkammergut und etliche Seen bedeutet absolutes Genussfliegen. Die Landung an diesem Platz sollte jedem mit etwas Bergflugerfahrung gut glücken. Eine gute Flugvorbereitung ist einem

entspannten Anflug sicherlich sehr hilfreich. Das Tal bietet genügend Raum für Extrarunden, sollte der erste Anflug nicht passen



Flugplatz Gmunden-Laakirchen – ICAO Code LOLU

Ein Ausflug nach Gmunden am wunderschönen Traunsee (großes Foto) ist absolut zu empfehlen! In gut einer Stunde Flugzeit sind wir im schönen Salzkammergut. Die Flugstrecke an sich ist super

schön, zuerst über München, vorbei am Chiemsee und Salzburg und einigen anderen Seen geht es zur Landung in LOLU. Vom Flugplatz kann man entweder gut 500 Meter zur nächsten Bahnhaltestel-

le laufen oder mit dem Taxi an den circa 5 km entfernten Traunsee fahren. Die tolle Bergkulisse verspricht einen entspannten Tag, egal ob man am See baden will oder sich eine Runde bewegen.



Flugplatz Mariazell – ICAO Code LOGM

Der Flugplatz Mariazell liegt mitten in den Bergen und hat ein anspruchsvolles An- und Abflugverfahren, das für Motorflieger ungewohnt nahe an den Bergkanten entlang führt. Die Landebahn in Maria Zell hat eine Länge von circa 500 Meter und setzt etwas Übung beim Landen auf

kurzen Flugplätzen voraus. Im Dezember hat man die Möglichkeit, wenn es lange genug schneefrei bleibt, einen sehr stimmungsvollen Weihnachtsmarkt zu besuchen. Ansonsten gibt es unzählige Möglichkeiten zu wandern und die Bergwelt zu genießen



Flugplatz Reutte Höfen – ICAO Code LOIR

Seit der Flugsaison 2017 hat dieser am Lech gelegene Flugplatz eine Betonpiste und ist somit mit deutlich mehr Sicherheitsreserven auch für Motorflieger gut anfliegbar. Allerdings sollte man sich etwas Zeit nehmen sich mit der Hindernissituation, einer korrekten Weight- & Balance für das Flugzeug und dem An- und Abflugverfahren auseinander zu setzen. Letzte Hürde ist ein PPR Antrag über die Seite des Flugvereines. Auf der Homepage www.flug-sportverein-reutte.at wird nochmals explizit darauf hingewiesen sich über Lande- und Startrichtung Gedanken zu machen und überwiegend Richtung Süden an und abzufliegen!

Ist man erst einmal vor Ort, sind die Möglichkeiten sehr groß für einen spannenden Tag. Am Flugplatz gibt es ein Restaurant mit leckeren Gerichten und man wird äußerst freundlich empfangen. Seit einiger Zeit hat die Region eine Attraktion, die viele Besucher anzieht. Die Highline179 ist die längste Fußgängerhängebrücke der Welt und ist in einer gemütlichen Kurzwanderung erreichbar und bietet tolle Blicke ins Tal, zum Flugplatz. Dort bietet sich die Gelegenheit durch eine historische Burganlage zu schlendern. An guten guten Thermiktagen pfeifen jede Menge Segelflieger direkt über die Köpfe und die Burgenwelt Ehrenberg. Von hier lässt sich die

kleine Wanderung in eine schöne Wanderrunde, die gut 4 Stunden in Anspruch nimmt, über Rieden am Lech entlang zum Flugplatz zurückführt ausweiten.



Ich hoffe mit den Bildern und den Kurzberichten etwas Appetit auf fliegen in unserer tollen Bergwelt gemacht zu haben. Für Fragen oder Unterstützung in der Ausflugsplanung dürft ihr mich gerne ansprechen. Viele weitere Bilder und Berichte zu anderen lohnenden Flugplätzen in den Bergen sind auf meiner Homepage www.skybavaria.de