

GendAiR kingen **NEWS**



Mit Beiträgen rund ums
Fliegen und die Geschichte
der MDG und des Flugplatzes

Unter anderem mit Erinnerungen von **Rudolf Grenzebach** und **Schorsch Gerstmeier** ·
Aktuelles zum **IFR-Fliegen** von Wolfgang
Erben · **Reisebericht**: – von Genderkingen
aus nach Griechenland mit Thomas Seel ·
Fliegergeschichte(n) aus dem Buch von
Michael Kimmerle

50 Jahre Motorflugsportgruppe in Genderkingen



Die MDG 2017

132 Piloten · 44 Fördermitglieder · 2 Ehrenmitglieder

Vorstandschafft:



1. Vorsitzender:
Matthias Obermayer
matthias.obermayer@flugplatz-genderkingen.de
Tel. +49-151-14229064



2. Vorsitzender:
Ulrich Amersdorffer
ulrich.amersdorffer@flugplatz-genderkingen.de
Tel. +49-151-14748763



Technischer Leiter:
Martin Schneider
martin.schneider
@flugplatz-genderkingen.de
Tel. +49-151-14229012



Hauptflugleiter:
Peter Kleiner
peter.kleiner
@flugplatz-genderkingen.de
Tel. +49-1520-1950254



Kassier:
Kurt Glock
kglock
@metallbau-glock.de
Tel. +49-171-3090606



Schriftführer
Thomas Seel
thomas.seel
@googlemail.com
Tel. +49-179-6413130



Weitere Wahlämter:

Ausbildungsleiter
LVB-ATO (PPL, LAPL):
Jürgen Steiner
steiner_juergen@t-online.de
Tel. +49-151-40171023



1. Kassenprüfer:
Oliver Klauser
ok@klauser-wensauer.de
Tel.: +49-1511-2029590



2. Kassenprüfer:
Hans Kavasch
hans-jochen@kavasch.de
Tel.: +49-175-5768367

Weitere Funktionen:



Verwaltung:
Monika Löffler
monika.loeffler@gmx.de
Tel. +49-906-91414
Tel. +49-157-83344999



Ausbildungsleiter UL,
Ausbildung IR und MEP:
Dr. Wolfgang Erben
wolfgang.erben@t-online.de
Tel. +49-171-5449406



Flugleiterin
(werktags 9-17 Uhr lokal)
Sandra Fischer
tower@flugplatz-genderkingen.de;
sandra.fischer.derching@gmail.com
Tel. +49-906-5523

Inhalt

Die MDG 2017 2
Vorstand und Ämter

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Über alle Grenzen

Rudolf Grenzebach erzählt aus seinem Leben als fliegendem Unternehmer 4

Mit Heinz über den Wolken

IFR – wenn man das Flugzeug als Verkehrsmittel nutzt 16

Osterfeuer auf Santorini

Thomas Seel nimmt uns mit auf die Griechischen Inseln 20

Otto Lilienthal

Laura Lehmacher war mit dem Originalgleiter des Fliegerpioniers in Donauwörth 28

Verein, Flugplatz, Maschinen

Kurzportrait des Vereins 2017 36

Schorsch

Mit dem Gründer des Aeroservice Donauwörth im Gespräch über gute alte Zeiten 40

Lebe ich, so fliege ich. Fliege ich, so lebe ich.

Vier Erinnerungen aus dem Buch von Michael Kimmerle 50

50 Jahre ...

Eine kleine Chronologie 56

Impressum

Redaktion: Wolfgang Erben, Georg Lehmacher, Laura Lehmacher, Renate Lehmacher, Matthias Obermayer, Thomas Seel, Michael Kimmerle **Fotos:** siehe Copyright-Vermerke in den Beiträgen **Titelfoto:** Das Titelfoto (und das Foto auf der Rückseite des Magazins) ist eine Fotomontage von Georg Lehmacher unter Verwendung eines eigenen Fotos, sowie eines Fotos aus dem MDG-Archiv **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehmacher [Atelier Georg Lehmacher, Augsburg] **GendAIRkingerNews:** Die GendAIRkinger News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Beiträge geben nicht die Meinung des Vereins wider, sie sind lediglich persönliche Stellungnahmen der einzelnen Redakteure **Anzeigen:** Anzeigen in den GendAIRkingerNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder bei Georg Lehmacher: 0172/815 30 75. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.

Die GendAIRkingerNEWS
Layout: Atelier Lehmacher

Die GendAIRkingerNEWS
Mit Fotos von



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

Ist Ihnen beim Betrachten des Titelfotobilds etwas aufgefallen? Richtig, dieses Flugzeug existiert so nicht. Georg Lehmacher hat in einer raffinierten Fotomontage 50 Jahre zusammengebracht, die unser Verein schon existiert. 1967 wurde die damalige „Motorflugsportgruppe WMD-SIAT“ gegründet. Das erste Vereinsflugzeug war die D-ELRY GY-80 Gardan Horizon; dieser Typ flog zum ersten Mal 1960. 40 Jahre später hatte die andere Hälfte unseres „Titel-Flugzeugs“, die AQUILA A210, ihren Erstflug. Seit 2010 besitzt unser Verein – mittlerweile „Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V.“ (MDG) genannt – mit der D-EAQN eine Maschine dieses Typs und nutzt sie primär für die Anfängerschulung.

In unserem Verein werden aber nicht nur „Fußgänger“ zu Piloten gemacht, sondern man kann auch mit Vereinsfluglehrern und Vereinsflugzeugen die Berechtigung zum Instrumentenflug („IFR“) auf einmotorigen und auch auf mehrmotorigen Flugzeugen erwerben. Wer weiß bzw. es selbst erlebt hat, welcher Aufwand früher für die IFR-

Ausbildung benötigt wurde (1980 gab es z.B. in ganz Bayern noch keine einzige IFR-Schule), der wird die pragmatischen und kostengünstigen Wege zum Instrument Rating zu schätzen wissen, die Wolfgang Erben und Udo Schenn unseren Vereinsmitgliedern ermöglichen.

Anlässlich des 50. Geburtstags unseres Vereins und unseres Flugplatzes sprachen wir mit altgedienten Vereinsmitgliedern über ihren fliegerischen und beruflichen Werdegang und die Anfangsjahre von Verein und Flugplatz. Georg „Schorsch“ Gerstmeier erzählte von der Anfangszeit seines luftfahrttechnischen Betriebs „Aero Service Donauwörth“ und Rudolf Grenzebach schilderte, wie er zur Fliegerei kam und seine Flugzeuge und seine Firma stetig wuchsen. So soll dieses Heft den Bogen von der Anfangszeit von Flugplatz und Verein bis zur heutigen Situation spannen, wo wir uns über viele neue Möglichkeiten der Fliegerei in Genderkingen und in ganz Europa freuen dürfen. Ein Beispiel hierfür liefert Thomas Seel mit seinem Bericht über seinen Flug nach Griechenland.

Der 50. Geburtstag unseres Vereins und unseres Flugplatzes ist ein guter Anlass, sich bei allen zu bedanken, die zum Erfolg von MDG und EDMQ beigetragen haben.

Ich wünsche Ihnen wieder eine interessante Lektüre der GendAIRkinger News, einen schönen Aufenthalt in EDMQ sowie uns allen allzeit glückliche Landungen – mindestens für weitere 50 Jahre

Ihr Matthias Obermayer

Wir gratulieren herzlich

Zur Hochzeit
Thomas und Barbara Seel am 8.9.17

Zum 50. Geburtstag
Herbert Mandlmeier am 22.12.17

Zum 60. Geburtstag
Wolfgang Erben am 13.10.17

Zum 65. Geburtstag
Roland Pamler am 28.11.17
Wilhelm Ketterle am 21.12.17

Zum 75. Geburtstag
Jürgen Grüll am 22.11.17

Neue Lizenzen und Berechtigungen
Dr. Wolfgang Erben FE PPL & LAPL
Jörg Baustetter FE PPL & LAPL

Philipp Funk SEP IR
Stephan Strobel SEP IR
Karsten Stucke LAPL

Über alle Grenzen Rudolf Grenzebach

Mehr als 50 Jahre
in der Luft und als erfolgreicher
Unternehmer unterwegs

Sommer 2017

Der Wahlkampf in Deutschland ist auf dem Höhepunkt. Unbeeindruckt von allen Krisen und Skandalen regiert in den USA Präsident Trump. In Europa häufen sich auch in diesem Jahr die Anschläge der IS, gerade an dem Tag, an dem wir zusammen sitzen, ein besonders schlimmer in Barcelona.

Anfangs flog Rudolf Grenzebach auch immer wieder Flugzeuge des Vereins, wie diese Morane



Foto: MDG-Archiv

Vor Ort gibt es erfreulicheres zu berichten: Das 50jährige Jubiläum des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen steht kurz bevor. Anlass genug, die Vergangenheit des Flugplatzes zu beleuchten. Mit unserem Vorsitzenden Matthias Obermayer zusammen recherchieren wir nach Bildern und Geschichten.

So besuchen wir Rudolf Grenzebach, der seit Jahrzehnten den Flugplatz und den Verein maßgeblich formt und großzügig unterstützt. Wir werden von ihm und seiner Frau Maria in Hamlar sehr herzlich aufgenommen. Bei einem frisch gezapften Pils beginnt er zu erzählen, wie er zur Fliegerei kam und was ihn bis heute mit dem Platz verbindet. „Ach“, beginnt er mit leuchtenden Augen zu erzählen, „damals war die Fliegerei noch anders. Ganz anders.“ Und dann erzählt er über seine Jahre



Als Mitflieger mit einer Scheibe Mü 13E/Bergfalke machte Rudolf Grenzsbach 1964 seine ersten Flugerfahrungen über Augsburg und Umgebung.

als Pilot, über die Geschichte des Flugplatzes und immer wieder auch die eine oder andere Anekdote aus seinem Fliegerleben, das mehr als 50 Jahre zurückreicht.

* * *

Sommer 1964

Über die Bildschirme der Schwarzweißfernseher in Deutschland, die noch längst nicht in jedem Haushalt zu finden sind, flimmert jetzt wieder das Bild des Kanzlers Ludwig Erhard. Und während Erhard in Bonn als Kanzler des Wirtschaftswunders regiert, sind es die Menschen in der Bundesrepublik, die die Freiheit der sozialen Marktwirtschaft in ihrem neu organisierten Staat nutzen, und mit Fleiß und Fachkenntnissen dieses Wirtschaftswunder eigentlich erst schaffen, jeder an seiner Stelle: vom Arbeiter über die Menschen in den Büros der Großstädte bis hin zu den Unternehmern.

Einer derer, die mit ihrer fast unerschöpflichen Energie, ihrem Ideenreichtum und ihrer Beharrlichkeit besonders zum „Wirtschaftswunder“ beitragen, ist der 36jährige Rudolf Grenzsbach, der mit der Unterstützung seines Vaters bereits etwa ein Jahrzehnt vorher ein Unternehmen gegründet hatte, das nun die günstigen

Bedingungen nutzt, um sich mit neuen Ideen und seiner ganzen Schaffenskraft nach oben zu schrauben.

Aber in den Sommermonaten dieses Jahres ist es eine ganz andere Freiheit, die Rudolf als Privatmann begeistert. Mit dem ehemaligen Luftwaffenpiloten Peter Pröller lässt er sich an einem warmen Sonntag in Augsburg auf dem alten Messerschmittgelände in dem Segelflugzeug Mü 13 mit einer Seilwinde zunächst auf 600 m Höhe ziehen. Der Pilot, der seinen Passagier gerne auch mal ans Ruder lässt, schafft es dank der Thermik, nach und nach sein Luftfahrzeug auf 3000 Höhenmeter zu schrauben, und den halben Tag lang zieht das Segelflugzeug dort oben seine Bahnen. Als das Flugzeug am Abend sicher wieder auf dem alten Flugplatz in Augsburg landet, ist Rudolfs Entscheidung, selbst eine Segelfluglizenz zu erwerben, längst gefallen.

* * *

Natürlich hilft der flugsportbegeisterte Rudolf Grenzsbach

auch engagiert mit, wenn es um den viel näher gelegenen Flugplatz Genderkingen geht. Als der Verein nahe Genderkingen ein Gelände findet, das sich eignet, einen Flugplatz einzurichten, ist es ein glücklicher Zufall, dass das Grundstück dort dem Vater von Rudolf Grenzsbach gehört. „Mein Vater hatte das Grundstück meinen Schwestern vermacht. Ich löste es aus und verpachtete es an den Verein. Später habe ich es dem Verein dann zum Teil für die Einstellerlaubnis für unser Flugzeug hergegeben, zu einem anderen Teil geschenkt“, erzählt er, der bis heute immer wieder Verein



Foto: Georg Lehmacher

Erfolgreicher Unternehmer und erfahrener Pilot: Rudolf Grenzsbach kann mehr als zufrieden auf sein Leben im Beruf und in der Luft zurückblicken



Ein Graslandeplatz war der Flugplatz Genderkingen, als Rudolf Grenzebach Vereinsmitglied bei der MDG wurde

und Flugplatz mit sehr großzügigen Spenden unterstützt.

Während wir durch die offene Terrassentür das Brummen eines Flugzeugs hören, das zunächst etwas lauter wird, um sich dann nach und nach in der Ferne des Sommerhimmels zu verlieren, erzählt Herr Grenzebach weiter:

„Von Anfang an hatte ich vor, die Fliegerei für meine Geschäftstermine zu nutzen“, fährt er fort. „Ich hatte die Autofahrerei satt. Etwa 70.000 km fuhr ich im Jahr durch die Gegend. Die Straßen damals taten ihr Übriges dazu, dass ich mehr als genug von den Autofahrten hatte. Alleine die Fahrt nach Augsburg kostete damals oft weit mehr als eine Stunde Zeit. Und ich brauchte meine Zeit für andere Dinge: für die Arbeit in Hamlar und bei meinen Kunden.“

Also war klar, dass ich die Fluglizenz nutzen würde, um

meine Kunden schneller zu erreichen: wenn ich Termine hatte, um Maschinen zu planen oder zu verkaufen, wenn ich Anlagen in Be-

trieb nahm oder Wartungstermine hatte.“

Fortan nimmt er in Augsburg Flugstunden für die Motorflugberechtigung und lernt auf die Theorieprüfung. Und nicht nur er: auch seine Frau ist anfangs dabei und lernt fliegen. 1971 macht Rudolf zunächst seinen ersten Alleinflug. „Damals war es üblich, dass einem die Krawatte nach der Landung abgeschnitten wurde. Man hat sich danach auf einem Stuhl, mit eigens dafür angebrachten Griffen, nach vorne beugen müssen und dann wurde einem noch der Hintern versohlt. Jeder, der vorbei kam, durfte anständig draufhauen. Einer der Fluglehrer, ein ehemaliger Luftwaffenpilot, schlug regelmäßig so fest zu, dass sich alle fürchteten. Ich hatte Glück, der Betreffende war an diesem Tag nicht da, und ich kam glimpflich davon. Später kam er dann dazu, und meinte, er könne das nachholen. Aber wir konnten ihn davon überzeugen, dass es jetzt nicht mehr gilt, und dass er zu spät gekommen sei, da wir ja schon ein Bier getrunken hatten.“

Auch Frauen mussten sich nach dem ersten Solo in der Luft diesem Ritual beugen. „Nur schnitt man ihnen nicht die Krawatte ab, sondern stattdessen ein BH-Körbchen“, erinnert sich Rudolf Grenzebach. Und es gab ein paar Frauen, die damals schon flogen. „Eines Tages, damals in Augsburg, landete auch eine Schülerin nach ihrer Platzrunde – oben ohne. Lachend meinte sie dann: ‚So, jetzt könnt ihr bei mir nichts mehr holen. Schneidet doch einfach mal ab, was ihr noch findet.‘“

Frau Grenzebach entschied sich schließlich, die Fluglizenz

Impressionen vom Flugtag in Genderkingen Anfang der 70er Jahre



nicht fertig zu machen, obwohl sie auch kurz vor dem Solo stand. Sie meinte: „Ach, das war mir alles zu aufwändig, diese Fliegerei. Mir hat es dann gereicht, dass mein Mann fliegen konnte. Ich habe meinen Mann immer dabei unterstützt, aber das war nicht so meine Sache, es kostete ja auch sehr viel Zeit“.

„Ich erinnere mich noch gut an meine Ausbildung. Ich hatte einen Lehrer, der war immer ganz scharf darauf, Notlandeübungen mit mir zu machen“, erzählt uns Herr Grenzebach weiter. „Ständig zog er das Gas raus und fragte mich dann: ‚So, wo gehen wir jetzt runter?‘. Es war Erntezeit, wir waren gerade über einem Jungwald, ganz nah hier bei Donauwörth, und ich sagte: ‚Da unten über diesem Jungwald – wir landen dann so, dass wir die Maschine knapp über den Baumwipfeln abfangen‘. Er antwortete Ja, aber dann ist die Maschine danach kaputt, wenn es mal ernst ist“ und verwies mich auf ein nahegelegenes Getreidefeld. „Los, runter, runter, runter“, rief er mir zu. Ich sah, dass es knapp wurde, und schon vor dem Feld waren wir sehr weit unten, aber er bestand darauf und hatte seine Hand am Gashebel, so dass ich nicht dran kam. Dann hörte ich von unten vom Rumpf her schon Geräusche, ein Prasseln, die Maschine, die eigentlich nur aus einem Rohgestell bestand, das mit Segeltuch überzogen war, wurde schon langsamer und es zog mich nach vorne. Mit Gewalt schob ich seine Hand weg, die er vor lauter Schreck immer noch am Gashebel hatte und gab Vollgas.

Er sagte kein Wort mehr, und wir flogen zurück nach Augsburg. Nach der Landung zogen wir die

Weizenähren aus dem Fahrwerk.“

Herr Grenzebach lacht, dann meint er: „Das war dann die letzte Notlandeübung, die er mit mir machte.“

* * *

1971

1971 ist die Weltpolitik im kalten Krieg. US-Präsident ist jetzt Nixon, Willy-Brandt bemüht sich um die Ostverträge, Helmut Schmidt ist Verteidigungsminister. Erich Honecker löst in der DDR Walter Ulbricht als Sekretär des Zentralkomitees der DDR im Mai ab, an der Berliner Mauer werden immer noch Menschen, erschossen, die in den Westen fliehen wollen. Auch in der Fliegerei ist der eiserne Vorhang eine starre Grenze. Während die Luftfahrkarte von 1971 erstaunlich entspannt aussieht und die Luftraumstruktur noch wesentlich weniger Lufträume D und C zeigt, ist sie überall entlang der Grenze zum Osten rot schraffiert. Der Überflug in den Osten ist privaten Maschinen streng untersagt, und bereits einige Meilen vorher beginnt eine ADIZ, eine Air Defense Identification Zone, in die Flugzeuge nur mit einem – damals nur selten in privaten Maschinen installierten – Transponder einfliegen durften, und ständig ihre genauen Koordinaten bekannt geben mussten.

„Und das zu einer Zeit, in der wir in den meisten Flugzeugen kaum überhaupt Funk hatten“, sagt Herr Grenzebach uns dazu.

Es ist der 10. September des gleichen Jahres, an dem der in-



Fotos: MDG-Archiv

Ca. 1975 flog Rudolf Grenzebach auch immer wieder mit der vereinseigenen Siat Flamimgo

„Alle Anweisungen zum Fliegen haben wir damals noch am Boden erhalten.

Geflogen sind wir ohne Funk. Den gab es damals noch nicht.

Es war auch viel schöner: wenn man erst mal in der Luft war, hatte man seine Ruhe.“

Trudl Klopfer,
MDG Gründungsmitglied und Pilotin



Foto: Georg Lehmacher

Auch, wenn er seit 1995 nicht mehr geflogen ist, hat Rudolf Grenzebach seine Fluglizenz noch heute griffbereit

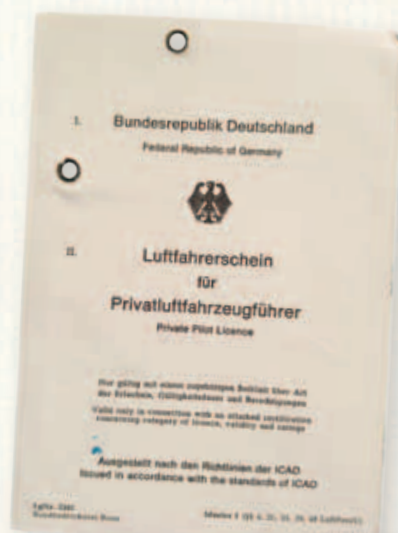


Foto: Matthias Obermayer

zwischen 41-jährige Rudolf Grenzebach erfolgreich seine Prüfung als Privatpilot ablegt. Ein Funksprechzeugnis hat und braucht der Pilot bis dato aber trotzdem noch nicht. „Das hab ich erst 1972 gemacht. Das brauchte man ja damals noch nicht.“ In seiner

Lizenz 2803-BYLAS, auf einem Formular der Bundesdruckerei in Bonn, ist die Art der Berechtigung noch mit der Schreibmaschine hinzugefügt: „Einmotorige Landflugzeuge bis zu 2000 kg Höchstgewicht/single engine land airplanes up to 2000 kg Weight“.

Der englischsprachige Eintrag in Rudolf Grenzebachs Lizenz – bei vielen ein unbedeutender Zusatz – hat in seiner Lizenz schnell einen Sinn: Schon kurz nachdem er auch Motorflugzeuge steuern darf, nutzt der Unternehmer zielstrebig die neu erworbene Freiheit beruflich und bricht regelmä-

ßig von Genderkingen aus unter anderem nach Frankreich auf.

Rudolf Grenzebach erinnert sich: „Dr. Haisch, damaliger Chef des Milchwirtschaftsverbandes Allgäu, kam bei einer Molkereibedarfsmesse auf mich zu und erzählte mir von den Problemen, größere Stückzahlen von Ementaler-Laiben behandeln zu können. Wir trauten uns zu, eine Anlage zu bauen, die mindestens 300 Laibe in der Stunde behandeln könnte. Das heißt, alle 2-3 Tage mussten die Laibe gewendet und abgewaschen werden – ebenso die Unterlagen, für die finnische Lärchenholz am geeignetsten war.“

Die 1. Anlage, also den Prototyp, errichteten wir in Kimrats-hofen/Allgäu. Einige Patente, die präzise Fertigung und das ‚German Engineering‘ sorgten dafür, dass bald weitere Anlagen zur automatischen Käsebehandlung in Deutschland, Schweiz, Österreich und Frankreich geordert wurden“.

Nachdem die Reiserouten zu den Kunden immer mehr Zeit beanspruchten, erwarb Herr

► Die D-EIAX, eine C 182 war die erste Maschine der Firma Grenzebach mit Einziehfahrwerk

Grenzebach eine Do27 aus den Beständen der Luftwaffe aus dem inzwischen aufgelösten Standort Oldenburg. Bei einer Versteigerung hatte er 26.500 DM geboten und den Zuschlag erhalten. Von „militärisch“ auf „zivil“ umgerüstet wurde sie in Hammlar. Es kamen andere Bolzen für die Tragflächen-Anschlüsse hinein und eine ganz andere Innenausstattung. Die Bundeswehr tauschte einige Instrumente in Oldenburg aus und baute auch einen Auspuff an die Do27. Den Rest besorgte eine eigens eingestellter Flugzeugmechaniker bei der Firma Grenzebach. Benötigte Teile konnte zu einem Großteil Helmut Ordemann (Sen.) beschaffen, der Vorstand bei der MDG war und beruflich bei MBB mit der SIAT Flamingo zu tun hatte. „Diese SIAT war ein sehr gutes, viersitziges Flugzeug, das aber leider nur in kleiner Stückzahl gebaut wurde, weil die Stundenzahlen für Fertigung eines Flugzeuges angeblich zu hoch, und

das Flugzeug daher deutlich teurer war, als vergleichbare Muster von Mitbewerbern“, schiebt Herr Grenzebach ein.

1972

1972 wird ein dramatisches Jahr für Deutschland: Die ganze Nation fiebert begeistert den Olympischen Sommerspielen entgegen, die in München, aber auch in Augsburg, Ingolstadt, Regensburg und Passau ausgetragen werden sollen. Doch die Spiele nehmen eine schlimme Wendung: Palästinensische Terroristen stürmen das Olympiadorf und ermorden hier und später auf dem Flughafen in Fürstentfeldbruck alle elf Geiseln und einen deutschen Polizisten.

Die Einführung von Transitstrecken wird beschlossen, mit denen Westdeutschen das Reisen nach Berlin (West) vereinfacht wird. Der erste Besuch eines amerikanischen Präsidenten in der Volksrepublik China verändert das Machtgefüge während

der Zeit des kalten Krieges und ermöglicht es nun dem Westen, Handelsbeziehungen nach China aufzunehmen.

Ein besonders schlimmes und tragisches Ereignis ereilt auch die MDG in Donauwörth. Nach langer schwerer Krankheit stirbt der 1. Vorsitzende Helmut Ordemann (Sen.).

Dennoch gibt es für den Verein auch in diesem Jahr Lichtblicke: Im Donauries sind Kommunalwahlen, Rudolf Grenzebach gewinnt ein Mandat und zieht im Herbst des Jahres 1972 in den Kreistag ein, wo er bis zu seinem freiwilligen Ausscheiden bei den Wahlen 1990 Mitglied sein wird. Es ist nicht nur für ihn persönlich ein schöner Sieg und ein bedeutender Tag, sondern auch für den Flugplatz in Genderkingen. Denn fortan kann der Unternehmer den Platz nicht nur aus Sicht des Flugsports vertreten, sondern auch dessen Bedeutung für das Flugzeug als Verkehrsmittel glaubhaft



Foto: Rudolf Grenzebach

vertreten. Von Anfang an setzt er sich unter vielen anderen Belangen auch für die Asphaltierung der Landebahn in Genderkingen ein. Unterstützt wurde er vom Kreistagskollegen Heiner Groppe, der auch Vorstand der Motorflugsportgruppe war.

1974

Zwei Jahre später, 1974. In den USA muss der Präsident Nixon dem zunehmenden Druck nachgeben und tritt aufgrund der Watergate-Affäre am 9. August zurück. Deutschland ist immer noch dabei, den Höhepunkt der Ölkrise 1973 zu verarbeiten und erholt sich nur langsam vom Schock der Fahrverbote im vorausgegangenen Jahr. Die Fußball-WM findet in Deutschland statt und als Höhepunkt holt die deutsche Elf unter Kapitän Franz Beckenbauer den Titelsieg in einem bis zum Schluss spannenden Nervenkrieg mit einem 2:1 Sieg gegen die Niederlande.

Immer wieder reizt es den frischgebackenen Piloten, den Einflug in IFR-Verhältnisse zu versuchen. „Mein Lehrer hatte mir schon gesagt: Flieg nie in eine

Wolke ein. Gerade deshalb reizte mich das: Ich wollte das mit dem Wolkenflug einfach mal ausprobieren. Ich flog also einmal um diese Wolke herum, um zu sehen, ob frei war, und sah, dass auch unten etwa 800 ft Platz gegeben war. Ich wollte eigentlich nur mal ganz kurz rein fliegen. Schon kurz nach dem Einflug war das Variometer am unteren Anschlag. Ich muss gestehen, ich hatte nicht mal einen künstlichen Horizont. Ich zog und zog, bis ich dachte, dass ich das jetzt im Griff hatte und wusste nicht genau, wie es weiter gehen würde, denn ich hatte die Orientierung verloren. Die Maschine wurde schneller, und ich zog das Gas raus. Das mit dem Variometer stimmte jetzt wieder, aber ich wusste nicht so recht, wo ich bin. Ich sagte mir, ‚Ich komme raus aus dieser Wolke, gleich wie‘. In diesem Moment wurde es wieder hell um mich herum und ich sah nach oben. Und direkt über mir standen ein paar Kühe, die schnell näher kamen und mich anglotzten. Ich beschloss, das Flugzeug schnell wieder um 180 Grad um die Längsachse zu

„Ich wollte das mit dem Wolkenflug einfach mal ausprobieren. ...

Aber aus den Wolken blieb ich künftig heraus.

Rudolf Grenzebach



drehen, und künftig flog ich nicht mehr ohne einen künstlichen Horizont. Aber auch aus den Wolken blieb ich künftig heraus.“

Regelmäßig flog Rudolf Grenzebach nun mit der Do27 zu seinen Kunden, vor allem auch in die Normandie. „Die hatten dort ja keine zivilen Plätze“, erinnert er sich, „also rief ich als Deutscher bei den US-Militärflugplätzen an. ‚Darf ich bei euch landen?‘, fragte ich, ‚No Problem!‘, war die knappe Antwort.“

Und Rudolf Grenzebach wusste nicht nur im Anlagenbau genau, was die Welt von einem Deutschen erwartete. Mit einem Augenzwinkern erzählt er: „Ich habe immer einen Kasten Bier mit nach Frankreich genommen. Den habe ich dort am Flugplatz abgestellt. Am Abend war der Kasten leer, die Maschine vollgetankt.“ Als er einmal zwei Tage dort war, fragten ihn die Piloten, ob sie mal mit seiner Maschine fliegen dürften. „No Problem!“, antwortete Rudolf Grenzebach und ließ die Schlüssel da. Als er dann den Rückflug antrat, staunte er nicht schlecht: „Am Abend erwartete mich eine

Überraschung. Das Zündschloss hatte einen Wackler gehabt, als ich damals nach Frankreich flog, und der Gyro war defekt gewesen. Beides hatten die mir einfach repariert!“

Ab 1975

Etwa 1975 fliegt Herr Grenzebach öfters mit der vereinseigenen SIAT Flamingo. Rudolf Grenzebach ist zu dieser Zeit auch öfter in Hamburg. Als er einmal zurück in Gendringen ist, steht der Wind mit 60 km/h aus Norden auf die Bahn. Er versucht einen ersten Anflug, in einer schrägen Ausrichtung schafft er es tatsächlich die Maschine über die Landebahn zu lenken. „Beim ersten Landeversuch hat es mir den Flügel aufgestellt. Ich bin durchgestartet, und dann, da oben habe ich überlegt, wie ich jetzt wohl runter kommen werde. Die Maschine musste mit 70 km/h aufgesetzt werden. Und dann überlegte ich, einfach quer der Bahn anzufliegen. Ich konnte mir ja ausrechnen, dass ich dann mit etwa 10 km/h aufsetzen würde. Ich versuchte es und kam genau

„Als ich einmal zwei Tage in der Normandie war, fragten mich die Piloten dort, ob sie meine Maschine fliegen dürften. ‚No Problem‘ sagte ich und gab ihnen die Schlüssel. Am Abend erwartete mich eine Überraschung...“

Rudolf Grenzebach

1990 gekauft, 1991 in Dienst gestellt: die Piper Seneca D-GMAB

Fotos: Rudolf Grenzebach



vor dem Tor der Halle zu stehen. Am Flugplatz standen ein paar Vereinskameraden und staunten nicht schlecht, dann kamen sie gelaufen und wollten, dass ich das noch einmal mache ...“ lacht Herr Grenzebach.

1976 kauft die Firma Grenzebach ihre erste 182er Cessna, mit starrem Fahrwerk.

Die Flüge nach Frankreich werden weniger. „Wir haben rechtzeitig erkannt, dass der Markt bei den Käsereien erschöpft war und haben uns andere Bereiche erschlossen.“ Grenzebach ist unter anderem auch in der Schifffahrt tätig, er fliegt öfter nach Hamburg, aber auch nach Bielefeld und nach Bad Hersfeld, nahe der Deutsch-Deutschen Grenze, wo die Firma einen zweiten Standort eröffnet. Rudolf Grenzebach, der die Chancen der Öffnung zur Volksrepublik China hin erkannt hat, nutzt diese konsequent, und man baut dort Anlagen für die Glas- und Baustoffindustrie in China, nachdem das Embargo gegenüber Russland

Mitte der 70er Jahre die bestehenden Geschäftsbeziehungen in die UdSSR beendet.

„Gab es da bei den Flügen denn auch mal Erlebnisse ... oder Zwischenfälle?“, erkundigen wir uns. Rudolf Grenzebach lacht. „Freilich. Also da war einmal ein Ringelpiez auf der Landebahn in Kassel ...“

Wir haken nach: „Ein Ringelpiez?“

„Naja, da hat es uns einfach ein paar Mal gedreht, aber es ist ja nichts passiert.“

„Ach, und wie kam das?“, möchten wir wissen.

Statt einer Antwort lacht Herr Grenzebach wieder und meint dann: „Und einmal standen dann 5-6 Rehe auf der Bahn als ich zu Hause ankam ... Und dann gab es auch noch andere Dinge. Wissen Sie, wenn man schlechtes Wetter hatte, konnte man sich vom Funk führen lassen. Wir hatten ja jetzt Flugfunk, wir hatten in unserer Cessna 182 ein VOR und ein ADF, man musste sich dann bei Pflichtmeldepunkten in München, Hannover und Hamburg melden. Aber einmal flog ich so beim schönsten Wetter los – es muss so ungefähr 1976 gewesen sein – und sah mir eben die Landschaft an. Es wurde diesiger und diesiger und da habe ich mich etwas verfranz. Und konnte die Navigation per Funk auch nicht mehr nutzen, ich wusste ja nicht, wo ich war und hatte keine Frequenz. Ich sah einen Ort und ging weit runter. Da war ein Bahnhof und ich erkannte, dass es Fulda war, und dann hatte ich meine Orientierung wieder und kam gut heim.“

„Fulda? War das nicht schon in der ADIZ?“, erkundigen wir uns.

IFR und 2-Mot: Werner Rühmann wurde von der Firma Grenzebach am 01.10.1990 als Pilot und Techniker eingestellt.



Fotos: Rudolf Grenzebach

„Nein, aber direkt am Rand der ADIZ. Ein oder zwei Meilen weiter wäre ich drinnen gewesen ...“

Ende der 70er

1977 und 1978 gibt es einige fliegerische Veränderungen bei der Firma Grenzebach: eine Cessna 182 mit Einziehfahrwerk wird in den USA gekauft. „Die hat damals noch Franz Schrötle eigenhändig aus Amerika rübergeholt“, erklärt Rudolf Grenzebach. „Und dann gab es ja noch eine ganz wichtige Neuerung: 1978 stellten wir einen Berufspiloten ein, den Werner Rühmann.“

Und 1978 bin ich dann auch das letzte Mal mit einer Vereinsmaschine geflogen. Ich hatte bis dahin immer mal wieder ein Flugzeug vom Verein genommen: Wenn unsere Maschine in der Wartung war, oder auch wenn ich mal privat unterwegs war. Ich habe den Tank ein wenig spät umgeschaltet. Der Hebel klemmte etwas und ließ sich nicht bewegen. Ich versuchte es ein paar Mal und der Motor fing schon an zu stottern. Und dann versuchte ich es etwas fester. Und hatte diesen blöden Hebel in der Hand.“

Als habe er diesen Hebel noch heute und könne ihn zeigen, hebt Herr Grenzebach seine halbgeöffnete rechte Hand über den Tisch. Wir warten, wie es weitergeht, und Herr Grenzebach legt eine kleine Pause ein. „Mei, da hat es mir gereicht mit den Vereinsmaschinen, danach bin ich nur noch mit meinen eigenen geflogen. Jedenfalls habe ich den Hebel irgendwie wieder draufgesteckt bekommen und konnte dann doch



Fotos: Rudolf Grenzebach

noch umschalten. Aber ich hatte die Nase voll davon, dass irgendjemand mir die Maschine so hinstellt und ich damit losfliege.“

1982

Weitreichende Änderungen in der Politik gibt es 1982. Mit einem „konstruktiven Misstrauensantrag“ gewinnt Helmut Kohl die Kanzlerschaft gegen Helmut Schmidt und wird künftig 16 Jahre lang die Geschicke der Bundesrepublik bis nach der Wiedervereinigung lenken.

Dass 1982 ein wichtiges Jahr für den Flugplatz wird, ist maßgeblich auch Herrn Grenzebach zu verdanken: bis dahin hat der Platz immer noch eine Graslandebahn. Immer wieder setzt Rudolf Grenzebach sich im Kreistag dafür ein, eine asphaltierte Piste zu bekommen, 1982 ist

2007 wurde die Piper Seneca nach 14 Betriebsjahren in der Firma Grenzebach verkauft.

Im gleichen Jahr erwarb Rudolf Grenzebach eine King Air für seine Geschäftsflüge ins In- und Ausland. Am Flugplatz v.l.n.r.: Dr. Wolfgang Erben, Rudolf Grenzebach, Franz Kraus



Fotos: Archiv Fa. Grenzebach

„... heute geht das
doch alles über
Konferenzschaltungen...“

*Rudolf Grenzebach
zur Abschaffung des
firmeneigenen Flugzeuges*

*Mit 2 Motoren und IFR von
Genderkingen aus unterwegs
in die ganze Welt: Die King-Air
D-IMAG der Firma Grenzebach*

es endlich soweit, und EDMQ erhält die befestigte Bahn.

„Das war ein wichtiger Schritt. Es hatte erst ein oder zwei Jahre davor eine Bruchlandung mit einer Maschine gegeben, die auf der unebenen Grasbahn mit dem Bugrad einsackte und sich dann senkrecht aufstellte. Und: ohne eine feste Bahn war es undenkbar, dass hier größere Maschinen mit Einziehfahrwerk landeten.“ Und genau eine solche Maschine hatte Herr Grenzebach für seine Geschäftsreisen geplant.

„Die 182er mit Einziehfahrwerk wurde dann auch wieder verkauft und wir haben dann eine Zweimot, eine Seneca gekauft, die D-GMAB. Sie wurde aus den USA nach Kassel gebracht und dort für den Flugbetrieb in Deutschland umgebaut.“ fährt Herr Grenzebach fort. „Gekauft haben wir sie so 1990. In Betrieb genommen haben wir sie dann im Frühjahr 1991. Das war die letzte Maschine, die ich noch selbst geflogen bin. Immer mehr flog unser Pilot Werner Rühmann, bei dem ich und

alle unsere Vertriebsleute ein sehr gutes Gefühl und Vertrauen hatten, sodass ich mich besser auf die Kunden und Verkaufsgespräche konzentrieren konnte. 2007 kauften wir dann die KingAir D-IMAG von Beechcraft in Augsburg, die wir bis 2012 behielten. Danach hatten wir keine eigene Maschine mehr, konnten aber jederzeit eine Pilatus PC12 nutzen, die in Augsburg stand.“

Jetzt ist es ein wenig still geworden im Wintergarten von Rudolf und Maria Grenzebach und man hört von draußen die Fontäne des Gartenteichs plätschern und das leise Surren eines Rasenmäh-Roboters.

An diesem langen Sommerabend beginnt langsam die Abenddämmerung. Dass es so spät geworden ist, haben wir gar nicht bemerkt. Nicht nur, weil wir nebenbei ein sehr feines Abendessen erhalten haben. Vor allem wegen der Erzählungen, die in jedem von uns lebendige und farbige Bilder haben wach werden lassen. Wir bedanken uns. Kurz vor dem Ge-



hen möchte ich doch noch etwas wissen: „Sie sind doch auch bei den Tigermoths Mitglied gewesen? Was ist das? Und wie sind Sie denn in diesen Club aufgenommen worden?“

„Die Tigermoth war eine Vereinigung von Nato-Piloten, die einen Tiger, einen Panther oder einen Löwen im Wappen haben.“

„Und wie sind Sie dann dort Mitglied geworden?“

„Ich war Ehrenmitglied“, erklärt er knapp, „aber da brauchen Sie jetzt nicht unbedingt drüber schreiben“, fügt er bescheiden hinzu. Dann lacht er wieder und meint: „Die haben immer ein Treffen gehabt, und dann stieg eine Maschine auf und zog einen Sack durch die Luft und es wurden Zielübungen gemacht. Einmal hat einer schon arg daneben getroffen, und es hat die Maschine erwischt. Die Pilotin stieg dann mit dem Fallschirm aus. Weiter ist dann nichts passiert. Gottseidank. Und am Abend haben wir dann immer schön zusammen gesessen und miteinander gefeiert.“

Fotos: Archiv Fa. Grenzsbach



Foto: Georg Lehmacher

Beim Verabschieden ist Herrn Grenzsbach noch etwas wichtig: „Sie dürfen nicht vergessen, Franz und Trudl Klopfer auch noch einmal zu erwähnen. Sie haben so viel eingebracht und die Leute so zusammen gehalten“, erklärt er, „Der Verein hat ihnen viel zu verdanken.“

Und Trudl Klopfer hat bis heute ihre Begeisterung für das Fliegen behalten.“

Text: Georg Lehmacher

Das Interview führte

Matthias Obermayer,

Renate und Georg Lehmacher mit

Rudolf und Maria Grenzsbach

2016 Beim Gespräch über die Vergangenheit der MDG am Flugplatz Genderkingen: Trudl Klopfer und Rudolf Grenzsbach

2012 hob die King-Air das letzte Mal als firmeneigene Maschine von Genderkingen ab



Mit Heinz* über den Wolken

* Name von der Redaktion geändert

Fotos aus dem Privatarchiv
der dargestellten Mitglieder;
große Hintergrundfotos:
Mike Crusius

IFR – Wenn man das Flugzeug als Verkehrsmittel nutzen möchte



„Nach einigen Jahren PPL ohne IFR in deutschem Wetter mit vielen gecancelten Flügen habe ich IFR gemacht – ein ganz anderes Fliegen, enormer Zugewinn an Sicherheit, das möchte ich nie wieder missen... auch wenn es nett ist mit der Remos bei CAVOK über die Alpen zu fliegen, ein Anflug auf EDDH bei ceiling 800 ft erhöht dann doch die Erfahrung und gibt Sicherheit.“

Dirk Becker

Über den Wolken muss – bekanntlich – die Freiheit grenzenlos sein. Doch wie komme ich da nur hin, fragte sich Fliegerfreund Heinz*. Bisher hatte sich Heinz als hartgesottener Sichtflieger mit unerschütterlichem (?) Optimismus („da hinten wird's schon heller“) immer bis zur nächsten Hügellinie durchgebastelt. Doch war danach oft ein mulmiges Gefühl geblieben – und die sich aufdrängende Konsequenz: das tue ich nie wieder. Tat er doch und es ist ja auch immer wieder gut gegangen. Das ersehnte Loch vom Dienst öffnete sich freundlich, jeder Nebel hebt sich irgendwann und die Sicht war zum Glück ja nur für ein paar Sekunden weg.

Dann aber saß Heinz in einem Vortrag und diese Zeit brannte sich in sein Gehirn: 21 Sekunden. So lange dauert es nach einer Studie maximal, bis der ungewollte Einflug des Sichtfliegers in IMC zu einem nicht mehr durch ihn recoverfähigen Flugzustand führt. Naja, 21 Sekunden sind eine laaaange Zeit, insbesondere wenn einem der Schweiß von der Stirn

läuft und in den angespannt verkniffenen Augen brennt. Darauf, dass die Wolke schneller zu Ende ist als seine den Flieger beherrschbare Zeit oder er doch rechtzeitig (und halbwegs kontrolliert) aus der Wolke fällt, die ihn eines Tages böswillig verschluckt, will Heinz jetzt nicht mehr warten. Ein Instrumentenrating muss her!

Doch warum sind es nicht einmal ein Prozent der Piloten in Deutschland, die so ein Rating halten? Was hatte Heinz nicht alles gehört von dieser irren, unnütz überladenen, praxisfernen Theorie in stickigen Schulungsräumen. Was das Zeit, was das Geld kostet! Und dann muss man auch noch den Schein aufrechterhalten und handelt sich nur von Check zu Check. Neben Beruf und Familie, völlig unmöglich. Schließlich braucht es auch noch einen passenden IFR-zugelassenen Flieger ... die Summe der No-Gos ließe sich beliebig fortsetzen. Bis Heinz auf diesen ungewöhnlichen Verein in Donauwörth-Genderkingen stieß. Die sollen tatsächlich drei IFR-zugelassene Flugzeuge haben, eine davon sogar eine 2-Mot.

MEP- und IR- Ausbildung im Verein ...

Die Recherche von Heinz ergibt, dass es hier, in der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. (MDG), wirklich möglich ist, eine Ausbildung zum SEP-IR (einmotoriger Instrumentenflug), MEP-VFR (mehrmotoriger Sichtflug) oder MEP-IR zu machen. Nicht kommerziell, sondern als Mitglied der MDG, mit allen Rechten – aber ja, auch allen Pflichten eines Vereinsmitglieds.

Allerdings kann das die MDG, in der seit Jahren über den Luftsportverband Bayern die VFR-Ausbildung möglich ist, nicht allein. Es bedarf hierzu einer komplexen Flugschule, einer ATO (approved training organization), die über die entsprechende Genehmigung des LBA (Luftfahrtbundesamt) verfügt. Das kann ein gemeinnütziger Verein und auch ein Landesluftsportverband wirklich nicht mehr stemmen.

Die MDG jedoch hatte mit der Flugschule IKON in Nürnberg, die es heute nicht mehr gibt, gelernt, dass die Ausbildung zum IR auf der vereinseigenen DA40 mit G1000 Cockpit grundsätzlich möglich ist. Die Resonanz der ersten IFR'ler, 2012 noch nach altem theorielastigen Konzept ausgebildet, war durchweg positiv. Der Preis für den Flieger war zu Vereinskonditionen günstig, An- und Abreise zur Ausbildung ging mit dem Flieger schnell. Die Theorie ließ sich in weiten Teilen mit einem Fernlehrgang daheim erledigen.

... auf vereinseigenen Flugzeugen

Heute, so stellte Heinz erstaunt fest, ist das mit der Einführung des EIR (Enroute-IR) und CB-IR (competency based) ja noch viel einfacher. Kurz:



„Das MEP-IR Training mit Wolfgang und Udo hat mir sehr viel Spaß gemacht. Die beiden arbeiten sehr professionell und auch pädagogisch auf hohem Niveau.

Ich kann die IFR-Ausbildung sehr empfehlen. Denn wer nur VFR fliegt, dem bleiben viele faszinierende Eindrücke des Fliegens vorenthalten und mit der IR-Kapazität – was sowohl die Avionik als auch die Fähigkeiten des Piloten betrifft - fliegt man deutlich sicherer.“

Mike Crusius

„Das Privileg der ersten Stunde. Als die MDG beschloss, ein neues Flugzeug anzuschaffen: Motto: „Höher, schneller, weiter“ hatte ich das Glück im Team bei der Auswahl dabei zu sein.

Nach intensiver Recherche, engagierter Diskussion, viel Begeisterung und Emotion DER Durchbruch. Wir beschaffen eine Diamond DA42 – einen Twin IFR Flieger. Das Beste daran!! Der Verein hat diese außergewöhnliche Idee mitgetragen und realisiert. Dann kam die logische Folge. Wir brauchen Twin ratings, IFR Ausbildung -> AUF UNSEREN Flugzeugen, also auch für single engines. Und wiederum: der Verein hat das mitgetragen, Mitglieder haben sich gefunden, die das umsetzten. Ich denke, unser Verein steht nicht zuletzt dadurch heute geradezu einzigartig da. Und unsere Maschinen und Mitglieder tragen diese Idee mehr denn je in die Welt hinaus. Unsere fliegerische Welt hat sich faszinierend erweitert.“

Uhland Burkart



„IFR-Fliegen ist für mich und meine Mitflieger ein großer Sicherheitsgewinn, gerade bei längeren Urlaubsflügen. Die Instrumentenfluglizenz ermöglicht in einem vorhandenen Zeitfenster mit geringem Vorbereitungsaufwand und hoher Umsetzungschance Reisen wie geplant durchzuführen. VFR wäre der Aufwand ungleich höher und Mitfliegern oftmals nicht zu vermitteln. Der Grenzebach-Simulator bot mir eine sehr reale Trainingsstunde in einem DA42 Multi Engine Cockpit und machte Lust auf mehr.“

Thomas Seel





„Von mir mal eine Sicht ein bisschen von außen auf euren Verein. Ihr habt bemerkenswerte Flugzeuge zu äußerst attraktiven Preisen. Wir haben in unserer Flugschule Ausbildungsmöglichkeiten geschaffen, die es erlauben, diese Flugzeuge auch in der Ausbildung einsetzen zu können und die Vorteile davon zu nutzen. Das ist die Stelle, wo unsere gemeinsame Schnittmenge liegt und wo wir uns gegenseitig offene Türen einrennen. Ich denke, die bisher abgeschlossenen Ausbildungen bestätigen das auch. Das wurde natürlich nur möglich durch euer nachhaltiges Engagement und eure zielstrebige Vorgehensweise als Fluglehrer. Wir haben Kooperationen mit vielen Vereinen. Das beschränkt sich aber meistens darauf, dass sich ein Vereinsflugzeug in unserer Halterschaft befindet. Ihr seid einer der ganz wenigen Vereine, die auch noch mehr als einen Lehrer bei uns gemeldet haben und kontinuierlich ausbilden.“

Klaus Hübschen

„Meine fliegerische Laufbahn begann 1978 mit dem Segelfliegen. Meine Instrumentenflugberechtigung habe ich 1999 erhalten. War damals noch sehr sehr aufwendig! Ich habe es

getan, weil ich einfach etwas unabhängiger vom Wetter werden wollte. Um dies aber in einem größeren Umfang zu erreichen, braucht es aber auch das richtige Gerät! Dies stellte sich doch gelegentlich als Problem heraus. Nichtsdestotrotz habe ich es nicht bereut, stellt es doch einen erheblichen Gewinn an Sicherheit dar. Auch wenn man VFR unterwegs ist.

Es macht Spaß und bringt einen im wörtlichen Sinn weiter. Allen Kameraden immer einen guten Flug und sichere Heimkehr. Euer Fliegerkamerad Klaus“

Klaus Kurtz

- Theorie 80h (statt früher 200h – mit denen niemand auskam),
- 40h fliegen (davon 30h auch auf einem nicht zur Schulung zugelassenen IFR-Flugzeug möglich)

Das Ganze kann man starten, wenn man einen

- PPL,
- Medical Klasse 2 mit Reinton-Audiometrie und
- 50h als PIC im Überlandflug nachweisen kann (ausführlich sind alle Details in der 1178/2011 zum Beispiel auf der Homepage der EASA zu finden www.easa.europa.eu – ein mühseliger Weg).

Kooperation mit der IFR-Flugschule in Reichelsheim

Viel einfacher ist es, gleich auf der Homepage der IFR-Flugschule in Reichelsheim nachzuschauen (www.ifr-flugschule.de). Mit der IFR-Flugschule hat die MDG seit 2015 eine stabile und gedeihliche Kooperation geschlossen. Die IFR-Flugschule ist Inhaber der Ausbildungsgenehmigung, sie ist damit verantwortlich für die Ausbildungsabläufe und das Einhalten der Standards. Aber durch die Zusammenarbeit ist es möglich, die Vereinsvorteile der MDG zu nutzen. Das heißt konkret, dass die Ausbildung (bis auf den Präsenzteil der Theorie und die Prüfungen) „daheim“, komplett auf MDG-Flugzeugen und mit zwei MDG-Fluglehrern durchgeführt werden kann. Die Flieger werden

Ausbildung im Verein

Mögliche Ausbildungen

- SEP-IR + EIR
- MEP-VFR
- MEP-IR + EIR

IFR-Flugzeuge

- D-EELV, C172-Thielert 2.0S (nur außerhalb ATO)
- D-EDKY DA40 TDI 2.0S, G1000
- D-GDON DA42 TDI 2.0, G1000, TKS

Erfolgreich abgeschlossene Ausbildungen seit 2015 mit der IFR-Flugschule Reichelsheim

- 2* FI-IR SEP
- 2* FI MEP
- 2* FI-IR MEP
- 1* EIR (Umland)
- 1* SEP-EIR
- 1* MEP-EIR
- 6* MEP-VFR
- 4* SEP-IR
- 5* MEP-IR

direkt vom Verein mit dem Mitglied abgerechnet. Für die Trainingszeiten außerhalb der ATO stellen die Fluglehrer selbst eine Rechnung an den Schüler. Die Schülermeldung und Abrechnung der Ausbildung innerhalb der ATO erfolgt durch die IFR-Flugschule. Die Kosten sind auf der dortigen Homepage für die jeweilige Ausbildung aufgeführt.

... mit Fluglehrern vor Ort

Für seine SEP-IR Ausbildung auf der DA40 D-EDKY hatte sich Heinz zuvor ein Angebot schicken lassen und dann einen Vertrag mit der IFR-Flugschule geschlossen. Er hat zunächst die Theorie inklusive Prüfung absolviert, dann die Zeiten außerhalb der ATO (gemäß dem Ausbildungshandbuch der IFR-Flugschule) geflogen, einen Eingangsscheck in Reichelsheim absolviert, und mit gut 10h in der ATO seine Ausbildung abgeschlossen. Die Theorieprüfung beim LBA und auch die praktische Prüfung schaffte er, wie die meisten seiner Kollegen (Kolleginnen sind leider immer noch „Mangelware“) im ersten Anlauf. Dafür hat Heinz inklusive aller Nebenkosten rund 13.000€ ausgegeben und ein Jahr gebraucht.

Grenzenlos ist die MEP- und IR-Fliegerei auch heute nicht. Aber Heinz hat sein Einsatzprofil deutlich erweitert, seine geschäftlichen und privaten Flüge sind sicher(er) geworden. Und was die Familie von Heinz, die wie er immer noch gerne nach Sicht fliegt, am meisten freut: das Wetter ist gut (=sichtfliegend) und nein, jetzt müssen sie nicht mehr abhauen, können den Tag vor Ort genießen. Denn sie kennen und können den Weg durch die Wolken – willkommen in der schönen neuen Freiheit.

*Dr. Wolfgang Erben
MDG-Ausbildungsleiter IFR und MEP*



„Die Ausbildung war super effizient, sehr professionell und ich habe sehr viel Spaß dabei gehabt. Es ist eine deutliche Erweiterung meiner fliegerischen Horizonte gewesen. Nur „schade“, dass die Maschine so beliebt ist. Danke an Wolfgang und Udo als Fluglehrer!“

Jose Sanchez-Oro



„Ich habe bereits alle Scheine und Berechtigungen in den Verein mitgebracht – dennoch ist es die MDG, die mir mit ihrem Flugzeugpark und den vergleichsweise günstigen Preisen das aktive Betreiben dieser Art der Fliegerei überhaupt erst ermöglicht. Ich liebe längere Touren ins Ausland. 2-Mot und IFR machen dabei vieles wesentlich einfacher. Mal kurz in 18000ft über die Alpen flitzen – das ist einfach der Hammer und immer wieder ein Erlebnis.“

Dennis Köhler



„Die praktische Ausbildung im gewohnten und vertrauten Vereinsrahmen in Verbindung mit dem Online-Selbststudium der Theorie über die IFR-Flugschule Reichelsheim ist die bequemste Art ein IFR-Rating zu erhalten. Die freie Zeiteinteilung der Theoriestunden ermöglicht ein individuelles berufsbegleitendes und familiengerechtes Lernen. Die praktische Ausbildung erfolgt in exakt derselben Maschine, die danach auch geflogen wird. Unsere Fluglehrer bereiten die Schüler professionell auf die späteren Anforderungen der Kooperationsflugschule und für die fliegerische Alltagspraxis vor. Eine unkomplizierte Abstimmung (z. B. Termine, Nachfragen zu Anflugverfahren etc.) mit den Fluglehrern ist auf kameradschaftlicher Vereinsbasis möglich.“

Stephan Strobel

Osterfeuer auf Santorini

In Griechenland dem Winternachspiel entkommen



*Flughafen Santorini Vorfeld
bei der Crew-Besprechung und
Jet Fuel Betankung*

Vor einiger Zeit sah ich eine Dokumentation über Santorini. Die Insel liegt in den Kykladen, einer griechischen Inselgruppe im südlichen Mittelmeer. In diesem TV-Reisebericht wurden Bilder vom Osterfest in Pyrgos gezeigt. Ein kleines Bergdorf wird mit hunderten Paraffinfackeln in kleinen Blechdosen, die alle gleichzeitig bei Einbruch der Dunkelheit angezündet werden, zauberhaft illuminiert.

Dieses Mal soll es mit zwei Flugzeugen in den Osterurlaub gehen. Mein Freund Kurt will mich mit seiner Freundin begleiten. Mein Part war die grobe Flugplanung und Vorbereitung. Kurt kam mit seiner Mooney M20J auf den langen Legs immer ein paar Minuten vor mir zu Landung und hat die Zeit genutzt, Tank- und

Handling-Personal in Bewegung zu setzen, damit wir immer zügig und fast zur gleichen Zeit an den Flugplätzen fertig wurden.

Nach einer schnellen Zoll- und Passkontrolle in Augsburg hatten wir am Gründonnerstag einen sehr schönen Flug über die Alpen nach Dubrovnik mit zum Teil 70 kts Rückenwind. Es war schon sehr stimmungsvoll mit einem Sonnenuntergang im Rücken über die kroatische Inselwelt zu fliegen und die Weltkulturerbestadt Dubrovnik bei Nacht von oben zu sehen. So landeten wir kurz nach Einbruch der Nacht in Rekordzeit in Kroatien. Eine Landung am Airport Dubrovnik ICAO (Code LDDU) bei voller Anflugbefeuerung ist sehr beeindruckend.

Am nächsten Vormittag machten wir uns von unserem Apartment,



*Oben: Sonnenuntergang über den Kornaten im Anflug auf Dubrovnik
Unten: Altstadt von Dubrovnik in der Dämmerung aus der Luft*

welches mitten in der Altstadt gelegen war, auf einen Morgenspaziergang auf der Stadtmauer um





*Altstadt und Stadtmauer
von Dubrovnik*

Dubrovnik. Dort gab es mit tollem Blick aufs Meer und den netten Altstadthäusern den ersten Cappuccino des Tages und frisch gepressten Orangensaft. Zur Mittagszeit brachen

wir dann zum nächsten Leg nach Korfu auf.

Der Flug von Dubrovnik nach Korfu, zum Airport of Entry – wir waren ja außerhalb des Schengenraumes – folgte wieder der Küstenlinie und wir durften uns wieder Zoll- und Passkontrollen unterwerfen. Der südländische Bürokratismus kostete uns Zeit, Nerven und vor allem einiges an Gebühren. Die Handlingfirma schimpfte auf Fraport und so war natürlich keiner schuld an den üp-

pigen Gebühren. Fraport hat zum Jahreswechsel 2017 vierzehn griechische Flughäfen gekauft und für die kleinen General Aviation Flugzeuge kräftig an der Gebührenschraube gedreht. Nachdem wir aufgetankt, den Handling- und Papierkrieg gewonnen hatten, buchten wir sehr schöne Zimmer mit eigenem Pool auf Santorini und flogen in gut zwei Stunden zu unserer Zieldestination.

Santorini begeisterte uns schon im Anflug. Auf dem Weg vom griechischen Festland überflogen wir einige Inseln der Kykladen. Getoppt wurde die Flugstrecke vom Blick in die Caldera und den kleinen Inselchen rund um unser Urlaubsziel. Auf dem riesigen Vorfeld waren mit uns ganze drei Flugzeuge geparkt. Wir hatten natürlich brav vorher per E-Mail Lande- und Parkerlaubnis eingeholt.

*Caldera von Santorini
aus der Luft*





*Oben: Santorini
Rechts: Anflug auf Santorini*



Nach der Landung holten wir unseren vorbestellten Mietwagen ab und fuhren, nachdem es schon relativ spät war, mit einer kleinen Inselrundfahrt direkt zu den für heute Abend angekündigten Osterfeuern von Pyrgos. In dem kleinen Örtchen wurden zum Einbruch der Dunkelheit geschätzte 5000 mit Paraffinwachs gefüllte Blechdosen gleichzeitig entzündet. Ein Lichterfest, das seinesgleichen sucht, und entsprechend Eindruck bei uns allen hinterlassen hat.

Santorini begeisterte uns auch die nächsten vier Tage mit kleinen Wanderungen und Inselrundfahrten, sodass wir den ursprünglichen Plan, nach zwei

Tagen nach Naxos weiterzufliegen, verwarfen. Außerdem waren die Unterkünfte mit Blick in die Caldera und eigenem kleinen Pool vor der Zimmertür zu schön, um gleich wieder aufzubrechen.

Allerdings sorgte dies am Flughafen Santorini für einige Diskussionen. Wir erinnern uns, es stehen auf einem riesigen Vorfeld drei Flugzeuge geparkt. Am Vorabend unseres neu geplanten Abflugs rief uns ein Handlingmitarbeiter an und fragte uns, wo wir bleiben würden, denn unsere Parkposition würde für andere Flugzeuge benötigt werden. Ich war fassungslos, das ganze Vorfeld war leer und jetzt gibt es eine Diskussion über PPR und Park-

zeiten auf einem de facto leeren Flugplatz.

Nachdem die Diskussion über Parkzeiten mit einer Fraportmitarbeiterin beendet waren, flogen wir wieder ein Stück zurück. Korfu sollte nochmals der Zwischenstopp werden, da es hier offiziell Avgas für Kurts Mooney gab. Kerkyra (Korfu Stadt) liegt in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz und versprüht schönsten südländisches Urlaubsflair. Es gibt dort viel zu entdecken, schöne Blicke aufs Meer, eine alte Windmühle sowie zwei Festungsbauten. Selbstverständlich besuchten wir auch die Hauptsehenswürdigkeit von Korfu. In einer Bucht am Ende der Runway des Airport

Rechts: Osterfeuer in Pyrgos auf Santorini; Unten: Esel tragen Touristen vom Kreuzfahrtanleger zur Kraterrandgasse.





*Oben links und großes Bild:
Künstlerdorf Oia Santorini;
rechts: Abflug über Santorini*



Kerkyra (LGKR) befindet sich das Vlacherna-Kloster und die Mäuse Insel „Pontikonisi“. Dieser Platz ist unter anderem von einem Sissi Drehort bekannt und in der Vorseison ohne Touristenmassen sehr idyllisch. Korfu ist als die grünste griechische Insel bekannt und hat mit einer an der Westküste verlaufenden Bergkette auch einiges für Wanderer zu bieten. Wir werden Korfu also sicher wieder einmal besuchen. Dieses Mal mussten wir allerdings bereits am nächsten Tag wieder ein Stück Richtung Heimat fliegen.

Das Tiefdruckgebiet, welches in den Alpen zu Ostern nochmals einen halben Meter Neuschnee abgelegt hatte, erreichte uns bereits mit den ersten Ausläufern und es wurde selbst in Griechenland merklich kühler. Einen Zwischenstopp in Ohrid in Mazedo-

nien oder in Tivat in Montenegro mussten wir auslassen, da wir es wenig erstrebenswert fanden im Regen uns Ohrid oder Kotor, beides landschaftlich sehr reizvolle Gegenden, anzuschauen. So führte uns unsere Flugstrecke mitten über die Adria in FL 160 über einer weitgehend geschlossenen Wolkendecke nach Zadar. Die Wolken lockerten erst wieder ab der Insel Brac auf. In Zadar war dann wieder bestes VFR Wetter. Allerdings war es am Abend nicht mehr möglich im Freien auf Grund der merklich kühleren Temperaturen zu Abend zu essen.

Am nächsten Morgen wurden die Flugzeuge ein letztes Mal betankt. Das Bezahlen der Landegebühr und die Betankung verliefen, wie für Kroatien gewöhnlich, sehr unproblematisch, effizient und zu einem fairen Preis. Auf der Alpen-

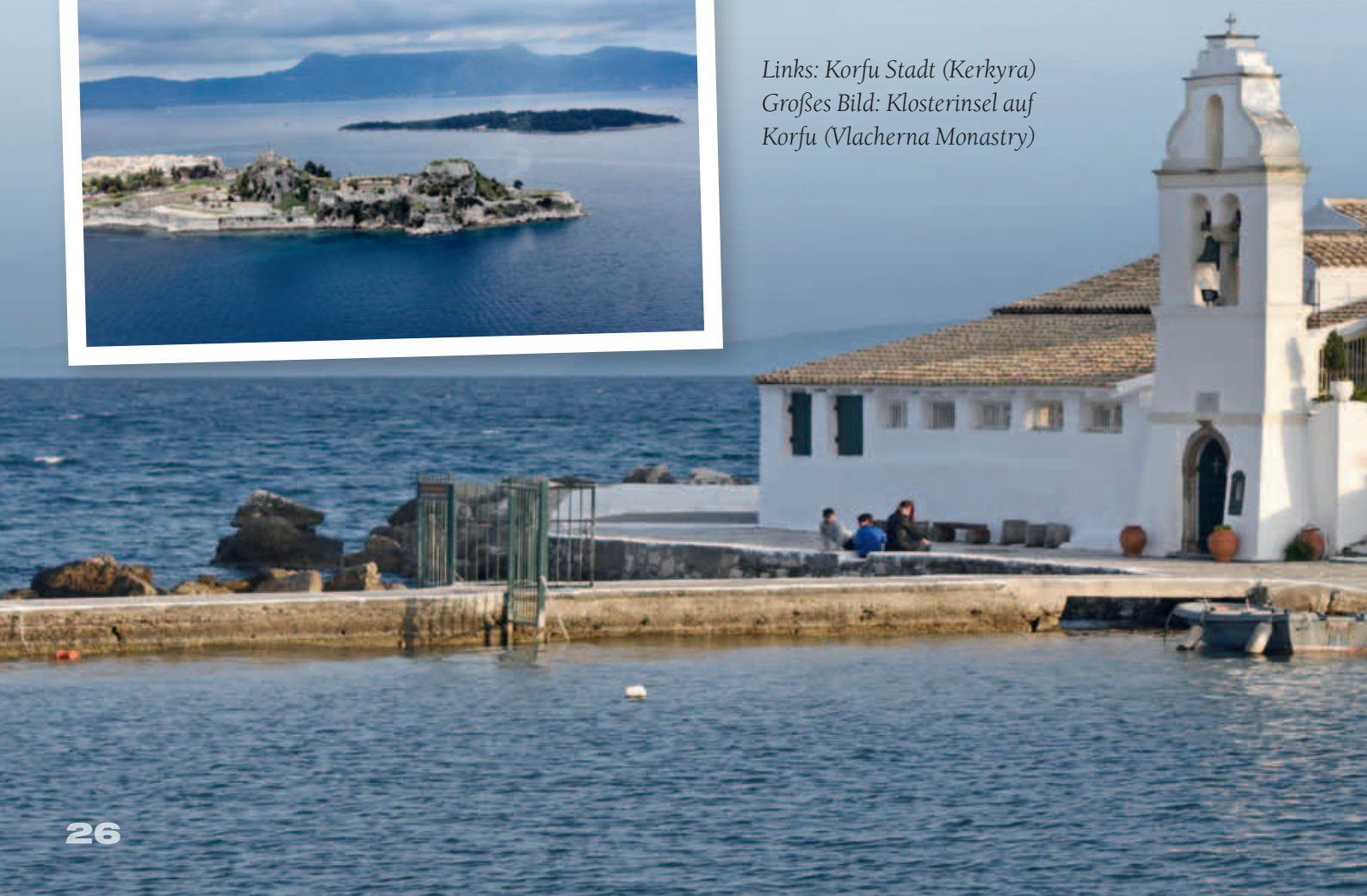
südseite durchflogen wir noch einige kleine Föhnwellen, die uns fliegerisch die Leistungsgrenzen unserer kleinen Flugzeuge beeindruckend aufzeigten. Der Rückflug von Zadar nach Augsburg zur Zoll- und Passkontrolle erforderte ab der österreichischen Grenze, wie beim Hinflug auf Grund des Geländes und einer unter uns geschlossenen Wolkendecke, ein Steigen auf Flugfläche 160. Lediglich die höheren Bergspitzen ragten aus dem Wolkenmeer. Wie gut, dass wir Sauerstoff an Bord hatten. Die Außentemperatur war auf dieser Höhe bei circa Minus 25 Grad Celsius.

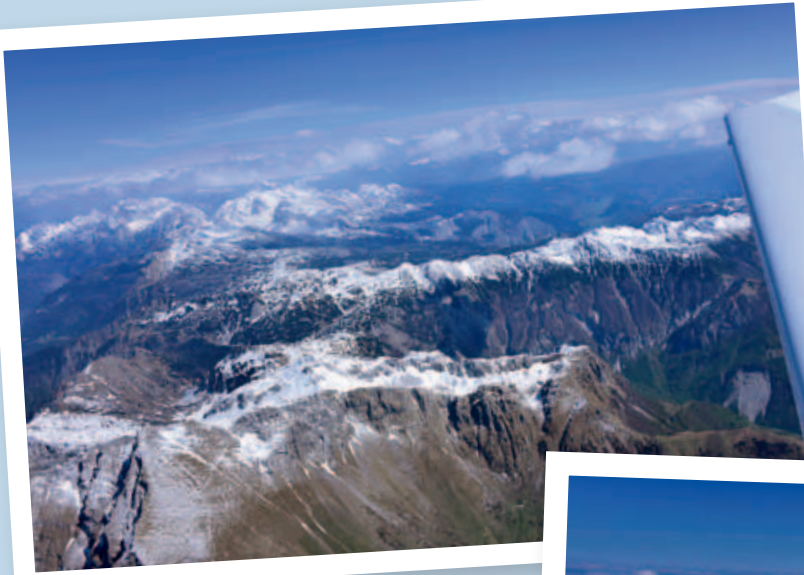
Nach einer Woche landeten glückliche Piloten und Mitflieger in EDMQ mit einer Vielzahl neuer fliegerischer Erlebnisse im Gepäck.

Text und Fotos: Thomas Seel



*Links: Korfu Stadt (Kerkyra)
Großes Bild: Klosterinsel auf
Korfu (Vlacherna Monastery)*





*Alpen unter Schnee
in Wolken beim Rückflug*



Was hat Otto Lilienthal mit Donauwörth zu tun?



Segelapparate zur Übung des Kunstfluges fertigt die Maschinenfabrik von O. Lilienthal Berlin S. Köpenickerstrasse 113.

Mit diesem Text warb Otto Lilienthal 1895 in Moedebecks „Taschenbuch für Flugtechniker und Luftschiffer“ für seinen Normal-Segelapparat. Mit mindestens acht Käufern ist es das erste jemals in



Otto Lilienthal: Visionär, Forscher, Kaufmann, Maschinenbauer und Testpilot in seinem eigenen Unternehmen.

Abbildungen auf dieser Doppelseite: wikipedia



Lilienthal

Serie gebaute Flugzeug und erhält dadurch einen ganz besonderen Stellenwert in der Fluggeschichte, auch wenn der „Normal-Segelapparat“ nicht Lilienthals erster Flugapparat war. Eine lange persönliche Geschichte und umfassende theoretische Überlegungen und Experimente mit diversen Flugapparaten gingen der Entwicklung dieses Fluggerätes voran.

Schon früh, im Alter von zwölf Jahren, hatte der kleine Otto seinen Vater verloren. Gustav Lilienthal (sen.), ein Kaufmann, war überzeugter Liberaler und hätte sich am liebsten den Revolutionären angeschlossen, die 1848 ausgehend von der Französischen Februarrevolution auch in Deutschland die Demokratie ausriefen; nur aus Rücksicht auf seine hochschwangere Frau nahm er persönlich daran nicht teil. Als die erste deutsche Demokratie

1849 gewaltsam beendet wurde, resignierte der Vater, ein mathematisch und technisch begabter Mann, zunehmend verfiel er dem Alkohol und verlor Geld im Kartenspiel. Sein Tuchgeschäft wurde nach dem Konkurs zwangsversteigert. Davon aufgerüttelt beschloss Gustav Lilienthal (sen.) auszuwandern, und mit seiner Familie einen Neubeginn in den USA zu wagen, verstarb jedoch 1860 bevor diese Pläne umgesetzt werden konnten. Caroline Lilienthal kämpfte für sich und ihre drei kleinen Kinder ums nackte Überleben. Den Lebensunterhalt bestritt sie, indem sie Gesangsunterricht gab.

Der unbedingte Wunsch, ein Fluggerät zu bauen, der Traum, selbst zu fliegen, die Beobachtungen und Überlegungen des großen Visionärs Lilienthal reichen weit zurück in diese Kindheit: Schon als Heranwachsender

hatte der am 23. Mai 1848, dem Jahr der Revolution, in Anklam (Mecklenburg-Vorpommern) geborene Otto gemeinsam mit seinem Bruder Gustav (jun.) den Flug der Störche beobachtet und kleine Flugapparate gebastelt. Auch nach der Schulzeit arbeiteten und experimentierten die Brüder gemeinsam an Flugapparaten, wie unter anderem dem Flügelschlagapparat, mit dem immerhin die Hälfte des Gewichts der sie bedienenden Person angehoben werden konnte.

Lilienthal hatte kein Geld, aber viel Begabung: In der Provinzial-Gewerbeschule in Potsdam fiel er dadurch auf, dass er das beste Examen ablegte, welches in dieser Schule jemals abgelegt wurde. Und Lilienthal war ein Kämpfer. In unfassbar ärmlichen Verhältnissen biss er sich durch. Während seines einjährigen Praktikums zum Studium der Mechanik und



Abbildung: wikipedia

Karl Wilhelm Otto Lilienthal
 * 23. Mai 1848 in Anklam;
 † 10. August 1896 in Berlin
*war wohl der erste Mensch, der
 erfolgreich und wiederholbar
 Gleitflüge mit einem Flugzeug
 absolvierte und dadurch dem
 Flugprinzip „schwerer als Luft“
 zum Durchbruch verhalf*

des Maschinenbaus am Königlichen Gewerbe-Institut lebte er als „Schlafbursche“: Da er nicht einmal das Geld für ein eigenes Zimmer oder Bett hatte, teilte er sich in Berlin ein Bett mit zwei Arbeitern – einem Droschkenkutscher und einem Rollkutscher. Seine Situation verbesserte sich, als der talentierte junge Mann 1867 ein Stipendium erhielt, um sein Studium an der Gewerbeakademie weiterzuführen.

Bereits kurz nach dem Studium wurde Lilienthal im letzten der Reichseinigungskriege eingezogen und kam nach Frankreich an die Front. Was der noch junge Lilienthal dort an Schrecklichem erlebte, hat ihn wohl geprägt und mit zu seinem Wunsch und seiner Vision beigetragen, durch das Fliegen die Grenzen zu sprengen; die Menschen verschiedener Länder zu verbinden um so Frieden auf der ganzen Welt zu stiften. Eine Vision, die sich vielleicht weitaus mehr erfüllt hat, als wir es heute wahrnehmen. Auch wenn später flugtechnische Innovationen immer wieder entwickelt wurden, um Krieg zu führen, tragen sie heute auch mit dazu bei, den Frieden zu sichern. Und vielleicht viel mehr, als wir uns bewusst sind tatsächlich gerade, wie von Lilienthal vermutet, ganz subtil – indem wir Menschen aus anderen Teilen der Welt heute einfach erreichen; indem wir ihnen nicht nur schreiben können, sondern ihnen auch physisch begegnen – indem wir schließlich mit ihnen gemeinsam Lebenserfahrungen sammeln und uns mit ihnen nicht nur wirtschaftlich, sondern dadurch auch emotional verbunden und als „Brüder und Schwestern“ in einer gemeinsamen Welt fühlen müssen.

Nach seiner Rückkehr aus dem Krieg, arbeitete er zunächst als Angestellter, es blieb kaum Zeit und Geld für seine Passion, die Flugversuche. 1878 heiratete der immer noch in bescheidenen Verhältnissen lebende Lilienthal Agnes Fischer, die Tochter eines Bergbeamten, die er zwei Jahre zuvor kennengelernt hatte.

An der Wende zu den 1880er Jahren gelang ihm gemeinsam mit seinem Bruder ein Verfahren zur Herstellung künstlicher Steine für Kinderbaukästen, welches sie an den Unternehmer Adolf Richter verkauften, der mit den bekannten Anker-Steinbaukästen ein Millionenvermögen verdiente. Während sein Bruder Gustav das Geld aus dieser Entwicklung nutzte, um nach Australien auszuwandern, verwendete Otto Lilienthal es als Startkapital, um sich mit einer von ihm entwickelten leichten Dampfmaschine für kleine Betriebe, sowie dem Schlangrohrkessel selbstständig zu machen. Nach und nach baute er sich eine Maschinenfabrik auf, in der er bis zu 60 Arbeiter beschäftigte. Nicht nur durch seine technischen Entwicklungen stach Lilienthal dabei hervor. Wie schon sein Vater war er von liberalen Gedanken beseelt. Lilienthal schloss sich der Egidy-Bewegung (einer frühen Friedensbewegung) an, sein Traum vom Fliegen war fortan untrennbar mit dem Gedanken verbunden, damit ein grenzenüberschreitendes, friedensstiftendes Element zu schaffen. Aber auch, dass soziale Gerechtigkeit und menschenwürdige Verhältnisse eine Voraussetzung für Frieden sind, erkannte der Erfinder: Seiner Zeit weit voraus schaffte er 1890 in seinem Betrieb die Akkordarbeit ab, führte



Alle Abbildungen (außer Portraits) auf dieser Seite: © Deutsches Museum

Anlässlich der für 2024 geplanten erneuten Ausstellung des Normal-Segelapparates im Deutschen Museum, wurde der Gleiter durch zwei Masterstudentinnen der Technischen Universität, Studiengang „Restaurierung, Kunsttechnologie und Konservierungswissenschaft“, im Rahmen eines Projektes untersucht und ein mögliches Konzept für die konservatorische Vorbereitung des Flugapparates auf die Ausstellung erarbeitet. Teresa Donner, welche sich innerhalb des thematisch breit gefächerten Studienganges auf moderne Materialien und technisches Kulturgut spezialisiert, setzte sich dabei mit den hölzernen und metallenen Bestandteilen des Gleiters auseinander. Laura Lehmacher, Textilrestauratorin B.A. (und Tochter unserer Vereinsmitglieder Renate und Georg Lehmacher), befasste sich mit der textilen Bespannung.

Der Stoff wurde unter anderem daraufhin untersucht, ob durch Lilienthal eine Beschichtung oder Appretur auf- bzw. eingebracht wurde. Beschichtungen solcher Art verwendete unter anderem Octave Chanute an seinen Flugzeugen. In der Fachliteratur wird dies von ein paar Autoren für Gleiter von Lilienthal ebenfalls beschrieben. Die Untersuchung auf eine Beschichtung/Appretur hin, ist zum einen aus fluggeschichtlicher Sicht von Interesse, war jedoch auch für die Entwicklung eines Konservierungskonzepts für das Textil von Relevanz, unter anderem, da dies bei einer Reinigung des Stoffes berücksichtigt werden muss. Am

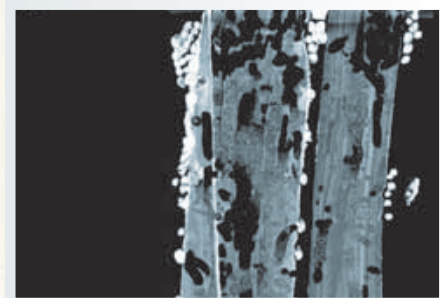
Normal-Segelapparat im Deutschen Museum konnte jedoch mit Hilfe mikroskopischer Untersuchungen festgestellt werden, dass auf dessen textiler Bespannung keine Beschichtung oder Appretur vorhanden ist.

Eine andere Frage, der nachgegangen wurde, war die nach der Stabilität der noch vorhandenen hölzernen Spieren. Das Holz war von Larven des gewöhnlichen Nagekäfers befallen gewesen, sodass von außen zwar die Ausfluglöcher sichtbar waren, jedoch keine Aussage über die innere Stabilität der Weidenruten gemacht werden konnte. Um eine Vorstellung vom Grad der Zerstörung im Inneren zu bekommen, ohne die Spieren weiter zu beschädigen, gab es lediglich die Möglichkeit, sehr teure Aufnahmen repräsentativer Fragmente im CT zu machen.

Airbus Helicopters (Donauwörth), erklärte sich sehr großzügig bereit, auf eigene Kosten diese teuren Aufnahmen anzufertigen: Wo heute sonst modernste Flugzeugteile untersucht werden, wurden in der Materialprüfung von Airbus einen ganzen Tag lang die ausgewählten Fragmente des Lilienthalgleiters durchleuchtet. Dank der großen Erfahrung und hervorragenden Betreuung der Mitarbeiter bei Airbus, konnten dadurch verschiedene aussagekräftige Einblicke gewonnen werden.



▲ Zustand des Gleiters heute (oben, großes Bild) und 1956 (oben) ▼ Bei Airbus Helicopters in Donauwörth angefertigtes CT von Holzteilen des Gleiters (unten)



▼ Laura Lehmacher (l) und Teresa Donner (r), Restauratoren im Masterstudium an der TU München untersuchten die Überreste von Otto Lilienthals Gleiter im Deutschen Museum





Lilienthal erarbeitete sich das Fliegen mit wissenschaftlichen Methoden. Zeugnis davon sind zahlreiche Aufzeichnungen seiner Versuche und die Ableitung von Gesetzmäßigkeiten (siehe Abbildung unten) Die handschriftlichen Einträge von links nach rechts und oben nach unten lauten: Horizontaldruck, Vertikaldruck, Windgeschwindigkeit Mittelwerte Mittelwerte Mittelwerte Mittelwerte auf 1 m Geschwindigkeit und 1 qm totale Fläche reduziert bei zu Grundelegung der am genauesten gemessenen Geschwindigkeit von 4 m proportional mit dem Quadrat der Geschwindigkeit. Wenn die Fläche eben wäre würde man erhalten nur ein $\frac{2}{5}$ Auftrieb. nur $\frac{1}{3}$ Auftrieb.

den Achtstundentag ein und gewährte seinen Arbeitern in seinem Unternehmen eine Gewinnbeteiligung von 25%.

1889 erschien sein Buch *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst. Ein Beitrag zur Systematik der Flugtechnik*. Inspiriert hatten ihn dazu Beobachtungen des Flugs der Störche, der ihn schon in seiner Kindheit fasziniert hatte. In diesem Buch waren viele wesentlichen Erkenntnisse der Aerodynamik enthalten, es stellte nicht nur die Grundlage seiner eigenen Entwicklungen dar, sondern war auch die Basis für andere Entwickler in der Frühzeit der Fliegerei – auch die Gebrüder Wright studierten die Schriften von Otto Lilienthal. Neben Beobachtungen

der Natur flossen auch praktische Versuche mit Modellen von Tragflächen in diese Arbeit mit ein.

Zwei Jahre später war es soweit: er begann mit praktischen Flugversuchen mittels selbst entwickelter und gebauter Gleitflugapparate. Er entwickelte diverse ein- und zweideckige, zunächst starre, später auch zusammenfaltbare und damit leichter transportable Flugapparate und erreichte Flugweiten von bis zu 250 Metern. Erste Absprungversuche konnte er von einem Sprungbrett in seinem eigenen Garten bewerkstelligen, für seine „richtigen“ Flugversuche benötigte er jedoch eine genügend hohe Erhebung. Er fand sie zunächst in den Rhinower Bergen. Da diese jedoch fast 4 Stunden entfernt lagen, ließ er sich schließlich in Berlin Lichterfelde den so genannten Fliege- oder Lilienthalberg, einen Kegelförmigen Berg mit aufgebautem Schuppen für seine Flugapparate, aufschütten. In den Jahren der praktischen Erprobung zeigen sich deutliche Entwicklungen der Flugkonstruktionen. Während die ersten Gleitapparate aus einem einfachen Flügelpaar

26° 10' 20" 30" 40" 50" 60" 70" 80" 90" 100" 110" 120" 130" 140" 150" 160" 170" 180" 190" 200" 210" 220" 230" 240" 250" 260" 270" 280" 290" 300" 310" 320" 330" 340" 350" 360" 370" 380" 390" 400" 410" 420" 430" 440" 450" 460" 470" 480" 490" 500" 510" 520" 530" 540" 550" 560" 570" 580" 590" 600" 610" 620" 630" 640" 650" 660" 670" 680" 690" 700" 710" 720" 730" 740" 750" 760" 770" 780" 790" 800" 810" 820" 830" 840" 850" 860" 870" 880" 890" 900" 910" 920" 930" 940" 950" 960" 970" 980" 990" 1000" 1010" 1020" 1030" 1040" 1050" 1060" 1070" 1080" 1090" 1100" 1110" 1120" 1130" 1140" 1150" 1160" 1170" 1180" 1190" 1200" 1210" 1220" 1230" 1240" 1250" 1260" 1270" 1280" 1290" 1300" 1310" 1320" 1330" 1340" 1350" 1360" 1370" 1380" 1390" 1400" 1410" 1420" 1430" 1440" 1450" 1460" 1470" 1480" 1490" 1500" 1510" 1520" 1530" 1540" 1550" 1560" 1570" 1580" 1590" 1600" 1610" 1620" 1630" 1640" 1650" 1660" 1670" 1680" 1690" 1700" 1710" 1720" 1730" 1740" 1750" 1760" 1770" 1780" 1790" 1800" 1810" 1820" 1830" 1840" 1850" 1860" 1870" 1880" 1890" 1900" 1910" 1920" 1930" 1940" 1950" 1960" 1970" 1980" 1990" 2000" 2010" 2020" 2030" 2040" 2050" 2060" 2070" 2080" 2090" 2100" 2110" 2120" 2130" 2140" 2150" 2160" 2170" 2180" 2190" 2200" 2210" 2220" 2230" 2240" 2250" 2260" 2270" 2280" 2290" 2300" 2310" 2320" 2330" 2340" 2350" 2360" 2370" 2380" 2390" 2400" 2410" 2420" 2430" 2440" 2450" 2460" 2470" 2480" 2490" 2500" 2510" 2520" 2530" 2540" 2550" 2560" 2570" 2580" 2590" 2600" 2610" 2620" 2630" 2640" 2650" 2660" 2670" 2680" 2690" 2700" 2710" 2720" 2730" 2740" 2750" 2760" 2770" 2780" 2790" 2800" 2810" 2820" 2830" 2840" 2850" 2860" 2870" 2880" 2890" 2900" 2910" 2920" 2930" 2940" 2950" 2960" 2970" 2980" 2990" 3000" 3010" 3020" 3030" 3040" 3050" 3060" 3070" 3080" 3090" 3100" 3110" 3120" 3130" 3140" 3150" 3160" 3170" 3180" 3190" 3200" 3210" 3220" 3230" 3240" 3250" 3260" 3270" 3280" 3290" 3300" 3310" 3320" 3330" 3340" 3350" 3360" 3370" 3380" 3390" 3400" 3410" 3420" 3430" 3440" 3450" 3460" 3470" 3480" 3490" 3500" 3510" 3520" 3530" 3540" 3550" 3560" 3570" 3580" 3590" 3600" 3610" 3620" 3630" 3640" 3650" 3660" 3670" 3680" 3690" 3700" 3710" 3720" 3730" 3740" 3750" 3760" 3770" 3780" 3790" 3800" 3810" 3820" 3830" 3840" 3850" 3860" 3870" 3880" 3890" 3900" 3910" 3920" 3930" 3940" 3950" 3960" 3970" 3980" 3990" 4000" 4010" 4020" 4030" 4040" 4050" 4060" 4070" 4080" 4090" 4100" 4110" 4120" 4130" 4140" 4150" 4160" 4170" 4180" 4190" 4200" 4210" 4220" 4230" 4240" 4250" 4260" 4270" 4280" 4290" 4300" 4310" 4320" 4330" 4340" 4350" 4360" 4370" 4380" 4390" 4400" 4410" 4420" 4430" 4440" 4450" 4460" 4470" 4480" 4490" 4500" 4510" 4520" 4530" 4540" 4550" 4560" 4570" 4580" 4590" 4600" 4610" 4620" 4630" 4640" 4650" 4660" 4670" 4680" 4690" 4700" 4710" 4720" 4730" 4740" 4750" 4760" 4770" 4780" 4790" 4800" 4810" 4820" 4830" 4840" 4850" 4860" 4870" 4880" 4890" 4900" 4910" 4920" 4930" 4940" 4950" 4960" 4970" 4980" 4990" 5000" 5010" 5020" 5030" 5040" 5050" 5060" 5070" 5080" 5090" 5100" 5110" 5120" 5130" 5140" 5150" 5160" 5170" 5180" 5190" 5200" 5210" 5220" 5230" 5240" 5250" 5260" 5270" 5280" 5290" 5300" 5310" 5320" 5330" 5340" 5350" 5360" 5370" 5380" 5390" 5400" 5410" 5420" 5430" 5440" 5450" 5460" 5470" 5480" 5490" 5500" 5510" 5520" 5530" 5540" 5550" 5560" 5570" 5580" 5590" 5600" 5610" 5620" 5630" 5640" 5650" 5660" 5670" 5680" 5690" 5700" 5710" 5720" 5730" 5740" 5750" 5760" 5770" 5780" 5790" 5800" 5810" 5820" 5830" 5840" 5850" 5860" 5870" 5880" 5890" 5900" 5910" 5920" 5930" 5940" 5950" 5960" 5970" 5980" 5990" 6000" 6010" 6020" 6030" 6040" 6050" 6060" 6070" 6080" 6090" 6100" 6110" 6120" 6130" 6140" 6150" 6160" 6170" 6180" 6190" 6200" 6210" 6220" 6230" 6240" 6250" 6260" 6270" 6280" 6290" 6300" 6310" 6320" 6330" 6340" 6350" 6360" 6370" 6380" 6390" 6400" 6410" 6420" 6430" 6440" 6450" 6460" 6470" 6480" 6490" 6500" 6510" 6520" 6530" 6540" 6550" 6560" 6570" 6580" 6590" 6600" 6610" 6620" 6630" 6640" 6650" 6660" 6670" 6680" 6690" 6700" 6710" 6720" 6730" 6740" 6750" 6760" 6770" 6780" 6790" 6800" 6810" 6820" 6830" 6840" 6850" 6860" 6870" 6880" 6890" 6900" 6910" 6920" 6930" 6940" 6950" 6960" 6970" 6980" 6990" 7

mit Mittelstange zum Festhalten bestanden, sind spätere Gleiter wesentlich ausgereifere Flugapparate mit komplexerem Aufbau.

Als Lilienthals ausgereiftester Flugapparat, bei dem alle Ergebnisse und Erfahrungen seiner jahrelangen Flugexperimente umgesetzt wurden, gilt der eingangs erwähnte, von ihm selbst auf seiner Konstruktionsskizze als Normal-Segelapparat bezeichnete, Gleitflieger. Dieses Modell ließ er in seiner Maschinenfabrik herstellen, um es zum Selbstkostenpreis zu verkaufen. Es ging ihm keineswegs um Gewinn, sondern darum, möglichst vielen anderen Menschen das Fliegen zugänglich zu machen und die Vision des Fliegens – auch als Friedensbringer – voranzutreiben.

Der Normal-Segelapparat besteht aus einem zentralen, geschränkten Holmkreuz, aus zwei gekreuzten Stangen aus Kiefernholz gefertigt, mit Kreuzplatte und Unterarm-Manschetten, sowie Oberarmpolstern zum einlegen der Arme. An den oberen beiden Enden der Kiefernholzstangen befinden sich die zwei Gelenktaschen, an denen die aus Weidenruten bestehenden Flügelrippen, auch Spieren genannt, befestigt sind. Die – je Tragfläche – neun Spieren sind in den Gelenktaschen beweglich, um den Gleiter zusammenfallen zu können. Die Spieren sind mit einem dünnen und sehr dicht gewebten Baumwollstoff bespannt. Dabei handelt es sich um so genannten „schirting“ (vom englischen „shirt“), einen Hemdstoff, wie er heute in dieser Qualität nicht mehr hergestellt wird. Als das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt im vergangenen Jahr einen Normal-Segelapparat nachbaute,

um dessen Flugeigenschaften im Windkanal zu testen, musste ein solches Gewebe eigens für dieses Projekt für mehrere tausend Euro nachgewebt werden. Ausgeklappt hat dieser Gleiter eine Spannweite von 6,7 m und eine Flügeltiefe von 2,4 m. Zur Stabilisierung der Fluglage verfügt der Normal-Segelapparat über ein starres Höhen- und Seitenleitwerk, ebenfalls aus mit Baumwollstoff bespannten Weidenruten bestehend. Gelenkt wurde der Apparat im Flug lediglich durch die Verlagerung des Gewichts. Trotz seiner nicht geringen Größe schaffte Lilienthal es, dass das Gewicht des Normal-Segelapparates bei nur 20 kg lag.

Eines von heute vier erhaltenen Exemplaren dieses Flugapparates befindet sich heute im Deutschen Museum. Es wurde 1904 durch das Patentbüro Reichau & Schilling gegen den Betrag von 300 Mark und unter der Bedingung der Anbringung eines Schildes mit dem Verweis auf das Patentbüro an das Deutsche Museum übergeben. Aus welchen Gründen das Patentbüro den Gleiter und weitere Besitztümer Lilienthals besaß, ist nicht bekannt. Von 1907 bis 1942 war der Normal-Segelapparat im Deutschen Museum ausgestellt. Fälschlicherweise war in dieser Zeit ein durch Reichau & Schilling mitgeliefertes Oberdeck daran montiert, welches zwar von Lilienthal, jedoch von einem anderen Gleitermodell stammte. Nach der Evakuierung während des Zweiten Weltkriegs zeigte sich, dass der Gleiter sich in sehr schlechtem Zustand befand. Die

zerbrochenen Spieren und das zerrissene Textil lagen lange Zeit zusammengeknüllt in einer Kiste, bis er 1991 anlässlich des 100sten Jubiläums des ersten Menschenfluges durch Otto Lilienthal ausgebreitet und eine Kiste für Transport und Lagerung angefertigt wurde.

Als 1958 endlich die Abteilung Luftfahrt, nach dem Zweiten Weltkrieg, wiedereröffnet wurde, ersetzte man den Gleiter durch eine Nachbildung, da das Original bereits zu morsch und brüchig geworden war.

Aufgrund seines immer noch schlechten Zustandes, wird der Normal-Segelapparat des Deutschen Museums derzeit im Depot einer Zweigstelle, der Flugwerft Schleißheim aufbewahrt. In der Ausstellung befindet sich lediglich ein kleiner Teil des Originals,



Der 1932 zur Lilienthal-Gedenkstätte umgestaltete Fliegeberg in Lichterfelde

Bild: Bundesarchiv, Bild 102-13740 / CC-BY-SA 3.0

das Gestellkreuz. Daneben veranschaulicht die Replik von 1958 das ursprüngliche Aussehen des Flugzeugs.

Mit der Neugestaltung der alten Luftfahrthalle im Deutschen Museum, deren Neueröffnung für 2024 geplant ist, soll nach langer



© Steve Mann - stock.adobe.com

Unumstritten: Weltweite Anerkennung für die Verdienste um die Luftfahrt

Zeit der originale Gleiter wieder ausgestellt werden. Um dies zu ermöglichen, werden davor erneute Restaurierungsmaßnahmen notwendig sein.

Bei dem Stück im Deutschen Museum handelt es sich unter den erhaltenen Normal-Segelapparaten um eine Besonderheit, denn es wurde nachweislich von Lilienthal selbst geflogen. Eine historische fotografische Aufnahme zeigt Lilienthal beim Abflug mit einem Normal-Segelapparat, bei welchem vorne links im Gestellkreuz deutlich ein Flicker erkennbar ist (Bild). Dieser Flicker konnte bei dem Exemplar im Deutschen Museum identifiziert werden (Bild). Zwar ist dieser Bereich der Bespannung heute nicht mehr erhalten, jedoch ist die Reparatur auf einem Bild des Flugzeugs zu sehen, das während einer frühen Ausstellung gemacht wurde. Der schlechte Zustand des Normal-Segelapparates könnte überdies vermuten lassen, dass es sich dabei um denjenigen Gleiter handelt, mit dem Lilienthal seinen fatalen Absturz hatte. Dies ist jedoch nicht der Fall, denn dieser Flugapparat wurde nach dem Absturz vernichtet.

Die Schäden des Gleiters im Deutschen Museum sind vor al-

lem auf die lange Ausstellung zu Beginn des 20. Jahrhunderts zurückzuführen. Besonders die textile Bespannung hat zum einen unter der andauernden Spannung und nicht zuletzt durch die Einwirkung von Licht (insbesondere UV-Licht) gelitten. Das Holz wurde tragischerweise zu einem unbekannten Zeitpunkt vom Holzwurm befallen, was ebenfalls große Schäden zur Folge hatte.

Trotz seines Zustandes handelt es sich bei dem Normal-Segelapparat im Deutschen Museum um ein Exponat mit herausragender Bedeutung für die Geschichte der Fliegerei: Otto Lilienthal gilt als der erste Mensch der nachweislich – und wiederholbar – mit dem Flugprinzip *schwerer als Luft* flog. Er erreichte damit Flugweiten von bis zu 250 Metern.

Zwar wurden Überlieferungen zufolge schon früher Gleitflüge unternommen – unter anderem von Albrecht Ludwig Berblinger, auch bekannt unter dem Namen „Der Schneider von Ulm“, welcher 1811 mit seinem Flugapparat in die Donau stürzte – Otto Lilienthal war jedoch der erste, der bei seinen Flugversuchen nachweislich systematisch und wissenschaftlich vorgeing.

Am 9. August 1896 stürzte der große Visionär und Pionier der Luftfahrt mit eben diesem Modell bei Stölln am Gollenberg, vermutlich aufgrund eines thermischen Aufwindes, den Lilienthal möglicherweise bei zu geringer Fahrt nutzen wollte, um seine Flugdistanz zu erhöhen, aus ca. 15 m Höhe ab. Er erlitt eine Fraktur des dritten Halswirbels, sowie vermutlich Hirnblutungen. Auf

dem liegenden Transport nach Berlin fiel er ins Koma und starb am folgenden Tag.

Der Satz „Opfer müssen erbracht werden.“ welchen er angeblich nach seinem Absturz noch gesagt haben soll, wurde ihm wohl von anderen als Aussage zu diesem Absturz in den Mund gelegt; Lilienthal selbst soll ihn aber geprägt haben, als er zur Rede gestellt wurde, weshalb er wenig Zeit für Familie und Freunde habe. Er selbst glaubte wohl nach dem Unfall zunächst, bald zu genesen und seine Experimente fortsetzen zu können.

Dennoch muss ihm das Risiko das mit seinen Flugversuchen einherging, bewusst gewesen sein und er nahm es in Kauf, um seinem großen Traum vom Menschenflug zu folgen, dessen endgültige Erfüllung er leider nicht mehr miterleben durfte. Doch ohne seine Arbeit wäre dies wohl kaum möglich gewesen. Lilienthal war es u.a., dem die grundlegende Erkenntnis zu verdanken ist, dass gewölbte Tragflächen zum Fliegen besser geeignet sind, als gerade geformte. Mit seinem Schaffen war er eine Inspiration für Flugpioniere auf der ganzen Welt.

Laura Lehmacher

Die GendAIRkinger News bedanken sich beim Deutschen Museum für die zur Verfügung gestellte Materialien

*Zeugnis des tragischen Unglücks:
Die Überreste des beschädigten
Gleiters am 9. August 1896*



Abbildung: wikipedia



*Der Normal-Segelapparat des Deutschen Museums, wie er
vor dem zweiten Weltkrieg ausgestellt war*

Abbildung: © Deutsches Museum

„Von allen, die das Problem des Fliegens im 19. Jahrhundert behandelten, war Otto Lilienthal zweifelsfrei der Bedeutendste. [...] Niemand tat so viel dafür, das Problem des menschlichen Fluges in die freie Luft zu überführen, wohin es gehört. [...] Als Forscher war er unter seinen Zeitgenossen ohne Konkurrenten. Er entschlüsselte die Vorteile der gewölbten Fläche so überzeugend, dass er als ihr eigentlicher Entdecker gelten kann. Andere haben die Wölbung des Vogelflügels bemerkt und über die Möglichkeit spekuliert, dass ein gewölbter Flügel einem völlig glatten überlegen sei. Lilienthal demonstrierte den Grund für diese Überlegenheit und machte aus der puren Spekulation akzeptiertes Wissen. [...] Aber, wo immer seine Grenzen lagen, er war ohne Zweifel der Größte der Vorläufer, und die Welt steht tief in seiner Schuld.“

Wilbur Wright

Flugplatz

MDG

und Maschinen

EDMQ

Alle Fotos von Marc Ulm
Text: Georg Lehmacher

Piloten bietet der zwischen Donauwörth und Genderkingen gelegene Flugplatz neben einer 760 m langen, befestigten Bahn mit Nachtflugbeleuchtung (die zusammen mit allen Taxiways und Vorfeldern auch im Winter bei Bedarf geräumt wird) alles, was man sich zum (sicheren) Fliegen wünschen kann: Einen tagsüber, auch an Feiertagen fast immer durchgehend besetzten Tower, eine Tankstelle (AVGAS, MOGAS, Jet A1 und Diesel), eine Gastronomie, Hallenplätze für die Flugzeugeigner (oder bei Bedarf auf Anfrage auch mal für Gäste von auswärts) und einen Flugvorbereitungsraum mit allem, was man für die Flugvorbereitung braucht. Für Mitglieder der MDG sind die fünf Vereinsflugzeuge, die hin-

sichtlich Avionik, Motorisierung und Wartung in einem Bestzustand sind, nur eines von vielen Argumenten für eine Mitgliedschaft. Dass diese Flugzeuge zu sehr guten Konditionen gemietet werden können, bringt uns Mitglieder oft auch aus weiter entfernten Gegenden. Dass wir als Verein mit dem Angebot einer Zweimotorigen Maschine eine Ausnahme sind, ist ein weiteres, gutes Argument, und diese Maschine liegt preislich kaum höher, als gute Einmotorige gewerblicher Anbieter kosten. Diese Politik interessanter Flugzeuge zu erschwinglichen Kosten ist nur ein Teil dessen, was auch für hohe Flugsicherheit sorgt – denn es ermöglicht unseren Mitgliedern ein regelmäßiges Fliegen und Trainieren. Regelmäßige Pilotenaben-

de, bei denen wir uns zu Themen der Flugsicherheit, aber auch zu solchen des umweltschonenden und lärmreduzierten Fliegens austauschen, bei dem wir offizielles Fachwissen ebenso weitergeben, wie persönliche Erlebnisse, aus denen wir etwas gelernt haben, sind ein weiterer Punkt. Eine ausgesprochen kameradschaftliche Atmosphäre trägt zu einem offenen Umgang mit Problemstellungen der Fliegerei bei – und zu außergewöhnlichen Erlebnissen: so sind Vereinsmitglieder mit Vereinsmaschinen unter anderem mehrfach zu Flügen in die USA aufgebrochen. Gemeinsame Einkäufe von Kartenmaterial, Software und anderem wichtigen Zubehör runden das Angebot an den Pilotenabenden ab.



Hersteller	Diamond Aircraft Industries	
Typenbezeichnung	DA-42	
Motor (2 x)	Thielert CENTURION 2.0	
Leistung (2 x)	135 / 99	PS / kW
Abmessungen		
Spannweite	13,42	m
Länge	8,56	m
Höhe	2,49	m
Massen und Mengen		
Leermasse	1330	kg
Maximalmasse	1785	kg
Zuladung	455	kg
Leistungen (Reisedaten mit 60 % Leistung in 6000 ft/1800 m)		
Reichweite	ca. 1400	km
Reisegeschwindigkeit	ca. 245	km/h
Max. zul. Geschwindigkeit	360	km/h
Landegeschwindigkeit	110	km/h

Echtes Highlight unseres Vereins ist die Ausbildung: Wir bilden nicht nur vom Fußgänger weg fürs Fliegen aus – wir bilden auch, als einer von ganz wenigen Vereinen, Piloten für den Instrumentenflug auf ein- oder mehrmotorigen Maschinen aus. Daneben können unsere Mitglieder auch nötige Sprachprüfungen u.ä. innerhalb des Vereins machen. Wichtig ist: unsere Fluglehrer arbeiten für Vereinsmitglieder kostenlos. Dadurch – und durch extrem niedrige Landegeühren für Vereinsmitglieder – ermöglichen wir es unseren Piloten, einen hohen Wissens- und Trainingsstandard nicht nur zu erwerben, sondern auch zu erhalten. Stetig steigende Mitgliederzahlen sprechen eine eigene Sprache.



Hersteller	Diamond Aircraft Industries	
Typenbezeichnung	DA-40 Star	
Motor	Thielert CENTURION 2.0 S	
Leistung	155 / 114	PS / kW
Abmessungen		
Spannweite	11,94	m
Länge	8,06	m
Höhe	1,97	m
Massen und Mengen		
Leermasse	837	kg
Maximalmasse	1150	kg
Zuladung	313	kg
Leistungen (Reisedaten mit 60 % Leistung in 6000 ft/1800 m)		
Reichweite	ca. 1010	
Reisegeschwindigkeit	ca. 220	km/h
Max. zul. Geschwindigkeit	330	km/h
Landegeschwindigkeit	110	km/h



Hersteller	Reims Aviation – S.A.	
Typenbezeichnung	Reims / CESSNA F 172	
Motor	Thielert CENTURION 2.0 S	
Leistung	155 / 114	PS / kW
Abmessungen		
Spannweite	10,97	m
Länge	8,20	m
Höhe	2,68	m
Massen und Mengen		
Leermasse	754	kg
Maximalmasse	1043	kg
Zuladung	289	kg
Leistungen (Reisedaten mit 60 % Leistung in 6000 ft/1800 m)		
Reichweite	ca. 1180	km
Reisegeschwindigkeit	ca. 205	km/h
Max. zul. Geschwindigkeit	293	km/h
Landegeschwindigkeit	110	km/h

Hersteller		AQUILA
Typenbezeichnung		AT01
Motor		Rotax 912 S3
Leistung	100 / 73,5	PS / kW
Abmessungen		
Spannweite	10,3	m
Länge	7,35	m
Höhe	2,4	m
Massen und Mengen		
Leermasse	500	kg
Maximalmasse	750	kg
Zuladung	250	kg
Leistungen (Reisedaten mit 60 % Leistung in 6000 ft/1800 m)		
Reichweite	ca. 1090	km
Reisegeschwindigkeit	ca. 200	km/h
Max. zul. Geschwindigkeit	305	km/h
Landegeschwindigkeit	110	km/h



Hersteller		REMOS AIRCRAFT GmbH
Typenbezeichnung		G-3 Mirage
Motor		Rotax 912 UL
Leistung	81 / 60	PS / kW
Abmessungen		
Spannweite	9,8	m
Länge	6,47	m
Höhe	2,3	m
Massen und Mengen		
Leermasse	307,2	kg
Maximalmasse	472,5	kg
Zuladung	165,3	kg
Leistungen (bei 4800 U/min in 1000 m)		
Reichweite	ca. 860	km
Reisegeschwindigkeit	180	km/h
Max. zul. Geschwindigkeit	220	km/h
Landegeschwindigkeit	95	km/h

Schorsch Gerstmeier

Unterwegs zwischen der Ölwanne und dem Himmel

Es ist ein schöner Tag, um zu fliegen, dieser Freitag Mitte August. Aber heute sind wir ausnahmsweise nicht zum Fliegen nach Genderkingen gekommen, sondern um einen „alten Bekannten“ wieder zu treffen: Am späten Nachmittag sind Matthias Obermayer und wir hier am Platz mit Georg Gerstmeier verabredet, der viele Jahre lang nicht nur Vereinsmitglied war, sondern auch die Werft am Platz betrieben hat. Wir sind früher dran, als geplant, und beschließen, auf Matthi-

as zu warten: Da wir zu „Schorsch“ Gerstmeiers Zeit am Flugplatz selbst noch nicht im Verein und eher selten hier waren, sind wir uns nicht sicher, ob wir ihn erkennen würden – zumal er sich sicher auch verändert hat.

Als wir dann auf der Terrasse des Flugplatzes stehen, lächelt mir ein doch noch sehr bekanntes Gesicht entgegen. Mit einer Kaffeetasse auf dem Tisch und einem Zigarillo im Mund strahlt er uns entgegen und winkt uns zu, und

dann, Punkt 17 Uhr ist auch schon Matthias da. „Ich kenn euch scho auch noch“, begrüßt Schorsch uns auf schwäbisch, „aber damals wart ihr nur ab und zu da“. „Ja“, nicke ich, „wir sind bis 2013 bei Rent a Star in Augsburg geflogen und eben ab und zu mal hier gelandet. Schon in der Ausbildung 2002, aber auch danach“. Er nickt.

Auf der anderen Seite des gläsernen Windschutzes setzt gerade eine weiße Cessna 172 zum Touch and Go auf, und das tiefe Brummen



*Die Gardan Horizon mit
der Kennung D-ELRY
war das erste Flugzeug
der MDG*

eines Motors untermalt die Szene, als Schorsch beginnt: „Also damals, als ich hier anfang“, er weist auf die Bahn, „da war das alles hier eine bessere Wiese. Die Bahn hier“, er zeigt mit der Hand in Richtung Süden, wo es jetzt wieder ruhiger ist, „war 430 m lang und eine Grasbahn.“

Im Osten war ein Graben.“

Dann beugt er sich zu mir und fährt etwas leiser fort: „Naja, und wenn die Bahn unter der Nutzung zu stark gelitten hatte, startete und landete man eben einfach auf dem Taxiway. Da ist auch nie was passiert. Und die 430 Meter Gras reichten auch. Jedenfalls meistens: Vor dem Graben im Osten hatten offenbar so viele Respekt, dass nie jemand beim Aufsetzen auf der 27 eine Bruchlandung dort machte. Und auch beim Abheben von der 09 gab es nie ein Problem.“ Er zieht an seinem Zigarillo und hebt danach die Hand. „Aber die unebene Piste war schon immer wieder ein Problem, das zu kleinen Unfällen führte.“

Wir bestellen Essen. „Eine halbe Pizza allenfalls“, meint Schorsch Gerstmeier, „Seit ich nicht mehr arbeiten gehe, esse ich auch weniger“.

„Wann hatte der Verein denn sein erstes eigenes Flugzeug?“ erkundigt sich Matthias.

Schorsch Gerstmeier: „Das muss etwa 1966 oder 1967 gewesen sein.“ Ein altes Flugbuch mit einer klassischen Buchbindung liegt neben ihm auf dem Tisch und er beginnt zu blättern, bis sein Finger an einem Eintrag hängen bleibt: „Hier ... – am 11. Juni 1967 habe ich Einweisung mit Walter Dörrer geflogen. Der hat-

„Schraubte“ von Anfang an an den Vereinsmaschinen herum und brachte einiges ans Laufen: Schorsch Gerstmeier, langjähriger Inhaber der Werft am Flugplatz.





Foto: MDG-Archiv

Die Gardan Horizon D-ELRY wurde als Bruch gekauft und in der Werkstatt von Franz Klopfer wieder aufgebaut

te übrigens gleich ein Kieswerk an der alten B16. Und war am Platz der ‚Hauptmacker‘, was Fliegerei anging. Der wusste alles, kannte sich in der Fliegerei aus und alle lernten von ihm. Walter Dörrer musste dann leider aufhören, weil sein Kieswerk nicht mehr gut lief. In Richtung Genderkingen gab es einen Konkurrenten, Wanner und Freisleben. Der Wettbewerb war so hart, dass Dörrer schließlich aufgeben musste. Und später erfuhr ich dann mal, dass der Konkurrent Wanner und Freisleben hätte aufhören müssen, wenn der Dörrer noch zwei Wochen länger durchgehalten hätte“, schüttelt Georg Gerstmeier den Kopf. „Jedenfalls: der Dörrer, der unser erster ‚Guru‘ hier am Platz war, ging dann nach München und musste im Verein aufhören.“

Schorsch Gerstmeier zündet sich ein neues Zigarillo an. „Mit Franz Klopfer“ zusammen habe ich dann die Gardan Horizon D-ELRY gewartet. Im Gegensatz zu heute war man da per ‚Sie‘. Und ich mit dem

Klopfer sowieso. Ich war beim Bund ja nur Hauptgefreiter, er hatte es bis zum Major gebracht, und da verbot es sich, dass man sich mit ‚Du‘ anredete. Wenn der Franz Klopfer etwas von mir brauchte, fragte er mich immer ganz förmlich: ‚Es gäbe an der Gardan etwas zu tun. Hat er denn Zeit?‘ Ich hatte ja damals keine Werft. Ich war Automechaniker. 1968 habe ich mit Autos angefangen. Später dann schon auch mit dem Warten und Reparieren von Flugzeugen. Aber ich sah mich eben nach wie vor als Automechaniker mit einem Tick für Flugzeuge wegen Erhaltung der Prüfer- und Pilotenlizenz.

Naja, zurück zu den Flugzeugen: die D-EFBI, eine PA18 kam etwas später. Im März 1968 bin ich das erste Mal mit der geflogen. Ich weiß nicht, ob die da schon dem Verein gehört hat, aber ich denke schon, denn ich habe in meinem Flugbuch vermerkt, dass es ein Werkstattflug war.

Und dann kam es alles anders, als ich es plante. Michael Berger sprach mich an. Seine Frau war Wirtin am Platz, er arbeitete bei MBB als Flugzeugbauer. Er schlug vor, dass ich doch hier mit ihm zusammen eine Werft gründen sollte. Ich sagte, dass ich das schon machen würde, aber dass mein Hauptgeschäft eben Autos seien und das solle auch so bleiben. Das war Anfang der 70er. Zuvor hatten wir am Platz in Genderkingen eine Flugschule gehabt, die Augusta Flug/Karl Schieferstein. Die waren aus Haunstetten zu uns gekommen und in das teurere Mühlhausen nicht mit umgezogen. Seit September 1968 waren die in EDMQ, und ich kann mich sogar erinnern, dass wir bei denen in der Halle mit

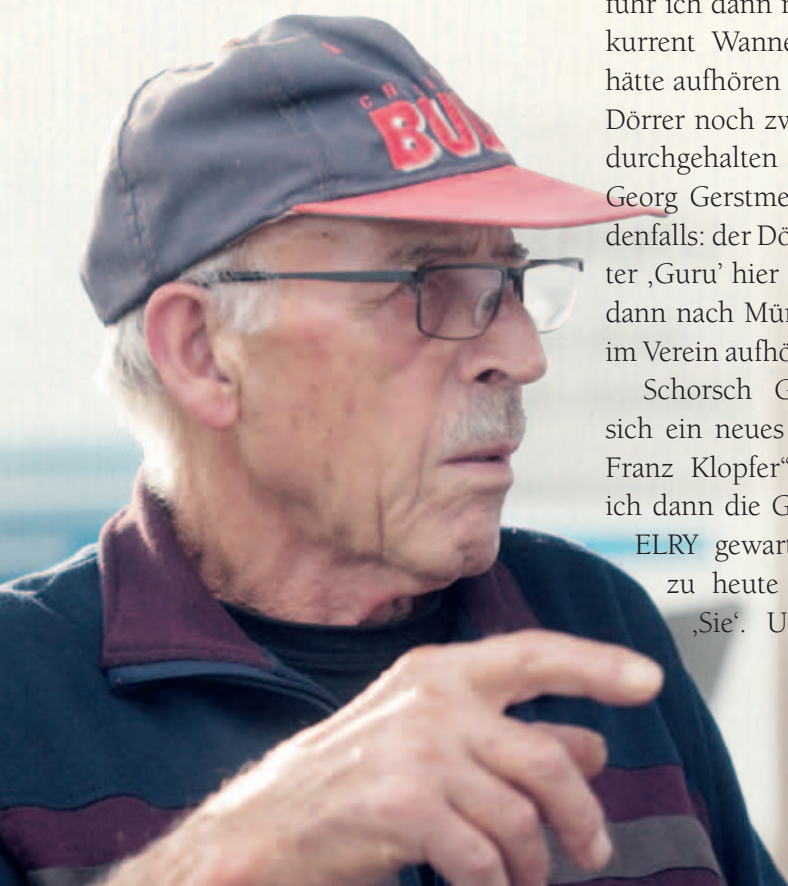


Foto: Georg Lehmacher

dem Fliegerass Adolf Galland*, der hier einmal zu Besuch war, Weißwürste gegessen haben. Und Karl Schieferstein selbst war ja auch einer der bekanntesten Testpiloten im WWII gewesen.

„Irgendwann hat Karl Schieferstein dann hier am Platz aufgehört.“ Schorsch Gerstmeier weist mit der Hand nach hinten, wo die Hallen sind. „Der ging zur Flugbereitschaft nach Köln. Danach kam die ‚Sigmund Flugtechnik‘ aus Mosbach/Lohrbach hierher und ich machte die Wartung. Zwei Flüge mit Flugzeugen von denen habe ich 1970 hier drinnen stehen“, zeigt er auf sein Flugbuch.

Ich habe vor allem an den Vereinsflugzeugen rumgeschraubt. 1972 habe ich dann einen Antrag beim LBA gestellt, 1973 bekam ich dann einen LTB. Davor war ich kein Luftfahrttechnischer Betrieb. Ich war lediglich Prüfer Klasse II. „Michael Berger und G. Gerstmeier BGB Gesellschaft für Flugzeugwartung“, hieß unsere Firma. Aber das war so eine Sache“. Schorsch Gerstmeier zieht noch einmal an seinem Zigarillo.

* Adolf Josef Ferdinand Galland (* 19. März 1912 in Westerholt, Westfalen; † 9. Februar 1996 in Remagen-Oberwinter) war ein – unter anderem wegen seiner fliegerischen Leistungen – berühmter deutscher Luftwaffenoffizier und Jagdflieger, zuletzt Generalleutnant der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg.

Irgendwann rief mich mein Steuerberater an. Er wollte, dass wir die Gesellschaftsform ändern, aber 1978 haben wir uns dann getrennt. Und von da an gab es den Aero Service Donauwörth.“

Der Sommerabend verabschiedet sich mit leuchtenden orangefarbenen Farben. Die Cessna, die ihre Platzrunden gedreht hat, ist jetzt in der Mitte über dem Platz zu sehen und das leise Brummen verschwindet in Richtung Augsburg. Unsere Blicke richten sich für einen kurzen Moment nach oben, aber bald ist die Maschine schon nicht mehr zu sehen. „Eines Tages habe ich im Winter die Grasbahn mit einem selbstgebauten Schneepflug geräumt und sechs Schneehäufen – links und rechts der Bahn am Anfang, in der Mitte um am Ende – aufgehäuft und als Bahnbegrenzung rot markiert.“ fährt Schorsch Gerstmeier fort. „Ich dachte, das ist dann eindeutig. Aber dann hat es ein Pilot falsch gedeutet und ist auf der falschen Seite – also im Acker – gelandet.“

In der Halle selbst gab es nur einen groben Asphaltboden, über den man den Werkzeugwagen fast tragen musste, so grob war der Boden. Anfangs gab es auch im Winter nur eine Omnibusheizung mit Abluft durch die Wand. Dazu gab

„Und dann kam alles anders, als ich es plante. Michael Berger sprach mich an. ... Er schlug vor, dass ich doch mit ihm zusammen hier eine Werft gründen sollte.“

Schorsch Gerstmeier
Längjähriger Inhaber der Werft am
Flugplatz in Genderkingen

Bereits die Gardan Horizon
wurde von Schorsch Gerstmeier
maßgeblich mit gewartet



Michael Berger (rechts), arbeitete hauptberuflich bei MBB; seine Frau war Wirtin der Gastronomie am Flugplatz. Er war es, der Schorsch Gerstmeier vorschlug, hier in Genderkingen eine Werft zu gründen.



es zwei PKW-Heizungen und einen Baulüfter, bei dem die Abgase noch einmal mit verbrannt wurden. Eines Tages lag ich unter einer Jodel, bei laufender Heizung, damit der Leim trocknen würde. Ich hatte schon auch etwas Bier getrunken, naja: offenbar hatte ich so viele Abgase eingeatmet, dass ich anschließend mit dem Capri eines Freundes und meiner Freundin in Mertingen in einer Rechtskurve auf eine Gartenmauer fuhr. Ich hing so schräg im Auto und sah irgendwo einen Anlasser baumeln. Zum Glück gab es hilfreiche Bauern und wir konnten trotz einiger Verletzungen vermeiden, die Polizei zu rufen.

Bereits Anfang der 70er Jahre standen 4 Vereinsflugzeuge in der Halle: die Horizon D-ELRY, die PA18 D-EFBI, die MS880 D-EOKO und die Do27 D-EFAG. Außerdem gab es noch einen Motorsegler SF25 D-KAEN und eine Bo209 D-EBPJ. Und schließlich stand in der Halle auch noch eine private Bo208. Man fragt sich vielleicht, wie die alle da reinpassten. Aber die Halle für die Flugzeuge war größer als heute, die Abtrennung war weiter hinten. Und die Halle hatte anfangs weder eine Decke noch eine Trennwand, beides war durch Folien abgeteilt, und da konnte man alles besser zusammen schieben. Anfang der 80er Jahre

habe ich dann oben noch einen Speicherraum eingebaut, den man über eine Wendeltreppe erreichen konnte. Und die habe ich damals von der Raiffeisenbank in Mertingen kostenlos bekommen.

Da während der Asphaltierung die Bahn nicht benutzbar war, bat ich Volker Heide, ein Rapsfeld in der Verlängerung der Bahn zu wälzen, damit ich mit einigen Damen Rundflüge machen konnte.“ Jetzt lächelt Schorsch Gerstmeier verschmitzt. „Der Eigentümer war natürlich ziemlich erfreut darüber und fragte: ‚Welcher glorreiche Trottel hat mein Feld niedergewalzt?‘ Der ‚Trottel‘ war mir schon peinlich.

Geschichten, die man erzählen könnte“, meint er dann, „gab es jede Menge“. Er strahlt und beginnt lachend: „Eines Tages bekam ich eine verunglückte Monsun zum Wiederaufbau. Das LBA erfuhr davon und wollte das Flugzeug in Genderkingen sehen, da ich eigentlich keine ausreichende Prüferlizenz hatte, um eine Maschine, die so umfangreich zerstört war, komplett wieder aufzubauen. Also versteckte ich die Monsun schnell unter Büschen, bevor der LBA-Besuch kam. Am nächsten Tag rief ich dann beim LBA an und berichtete, dass gerade nach der Abreise des LBA von Genderkingen plötzlich diese Monsun bei mir abgestellt worden sei. Die hatten keine Lust mehr, noch einmal zu kommen. Und so empfahl das LBA mir dann, eben einfach eine ‚Nachprüfung in Härtefällen‘ zu beantragen. Mit der Hilfe von MBB-Spezialisten bauten wir dann diese Monsun wieder auf. Aber irgendwie müssen sie dann doch Wind bekommen haben. Denn Jahre später kam diese Geschichte dann wieder zu mir zurück, und

jemand sagte mir in Bezug auf diese Monsun, der Mitarbeiter vom Luftamt, der damals bei mir gewesen sei, habe gesagt, er sei selten so reingelegt worden, wie damals in Donauwörth.

1971 bekam der Verein eine Morane MS880 mit der Kennung D-EOKO. Die hatte der Verein eine lange Zeit. Bis etwa 10 Jahre später ein Vereinsmitglied damit nach England flog. Er hatte zwei zahlende Passagiere dabei. Auf dem Rückweg von England verschlechterte sich das Wetter, und er landete auf einem Militärflughafen. Von dort aus entschloss er sich dann aber, trotz schlechten Wetters, weiter zu fliegen. In Hannau, wo er zwischengelandet war, riet man ihm mehrfach dringend ab, das Wetter sei unfliegar. Dennoch startete er, und dann – über dem Taunus – crashte er dann bei aufliegender Bewölkung in den Wald. Die Maschine wurde völlig zerstört, aber die Insaßen überlebten. Und jetzt muss man sich vorstellen“, Schorsch Gerstmeier schüttelt den Kopf, „der einzige Verletzte war der Pilot. Einer der

Passagiere hatte sich abgeschnallt und ist dann bei dem Aufprall nach vorne geflogen und dem Pilot in die Schulter rein. Und dann hatte dieser Kerl, der geflogen war, den Schneid, und meinte nach diesem Unfall, den nur er selbst zu verantworten hatte, er müsse den Passagier verklagen. Was dabei rauskam, weiß ich nicht. Jedenfalls wurde der Typ fortan im Verein geschnitten. Man grüßte ihn nicht mehr und machte einen Bogen um ihn. Und wenn er sich an einen Tisch setzte, standen die anderen auf und setzten sich wo anders hin. Naja, der war ziemlich von sich überzeugt und flog noch ein paar Jahre weiter.

Und eines Tages bin ich in meiner Werkstatt und hänge unter



Foto: Matthias Obermayer

▲ *Kuriosum par excellence: Nach einem selbstverschuldeten Unfall im Taunus, bei dem – wie durch ein Wunder – niemand schwer verletzt wurde, ließ der verantwortliche Pilot Postkarten mit dem Foto des Wracks drucken; der rückseitige Text lautet: Dieu ete avec moi / Gott war mit mir / God was with me*

▼ *Die D-EEDE gehörte bis 2008 dem Verein und wurde dann von Rolf Drescher gekauft*



Foto: MDG-Archiv

„Nach vielen Jahren mit solchen und anderen Erlebnissen beschloss ich dann, den Aero Service Donauwörth zu verkaufen – an Wolfgang Mang. Ich war ja eh schon 69 Jahre alt.“

Georg Gerstmeier

einer Maschine, und das Telefon klingelt Sturm. Und wie ich dran gehe, ist der Tower von MBB dran. Da sei einer mehrfach über seinen Tower geflogen, in weniger als 100 Fuß, schreit mich der Lotse an. Mit dem Kennzeichen ‚D-EEDE‘. Ich musste nicht lange nachdenken: das war meine Maschine! Und ich wusste auch, wer flog. Eben genau derjenige, der damals über dem Taunus schon den Unfall hatte. Als er dann bei uns landete, lief ich gleich zur Maschine und schrie ihn an, dass die von MBB angerufen hatten. Und dass er sich dort beim Tower melden solle, und dass ein flugrechtliches Verfahren auf ihn warte. Aber der war gerissen. So was gibt es nicht.“ Schorsch Gerstmeier legt eine kleine Pause ein, drückt sein Zigarillo aus. „Der sagte, er ruft dann an, aber ich merkte, dass er das nicht vorhatte. Also rief ich beim Tower von MBB zurück, drückte ihm den Hörer in die Hand und blieb daneben stehen. Und – er konnte auch etwas Französisch. Und er meldete sich dann auf einmal französisch am Telefon und tat so, als verstehe er kein Deutsch und kenne sich hier nicht aus. Und nach einer Weile war der Lotse von MBB so genervt,

dass er aufgab und es kam nichts weiter bei der Sache raus. Meine Maschine habe ich ihm jedenfalls dann auch nicht mehr geliehen, und irgendwann verschwand der Kerl dann vom Platz.“

Es ist inzwischen dunkel geworden, wir sind beinahe die letzten Gäste im „CheGusto“ und wir kündigen an, dass wir auch bald nach Hause fahren werden. Aber Schorsch berichtet weiter, und es ist immer noch spannend, was er zu erzählen hat.

„Da gab es eine MS893A mit der Kennung D-EAGO mit 180 PS. Ich selbst hatte auch eine MS893 D-EJCE. Oh je ... mit ihr hatte ich ein besonderes Erlebnis. Eines Tages – wohl Mitte der 80er Jahre – wollte ich mit zwei Passagieren einen Rundflug machen. Da war dann noch ein Junge, der sah zu, wie ich das Flugzeug los band – ich löste die Verankerungsseile von den Betonreifen unter den Flügeln – und er fragte noch, ob ich das Seil hinten nicht auch lösen wolle. Ich erklärte ihm, dass das hintere Seil an einer Schleppkupplung befestigt sei und ich es von innen aus dem Cockpit lösen werde. Und ich fand den Bub pfffig und bot ihm an: ‚Komm, flieg du auch noch

Die Fluglizenz hat Schorsch Gerstmeier verfallen lassen – seine Flugbücher, in dem alle Flüge dokumentiert sind, hat er bis heute aufbewahrt.

Lfd. Nr. des Fluges	Datum		Flugzeugführer	Begleiter	Flugzeug	Zurückgegriffen	Zweck des Fluges
	Tag	Monat					
383	11.	6.	Dörner	Gerstmeier	Gr 80	ELRY	Einweisung
390	"	"	"	"	"	"	"
391	"	"	"	"	"	"	"
392	1.	7.	"	"	"	"	"
393	16.	8.	"	"	"	"	"
394	"	"	"	"	"	"	"
395	30.	8.	Gerstmeier	+ 1	PA 12	EFBI	W-Flug
396	19.	9.	"	"	"	"	"
397	18.	9.	"	"	"	"	"
398	18.	9.	"	"	"	"	"
399	"	"	"	"	"	"	"
400	"	"	"	"	"	"	"

Abflug		Landung		Flugdauer in Min.	Stromverbrauch	Bemerkungen
Ort	Tagesszeit	Ort	Tagesszeit			
EDMG	14.30	EDMG	14.35	5'		Diese Einweisung wurde bei der letzten Schulung neuverwahrt und eingetragen.
"	14.40	"	14.45	5'		
"	14.47	"	14.52	5'		
"	15.00	"	15.05	5'		
"	15.00	"	15.00	10'		
"	15.47	"	15.57	10'		
"	16.45	"	16.17	12'		
"	16.45	"	16.54	6'		91-12
"	16.55	"	17.06	11'		
"	17.10	"	17.15	5'		
"	17.16	"	17.24	5'		
"	17.22	"	17.26	4'		
Gesamtsumme dieser Seite				43'		

mit'. Ich rollte los zum Start. Und dachte mir, dass ich vielleicht nach dem Flug mal den Reifendruck prüfen wolle, denn irgendwie zog die Maschine zur Seite, obwohl der Windsack schlaff herunter hing. Beim Beschleunigen machte das Flugzeug Schlingerbewegungen und beschleunigte irgendwie schlecht. Ich hatte die Hälfte der Startbahn erreicht, da rief der Flugleiter knapp über Funk: ‚Sofort Start abbrechen!‘ Im gleichen Moment erinnerte ich mich wieder an den Reifen und zog die Kuppelung. Das Flugzeug machte einen unglaublichen Satz und ging steil nach oben und wir waren in der Luft“. Schorsch Gerstmeier wischt sich über das Gesicht, als habe er Schweißperlen auf der Stirn. „Pff. Im Nachhinein wurde mir erst klar, welches Glück ich hatte!

Ich könnte noch viel erzählen“, meint er dann und zieht ein letztes Mal an diesem Abend ein Zigarillo aus der fast leeren Schachtel. „Nach vielen Jahren mit solchen und anderen Erlebnissen beschloss ich dann, den Aero Service Donauwörth zu verkaufen – an Wolfgang Mang. Ich war ja eh schon 69 Jahre alt.“ Jetzt stutze ich, denn das ist ja schon ein paar Jahre her. Schorsch Gerstmeier sieht man an, dass er kein Stubenhocker war und dass er gelebt hat. Aber für über 70 hätte ich ihn nicht gehalten. „Naja, und dann: Kurz danach stellte der Fliegerarzt fest, dass meine Augen eine Laser-Operation bräuchten. Und da hatte ich weniger gute Sachen gehört, ich wollte das unbedingt vermeiden. Und nach so vielen Jahren“, er schüttelt den Kopf, „Ich habe alles schon gesehen, und glaubt mir, ich bin genug geflogen. Und dann braucht man das irgendwann einfach nicht mehr so.

Dreiundfünfzig Jahre Fliegerei sind doch genug. Und da habe ich dann meine Pilotenlizenz verfallen lassen.

Ich hab aber genug zu tun. Ich habe heute viel mehr Interesse an der Natur als an der Fliegerei. Ich verbringe meine Tage mit Gartenarbeit, Radfahren, ab und zu gehe ich Angeln und ich sammle Pilze“, meint er, als wir schon aufstehen und in Richtung des Parkplatzes gehen. „Und ich fühle mich pudelwohl und es macht mir Freude, draußen zu sein.“

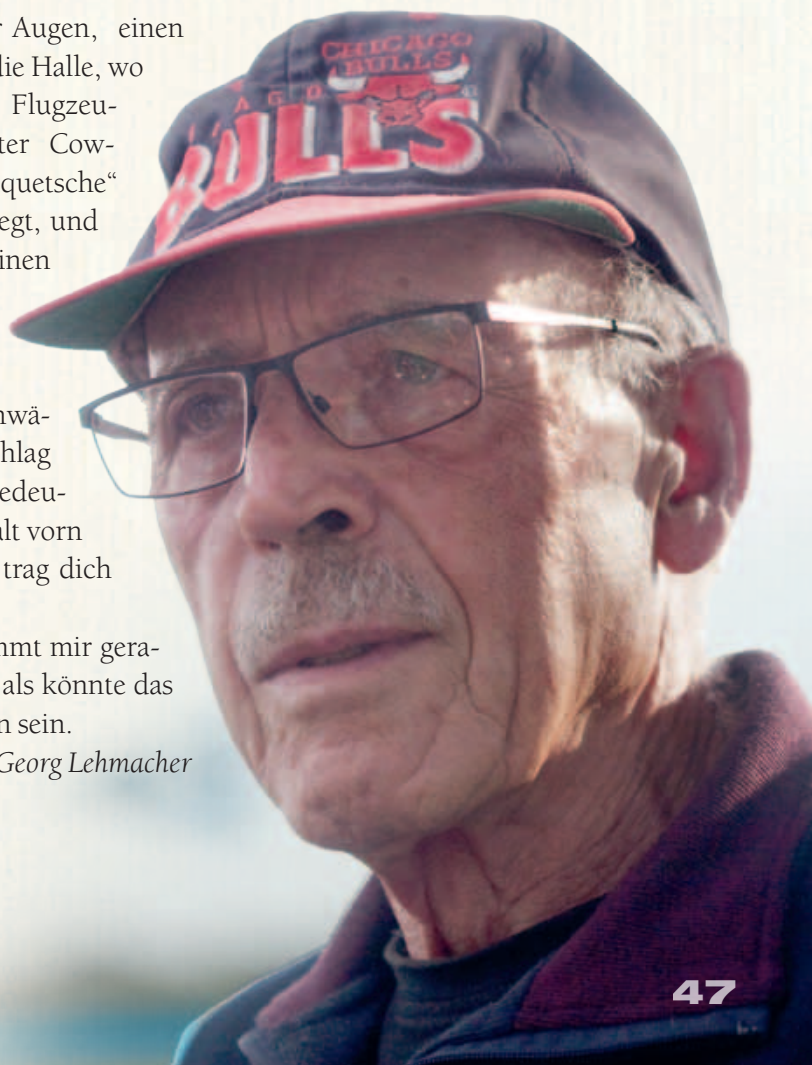
Als wir schon im Auto sitzen, erinnere ich mich dran, wie es früher war, wenn man als Flugschüler nach Donauwörth flog. Man rief den Platz ein paar Mal und wenn man sich gerade damit abgefunden hatte, dass sich niemand meldete, hörte man eine tiefe, brummige Stimme am Funk, die nur knapp sagte: „Wir haben die 09 in Betrieb“ oder „Fliegen Sie zur 27.“ Und dann habe ich ein lebendiges Bild vor Augen, einen farbigen Blick in die Halle, wo zwischen all den Flugzeugen mit geöffneter Cowling eine „Handquetsche“ auf dem Boden liegt, und wenig daneben einen schlanken Mann im Blaumann, der einem mit einem leicht schwäbischen Einschlag vertrauensvoll bedeutet: „Leg's Geld halt vorn in die Kasse und trag dich ein.“

Und ja: es kommt mir gerade irgendwie vor, als könnte das erst heute gewesen sein.

Text: Georg Lehmacher

„Ich habe alles schon gesehen, und glaubt mir, ich bin genug geflogen. ... Dreiundfünfzig Jahre Fliegerei sind doch genug. Und da habe ich dann meine Pilotenlizenz verfallen lassen.“

Georg Gerstmeier



Fotos (beide Seiten):
Georg Lehmacher

Fliege ich, so lebe ich.

Fliegergeschichten

Erste Geschäftsreise 1970

Es war im Jahr 1970. Eine Reise nach Österreich war vorgesehen, um mit einem Maschinenlieferanten vor Ort einige Referenzanlagen zur Rundholzaufbereitung zu besuchen. Mein Schwiegervater, Wilhelm Bschor, sollte natürlich auch mit dabei sein, um seine Meinung zu dem neuen Vorhaben abzugeben.

Wir wollten eine automatische Rundholzablängstation mit Sortierung in Boxen, inclusive Entrindung des Rundholzes, einrichten.

Ich wollte fliegen. Es waren Stationen in der Nähe von Freistadt, St. Georgen, Leoben, Timmersdorf und Friesach, dort war der Sitz des Herstellers der Einrichtungen. Überall war ein kleiner Flugplatz.

Also überredete ich mit viel Mühe meinen mit allen Bedenken geladenen Schwiegervater, doch mitzufliegen. Am Ende hatte ich ihn soweit und wir flogen an einem Montag früh los.

Kein Problem, der erste Besuch war schon gegen 10 Uhr in Freistadt. Das hätten wir mit dem Auto nie geschafft. Wir hätten da schon um 4 Uhr in der Früh losfahren müssen.

Der Verkäufer war vor Ort und wir zwei flogen zum nächsten Termin nach St. Georgen. In Amstetten war der Besuch angesagt und der Sägewerker holte uns sogar vom Platz Ybbsfeld ab. Zwei Stunden später erst kam der Vertreter mit seinem Auto und wir fuhren wieder zum Platz. Da entschied sich Wilhelm, mit dem Vertreter im Auto mitzufahren.

Es war nun schon sehr spät und ich machte, dass

ich loskam, um nach Leoben, Timmersdorf zu fliegen, um dort vor Sonnenuntergang anzukommen.

Ich flog über die Berge von einem Tal zum anderen und war plötzlich nicht mehr sicher, ob ich mit der Navigation richtig lag. Dachte schon, ich bin im Tal von Timmersdorf, flog Eisenbahn und Fluss entlang, aber der Platz kam nicht. Nun sah ich, dass es sich nur um eine eingleisige Bahn handelte anstelle der zweigleisigen, die vor Timmersdorf sein sollte. Jetzt war schon zu viel Zeit vertrödelt worden mit Suchen und es wurde langsam dunkel. Eine Wiese mit Traktorspuren war kurz hinter einem Ort zu sehen. Diese nahm ich an und bin gelandet.

Sofort kam das halbe Dorf angerannt mitsamt dem Ortsgendarmen. Dieser fragte natürlich kraft seines Amtes, wieso ich gelandet sei. Das war schnell erledigt. Er bat mich in seine Amtsstube gleich neben der Kirche von Eisenerz. Ich war in ein Tal vor Timmersdorf eingeflogen.

Dort holte er seine Vorschriftenmappe aus dem Regal und suchte, was er in einem solchen Fall zu tun hatte. Er fand es auch und wir mussten, wie angegeben, in Wien beim Luftamt anrufen und die Sachlage mitteilen. Er fing umständlich zu reden an und ich drängte ihn, mir doch den Hörer zu geben. Sehr schnell war ich mit dem Mann vom Luftamt auf gleicher Wellenlänge.

Es ist nichts passiert, ich bin zur Vorsicht gelandet und kann dort auch wieder starten. Alles kein Prob-

Lebe ich, so fliege ich.

von Michael Kimmerle

lem. Die Wiese ist mindestens 400 m lang. Er konnte es fast nicht glauben, dass solch' eine lange Wiese dort sei. Zum Start sollte ich die Feuerwehr holen zur Sicherheit. Ich bestätigte ihm das und da hörte der Gendarm nebenan etwas von „Feuer“. Ich legte auf und sagte zum Gendarmen auf seine ängstliche Frage, dass er ja nichts Falsches mache, wir sollen jemand mit einem Feuerlöscher bereitstellen. Das Problem war für den nächsten Tag gelöst. Er wollte am anderen Tag noch die Wiese abschreiten wegen der Länge. Das wollte der Herr vom Luftamt auch noch von ihm bestätigt wissen. Ich rief im Hotel in Leoben an, um meinen Schwiegervater zu verständigen, dass er sich keine Sorgen zu machen habe, ich würde erst morgen früh kommen.

Nach Übernachtung in Eisenerz ging ich gegen 8:00 Uhr zu meinem Flugzeug und da standen schon einige Leute rum. Auch der Gendarm war schon vor Ort und wollte die Strecke mit mir abschreiten. Da kamen wir nach knapp 200 Metern an eine Senke, die ca. zwei Meter abfiel. „Und jetzt?“, fragte der Herr Gendarm, „wie geht's jetzt weiter?“

„Das Flugzeug fliegt da ja schon und wenn nicht, kann ich unten weiter machen.“ Er guckte ganz ungläubig, aber meine Sicherheit ließ ihn nicht weiter nachfragen.

Zurück am Flugzeug sprach mich einer an und sagte, dass er auch Flieger sei und extra von Timmersdorf herübergekommen sei, als er hörte, dass hier ein Flieger gelandet sei. „Hier ist schon mal ei-



In Friesach/Kärnten.

Schwiegervater prüft die Wetterlage!

Foto: Bildarchiv Michael Kimmerle



Wilhelm Bschor
am Flugplatz
in Klagenfurt

Foto: Bildarchiv Michael Kimmerle

ner gelandet“, sagte er „und da musste das Flugzeug abgebaut werden.“ Er war wenigstens so verständig, dass er das ganz leise zu mir sagte.

Da meldete sich der Gendarm wieder und meinte, wie das mit dem Wind sei, der kommt doch von hinten. Ja, meinte ich, das mache nichts, der schiebe mich noch an. Der andere Pilot drehte sich um, er konnte sein Lachen nicht ganz zurückhalten. Zu ihm sagte ich, er solle etwas von dem Heu in die Hand nehmen und wenn der Wind etwas nachließe (er kam immer in Wellen, mal mehr mal weniger), dann solle er das Heu hinter dem Gendarmen fallen lassen und ich starte dann sofort.

Es klappte, das Heu fiel auf den Boden, der Rückenwind war schwächer und ich legte los. An der Kante zog ich die Klappe und der Vogel war in der Luft. Mit meiner 145 PS Morane, mit der ich ja ständig in Giengen Schleppflüge durchführte, hatte ich genug Übung und 200 m waren da immer reichlich, wenn man alleine drin saß.

Der kurze Flug nach Timmersdorf dauerte nur 5 Minuten. Wir besuchten, wie vorgesehen, die Referenzanlage und machten uns nach ein paar Stunden nach Friesach auf. Dort besichtigten wir noch das Werk des Herstellers und flogen am Abend nach Klagenfurt. Es war schon ganz heftiger Wind angekommen. Ein richtiger Nordwind. Er blies uns in wenigen Minuten nach Klagenfurt.

Dort angekommen, war an eine Landung unmöglich auf der quer zum Wind gelegenen Bahn.

Mit dem Tower verhandelte ich, was zu machen sei. Er meinte, ich solle es in Feldkirchen versuchen, da sei die Bahn auf Nord ausgerichtet. Also flog ich das Stück nach Westen. Dort angekommen, schleuderte es uns so herum, dass auch hier eine Landung auf dem kleinen Platz nicht ratsam erschien. Ich flog wieder zurück nach Klagenfurt und sagte, ich werde auf dem Taxiway quer zur Bahn landen. Das könne er nicht erlauben. Ich kann doch nicht ewig hier herumturnen, war meine Antwort. Sie können das auf eigene Verantwortung machen. Dazu bestätigen sie mir, dass sie auf eigene Verantwortung landen möchten. So bin ich auf dem B-Taxiway, der direkt auf das Vorfeld führt, gelandet. Das heißt, ich habe wie ein Hubschrauber fast senkrecht die Morane aufgesetzt. Hätte ich Gas gegeben und am Ruder gezogen, ich wäre sofort wieder in der Luft gewesen.

Es kamen gleich mehrere Leute angelaufen, die mein Flugzeug an den Flächen führten und ich rollte bis vor die große Halle. Dort stellte ich ab und wir schoben den Flieger hinein. Es stürmte die ganze Nacht wie wild. Ein richtiger Nordföhn war da am Heulen!

Am anderen Tag schon war der Spuk vorbei. Wir flogen in schönstem Wetter nach Hause. Es war die erste richtige Geschäftsreise.

Deutschlandflug 1971



Es war im Jahre 1971, als die Ausschreibung für den Deutschlandflug kam. Wir wollten da auch mal mitmachen. Ernst war mit von der Partie. Eine Woche vor dem Abflug war die ganze Fliegerschar auf der Terrasse und blödelte herum. Das Wetter war nicht gut zum Segelfliegen und Schorsch Eckle hatte einen kleinen weißen Ball in der Hand, warf ihn mir zu und sagte: „Fang!“ Ich fing ihn aber mit dem Kopf und da sah ich schon Sternchen, der Ball war ein Golfball! Mir war ganz schwindelig und ich musste mich sogar übergeben.

Das ist eine Gehirnerschütterung, sagte der Doktor am Abend und unbedingte Ruhe für die nächsten Tage ist dringend angesagt. So hatte ich eine Woche wirklich Zeit, um mich auf diesen Flug vorzubereiten. Theoretisch ging ich alle möglichen Aufgabenstellungen durch. Die Aufgaben bestanden aus: neun Flugplätze in sieben Bundesländern anzufliegen, darauf zu landen, sich die Bestätigung zu holen und wieder zu starten zum nächsten. Das alles mit Vorgabe einer Startzeit und am Ende einer sekundengenauen Landezeit in Osnabrück. Dazu waren Bilder und Zeichen zu suchen und Ziellandungen mit und ohne Motorleistung durchzuführen. Alles jeweils in vorgegebener Zeit.

Am Freitag war noch ein Geschäftsbesuch aus Hamm eingetroffen, mit dem wir abends zum Essen ins Gasthaus Berg gingen. Ich sprach davon, dass ich morgen früh sie nicht verabschieden könne, weil der Deutschlandflug beginne. Da merkte ich, dass der Wettbewerbsflug ja schon heute um 9:00 Uhr losgegangen war. Ach du liebe Güte, ich rief sogleich noch am Abend Ernst an und gestand ihm das Malheur, welches mir da passiert war.

Ernst war immer sehr cool, würde man heute sagen. Er machte sich sogleich an die Karten und experimentierte mit Stecknadel und Faden auf der Suche nach den kürzesten Routen und den günstigsten Flugplätzen, um das Wettbewerbssoll noch zu erfüllen. „Das wird knapp“, sagte er, als ich um 8:00 Uhr am Samstag, den 23. September 1971, zum Flugplatz nach Giengen kam. Wir mussten in Heubach starten, und das nicht vor 9:00 Uhr, mit Bestätigung des Flugleiters. Pünktlich auf die Sekunde hoben wir ab und los ging die Jagd nach Aalen, Elchingen, Herzogenaurach, Egelsbach, Worms, Saarbrücken,

Koblenz, Mönchengladbach, Stadtlohn, Osnabrück, Ganderkesee. Vorgegebene Landezeit für unser Flugzeug 16:41.00 h.

Auf die Sekunde genau kamen wir noch an. Dazu ist zu sagen, dass wir pro Aufenthalt mit Stempel holen und Wiederstart meistens nur zwischen zwei und vier Minuten gebraucht haben. In Saarbrücken mussten wir tanken und das auf einem Verkehrsflughafen. Das hätte uns normalerweise komplett aus dem Rennen geworfen, wenn das normal abgelaufen wäre.

Per Funk kündigten wir von Worms kommend an, dass wir tanken müssten und wegen der Verspätung im Wettbewerb sehr wenig Zeit hätten. Wir möchten 80 Liter tanken, hätten dafür 100,00 DM bereit. Wenn möglich, bitte jemand zur Tankstelle schicken, auf uns warten und gleich das Wechselgeld mit der Quittung bereithalten. „Sonst noch was?“, war die Antwort

„Nein, das wäre alles, nur, dass wir dann auch sofort wieder starten können, um keine Zeit zu verlieren.“ Sie spielten mit. Der Tankwart war vor Ort, wir waren noch nicht ausgestiegen, da war schon der Sprit in den Tanks. Das Wechselgeld und Quittung war auch parat und nach nur sieben Minuten waren wir wieder in der Luft auf dem Weg nach Koblenz.

Am 24.09.1971 war dann der eigentliche Wettbewerb mit den Suchzielen in ganz Ostfriesland und mit einer Ziellandung in Leer. Der Spaß dauerte ca. zwei Stunden und wir hatten schon ein gutes Gefühl nach dem Rückflug in Ganderkesee. Dort war eine weitere Ziellandung angesagt mit der Aufgabe, bei Platzüberflug den Motor auf Leerlauf zu nehmen. Dafür wurden sogar Horchposten rund um den Platz aufgestellt. Es war schon gegen 16:00 Uhr, wir waren immer die letzten mit unserer Startnummer 341, als wir einkurvten zum Endanflug.

Die Sonne stand ganz tief und genau in Flugrichtung. Ich sah fast nichts, die Scheibe war verschmiert. Es hatte auf dem Wettbewerbsflug vorher noch leicht geregnet. „Ernst, ich sehe nicht genug für den Anflug“, sagte ich. Er sah das Malheur und schnallte sich ab, schob die Haube zurück, hielt sich mit der linken Hand an der Schlaufe am Kabinendach fest, beugte sich raus und mit dem Ärmel seiner Lederjacke putzte er die Scheibe.

Es war gleich viel, viel besser mit der Sicht. Er schnallte sich wieder an und die Landung klappte im ersten 5-m-Feld. Das hieß volle Punktzahl 50.

Als wir die Haube nach dem Abstellen öffneten, brach von den anderen Teilnehmern ein Jubel auf. Alle klatschten, weil sie das Schauspiel mit dem Ausstieg von Ernst von unten gesehen hatten.

Das Wetter war am folgenden Tag zu schlecht. Tief hängende Wolken verhinderten, die weitere Etappe nach Siegen zum Siegerlandflughafen durchzuführen. Dort war auch der Abschluss vorgesehen mit der Siegerehrung. Also wurden in Ganderkesee für alle Teilnehmer hintereinander noch zwei Platzrunden verordnet mit einer Ziellandung, die wir auch ins 5-m-Feld setzen konnten. So musste die Wettbewerbsleitung die Veranstaltung in Ganderkesee beenden und kurzfristig den Abschluss mit Siegerehrung auf dem Flugplatz organisieren. Das wurde mit Bravour erledigt. Eine Halle wurde ausgeräumt, eine Bühne aufgebaut, darauf der Siegerpreis, den alle mit Sehnsucht betrachten konnten. Es war eine nagelneue Bölkow 209 Monsun, gestiftet vom Burda Verlag. Der Verleger, Senator h.c. Franz Burda, war seit langem ein Sponsor für die Privatfliegerei und hatte immer schon ein Flugzeug für den Deutschlandflug gestiftet. Das letzte war eine Bölkow Junior und wurde von der Besatzung Wagner/Graf aus Augsburg gewonnen.

Die Monsun wurde erst am Vormittag, als feststand, dass der Flug nach Siegerland nicht stattfinden konnte, von Siegerland nach Ganderkesee geflogen worden. Und das bei wirklich regnerischem Wetter mit schlechtester Sicht.

Wir, Ernst und ich, waren ja sicher, dass wir nicht zu schlecht abgeschnitten hatten, aber am ersten Tag nur auf dem sechsten Platz. Wir hatten mit einer Landung zehn Punkte vergeigt. Am zweiten Tag dann der Orientierungsflug durch die Pampa von Ostfriesland mit den Orientierungspunkten, die richtige Windmühle aus den Fotos herauszupicken. Es waren nur Vorbeiflüge gestattet, kreisen war absolut verboten. Es waren ja viele Flugzeuge in der Luft. Für die ca. 165 km Strecke standen nur 70 Minuten zur Verfügung und waren mit einem weiteren sekundengenauen Zeitüberflug abzufliegen. So ganz sicher waren wir dann nicht, ob wirklich alle Bilder aus dem großen Bilderbogen, der uns mitgegeben worden war, korrekt identifiziert wurden. Das Gefühl für den Wettbewerb und die vielen Sprüche

der anderen Teilnehmer, es waren ja sehr viele bekannte Wettbewerbsexperten dabei, war nicht übel. Wir rechneten, sicher unter den ersten zehn zu sein. Wussten ja nicht, was die anderen alles verbockt haben könnten.

Gegen Nachmittag des 25.09.1971, ca. 17:00 Uhr, war der Wettbewerb abgeschlossen und wir warteten auf den für 19:00 Uhr angesagten Festabend. Da war ein Auflauf von ca. 300 Leuten in und um die Hallen. Alle meine Fliegerfreunde aus Schwäbisch Hall saßen an einem Biertisch in der Halle und frotzelten herum. Ich musste mal auf die Toilette, da sah ich den Vorsitzenden des Aeroclubs, Herrn Trinkaus, mit Herrn Hardenberg sprechend, alleine von der Masse an Fliegern weggehen.

Ich hängte mich unauffällig dran, als ich hörte, wie Horst Geyer vom DAEC fragte: „Wer ist denn nun der Sieger?“ Da antwortet Trinkaus: „Eine unbekannte Besatzung aus Baden-Württemberg, Kimmelerle und Mattern.“

Ich traute meinen Ohren nicht, hatte aber so schon vorab die unwahrscheinliche Bestätigung, dass es geklappt hatte.

Mit diesem Wissen kam ich zurück zur Halle an unseren Tisch und raunte Ernst das Ergebnis zu. Auch er konnte es nicht ganz glauben. „Warte ab bis abends, dann weißt du es sicher.“ „Also Ernst, wenn ich nicht doof bin, dann hab ich das ganz eindeutig von den zweien gehört!“ Auf die vielen Diskussionen über den Flugverlauf konnte ich so meine Witze reißen und brachte die Kameraden ganz durcheinander. Das war doch ein ganz einfacher Wettbewerb, war mein Kommentar.

Nur ein bisschen rumfliegen in Deutschland, die Uhr kennt ja jeder, danach die Zeit ein wenig einteilen und das Flugzeug landen, wie sich's gehört, was man bei der Schulung ja gelernt hat. Ein wenig in der Landschaft nach Karte herumfliegen und die Koordinaten finden, mit den Bildern und mit den Aufgaben abstimmen. Ja, wenn das heute nicht den ersten Platz gibt, dann kann ich ja den Flugschein abgeben. Das war schon dicker, ganz dicker Tobak, den ich da von mir gab. Aber die Euphorie ließ mich halt schauspielern.

Dann kam die Siegerehrung am Abend so gegen 21:00 Uhr, nach dem reichlich Fisch gegessen und getrunken worden war. Alle waren in Hochstimmung, als rückwärts vom Zwanzigplatzierten die Preise verteilt wurden. Als der dritte Preis ausgeru-



Foto: Bildarchiv Michael Kimmerle

*Öl abputzen
nach Notlandung auf
der Wiese in Italien*

fen wurde, dafür gab's 1.000 Liter Flugbenzin, wurde die Stimmung am Tisch schon ruhiger. Als der zweite Preis mit einem neuen Flugmotor belohnt wurde, sagte ich am Tisch: „Ernst, mach dich fertig, jetzt kommen wir dran.“ Da fing der ganze Tisch schon an, nervös zu werden. Es wurde sehr spannend im Saal, ich fing an, zu grinsen und konnte das Erstaunen in den Gesichtern der anderen sehen.

Tatsächlich wurden wir ja dann auf die Bühne gerufen, um unseren ersten Preis, die Bölkow 209 Monsun, entgegen zu nehmen. Der Jubel im Saal, vor allem aber an unserem Freundestisch, war riesengroß. Es wurden schöne Reden gehalten und Frau Karina Burda überreichte uns die Schlüssel des Fliegers.

Es wurde eine lange Nacht, bis wir in unsere Quartiere kamen. Auch diese waren kurzfristig organisiert worden. Meistens bei Privatleuten in der Umgebung. So waren wir, Ernst und ich, bei einer Familie Bliese in Ganderkesee einquartiert und sehr freundlich und liebevoll umsorgt worden. Dafür habe ich mich auch besonders bedankt und hatte schon am Tag vorher, als der Wettbewerb zu Ende ging, mit der ganzen Familie mit unserer Morane einen Rundflug um den Jadebusen gemacht.

Als wir spät am Abend zurückkamen und vom Sieg erzählten, waren auch die Blieses ganz begeistert, dass sie die Sieger beherbergen durften.

Am Morgen des nächsten Tages wurde die Monsun von der Bühne geholt und Ernst als ältester bekam den Vortritt, das Flugzeug nach Hause zu fliegen. Eine technische Einweisung von einem Bölkow-

Mitarbeiter erfolgte. Die Papiere, Bordbuch und Betriebsanleitung wurden übergeben und Ernst absolvierte zwei Platzrunden.

Dann flogen wir zurück zur Irpfel. Das Wetter hatte sich einigermaßen gebessert und nach ca. zwei Stunden sind wir auf der Irpfel gelandet. Keinen Ton hatten wir vorher verlauten lassen. Wir wollten die Kameraden zuhause wirklich überraschen. Da hatten wir aber die stolzen Landesluftfahrt-Presseleute nicht ins Kalkül gezogen. Die hatten die Sensation an die Giengener bereits vorab gemeldet.

Nach der Landung rollten wir hintereinander zum Parkplatz und da rannte eine Menge von Leuten auf unsere Flugzeuge zu. Eine Musikkapelle spielte rasant auf, ein roter Teppich wurde ausgerollt. Wir waren von den Socken. Was ist da nur los? Es fand zufällig, wir dachten gar nicht mehr daran, das alljährliche Fliegerfest statt, bei dem die Bevölkerung der Umgebung eingeladen war. So war die Nachricht schneller unters Volk gekommen als gedacht.

Die Nachrichten in den Lokalzeitschriften am nächsten Tag schilderten das Ereignis. Wir wurden von den Journalisten ausgefragt und alles stimmte dann ja nicht ganz, was da berichtet wurde, aber die geschriebenen Geschichten haben uns doch etwas stolz gemacht. Ein paar Bilder und Zeitungsausschnitte zeigen das Ereignis. Auch in der Burda Zeitschrift war ein zweiseitiger Artikel zu lesen.

Meine liebe Frau Helma hat mir damals den Spruch von Matthias Claudius in das Album geklebt. Es sollte meine Euphorie etwas in Zaum halten. Es war ja

Morane Rallye D-EMFA
mit 145PS, war beim
Deutschlandflug im Einsatz



Fotos: Bildarchiv
Michael Kimmerle



nicht alles immer zu gewinnen. Auch ich war kein Übermensch.
Der Preis war als Vereinspreis ausgeschrieben. Das heißt, das Flugzeug wurde für den Verein gewonnen.
Vorstand Richard Schmidt, der Giengener Flieger, hat das dann auch in einem schönen Brief belohnt und mit zwanzig Freiflugstunden sowie einem vergünstigten Stundenpreis für die Monsun versüßt.
Fortan war natürlich die Bölkow-Monsun 209 meine schnelle Reisemaschine, auch für die Geschäftsreisen, die mich so zügiger nach Bremen, Hamburg, Antwerpen oder Amsterdam brachten zum Holzeinkauf, fast jedes Mal mit Kunden in der Maschine.
Für die Wettbewerbe hatte ich aber immer noch meine eigene Morane Rallye 100 in Donauwörth stehen. In Giengen hat es kurz danach einen Unfall gegeben. Dr. Madlinger war mit der Bölkow 207 und drei Fluggästen zu einem Pfingstaussflug nach Süden aufgebrochen und nicht angekommen. Tagelang

wurde am vorgesehenen Flugweg gesucht. Am fünften Tag fand ein Spaziergänger in dichtem Gehölz an der „Steige“ in der Nähe der Autobahn Richtung Stuttgart das Wrack der 207. Keiner hatte den Absturz überlebt. Dr. Madlinger war offensichtlich bei schlechter Sicht entlang der Autobahn geflogen und hatte den nahen bewaldeten Hang nicht rechtzeitig gesehen und ist hängengeblieben.
Die Bölkow war nicht sehr geeignet für den kurzen Platz auf der Irpfel, sie hat eine viel zu lange Startstrecke gebraucht. Man huschte jedes Mal so ganz knapp über die Bäume am Ende der Bahn. Nur Ernst und Laszlo und Vorstand Schmidt hatten sie einigermaßen im Griff. Ich bin sie selbst nie geflogen. Das Ding war mir zu steif und blöckisch. Mit Ernst bin ich aber oft mitgeflogen. Meist am Sonntagnachmittag nach Wörishofen oder Kempten, manchmal auch zum Kaffee und zum Fachsimpeln zu anderen Plätzen. Man traf dort immer einige unserer Wettbewerbskollegen.

GCA-Approach, Leipheim



Es war kurz vor Weihnachten, am 16.12.1976, da musste ich mit einem Holzhandelskunden aus Mühldorf zu einer Holzübernahme nach Amsterdam und nach Rotterdam reisen. Start morgens um 8:00 Uhr in Donauwörth. Um 9:48 Uhr waren wir dort. Kurz zum Hafen mit meinem Vertreter, Mr. Huober, und sofort wieder zurück und weiter nach Rotterdam in nur 22 Minuten. Um 13:00 Uhr ging es nach Mönchengladbach wegen des Zolleinflugs und danach unverzüglich zurück nach Donauwörth. Als ich gegen 15:00 Uhr abflog, hatte ich ein ungutes Gefühl wegen der Wetterentwicklung. Es begann dunstig zu werden. Es war ein Tag mit Hochdruckwetterlage.

Ich rief vorher noch bei Schorsch an, unserem Werft- und Wartungsbetrieb am Platz, er solle abends die Lichter vor der Halle einschalten und fragte auch nach dem Wetter. „Es ist etwas dunstig, aber O.K.“, war seine Information.

Es war dann auf Höhe von Frankfurt, wir flogen in FL 90 Richtung WLD – VOR, als fast urplötzlich Strahlungsnebel einsetzte. Innerhalb von Minuten immer mehr und nach zehn Minuten schauten aus dem Bodennebel nur noch die Masten der Überlandleitungen und Funktürme heraus.

Da fragte ich meinen Radarbegleiter in Frankfurt nach dem Wetter in Augsburg. Oh Schreck, Bodennebel, Sicht 50–100 m, vertikal null. Das wird heikel, dachte ich, da ist in Donauwörth nichts mit Landen. Ich rief Schorsch an und konnte ihn sogar auf die Entfernung verstehen: „Landung nicht mehr möglich. Nebel. Ich sehe vom Büro aus nicht mal die Landebahn und das sind keine 50 Meter.“ Dann noch an Radar die Frage nach München und Stuttgart. Es war zum Verrücktwerden. Überall die gleiche Antwort. Sicht für einen Anflug nach IFR Minimum nicht mehr möglich. Der nächste Ausweichplatz wäre Mailand oder Innsbruck, da war noch gutes Sichtflugwetter. Das kann ja heiter werden, dachte ich, und hatte zum Glück volle Tanks. Damals war das Benzin in Rotterdam ohne Steuer und kostete nur 0,40 DM/Ltr. Also habe ich immer vollgetankt. Es reicht also leicht auch bis Mailand. Nur hatte ich dafür keine Karten dabei.

Da kam mir Leipheim, der Militärflugplatz bei Günzburg, in den Sinn. Ich rief auf der Militärfrequenz durch und hatte sofort Kontakt. Die Sichten

dort waren auch nahe Null. „Könnte ich einen GCA-Anflug haben?“ fragte ich.

„Sorry“, kam es zurück, „das ist nicht möglich, die Radarmannschaft hat soeben abgeschaltet und ist nach Hause gefahren.“ Ich bedauerte das und sagte, dass es nun ein langer Flug vielleicht bis nach Italien werden würde, weil ich nirgends sonst landen könne. Ich bereitete mich auf den Flug nach Innsbruck vor.

Da kam drei Minuten später der Anruf aus Leipheim „D-ECME are you still listening?“ „Yes, I hear you loud and clear.“ „Wir haben die Radarmannschaft zurück beordert und fliegen Sie mal auf unseren Beacon (Funkfeuer) zu und gehen Sie dann ins Holding. Unsere Mannschaft justiert die Radaranlage und wir rufen Sie dann zum Anflug ab.“ Das war ein Lichtblick. Ich informierte Frankfurt Radar über mein Vorhaben und erhielt die Clearance nach Leipheim Beacon.

Ich war angekommen und kreiste noch ca. 10 Minuten über dem Funkfeuer bis die Freigabe zum Anflug kam. Unter uns nur dichtes Weiß. Es wurde ein interessanter und sehr angespannter Anflug.

Ich habe noch heute die Kommandos im Ohr. „You are on heading, you are on glide, reduce slightly descent, on course, on glide, two degrees to the left, on heading, on glide.“ So ging's mit geringen Korrekturen auf einem 8-Meilen-Anflug runter. Dann kam die Info „highway crossing now“, kurz danach „field boundary now, 30 feet, 20 feet, reduce descent, keep heading 086, 10 feet, touch down now.“

Da setzte die ME auf und wir waren am Boden, bremsten ab und standen auf der Bahn. Jetzt erst merkte ich, dass doch etwas Adrenalin mit im Spiel war. Die Anspannung ließ langsam nach. So kurz nach der IFR-Prüfung mit noch wenig Erfahrung (nur 940 Std.) war das schon eine äußerst heikle Sache.

„Bleiben Sie stehen“, kam der Funkspruch, „wir schicken einen Follow me-Wagen mit Licht, er holt Sie ab.“ Inzwischen war es auch noch Nacht geworden und es waren wirklich keine 30 Meter Sicht in totalem Nebel.

Wir tuckerten hinter dem Wagen her, der uns zu einem Parkplatz brachte. Den Flieger machten wir fest und packten unsere sieben Sachen. Jetzt müssen wir uns noch bedanken, sagte ich zu meinem Mitflie-

ger und Kunden, Holzhändler Sepp Wembacher aus Mühldorf.

Da waren die drei Flaschen Jenever, die wir als Weihnachtsgeschenk von meinem Spediteur erhalten hatten, gerade richtig. Die Flaschen waren sauber in einer Holzkiste verpackt und hatten sogar das Label für eine Äquator-Überquerung und dazu ein extra Zertifikat. Das machte natürlich schon etwas Besonderes her.

Ganz erfreut wurde das auch angenommen. Als die Radarleute in die Flugleitung kamen, konnten wir noch den Anflug nachbesprechen. Dabei wurde festgestellt, dass mein Kompass (das war der alte Rollenkompass) ca. 5° falsch anzeigte. Aber das haben die Radarler sofort kompensiert und mit der Info bis nach der Landung gewartet. Sie wollten mich nicht unnötig aufregen.

Als wir dann noch erzählten, dass wir Holzhändler sind, kam vom Boss der Wunsch, ob wir ihm auch etwas Buchenholz besorgen könnten zum Aufziehen ihrer Plaketten. Natürlich habe ich dann wenige Tage später ein paar Dielen geschickt. Er schrieb mir

noch einen Dankesbrief, dass sie damit die nächsten zehn Jahre Holz zur Genüge hätten. Wenn wir wieder mal in Not wären, dann könnten wir jederzeit wieder in Leipheim landen.

Den Brief habe ich bei meinen Bordpapieren immer dabei gehabt. Man weiß ja nie, ob man es wieder mal braucht und dann ist bestimmt ein anderer Flugplatzchef in Operation, der das nicht so locker sieht. Jetzt, 2016, ist der Platz leider geschlossen und wird als Industriebauland angeboten.

Eine Stunde nach der Landung holte uns Helma in Leipheim ab. Sie war schon voller Sorge, als sie die Wetterentwicklung sah und wusste bis zum Anruf ja nicht, wo wir wohl landen werden. Mein Mitflieger und VFR-Pilot aus Mühldorf war ganz begeistert, was man doch als IFR-Flieger noch für Reserven hätte, wenn es mal eng würde.

Zwei Tage später holte ich die ME in Leipheim wieder ab. In der Nacht vorher hat es 20 cm Neuschnee gegeben und die Maschine war vor lauter Schneelast nach hinten gekippt und am Schwanz unten leicht eingebeult.

Vor dem Rückflug aus Klagenfurt



Zweiter Deutschlandflug 1977

Wir hatten wieder mal Gelegenheit, beim Deutschlandflug mitzumachen. Wir nahmen die MS 880, meine Morane. Die war mit dem Handicap bei der Geschwindigkeit etwas im Nachteil, besonders wenn viel Wind war. Bei Gegenwind hat sich das so ausgewirkt, dass wir die Grundgeschwindigkeiten aus den Vorgaben von 120 km/h nie einhalten konnten.

Da kam ich auf die glorreiche Idee, einfach den Propeller von einer 170er Cessna auf den 100-PS-Motor draufzuschrauben. Wir probierten das schon ein paar Wochen vorher aus und es funktionierte prima. Die Startstrecke war etwa 100 m länger. Bei der Reisegeschwindigkeit konnten wir im Notfall bis ca. 180 km/h kommen, was ca. 20% schneller als normal war. Wir hatten die Morane mit dem Propeller schon ca. 25 Stunden geflogen. Manche mit einer 180er Commodore wunderten sich, wenn wir an ihnen vorbeirauschten. Nur die Öltemperatur mussten wir im Auge behalten und wenn diese an den roten Strich ging, die Leistung zurücknehmen.

Wir waren den ersten Tag beim Wettbewerb unterwegs und kamen gut voran bis Koblenz. Das Wetter war zu schlecht. Tiefhängende Wolken und Regen machten den weiteren Verlauf der Rallye unmöglich. Also entschloss sich die Leitung, die nächste Etappe ausfallen zu lassen und die Teilnehmer unserer Gruppe sollten sich in Donaueschingen für den weiteren Verlauf am andern Tag einfinden und auf eigene Entscheidung vorankommen.

Wir entschlossen uns, am späten Nachmittag abzufliegen. Wir konnten gerade über die Berge von Koblenz huschen und ins Rheintal hinab fliegen. In niedriger Höhe folgten wir erst dem Rhein und dann an der gerade im Bau befindlichen linksrheinischen Autobahn entlang Richtung Worms. Alles in einer Höhe von ca. 300 m über Grund.

Kurz vor dem Ort Alzey gab es einen Knall mit Schütteln im Motor. Ich zog das Gas zurück, es war keine Leistung mehr zu spüren. „Gib Gas, der Motor läuft doch noch“, sagte Ernst. Ich schob wieder den Hebel nach vorne, aber es schüttelte mächtig und die erwartete Leistung blieb aus.

Wir müssen landen und zwar sofort, aber wo? Da vorne an der Autobahn wird ein Parkplatz gebaut, den nehmen wir. Also drauf zu, die Höhe nur noch 200 m. Im selben Moment fährt ein LKW mitten auf

den Platz und die Möglichkeit, dort sicher runterzukommen, war weg.

Wir mussten noch über das Städtchen Alzey hinweg und gleich dahinter nach rechts, hinter den Pappelbäumen war ein Acker. Wir drauf zu, reicht es drüber oder nicht? Ganz knapp, ein wenig gezogen, drüber und wieder nachdrücken auf den Acker zu. Kurz vor dem leicht ansteigenden Acker eine Böschung. Es reicht womöglich nicht ganz hoch, doch mit dem letzten Lift am Knüppel reichte die Fahrt gerade noch, den Acker zu erreichen. Das Adrenalin rauschte durch den Körper. Die Reaktionen kommen superschnell. Man kann sich auf sich selbst verlassen in so einem Moment. Aktion bis zum Stillstand ist da gefragt.

Das linke Fahrwerk grub sich in das weiche Erdreich. Wir kamen zum Stopp. Der Motor blubberte noch vor sich hin. Hörte sich an, als lief er nur noch auf einem oder zwei Zylindern. „Ausschalten, Zündung aus“, rief Ernst. Natürlich, das ist das erste, was man tun sollte. An die Nerven, die bei so einer Landung angespannt sind, denkt da keiner, der solch gute Vorschläge macht.

Als der Motor ausging, hörten wir ein leises Plätschern unter dem linken Flügel. Jetzt wurden wir hellhörig und sprangen raus aus der Kiste. Da läuft ja Benzin aus. Hat es den Tank erwischt?

Nein, der Tank lief über die Entlüftung aus. Der Flügel hängt zu weit nach unten, es war das Fahrwerksrohr geknickt. Wir hatten ja in Koblenz vollgetankt und inzwischen nur ein paar Liter verbraucht.

Wir müssen den Flügel anheben, um das Auslaufen zu stoppen. Aber wie?

Zum Wettbewerb hatten wir uns eine Kiste mit vielen Fächern für die Navigationsutensilien und Karten gebaut, die wir auf dem Rücksitz stehen hatten. Die haben wir zwischen das Rad und den Boden geklemmt und es hat gehalten. Das Flugzeug stand gerade auf dem Maisacker und niemand sah die Beschädigung.

Wie immer bei einer Außenlandung kommen eine Menge Leute angerannt. Nach ca. 15 Minuten auch die Polizei. Es ist nichts passiert, meldeten wir offiziell. Der Herr Polizist hatte mit einer Außenlandung noch nie was zu tun gehabt. Ich habe ihn aufgeklärt, wie das jetzt läuft. Er hatte ein großes Buch dabei,

wo scheinbar alles für einen solchen Fall drinsteht. „Wir rufen auf Ihrer Dienststelle das LBA in Braunschweig an. Melden die Angelegenheit und der Fall hat sich.“

Der Beamte vom LBA hat ihm auch bestätigt, wenn kein Personenschaden vorläge, sei die Sache erledigt.

Von mir wollte er wissen, wie es zu dem Problem gekommen sei. Er war mit der Erklärung, der Motor sei beschädigt, einverstanden und wollte nur später eine Erklärung über die mögliche Ursache haben. Diese habe ich ihm zugesagt.

Unter keinen Umständen wollte ich einen Fachmann am Platz haben. Bei den vielen Zuschauern war auch eine Gruppe mit jungen Leuten vom THW. Diese habe ich mit der Aufsicht des Flugzeuges betraut und sie ordentlich bezahlt. Sie versprachen, beim Flugzeug zu bleiben, bis meine Abrüstmannschaft einträfe.

Ich rief meine Frau an und erklärte das Missgeschick. Blöd gelaufen, gerade 14 Tage vorher hatte ich sie beauftragt, die Kaskoversicherung abzumelden für die Morane. Jetzt bleibt der Schaden halt an uns hängen. Sie sagte nichts dazu.

Bei meinem Wartungsbetrieb in Donauwörth, Berger u. Gerstmeier, rief ich an und meldete den Unfall. „Am besten, Du fährst gleich nach Höchstädt, holst unseren kleinen 7,5 t Mercedes LKW mit der fünf Meter langen Brücke und nimmst etwas Holz zum Verladen mit.“

Noch am Abend, 21 Uhr, war die Demontagemannschaft vor Ort.

Der vorher gestartete PKW traf bei uns schon um 17:00 Uhr ein. Nach turbulenter Nacht zuhause

wollten wir wegen dieses Vorfalls nicht gleich aufgeben. Wir waren ja noch ganz gut im Rennen für den Deutschlandflug. Also habe ich die 100er Morane vom Fliegerclub Donauwörth gechartert und gleich morgens um 6:00 Uhr sind wir nach Donaueschingen geflogen, haben die Änderung des Fliegers bekannt gegeben und wurden wieder registriert.

Es hatte sich sehr schnell rumgesprochen, was passiert war.

Die havarierte Maschine war am folgenden Tag abends schon in Donauwörth und wurde in die Werft gebracht.

Nach Beendigung des Wettbewerbs, der noch durch ganz Süddeutschland führte und in Eggenfelden endete, ließ meine Frau durchblicken, dass die Kasko-Versicherung nicht abgemeldet worden war. Unser Versicherungsmakler und Freund seit mehr als 20 Jahren hatte ihr abgeraten, zu kündigen. „Der fliegt doch wie ein Wilder durch die Gegend, das lass mal sein“, war seine Anmerkung dazu. Wie Recht er doch hatte.

Wir holten noch den 13. Platz und bekamen auch einen Preis für den größten Pechvogel auf dem Deutschlandflug.

Die WS konnte neu aufgebaut werden, bekam einen neuen Motor und eine neue Lackierung und stand da wie aus dem Ei gepellt, nach nur drei Monaten.

Bei der Untersuchung des Motors hat sich herausgestellt, dass bei einem Zylinder der Kolbenboden durchgebrannt war und das Öl aus den Ventilen gedrückt wurde. Die hohe Temperatur durch den Propellerwechsel ist ihm nicht bekommen. Er hat nur 26 Stunden durchgehalten. Man kann einen Esel halt auch nicht fürs Pferderennen hernehmen.

Foto: Bildarchiv Michael Kimmerle

Familienausflug nach Italien mit der 100er Morane



Unser Buchtipp für Piloten und Freunde der Fliegerei

Michael Kimmerles
„Fliege ich, so lebe ich.
Lebe ich, so fliege ich.“
Die vier hier mit freundlicher
Genehmigung des Autors
veröffentlichten Geschichten
stammen aus diesem Buch:

Das Buch ist im Buchhandel
erhältlich für nur 16,99 €,
ISBN 978-3-7431-5910-5,
205 Seiten mit ca. 80 Bildern,
Format 22 x 17 cm.





50 MDG Jahre

-
- | | |
|------|--|
| 1967 | Gründung der Motorflugsportgruppe SIAT WMD Donauwörth e.V.,
Kauf der Gardan Horizon D-ELRY und Bau
des Sonderlandeplatzes Donauwörth-Genderkingen |
| 1968 | Vereinshalle und Gaststätte |
| 1970 | Tower |
| 1972 | Erste Tankstelle |
| 1982 | Teilweise befestigte Landebahn (530 m x 15 m Asphalt) |
| 1987 | Rundhallen |
| 1991 | Landebahnbeheizung |
| 1999 | Erweiterte Gaststätte |
| 2001 | Kauf des Ultraleichtflugzeugs Remos G3 D-MRUN |
| 2002 | Befestigter Parkplatz |
| 2003 | Kinderspielplatz |
| 2005 | Bau der Diesel-Tankstelle;
Umrüstung der Cessna C-172 D-EELV auf Dieselantrieb |
| 2006 | Bau der Tankstelle für AVGAS, MOGAS und JET A1 |
| 2007 | Restflächenbefestigung der Landebahn (760 m x 20 m); Bau der Halle 6 |
| 2008 | Kauf der Diamond DA40 D-EDKY mit GARMIN 1000 Cockpit |
| 2009 | Taufe der DA40 D-EDKY auf den Namen „Genderkingen“ |
| 2010 | Neufassung der Satzung; Kauf der Aquila A210 D-EAQN und
Taufe auf den Namen „Asbach-Bäumenheim“ |
| 2011 | Verkauf der Super Dimona HK36; Radweg nach Genderkingen;
Umbau und Modernisierung des Towers und des Dachs von Hangar 1+2;
Photovoltaik auf Hangar 6 |
| 2012 | Photovoltaik auf Hangar 3; Eröffnung der Pizzeria „Volare“ |
| 2013 | Kauf der Diamond DA42 D-GDON und Taufe auf den Namen „Donauwörth“;
Kauf der Halle 5 („GRENZEBACH-Halle“) |
| 2014 | Tower auch werktags besetzt durch hauptamtlichen Flugleiter |
| 2015 | Durchgehend hindernisfreier Sicherheitsstreifen |
| 2016 | Weiterführung des Radwegs vom Flugplatz nach Donauwörth |
| 2017 | Fertigstellung der Flugzeughalle 8; Eröffnung der Osteria „Chegusto“ |
-



Gute Ideen. Perfekte Umsetzung. Erfolgreiche Werbung.

Mehr als 20 Jahre Erfahrung beim Gestalten und Umsetzen kreativer Werbung. Unbegrenzter Ideenreichtum, mit dem Sie sich auch mit kleineren Formaten und begrenzter Verbreitung auffallend gut in Szene setzen. Professionelle Umsetzung in allen Medien. Unkomplizierte Zusammenarbeit. Und vor allem: Eine erfolgreiche Werbung, die Ihre Zielgruppe trifft, und in der Sie sich und Ihren Geldbeutel wiederfinden.

Design-Ideen, Marketing-Konzepte, Logogestaltung, Marken-Relaunch, Webdesign, Corporate Identity/Corporate Design, Briefbogen, Visitenkarten, Beschilderung, Inserate, Flyer, Prospekte, Kataloge, Imagebroschüren, Magazine, Buchgestaltungen, Plakate inkl. Großflächenplakaten, individuell gestaltete Werbegeschenke, Verpackungsdesign, Screendesign für interaktive Präsentationen, Banner, Videodokumentationen, Fahrzeugbeschriftungen, Präsentationsmaterial für Werbezwecke, Deckenhänger, Fotodesign, Architekturfotografie, Stilllife, Bildrecherche, redaktionelle Aufgaben, Illustration, komplexe Fotomontagen und Retuscheaufgaben, Werbetexte, PR-Maßnahmen, VerkaufsdDisplays, Gestaltung von Messeständen, Werbeaufdrucke, Screendesign für Präsentationen am POS. **Und vieles mehr.**

*Georg Lehmacher,
als Designer 1988 – 1993
seit 1994 selbstständig
als Gestalter, Fotograf und
erfolgreicher Bestsellerautor*



*Mit im Team:
Renate Lehmacher
und Silvia Braummüller
sind als Mediendesigner
seit 1998 fest mit dabei*



www.lehmacher.de

ATELIER GEORG LEHMACHER · 86163 AUGSBURG
WWW.LEHMACHER.DE · 0821 / 88 99 54 54

Das Atelier Georg Lehmacher erstellt unter anderem seit 2013 die GendAIRKingerNews