

GendAiR kingerNEWS



**5 Jahre mit der
Zwei-Mot unterwegs**
Ein Rückblick auf
Erfahrungen und Erlebnisse

**5 Jahre
Gendairkinger News**
Über das Making-Of
unseres Vereinsmagazins



**Fliegergeschichte in
Schwaben**

Leichter als Luft: Über
Erfolge und Niedergang
des Zeppelins

Neue Mitglieder

Neue Mitflieger

Ich bin **Harald Siegmann**, 31 Jahre alt, aus Ingolstadt.



In der Luftfahrt findet man viele Herzblut-Enthusiasten, und als solchen würde ich mich auch bezeichnen. Schon als Kind war ich begeisterter Flugpassagier und erkundete die Welt sehr gern aus der Vogelperspektive. Als es vor dem Abitur konkret werden sollte, konnte ich mich nicht entscheiden: Sollte ich lieber Pilot werden, oder die Technik studieren? Zum Glück fand ich mit der Bundeswehr - genauer gesagt der Marine - einen Arbeitgeber, bei dem ich einfach beides machen konnte. Nach bestandenen Aufnahmetests studierte ich bald Luft- und Raumfahrttechnik in München, und sammelte erste Flugerfahrung als Segelflieger.

Hallo liebe Fliegerkameraden/innen,

mein Name ist **Andreas Scheidle** und ich werde in diesem Jahr noch einen runden Geburtstag feiern und eine 5 vorne weg bekommen. Von Beruf bin ich IT-Techniker bzw. System-Administrator und das schon viele Jahre beim Bayerischen Rundfunk in München.

Wie ich MDG-Mitglied wurde? Nun ich wohne in Langweid und war auf der Suche nach einem nah gelegenen Hallenplatz für mein neues Hobby, Fliegen mit einem Tragschrauber. Der Flugplatz in Genderkingen war für mich die erste Anlaufstelle und nach der Kontaktaufnahme mit Matthias Obermayer war für mich die Entscheidung auch schon gefallen. Ich habe mich sehr gefreut, dass die Aufnahme im Verein kurze Zeit später erfolgte. Seit Januar bin ich nun Mitglied in Eurer Gemeinschaft sowie Hallenmieter.

Mein Name ist **Michael Kock**, bin wohnhaft in Ingolstadt und bin im August 2017 der MDG beigetreten.

Nachdem ich bis 2013 an der TU Braunschweig Luft- und Raumfahrt studiert habe, hat es mich beruflich in den Süden gezogen. Ich war zwei Jahre bei Airbus Defence & Space in Manching im Bereich der unbemannten Flugsysteme tätig. Als ich im Jahr 2015 in die Automobilindustrie wechselte, habe ich mir meinen Traum erfüllt und bin hobbymäßig in den Motorflug eingestiegen. In einer Flugschule direkt am Flug-



den Jahren danach waren meine Stationen auf dem Weg ins Cockpit des Sea Lynx-Hubschraubers Bückeburg und Nordholz. In der dortigen Sportfluggruppe erwarb ich auch meine PPL A. Im letzten Sommer nahm ich die Chance zur Rückkehr in heimatliche Gefilde wahr, als mir ein Posten in Donauwörth angeboten wurde. So kam es, dass ich Anfang 2018 den Weg zur MDG fand.

Ich freue mich darauf, im neuen Verein weitere Flugzeugtypen kennenzulernen, und meinen fliegerischen Horizont in und über die Alpen zu erweitern. Das Verreisen macht das Flug-Erlebnis für mich komplett. Vor allem aber hoffe ich, dass ich wie in meinen vorherigen Vereinen ein kameradschaftliches Miteinander leben und erleben kann. Meine ersten Begegnungen haben diese Hoffnung schon erfüllt. Vielen Dank für die freundliche Aufnahme!

Euer Harald Siegmann

Zur Fliegerei kam ich sehr spät, obwohl ich immer wieder mal einen Flug gewagt habe, aber meist mit mehr oder weniger Übelkeit zu kämpfen hatte. Das änderte sich als ich zum Geburtstag vor 2 Jahren einen Rundflug mit einem Tragschrauber geschenkt bekam. Während und nach dem Flug hatte ich keine Anzeichen von Unwohlsein, dafür ein breites Grinsen und Lust auf mehr. Ein paar Wochen später hatte ich dann einen Schnupperflug in Elchingen und damit endgültig „Blut geleckt“.

Im letzten Jahr habe ich Theorie- und Praxisprüfung abgelegt und beginne jetzt in Genderkingen mit meiner „Fliegerkarriere“. Seit Ende Februar steht endlich auch mein neuer Tragschrauber in der Halle 8 und ich freue mich aufs Fliegen und gute Kameradschaft mit Euch.

hafen Nürnberg konnte ich von Beginn an mit der Cessna 172 meine Erfahrungen „zwischen den Großen“ sammeln.

Nachdem ich Anfang letzten Jahres dort meine Ausbildung mit dem PPL-A erfolgreich abgeschlossen habe, konnte ich bei meinen fliegerischen Ausflügen in die Umgebung ein reges Vereinsleben an kleinen Flugplätzen kennen lernen. Auch wenn das Fliegen an einem Flughafen viele Vorteile mit sich bringt, habe ich mich daraufhin auf die Suche nach einem Flugverein in der Umgebung von Ingolstadt begeben und bin in Genderkingen fündig geworden. Bis heute gefällt es mir sehr gut in dem Verein, besonders die Cessna 172 und das Fliegen an 7 Tagen der Woche waren für mich die ausschlaggebenden Argumente für die MDG.



Fotos: aus dem Privatbesitz der neuen Mitglieder

Inhalt

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Harald Siegmann, Andreas Scheidle und Michael Kock 2

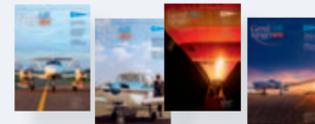
Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3



5 Jahre DA42

Mit der D-GDON ist die MDG der vermutlich einzige Fliegerverein in Deutschland, der seinen Mitgliedern kostengünstiges Fliegen und Schulung auf einer 2-mot anbieten kann 4



5 Jahre GendAIRking News

Wie es alles begann – und ein kleiner Einblick in das „Making-of“ 12



Der Graf mit den fliegenden Zigarren

Noch ehe der Motorflug nach dem Prinzip schwerer als Luft zum Standard der Luftfahrt wurde, brachte der in Schwaben gebaute Zeppelin Passagiere bis in die USA 18

Titelfoto: Die DA42 auf einem Foto von Marc Ulm



Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Harald Siegmann, Andreas Scheidle, Michael Kock **Fotos:** Marc Ulm, Umland Burkart, Matthias Obermayer, Georg Lehmacher, Burkhard Siebert, Harald Siegmann, Andreas Scheidle, Michael Kock, Wikimedia-Commons **Titelfoto:** Marc Ulm **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehmacher [Atelier Georg Lehmacher, Augsburg/Friedberg] **GendAIRkingerNews:** Die GendAIRkinger News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Beiträge geben nicht die Meinung des Vereins wieder, sie sind lediglich persönliche Stellungnahmen der einzelnen Redakteure. E-Mail: redaktion@flugplatz-genderkingen.de **Anzeigen:** Anzeigen in den GendAIRkingerNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder bei Georg Lehmacher: 0172 / 815 30 75. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.



Liebe Leser und Freunde des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen!

Nach dem 50jährigen Vereinsjubiläum im letzten Jahr gibt es 2018 ein doppeltes Jubiläum – wenn auch mit weniger Jahren: Seit 5 Jahren haben wir unsere DA42 D-GDON „Donauwörth“ in Genderkingen und die Vereinszeitschrift GendAIRkinger News ist ebenfalls vor 5 Jahren das erste Mal erschienen – mit der D-GDON auf der Titelseite. Nun steht sie wieder auf Seite 1 – im neuen Farb-Design, rund 2000 Flugstunden „reifer“ – und daher auch mit neuen Triebwerken. In diesem Heft wird beschrieben, warum unser Verein – wohl als einziger in Deutschland – es wagte, ein 2-motoriges Flugzeug zu kaufen, und immer noch froh über diese Entscheidung ist.

Weniger kostspielig, aber mit ebenso ungewisser Zukunft war 2013 die Entscheidung, eine Vereinszeitschrift herauszugeben – und das gleich alle 3 Monate. Dies war nur möglich, weil ebenfalls 2013 die professionellen Mediendesigner Georg und Renate Lehmacher unserem Verein beitraten und gleich bereit waren, ihre Vereinsarbeitsstunden (und mehr) in

unser Magazin zu investieren. Was alles dazu gehört, damit ein Heft entsteht, beschreibt Georg in dieser Ausgabe.

Diese beiden Jubiläen zeigen, wie ein Verein vom Engagement seiner Mitglieder lebt. Daher können wir an dieser Stelle drei MDG-Mitgliedern für ihre erfolgreiche Arbeit gratulieren und danken: Hans Kavasch als dem „Vater“ der D-GDON und Georg Lehmacher – unterstützt von seiner Renate – als dem „Schöpfer“ der GendAIRkinger News.



Über eine weitere Gratulation freuen wir uns und können ebenfalls stolz darauf sein: Luca Specht, der zusammen mit 3 anderen Jugendlichen 2017 den Jugendförderpreis des Luftsportverbands Bayern für sich und die MDG gewann, hat im Alter von nur 17 Jahren und 4 Monaten nach der Ausbildung durch unsere Fluglehrer seine PPL-Prüfung bestanden und ist jetzt der jüngste (Motor-)Pilot Bayerns.

Nach dem jüngsten Piloten und den Vereinsthemen widmen wir uns auch wieder der historischen Luftfahrt: In der zweiten Folge seiner Reihe über Luftfahrtpioniere in Schwaben berichtet Georg Lehmacher über den Grafen Zeppelin.

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

Matthias Obermayer
Ihr Matthias Obermayer

Wir gratulieren herzlich

Zum 88. Geburtstag Rudolf Grenzebach am 08.07.

Zum 82. Geburtstag Franz Schröttle am 11.09.

Zum 80. Geburtstag Dieter Pfeil am 18.08.

Zum 70. Geburtstag Thilo Langer am 11.07.

Zum 60. Geburtstag Rolf Drescher am 29.07.

Zum 50. Geburtstag Ralf Schulze am 11.07.

Zu neu erworbenen Lizenzen Luca Specht PPL (A) Michael Kock und Guillaume Bouvet SPL

5 Jahre Donauwörth in Genderkingen

Wie der Traum von „Höher, schneller,
weiter“ verwirklicht wurde

Nachdem immer mehr Vereinskameraden Instrumentenflug-Lizenzen erworben hatten oder dies planten, beschloss die MDG-Hauptversammlung am 20.04.2012 mit 2/3 Mehrheit, ein für IFR-Betrieb geeignetes und zugelassenes Flugzeug zu beschaffen. Es sollte Enteisung und mindestens 140 KTAS Reisegeschwindigkeit haben und somit dem Verein eine neue Dimension des Fliegens ermöglichen. Dabei sollte es die Vereinspiloten maximal 250 €/Stunde kosten und nicht teurer als max. 250 000 € in der Anschaffung sein.



Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von Hans Kavasch analysierte die Wünsche und Flugstunden-Zusagen der Mitglieder, den Flugzeugmarkt, die Anschaffungs- und Betriebskosten geeigneter Flugzeuge, die wahrscheinliche Auslastung sowie die voraussichtliche Auswirkung auf Mitgliederzahl und -zusammensetzung des Vereins. Ein weiteres wesentliches Element bei der Entscheidung für ein volltaugliches IFR-Flugzeug war auch die Entwicklung und Vereinfachung

der IFR-Ausbildungsmöglichkeiten in Europa. Am 18.10.2012 legte Hans Kavasch das Ergebnis der umfangreichen Analyse dem MDG-Vorstand vor. Zwei Flugzeugtypen blieben auf der Shortlist: die Beech Bonanza F33A und die DIAMOND DA42, die beide ähnliche Leistungen und Kosten aufweisen. In einer „SWOT-Analyse“ (Strength, Weakness, Opportunity, Threat)

wurden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken gegenübergestellt. Daraus ergab sich schließlich eine Empfehlung für die DA42 mit den Hauptargumenten:

- Größere Nachfrage bei den Mitgliedern und somit höhere Auslastung

Empfehlung

Option 1: DA42 - Der schwierige Weg, aber viel Potential in und außerhalb des Vereins

- Macht den Verein einzigartig und wird viele neue Mitglieder anziehen
- Entspricht dem Wunsch der MDG Mitglieder
- Wird einfacher zu verkaufen und mehr Stunden generieren
- 250h pro Jahr realistisch. Dann Kosten in Höhe von 257€ / h
- Braucht mehr Engagement (Hallenlösung finden, 2-Mot Lehrer organisieren, etc.)
- Flugsicherheit gewährleistet durch jährlichen 2-Mot check
- Kosten bleiben langfristig stabil

Empfehlung

Option 2: Beech - Der einfache Weg, adressiert primär Potential im Verein

- Wird sicher auch gut im Verein angenommen
- Wird kaum neue Mitglieder anlocken
- 200h pro Jahr realistisch. Dann Kosten in Höhe von 276€ / h
- Sicherheitsrisiko, wenn wir es erlauben dass mit wenigen Stunden/Jahr bzw. kurzer Einweisung von 1-2h auf dem Flugzeug geflogen wird
- Einfach zu realisieren (keine Probleme mit Halle etc.)
- Bessere Performance Werte verglichen zur DA42 (+15kt, +60kg)
- Kosten werden langfristig steigen

Motorflugsportgruppe Donauwörth - Genderkingen e.V. 53

- Einzigartigkeit und damit höheres Wachstumspotential des Vereins
- Geringeres Risiko von Treibstoffkosten-Steigerung
- Zusätzliche Flugsicherheit durch vorgeschriebene jährliche 2-Mot-Checks

im Verein zur Verfügung standen. Aber diese Nachteile waren bald verschwunden. Zufällig hatte nämlich die Firma GRENZEBACH im selben Jahr beschlossen, ihre Kingair D-IMAG zu verkaufen, so dass die MDG den Hangar – „Halle 5“ – übernehmen und dort neben der DA42 noch 2 weitere Vereinsflugzeuge unterbringen konnte. Und auch das MEP-Rating („Multi-engine piston“) konnte bald in Zusammenarbeit mit der IFR-Flugschule in Reichelsheim erworben werden,

wofür etwas später mit Dr. Wolfgang Erben und Udo Schenn zwei Vereinsmitglieder als Ausbilder auf der DA42 des Vereins zur Verfügung standen. Am 16.05.2013 war es dann endlich soweit: Unsere DA42 D-GDON – SN 049 – konnte von Hans Kavasch, Dr. Wolfgang Erben und Uhland Burkart bei URBE in Wiener Neustadt abgeholt und in Genderkingen begeistert begrüßt werden. Schon in den verbleibenden 7 ½ Monaten des ersten Jahres

Der Papa mit seinem Baby:
Hans Kavasch am Steuer der GDON
Foto: Marc Ulm



Empfang der GDON in Genderkingen am 16.05.2013
Erland Weber, Wolfgang Erben, Hans Kavasch
und Uhland Burkart
Foto: Matthias Obermayer



Abendlicher Überflug zur
50-Jahrfeier am 23. September 2017
Foto: Marc Ulm

Winterflug nach Zell am See
Foto: Uhland Burkart



konnte der „Donnervogel“ bereits fast 250 Flugstunden verbuchen. Einen großen Anteil daran hatten Hans Kavasch und Wolfgang Erben, die – großteils begleitet von Franz Kraus und Daniel Schwenzel in der Bonanza D-EEOL – vom 27.07. bis 23.08.2013 einen Flug

über Schottland, Island, Grönland und Kanada in die USA machten. Dort besuchten sie unter anderem die größte Flugzeugschau der Welt in Oshkosh, die Bahamas und Florida und machten auch eine Ehrenrunde um die Freiheitsstatue in New York.

Beim Flugplatzfest am 29.09.2013 taufte dann Christine Hofzumberge, die Gattin des Donauwörther Oberbürgermeisters Armin Neudert, die D-GDON auf den Namen „Donauwörth“. Somit wird also seit 5 Jahren der Name „Donauwörth“ von Genderkingen aus in

ganz Europa und weit darüber hinaus verbreitet. Mittlerweile ist die DA42 nicht nur über 2000 Stunden geflogen, sondern hat auch wesentlich dazu beigetragen, dass die Zahl der MDG-Mitglieder von rund 140 im Jahr 2012 auf mittlerweile über 190 angewachsen ist,

die aus einem weiten Umkreis von München über Nürnberg bis Stuttgart kommen. Besonders wichtig für den Vorstand und den Verein ist auch, dass die finanziellen Annahmen und die Kostenvorgaben aus dem Jahr 2012 eingehalten wurden

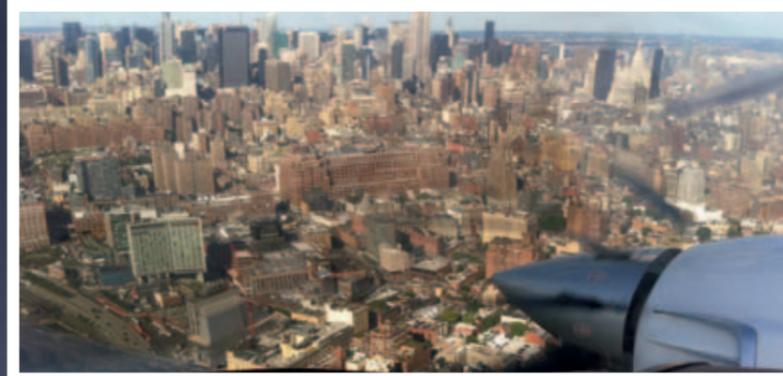
und dass die D-GDON so profitabel ist, dass sie damit unsere kleineren MDG-Flugzeuge finanziell unterstützen kann und somit in besonderer Weise auch dem Vereinszweck dient, nämlich die Freude am Fliegen und den Flugsport zu fördern.



Flugroute der D-GDON in die USA



Die Atlantikflieger Hans Kavasch, Wolfgang Erben, Franz Kraus und Daniel Schwenzel
Foto: Matthias Obermeyer



Die GDON über Manhattan
Foto: Wolfgang Erben



Flugziele der D-GDON innerhalb Europas



Donauwörths OB Armin Neudert mit Gattin Christine Hofzumberge
Foto: Burkhard Siebert





Der großzügige Umgang mit gutem Bildmaterial ist ein Gestaltungsmerkmal der Gendairkinger News



5 Jahre GendAirkingerNEWS



Jahrzehntelange Erfahrung beim Gestalten von Magazinen für Verlage, für den BR und den WDR gingen unserer Tätigkeit für den Verein voraus-

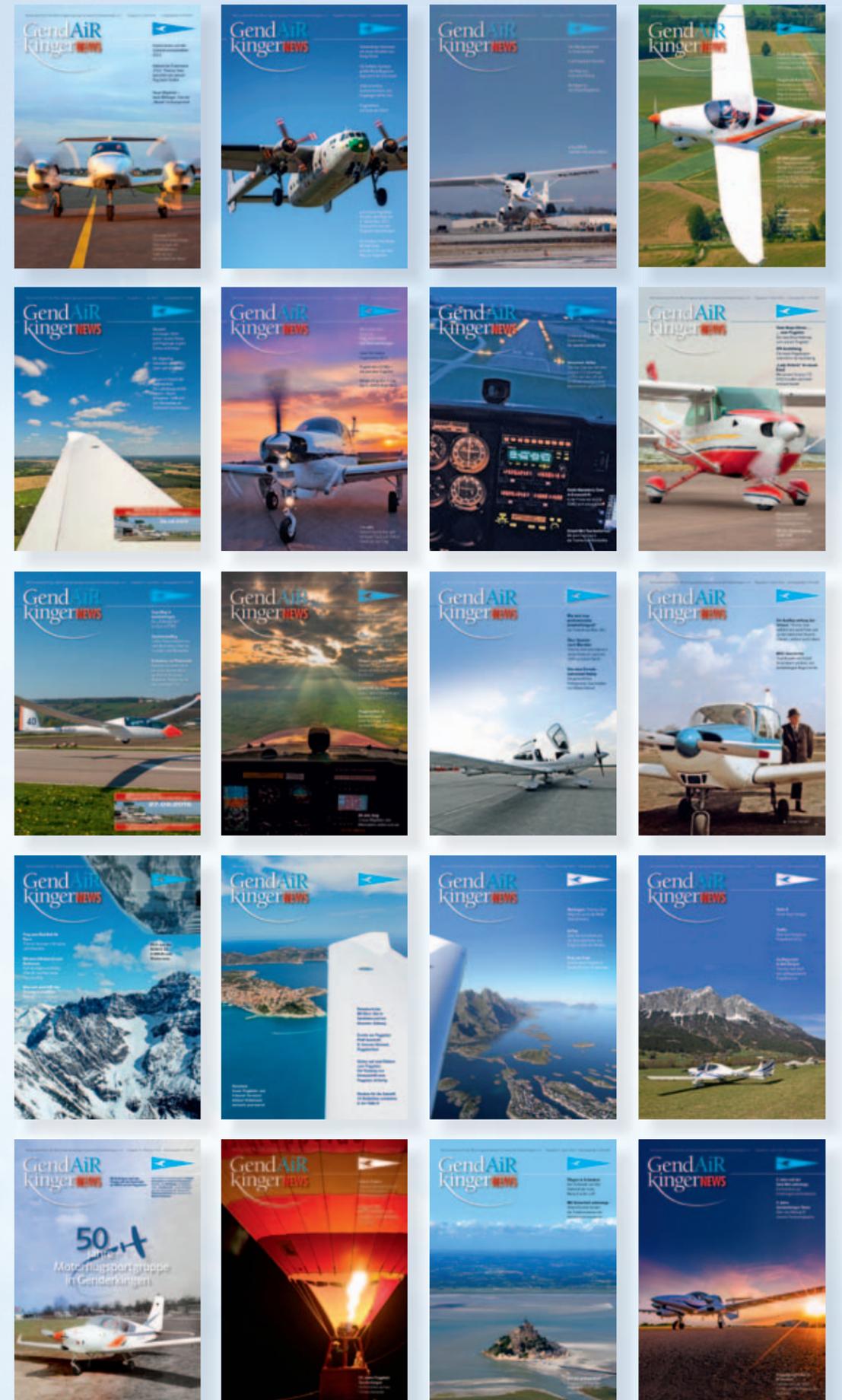


Was der Verein als Ganzes und die Mitglieder im Einzelnen leisten, wie wir den Flugplatz erfolgreich betreiben, was es technisch und rechtlich an Neuem rund ums Fliegen gibt, und welche Geschichte den Verein und die Umgebung verbinden: All dies sind interessante Themen für eine Vereinszeitschrift.

Für die eigenen Mitglieder ist es – zusätzlich zu den Pilotenabenden – eine Plattform, um sich auszutauschen. Für anfliegende Piloten anderer Plätze kann es Gedankenanstöße für die eigene, fliegerische Praxis bieten. Besuchern des Platzes, Rundfluggästen oder Gästen der Gastronomie bietet die Vereinszeitschrift interessante Einblicke in unser Fliegerleben. Bürgern aus Genderkingen, Donauwörth und der umliegenden Gemeinden vermittelt es das eine oder andere aus unserem Vereinsleben, auch ohne bei uns Mitglied zu sein. Und natürlich bietet dieses Magazin auch einen ersten Eindruck für alle, die sich dafür interessieren, als aktive oder zukünftige Piloten in den Verein einzutreten.

Wie aber wird aus den Themen ein Vereinsmagazin?

2013 waren meine Frau Renate und ich neu im Verein, und es war unseres ersten Vorstands Matthias' Idee, unsere berufliche Kompetenz mit der Flugbegeisterung zu verbinden um die Idee einer Vereinszeitschrift wieder aufzugreifen. Nicht nur im Mediendesign allgemein, sondern gerade auf diesem speziellen Gebiet der Magazingestaltung hatten wir in der Vergangenheit bereits erhebliche Erfahrung gesammelt – zum Beispiel im literarischen Umfeld (Agatha-Christie Magazin für WELTBILD Verlag) oder auch über fast ein Jahrzehnt bei der Umsetzung der BR-Radiozeitung, aber auch bei der Gestaltung von Kundenmagazinen kleinerer Firmen.



Mit der Ausgabe 20 wird das fünfte Jahr Gendairkinger News voll



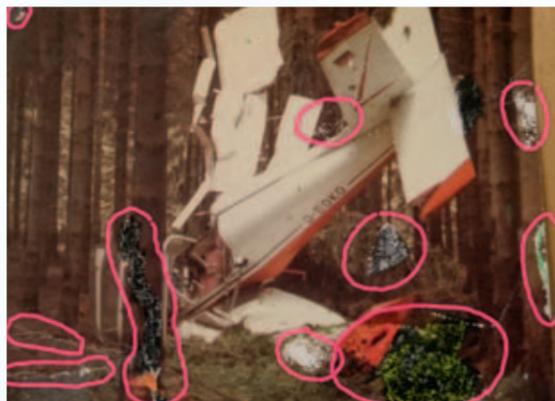
◀ Die – oft aufwändige – Nachbearbeitung des Bildmaterials ist ein Qualitätsmerkmal eines guten Zeitschriftenlayouts. Hier wurde das vorhandene Foto nicht nur in Bezug auf die Helligkeit und die Farben verbessert – auch um die Instrumente besser sichtbar zu machen.

Unter Zuhilfenahme weiterer Fotos wurden auch die Stangen der Steuerhorne „transparent“ gemacht, damit das Cockpit alle Elemente klar zeigt. Am Ende wurde das Bild zugunsten einer lebendigeren Wirkung noch um eine Himmelspartie erweitert.

▼ Eine unwiederbringliche, „historische“ Vorlage aus dem privaten Bildarchiv von Georg Gerstmaier, die leider stark beschädigt und in verschiedenen Bereichen selbst mit einem Filzstift retuschiert wurde.

Mit Photoshop wurde die Vorlage digital restauriert. Auch wenn dieses Programm einiges an guten Werkzeugen für solche Aufgaben anbietet, kann es solche Retuschearbeiten keineswegs automatisch ausführen. Die Überarbeitung dieses Fotos nahm beispielsweise mehrere Stunden in Anspruch.

Das Ziel ist am Ende, dass man dem Bild weder die ursprünglichen Mängel, noch den Retuscheaufwand ansieht.



Zugute kam uns dabei stets, dass wir die Kompetenzen für alle erforderlichen Aufgabenschritte in unserem kleinen Team vereint hatten. Während in größeren Agenturen oft die Bildbearbeitung vom Layout getrennt ist, haben wir Erfahrung auch im Bereich Fotografie, Bildrecherche und -bearbeitung. Als Autoren bieten wir auch die Textkompetenz – ob es um das Schreiben von Berichten geht, oder auch nur ums schnelle Kürzen, ohne dass dafür das Heft von einem Mitarbeiter zum nächsten gereicht werden muss. Nur dadurch lässt sich der Aufwand für die Umsetzung eines professionell aufgebauten Heftes auf inzwischen „nur noch“ durchschnittliche 35–40 Stunden pro Ausgabe begrenzen – von der Themenplanung über das eigene Schreiben bis hin zur Disposition der Druckdaten.

Uns schwebte damals eine Zeitung mit festen Rubriken vor, und einem Umfang von etwa 32–40 Seiten. Matthias war es, der einen wesentlich geringeren Umfang von 12 Seiten anstrebte, und skeptisch war, ob mehr Seiten sich auf Dauer durchhalten lassen würden. Aus dem Rückblick heraus war das richtig gedacht: Denn die Suche nach interessanten Themen und Autoren für Beiträge ist heute immer wieder die größte Herausforderung bei der Arbeit an jeder Ausgabe. Und vermutlich hätten mehr Seiten uns auch längst thematisch ausgehungert – obwohl es immer wieder Matthias selbst ist, der für Themen sorgt und Vereinsmitglieder anspricht, um Beiträge aller Art zu bekommen. Auch wenn wir das Magazin nach wie vor mit viel Liebe zum Detail umsetzen, ist eigentlich er der heimliche „Chefredakteur“ im Hintergrund, der immer dann da ist, wenn es irgendwo stockt.

Zutaten

Das wichtigste sind immer wieder neue Inhalte – die im Wesentlichen von den Mitgliedern selbst kommen.

Dazu ist es wichtig, „cooles“ Bildmaterial zu erhalten: möglichst spektakulär und auch technisch perfekt. Immer wieder richtig gute Aufnahmen kommen dabei von unserem Vereinsfotografen Marc Ulm, der Flugzeuge, Fliegen und Reisen nicht nur technisch, sondern auch gestalterisch professionell in Szene setzt. Aber auch die Reisefotos der Mitglieder zu ihren Berichten – allen voran Thomas Seel – mit gekonnten Impressionen der fernen Regionen aus der Luft, beleben das Magazin optisch und bescheren uns und den Lesern schöne Doppelseiten, die sich dann oft fast wie von selbst gestalterisch aufbauen lassen.

Wird es „eng“ an Themen oder Autoren, dann setzen wir uns selbst gerne an den einen oder anderen Bericht – wie z. B. in dieser Ausgabe an den zweiten Teil der Geschichte der Fliegerpioniere in Schwaben (den wir in ähnlicher Form vor einigen Jahren für einen Verlag geschrieben hatten). Wir unterhalten uns dafür gerne mit langjährigen Vereinsmitgliedern wie Rudolf Grenzebach oder Georg Gerstmaier über die Vereinsgeschichte. Wo es – trotz der guten Fotografen im Verein – immer mal wieder an Bildmaterial fehlt, oder es sich im Rahmen eines eigenen Beitrags ergibt, setzen wir Flugzeuge oder Vereinskameraden immer mal wieder selbst „ins rechte Licht“ – oder recherchieren im Internet oder bei Bildagenturen nach kostenfreiem oder günstigem Material.

Der am meist unterschätzte Teil der Arbeit, der nicht nur eine große Bedeutung für die Wirkung des fertigen Magazins ausmacht, bildet die Bildbearbeitung. Komplexe Farbnachbearbeitung „verschönert“ nicht nur den Eindruck von Bildern – sie

ist auch nötig, um die Farbbrillanz der Fotos überhaupt erst auf das Papier zu retten. Kleinere Mängel werden retuschiert – ob es sich um den Staub in der Kamera handelt, oder die Mülltonne, die im Hintergrund eines Flugzeugs unschön hinter dem Leitwerk steht.

Freistellerarbeiten, bei dem Objekte, wie zum Beispiel Flugzeuge nicht einfach nur „ausgeschnitten“ werden, sondern bei dem dabei ein weich verlaufender Hintergrund bewahrt wird, verleihen dem Magazin – neben grafisch bewusst gesetzten freien Flächen eine „offene“ und luftige Anmutung. Und für die Gestaltung plakativer Cover, bei denen Zeitschriftentitel und Schrift auf einen farblich ruhigen Hintergrund treffen, müssen die Bilder oft aufbereitet werden. Oft ist es dabei einfacher, ein querformatiges Bild im Himmelsbereich zu ergänzen, als ein hochformatiges Foto zu verwenden, das zu detailreich ist, um Text lesbar davor zu stellen. Und hin und wieder gibt es einfach auch Themen, zu denen es kein gutes Bildmaterial gibt, sodass es über eine aufwändige Fotomontage erst digital entsteht. Photoshop ist hier durchaus ein gutes Werkzeug – erledigt aber diese Schritte in den wenigsten Fällen „von alleine“. So bleibt am Ende einfach viel Arbeit an jeder Ausgabe. Aber auch jedes Mal die Freude am Gestalten der Seiten, was eine der wichtigsten Zutaten für das Magazin ist. Denn wo diese Freude am Lay-outen verloren geht, sieht man es dem Ergebnis sofort an.

Dass diese Freude bis heute erhalten geblieben ist, liegt am Ende nicht nur daran, dass der Themenbereich der Fliegerei seine Faszination für uns bis heute erhalten hat. Sondern auch daran, dass uns unser „Kunde“, vertreten durch Matthias, beim Arbeiten vertraut und uns weitestgehend freie Hand lässt.

Renate und Georg Lehmacher



▲ Ausgangsmaterial für das aktuelle Cover war ein Foto aus einer genialen Bildserie unseres Fotografen Marc Ulm, das die DA42 gekonnt in schönen Lichtstimmungen in Szene setzte. Für die Verwendung als Covermotiv wurde der obere Bereich digital „dazu erfunden“ und das Bild wurde farblich für den Druck optimiert.

Querformatige Bilder, die nach oben hin einen ruhigen Hintergrund zeigen, sind oft die besseren Motive für ein Cover, bei dem es auch darum geht, dass Logos und Schrift eines Magazins über dem Bild stehen, dieses in seiner Bildwirkung aber nicht beeinträchtigen.



LEICHTER ALS LUFT

Der Graf mit den fliegenden Zigarren

DIE ANFÄNGE DER LUFTSCHIFFFAHRT
LIEGEN IN SCHWABEN



Mit der Luftfahrt und dem Transport von Passagieren von einem Ort zum anderen verbindet man in der Regel das Reisen mit Flugzeugen oder auch mit Hubschraubern – die nur mit Motorkraft in der Luft bleiben. Die Ursprünge der gewerblichen Luftfahrt beruhten jedoch auf einem anfangs naheliegenderen Prinzip, bei dem das Luftfahrzeug mitsamt seiner Fracht leichter als die umgebende Luft ist, und daher ohne zusätzlichen Energieaufwand an Höhe gewinnen kann. Und diese Ursprünge führen uns nach Schwaben.

Foto: ©Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen



Von Anfang an ist die Entwicklung der Luftschiffahrt eine von Höhen und Tiefen geprägte Geschichte. Nach einer Bruchlandung bei Göppingen wird das LZII vor Ort unter großer Anteilnahme der Bevölkerung an der Unfallstelle repariert und aufgetankt.

Fotos: ©Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen



Als Sohn des ehemaligen fürstlich hohenzollernschen Hofmarschalls und Baumwollfabrikanten Graf Friedrich Jérôme Wilhelm Karl von Zeppelin und dessen Frau Amélie Françoise Pauline erblickt Ferdinand am 8. Juli 1838 auf der zu Konstanz gehörenden Dominikanerinsel das Licht der Welt. Er wächst auf Schloss Girsberg in Emishofen in der Schweiz auf, wo er bis zu seinem Tod 1917 wohnen wird. Von 1853 an besuchte er die Realschule in Stuttgart und später das Polytechnikum. Er beginnt eine Laufbahn beim Militär und ist ab 1858 Leutnant in der Württembergischen Armee. Noch im gleichen Jahr wird er für das Studium der Staatswissenschaft, Maschinenbau und Chemie freigestellt. Als es 1859 wegen des österreichisch-italienischen Konfliktes zur Mobilmachung kommt, muss er das Studium wieder abbrechen. Als er erneut beurlaubt wird, bereist er die USA, schafft es, Präsident Abraham Lincoln zu treffen und erlebt den Einsatz von Ballonen für militärische Zwecke. Er ist einerseits begeistert von den Möglichkeiten der Ballonfahrt, andererseits kreisen seine Gedanken immer wieder darum, die Schwäche der Ballone, deren Abhängigkeit vom Wind und ihre Unlenkbarkeit zu überwinden. Trotz militärischer Leistungen und Erfolge macht sich Ferdinand, Graf von Zeppelin beim Kaiser unbeliebt, als er das preußische Oberkommando über württembergische Truppenteile kritisiert. Er erfährt eine ungünstige, persönliche Beurteilung und quittiert den Dienst beim Militär, bleibt aber formal „General à la suite“ des Königs von Württemberg. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts beginnt Ferdinand Graf Zeppelin

in Friedrichshafen mit dem Bau von Luftschiffen, die im Gegensatz zu Flugzeugen leichter als Luft sind und deswegen ihren Auftrieb auch ohne Antrieb erhalten. Am 2. Juli 1900 beginnt die 128 m lange LZ1 – das von Graf Zeppelin gebaute Luftschiff – in der Manzeller Bucht ihre Fahrt. Angetrieben wird das Luftschiff von zwei Daimler-Motoren mit insgesamt 28 PS Leistung. Zum Ausbalancieren des Luftschiffes wird ein, zwischen der vorderen und hinteren Gondel verschiebbares, Gewicht verwen-

det. Als die Winde für dieses Gewicht nach etwa 15 Minuten Fahrt bricht, wird die LZ1 manövrierunfähig und muss auf dem Wasser notlanden. Trotz Reparaturen und weiterer erfolgreicher Fahrten des Luftschiffes kann das Konzept noch nicht überzeugen. Zusätzlich zu den aufgetretenen Problemen auch, weil dem großen Aufwand und dem Gewicht der LZ1 mit 13 Tonnen Eigengewicht nur 300kg Nutzlast gegenüberstehen.

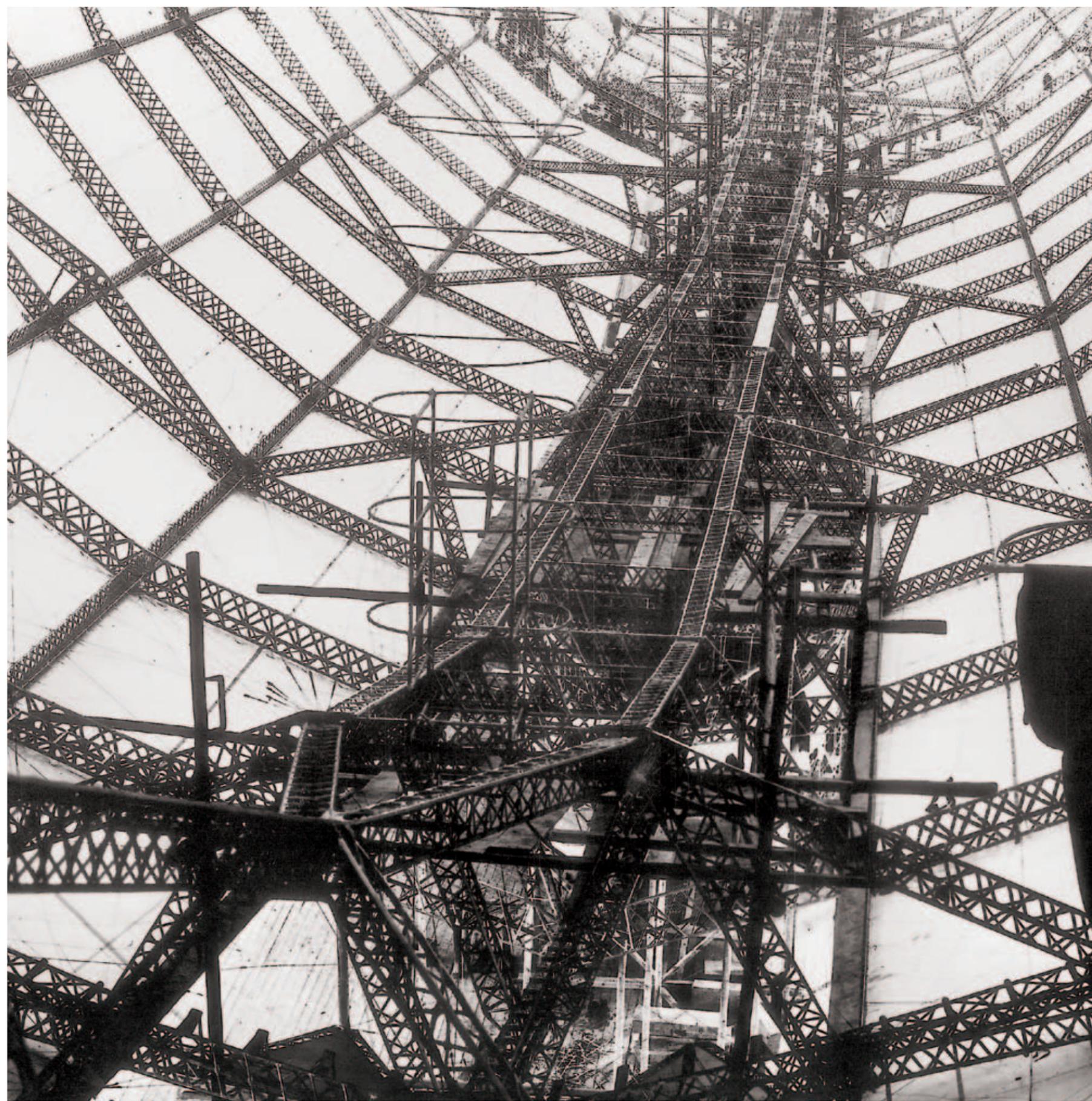
Die finanziellen Mittel der Gesellschaft des Grafen sind vorerst

erschöpft und sie wird aufgelöst. Dennoch geht es in Friedrichshafen weiter: der Geschäftsmann, Alfred Colsmann sammelt Geld und richtet eigens eine Lotterie für das Projekt ein, weitere Gelder stammen aus dem Privatvermögen des Grafen und von Reichskanzler von Bülow. Es können weitere Prototypen gebaut werden. Wegen neuer Pannen und Unglücke, bei denen einige der Luftschiffe zerstört werden, erhält der Graf teilweise den Spitznamen „der Narr vom Bodensee“. Trotzdem sorgt vor allem immer wieder die Spendenbereitschaft der begeisterten Bevölkerung, die insgesamt mehr als 6 Millionen Reichsmark (inflationbereinigt etwa 35 Millionen Euro) spendet dafür, dass Graf Zeppelin schließlich seine Luftschiffbau



Zeitweise schafft die Luftschiffahrt als umsatzbringender Gewerbebezweig zahlreiche Arbeitsplätze. Passagiere werden über Deutschland, aber auch mit der sensationell kurzen Reisezeit von 2 Tagen bis in die USA transportiert, während in riesigen Hallen neue Luftschiffe gebaut werden.

reitschaft der begeisterten Bevölkerung, die insgesamt mehr als 6 Millionen Reichsmark (inflationbereinigt etwa 35 Millionen Euro) spendet dafür, dass Graf Zeppelin schließlich seine Luftschiffbau



Fotos auf dieser Doppelseite: ©Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH, Friedrichshafen

Zeppelin GmbH gründen kann und mit der Entwicklung von Luftschiffen Fortschritte macht. Militärische Bedeutung erhalten die Luftschiffe vor allem zu Beginn des ersten Weltkriegs, als Luftschiffe und Flugzeuge noch ähnlich schnell sind, Luftschiffe aber wesentlich mehr Bombenlast tragen können, als Flugzeuge. 88 Zeppeline werden während des ersten Weltkriegs produziert, sie führen 51 Angriffsfahrten auf England durch und unternehmen rund 1.200 Aufklärungsfahrten. Mit dem Ende des verlorenen Krieges kommt auch das vorläufige Ende der Luftschiffahrt, bei dem die Sieger eine vollständige Entwaffnung der deutschen Luft-

streitkräfte verlangen. Graf Zeppelin selbst erlebt das jedoch nicht mehr: Schon vor Kriegsende stirbt er, am 8. März 1917, in Berlin. Hugo Eckender, dessen Vision die friedliche Nutzung der Luftschiffe ist, übernimmt die Führung des Unternehmens, das Verbot der Siegermächte führt jedoch zu einem völligen Stillstand des Zeppelinbaus. Erst 1924 kann ein weiterer Zeppelin als Reparationsleistung in Friedrichshafen fertiggestellt und in die USA ausgeliefert werden. Mit diesem LZ 126 wird die Luftschiffbau Zeppelin GmbH zwar wieder technologischer Marktführer auf diesem Gebiet, die schwierige, wirtschaftliche Lage in Deutschland sorgt je-

doch dafür, dass die Entwicklung in der Luftschiffahrt zunächst sehr schleppend weitergeht. Am 18. September 1928 startet dann die LZ 127 „Graf Zeppelin“ – das erfolgreichste Luftschiff aller Zeiten – in Friedrichshafen zu Ihrem Jungfernflug. Mit dem Beginn des Dritten Reichs 1933 wird der Betrieb der Zeppeline an die staatliche Deutsche Zeppelin-Reederei (DZR) übertragen. Die Nationalsozialisten nutzen die Popularität der Luftschiffe für sich, obwohl sie an deren Entwicklung nicht wirklich interessiert waren, da sie militärisch durch die fortschreitende Entwicklung im Flugzeugbau kaum noch eine Rolle spielen. Als im Mai 1937 der Zep-

pelin LZ 129 Hindenburg etwa 14 Monate nach der Fertigstellung bei der Landung in Lakehurst in Flammen aufgeht, ist das vorläufige Ende der deutschen Luftschiffahrt gekommen. Nach dem Ausbruch des zweiten Weltkriegs ordnet Göring an, dass die Luftschiffhallen gesprengt werden, die

◀ *Noch während des Krieges konnte man mit dem Zeppelin nach Lakehurst, etwa 100km südlich von New York, reisen. Das große Bild zeigt den Zeppelin „Hindenburg“ kurz vor dem schweren Unglück.*
 ▼ *Ende einer Ära: das Bild des brennenden Luftschiffs in Lakehurst prägte sich der Menschheit ein und besiegelte das vorläufige Ende des Luftschiffahrt*

beiden noch verbliebenen neuen Luftschiffe LZ 127 und LZ 130 werden abgewrackt. In den Zeppelinwerken werden fortan Teile für die so genannte V2 Rakete gefertigt. Nach dem Krieg werden die Luftschiffbau Zeppelin GmbH ebenso, wie die Dornier-Werke zunächst zwangsaufgelöst. Das noch vorhandene Stiftungsvermögen der Zeppelin Stiftung wird im März 1947 an die Stadt Friedrichshafen übertragen. Diese Stiftung hält bis heute über 90 Prozent der Aktien der ZF Friedrichshafen AG und ist Eigentümerin der Luftschiffbau Zeppelin GmbH und der Zeppelin GmbH. Mit den Erträgen aus den Stiftungsbetrieben finanziert die

Stiftung gemeinnützige Zwecke. Während die Zeppelinwerke nach dem Krieg in anderen Bereichen des Maschinenbaus tätig werden, beschäftigt sich eine Tochterfirma, die Zeppelin Luftschifftechnik GmbH (ZLT) seit 1993 in Friedrichshafen wieder mit dem Bau von Luftschiffen. Seit 1997 befährt wieder ein in Friedrichshafen gebautes Luftschiff den Himmel über der Bodenseeregion: Ein Zeppelin NT ist in Friedrichshafen stationiert, Besucher können Ausflugsfahrten über den Bodensee buchen.

Bericht: Georg Lehmacher

Fotos auf dieser Doppelseite: ©Wikimedia Commons | Urheber Amerikanische Küstenwache



Ausflugstipp: Das Zeppelin Museum in Friedrichshafen

Eines der schönsten Museen in Schwaben und ein besonders lohnendes Ausflugsziel für Piloten und flugbegeisterte Erwachsene und Kinder ist das Zeppelin Museum in Friedrichshafen. Es präsentiert auf 4000 m² Ausstellungsfläche seine weltweit größte Sammlung zur Luftschiffahrt: Als multimediale Erzählung wird Geschichte lebendig und berichtet über mutige Menschen, technische Innovationen und Höchstleistungen. In der Dauerausstellung wird unter anderem das Fliegen nach dem Prinzip „Leichter als Luft“ anschaulich erklärt und an Experimentierstationen erlebbar gemacht. Die erfolgreiche Geschichte des Zeppelin Konzerns und seiner Pioniere zeigt, wie technische Innovationen entstanden und es wird spürbar, weshalb der Kult um den Zeppelin seit über einem Jahrhundert gefeiert wird. Ein besonderes Highlight ist die Teilrekonstruktion der Hindenburg. Über das Fallreep steigt man in die nach historischen Plänen in Originalgröße nachgebauten Passagierbereiche der LZ 129 und kann dabei hautnah erleben, wie man sich als Passagier dieser innovativen Luxusliner der Lüfte fühlte. Neben ca. 1.500 Exponaten zur Geschichte des Zeppelins kann man im Zeppelin Museum

ebenfalls eine Sammlung von Kunstwerken besuchen, die die größten Meister aus Süddeutschland vom Mittelalter bis zur Neuzeit versammelt und einen Bogen bis zur zeitgenössischen Kunst spannt. Den Schwerpunkt bildet dabei die Avantgarde des 20. Jahrhunderts mit Künstlern wie Otto Dix, Max Ackermann, Erich Heckel und Willi Baumeister.

Öffnungszeiten

Mai – Oktober:
 Täglich 9 – 17 Uhr
 Einlass bis 16.30 Uhr
 November – April:
 Di - So, 10 – 17 Uhr
 Einlass bis 16.30 Uhr

In der Winterzeit ist montags geschlossen. Ausnahmen sind Montage, die auf einen Feiertag fallen oder Brückentage sind.
 Infotelefon: Tel. +49 7541 3801-0
 Webseite: www.zeppelin-museum.de

Eintrittspreise:
 Kinder 4,00 € | Erwachsene 9,00 €
 Schwerbehinderte, Schüler, Studenten 5,00 €
 Rentner 8,50 €



Riesenzizza
aus dem
Steinofen



Chegusto

OSTERIA

ITALIEN KULINARISCH GENIESSEN:
IMMER FRISCH UND DIREKT NEBEN DER LANDEBAHN!



- 1 Das Chegusto steht für eine gute Küche, in der wir gekonnt italienisch kochen und ausschließlich frische Zutaten verwenden. Meeresfrüchte, Fisch, Fleisch, Gemüse sind keine Gefrierkost – die erste Aufgabe unserer Küche besteht darin, hochwertige Zutaten einzukaufen – die Qualität, nicht der Preis steht beim Einkauf im Vordergrund. Wir garantieren Ihnen eine erstklassige italienische Küche.
- 2 Das Chegusto steht für ein besonderes Ambiente: direkt neben der Start- und Landebahn des Genderkinger Flugplatzes erleben Sie das Fliegerleben hautnah mit, sehen interessante Flugzeuge und lernen nette Menschen kennen. Die Lage am Flugplatz lässt Sie im Sommer den Abend auf der Terrasse

- auch noch zu später Stunde in Ruhe genießen: Wir haben keine Nachbarn, die sich am Lärm stören würden.
- 3 Das Chegusto steht für Gastfreundlichkeit: Cono, der das Restaurant in diesem Jahr übernommen hat, freut sich – zusammen mit seinem Team – über eine zunehmend große Zahl an Stammgästen.



Chegusto Osteria · Cono Carrano
Forstmahd 3 · 86682 Genderkingen · Tel. 0160 5875025
www.chegusto-osteria.de · info@chegusto-osteria.de
facebook: Chegusto Osteria
Instagram: chegusto_osteria2017