

Gend*AiR* kinge*r* **NEWS**



Walter Koch

Rückblick auf ein
unvergleichliches
Fliegerleben

Thomas Seel

Familienausflug nach
Juist und Langeoog

Andreas Koch

Der spannende Tag
der PPL-Prüfung



Neue Mitglieder

Neue Mitglieder

Liebe Fliegerkameraden/innen,

mein Name ist **Christian Heinrich**, ich bin 51 Jahre alt, verheiratet mit Petra, wir haben zwei Kinder und wohnen in Feldkirchen-Westerham, das in der Nähe von Rosenheim liegt. Seit 1995 arbeite ich in der Luft- und Raumfahrt, bei Airbus, in verschiedenen Aufgabenbereichen.

Meine Begeisterung für die Fliegerei gründet sich, in meiner Jugend, im Modellfliegen und in den ersten Schritten des Segelfliegens in Eichstätt. Während meines Studiums, konnte ich die Grundlagen für den Motorseglerschein legen. Dies war dann auch für einige Zeit das bevorzugte fliegerische „Fortbewegungsmittel“. Die ersten Ausflüge, unabhängig von Schleppflugzeug und Thermik, durchzuführen und dabei die beabsichtigten Strecken wie geplant und weitestgehend unabhängig vom Wetter zu fliegen, waren für mich begeisternde Erlebnisse.

Mit dem weiteren Wachstum von Familie und Beruf war dann auch die Möglichkeit gegeben, den PPL-A in Beilngries zu machen. Dort konnte ich erste Erfahrungen auf der Diamond DV-20, der Cessna C172 und später auch mit der Piper PA-28 und der Socata TB-10 sammeln.



Obwohl die Fliegerei alleine durchaus ihre Reize hat, kann man nur beim gemeinsamen Fliegen die Begeisterung auch teilen. Deshalb konnte mich einer meiner Kollegen im vergangenen Jahr sehr leicht für eine Mitgliedschaft in der MDG gewinnen. Bei den bisherigen Pilotenabenden, einem Dienst am Turm und einem Mitflug konnte ich bereits einige von Euch kennenlernen und freue mich nun darauf, alle kennenzulernen und die Zeit am Boden und im Flugzeug gemeinsam zu verbringen.

Liebe Fliegerkameraden/innen, mein Name ist **Thomas Schneider**, ich wohne in Binswangen bei Wertingen und bin im IT-Bereich tätig. Seit August 2018 bin ich Mitglied im MDG. Ich möchte mir hier einen sehr, sehr lange gehegten Wunschtraum erfüllen, selber fliegen. So habe ich mich nach einem Schnupperflug direkt um die Mitgliedschaft hier in diesem Verein beworben.



Ich möchte mich bei Euch für die Aufnahme in den Verein herzlich bedanken. Von Anfang an fühlte ich mich sehr gut aufgenommen. Ich habe sofort mit der PPL-A Ausbildung begonnen und habe bereits meine ersten Flugstunden absolviert. Ich freue mich auf viele tolle Flüge und eine tolle Kameradschaft und Wünsche allen
Always Happy Landings

Herzliche Grüße
Thomas Schneider

Hallo liebe Fliegerkameraden/innen,

mein Name ist **Stephan Strobel**, ich bin 44 Jahre alt und im baden-württembergischen Dischingen, an der Grenze zu Bayern zu Hause. Beruflich beschäftige ich mich als Teamleiter ERP in der Abteilung Informationsmanagement mit Verbesserungen von Unternehmensprozessen eines Fahrzeugaufbauers.

Mit dem Fliegen habe ich 2002 begonnen und im selben Jahr meinen PPL-A erhalten. Gleich im darauffolgenden Jahr flog ich nach Borkum. Die Faszination Inseln fliegerisch zu erreichen war geboren. Dies führt mich seitdem jährlich im Rahmen einer „großen“ Tour auf weitere Inseln. Zunächst nach Norden u. a. auf die Inseln Helgoland und Lolland (Dänemark). Als ich dann die französische Luftfahrkarte mit den unzähligen Sperrgebieten entschlüsselt habe, waren die südlichen Ziele Korsika und Mallorca erreichbar. Elba und Sardinien finden sich jetzt in meinem Flugbuch ebenso wie Ibiza – neben vielen Flugplätzen auf

dem europäischen Festland – wie die kanarischen und griechischen Inseln. Letztere stellten sich langsam als Limit der VFR-Fliegerei dar.

Seit April 2017 lande ich jetzt regelmäßig auf der schönsten aller Inseln: „unserer Insel der Glückseligen“, der MDG am Flugplatz EDMQ. Dort habe ich die vorhandenen Weiterbildungen CVFR und Kunstflug um ein Instrument Rating im Rahmen der Vereinsausbildung ergänzt. Mit der D-EDKY, einer von mehreren IFR Maschinen des MDG konnte ich dann 2018 das Nordkap deutlich einfacher erreichen als es VFR möglich gewesen wäre. Auf eine weitere sehr gute Zeit mit den Vereinsmitgliedern des MDG und den Möglichkeiten der MDG-Flotte neue Horizonte zu erreichen freue ich mich sehr.



*Zitat Matthias Obermayer (2017)

Inhalt

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Christian Heinrich,
Thomas Schneider und
Stephan Strobel 2

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flug-
platz und zur Zeitschrift 3

Walter Koch

Am 12. März wäre
Walter Koch 90 Jahre
alt geworden. Aus die-
sem Anlass führten
wir mehrere Interviews mit ihm.
Am 19. Dezember 2018 starb Wal-
ter leider vor seinem runden Ge-
burtstag. Mit einem umfangreiche
Nachruf aus seinem bewegten und
besonderen Fliegerleben ehren wir
ihn ab dieser Ausgabe 4



Langeoog und Juist

Passt alles,
was der klei-
ne Valentin so
braucht – vom Schnuller über das
Kuscheltier bis hin zum Buggy – in
die DA40? Jawohl: das tut es! Und
ab geht es zum Familienausflug an
die Nordsee, damit Valentin die
ersten Robben seines Lebens nicht
im Zoo ansehen muss! 12



PPL-A Prüfung

Was einem in
der PPL-Prüfung
so alles passieren kann, auch
wenn es am Ende doch gut geht:
Andreas Koch erinnert sich,
und wer würde hier nicht mit-
fiebern? 10



Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Leh-
macher, Renate Lehmacher (Repros), Walter Koch,
Thomas Seel, Andreas Koch, Christian Heinrich,
Thomas Schneider, Stefan Strobel **Fotos:** Matthias
Obermayer, Georg Lehmacher (Repros), Walter Koch,
Thomas Seel, Andreas Koch, Christian Heinrich, Tho-
mas Schneider, Stephan Strobel **Titelfoto:** Archiv
Walter Koch **Layout, Produktion & Li-
tho:** Renate und Georg Lehmacher [Atelier Georg
Lehmacher, Augsburg/Friedberg] **GendAIR-
kingerNews:** Die GendAIRkinger News
sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe
Genderkingen. Beiträge geben nicht die Meinung des
Vereins wider, sie sind lediglich persönliche Stellung-
nahmen der einzelnen Redakteure. E-Mail: redaktion@
flugplatz-genderkingen.de **Anzeigen:** Anzeigen
in den GendAIRkingerNews können Sie über den Vor-
stand des Vereins buchen oder bei Georg Lehmacher:
0172 / 8644749. Gerne senden wir Ihnen unsere An-
zeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.



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

Eigentlich hatten wir geplant,
mit diesem Heft unser Ehren-
mitglied Walter Koch, der als stolzer
Do27-Pilot auf unserem Titelbild
zu sehen ist, zu seinem 90. Ge-
burtstag am 12.03.2019 zu feiern.
Nun ist er leider am 19.12.2018 für
immer von uns gegangen und hat
eine große Lücke in unserem Ver-
ein hinterlassen. So soll dieses Heft
jetzt einen Teil der Erinnerungen
wiedergeben, die er uns im Herbst
2018 in mehreren Sitzungen hinter-
lassen hat. Da aber ein solch reiches
Fliegerleben – vor 75 Jahren hatte
er seine Segelflug- und vor 55 Jah-
ren seine Motorfluglizenz erwor-
ben – den Rahmen einer einzelnen
Ausgabe sprengen würde, wollen
wir auch noch in weiteren Heften
über das Leben des auf vielen Flug-
zeugtypen erfahrenen Piloten und
äußerst kompetenten Technikers,
aber vor allem des bei Jung und Alt
beliebten Menschen Walter Koch
berichten.

Der Zufall will es, dass im sel-
ben Heft sein Namensvetter And-

reas Koch (nicht verwandt) seine
Eindrücke von seinem PPL-Prü-
fungsflug „live“ schildert. So kön-
nen wir nicht nur Fliegergeschich-
ten aus alten Zeiten, sondern auch
aus der allerjüngsten Vergangen-
heit erfahren.

Welch schöne Reisen so eine
Pilotenlizenz ermöglicht, schildert
wieder einmal Thomas Seel in ei-
nem Fotobericht. Diesmal flog er
zu einigen deutschen Nordsee-
Inseln – also dorthin, wo Walter
Koch vor rund einem halben Jahr-
hundert viele Jahre lang in den
Sommerferien als Inselflieger ein-
gesetzt war.

Nachdem dieses Heft einen so
weiten Bogen spannt von der Zeit
vor der Gründung unseres Vereins
bis zur Jetztzeit, möchte ich diese
Gelegenheit nutzen, unsere Mit-
glieder ehrend und dankbar zu
erwähnen, die schon länger als 40
Jahre Vereinsmitglied sind. Dies
sind Rudolf Laurer mit 46 Jahren,
Peter Kleiner mit 43, Peter Leckel
mit 42, Gerald Thanhäuser mit 41
Jahren sowie Werner Mühlhäuser,
der am 01.01.2019 40-jähriges
Vereinsjubiläum feiert und uns
zusammen mit Peter Kleiner als
„Rentner-Truppe“ mit jahrzehnte-
langer Erfahrung heute noch hilft,
wo immer nötig.

Nun wünsche ich Ihnen eine
interessante Lektüre der Gen-
dAIRkinger News, einen angeneh-
men Aufenthalt in EDMQ sowie
auch für das neue Jahr uns allen
schöne Flüge und allzeit glückli-
che Landungen


Ihr Matthias Obermayer

Wir gratulieren herzlich

Zum 80. Geburtstag
Peter Eisner am 21.02.

Zum 85. Geburtstag
Paul Stein am 13.02.

Zum 90. Geburtstag
Walter Koch am *12.03. († 19.12.2018)

Zur neu erworbenen Lizenz
Frank Gottfried zum FI (LAPL)
und CRI SEP/TMG

Rückblick

Walter Koch

Ein Leben voller Fliegerei
und Kameradschaft



Rund 75 Jahre lang war Walter Koch in der Luft: als Segelflugschüler, als Küstenpilot bei der Beförderung von Passagieren an der Nordsee und als Pilot der Luftrettungsstaffel. Am Boden baute er nach dem Krieg mit an einem eigenen Flugzeug, kümmerte sich als brillanter Techniker darum, Vereinsmaschinen zu warten und zu pflegen und schaffte auch das ein oder andere Mal den Sand aus dem Getriebe, wenn es in einem „seiner“ beiden Vereine mangelte. Noch in seinem letzten Lebensjahr begleitete er jüngere Piloten, nahm ihnen den Sprechfunk ab oder unterstützte sie mit seinen wachen Augen bei der Navigation oder der Luftraumbeobachtung. Er bot sich in Genderkingen an, auf dem Tower bei Diensten auszuweichen, wenn mal für ein paar Stunden Not am Mann war. Wie kein anderer prägte er dabei als „gute Seele“ mit seiner ruhigen Art und mit seinen „Rentnertreffen“ das Zusammensein am Platz: Noch auf seinem Sterbebett galt seine wichtigste Frage dem Verein, er erkundigte sich danach, wer alles den letzten Pilotenabend besucht habe und was es Neues am Platz gebe.

Im vergangenen Jahr haben wir mit Walter an zwei Tagen ein Interview geführt, das wir ursprünglich zu seinem 90sten Geburtstag veröffentlichen wollten. Schnell stellte sich heraus, dass sein Rückblick mehr als ein einzelnes Heft füllen würde. Mit den Worten „Immer wird auch ein kleines Stück von ihm mit uns in seine geliebten Flugzeuge steigen“ haben sich seine Fliegerkameraden von ihm verabschiedet. In diesem Bericht möchten wir nun einen Rückblick beginnen, um Walter Kochs Werdegang als Mensch und Pilot zu würdigen.



Begegnungen

Ich habe in meinen Unterlagen nachgesehen. Es muss wohl ein Samstagabend im Sommer 2009 gewesen sein, an dem ich aus Augsburg nach Genderkingen flog, weil ich mir wenigstens einen kleinen Ausflug gönnen wollte. Ich habe noch gut in Erinnerung, dass ich eigentlich nur ein paar Platzrunden dort machen wollte, wo die Bahn etwas kürzer und schmaler ist, als in EDMA, wo ich damals charterte.

Aber dann komme ich ins Gespräch mit diesem freundlichen älteren Herrn, der mit einigen Leuten an dem blauen Tisch sitzt, der am Rand des Vorfelds steht. „Setz dich halt kurz dazu, von uns beißt keiner“, habe ich ihn bis heute im Ohr. Ich rede ihn zunächst mit „Sie“ an, aber er erklärte mir: „Ich bin der Walter“. Er steht auf, stolz zeigt er mir zwei der Flugzeuge der MDG, und meint: „Ja, da in Augsburg, wo du charterst, da ist das schon gut. Aber wenn's mal nimmer passt, dann kommst halt zu uns.“ Zurück bleibt bei mir ein positiver Eindruck dieses älteren Herrn – und damit auch des Vereins und des Flugplatzes.

So ist es auch Walter, der mir wieder einfällt, als ich Jahre später tatsächlich eine neue Möglichkeit zu fliegen suche. Ich steige an einem Samstag Anfang 2013 in Augsburg in die 150er Cessna und melde mich mit „VFR to EDMQ via Departure Route Lima“, und treffe dort eine gute Viertelstunde später tatsächlich auch Walter, der mich nun wieder ermuntert, doch Mitglied bei der MDG zu werden, und mir einen Zettel mit Matthias Obermayers Telefonnummer in die Hand drückt. Mit den Worten „Und dann schaut amol bei un-

seren Pilotenabenden vorbei. Da kriegst dann einen genaueren Eindruck von allem und kannst auch gleich deinen Antrag abgeben“, verabschiedet er mich.

Es ist wieder ein Samstag, aber dieses Mal im Jahr 2018, als ich mich mit Walter am Flugplatz treffe.

Er hat mir so oft von früher erzählt. Wie er das Fliegen als junger Mann empfunden hat, was er in der Luft erlebt hat. Wann hier wer im Verein Mitglied war, welche Maschinen geflogen wurden, was er während seiner Dienste auf dem Tower erlebt hat. Wie er Maschinen zusammen mit „Schorsch“ gewartet

Sein erstes Flugzeug ist die einsitzige SG38: Ohne Lehrer im Cockpit lernt Walter im Alter von vierzehn das Fliegen.

und repariert hat. Zu all diesen Dingen wollte ich ihn schon früher interviewen, aber stets hat er abgelehnt. „Des is ned so wichtig, verstehst“, meinte er, „I will mi da ned so in den Vordergrund drängen“, hatte er immer wieder bescheiden erklärt. Dass wir nun doch ein Interview mit Walter machen, haben wir Matthias zu verdanken, der nicht mehr locker ließ. Walter wird 2019 neunzig Jahre alt, und wir sind uns einig, und lassen keine Ausreden mehr gelten: Spätestens zu Walters Geburtstag möchten wir ihn entsprechend würdigen. Aber vielleicht schwingt auch jetzt schon etwas anderes mit: die Sorge, dass uns die Zeit davonläuft. Seine Krankenhausaufenthalte wurden häufiger, und es ist bereits zu spüren: die gemeinsame Zeit mit Walter ist endlich.

Als wir uns alle zusammen an den Tisch setzen, wird mir bewusst, dass ich sicher nicht der einzige bei uns im Verein bin, der es Walter mit zu verdanken hat, dass „da bei“ ist. „Wann hast du denn mit dem Fliegen begonnen?“, frage ich ihn, und er beginnt zu erzählen.

Ein Ausflug in ein anderes Zeitalter

Bei Ansbach sei er 1943 das erste mal in einer SG38, einem Segelflugzeug gesessen. Da sei er 14 Jahre alt gewesen. Die SG38 aber war ein Einsitzer, etwas anderes habe man nicht zur Verfügung gehabt. Also sei er ohne Lehrer in das Flugzeug gestiegen. Der Lehrer habe ihm erklärt, was zu tun sei, und dann habe man ihn mit dem Gummiseil ein Stück weit gezogen, und Walter habe, ohne abzuheben, die Aufgabe gehabt, das Flugzeug gerade zu halten. Nach einigen, geglückten Versuchen habe er dann „kleine Sprünge“ gemacht, bei denen er für wenige Meter ein paar Zentimeter über dem Boden geschwebt sei, um dann wieder auf der Wiese zu landen. Schritt für Schritt habe man die Distanz erhöht, bis er schließlich alleine erste Flüge machte: nach wie vor aber immer nur geradeaus fliegend und nach einigen Minuten in einer Wiese landend. „Nach einer bestimmten Anzahl von Minuten bekam ich dann dafür den A-Schein.“ erklärt mir Walter. „Und erst danach durfte ich dann Kurvenflüge üben und erhielt dafür den B-Schein.“

Donnergrollen im Hintergrund: Der Krieg ist in vollem Gang

Während er jede freie Minute damit verbringt, seine Fähigkeiten und Fertigkeiten als junger Segel-



flieger zu verbessern, macht er in Ansbach eine Ausbildung an der „Maschinenbauschule für Maschinenbau und Elektrotechnik“. Doch der Zweite Weltkrieg hat längst begonnen. Einmal im Monat muss Walter für eine Woche in die Kaserne „Orangerie“ in Ansbach, um sich als Soldat ausbilden zu lassen.

Anfang 1945 – Walter ist jetzt knapp 16 Jahre alt, wird er in diesen irrsinnigen Krieg eingezogen, der sinnlos begonnen und nun eigentlich schon längst verloren ist. Seine Kameraden sind dabei größtenteils lange vor ihm eingezogen worden und an der Front.

Walter schaut an mir vorbei, und meint: „Da hab ich wohl durch meine technische Ausbildung a wenig an Dusel g’habt. Mit einem Freund hab ich einen Bulldog fürs Militär reparieren sollen. Bei der Firma Unkel. Und wie der nicht fertig wurde, angeblich wegen fehlender Ersatzteile – was aber gar nicht gestimmt hat – da durfte ich noch da bleiben.“ Aber schließlich muss er die Reparatur des Bulldogs doch fertigstellen, und er wird mit seinem Freund zum Brenner geschickt. „Unser Auftrag war, mit der Panzerfaust amerikanische Panzer abzuschießen. Aber ich schoss nie. Ich war doch nicht

blöd: Wenn man schoss, konnte man immer genau die Rauchspur in der Luft sehen, und die führte zu dem, der geschossen hatte. Und dann wurde man fast immer selbst abgeschossen.“

Nach einer relativ kurzen Zeit an der Front kommt Ende April 1945, wenige Tage vor der Kapitulation der Befehl der deutschen Wehrmacht, das Lager, in dem Walter untergebracht war zu sprengen. Sein Feldwebel erlaubt

**„Ich bin geflogen,
bis sie mich eingezogen
haben – dann war
Schluss.“**

den meist jugendlichen Soldaten: „Nehmt vorher für euch mit, was ihr tragen könnt, und dann haut ab und schaut, dass ihr nach Hause kommt.“ Er habe vor allem einen Volksempfänger mitgenommen. Den habe er dann kurz nach der Entlassung noch in Tirol gegen Zivilkleidung getauscht und anschließend habe er seine Entlassungspapiere vernichtet, um für den Fall, dass er aufgehalten wurde, nicht als ehemaliger Soldat gefangengenommen zu werden.

Zu Fuß flieht Walter Koch zusammen mit seinem Freund „Schmidt“ und kommt bis nach Neuburg an der Donau, wo die ursprüngliche Brücke gesprengt worden war. „Der Fluss musste hier über ein US-Brückenprovisorium überquert werden.“, erklärt Walter. Wo immer sie aufgehalten wurden, hatten die beiden angegeben, an der Kinder-Landverschickung teilgenommen zu haben. Aber das glaubt die Military-Police in Neuburg an der Donau nicht. „Die nahmen uns fest. Wir sind dann aber aus einem Toilettenfenster abgehauen, haben unsere ganzen Sachen ausgezogen und auf den Kopf gebunden, damit sie trocken blieben, und sind dann in der Nacht über die Donau geschwommen. Von da aus liefen wir, was wir konnten, nach Ansbach.“

▼ Anfang der 50er Jahre wechselt Walter zur Landpolizei. Beruflich und privat beschäftigt er sich dort unter anderem mit Motorrädern.





▲ Beruflich bildet sich Walter ständig weiter und besucht Fortbildungen bei BMW und Zündapp, aber auch das NSU Werk in Neckarsulm.
 ◀ Fliegen ist nach dem Krieg zunächst verboten. Walter zieht es in seiner Freizeit in die Berge, die er mit seinem Motorrad bereist.

Als er endlich zu Hause ankommt, fehlt Walters Segelflugglizenz. „Bis ich nach dem Krieg heim kam, hatte die Mutter alle Segelflugglizenzen vernichtet, weil da Hakenkreuze drauf waren und die Amerikaner eine Hausdurchsuchung machten.“ Und nicht nur das: Auch Walters Lieblingsbild von ihm mit dem „Grunau Baby“ am Hesselberg ist – wegen des Hakenkreuzes auf dem Flugzeug – im Ofen gelandet. An Fliegen ist allerdings ohnehin zu dieser Zeit nicht zu denken: Die Alliierten haben für die deutschen Besatzungszonen ausnahmslos ein Flugverbot festgesetzt, das auch für den gesamten Flugsport gilt.

Ein bewegter, beruflicher Werdegang

Die Maschinenbauschule in Ansbach ist geschlossen: sie wird jetzt von den Amerikanern als Übungsgelände genutzt. Walter geht nun zur Firma Unkel nach Gunzenhausen und beginnt ersatzweise eine Ausbildung zum Landmaschinenmechaniker. Als 1947 die

Maschinenbauschule für Maschinenbau und Elektrotechnik wieder öffnet, möchte Walter kündigen, um dorthin zurückzukehren. Walter ist aber inzwischen als Mitarbeiter so geschätzt, dass man seine Kündigung nicht akzeptiert. „Wir beurlauben dich, damit du an die Schule kannst, aber die Kündigung kannst du gleich wieder

Walters hohe, technische Kompetenz, die er auch dem Verein über Jahrzehnte zur Verfügung gestellt hat, ist das Ergebnis eines vielseitigen Werdegangs

mitnehmen, die nehmen wir nicht an“, habe ihm der Chef gesagt. 1948 legt Walter die Prüfung in Maschinenbau und Elektrotechnik ab, und kehrt zur Firma Unkel zurück. Dort behält man ihn sogar, als während der Währungsreform die meisten anderen Arbeiter – die zum Teil viel länger als Walter im Betrieb sind – entlassen werden. Mit der Begründung, dass Walter

dort in der Versuchsabteilung eingesetzt sei, die trotz der schlechten Wirtschaftslage betriebswichtig sei. Da nach dem Krieg kein Diesel mehr verfügbar ist, schickt man Walter nach Mannheim zur Firma Lanz, wo er sich die Technik der Holzvergaser ansieht, die er dann in ähnlicher Weise für die Firma Unkel entwickeln soll.

1949 verlässt Walter das Unternehmen aber dennoch. Schon lange möchte man ihn als Mitarbeiter der Landespolizei gewinnen, um dort Führerscheinprüfungen abzunehmen, eine Aufgabe, die Walter zu einseitig ist. Als dort jedoch jemand gesucht wird, der Autos und Motorräder repariert, entschließt er sich zum Wechsel. Walter wird zu BMW und Zündapp geschickt, wo er zusätzliches Wissen erwirbt.

1950: endlich darf wieder geflogen werden!

1950 wird der Flugsport wieder erlaubt. Walter wird am 1. Dezember 1956 Mitglied im Flugsportverein in Ansbach. Die Flugzeuge



▲ Walter in dem, von ihm selbst mitgebauten Motorspatz SF24

dort müssen allesamt selbst gebaut werden und Walter erwirbt am 27. August 1957 den B-Schein wieder, nachdem er vorher eine Winde mit Stahlseil gebaut hat. Außerdem beteiligt er sich auch mit seinem Wissen und seinen handwerklichen Fähigkeiten beim Bau einer SG38 und einer Baby-2 und Baby-3. Das Material dazu „schnorrte“ sich Walter zusammen, das verwendete Holz war Abfallholz, das er an verschiedenen Stellen mitnehmen durfte.

Auch das Flugzeug, bei dem Walter als Miteigner in einer Haltergemeinschaft beteiligt ist, muss erst einmal selbst gebaut werden. Walter baute es mit seinem Freund Brendel zusammen, der beruflich als Ingenieur in Nürnberg Motorradmotoren und später auch Flugzeugmotoren für die Firma Scheibe entwickelte. In Aßenberg nahe bei Roth hatte dieser einen eigenen, kleinen Flugplatz. Walter erwirbt die Motorsegler-Lizenz und unterstützt seinen Freund beim Motorbau, dieser wiederum hilft Walter bei der Montage der Zelle des „Motorspatz“, der als Bausatz von der Firma Scheibe geliefert wird.

Walter beherrscht bald das fliegen mit dem Motorspatz wie kaum ein anderer. Oft besucht er damit

auch seine Eltern in Thalmässing. Und er wird bald frech: Er fliegt häufig die mit BRENDEL-Motoren ausgerüsteten Flugzeuge zum Hersteller SCHEIBE in Oberwiesfeld. Eines Tages regt sich der Flugleiter dort am Flugplatz auf. Walter freut sich noch an diesem Tag: „Weil ich neben der Halle gelandet bin und nicht auf der Landebahn. Ich habe ihn dann angelächelt und gesagt: „Ja. Das kann halt nicht jeder.“

Die Motorfluglizenz kann Walter, der nach einem Pädagogik-Studium mittlerweile beamteter Berufsschullehrer in Donauwörth ist, von seinem Arbeitgeber aus damals nur während der Ferienzeit im Sommer erwerben. Da der Zeitraum sehr begrenzt ist, findet sich dazu keine Flugschule. Walter schreibt 1963 kurzerhand alle Flugschulen in Deutschland an, um in den Ferien die Ausbildung und Prüfung machen zu können.



◀ Den Begriff Ausflug nimmt Walter wörtlich: An den Wochenenden und in den Ferien geht es raus und per Flugzeug in die freie Natur. Abwechselnd fährt er und sein Freund Brendel und bringt Proviant und das Zelt mit dem Auto hinterher.





▲▶ 1957 erwirbt Walter seine Segelflugglizenz, die im Krieg vernichtet wurde, ein zweites Mal.

Als einzige Flugschule antwortete ihm daraufhin die Flugschule „Westküstenflug in St. Michaelisdonn“, wo zu dieser Zeit der Vater von Werner Rühmann Schäfer am Flugplatz ist. Während des Aufenthalts dort, an einem Tag, bei dem starker Wind herrscht, gewinnt Walter dort gleich eine Wette. Schmunzelnd erinnert er sich: „Ich habe gesagt: ‚Da fliege ich vorwärts und rückwärts und lande wieder.‘ Da saß einer, er hat gesagt, er sei ein Professor für Physik und so – und das geht gar nicht.“ Walter bleibt unbeeindruckt. Bei 30 Knoten Wind auf der Bahn, schafft er es auf der kurzen Landebahn, ohne eine

Platzrunde zu drehen, zu starten, und am Ende der Bahn wieder sicher aufzusetzen. „Der Herr Professor hat dann schön das Mittagessen bezahlt.“ strahlt er über das ganze Gesicht.

Den PPL hat Walter schon nach einer Woche in der Tasche. Und das Unternehmen dort, das Passagiere zwischen den Nordseeinseln und dem Festland befördert und dringend Piloten sucht, schlägt Walter vor: „Sie haben doch noch 14 Tage Urlaub. Da können Sie gleich Küstenfliegerei machen. Wir bezahlen auch das Hotel, da brauchen Sie nicht mehr im Zelt übernachten.“ Walter hebt den Zeigefinger und er-

klärt: „Das mit dem Hotel durfte ich aber nicht annehmen, denn das wäre Beamtenbestechung gewesen. Also habe ich am Platz im Zelt übernachtet, und diese Ausbildung noch drangehängt. Später habe ich dann etwa zwölf Jahre lang Küstenfliegerei gemacht und dabei auch den Vater von Werner Rühmann gut kennengelernt: Er war nämlich der Schäfer vom Flugplatz, an dem auch der Werner seine Pilotenausbildung machte.“

Bericht: Georg Lehmacher, Alle Fotos sind aus dem Archiv von Walter Koch; Das Interview führten Georg und Renate Lehmacher sowie Matthias Obermayer. Die Fortsetzung von Walters Lebens- und Fliegergeschichte folgt in der nächsten Ausgabe der Gendairkinger News.

▼ Im Endanflug mit dem Grunau Baby



Ostfriesische Inselwelt zu dritt genießen :-)

Juist und Langeoog

Bericht und Fotos von Thomas Seel

Ihr kennt den Reisebericht von mir nach Helgoland und Hamburg in der letzten Genderkinger News? Dieses Mal will ich euch einen kurzen Bildbericht des ersten Fluges mit unserem Sohn Valentin geben. Die Herausforderungen lagen dabei eher auf der logistischen Ebene, als der flugbetrieblichen Umsetzung. Die Flugdurchführung erforderte

natürlich, flexibel auf die Anforderungen der Mitflieger einzugehen.

Der Hinflug nach Juist erfolgte mit einem Z Plan mit einem langen VFR Leg und einem eher kürzeren IFR Leg, das lediglich wegen dem erforderlichen Cloudbreak in Emden geplant wurde. Von Emden sind wir dann gemütlich in 1000 ft Ground unter der Wolkenbasis

nach Juist geflogen. Pünktlich zur Landung auf Juist hat uns auf der Insel dann auch die Sonne begrüßt und die vorhandene Bewölkung ist genau so schnell verschwunden, wie diese aufgezogen war.

Die Insel Juist zeigte sich dann wie vorhergesagt für die nächsten fünf Tage von ihrer schönsten Seite und ermöglichte uns ausgedehnte

► *Hautnah: Freundliche Inselbewohner begrüßten uns auf den Nordseeinseln.*





▲ Beide Inseln bieten weitaus mehr, als nur Möglichkeiten zum Baden und Spaziergehen.

◀ Neben Kindersitz, Windeln, Schnuller und Fläschchen passte auch Valentins Buggy problemlos in unsere DA40.

Strandspaziergänge, Robbenbeobachtungen, Wattwanderungen und ausgiebiges Planschen und Spielen im Sand für unseren Sohn am Strand.

Nach fünf Tagen stand dann ein Unterkunftswechsel an. Wir wollten uns noch eine zweite ostfriesische Insel anschauen und von Juist nach Langeoog wechseln. Aller-

dings hat uns ein regionales Wetterphänomen eine kleine Verzögerung beschert. Es ist recht spontan und unvorhergesagt ein Seenebelgebiet von der offenen Nordsee über die Inseln bis zur Küste aufgezogen. Einen Flug um ein paar Stunden verschieben, bringt einen oft in den Genuss von deutlich besserem Wetter. Man ist ja schließ-

lich im Urlaub und hat keinen Zeit- und Termindruck. Zu Gunsten besserer Sichtweiten verschieben wir unseren kurzen Hüpfen zum Inselwechseln von Juist nach Langeoog auf den Nachmittag und hatten deutlich besseres Wetter. Zu beachten ist beim Anflug auf Langeoog die Mittagspause von 13.00 bis 15.00 Uhr. In dieser Zeit sind





keine Anflüge möglich. Sonst sind die Inselflieger ein guter Indikator, ob man an der Nordsee fliegen kann. So lange diese vom Flugplatz Norddeich starten und Touristen auf den ostfriesischen Inseln abliefern, ist eigentlich jede Insel VFR erreichbar. Das Inselflugtaxi hört erst auf zu fliegen, wenn sehr dichter Seenebel aufzieht.

Auch Langeoog ist eine sehr schöne Nordseeinsel. Juist und Langeoog sind beide mit tollen Sandstränden ohne Bühnenverbauungen besonders schön. Langeoog ist im Vergleich zu Juist etwas größer und bietet eine abwechslungsreichere Restaurantauswahl. Beide Inseln sind aber klein genug, um richtiges Inselflair und Feeling aufkommen zu

lassen. Wir werden sicher nicht das letzte Mal da gewesen sein!

Der Rückflug von Langeoog erfolgte dann auf einem sehr schönen Sichtflug mit einem Tankstopp in Emden und einem Nachmittagskaffee bei unseren Verwandten in Kulmbach. Genau diese Flexibilität ist doch die schönste Seite unseres Hobbys.



Natur und ländliche Nordseeumgebung tragen auch während eines Kurztrips zu einem schönen Urlaubsfeeling bei. Mit weniger als drei Flugstunden hat man ein echtes Urlaubserlebnis.



Fluglizenzflug

PPL-(A) PRÜFUNG ANDREAS KOCH, 30.8.2018

Bundesrepublik Deutschland Federal Republic of Germany	
	
EUROPEAN UNION	
PILOTENZULASSUNG (Flight Crew Licence)	
Ausgestellt gemäß Teil-FCL. Diese Lizenz entspricht ICAO-Standards, außer bei LAPL- und EIR-Rechten (Issued in accordance with Part-FCL. This licence complies with ICAO standards, except for the LAPL and EIR privileges)	
EASA Formblatt 141 Ausgabe 2 (EASA Form 141 Issue 2)	
I Ausstellendes Land (State of Issue) Deutschland (Germany)	III Lizenznummer (Licence number) DE-FCL 00007
IV Name und Vorname des Inhabers (Last and first name of holder) Koch, Andreas Sebastian	IX Geburtsdatum (Date of birth) 09.09.1974
XIV Geburtsort (Place of birth) Gräfelfing, Deutschland	V Anschrift des Inhabers (Address of holder) 12194 Gröbenzell Deutschland
VI Staatsangehörigkeit (Nationality) Deutsch (German)	VII Unterschrift des Inhabers (Signature of holder) 
VIII Ausstellende zuständige Behörde (Issuing competent authority) Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern	X Unterschrift des Ausstellers und Datum (Signature of issuing office and date)  04.08.2018, Faber
XI Siegel oder Stempel der zuständigen Behörde (Seal or stamp of issuing competent authority) 	



Mit der Aquila AT01 D-EAQN zur Prüfung

Nachdem ich den D-Check vor Prüfungsanmeldung mit zwei Fluglehrern (Burkhard Ryska und Rolf Drescher) geflogen war, wurde ich zwei Wochen später beim Luftamt zur Prüfung gemeldet.

Ein Tag, wie jeder andere?

Nur anderthalb Wochen später: Ich dachte, es würde ein normaler Arbeitstag werden. Wie gewohnt fahre ich ins Büro. Das Wetter ist alles andere als schön. Es regnet, Gewitter in der Nacht, in der Früh nur noch +12 °C warm, geschlossene Wolkendecke OVC012-014. Aber der normale Bürotag nimmt gegen halb 10 abrupt eine Wende.

Das Telefon klingelt, am Apparat ist Herr Michael Uhl vom Luftamt Süd. Ich bin baff: so eine schnelle Reaktion auf die Anmeldung! Und dann seine Frage, ob es denn heute(!) für den Prüfungstermin bei mir klappt. Puhhh: der Blick aus dem Bürofenster mit Regen und tiefer Wolkenuntergrenze, GAFOR mit Status D1-D2 ist nicht prickelnd.

Ich erkläre ihm, dass ich schaue, ob Flugzeug und Fluglehrer verfügbar seien. Herr Uhl meinte, es ginge auch ohne Fluglehrer, er sei ja da, das Wetter wäre noch fliegbar ... ;-) und er würde direkt nach Donauwörth-Genderkingen kommen. Er bot mir mehrere Alternativtermine an. Am besten würde ihm aber heute passen, Ende nächster Woche sei er im Urlaub.

Also, alles aufgeschrieben – und wir verbleiben erstmal so: ich schaue, ob der Flieger, die Aquila AT01 D-EAQN verfügbar ist und versuche trotzdem einen Fluglehrer zu erreichen. Puhhh ... eine rasche Wende, tausend Dinge gehen mir durch den Kopf.

Burkhard erreiche ich, er sei aber terminlich in seiner Praxis gebunden und könne nicht weg. Dann noch Burkhard's Bemerkung, *bei dem Wetter will er die Prüfung fliegen, na das wird spannend...* Jepp, das finde ich allerdings auch.

Als nächstes rufe ich Rolf an. Er habe Zeit. Wir schmieden einen

Plan, überlegen, welche Strecke ich als Flugdurchführungsplan ausarbeiten kann. Dann noch ein Wettercheck: Morgen – Wochenende – nächste Woche, die Vorhersagen waren allesamt schlecht. An diesem Tag ist es noch am besten: am späten Nachmittag soll die Sonne durchkommen, aber es wird böig werden und thermische Ablösungen geben. Höhe und Kurs zu halten könnte knifflig werden. Ahh, genau: der vorzubereitende Flugdurchführungsplan ist ja auch noch anzufertigen.

In der Arbeit kläre ich, ob ich früher gehen kann. Das ist das kleinste Problem, aber auch schon eines weniger. Eine Stunde später rufe ich Herrn Uhl zurück: Flieger sei verfügbar, der Fluglehrer auch, der spätere Nachmittag sei optimal – und ich frage nach, was ich vorbereiten soll.

Treffen um 14:00 Uhr? Da bekomme ich jetzt echt Bammel, die Zeitschiene wird immer kleiner, erst von FFB nach Gröbenzell

heim fahren, alle Unterlagen und Sachen zusammenpacken, dann nach Genderkingen, Flugdurchführungsplan erstellen, Flieger vorbereiten ... Wir einigen uns dann auf 15:00 Uhr. Ich solle die Strecke EDMQ Donauwörth/Genderkingen – EDMA Augsburg (Kontrollzone Einflug über November 1) - EDNE Erbach - EDNO Nördlingen – zurück nach EDMQ einschließlich des Flugdurchführungsplans mit Spritberechnung, Weight&Balance und Start-/Landestreckenberechnung, wie gelernt, vorbereiten.

Es wird ernst

Die Zeit läuft: Rolf meint, er sei gegen 14:00 Uhr in Genderkingen. Um 11:30 Uhr gehe ich noch in der Firmenkantine etwas essen, dann kurz heim und gleich weiter nach Genderkingen. Um 13:45 Uhr bin ich schlussendlich am Platz.

Angekommen – und dann sofort angefangen mit Wettercheck. Schon auf dem Parkplatz ist es ziemlich böig mit Wind aus NNW. Das bestätigt sich dann auch im METAR/TAF mit Böen 15 – 19kt um EDMQ, *na wird schon*, jedenfalls die Wolkendecke ist aufgebrochen und Wolkenuntergrenze ist auch angestiegen. Weiter mit der Flugdurchführungsplanung. Rolf ist auch da, holt die NOTAMS der geplanten Flugstrecke ein und zieht die Aquila aus Halle 8.

Um 15:00 ist Herr Uhl pünktlich da, Rolf und er halten Smalltalk und kommen zu mir in den Flugvorbereitungsraum, wo ich noch mit dem Flugdurchführungsplan beschäftigt bin. WCA, Flugzeiten, Kraftstoffberechnung, Weight&Balance und Start- und Landestreckenberechnung.

Ziemlich unter Druck übergebe ich alle Unterlagen: Ausbildungshandbuch, Medical, Flug-

buch, Ausweis, BZF. Zum Glück kein Zeitdruck vom Prüfer. Er hat auch noch einen Berg an Papierkram zu schreiben, geht noch eine rauchen, *gut, also alles erstmal entspannt*. Ich bin fast fertig, die Start- und Landestreckenberechnung lässt Herr Uhl sich dann von mir anhand der Aquila Tabellen aus dem Flughandbuch erklären, Rolf kommt mit Jürgens Exceltabelle auf fast die gleichen Werte, *sehr gut ;-)*

Dann ist es soweit: der Papierkram ist erledigt, die Aquila hat Rolf nachgetankt ... super Hilfe und hat die ganze Vorbereitung be- und mich entschleunigt.

Der Prüfungsflug kommt schneller, als ich erwartet habe.

Es folgt eine kurze Einweisung zur Prüfung: ich solle ruhig bleiben, wenn etwas nicht auf Anhieb klappt, ich hätte immer zwei Versuche, ich solle mich nicht wundern, wenn Notizen gemacht werden. Papierlage war in Ordnung, Ausbildungshandbuch, Medical, BZF, Flugbuch und zum Schluss noch meinen Personalausweis. *Also, ab zum Flieger und die Prüfung fliegen*. An der Aquila angekommen Kniebrett, Flugdurchführungsplan, Luftfahrkarte parat legen. Das Gepäck verstauen und Checkliste und Utensilien für den Vorflugcheck zusammensammeln. Tollerweise fehlen nun gerade jetzt an beiden Aquila Headsets die Schaumstoffabdeckungen der Mikrofone, Herr Uhl hat sein eigenes Headset dabei. Super ... toll, wenn man fast jedes Ausatmen im Intercom hört ... hmmm wird schon irgendwie funktionieren. Ich finde leider keines der Schaumstoffkappchen im Flieger

oder in der kleinen Utensilienkiste im Gepäckraum ... also weiter geht's mit dem ... Vorflugcheck.

Ein paar Fragen kommen: „Worum ist der Ölbehälter separat, welche Aufgabe haben die Winglets, was macht der Blechstreifen am Querruder, wofür ist die Kante an der Nasenleiste neben dem Stallwarner, besonderes Augenmerk erhält das Bugfahrwerk? Drainen macht direkt nach dem Tanken keinen Sinn mehr, um da etwas zu sehen, müssten wir eine halbe bis Stunde warten.“

Also rein ins Cockpit, weiter mit der Checkliste, Motorstart, bei Genderkingen-Info melden, für den Run-Up zum Rollhalt Piste 26 rollen, kurz den Flugplan angesprochen, Instrumentenkontrolle, Startvorbereitung mit Sicherheitsbriefing und ab geht's in die Luft. Herr Uhl stellte das GPS auf eine andere Anzeige, so dass ich keine Positionsangaben und Karteninfo mehr sehen kann. Trotz Seitenwind komme ich recht gut in die Luft (Rolf hatte mich noch eingeschworen ... und trete rechts richtig rein und Fläche bissl in den Wind), in der Platzrunde steige ich weiter und überquere den Platz Midfield in Richtung Augsburg.

Welches BZF ich hätte, fragt Herr Uhl, deutsch oder auch englisch ... ähh ja, beides... „OK, gut, dann machen wir die Kontrollzone auf Englisch“.

Na super..., das letzte mal auf Englisch bei der BZF Prüfung gefunkt ... na wird schon klappen. Mir fällt das Wort für Prüfungsflug nicht ein, und ich frage. Examination bekomme ich zur Antwort. ATIS Augsburg abgehört: „Information Tango RWY25 QNH1020“ okay, nächster Gedanke, in Augsburg bin ich beim Schulen immer auf die Piste 07 geflogen, Platzrunde also anders rum, der Ausflug über

Whiskey 2 und 1 ist für mich neu, aber halb so wild: einfach über den Müllberg drüber und an der Autobahn entlang.

Kontaktaufnahme mit Augsburg Tower hat klappt, erster Meldedepunkt November 1, melde mich mit 5 Minuten vor November 1. Drei Minuten später sind wir dort, den vordersten kleinen See (November 1) finde ich gut, Herr Uhl möchte wissen, wo November 1 ist, ich deute drauf, er nickt kurz zur Bestätigung. Er hakt nach: „Welche Höhe fliegen?“ – „3000ft“. Herr Uhl korrigiert mich auf 2900ft. „Da haben wir ein bisschen mehr Luft.“

Vom Tower kommt die Aufforderung direkt in den Traffic Circuit RWY 25 einzufliegen. Ich erkläre, dass ich bis jetzt immer auf die Piste 07 geflogen bin und nicht genau weiß wo man in die „nicht

Es gibt einen zweiten Versuch, wenn mal etwas nicht perfekt klappt.

vorgegebene“ Platzrunde einfliegt. „Da vorne bei dem Baggersee“. *Super, Danke.*

„Ich habe noch in Erinnerung, den Sportplatz und keine Siedlungen zu überfliegen“, sage ich. Er nickt. Erster Anflug zum Touch&Go. Vergesse prompt, mich im Right Downwind zu melden und hole es im Base nach, ich verwechsle es dann auch noch und sehe nur das Kopfschütteln rechts neben mir... *ohhh mann Mist*, melde mich dann im Final und bekomme die Freigabe zum Touch&Go, die ich nicht richtig zurücklese. Der Tower-Lotse wiederholt die Freigabe nochmal, nun passt es. *Danke für die Hilfe.*

Der erste Touch&Go ist viel zu hektisch, kaum am Boden, nach nicht mal 100m wieder in der

Luft. Die zweite Platzrunde verläuft besser und wesentlich ruhiger. Herr Uhl meint: „Bleib länger auf der Bahn ... die ist lang genug hier, stabilisier den Flieger, keine Hektik, alles Schritt für Schritt, und dann wieder in die Luft.“

Ich bekomme die Freigabe zum Ausflug der Kontrollzone über Whiskey 2 und 1, es klappt gut, einfach an der A8 Richtung Westen entlang. Dann fliegen wir weiter nach Erbach, Höhe und Kurs einnehmen und erst einmal Durchatmen. Das Durchatmen hielt nur kurz für ein paar Notizen an. „Wo sind wir jetzt auf der Karte?“ Die Orientierung habe ich noch, das passt soweit.

Nach EDMA geht es zum Airwork

Es geht weiter mit Airwork. Geschwindigkeit drosseln und eine 20° Kurve 90° nach rechts, mit Klappen auf Startstellung. Dann 90° zurück, wieder Kurs Richtung Erbach, Überziehen mit und ohne Klappen ... rechtzeitig recovern, Gas rein, wieder steigen. Steilkurve mit 30°, klappt – rechtzeitig ausleiten. Die Steilkurve mit 45° will leider leider nicht so gut gelingen, ich fliege eine Welle mit 200ft runter und wieder hoch ... *nicht schön.* „Na, die fliegen wir nochmal, gibt ja 2 Versuche.“ Wieder Kurs auf Erbach. „Wo sind wir jetzt?“ Ich finde mich auf der Karte sofort wieder zurecht.

Es geht Weiter mit Airwork. Wir steigen auf 4000ft, überziehen die Maschine mit stehender Triebwerksleistung. Es klappt gut, bis man die Turbolatoren spürt. Wieder ausleveln und Kurs und Höhe halten. „So, nun machen wir eine 20° Sinkflugkurve in Landekonfiguration ...“. Das habe ich noch nicht durchfliegen, aber gut, Querneigung 20°, Gas raus und langsam ziehen bis die

Stallwarning kommt ... okay, dass auch geschafft. Wir machen weiter mit Fliegen unter eingeschränkten Sichtbedingungen. Ich setze die IFR-Brille auf, halte Kurs und Höhe, mache eine 180° Umkehrkurve und halte wieder Höhe und Kurs. „Jetzt wieder Kurs Erbach, alte Flughöhe einnehmen. – Wo sind wir jetzt?“ „Ähhh ... wir müssten irgendwo in der Pampa neben der A8 Höhe Günzburg sein, wenn wir eine Bahnlinie sehen, sind wir querab von Günzburg.“ *Es stimmt.*

„In welchem Luftraum befinden wir uns gerade?“ „In „Echo“. „Gut, und warum, und was sind die Bedingungen und welche seitlichen und vertikalen Abstände zu Wolken sind zu beachten?“ Ich kann es beantworten, allerdings gibt es ein Missverständnis aufgrund meiner Akustik vom Headset. Abstände und Höhen kommen falsch an, ich kann es aber schnell richtigstellen.

Ziellandungen in Gundelfingen

Herr Uhl gibt als nächstes Ziel Gundelfingen vor. „Wie kommen wir dahin, wie ist der Kartenkurs, was können wir uns als Hilfsmittel nehmen?“ Den Kartenkurs kann ich gut abstecken, Hilfsmittel? Querab vom Atomkraftwerk Gundremmingen liegt der Platz.

„Wie sieht's mit VOR-Navigation aus?“ „Kempten-VOR ist abgeschaltet, aber Walda-VOR auf dem Radial 270° kann uns helfen“, erkläre ich. „Sehr gut.“ Ich drehe das Walda-VOR auf 270° ein. Es funktioniert nur kurz, mehrfach kommt die NAV-Flag ... Also geht es mit Sichtflug und Kartennavigation weiter. Wir überfliegen den Flugplatz Leipheim, vielmehr das, was man noch von der ehemaligen militärischen Teerbahn, jetzt mit Logistikhalle und Kreisverkehr auf der Runway, sieht.

Den Segelflugplatz Gundelfingen hatte ich bei meinem ersten Soloüberlandflug nicht gefunden – heute klappt es. Herr Uhl fliegt dort, also machen wir hier auch Ziellandungen mit High- und Low-Key. *Aber warum mehrere?* Ich habe die Information „Piste 28 in Betrieb“ nicht mehr präsent und drehe mich nach links zur Ziellandung. *Puhhh so ein Mist grrrrrr.* Okay, neue Anweisung: „Steigen Sie nochmal zum High-Key ... wieder in den Wind und rechts rum zur Betriebspiste 28 in 500ft Schritten. Es sieht ganz gut aus, ich habe die Schwelle hinter dem landwirtschaftlichen Weg im Blick.“

Wir kommen hin, passt soweit, also durchstarten ... kaum Höhe gewonnen zieht Herr Uhl das Gas raus ... *öha denke ich mir...* „Tun Sie was!“ Höre ich ihn neben mir. *Ähh, Ja, nachdrücken, Geschwindigkeit halten ...*, Ich fliege zum Feld voraus links über der Straße auf ein geegtes Feld ... „Gut, durchstarten, Gas rein, steigen.“ „Und wie kommen wir von hier nach Donauwörth?“ Ich nenne die Richtung und Geländemerkmale: Die Bundesstraße, Erhebungen, Türme, die Bahnlinie und die Donau, die sicher hinführt. „Sehr gut, das passt.“

„Auf welchem Radial befinden wir uns beim Walda-VOR?“ Ich drehe Radial 270° From ein. Okay, passt ... „Wir wollen auf das Radial 290°“. Kurz orientiert mit Differenz 30° auf Kurs 120° zum Anschneiden. Kurz, etwa eine Minute später sehe ich wieder die NAV-Flag, kein Signal mehr vom Walda-VOR ... „In Ordnung, Theorie und Prinzip erkannt, dann bitte wieder auf direktem Kurs nach Donauwörth.“

„Wir haben einen Motorausfall, suchen Sie eine Landemöglichkeit...“ *Gas raus, Vergaservorwärmung- und Kraftstoffpumpe an!*

Kurze Orientierung, links neben mir liegt die Donau, dann ein Waldstreifen, davor ein langes Stoppelfeld. Ich bin am Eindrehen nach links. „Das gefällt mir nicht. *Viel zu nah an Dillingen.* Schau mal zur anderen Seite rüber ... da sind viele Felder“, meint Herr Uhl. Gas rein und zurück auf Flughöhe.

Neuer Anlauf: Gas raus ..., Vor- aus Wald und Strommasten, rechts kleine Felder, aber hinter uns ein großes trapezförmiges dunkles geegtes Feld, eindrehen, Geschwindigkeit anpassen, nochmal nach rechts drehen, Klappen erste Stufe, weiterer Anflug... *hmmm... wir kommen zu hoch*, am Ende ist eine lange Baumreihe quer zum Feld. Kommen wir da drüber? Ja, das klappt, sage ich. Also weiter Gleiten und Sinken, nach der Baumreihe aufs dahintergelegene auch geegte Feld, *ja, wir kommen hin.* „Sehr schön!“ kommentiert Herr Uhl es. Durchstarten, Gas rein und steigen, um die Ortschaft herum, Klappen rein und wieder Kurs auf Donauwörth.

„Was ist das für eine blaue Zone um Donauwörth herum?“ „Das ist eine RMZ, die von Airbus Helicopter.“ „Was müssen wir dazu beachten?“ „Anfunken und fragen, ob Flugverkehr aktiv. Oder über Genderkingen Info bei der Anfluganmeldung nachfragen. Oder über FIS. Bei Airbus Info angefunkt meldt sich niemand. Ich melde mich also bei Genderkingen Info zur Landung.“

Die Landung ohne Klappen gelingt nicht gerade gut ...

„Wir müssen noch eine Landung ohne Klappen durchführen, daran habe ich in Augsburg nicht gedacht, ob Landung oder Touch&Go ist egal – wie es besser passt.“ *Okay, Landung ohne Klappen in EDMQ.* Ich sinke schon im Ge-

genanflug, behalte die Geschwindigkeit im Auge, wir haben Seitenwind von vorne rechts. Ich bin ein wenig zu schnell im Endanflug, beim Eindrehen überschieße ich ... Aufsetzen klappt erst nach dem ersten Drittel der Bahn, zum Durchstarten ist mir das zu eng. Keine perfekte Landung, aber wir sind heil geblieben, der Flieger auch, passt. Im Debriefing wurde daraus dann eine „kreative Landung“.

„Bitte Backtrack auf der Bahn und wenn bereit, dann starten und noch eine Platzrunde mit

Permanente Orientierung über Position und Luftraum sind wichtig.

Klappen, ganz normal, aufsetzen an der Schwelle, also kurz landen.“ Also geht es noch mal in die Luft: Centerline halten, Maschine im Steigflug mit Nase im Wind und über der Bahn, keine Hektik mit Klappen rein im Querabflug, Geschwindigkeit aufnehmen auf Platzrundenhöhe im Gegenanflug. Kurz durchschnaufen, Landevorbereitung, Geschwindigkeit raus, Klappen setzen auf Startstellung, Position melden im Queranflug, Klappen auf Landstellung, Geschwindigkeit reduzieren, Eindrehen in den Endanflug, dieses mal nicht überschießen, Wind

▼ *Der erste Flug nach der Prüfung führt nach Vilshofen, wo meine Mutter nach einer längeren, schweren Erkrankung das erste Mal wieder eine gute Freundin besucht.*



kommt noch von vorne rechts, die Sinkrate passt zur Schwelle, davor abfangen und auf Höhe der Schwelle aufsetzen, Höhenruder weiter halten und durchziehen, bis das Bugrad von selber aufsetzt. Ich muss auch nicht viel bremsen vor dem Abrollen ... super, ich bin erleichtert, dass diese Landung gut war. Ich rolle ab und parke vor der Halle 1. *Puhhhh, ich bin echt geschafft und meine Konzentration lässt jetzt zu wünschen übrig.*

„Wie geht's weiter?“ Abstellen nach Checkliste, Haube auf, Luft rein. *Ich bin nun doch etwas angeschwitzt.* Herr Uhl steigt aus und meint, ich solle alles fertigmachen, er hat einiges zu schreiben und dann machen wir das Debriefing. Er habe aber noch niemandem den Kopf runter gerissen ;-)

Hmmm... was heißt das jetzt ... ? Rolf und Herr Uhl gehen und unterhalten sich angeregt. Ich mache den Flieger fertig, verstaue alles und nehme mit, was nicht rein gehört. Und gehe dann zum Debriefing. „Also als Erstes: Sie haben die Prüfung bestanden!!!“ *Juhuuuu :-)* *Super genial! Große Erleichterung!*

Punkte aus dem Debriefing

Kontrollzone Augsburg nochmal anschauen • Melden mit genauer Zeit, 3 Min. sind keine 5 Min, dann die Wahrheit sagen und mit 3 Min. melden • Höhe in der CTR, 2900ft besser als 3000ft Obergrenze, bei 3000ft fliegt der IFR Verkehr an, dann ist bissl mehr Luft dazwischen • Downwind und Base wechselt • englisch Funken weiter üben • erste Landung in EDMA war zu hoch abfangen (breite Bahn...) • beim Touch&Go Zeit lassen, nicht hektiken, die Bahn ist lang genug (EDMA), Flieger

laufen lassen und stabilisieren, dann Start vorbereiten und sauber abheben • Steilkurve 45° war nicht so gut, Zuviel sinken und steigen • Höhe halten, zweimal fast die Grenze 150ft ausgereizt • Instrumenten- und Tankkontrolle, Motorinstrumente war gut • Orientierung, Zeiten und Navigation war gut • Notlandungen/Entscheidungen richtig, immer frei von Städten planen • bei Triebwerksausfall nach Start schneller reagieren • Nicht nur bei den geplanten Manövern Luftraum freisagen (nach Luftraumkontrolle), sondern auch bei normalen Kursänderungen (hab gesehen, dass du den Kopf bewegt hast) aber bitte mit ansagen • der Anflug und Landung ohne Klappen... war eine „kreative Landung“, nochmal üben • Checklisten waren ok, am besten laut lesen, ist besser zur Kontrolle

Die Flugzeit war 1:35 Stunden

Ein fairer und freundlicher Prüfer

Ich empfand Herrn Uhl als sehr angenehm, korrekt und keineswegs zu penibel. Wenn etwas nicht auf Anhieb geklappt hat, dann gab es eine zweite Chance. Wenn er etwas genauer wissen wollte oder meine Antwort nicht gereicht hat oder falsch verstanden wurde (Headset/Intercom), hat er normal nachgefragt. Er war ein mir sympathischer Mensch. Beruflich ist er Fluglotse in Augsburg, fliegt selber in Gundelfingen Segel- und Motor und hat wohl eine Bolkow-Junior.

Herr Uhl achtet auf Basics, er verbessert und gibt darüberhin aus Tipps. Die Prüfung hat mich sehr gefordert, aber ich wurde fair behandelt. Wenn ich etwas nicht

verstand, konnte ich nachfragen und bekam eine vernünftige Antwort. Habe dabei den Rat von Rolf „Klappe Halten, Kurs halten, Höhe Halten“ nicht durchgehend befolgt ;-). Ich bin zufrieden mit meiner Prüfung und Herrn Uhl als Prüfer. Ich kann noch Dinge verbessern und sehe es als einen guten Start, bei dem die Grundlagen geschaffen sind.

Als ich nach dem Debriefing noch das Fahrtgeld an Herrn Uhl entrichtete, blicke ich das erste Mal wieder bewusst auf die Uhr.

Halb sieben durch, als ich anfangs, Bordbuch und Flugbuch zu schreiben. Die Zeit ... der Tag ist rasend schnell verfliegen. Daheim angekommen, ist Post von der Regierung von Oberbayern – Luftamt-Süd im Briefkasten: Herr Uhl sei als Prüfer für meine PPL-(A) Praxis Prüfung beauftragt, und ein Termin solle unter beidseitigem Einvernehmen vereinbart werden. *Das hat ja dann doch ziemlich schnell geklappt.*

Was für ein Tag, ich bin erstmal platt ... Es war ganz besonders spannend und fordernd.

Ganz, ganz herzlichen Dank besonders an meine Fluglehrer Burkhard, Rolf und Christoph, Reinhold für die Fluganfänge und Jürgen für das ganze organisatorische in der ATO. Ich freue mich sehr darauf, mit euch weitermachen zu dürfen, an der Exaktheit zu arbeiten, Einweisungen, Checkflüge und die mir noch unbekanntem Dinge. Wirklich herzlichen Dank an alle, die mir zum Erreichen dieses Zieles geholfen haben, Pilot zu werden.

*Beste Grüße,
Andreas*

