

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



Phillipp Meierling

Mit der LV
nach Portorož

Walter Koch

Rückblick auf ein
unvergleichliches
Fliegerleben I Teil 2

Thomas Seel

Eine Reise nach
Jerusalem –
mit der DA40

Luftrettungsstaffel Bayern e.V.

Die diesjährige Jahres-
hauptversammlung findet in
Genderkingen statt

Neue Mitglieder

Neue Mitflieger

Servus,

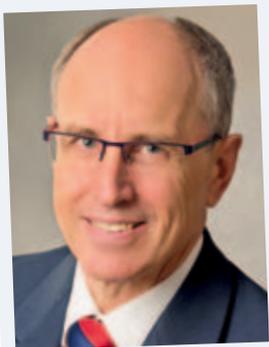
ich heiße **Rudi Neumair**, bin 49 Jahre alt verheiratet und habe zwei Kinder und komme aus Wollomoos, das liegt in der Nähe von Aichach. Beruflich bin ich als selbständiger Unternehmer im Bereich Energietechnik tätig. Seit März bin ich aktives Mitglied bei der MDG. Dank Matthias kann ich meine VL3 in der neuen Halle 8 unterstellen.

Zur Faszination Fliegen bin ich seit ca. 25 Jahren. Angefangen habe ich mit Gleitschirmfliegen, danach Trikefliegen. Aktuell flie

ge ich einen Gyrokopter MTO Sport und seit März meine VL3.

Ich freue mich schon auf ein kennenlernen vieler neuer Fliegerkollegen und wünsche uns allen Happy Landings Beste Fliegergrüsse

Rudi Neumair



Nachdem es in der Luftwaffe meine Aufgabe war, Flugzeuge gewaltsam vom Himmel zu holen, habe ich während des Studiums in Braunschweig im Dunstkreis des LBA den PPL-A gemacht. Im Vordergrund steht der Perspektivwechsel und der Effekt kurzer Reisezeiten. Viele berufliche / örtliche Veränderungen wurden so leicht händelbar. In Augsburg kam ich vor 15 Jahren

mit der LRStff zusammen. Diesen Faden will ich wieder aufgreifen. Die letzte fliegerische Station war Elz. Dort war ich u.a. für die Generalsanierung des Towers verantwortlich. Ansonsten bin ich beruflich als Prüfer unterwegs und pflege Hobbys wie Gesellschaftstanz, Fotografie, Handwerkliches. Meine Prämisse frei nach Kostolany: Es gibt alte Piloten und es gibt kühne Piloten, aber es gibt kaum alte kühne Piloten. Wenn ich nicht schon dort angekommen bin so gedenke ich, ein alter Pilot zu werden.

Joachim Meise

Hallo liebe Freunde der Lüfte,

ich freue mich sehr, dass ich nun Mitglied in der MDG bin. Zur Fliegerei kam ich vor ungefähr 10 Jahren, als ich einfach aus einer Laune heraus angefangen habe, mit Modellhubschraubern zu experimentieren. Erst mit einem Koax-Modell und später dann mit einem „richtigen“ selbstgebautes Modell. Dabei entstand dann der Traum, selbst als Pilot eines „richtigen“ Flugzeugs am Steuer zu sitzen.

Hier in Genderkingen habe ich dann 2010 auf einer C 172 den PPL gemacht, bin aber danach nur unregelmäßig zum Fliegen gekommen. Ich musste zur gleichen Zeit mein noch junges Unternehmen aufbauen, das viele Zeit- und Finanzressourcen von mir forderte. Heute kann ich mir die Zeit nehmen und wieder diesem wunderbaren Hobby nachgehen.

Als Ingenieur für keramische und pulvermetallurgische Werkstoffe leite ich in Thierhaupten mein kleines Unternehmen, das auch Kunden aus der Luft- und Raumfahrt hat. Ich bin Vater einer Tochter, die im Alter von 5 Jahren in der C 172 mitgeflogen ist.

In der MDG möchte ich nun regelmäßig fliegen und als Vereinsmitglied tatkräftig bei der Weiterentwicklung der MDG mitarbeiten. Es gibt sicher Vieles zu tun

Vielen Dank für die freundliche Aufnahme

Euer **Michael Bayer**



Zuschriften an die Gendairkinger News

Wir bedanken uns bei Thilo Langer für seine positive Rückmeldung, das aufmerksame Lesen und für die inhaltliche Richtigstellung, die wir hier sehr gerne abdrucken:

Hallo Georg,

euer Bericht über Walter ist aller erste Sahne. Respekt!!! Bei der Wiederezulassung der Luftfahrt ist dir ein Fehler unterlaufen. Wie in der Chronik des LBA dargestellt, haben die Alliierten erst 1951 die „Absicht“ erklärt, Segelflug, Ballonfahrt und Modellflug wieder zuzulassen. Aus meiner Erinnerung wurde das frühestens mit der Aufhebung des Besatzungsstatus

1952 umgesetzt. Tatsächlich war es allerdings erst ab Oktober 1953 mit den ersten Zulassungen von Fluggeländen wieder möglich Flugsport zu betreiben. (siehe auch die Geschichte der Wasserkuppe <https://fliegerschule-wasserkuppe.de/historie.html>). Damit konnte sich erst ab 1954 der Flugsport entwickeln. Walter hat also keine 6 Jahre ohne Fliegerei vertan, sondern war quasi von Anfang an wieder mit dabei. Der Wohnort seiner Eltern ist übrigens Thalmässing.

Ich freue mich auf die nächste Ausgabe.

Gruß – Thilo

Inhalt

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Rudi Neumair, Jochen Meise
und Michael Bayer 2

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz
und zur Zeitschrift 3

Eine „Reise nach Jerusalem“

Thomas Seel
schreibt über eine
besondere Reise,
die mit seiner
DA40 bis nach
Israel führte 4



Rückblick: Walter Koch

Küstenflieger, Springerpilot, Flug-
zeugwart: Walter kommt nicht nur in
Genderkingen
an, er bringt sein
Können auch an
vielen Stellen
ein 12



Mit der Familie nach Portorož

Philipp Meierlings
Traum war es schon
immer, die Familie
selbst in den Urlaub
zu fliegen. Wie er
nach Portorož flog und den Flug vorbe-
reitete, erzählt er in dieser Ausgabe 16



Die Luftrettungsstaffel tagt in Genderkingen

Wenn man wegen
der Hitze am liebs-
ten gar nicht mehr
fliegen würde, stei-
gen sie in die Luft
und halten Ausschau nach Waldbrän-
den: Die Piloten der Luftrettungsstaffel
tagten am 7.4. in EDMQ 22



*Titelfoto: Mit der LV über dem Pass bei St.
Michael, südlich von Mauterndorf; Foto:
Philipp Meierling*

Impressum

Redaktion/Fotos: Matthias Obermayer, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Philipp Meierling, Luftrettungsstaffel Bayern, Rudi Neumair, Joachim Meise, Michael Bayer **Titelfoto:** Philipp Meierling **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 wider, 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!*

Die Flugsaison 2019 hat begon-
nen und so sollen wieder zwei
Reiseberichte Lust auf schöne Flug-
reisen machen. Philipp Meierling
zeigt mit seinem Familienausflug
nach Slowenien, wie entspannend
es ist, gerade mit kleinen Kindern in
Urlaub zu fliegen. Sie müssen nicht
so lange warten und unterhalten
werden, bis man endlich angekom-
men ist, und schlafen außerdem
meistens durch das gleichmäßige
Brummen des Motors ein.
Über eine etwas längere und unge-
wöhnlichere Reise mit einem klei-
nen Flugzeug berichtet Thomas
Seel, mit dessen DA40 ein Freund
bis nach Israel geflogen ist. Für
die Einreise in dieses Land gibt es
bekanntlich besonders strenge Si-
cherheitsvorschriften. Wie die Be-
satzung dieser DA40 allerdings er-
leben musste, gibt es aber auch für
unseren Flugplatz Genderkingen
besondere Regeln für Auslandsrei-
sen. Wenn man von EDMQ aus den
Schengen-Raum und/oder die EU
verlassen oder von dort zurückkeh-
ren will, muss man die Vorschrif-
ten der Grenzpolizei und des Zolls
genau beachten. Am einfachsten
und sichersten ist immer eine Zwi-
schenlandung auf einem offiziellen

„Airport of Entry“ in einem EU- und
Schengen-Staat. Der nächste derar-
tige Flugplatz ist Augsburg, aber
man kann natürlich auch auf einem
einen geeigneten Flugplatz z.B. in
Österreich, Italien oder Frankreich
zwischenlanden.

Etwas Nostalgie soll auch in diesem
Heft nicht fehlen. Daher kommt
hier der zweite Teil des Interviews
von Georg und Renate Lehmacher
mit unserem kürzlich leider ver-
storbenen Ehrenmitglied Walter
Koch. Wir sind sehr froh, dass er
uns noch rechtzeitig von seinem
prall gefüllten Fliegerleben erzäh-
len konnte.

Besonders gefreut haben wir uns
auch darüber, dass die Luftret-
tungsstaffel Bayern in diesem Jahr
ihre Präsidiumssitzung und Haupt-
versammlung an unserem Flug-
platz abgehalten hat.

Ich wünsche Ihnen eine interes-
sante Lektüre der GendAIRkinger
News, einen schönen Aufenthalt
in EDMQ sowie uns allen herrliche
Flüge und allzeit glückliche Lan-
dungen.

Matthias Obermayer
Ihr Matthias Obermayer



Wir gratulieren herzlich

**Zum 60. Geburtstag
Martin Schmidl am 09.06.**

**Zur Verleihung des Bayerischen
Ehrenzeichens am schwarzen Bande
durch Innenminister Herrmann
Georg Lehmacher am 11.04.**

**Zum 50. Geburtstag
Kurt Glock am 04.06.**

**Zu neu erworbenen Lizenzen
Sven Vogler Gleitschirm**

**Stephan Strobel und
Marc Ulm NVFR**

Wolfgang Erben IRE

Israel-Reise

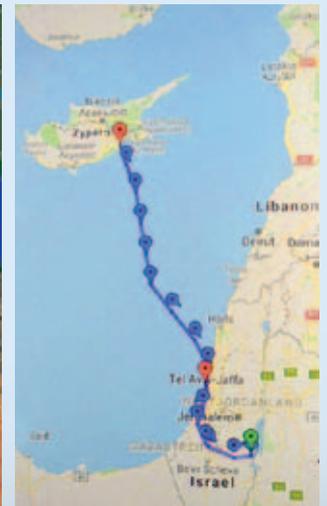
2018

Bericht von Thomas Seel

Heute darf ich über eine Reise berichten, die letztes Jahr gute Freunde von mir angetreten haben und bei der ich in die Vorbereitung und Umsetzung eingebunden war. Wie Ihr aus einem meiner letzten Artikel wisst, war ich mit der D-EWEH bereits in Griechenland und von dort ist es nach Israel nicht mehr so weit, obwohl eine Menge Wasser noch zu überqueren ist. Herausfordernder als der reine Flug ist sicherlich die dazugehörige Flugvorbereitung und das Einholen der Lande-, Park- und Einfluggenehmigungen. Eine kleine Nachlässigkeit am Ende der Reise bei der Rückkehr nach Deutschland hat dann tatsächlich noch zu etwas Ärger geführt, der aber schlussendlich mit dem Versprechen sich das nächste Mal an die Verfahren zu halten gelöst werden konnte.

Nachdem die Genehmigung für den Einflug in Israel vorlag, konnten alle anderen organisatorischen Vorbereitungen zügig abgeschlossen werden. Auf Grund der guten Kontakte in Israel konnte sogar ein VFR Inlandsflug umgesetzt werden, da ein Israelischer Pilot

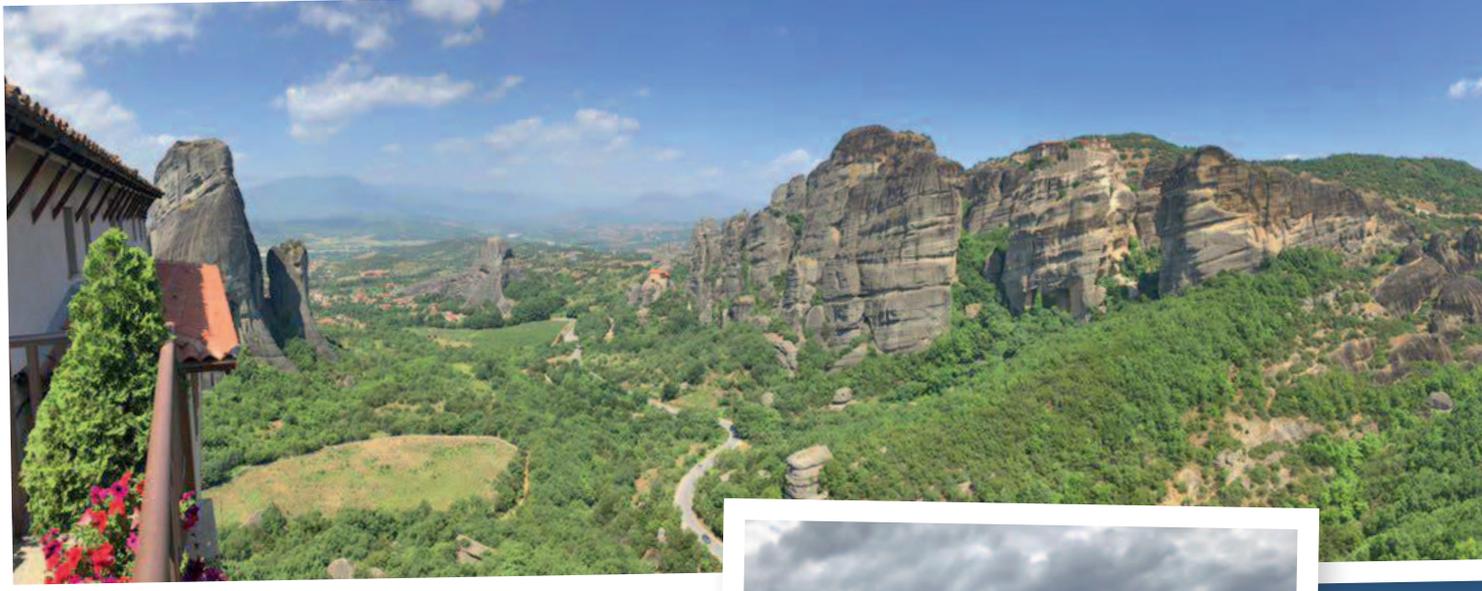
tenfreund von Tel Aviv mit ans Tote Meer mitflog. Für die Einfluggenehmigung wird ein Codewort vergeben. Sollte der Pilot dies vergessen, werden ihm 3 Fragen gestellt, die einen schmunzeln lassen können, wie z.B. nach der Lieblingspeise.



▲ Route der D-EWEH

▼ Kontrolle der Grenzpolizei vor dem Abflug in Ganderkingen





▲ Die Meteora Klöster

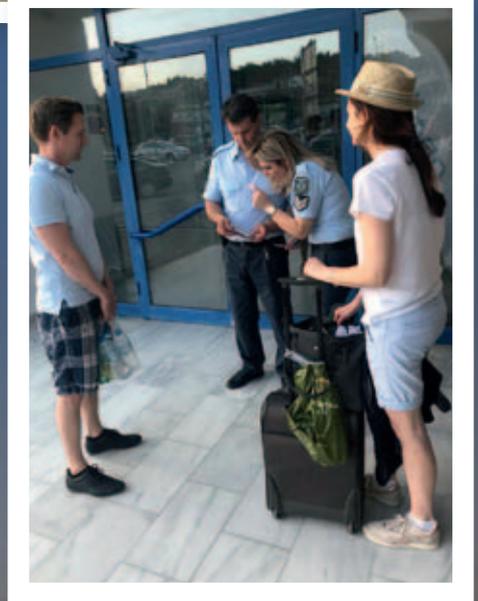
Zu der Vorbereitung gehörte auch der Abschluss einer Kriegs- und Risikodeckung für die DA40 und unter anderem die Anmietung eines kleinen Rettungsfloßes, da die Flugstrecke ab Griechenland über längere Wasserstrecken führte.

Am 08. Juni 2018 begann dann die Israel Reise von Guy, Alex und seiner Freundin in EDMQ. Zur Passkontrolle ist die Polizei von Rain vorbei gekommen und die D-EWEH steuerte ihr erstes Ziel Brac (LDSB) in Kroatien an. Der Flug über den Alpen war anspruchsvoll und vom Ausweichen von Gewitterzellen geprägt. Hier hat das Satellitenmodul der EH wichtige Wetterdaten immer wieder aktuell ins Cockpit der DA40 geliefert und erleichterte das Flugvorhaben erheblich. Allerdings musste

▶ Tankstopp in Sitia (LGST)

der Tankstopp von Brac nach Split verlegt werden, da die Piste in Brac durch ein über die Landebahn gerutschtes Flugzeug gesperrt war. Nach einem Mittagessen und einem kurzen Aufenthalt flog die Crew direkt weiter nach Ioannina (LGIO) zur Wiedereinreise in die EU.

In Ioannina war ein Tag Flugpause geplant, um die Meteora Klöster zu besuchen. Dabei wurde selbstverständlich die regionale griechische Küche ausgiebig getestet. Die Landschaft um die Klöster der Region sehen toll aus. Ein absolut lohnender Zwischenstopp auf dem, Weg nach Israel.



▲ Passkontrolle in Split (LDSP)

▼ Das Tote Meer



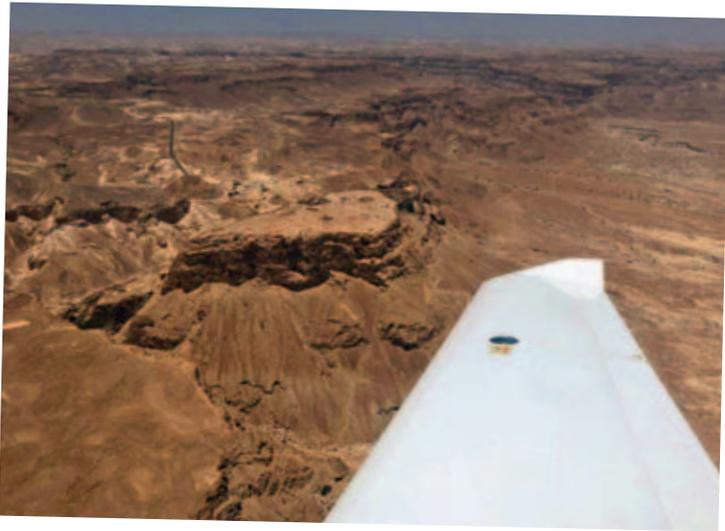
Am 10.06.2018 flog die Crew weiter nach Kreta zum Tankstopp am Flughafen von Sitia (ICAO Code LGST) und danach ziemlich lange übers Wasser nach Zypern (LCLK). Nach einer weiteren Nacht auf Zypern startete die Crew zum letzten Leg nach Israel und landete auf dem Sde

Dov Airport (LLSD) von Tel Aviv. Dort wurde nach der Landung das komplette Gepäck ausgeladen und ein befreundeter Israelischer Pilot aufgenommen um nach Metzada (LLMZ) zum tiefsten Flugplatz der Welt auf -1250 ft zu fliegen.

Auf der Homepage von Sky Bavaria findet ihr einige kurze Handyvideoclips vom Flug und unter anderem auch von

der Landung in Metzada (Bar Yehuda Airfield), eine beeindruckende Landschaft!

Nach einer kleinen Wanderung auf einen Berg, der auf den Flugplatz und das tote Meer einen schönen Ausblick bot flog die jetzige vierer Crew zurück nach nach Tel Aviv (Sde Dov Airport). Auf der Rückflugstrecke durfte ein Überflug von Jerusalem gemacht werden.



▲ Anflug auf Massada

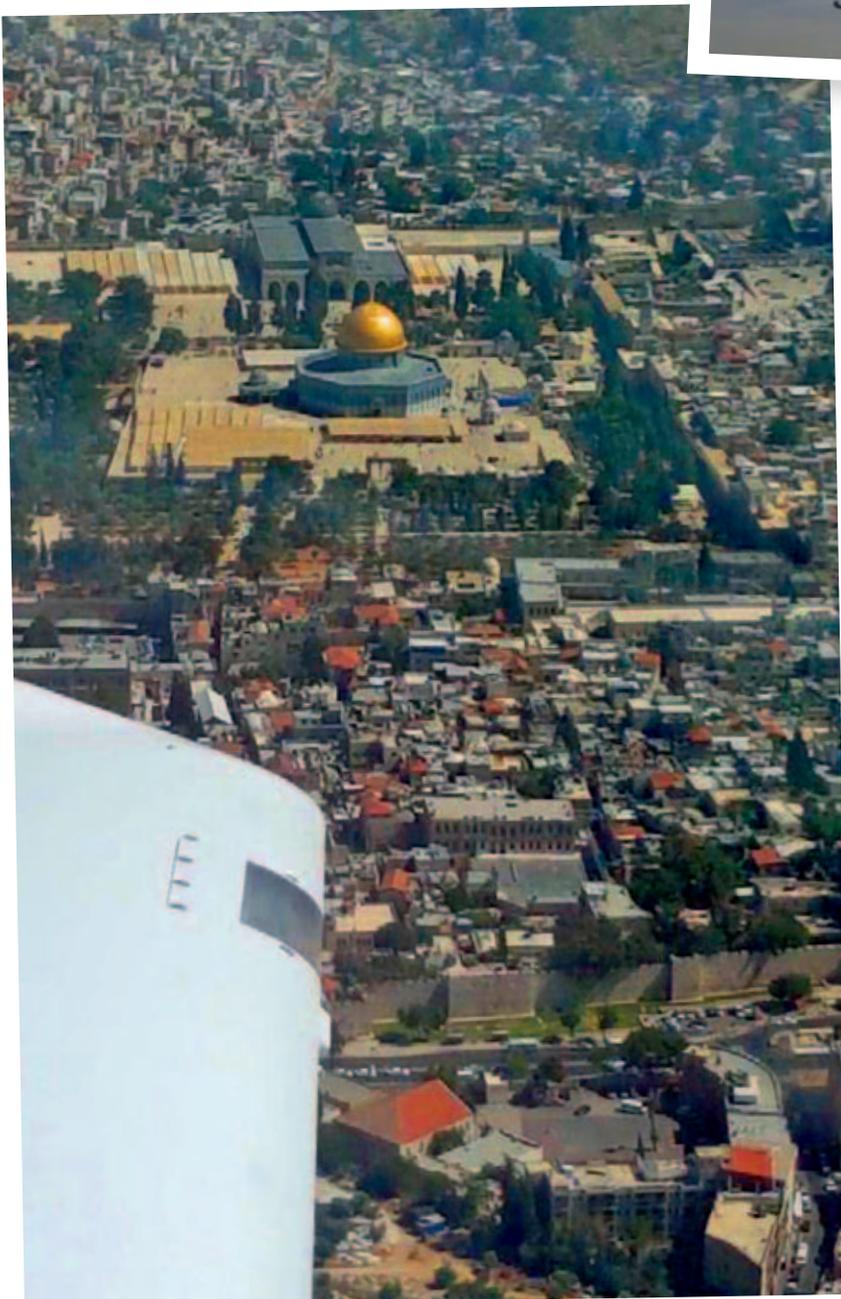
▼ Ankunft in Tel Aviv auf dem Sde Dov Airport (LLSD).





◀ Abflug von Massada

▼ Pflege der D-EWEH in Tel Aviv



Die Rückreise erfolgte dann nach drei Tagen Aufenthalt mit vielen spannenden Eindrücken im Gepäck über Zypern nach Karpathos. Im ersten Rückflugleg konnte zunächst noch bei bestem Wetter Santorini von oben bewundert werden. Allerdings war vom griechischen Zollausflugplatz Ioannina kein Weiterflug nach Brac am selben Tag möglich. Besonders dieser Flugtag war wohl vom Wetter und lokalen Gewitter herausfordernd. Am 16.06.2018 ist die Crew früh in Ioannina gestartet und war zum Tanken in Brac. Von dort ist es direkt über die schöne kroatische Küstenlandschaft und die Alpen zurück nach Bayern gegangen.

Für die ganze Flugstrecke war die Crew knapp 30 Flugstunden in der Luft. Offensichtlich waren die Eindrücke so überwältigend, daß ein Jahr später wieder ein Flug nach Israel geplant ist. ■

◀ Spektakulär: der Überflug der Stadt Jerusalem

Walter Koch

Ein Leben voller Fliegerei
und Kameradschaft

Es wäre bald Walters 90ster Geburtstag

Es ist der 10. März abends, als ich wieder an dem Bericht über Walter sitze. Übermorgen wäre Walters großer, runder Geburtstag gewesen, um den herum wir ursprünglich seine fliegerische Lebensgeschichte veröffentlichen wollten. Ich erinnere mich wieder an diesen Tag im Spätsommer 2018, an dem wir uns mit ihm am Flugplatz getroffen hatten.

An diesem Tag hatten wir das Interview mit Walter auf der Terrasse begonnen. Bald ziehen wir aber um, ins Chegusto, weil wir zu oft gestört werden. Wann immer ein Vereinsmitglied an diesem warmen Spätsommertag kommt, führt der Weg erst mal zu Walter, der eine Institution am Platz ist; von dem man wissen möchte, ob eine Maschine flugfähig oder gegroundet ist, noch bevor man ins Internet schaut, bei dem man sich erkundigt, ob und wo andere Kameraden sind oder mit dem man einfach gerne ein paar Worte wechselt. Als wir

nach einer Stunde immer noch nicht sehr weit gekommen sind, ist Walter beinahe ungehalten und erklärt einem Kameraden: „So, und du gehst jetzt mal nach draußen, und trinkst einen Cappuccino und wartest, bis du dran bist, weil wir hier jetzt erst mal ein Interview machen.“

1963 ändert sich viel in Walters Leben

Walter fasst noch einmal zusammen: „Den PPL habe ich also in St. Michaelisdonn gemacht, das ging ja recht schnell, ich kam dort an, hab dann dort eine Platzrunde mit dem Lehrer geflogen und gleich danach hat er mich zur Prüfung angemeldet gehabt, die war noch in der gleichen Woche, und danach haben die gefragt: was machst du denn noch so in deinen Ferien. Und mich dann gleich als Küstenflieger eingesetzt.“

Und beruflich hatte ich mich ja zu dieser Zeit auch erst verändert. Ich hatte in Nürnberg eine Lehrwerkstatt, wo ich unterrichtet habe, noch bevor ich Lehrer

► An einem sonnigen Tag in den 60ern: Walter Koch vor der DO27, mit der er so oft in der Luft war.



war, und hab daneben Pädagogik studiert.“

Walter berichtet: 1963 sei er zunächst immer noch im Angestelltenverhältnis, bemüht sich zunächst in Ansbach um eine Beamtenstelle, bekommt aber keine Zusage.

Da liest er in einem Inserat in der Süddeutschen Zeitung, dass die Berufsschule in Donauwörth einen Lehrer sucht. Er bemüht sich um die Stelle und muss, ebenso, wie drei andere Mitbewerber eine Stunde Unterricht vor dem Kreistag halten. Und er erhält eine Zusage.

Das einzige Hindernis ist, dass er in seiner Anstellung in Ansbach nicht schnell genug die Papiere für den Wechsel von einer Stelle beim Freistaat zu einer anderen bekommt. Ein weiteres Jahr muss er dort als Angestellter im Staatsdienst warten, bis man ihn für die Stelle in Donauwörth frei gibt. So lange kann und will man dort nicht warten. Der damalige Landrat Dr. Popp möchte Walter aber trotzdem haben. „So lange Sie beim Staat angestellt sind, kann man sie dort noch festhalten, bis wir Sie übernehmen können,“ erklärt er

Walter, „aber wenn Sie beim Staat kündigen, sind sie schneller frei. Danach stellen wir Sie eben als Beamter neu ein.“

Auch als Küstenflieger eine Institution

Dann fährt Walter fort über das Fliegen zu berichten: „Da oben habe ich mich dann also in St. Michaelisdonn zwölf Jahre lang als Küstenflieger einspannen lassen. Gewohnt habe ich dort jedes Mal in meinem Zelt. Und

Walter überzeugt als Küstenflieger von St. Michaelisdonn aus

mein bayerisches Bier, das ich mit dabei hatte, hab‘ ich mit dem Schäfer am Platz geteilt – dieser Schäfer war der Vater vom Werner Rühmann. Der hat dann auch mal Geburtstag gehabt und seine ganzen Freunde mit dazu eingeladen.“

Dass Walter ein erstklassiger Pilot ist, hat sich überall schnell herumgesprochen. Als er einmal

mit Helmut Ordemann dorthin fliegt, herrschen extreme Windverhältnisse. Der Flugleiter am Platz in St. Michaelisdonn erklärt Helmut: „Bei diesem starken Wind könnt Ihr nicht landen!“ Helmut antwortet: „Ich hab‘ aber den Walter dabei.“ Die Stimme am Funk wird entspannter. „Ach so, ja klar, dann könnt Ihr kommen.“

Trotz seiner Fähigkeiten als Pilot – oder gerade deswegen – achtet er aber die Grenzen der Physik. Regelmäßig befördert er Handwerker von St. Michaelisdonn nach Helgoland. „Ich hab‘ die montags hinübergeflogen...“ erzählt er „...und freitags wieder abgeholt. Da gab es dann oft Ärger. Die haben da dann immer die Möglichkeit genutzt, um zollfrei einzukaufen und waren sauer, weil ich Ihnen gesagt hab: ‚Lasst a mal a wenig euer Gepäck draußen, das kann ich nicht alles mit nehmen.‘ Aber da hab ich mich auf nichts eingelassen. Drei Mann in der Cessna und dazu die kurze Landebahn... ‚Wenn’s uns am End runterhaut, habt ihr auch nichts mehr von den Sachen!‘ hab‘ ich denen gesagt.“ Auch Lotsen für die Schifffahrt fliegt er auf die



verschiedenen Inseln. „Ich hab mir dann mit dieser Eselsbrücke die Inseln und ihre Reihenfolge gemerkt: „Welcher Seemann liegt bei Nanni jm Bett. Jeder Buchstabe stand für eine Insel: Wangerooog-Spiekeroog-Langeoog-Baltrum-Norderney-Juist-Borkum. Das war nicht ganz jugendfrei, aber merken konnte man es sich gut“, schmunzelt er.

Aber immer wieder fliegt Walter auch nach Helgoland, um für alle am Flugplatz in St. Michaelisdonn zollfreie Zigaretten zu holen. „Die sind für mich privat!“ erklärt er dem Zollbeamten nach der Landung jeweils. Walter lacht verschmitzt, als er erzählt: „Der hat mich dann eines Tages a wenig mitleidig angeschaut und dann nach einem kurzen Nicken gemeint: ‚Sie werden einmal nicht sehr alt.‘“

Während Walter über mehr als ein Jahrzehnt hinweg in jedem Sommer als Küstenflieger unterwegs ist, sind seine Kameraden in Ansbach ärgerlich und telefonieren ihm nach. „Jetzt bist du schon wieder bei den Seeräubern dort droben. Wir brauchen dich doch fei hier als Schlepp-Pilot!“



Ärger mit der Politik

Zu Hause hat Walter ein geregeltes Leben mit einem so festen Rhythmus, den seine Nachbarn genau kennen und es jedem Besucher erklären, der umsonst an seiner Haustür klingelt: „Montags geht er zum Einkaufen. Dienstags, mittwochs und

Walter bereichert das Vereinsleben auf vielfältige Weise. Jede freie Minute verbringt er am Flugplatz.

donnerstags müsste er am Flugplatz sein, freitags geht er zum Einkaufen.“ An den Abenden ist Walter montags und freitags auch in der Sauna. Und an den



Wochenenden ist er ohnehin in jeder freien Minute am Flugplatz. Er macht Rundflüge, hilft bei der Wartung und Reparaturen von Flugzeugen mit, bringt sich ins Vereinsleben ein und besucht Flugtage und Kunstflugmeisterschaften. Und trifft dort auch viele andere Flugbegeisterte.

„Da ist einmal einer vor mir gesessen, der recht breit war. Da haben die anderen neben mir gesagt: ‚Da schau, ich glaub, das ist der Strauß.‘ Ich hab dann



gemeint: „Nein, das ist nur so irgend so ein rausgefressenes Mannsbild.“ Der hat sich dann herumgedreht und gemeint: ‚Sie sind aber ein böser Mensch.‘ Und da war’s doch der Strauß.“

Walter fügt etwas leiser hinzu: „Des müsst ihr fei ned unbedingt schreiben, ich will ja nicht am End noch Ärger mit der Politik.“

Trotz seines Umzugs nach Donauwörth bleibt er fliegerisch in Ansbach. Zunächst ganz einfach deshalb, weil es zu dieser Zeit den Flugplatz in Genderkingen noch gar nicht gibt. Später dann, weil er in Donauwörth keinen Segelflug machen konnte. „Da hätte ich dann zum Stillberg rauf gehen müssen, aber ich dachte: Wieso, da bleibe ich doch in Ansbach, da habe ich meine ganzen Kameraden, mit denen ich noch bis zum Anfang des Krieges zusammen geflogen bin. Also bin ich jedes Wochenende nach Ansbach zum Flie-

gen gefahren. Dass ich überhaupt nach Genderkingen gekommen bin, da war der Gerstmeier schuld dran. Da stand in Ansbach noch diese PA28, die damals noch einem Freund gehörte, und die später mal der Karl Binder in Donauwörth kaufte. Und dieser Freund bat mich, die Maschine immer nach Donaueschingen zur Wartung zu fliegen, weil dort die einzige Piper-Vertretung war, die es im süddeutschen Raum gab. 1967, wies ich ihn dann darauf hin: ‚Du, in Donauwörth gibt es jetzt einen Luftfahrttechnischen Betrieb.‘ Das war der vom Schorsch Gerstmeier und Michael Berger. ‚Macht der dann auch die Jahresnachprüfung?‘ wollte der Freund von mir wissen. Ich hab dann den Gerstmeier gefragt, der damals noch nicht selbst flog, und der meinte, ‚Ja klar – nur fliegen musst du dann dazu selbst.‘“

Freier Mitarbeiter bei Schorsch Gerstmeier

Bald fliegt Walter nicht nur die PA28 nach Genderkingen, sondern ist dort auch als freier Mitarbeiter von Schorsch Gerstmeier und Michael Berger und macht Abnahme Flüge. Etwas unkonventionell fliegt Walter dazu auch manchmal erst nach Aalen, wo ihm ein Fluglehrer erst die Einweisung in das jeweilige Muster bestätigt. „Ich durfte Abnahme Flüge von Flugzeugen nach dem Bau machen. Nicht die gesamte Abnahme, aber die Flüge.“

Und im Jahr 1967 wird Walter auch Mitglied der MDG. „Da bin ich hier gelandet, da gab es hier noch gar nichts. Die Grasbahn und einen Wohnanhänger, das war alles“, erinnert er sich. In Ansbach bleibt er aber trotzdem Mitglied. „Ich habe zweimal dieselbe

▼ Zwei „alte“ Kameraden: Walter Koch und Schorsch Gerstmeier beim Flugplatzfest 2018



goldene Ehrennadel mit zwei Diamanten in Ansbach bekommen. Die haben alles in Bewegung gesetzt, dass ich nach Ansbach zurückkomme.“ lacht er. Aber dort geblieben ist er nicht, weil man ihm dort gleich mehrere Ehrennadeln auf einmal verleiht, um ihn zu halten. Sondern weil er sich dem Ansbacher Verein nach wie vor verbunden fühlt. Walter lacht, als er erklärt: „Für den Verein in Ansbach habe ich damals auch noch eine Winde für den Start der Segelflugzeuge gebaut. Und als die fertig war, durfte ich sie zuerst nicht bedienen, weil ich für Windenbetrieb erst eine Einweisung brauchte.“ Gleichzeitig macht er aber in Ansbach auch klar, dass er in Genderkingen im Verein bleiben werde, und sich nicht von dort abwerben lassen wolle.

„Können wir die Ehrung des Ansbacher Vereins nicht vielleicht fotografieren?“ fragt Renate mich. „Die könntest du vielleicht abbilden.“ Sie wendet sich an Walter, der nickt und auf einen Stapel an Unterlagen verweist. „Da müsste sie schon mit dabei sein.“ Ich schaue den Stapel durch, die erwähnte Urkunde finde ich nicht gleich: zahlreiche Ehrungen der Luftrettungsstaffel, Ehrungen des LVB, des Aeroclubs Ansbachs und Ehrungen beider Vereine finden sich dort.



Von all seinen Vereinen für langjährige Treue geehrt

„Ich bin halt abwechselnd mal in Ansbach oder in Genderkingen oder auch anderswo immer irgendwo geehrt worden.“ erklärt Walter mit einem Augenzwinkern, aber nicht ohne Stolz. „Da müsst ihr halt mal schauen, da müssten schon alle Ehrungen dabei sein.“

▲ Walters zweite Leidenschaft: Eine mit großem Aufwand angelegte Eisenbahnanlage

Ich fotografiere vorsichtshalber alle Urkunden, und bin eine gute Weile alleine damit beschäftigt.

Bei Walter zu Hause

Wir haben das Interview inzwischen unterbrochen, um es einen Tag später bei Walter zu Hause weiterzuführen. Immer wieder hatten Freunde und Kamera-



▲ Beispielhaft drei der zahlreichen Ehrungen: Von der Luftrettungsstaffel Bayern e. V., dem Luftsportverband Bayern e. V. und vom AeroClub Ansbach e. V.

◀ Der Flugplatz Genderkingen, 1967





▲ Walter und „seine“ Springer

den ihn begrüßt, und so hatte er selbst vorgeschlagen, dass wir das Interview bei ihm zu Hause fortsetzen.

Wir gelangen durch den Hausflur zu einem großen Wohnzimmer, in dem eine riesige Modellbahnanlage steht. Moderne ICEs, alte Dampfloks, eine „Krokodil“ stehen dort auf den weit verzweigten Schienen. Ehe wir uns setzen, erklärt Walter uns, wie er die Anlage auf Digitalbetrieb umstellte und zeigt uns, wie er nun die Züge völlig unabhängig voneinander fahren lassen kann. In den Regalen im Wohnzimmer biegen sich die Böden unter der Last der Bücher, Reisebildbände, Schulbücher, die meisten Bücher aber zu Themen aus dem Maschinenbau, dem Modellbau und vor allem auch der Fliegerei.

„Wo waren wir denn stehengeblieben, in welchem Jahr?“ erkundigt er sich, als wir gemeinsam am Tisch in einem kleinen Zwischenraum mit Oberlicht sitzen, in dem es an diesem Sommertag recht warm ist.

Ich muss nicht erst nachsehen: „1967, als du zur MDG gekommen bist.“

„Ach ja.“ Und Walter beginnt wieder zu erzählen, dass er, der in diesem Jahr ja nun auch beruflich in Donauwörth „gelandet“ ist und dort lebt, fortan auch Springer in die Luft befördert. Und auch dabei erlebt er einiges.

Kurz nach dem Start mit sechs Springern an Bord setzt der Motor aus und Qualm dringt ins Innere der Maschine

Er erzählt: Kurz nach dem Abheben mit Springern setzt einmal bei der DO27 der Motor aus. Qualm dringt in das Innere der Maschine, nachdem Öl aus dem Motorrad ausgetreten und auf den unten liegenden Auspuff gelangt ist, die Frontscheibe ist schnell mit dem Öl verschmiert, sodass man kaum noch etwas sehen kann. Walter bleibt ruhig: „Ich dachte: ‚Was hast Du gelernt? Wenn der Motor gleich nach dem Abheben stehenbleibt, nie zum Flugplatz zurückfliegen! Nur durch das kleine Fens-

terl da seitlich habe ich überhaupt noch was gesehen. So bin ich dann geradeaus im Acker gelandet.“

Wegen des Qualms glauben die Springer an einen Brand der Maschine und verlassen kurz vor dem Aufsetzen bei immerhin noch fast 70 km/h mit einem höchst riskanten Sprung in Bodennähe die Maschine. „Erst, als ich dann stand, und mich umgedreht habe, hab ich gesehen, dass die Springer alle weg waren. Die waren bei dem Tempo ausgestiegen. Es wurde aber dabei Gottseidank niemand ernsthaft verletzt.“

Der herbei geeilte Schorsch Gerstmeier untersucht die Maschine, die vom Motorschaden abgesehen, unversehrt im Acker steht: Die Pleuelstange ist gebrochen, der Kolbenring herausgezogen, nachdem die Ventilstößel herausgeflogen waren, stand der Motor und das Öl spritze aus dem Motor heraus.

Die Grönlandflieger kommen aus Donauwörth

Auch einen Kameramann für einen Spielfilm fliegt Walter. Aus der offenen Tür heraus möchte



er Luft-zu-Luft-Aufnahmen machen. Der Kameramann wehrt sich zwar, aber Walter erklärt ihm: „Dich müssen wir erst mal gscheit anbinden. Nicht dass wir zurück kommen und hinten rein schauen, und du gar nicht mehr drin sitzt.“ Das sei ja schlimmer, als im Gefängnis, wie er von Walter da reingebunden würde, meint der Mann vom Film. Walter lässt sich nicht beirren: „Wenn sie mit mir mitfliegen wollen, müssen Sie das schon in Kauf nehmen. Da lasse ich nicht mit mir handeln.“

„Wo alles leichter geht als in Augsburg...“

Walter hat inzwischen die Schleppberechtigung und auch die Berechtigung für den Bannerschlepp. Und ab etwa 1970 fliegt er in jedem Herbst und Frühjahr Bannerwerbung für den Plärerer. „Nicht nur über Augsburg, bis in die Alpen hinein habe ich den Banner geschleppt.“ Er fliegt dabei mit einer Morane mit 235 PS, die einem Mitarbeiter von Schorsch Gerstmeier gehört, im Auftrag von Schwabenflug, baut sich aus Stangen ein Gestell und möchte mit einem Anker üben, das darüber gespannte Seil aufzunehmen.

Der damalige Flugleiter in EDMA erklärt ihm, wie er das in Augsburg zu machen habe: „Das Gestell baust du drüben am Segelflugplatz auf. Wenn du das Seil nicht erwischst landest du auf der Bahn hier drüben und läufst zu Fuß rüber, um es wieder aufzubauen.“ Walter hat eine bessere Idee. Er baut alles in Donauwörth auf und bittet Schorsch Gerstmeier: „Wenn ich das Seil mal nicht richtig erwische, kannst du mir die Stangen

dann wieder aufbauen?“

Bei der Firma Schwabenflug, für die er das Banner schleppt, erklärt er dann, dass er künftig seine Banner in Donauwörth aufnehmen werde: „Wenn ich das Banner nur einmal nicht richtig erwische, dann hat es sich schon gelohnt, die zehn Minuten mehr von Donauwörth aus zu fliegen.“

Mit dem Barographen, den das Luftamt vorschreibt, damit mit dem Banner nicht niedriger, als erlaubt geflogen wird, überfliegt er den Augsburgener Platz danach absichtlich exakt in der Mindesthöhe und meldet sich dort auf der Frequenz. „Ja, wo haben Sie jetzt das Banner aufgenommen?“ möchte der Flugleiter in EDMA wissen. Walter strahlt über das ganze Gesicht: „Da, wo alles leichter geht, als bei Euch in Augsburg“ habe er schnip-pisch geantwortet und sei dann weitergeflogen.

Walter schaut vor sich hin auf den Boden. „Wer mir schon wirklich sehr fehlte, als er aufgehört hat, war der Gropper Heiner. Der, von dem der Sohn jetzt die Molkerei habe. „Da in Bissingen.“ Der Vater war mal Vorstand, die hatten eine eigene Maschine, eine PA28. Dem Hermann Jaklitsch hat die auch mit-

gehört. Der Jaklitsch ist damit auf der Autobahn in der Schweiz gelandet, der hatte vergessen, den Tankwahlschalter rechtzeitig umzuschalten. Die Maschine haben sie dann nach Straubing gebracht und repariert. So arg kaputt war sie ja Gottseidank nicht...“

Während ich noch schreibe, zeigt mir Walter ein Foto mit einem Zelt, einem Auto und einem Flugzeug darauf: „Schau,“ erklärt er, „so sind wir früher in den Urlaub geflogen. Meine Eltern haben mir gesagt: du nimmst da jetzt deinen jüngsten Bruder mit, damit wir dann auch mal ein paar Tage unsere Ruhe haben, mit dem sind wir dann nach Kufstein geflogen. Der hatte ein großes Fernrohr mit und das Ding war so lang, dass die Leute gedacht haben, der habe eine Kanone mit. Mit dem Zelt sind wir dann zur Friesener Warte geflogen, und dann später mit dem ‚Grunau Baby 2‘ nach Kufstein.“ ■

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

▼ Walter unterwegs mit Hermann Jaklitsch



Familienausflug
zu dritt an die Slowenische
Adriaküste
im August 2018

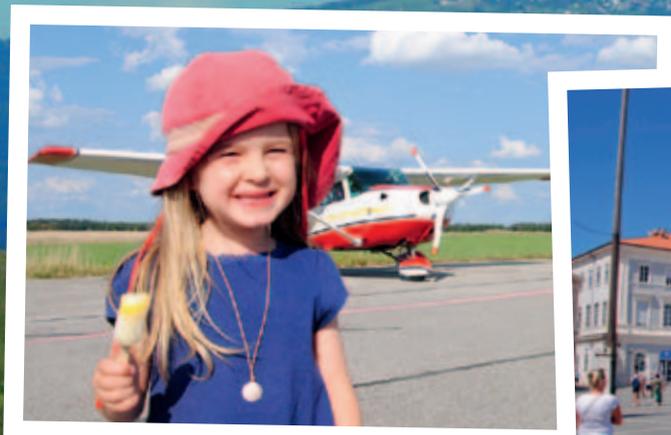
Port

Bericht und Fotos von Philipp Meierling

Nachdem wir – Lotta, Simone und ich – letztes Jahr mit der LV in Portoroz, Slowenien waren, habe ich gedacht, jetzt könnte ich auch mal einen kleinen Reisebericht erstellen... Ein Traum – mit der Familie selber ans Meer Fliegen, ein paar Tage dort genießen und wieder zurück. Mitte August war es dann tatsächlich soweit, ich hatte die LV bereits ein paar Wochen im Voraus gebucht – 15. bis 19.08. sollte es dann soweit sein. Bevor ich ein paar Zeilen über die Reise selber schreibe, möchte ich aber auch kurz ein paar Sätze zur Flugvorbereitung loswerden.

oroZ

Großes Bild: Überqueren der slowenischen Grenze bei Melde Punkt NIPEL ◀ Vorab - Besuch im Deutschen Museum Flugwerft Schleißheim ▼ Destination: Tartini Square in Piran



Flugvorbereitung

Ich habe mich schon einige Wochen vor dem eigentlichen Flug mit der Vorbereitung und Planung beschäftigt. Als erstes habe ich mir Gedanken zur Route gemacht und auch mit mehreren Bekannten darüber gesprochen. Prinzipiell kamen hier zwei Hauptstrecken in Frage:

- 1) Brennerroute über Italien
- 2) Salzburg, Obertauern, Villach, Slowenien

Da das mein erster größerer Auslandsflug (alleine im Cockpit) war, wollte ich möglichst wenig Stress mit Luftraumdurchquerungen und Italienischen Controllern haben und entschied mich somit für Route 2. Also konnte jetzt die Detailplanung losgehen. In Österreich habe ich mich an die veröffentlichten Wetter-Routen gehalten: Salzburg-Mauterndorf-Spittal-Villach.

In Slowenien gibt es VFR-Routen mit Grenzübertrittspunkten, hier NIPEL um auf die Route 3 nach Süden zu kommen. Achtung: die VFR Routen haben min. und max. Höhen! Den Rückflug habe ich mit der gleichen

Route geplant und als Backup noch eine Schlechtwetterroute über Wien und das Donautal vorbereitet. Die Routenplanung habe ich komplett auf Papierkarten + digital gemacht (EasyVFR). Sehr hilfreich fand ich dabei die Planung mit Hilfe von IFR-Wegpunkten, gerade in Österreich und auch für den späteren Flugplan und die GNS430 Programmierung!

Für die jeweiligen Länder habe ich folgende Seiten im Internet für die Vorbereitung genutzt:

Deutschland:

www.dfs.de

www.flugwetter.de

Österreich:

www.austrocontrol.at

Slowenien:

www.sloveniacontrol.si

In Österreich und Slowenien gibt es auf den oben genannten Seiten, alles was das Fliegerherz begehrt, vom Wetter über Notams bis zu den Anflugkarten -alles kostenfrei!

Als generelle Vorbereitung war ich im Vorfeld mit einem Fluglehrer in den Alpen und habe mich etwas eingelesen.

► Im Vordergrund Teile von Piran, im Hintergrund die Salzfelder von Portoroz

◄ Die LV beim Zwischenstopp zum Baden in Ampfing-Wladkraiburg EDNA



Reise

Am Wochenende vor unserem geplanten Abflugtermin, am Mittwoch, habe ich angefangen die Flugpläne aufzustellen und das Wetter im Detail anzuschauen. Da ich noch nicht oft in den Alpen unterwegs war, war für mich das Kriterium zur Alpenüberquerung durchgehende „Oscar“ Wetterbedingung entlang der Route.

Leider verdichtete sich Anfang der Woche die Schlechtwettervorhersage für die Nordalpen für den geplanten Abflugtag immer weiter. Dienstag war dann klar, Mittwoch Nordstau aber ab Donnerstag sollte es gut sein. Da wir die LV ja sowieso ab Mittwoch gebucht hatten, das Wetter in Bayern schön war und Lotta ja dringend mal wieder mit der Lady Victoria fliegen wollte, habe wir uns kurzfristig entschieden ins Deutsche Museum nach Schleißheim zu fliegen.

Am Donnerstag früh war es dann aber soweit, Wetter auf der Route durchgehend O-O-O, Slowenien hat zwar leichten Bora gemeldet, sonst aber alles gut. Flugplan aufgegeben, getankt, letztes Wetterupdate, alles einladen und einsteigen, Triebwerk starten. Der erste Wegpunkt führte uns über München, vorbei am Chiemsee nach Salzburg. Salzburg Radar ließ uns in 9000ft durch die Control Zone Richtung Süden und danach auf FL100 weiter. Bei Mauterndorf übergab Wien Information dann zu Klagenfurt Radar, die wollten uns gleich ein DCT zum Grenzübergangspunkt NIPEL geben. Da mittlerweile einige flache Quellwolken aufgekommen waren, hätten wir kurzfristig auf FL115 steigen müssen um sicher Abstand zu den Wolken halten zu können. Da wir kein

► *Lässt das Herz atmen: Der Hafen von Piran bei Sonnenuntergang*

Sauerstoff dabei hatten, sind wir auf FL080 unter die Wolkenbasis gesunken und haben dem Controller gesagt, wir fliegen die Täler Richtung Spittal und Villach entlang... (so wie geplant). Lotta hat mittlerweile seelenruhig einen kleinen Mittagsschlaf eingelegt, das war auch ganz gut so, denn kaum hatten wir uns bei Ljubljana Information angemeldet und die Slowenische Grenze überquert, hat sich tatsächlich Bora gemeldet. Der böige Ostwind lies den, bis dahin vollkommen ruhigen Flug auf einmal etwas holprig werden. Wir flogen also weiter Richtung Süden auf der VFR Route 3, hinter uns in ebenfalls ca. 5500ft eine weitere Cessna mit D-E... Auf Anfrage des Controllers, meldete sie sich gleich mit „...Traffic ahead in sight...“.



Dank unseres Flarms hatte ich sie auch schon entdeckt. Nach ca. 25min auf Ljubljana Information dann Weitergabe an Portoroz Approach und Anflug auf PAPA-ECHO-2. Der freundliche Türmer hat direkt gemeint „... continue Approach and report Airport in sight...“ Dann in den rechten Gegenanflug eingefädelt und „cleared to land RWY33“ bekommen. Tatsächlich angekommen! ein Follow-Me Quad hat uns zur Parkposition gebracht. Lotta ist – wie öfters – erst aufgewacht als ich das Triebwerk abgestellt hatte. Dann noch Lady Victoria verzurren und alles ausladen.

Mittlerweile war es ca. 12:30 Uhr und etwas über 30°C. Wir hatten im Ort Piran, ca. 15min. entfernt über Airbnb eine Unterkunft reserviert und der Airport eigene Shuttle, brachte uns problemlos hin. Wir wollten bewusst in den

etwas kleineren, ruhigeren Ort neben dem eigentlichen Portoroz und haben es nicht bereut!

Nach 2 ½ Tagen entspanntem Kurzurlaub, stand dann am Sonntag der Rückflug an. Um möglicherweise auf-kommenden Quellwolken am Nachmittag, zuvor zu kommen, wollten wir wieder möglichst früh los und so hatten wir im Flugplan bei EOBT 0800UTC angegeben. Also alles wieder in der LV verstauen, Tanken per Tanklastwagen, Vorflug-check, einsteigen. Mit dem Triebwerk anlassen mussten wir noch 5 min warten da gerade Fallschirmspringer in der Luft waren... Der Rückflug verlief wieder ähnlich problemlos wie der Hinflug. Wir sind die gleiche Route, diesmal konstant in FL090 zurückgeflogen, d.h. in Slowenien durften wir nur bis 7000ft hoch. In der Kontrollzone in Salzburg mussten wir dann

noch einen 360er genau zwischen zwei Bergen drehen, weil gerade eine 737 startete...

Da in Genderkingen ja an dem Wochenende das Horizon Airmeet stattgefunden hat, konnten wir nicht direkt zurück. Am Abend zuvor hatten wir uns dann kurzerhand entschlossen einen Zwischenstopp in Ampfing-Wladkraiburg EDNA zu machen. Ein Geheimtipp um einen Badeausflug zu machen! Direkt neben dem Platz (Graspiste) liegt ein schöner Badensee mit Kinderspielplatz und Pizzeria. Gegen 18:00 Uhr waren wir dann wieder zurück in Genderkingen.

Ein wirklich schöner Ausflug zu dritt und im Endeffekt war der Flug entspannter als ich gedacht hatte!

Für dieses Jahr planen wir wieder einen Auslands-Ausflug zu dritt. ■



Katastrophenschutz aus der Luft

Jahreshauptversammlung der Luftrettungsstaffel
am Stützpunkt Donauwörth



Die Waldbrandüberwachung zählt zu den klassischen Aufgaben der Luftrettungsstaffel. Bereits seit 1968. ► Charles Herrmann gibt bekannt: „Alle 321 Piloten der Luftrettungsstaffel sind aktuell einsatzbereit.“

Als Mitglied der Luftrettungsstaffel Bayern Bayern e.V. (LRSt) richtete in diesem Jahr der von der Motorsportgruppe Genderkingen unterhaltene „Stützpunkt Donauwörth“ Präsidiumssitzung und Jahreshauptversammlung aus.

Von vielen Menschen kaum wahrgenommen, ist die Luftrettungsstaffel Bayern e.V. seit 50 Jahren ehrenamtlich zum Schutz der Bevölkerung im Auftrag des Bayerischen Innenministeriums unterwegs. Als „Fliegendes Auge des Katastrophenschutzes“ gehören Natur- und Umweltschutz aus der Luft zu den traditionellen Aufgaben der Piloten und Luftbeobachter. Aktuell stehen die Beobachtung der bayerischen Wälder bei aufkommender Waldbrandgefahr im Mittelpunkt der Tätigkeiten der Piloten und Luftbeobachter. So wurden 2018 von Piloten der Luftrettungsstaffel Bayern 1.043 Stunden

angeordnete Flüge geleistet und zusätzlich fast 7.000 Stunden zusätzlicher, freiwilliger Flüge durchgeführt. Dabei wurden 22 Waldbrände und 58 Flächenbrände entdeckt, die teils durch Unachtsamkeit, teils durch Vorsatz entstanden waren. Die schnelle Entdeckung der Brände ist dabei ein wesentlicher Faktor, damit sie zeitnah von den ortsansässigen Feuerwehren gelöscht werden können. In heißen und trockenen Sommern, bei denen die Trockenheit in den Wäldern mit denen im südlichen Europa durchaus vergleichbar ist, bleiben uns dadurch Katastrophen, wie man sie aus Griechenland, Spanien oder Portugal kennt, erspart.

Während viele Menschen nur in den heißen Sommermonaten Waldbrände erwarten, ist das Risiko von Waldbränden aber auch im Frühjahr sehr hoch. Das neue Grün, dass der schnellen

Ausbreitung von Bränden Widerstand bietet, ist noch nicht in ausreichendem Maß vorhanden, die Böden sind nach dem Verschwinden des Schnees ausgetrocknet. So war die Staffel bereits Anfang April im Einsatz, um bei einem Waldbrand in Unterfranken die Bodenkräfte auf der Anfahrt zur Brandstelle und bei den Löschmaßnahmen mit Informationen aus der Luft zu unterstützen.

Neben den eigentlichen Aufgaben der Piloten und Luftbeobachter bei der Waldbrandüberwachung werden auch immer wieder Gebäudebrände und Verkehrsunfälle entdeckt und schnell an die zuständigen Bodenstellen übermittelt. Einen bemerkenswerten Einsatz im vergangenen Jahr stellt auch für die Luftrettungsstaffel Bayern ein Flug dar, bei dem ein Pilot der Luftrettungsstaffel bei Dorsbrunn zunächst einen Brand in

Auftakt in der militärgeschichtlichen Sammlung in Neuburg an der Donau

Ein sehr gelungener Auftakt der Veranstaltung war der Besuch der militärgeschichtlichen Sammlung des Geschwaders 74 in Neuburg. Hauptmann Mocka und Hauptmann Ralf Hieke, selbst Pilot der LRSt, gaben den Besuchern einen Einblick in die Entwicklung der militärischen Fliegerei. Begonnen hatte diese mit der reinen Beobachtung des Feindes aus der Luft, bei der die Piloten dann be-

gonnen hatten, mit Pistolen aufeinander zu schießen, aber auch mit Backsteinen nacheinander zu werfen. Über den Beginn der militärischen Luftfahrt über die Ära der „Starfighter“ im kalten Krieg bis hin zur Phantom erwarteten die Besucher nicht nur die Original-Flugzeuge, sondern auch viele, weitere eindrucksvolle Exponate, die bewahrt werden und mit viel Liebe restauriert sind.



▼ Armin Neudert (l) im Gespräch mit LRSt-Präsident Karl Herrmann (r)

der Entstehungsphase lokalisierte und meldete. Beim Heranführen der Feuerwehrkräfte an die Brandstelle entdeckten diese einen seit Tagen vermissten und in seinem umgestürzten Fahrzeug eingeschlossenen Rentner. Der Mann, der dringend auf Medikamente angewiesen war, konnte nur durch diesen Umstand gerettet werden.

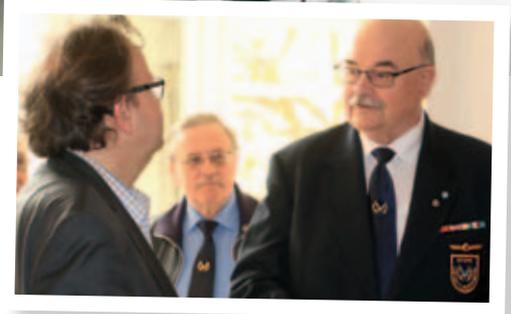
LRSt-Präsidium tagt in Rain am Lech

Nach den Berichten der Flugbereitschaftsleiter aus allen Regierungsbezirken und der Referenten Personal/Einsatz, Ausbildung und Presse erfolgte durch Präsident Karl Herrmann ein Rückblick auf das Jahr 2018, das nicht nur wegen der großen Zahl von Einsätzen ein besonderes Jahr war. Als Höhepunkte nannte er die gelungene 50-Jahrfeier mit anschließendem Staatsempfang, die Vorstellung der Chronik

„50 Jahre LRSt“ und die Uraufführung des Image-Videos der Luftrettungsstaffel. Die Erörterung, Planung und Besprechung von organisatorischen Erfordernissen, um den Flugbetrieb auch in den kommenden Jahren an allen Stützpunkten zu gewährleisten zu können, war dabei die schwierigste Herausforderung für Präsident und Präsidium.

Empfang durch den Oberbürgermeister der Stadt Donauwörth

Trotz eines sehr engen Terminkalenders und Verpflichtungen im Zusammenhang mit Planungen für das Tanzhaus ließ es sich der Oberbürgermeister der Stadt Donauwörth, Armin Neudert, nicht nehmen, das Präsidium der Luftrettungsstaffel ins Käthe Kruse Museum einzuladen und dort zu begrüßen. Als Vertreter einer Stadt in einer waldreichen Umgebung, aber auch an



der Donau gelegen, lobte dieser die Luftrettungsstaffel nicht nur wegen der Waldbrandbeobachtung, sondern auch wegen der wertvollen Unterstützung aus der Luft bei Hochwasserlagen.

Jahreshauptversammlung auf dem Flugplatz Donauwörth-Genderkingen

Die LRSt-Jahreshauptversammlung eröffnete Präsident Herrmann auf dem Flugplatz in Genderkingen. Nach seinem Rückblick auf das Jahr 2018 und dessen Höhepunkte galt sein Dank allen Staffelpiloten, die nicht nur im vergangenen Jahr, sondern bereits in den letzten 50 Jahren alle Einsätze unfallfrei bewältigt haben. Grundvoraus-



Thomas Heitele lässt Werk und Leben von Käthe Kruse lebendig werden



Besuch des Käthe Kruse Museums

Über das Leben der Ausnahmekünstlerin und -unternehmerin Käthe Kruse berichtete Museumsleiter Thomas Heitele bei einem Besuch am Rand der Tagung. Trotz harter Schicksalsschläge schaffte Käthe Kruse es, nicht nur Kindern eine Puppe

an die Seite zu geben, die ein „Begleiter in allen Lebenslagen“ war, sondern auch bis ins hohe Lebensalter erfolgreich ein Unternehmen zu führen. Herr Heitele ermöglichte dabei einen begeisterten Blick auf zahlreiche Originalexponate aus dem Werk von Käthe Kruse.



setzung dafür seien das Können, die Erfahrung und die Vorsicht der Piloten, aber ebenso gehöre auch immer noch ein klein wenig Glück dazu. Während einer Schweigeminute für die verstorbenen Staffelkameraden des Jahres 2018 wurde besonders des ehemals in Genderkingen aktiven Walter Koch gedacht, der während seiner Zeit als Einsatzpilot auch im LRSt-Ausbildungsteam viel für die Luftrettungsstaffel geleistet habe. Für seinen jahrzehntelangen Einsatz als Luftbeobachter erhielt Günther Jankovsky die LRSt-Verdienstmedaille in Bronze aus der Hand seines Flugbereitschaftsleiters Jürgen Wehrens verliehen.

Eine Erfolgsmeldung konnte der Leiter des Bereichs Referat Einsatz/Personal verkünden: „Ich stelle fest, dass mit dem heutigen Tag alle 321 Piloten der Luftrettungsstaffel einen gültigen Ausweis besitzen und damit einsatzbereit sind.“

Neu in das Amt des Schatzmeisters wurde Dieter Naber (Oberpfalz) gewählt. Er hatte das Amt im Vorjahr kommissarisch übernommen, da der bis-

herige Schatzmeister sein Amt aus gesundheitlichen Gründen zur Verfügung stellen musste.

Einstimmig verabschiedete die Versammlung den Auftrag an das Präsidium, sich nachdrücklich dafür einzusetzen, dass auch den Mitgliedern der Luftrettungsstaffel ermöglicht wird, staatliche Ehrungen zu erhalten. Dies sei durch die Aufnahme in den Kanon der „ehrwürdigen Hilfsorganisationen des Katastrophenschutzes“ möglich.

Nach Abschaltung der Notfrequenz 129,900, die von den Leitstellen abgehört wurde, gibt es derzeit keine zufriedenstellende Lösung zur Kontaktaufnahme mit den Leitstellen.

Die Einsatzpiloten wurden daher beauftragt, auf ihren Flügen erfolgreiche und erfolglose Versuche der Kontaktaufnahme mittels Handy auf dem Einsatzbericht zu dokumentieren.

Abschließend bedankte Präsident Karl Herrmann sich bei den Teilnehmern der Jahreshauptversammlung, den Ehrengästen Hermann Stieber, Staatliche



Großes Bild: LRSt-Präsident Karl Herrmann leitet die Jahreshauptversammlung am Stützpunkt Donauwörth. Von oben nach unten: Grußwort durch den Vereinsvorsitzenden Matthias Obermayer; Günther Jankovsky erhält die Bronzene Verdienstmedaille der Luftrettungsstaffel; Ralf Hieke organisierte mit vielen Ideen und Aufwand die Jahreshauptversammlung am Stützpunkt Donauwörth, unterstützt von Stützpunktleiter Werner Rühmann.

Feuerwehrschiele Würzburg und Herwart Meyer, Geschäftsführer des Luftsportverbands Bayern, sowie bei den Organisatoren der Tagung vom Stützpunkt Donauwörth und der Flugbereitschaft Schwaben insbesondere bei Einsatzpilot Ralf Hieke und wünschte allen eine gute Heimfahrt bzw. einen guten Heimflug. ■