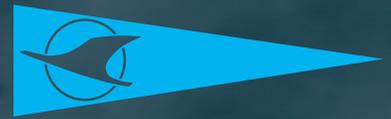


GendAiR kingen NEWS



Ab in die Berge

Karsten Stucke berichtet über die Alpeinweisung, die er mit Lothar Zimmer und Felix Albinger gemacht hat

Walter Koch

Rückblick auf sein unvergleichliches Fliegerleben | Teil 3

Was geht hier vor?

Christoph Fraundorfer stellt sein einzigartiges Fluggerät vor, das er in Genderkingen entwickelt



Neu am Platz:

Eine E-Tankstelle für Autos und Fahrräder und ein Auto für ankommende Piloten und Fluggäste

Neue Mitglieder Neue Mitflieger

Liebe Fliegerkameraden/ innen

Ich bin **Daniel Born**. Ich bin neugierig, an allem Technischen interessiert – und würde mich als sehr hilfsbereit bezeichnen.

Bevor ich bei der MDG Mitglied wurde, war ich im Segelflugverein in Augsburg. Meine Ausbildung dort konnte ich leider nicht abschließen.

Dabei war ich bereits beim schwäbischen und bayerischen Jugendvergleichsfliegen und konnte dabei Erfahrungen auf fremden Flugplätzen und bei Wettbewerben sammeln.

Angefangen habe ich mit Modellflug und bin dann recht schnell zum Segelfliegen gekommen. Mich fasziniert die Technik des Fliegens, die dritte Dimension, aber auch die Wetterbeobachtung und natürlich die einmalig schöne Aussicht.

Auf die MDG bin ich über das Internet gekommen. Ich erhoffe mir eine gute PPL-Ausbildung, bei der ich viel lernen kann.

Ich programmiere sehr gerne und baue auch Dinge, wie zum Beispiel einen 3D-Drucker, Seitenruderpedale mit Anbindung an einen Flugsimulator, Platinen für die Signalverarbeitung oder auch eine E-Gitarre, probiere dabei viele Dinge aus und habe mir auch den Umgang mit CAD selbst beigebracht.

Herzliche Fliegergrüße

Daniel Born



Liebe Fliegerkameraden/ innen

Ich bin **Walter Pfeil** und seit Juni Mitglied in der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V.

Zusammen mit meiner Partnerin und unseren beiden Kindern leben wir in Augsburg. Beruflich bin ich als Kapitän bei der Luft-hansa mit den Airbusflugzeugen A340 und A350 auf der Langstrecke unterwegs.

Einige von Euch werden mich bereits kennen, da ich in den letzten Jahren meinen gesundheitlich angeschlagenen Vater bei seiner geliebten DO 27 unterstützt habe.

Leider ist mein Vater im Mai verstorben und ich habe sozusagen seine Nachfolge im Verein angetreten und die DO27 übernommen.

Always Happy Landings

und herzliche Fliegergrüße

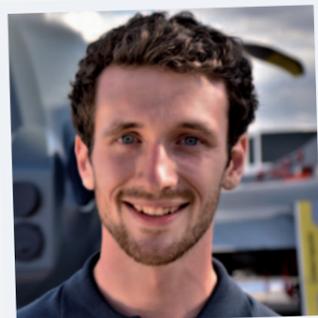
Walter Pfeil



Die Luftfahrt fasziniert mich seit jeher. Ich wurde zum ersten Mal von meinem Großvater in diese Welt eingeführt, der in den 1950er seine Pilotenlizenz erhielt. Ich habe mit 16 Jahren angefangen, Segelflugzeuge zu fliegen, und diese Erfahrung hat mein großes Interesse am Fliegen bestätigt. Ich fliege seit vielen Jahren auch mit Modellflugzeugen (dieses Hobby hat sich kürzlich zum FPV-Drone racing entwickelt). Einer meiner Träume ist es, reisen zu können, während ich selbst fliege.

Mein Hauptziel ist es jetzt, mit dem Training für die PPL zu beginnen und die freundliche Fluggemeinschaft in Genderkingen zu treffen. Ich freue mich darauf!

Herzliche Grüße, Julien



Seitdem arbeite ich bei Airbus Helicopters in Donauwörth.

Ich mag das Leben in Süddeutschland sehr, und ich kann es kaum erwarten diese wunderschöne Region von oben zu bewundern.

Fotos: aus dem Privatbesitz der neuen Mitglieder

Inhalt

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Sicher in die Alpen

Karsten Stucke berichtet über seine Alpeleinweisung, die er gemeinsam mit Felix Albinger bei Lothar Zimmer gemacht hat 4

Rückblick: Walter Koch

Über kleinere und größere Pannen berichtet Walter Koch in unserem dritten, und vorletzten Teil seiner Fliegergeschichte 8

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Daniel Born, Walter Pfeil und Julien Vandenaabeele 14

Vom Platz in die Region

Wie kommt man nach der Landung weiter? Zum Beispiel mit unserem „neuen“ Courtesy Car, das wir ankommen Gästen zur Verfügung stellen. Oder mit Strom für E-Autos aus unserer Tankstelle. Beides kostenlos 15

Der Tensor

Seit etwa einem Jahr haben wir eine Firma am Platz, die ein neuartiges Fluggerät entwickelt. Schon längst sind viele Piloten und Gäste neugierig geworden. Die Firma Fraundorfer selbst stellt hier exklusiv den Tensor vor 16

Interview

Mit Christoph Fraundorfer, dem Entwickler des Tensor 20

Impressum

Redaktion und Fotos: Matthias Obermayer, Karsten Stucke, Fraundorfer Aeronautics, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Daniel Born, Walter Pfeil, Julien Vandenaabeele **Titelfoto:** Fraundorfer Aeronautics **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!

Vor rund einem Jahr lag unsere Priorität auf geplanten und ungeplanten Triebwerkswechslern an 4 unserer 5 Flugzeuge. Diese kritische Phase ist zum Glück vorbei und alle unsere Flugzeuge schnurten brav und ermöglichen uns schöne und interessante Flüge. So kann nun Karsten Stucke in diesem Heft über eine Gebirgseinweisung berichten, die er zusammen mit Felix Albinger unter der Leitung unseres Fluglehrers Lothar Zimmer erleben durfte.

An unserem Flugplatz haben sich auch wieder größere Veränderungen ergeben. Wir sind sehr stolz, dass Genderkingen ein Luftfahrt-Entwicklungsstandort geworden ist, denn Christoph Fraundorfer hat seine Firma Fraundorfer Aeronautics samt Entwicklungsbüro nach EDMQ verlagert. Im Mai wurde hier das völlig neuartige Luftfahrzeug TENSOR der Öffentlichkeit vorgestellt – eine Kombination aus Tragschrauber und Flugzeug. Christoph Fraundorfer stellt in diesem Heft dieses hochinteressante Projekt vor.

Neben dem Blick in die Zukunft kommt auch in diesem Heft wieder ein Blick zurück in das bewegte Fliegerleben unseres leider im De-

zember letzten Jahres verstorbenen Ehrenmitglieds Walter Koch. In Teil 3 seiner Erinnerungen erfahren wir von einem beinahe katastrophalen Vorfall beim Absetzen von Fallschirmspringern und von Walters Begegnungen mit Hanna Reitsch unter etwas peinlichen Umständen.

In diesem Jahr konnten wir wieder einiges an unserem Flugplatz verbessern. Die größte Investition war der Ersatz unserer alten Dieseltankstelle, die mit ihren knapp 1000 Litern für unsere 4 Diesel-Triebwerke und für einige Kundenflugzeuge zu klein geworden war. Nun haben wir eine 5000 L – Tankstelle, die zudem in unser elektronisches Tankstellensystem eingebunden ist, wodurch die bisherige „Zettelwirtschaft“ wegfällt.

Etwas kleiner waren die Investitionen zur Verbesserung unseres Service-Angebots – zumal unser langjähriges Vereinsmitglied Franz Kraus, der auch die Ideen dazu hatte, uns hier technisch und finanziell stark unterstützte. So wird in diesem Heft von unserem „Courtesy Car“ DON-DA42 und von unseren E-Tankstellen für E-Mobile und E-Bikes berichtet.

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

Ihr Matthias Obermayer

Wichtige Termine

Auf zwei Modellflugevents der Superlative am Flugplatz Genderkingen freuen wir uns schon jetzt:

Horizon-AirMeet am 17./18.08.2019 sowie

JetPower am 13./15.09.2019

Unser Flugplatzfest findet in diesem Jahr am 29.09.2019 statt.

Wir gratulieren herzlich

Zum 83. Geburtstag Franz Schröttle am 11.09.

Zum 60. Geburtstag Wolfgang Tauber am 13.07.

Zum 50. Geburtstag Oliver Klausner am 05.07.

Ab in die Alpen

Gebirgsflug- einweisung nach St. Johann in Tirol

Seit etwa zwei Jahren bin ich nun stolzer Besitzer einer privaten Pilotenlizenz. Meine Flüge bestanden meist aus Wiederholungsübungen in der Nähe, um meine Fähigkeiten noch etwas zu festigen. Als Anfänger findet man in jedem Flug genug Punkte und winzige Herausforderungen die man noch verbessern und meistern kann. Für alte Hasen absolute Nichtigkeiten, für mich jedoch durchaus spannend.

Und dann gibt es da trotzdem noch diese Schlüsselerlebnisse. Wie damals, als man den ersten Kinofilm in 3D gesehen hat. Plötzlich klebt der Film nicht mehr platt an der Wand sondern geschieht

um dich herum. So ähnlich ging es mir letzten Sommer als ich mit einem Kollegen in die Berge flog. Zugegebenermaßen nicht von Gendringen sondern von Jesenwang aus... erinnert ihr euch an die Herausforderungen für Anfänger? Die Bahn in EDMJ ist alleine schon ein Erlebnis, aber in den Alpen wurde aus der pseudo-3D-Fliegerei plötzlich ein richtiges dreidimensionales Erlebnis.

Es war völlig klar dass ich demnächst öfter mal in den Bergen unterwegs sein wollte. Nun gibt es da das ungeschriebene Gesetz, dass man ohne eine gründliche Einweisung durch einen erfahrenen Fluglehrer nichts in den Alpen verloren

Ausbildung

hat, zumindest nicht als PiC in einem Flugzeug.

Vor ca. vier Wochen half ich beim Rangieren der KY und habe dafür den Tipp bekommen, dass ich eine der gründlichsten Einweisungen von Lothar Zimmer bekommen könnte („der mit der PA-18“ – „Ahhh“). Die Steilvorlage kam auf dem Silbertablett als ich eine Woche später nach einem Flug Lothar an der Tankstelle getroffen habe. Kurzes Schwätzchen, gerne, alles kein Problem. Dafür ist also ein Verein wirklich sehr praktisch...

Lothars Szenario sah eine theoretische Einweisung und ca zwei Stunden Flug vor. Noch besser wäre ein zweiter Pilot damit man

Sicher in St. Johann gelandet: Felix Albinger, Karsten Stucke und Lothar Zimmer



zwei Stunden in die Berge rein und zwei wieder raus fliegen könne. Kurzzeitig kam mir der Gedanke eines größeren MDG-Workshops in den (jugendlichen Leicht-)Sinn, allerdings wurde mir schnell Qualität vor Quantität empfohlen. Im Nachhinein auch vollkommen richtig. Als zweiten Piloten hatte sich schnell Felix gefunden, um genau zu sein mit nur zwei WhatsApp Nachrichten.

Anfangs tröpfelten die Informationen noch, es sollte nach LOIJ gehen, wir blockten die LV für einen Montagnachmittag und sahen einen Backup-Termin vor. Brav habe ich schon mal eine Standardplanung angefangen. Gewicht und Flugzeit passen nicht so richtig, kein Diesel und kein Jet in St. Johann. Also entweder aufhören zu essen oder doch weiter nach Zell am See?

Am Tag zuvor hat Lothar sich warm gelaufen, nun kamen Inputs im Stundentakt: Checkliste für den Praxisteil (nicht mit lee-

rem Magen – Gott sei Dank, also doch essen), Tipps, ein komplettes Handout, Flugplanung, Foreflight-Dateien. Das Wetter sah gut fliegar aus, allerdings keine Sightseeing-Bedingungen, also für uns perfekt.

Am Montag gegen Mittag trafen wir uns am Platz und machten uns zu dritt über die Theorie her. Leider hatten wir verdrängt dass montags das Lokal zu ist, also doch wieder nix zu essen. Laut Internet und Erfahrung hat die Gastronomie in St. Johann auch zu.

Allerdings gab es interessanteres: Auf- und Abwinde, Druck- und Dichtehöhen, Steigleistungen, Queren von Hängen, Umkehren in x Varianten, Unfall-Hintergründe und Statistiken. Insgesamt ein rundes Paket von hilfreichen und interessanten Infos. Abgerundet wurde es von einer Inspektion von Lothars Standard-Gebirgsflugausrüstung. Ok, für den Weg nach St. Johann etwas übertrieben, aber wenn es mal weiter gehen soll und man dann erst mal auf irgend so

einem Gletscher herumsteht, dann kann es schon hilfreich sein, große Dinge in bunten Farben, warme Dinge, scharfe, brennende, spiegelnde und funkende Dinge dabei zu haben.

Zeit für die Praxis, LV checken und tanken. Aus den zwei Stunden Flugzeit pro Leg haben wir eineinhalb gemacht, damit klappte dann auch W&B.

Zuvor hatten Felix und ich schon vereinbart dass ich den ersten Teil fliege und er sich dabei noch mal geistig von der KY auf die LV umstellt. Dank der zahlreichen Cumuli wurde er recht gut durchgeschüttelt, auf dem Rückflug gegen Abend konnte ich hingegen einen recht ruhigen Flug genießen. Beim nächsten Mal wird wahrscheinlich Felix zurecht auf den ersten Flug bestehen. Gerne.

Die Route führte uns entlang der bayerischen Seen: Ammersee, Starnberger See, Kochelsee, Walchensee, dann nach Osten um die Flugeigenschaften an den Hängen

zu beobachten. Auf dem Weg dorthin Stall mit und ohne Klappen zum Warmlaufen. Dann durch das Hingerisser Tal zum Sylvensteinspeicher, Tegernsee, Schliersee und weiter Richtung Wendelstein. In einem engeren Tal Standardkurven mit Cruise-Speed, dann 20° mit reduzierter Geschwindigkeit auf 80KIAS und die von Lothar optimierte Chandelle für Umkehrkurven in engen Tälern. Es war erstaunlich zu beobachten, welche Auswirkungen solch kleine Flugzustandsänderungen auf den Platzbedarf haben, nahezu ein Drehen auf der Stelle ohne in aerodynamische Grenzzustände zu kommen. Wichtig war auch die Erkenntnis dass eine Verringerung der Geschwindigkeit um ca. 20KIAS den Kurvenradius praktisch halbiert. Dementsprechend gilt Lothars 1. Schwäbische Flugregel: „Mach langsam s'pressiert“.

Weiter durch das Kufsteiner Tal Richtung LOIJ. Natürlich den anspruchsvollen Weg von Norden

her, nicht die Autobahn entlang. Wir sind ja schließlich da, um was zu lernen. Immer die Augen in die Täler um uns herum, ob da nicht jemand herausgeschossen kommt. Entgegen aller Erwartungen haben wir kaum einen Segler oder Gleiter gesehen, Montage haben auch ihre Vorteile.

Der Anflug gestaltete sich für mich als recht anspruchsvoll. Die Platzrunde liegt 1600ft über dem Platz, der Gegenanflug am Hang entlang, einen Queranflug gibt es nicht und die Bahn ist für ihre Länge sehr breit, von oben dann eher quadratisch. Thermik (oder Nervosität) taten ihr Übriges. Trotzdem sind wir und Flugzeug heile angekommen und zu unserer Überraschung gibt es einen neuen Pächter im Lokal der auch an Montagen öffnet. Einmal die Karte rauf und runter bestellt, die Handys gecheckt und die Sonne Tirols genossen.

Zurück haben wir die Prozedur in umgekehrter Reihenfolge abge-

spielt. Felix hat dieselben Übungen absolviert und ich konnte das erste Mal die LV von der Rückbank aus erleben (deutlich bequemer als ich mir das für jemanden mit 1,86m vorgestellt hatte). Sobald wir die letzten Bergkämme verlassen hatten wuch auch die Spannung schnell einer gewohnten Routine, ähnlich wie beim Abspann im Kino.

Abschließend gab uns Lothar noch seine zwei wichtigsten Hinweise mit auf den Weg:

- „Fliegt nicht bei schlechtem Wetter in die Berge“ (Unfallursache Nummer 1)
- „Aber nutzt das Gelernte und fliegt in die Berge“

Alles klar.

Mein Dank geht zum Schluss an Lothar für die großartige Einweisung und an Felix für die Begleitung und die wunderbaren Fotos ... und an den Koch in LOIJ für den leckeren Kaiserschmarrn.



◀▲ Impressionen eines interessanten Tages
▶ Ausrüstungsgegenstände für alle Fälle, die den Flug in die Alpen sicher machen

Walter Koch

Ein Leben voller Fliegerei und Kameradschaft

Es ist März und inzwischen der Morgen von Walters neunzigstem Geburtstag. Der erste, an dem er nun leider nicht mehr unter uns ist. Zwei Tage lang bin ich schon wieder daran gesessen, meine Notizen zum Interview mit Walter zu sortieren. Ich habe die Reproduktionen seiner Fotos durchgesehen, habe sortiert, welche seiner Erzählungen ich in die Gendairkinger News mit aufnehmen. Immer wieder habe ich auch Tags davor die Spachaufzeichnungen abgehört, in denen Walters Stimme so lebendig klingt, als müsse ich mich nur umdrehen, und er säße noch hinter mir. Und so ist es kein Wunder, dass ich zwischen all diesen Erinnerungen den Traum hatte, der bezeichnend ist für das Bild, das ich von Walter gewonnen habe. Nach einem atemberaubenden Start in Kathmandu hat mir Walter, der in diesem Traum neben mir sitzt, gezeigt, wie man die LV einstellen muss, damit sie über den K2 fliegt. „Stell mal deinen Motor richtig ein, und dann trimm die Maschine richtig!“ weist Walter an.

Als der Motor der Maschine im Traum stottert, wird mir klar, weshalb: „Die haben uns in Kathmandu die Tanks mit Pferde-

gülle voll gemacht!“ erkläre ich Walter. „Das überleben wir hier nicht!“

„Ach was,“ schreit Walter laut. „du ziehst jetzt den Gashebel abwechselnd raus und schiebst ihn rein, bis ich es dir sage.“ Dann stellt er wieder an einigen Schrauben etwas ein. Die Felslandschaft unter uns nähert sich bedenklich schnell.

„Jetzt Motor wieder starten!“ ruft er mir zu.

Tatsächlich springt der Motor wieder an und wir gewinnen wieder an Höhe.

Er zuckt mit den Schultern, und meint nur: „Du kannst jede Maschine auch mit Pferdegülle fliegen, wenn sie richtig eingestellt ist. Im Krieg hatten wir oft gar nichts anderes, und sind damit auch in die Luft gekommen.“

Mir wird klar: mit Walter an der Seite KANN mir einfach nichts passieren.

Als ich mit der Erzählung meines Traums fertig bin, lacht Renate: „Ja, Walter – der hätte sicher auch das geschafft!“

Die Erinnerungen sind noch nah

Ich schreibe wieder, und höre die Aufzeichnungen von diesem Spätsommertag. Über den



► Walter im Sommer 2002 vor der D-EELV, die damals noch mit Avgas geflogen wurde
►► Walter mit einer Schulklassen von Fluggerätekäuern, die er auf eigene Initiative zum Fliegen einlud, um Flugphysik anschaulich zu machen



Rückblick

Lautsprecher hört man ein leises Summen, das lauter wird. Dann Renates Stimme. „Da ist wieder einer in der Luft.“

„Ja.“ Das ist Walter.

„Seht ihr den?“ Das ist meine Stimme in der Aufzeichnung.

„Nein.“

Ich erinnere mich, wie wir alle an diesem weißen Tisch saßen, und durch das Oberlicht in den strahlend blauen Himmel schauten. Aber erst als dieses Flugzeug weit oben fast am Rand der Glasscheibe verschwunden ist, entdeckt Renate den Flieger. Es ist immer noch sehr warm hier, ich schenke mir Wasser nach. Man hört auch das noch auf den Aufzeichnungen. Walter ist nun seit drei Monaten nicht mehr da, aber wenn ich die Augen schließe, habe ich alles noch so vor mir, als sei es gerade in diesem Moment geschehen...

Walter zieht ein weiteres Foto heraus und legt es auf den Tisch.

„Das waren hier der Adi Eisenhofer. Der war oben am Stillberghof Werkstatteleiter. Und die Fluggerätekäuern an der Schule hatten immer Probleme mit der Flugphysik. Ich hab damals gesagt, die müssen einfach mal mitfliegen und hab das dann mit dem damaligen Schulleiter



▲ Die Do27 aus Genderkingen nach dem Start mit Springern
 ◀ Walter mit dem beschädigten Teil des Leitwerks der DO27, in die ein Fallschirmspringer crashte

geklärt. Und die Schüler durften dann in insgesamt vier Motorsegler mitfliegen. Und damit die unten sehen, dass wir auch was tun, sind wir dann auch mal im Formationsflug mit allen vier Flugzeugen über die Fabrik geflogen.“

Fallschirmspringer befördert er damals nicht nur in 3000m Höhe, erzählt nun Walter, während er immer noch durch das Oberlicht hinausschaut. Inzwischen schreibt Renate alles auf, Walter erzählt schon seit mehr als einer Stunde so flüssig, dass ich eine Pause brauche. Er berichtet, dass er über die Flüge für die Springer hinaus auch immer wieder deren vereinsinterne Wahlen geleitet habe. „Dabei war ich ja selbst gar kein Springer. Ich gehöre doch nicht zu den Verrückten, die aus einem funktionierenden Flugzeug aus der Tür rauspringen“, lacht Walter. Renate notiert mit, ich zeichne zur Sicherheit auch längst alles mit dem Handy auf und mache hin und wieder ein Foto von Walter. „Obwohl ich nie vorgehabt hätte, aus der Maschine auszusteigen, hat damals das Luftamt vorgeschrieben, dass auch der Pilot der Springermaschine einen Schirm trägt. Und einmal hätte ich den auch fast gebraucht, da kam es zu einem schlimmen Zwischenfall.“

Ein schwerer Zwischenfall in 3.000 m Höhe

Dann erzählt Walter von seinem vermutlich schlimmsten Zwischenfall in der Luft: wie er damals immer jeweils sechs Springer mit nach oben genommen habe, die sich dann nach dem Sprung zur Formation sammel-

ten. Das sei natürlich eigentlich nur bei einem gleichzeitigen Ausstieg möglich gewesen. „Es passten aber immer nur maximal drei Springer durch die Tür. Also sind drei ausgestiegen und haben sich außen an den Türen eingehängt und an den inneren Springern. Und dann haben die Springer in der Maschine gleichzeitig erst einmal die Arme der äußeren Springer festgehalten. Und dabei hat dann einer der Springer in der Maschine den

Ich konnte die Maschine jetzt nicht mehr steuern

Auslösegriff von einem von denen draußen erwischt ... Und da ging der Schirm auf und ich konnte die Maschine jetzt nicht mehr steuern, denn der Schirm bedeckte Höhen und Seitenrudder vollständig und verhakte auch alles komplett.“

Das ist jetzt der Augenblick, wo Renate die Augen aufreißt und den Stift sinken lässt.

„Der Schirm ging ganz genau über die Ruder hinten, ich schrie laut ‚Notabsprung, alle sofort raus hier!!!‘“, höre ich Walter. „Bei diesem Absprung schlug dann unglücklicherweise auch noch einer der Springer hinten in das Höhenruder ein, bevor sie alle in der Tiefe unter mir verschwanden. Und als die alle weg waren, hab ich erst mal überlegt, ob ich nicht doch noch eine Chance habe, die Maschine kontrolliert nach unten zu bringen. Und ich hab auch sofort über Funk einen Rettungswagen bestellt – für den Springer, der hin-

ten in das Höhenruder gekracht war. Ich hab die Ruder mit ein paar der Manöver, die ich für die Kunstflugberechtigung gelernt habe, nach und nach wieder vom Fallschirm befreien können, sodass die Maschine normal steuerbar war. Den Springer habe ich dann weiter unten gesehen, wie er mit dem Notschirm zwischen Genderkingen und der Lechbrücke runter ging. Ich bin dann im Sturzflug runter und bin so lange über der Stelle gekreist, bis die Rettungskräfte den Ort gefunden hatten und bei ihm waren. Ich sah, wie sie ihn in den Rettungswagen trugen und kurz darauf schnell mit Blaulicht in Richtung Donauwörth fuhren. Und da bin ich dann endlich auch wieder gelandet.“ Die Sonne strahlt immer noch warm durch das Oberlicht in den Raum, aber auf einmal friert mich.

Walter legt eine kleine Pause ein. „Das Höhenruder muss ich euch auch gleich mal zeigen. Das habe ich aufgehoben. Ich habe es ein paar Tage später gegen ein neues ausgetauscht.“

Er verschwindet kurz im Nebenraum und kommt tatsächlich mit diesem stark eingedrückten Teil des Flugzeugs wieder, mit dem er damals geflogen war. „Um Himmels willen ...“ meint Renate „... das muss ja einen furchtbaren Schlag getan haben ...“. Walter erzählt weiter: „Und als ich die Maschine dann acht Tage später repariert habe, stand auf einmal dieser Springer hinter mir, der da in das Ruder gekracht war. Ich hab gesagt: ‚Du musst doch an der ganzen Seite komplett blau sein von dem Aufschlag.‘ Der wollte aber nur wissen, ob die Reparatur an dem Tag noch fertig würde, weil

er gleich wieder springen wollte. Der Arzt habe ihm gesagt, wenn er nicht bald wieder springe, würde das nichts mehr werden, dann würde der Schock weiter arbeiten, und er würde nie mehr in ein Flugzeug steigen.“

Walter zeigt nicht uns nicht nur das verbeulte Teil des Höhenruders, sondern auch den Kolbenring des Motors, mit dem er nach einem Start notlandete.



„Die Do27 haben wir dann verkauft. Als Günter Löffler Vorstand war, hat er das alles durchgerechnet, und da hat man dann für den Springerbetrieb eine Cessna gekauft, die war viel wirtschaftlicher als die Do.“

Walter schaut mit uns die Bilder durch, die er für unseren Termin zusammengesucht hat, und erinnert sich: „Und dann haben wir mal einen im Verein gehabt, der war ein richtiger Hochstapler. Der hat anfangs auch die Ma-

schine geflogen, die dem Bruder vom Kimmerle gehört hat. Eine Turboprop. Der hat allen erzählt, was er schon geflogen sei. Er hat allen versucht, weis zu machen, er sei bei der Bundeswehr erst einen Starfighter geflogen, später eine Transall. Dabei geht das gar nicht: Das sind bei der Bundeswehr ganz unterschiedliche Ausbildungen. Alles lauter Sprüche. Immerhin hat der dann eine gebrauchte Beech aus den USA bis hierher geflogen. Eine Maschine, die der ganz günstig gekauft hatte, um sie hier in Deutschland herrichten zu lassen.“ Walter lacht jetzt: „Als der damit dann nach Augsburg zu Beech gegangen ist, um die Reparaturen schätzen zu lassen, haben sie ihm erklärt, dass die Summe der Reparaturen die Kosten für den Kauf einer neuen Maschine deutlich übersteigen, und dass sie so was nicht machen. Ich hab mir das bei Beech erklären lassen und auch einiges zeigen lassen, und habe da auch gelernt, wie man eine Beech wartet...“

Eine Lehrerin, die Walter nervt

Walter zieht ein anderes Bild heraus: „Das hier ist hochinter-

essant. Das habe ich in England gemacht. Da ist die V1 drauf, ein Raketenflugzeug, das von Hanna Reitsch als Testpilotin geflogen wurde.“ Walter lächelt. „Also, die Hanna Reitsch ... mit der hab ich mich ja mal so blamiert ...“

Walter beginnt zu erzählen, wie er an einem schönen Sommertag einen Streckenflug mit dem Segelflugzeug von Ansbach nach Hornberg gemacht habe. Und da sei dann eine Schullehrerin mit einer Gruppe von Jungen und Mädchen gekommen und habe sein Segelflugzeug angeschaut. „Anschauen ist in Ordnung, aber mit den Augen, nicht mit den Fingern! Das ist eine nagelneue Maschine, da wird jedenfalls nichts angefasst,“ habe er die Lehrerin vor ihren Schülern zurechtgewiesen.

Walter berichtet weiter: „Naja, jedenfalls: Acht Tage später war ich bei einer Veranstaltung, und da hält eine Frau einen Vortrag über die Fliegerei: Das war die Hanna Reitsch. Die Lehrerin!!! Und als sie den Vortrag beendet hatte, schenkte sie mir auch noch ihr neues Buch. Mit einer Widmung.



Und erinnerte mich in der Widmung daran, dass man Flugzeuge nur mit den Augen anschaut, und nicht mit den Fingern.“ Ein Vereinskamerad wies ihn zu recht. „So gehst du mit solchen Persönlichkeiten um ...“ Walter habe erklärt: „Na, die hat sich mir ja nicht vorgestellt. Da konnte ich ja nicht wissen, dass das die Hanna Reitsch ist. Naja, aber a weng peinlich war mir das dann doch schon auch.“

Ein buntes Fotoalbum aus einem Fliegerleben mit vielen Höhen

Walter zeigt uns ein paar ältere Fotos der LV. „Da war ich in Kassel. Ich habe immer wieder hoch geschaut, wie die LV auf Diesel umgebaut wird. Damit ich gleich alles kennenlerne, und weiß, auf was ich achten muss bei der Wartung.“

„Ach,“ Renate ist überrascht „war die Maschine schon vor dem Umbau auf Diesel im Verein.“

„Immer schon.“ Er sei dann auch mit der Bahn hochgefahren, um den Flieger zurück zu holen. „Die hätten mich auch raufgefliegen. Der Günter war damals Vorstand, der hätte mich ja hoch gebracht. Aber ich hatte doch damals die BahnCard 50, da konnte ich doch gut mit dem Zug fahren und zurück fliegen.“

Auf einem weiteren Foto zeigt uns Walter seinen Neffen. „Das ist mein Patensohn“, erklärt Wal-

ter stolz. „Er wollte dann auch eine Fluglizenz machen. Er ist KFZ-Meister. Ich hab ihm geraten: Mach einen UL-Schein und kauf dir ein UL-Flugzeug.“

Du hast Familie, und UL-Fliegen ist viel günstiger, als mit dem PPL zu fliegen. Der ganze Betrieb und alles was dran hängt geht da über den Aero-Club und den Luftfahrtverband, und nicht über das LBA – und das ist viel günstiger.“

Wenn Not am Mann war habe ich überhaupt immer Flugleitung gemacht

Während ich noch dieses Foto betrachte, hat Walter schon das nächste in der Hand. „Das hier ist ein Professor aus Augsburg, der Name fällt mir nicht mehr ein, als der eines Tages seine Mutter in Norddeutschland besuchen wollte, hat er mich mitgenommen, weil ich mich da oben auskenne.“

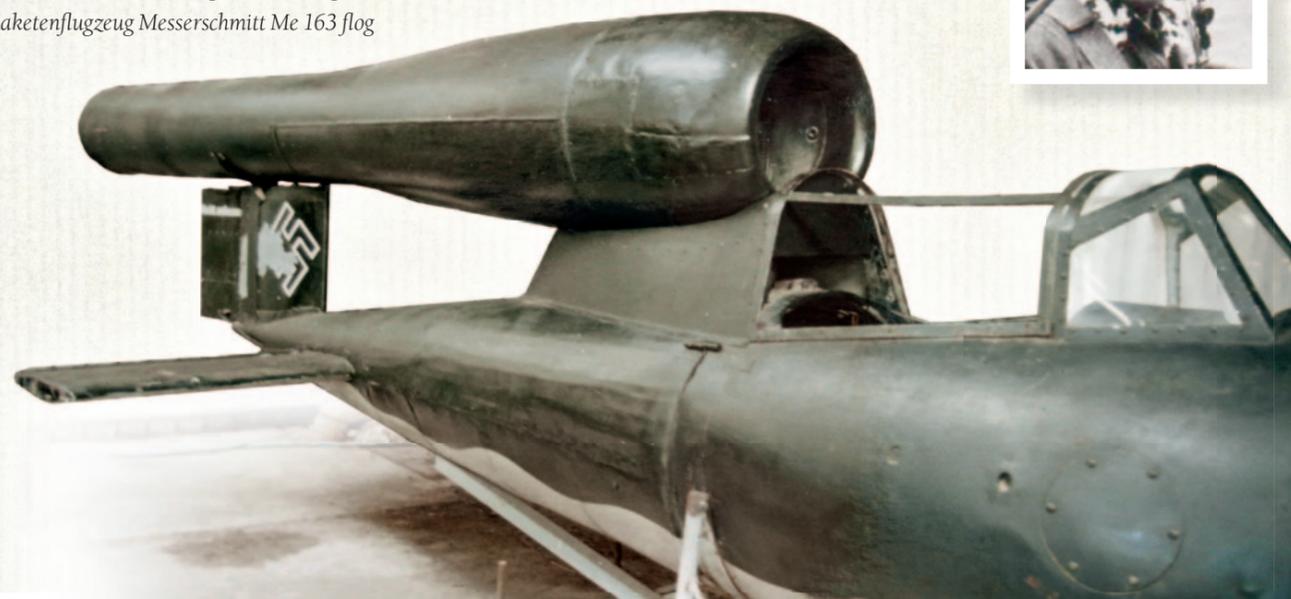
Auch ein paar Fotos des Ferienprogramms sind dabei. „Da war ich von Anfang an mit dabei. Und als der Franz seine erste Beech aus den USA holte, und sich kein anderer gefunden hat, bin ich raus an den Platz und hab Flugleiter gemacht. Aber mitgeflogen bin ich nicht. Er wollte wissen, weshalb nicht. Ich habe ihm gesagt: ‚Hast du eine Toilette an Bord?‘, und er mein-

te ‚Nein, aber früher hast du die auch nicht gehabt.‘ ‚Ja‘, hab ich ihm dann gesagt, ‚aber früher, wenns lang her ist, war ich auch noch jünger, und das bin ich im Gegensatz zu damals heut nicht mehr.‘

Aber wenn Not am Mann war hab ich überhaupt immer Flugleitung gemacht. Da kamen schon auch immer mal Sachen vor ... Einmal fand ein Pilot aus Würzburg den Platz nicht, ich hab ihm noch versucht, zu erklären, wie er herfindet. Und der musste am Ende östlich der Zuckerfabrik eine Notlandung bei Rain machen. Wir haben da erst mal schnell jemand hingeschickt, der zwei Kanister Sprit mitnahm. Einfach nur für alle Fälle. Also: ich kam ja da erst etwas später dazu. Der Polizist wies mich dann an, in die Tanks zu schauen, und ich stellte fest, dass genug Sprit drin war. Er hatte mich ja sonst nichts gefragt, und darum habe ich ihm auch sonst nichts gesagt,“ grinst Walter verschmitzt. „Wir starteten den Motor wieder, der natürlich lief. Ich hatte eine Außenstarterlaubnis und hab dann das Flugzeug von dort zum Flugplatz geflogen.“

Bericht: Georg Lehmacher, Fotos sind aus dem Archiv von Walter Koch mit Ausnahme der Portraits auf Seite 10 und 12, sowie des Portraits von Hanna Reitsch (wikipedia commons); Das Interview führten Georg und Renate Lehmacher sowie Matthias Obermayer. Die Fortsetzung mit dem letzten Teil von Walters Lebens- und Fliegergeschichte folgt in der nächsten Ausgabe der Gendairinger News.

►► Hanna Reitsch, die zu den wenigen Personen gehörte, die das ▼ Raketenflugzeug Messerschmitt Me 163 flog



DER TENSOR

Fliegen wie ein Ahornsamen am Flugplatz Gendorkingen



Mit einem Durchbruch in der Rotor-Technologie hat „Fraundorfer Aeronautics“ die Grundlage für eine neue, effiziente Generation von Luftfahrzeugen gelegt.

◀ Prototyp Tensor 600X
▼ Testaufbau des Avioniksystems von Dynon.
Fotos: © „Fraundorfer Aeronautics“



Ende Mai wurde mit großer Medienresonanz auf dem Flugplatz Donauwörth-Gendorkingen mit der TENSOR 600X ein besonderer „Technology Demonstrator“ vorgestellt. In mehr als zehnjähriger Forschungs- und Entwicklungsarbeit hat das seit kurzem auf dem Flugplatz ansässige Technologieunternehmen „Fraundorfer Aeronautics“ – als erstes Unternehmen weltweit – eine wegweisende Pionierleistung im Bereich der Luftfahrttechnologie erzielt: Nach dem Vorbild des Ahornsamens und Erkenntnissen in der Bionik wurden hocheffiziente Autorotations-Rotoren der neuesten Generation entwickelt und deren Funktionsfähigkeit in Flugversuchen bereits unter Beweis gestellt. Als weiteres Alleinstellungsmerkmal ist die patentierte Rotor-Technologie skalierbar. Damit wurde die flugphysikalische Basis für die Entwicklung unterschiedlicher Leistungsstufen und Traglasten gelegt. Um die Potenziale des innovativen Konzepts aufzuzeigen, arbeitet das Unternehmen im Entwicklungsverbund mit Industriepartnern und Universitäten seit Anfang 2016 am „Technology Demonstrator“. Im Zuge der laufenden Luftfahrtzulassung findet „Fraundorfer Aeronautics“ auf dem Flugplatz Donauwörth-Gendorkingen ideale Bedingungen vor. Der Erstflug ist Anfang 2020 geplant. Der Prototyp soll eine Reichweite von 600 km und eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h erreichen und mit einer Start- und Landestrecke von wenigen Metern auskommen. Die Serienreife ist für 2021 geplant. Bei diesem Technologieträger nutzt „Fraundorfer Aeronautics“ das Prin-

zip des Kombinations-Tragschraubers. Mit dem Einsatz modernster Luftfahrttechnologie wurde für dieses Flugprinzip – ergänzend zum innovativen Rotor-Konzept – vor allem die Aerodynamik verbessert, um neben einer höheren Leistungsfähigkeit und Flugstabilität auch eine deutliche Lärmreduktion zu erreichen. Die Nutzbarkeit konnte, im Vergleich zu gängigen Mustern, durch einen großen Laderaum, sehr gute Sichtverhältnisse von beiden Pilotensitzen aus und einem geräumigen Cockpit mit modernster Avionik verbessert werden.

Neben den sehr guten Langsamflugeigenschaften, die gerade auch bei schlechteren Wetterbedingungen sehr wertvoll sind und der Sicherheit gegen Strömungsabriss, konnte auch die Crashesicherheit durch eine geschlossenen Composite-Zelle mit doppelt abgeschottetem Kraftstoffsystem sowie einer großen Knautschzone deutlich verbessert werden.

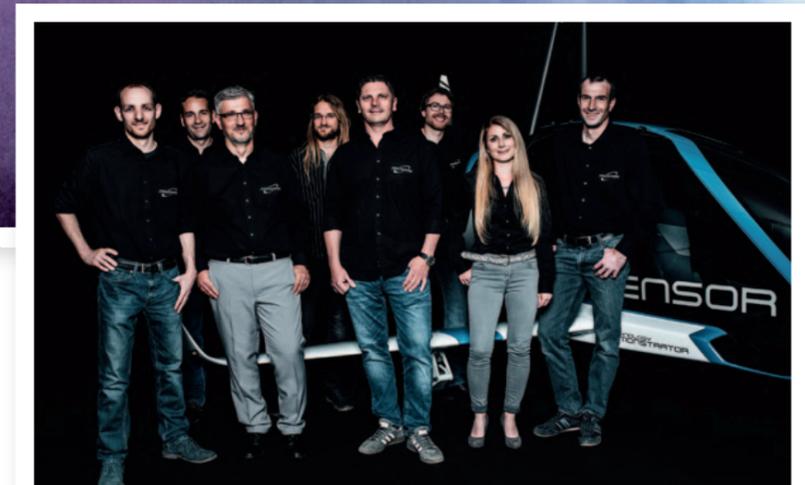
Was die Antriebstechnologien betrifft, wurde bei der Auslegung des Technology Demonstrators im Lastenheft größtmögliche Flexibilität berücksichtigt: Da Elektro-, Brennstoffzellen- und Wasserstoffantriebe voraussichtlich erst in den kommenden 5-10 Jahren sicher und wirtschaftlich in der Luftfahrt genutzt werden können, kann – als Brückentechnologie – konventionelle Motorentechnologie der neuesten Generation eingesetzt werden. Die Grundvoraussetzungen für eine in späteren Schritten unbemannt und autonom fliegende Variante der TENSOR 600X sind ebenfalls bereits geschaffen.

Anders als bei Personen-Drohnen oder e-VTOLs, für die gesetzliche Änderungen beziehungsweise die Schaffung neuer Regularien erforderlich sind, kann die TENSOR 600X zeitnah starten. Die Einsatzmöglich-

keiten reichen von der Paket-Logistik über Flugtaxi bis hin zur Nutzung bei Rettungseinsätzen und Naturkatastrophen. TENSOR schließt die Lücke, bei der Flugzeuge (abhängig von Flugplätzen), Hubschrauber (hohe Kosten) und Drohnen (sehr geringe Lasten und Reichweiten) an ihre Grenzen stoßen. e-VTOLs sind abhängig von der schleppenden Batterieentwicklung und von noch nicht geschaffenen rechtlichen Rahmenbedingungen.

Ein Großteil der erforderlichen Berechnungen musste mit Unterstützung hochkomplexer Computersimulationen erstellt werden. Das prognostizierte Leistungsvermögen hat die – durch Patente geschützte – Technologie im Rahmen umfangreicher Flugversuche bereits eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Dank der hervorragenden Langsam- und Tiefflugeigenschaften ist es erstmals möglich, die Grenzen bestehender Luftfahrt-Regularien nahezu bestmöglich auszunutzen und somit auch bei schlechterem Wetter sicher nach Sicht zu fliegen. Aufgrund des geringen Luftwiderstands liegt der Energiebedarf von TENSOR im Vergleich zu Hubschraubern und Multicoptern bei nur etwa der Hälfte beziehungsweise einem Drittel.

Der Bedarf an wirtschaftlichen und zugleich umweltschonenden Luftfahrzeugen, die unabhängig von Flugplätzen und auch auf Kurzstrecken effizient einsetzbar sind, steigt. Insbesondere im Bereich Air Mobility, Logistik und Infrastrukturaufbau spielen sie eine große Rolle. Die Unternehmensberatung „Porsche Consulting“ prognostiziert für 2035 ein Marktvolumen von weltweit mehr als 60 Milliarden Euro. Das sichert TENSOR einen schnellen Marktzugang und macht die Technologie „Made in Genderkingen“ künftig auch international besonders flexibel einsetzbar.



▲ Präsentation der Tensor von Fraundorfer Aeronautics am 24.05.2019 in Hangar 2 mit ca 230 Gästen

► Team Fraundorfer Aeronautics

Kurzinterview mit
Christoph Fraundorfer,
 Gründer und CEO von „Fraundorfer Aeronautics“



Wie kommt es, dass „Fraundorfer Aeronautics“ seinen Firmensitz an den Flugplatz Donauwörth-Genderkingen verlegt hat?

► Die ersten Jahre der Unternehmensgeschichte wurden von Forschung und Entwicklung geprägt und in dieser Zeit war eine Flugplatzanbindung nicht unbedingt notwendig. Als wir aber 2018 in die Testphase kamen, wurde ein Zugang zu einem Flugplatz mit entsprechender Infrastruktur benötigt und wir konnten am Flugplatz Genderkingen einen Hallenstellplatz mieten. Bereits hier hat sich gezeigt, dass der Flugplatz Genderkingen optimale Bedingungen bietet. Als wir dann die Chance bekamen, den ganzen Hangar 2 zu mieten, haben wir nicht lange überlegt, sondern gleich zugeschlagen.

Um insgesamt produktiver zu werden und nicht viel Zeit für Fahrten zu verlieren, haben wir schließlich den gesamten Firmensitz samt Entwicklung hierher verlegt. Es ist für ein Luftfahrtunternehmen essenziell, dass die Entwicklung unmittelbaren Zugang zum Flugbetrieb hat.

Weil alles schnell gehen musste, haben wir unsere Büros kurzerhand in sehr komfortablen modularen Büros un-

tergebracht. Damit unser „Technology Demonstrator“ wie geplant Anfang 2020 den Erstflug absolvieren kann, findet unser Team hier ganzjährig nahezu perfekte Infrastruktur und Testbedingungen vor: Neben Asphaltpiste, Tankstelle und Flugleiter schätzen wir natürlich auch das gute Essen und den netten Service bei „Chegusto Osteria“ besonders. Die potenzielle Möglichkeit einer späteren Vergrößerung ist ein weiterer unschätzbare Vorteil.

Wie klappt die Zusammenarbeit mit dem Flugplatzbetreiber?

► Im Namen des Teams möchte ich mich für die nette und unkomplizierte Nachbarschaft und Hilfsbereitschaft besonders auch während der Umzugsphase bedanken! Wie die vielen – teilweise auch spontanen Besucher – bei der offiziellen Präsentation der TENSOR 600X Ende Mai und auch danach gezeigt haben, werden wir vom Verein und den aktiven Mitgliedern vor Ort herzlich aufgenommen, was uns sehr freut.

Wie groß ist Ihr Team vor Ort?

► „Fraundorfer Aeronautics“ arbeitet in Genderkingen mit einem Kernteam aus derzeit neun Mitarbeitern. Hinzu kommen mehrere externe Spezialisten die projektbezogen arbeiten. Der Großteil des Teams verfügt über

langjährige Erfahrung in der Luftfahrtindustrie und Forschung – unter anderem bei Eurocopter, DLR, Airbus, Uni Stuttgart, Grob, RUAG, usw. Unser hochkarätig besetztes Advisory Board bringt zusätzliche Kompetenzen und Kontakte ein und sorgt für eine exzellente Vernetzung unseres Technologieunternehmens.

Was sind die langfristigen Ziele von „Fraundorfer Aeronautics“?

► Fraundorfer Aeronautics versteht sich als Technologieunternehmen, das sich auf die Bereiche Forschung, Entwicklung, Flugerprobung und Zulassung spezialisiert hat. Herstellung, Vertrieb und Service sollen jeweils in Zusammenarbeit mit Industriepartnern durchgeführt werden.

Unser Ziel ist es, Luftfahrzeuge zu entwickeln, die auch in Bereichen fliegen können, in denen herkömmliche Lösungen wie Flugzeuge, Hubschrauber oder Drohnen an ihre physikalischen, rechtlichen oder auch wirtschaftlichen Grenzen kommen. Der Bedarf, vor allem im Bereich der „Special Mission Aircrafts“, steigt weiterhin stark. Wir wollen hier eine große Rolle spielen und dem Kunden auf Basis des Kombinations-Tragschraubers eine leistungsfähige, effiziente, sichere und praktikabel nutzbare Lösung bieten.

Angekommen...

...und wie geht's dann weiter?

Gerade noch schön gelandet – und jetzt am Platz gestrandet?
 In EDMQ geht es jetzt nach dem Flug unkompliziert und günstig weiter!

Unsere Piloten kommen weit herum – nicht nur in Europa. So berichteten sie, dass es an manchen Flugplätzen – hauptsächlich außerhalb Deutschlands – kostenlose „Courtesy Cars“ für fliegende Besucher gibt.

Dadurch angeregt, haben wir unser Service-Angebot verbessert. So haben wir einen gut erhaltenen und relativ wenig gefahrenen 22 Jahre alten Mercedes beschafft, der nun allen

fliegenden Besuchern als „Courtesy Car“ kostenlos zur Verfügung steht; er sollte nur aufgetankt und wohlbehalten zurückgebracht werden. Für die Nutzung ist es hilfreich, vorher zu reservieren/anzufordern. Bei Übernahme des Fahrzeugs müssen wir aus rechtlichen Gründen eine Kopie des aktuellen Führerscheins machen und einen Vertrag für die (kostenlose) Nutzung unterschrieben bekommen.

Aber auch die Elektromobilität wird an unserem Flugplatz gefördert. Leider gibt es zwar immer noch kein zugelassenes Elektro-Flugzeug in der E-Klasse, das wir klimaneutral mit unserer großen Photovoltaik-Anlage betreiben könnten, aber wir stellen jetzt allen Besuchern eine E-Mobil-Tankstelle und Steckdosen für E-Bikes zur kostenlosen Verfügung. Viel Spaß beim Fliegen, Fahrrad- und Autofahren!



Autor und Pressekontakt: Björn Wojtaszewski - Telefon 0174 3221047 - E-Mail press@fraundorfer.aero
 „Fraundorfer Aeronautics“ - Flugplatz Donauwörth-Genderkingen - Forstmahd 3 - 86682 Genderkingen



Riesenpizza
aus dem
Steinofen



Chegusto

OSTERIA

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



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

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



Chegusto Osteria · Cono Carrano

Forstmahd 3 · 86682 Genderkingen · Tel. 0160 5875025

www.chegusto-osteria.de · info@chegusto-osteria.de

facebook: Chegusto Osteria

Instagram: [chegusto_osteria2017](https://www.instagram.com/chegusto_osteria2017)