

GendAiR kingenNEWS



Jede Menge Events

Wieder drei ganz unterschiedliche Highlights an unserem Platz in diesem Jahr: Flugplatzfest 2019, Horizon AirMeet, JetPower

Walter Koch

Der letzte Teil eines bemerkenswerten Fliegerlebens

Hochzeitstag in Cornwall

Matthias Obermayer nimmt uns mit ins Land von Rosamunde Pilcher

Follow me

Das neue Rettungsfahrzeug macht Spaß – optisch und auch technisch

Neue Mitglieder

Neue Mitflieger



Liebe Fliegerkameraden/innen,

Mein Name ist **Jan Fröhlich**, ich bin 19 Jahre alt und ich komme ursprünglich aus der Nähe von Darmstadt in Hessen! Im September dieses Jahres habe ich ein Duales Studium zum Bachelor of Engineering bei Airbus Helicopters in Donauwörth angefangen.

Seit 2015 bin ich in meiner Heimat an der Bergstraße in einem Segelflugverein und stehe kurz vor meiner Prüfung zum SPL. Obwohl mir die Segelfliegerrei sehr viel Spaß gemacht hat, schlägt mein Herz schon seit Geburt für den Motorflug. Seit ich denken kann habe ich die

wunderbare Möglichkeit gehabt, bei meinem Vater oder Großvater in einer Fuji Suba FA180 mitzufliegen. Der Flieger gehört seit 1962 der Familie und ist somit ein echtes Liebhäberstück, mit dem viele schöne Erinnerungen verbunden sind.

Ich freue mich wahnsinnig darauf, in absehbarer Zeit mit der Ausbildung zum PPL A in Genderkingen beginnen zu können.

Ich bin mir sicher, dass ich noch viele tolle Flüge von Genderkingen aus haben werde und freue mich sehr auf eine tolle Kameradschaft!

Liebe Grüße und Always happy Landings wünscht euch
Jan Fröhlich :)

Hallo liebe Vereinskameraden,

mein Name ist **Sebastian Hoinle**, ich bin am 22.09.1989 geboren und komme aus Wemding. Beruflich war ich 12 Jahre lang in einer Bank als Firmenkundenberater tätig. In diesem Jahr bin ich in die familieneigene Steuerkanzlei eingestiegen.

Fliegen war schon immer der große Kindheitstraum von mir, welchen ich mir zur Feier meines 30ten Geburtstages nun erfüllen möchte.

Am 06.10.2019 war ich das erste Mal am Flugplatz in Genderkingen und nach einem sehr netten Gespräch mit Christoph Ehle und darauffolgendem Telefonat mit Jürgen Steiner war die

Entscheidung gefallen. Am selben Tag habe ich noch den Aufnahmeantrag ausgefüllt und nur einen Tag später am Pilotenabend abgegeben. Rückblickend betrachtet ging das alles sehr schnell, doch ich bin absolut glücklich und freue mich nun riesig mit der PPL-A Ausbildung beginnen zu dürfen.

Für die freundliche Aufnahme im Verein möchte ich mich herzlich bedanken und ich freue mich auf die gemeinsame Zeit.

Viele Grüße – Sebastian Hoinle



Liebe Fliegerkameradinnen, liebe Fliegerkameraden,

für die Aufnahme in den Verein möchte ich mich bei Euch allen sehr herzlich bedanken.

Mein Name ist **Matthias Fenner**, ich bin 46 Jahre alt und lebe mit meiner Familie in Donauwörth. Nach Kindheit und Jugendzeit in

Bielefeld führte mich mein Weg über Studium und Facharzt Ausbildung zunächst nach Erlangen, bis ich 2010 in eine Gemeinschaftspraxis in Donauwörth und Weißenburg eintrat.

So lange ich denken kann, ist Fliegen ein ganz großer persönlicher Wunsch von mir. Nur ist das mit Wünschen manchmal so eine Sache und es dauert mitunter etwas län-

ger, bis sie in die Tat umgesetzt werden. Aber besser spät als nie - so habe ich mich im Frühjahr um die Mitgliedschaft beworben, als Flugschüler angemeldet und im Sommer die Ausbildung begonnen.

Die gute Stimmung bei Pilotenabenden und Flugplatzfest, das unkomplizierte kameradschaftliche Miteinander sowie die vielfältigen Möglichkeiten in Genderkingen gefallen mir sehr. Jetzt muss ich aber erstmal im wahrsten Sinne meine Hausaufgaben machen, denn mit PPL-Theorie und Praxisausbildung habe ich mir auf meine alten Tage nochmal ganz schön was vorgenommen (lt. Kommentar meiner Kinder).

Ich freue mich Mitglied dieses tollen Vereins sein zu dürfen und grüße Euch alle sehr herzlich.

Euer Matthias



Inhalt

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Jan Fröhlich, Sebastian Hoinle
und Matthias Fenner 2

Grußwort, Gratulationen und Infos

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

Jede Menge Events

Mit vielen Fotos berichten wir über
die wichtigsten Events an unserem
Flugplatz 2019:

Flugplatzfest 4

Horizon AirMeet 10

JetPower 14



Abschied von Walter



Über die letzten
Jahre, in denen
er seinen Flieger-
kameraden auch
noch treu blieb,
als er seine Lizenz längst zurück
gegeben hatte, erzählt dieser vierte
und letzte Teil des Berichts über
Walter Koch 26

Mit der Mooney zu Rosamunde Pilcher



Matthias Ober-
mayer nimmt
uns mit zu einem
Kurzurlaub nach
Cornwall . . . 26

Das schöne Titelfoto des Fantrai-
ners stammt von Marc Ulm



Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Lehman, Renate Lehman **Fotos:** Frank Felten, Silke Baumann, Marc Ulm, Christoph Bruder, Georg Lehman, Matthias Obermayer, Archiv Walter Koch, Jan Fröhlich, Sebastian Hoinle, Matthias Fenner **Titelfoto:** Marc Ulm **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehman [Atelier Georg Lehman, Augsburg/Friedberg] **GendAIRkingNews:** Die GendAIRking 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 GendAIRkingNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder bei Georg Lehman: 0172/815 30 75. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.



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

Wieder stand der Sommer dieses Jahres am Flugplatz Genderkingen ganz im Zeichen von drei Veranstaltungen – dem HORIZON Airmeet Mitte August, der Jet Power Messe Mitte September sowie dem traditionellen Flugplatzfest unseres Vereins am letzten Septembersonntag. Einige Impressionen findet man in diesem Heft. Auch wenn zu unserem Flugplatzfest deutlich weniger Publikum kommt als zu den beiden Großereignissen, so wird den Besuchern doch etwas ganz Besonderes geboten: sie können die Faszination des Fliegens am eigenen Leib spüren. In diesen Genuss kamen bei unserem diesjährigen Flugplatzfest bei optimalem Wetter rund 150 Passagiere bei 60 Flügen mit der sehr beliebten BO105, der fast 80 Jahre alten Klemm 35 und unseren Vereinsflugzeugen. Stolz

konnten wir bei unserem Flugplatzfest neben vielen anderen Attraktionen wie Oldtimern mit Kolbenmotor- und Turbinenantrieb, Segelflug-Demos, akrobatischem Modellflug, Fallschirmspringen, dem brandneuen TENSOR (s.a. unser Juli-Heft) und einer Oldtimer-Fahrzeug-Parade auch unser neues Rettungs- und Follow-Me-Fahrzeug präsentieren. Thilo Langer hat es professionell mit einem Willkommensgruß der Flugplatz-Gemeinden Donauwörth und Genderkingen sowie des Landkreises Donau-Ries beklebt. In diesem Heft finden Sie ein paar Fotos unseres neuen Caddies.

Über das lange Fliegerleben unseres im letzten Dezember leider verstorbenen Ehrenmitglieds Walter Koch berichten wir nun in der 4. und letzten Folge. Weniger abenteuerlich und kürzer fällt ein Reisebericht über einen Flug nach Dresden und Trier sowie zu Parks in Holland, auf Jersey und in Cornwall aus. Er soll zeigen, wie schön und einfach es ist, mit dem Flugzeug den diversen Interessen einer Familie an weit entfernten Orten nachzukommen.

Schließlich stellen sich wieder neue Vereinsmitglieder vor und erzählen, wie sie zum Fliegen und nach Genderkingen gekommen sind.

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

Wir gratulieren herzlich

Zum 50. Geburtstag

Christoph Pröller am 28.11.

Rudi Neumair am 25.12.

Zu neu erworbenen Lizenzen

Marc Ulm zu MEP VFR und SEP IR

Joachim Schlutz zu PPL

Flugplatz

Foto: Georg Lehmacher



Foto: Marc Ulm



Foto: Marc Ulm



Thomas putzt die Scheiben, Thilo beklebt das neue Rettungsfahrzeug, Renate und Monika bringen Kuchen, Wolfgang baut die Theken auf, Richard und Philip kümmern sich um die Technik. Die Absperrungen, die die Besucher von der Betriebsfläche des Vorfelds trennen werden, hat Uli schon aufgebaut. Peter hat sich mit Schaufel und Gartengerät bewaffnet und sorgt dafür, dass die Zufahrt zu allen Parkflächen gut befahrbar ist. Die Atmosphäre am Tag vor dem Fest ist gleichermaßen betriebsam und doch gehillt. Etwas genervt ist Matthias, der in der Flugvorbereitung sitzt. Es geht um das Thema Lärmschutz, für das er sich, als erster Vorstand, schon seit Jahren einsetzt. Ein Pilot, der schon öfters von auswärts hergefliegen ist, hatte sich mehrfach nicht an die Routen gehalten. „Der braucht sich hier an den Wochenenden und vor allem in der Mittagszeit gar nicht mehr blicken lassen, und das habe ich ihm auch genau so gesagt. Jetzt kommt er gar nicht mehr, und das soll mir nur recht sein.“

Der Morgen danach: Früh füllt sich der Parkplatz. Der Gottesdienst mit „unserem Pfarrer Großmann“, wie ein Vereinsmitglied ihn nennt, ist schon ein fester Bestandteil des jährlich stattfindenden Flugplatzfests. In der Stille beginnt der Tag, der mit Regen und starkem Wind angekün-

digt war, aber nun ist es überraschend warm und sonnig. Genau das, was Matthias' Thema war, taucht auch in der Predigt wieder auf: Umweltschutz, Naturschutz, Lärmschutz. Eine Predigt über „Future“, die Zukunft gewinnt man nicht im Gegeneinander zwischen den Gruppen, im Auspielen von Technik gegen Umwelt, sondern im segensreichen Miteinander. Am Ende weist der Pfarrer darauf hin, dass am ersten Oktober Tag der Schutzengel sei, und die würde er schon heute allen Piloten und Besuchern des Festes wünschen.

Während in Halle 1 Monika, Heike und Stephan schon die ersten Gutscheine für Schnupperflüge verkaufen, beginnt im Flugvorbereitungsraum das Pilotenbriefing für diesen Tag. Es ist eng, Ralf hat alle um sich herum versammelt, die heute vom Flugplatz aus starten, und gibt Anweisungen, die den Tag sicher machen sollen: Anflugrouten, -verfahren und Anflugtempo in die Platzrunde werden harmonisiert. Die Papiere aller Piloten, die Schnupperflüge für Besucher durchführen werden, noch einmal ganz genau kontrolliert, und auch gecheckt, ob die für diese Flüge erforderliche, erhöhte Flugerfahrung dokumentiert ist. „Am Sprechfunk heute wirklich nur das allernötigste mitteilen“, fügt Wolfgang hinzu. Es ist eine ruhige, konzentrierte Atmo-

fest 2019

*Ein Tag voller
Gegensätze und Harmonie*

Ein Rückblick von Georg Lehmacher

Foto: Marc Ulm



Alle Fotos auf dieser Seite: Marc Ulm



sphäre. „Noch Fragen?“, erkundigt sich Ralf. Es bleibt stumm. „Dann wünsche ich uns allen einen schönen Tag ohne Zwischenfälle“, schließt er sein Briefing, und die Piloten in den gelben Schutzwesten gehen nach draußen zu den Maschinen, um die Vorflugchecks zu machen.

Ein Tag voller Gegensätze: Tensor 300x, ein Tragschrauber, steht vor einer „North American AT-6D. Der Tensor: ein Ultraleicht, eine hochmoderne Entwicklung aus Kohlefaserverbundstoffen mit glatter, aerodynamischer Oberfläche. Die North-American: ein Schwergewicht, ein Oldtimer von Anfang der 40er Jahre, glänzendes Aluminium mit Nieten. Auch sonst unterhaltsame Kontraste: Eröffnet wird der Tag unter anderem mit dem „Fantrainer“, einem imposanten Trainingsflugzeug, der in großen Radien um den Platz herum bei höchstem Tempo einfliegt und tief über die Bahn donnert. Es folgt Modellkunstflug, auf kleinstem Raum mit einer Ultimate und kurz darauf mit einem Doppeldecker. „Damit würde ich schon gerne mal mitfliegen“ meint ein Besucher beim Modellkunstflug einer „Ultimate“. „Das ist ein Modellflugzeug“, meint ein anderer. „Ach so.“ Schulterzucken.

Kurz darauf kommt aus der Ferne ein weiterer Doppeldecker. Dieses Mal ein „Original“: Eine Boeing Stearman donnert über den Platz, während ein anderer Oldtimer, eine Klemm, zum Startpunkt rollt und kurz darauf mit einem tiefen, wuchtigen Sound abhebt. Die neueren Vereinsmaschinen, die wenig später auch nach und nach abheben, hört man im Gegensatz dazu kaum. „Da hat sich schon ganz

schön was getan in den letzten 50 Jahren, was den Lärmschutz angeht“, erklärt ein älterer Herr, der von weiter her mit dem Auto gekommen ist, und während wir gemeinsam in der Schlange vor Conos Pizzaausgabe stehen, vertraut er mir an, dass er früher einmal Berufspilot war.

Fast lautlos sind die spektakulären Segelkunstflugvorführungen und die Tandemsprünge, die sich anschließen. Leuchtende Augen bei denen, die einen Tandemsprung gebucht haben, nach der Landung. Wenn sich das Glück spiegeln kann, tut es das ganz sicher hier in diesen Gesichtern. Erst, als alle Springer sicher am Boden sind, laufen die Rotoren der Hubschrauber, die von 200m östlich des Towers aus abheben, wieder. Ein alter Bekannter ist zu Gast: Nach drei Jahren Pause ist endlich auch wieder die schöne BO105 da, die Airbus für Rundflüge am Flugplatzfest mitsamt einem Piloten zur Verfügung gestellt hat. Ein fliegerisches Highlight, nicht nur für Fluggäste, sondern auch ein lohnendes Motiv für die Berufs- und Hobbyfotografen, die an diesem Tag gekommen sind.

Auch die Oldtimerfahrzeuge sind ein Blickfang für die Besucher. Einer davon, ein Pickup, gehört Landrat Stefan Rößle. Sein anderer Oldtimer, den er früher hatte, ein Porsche, steht nicht mehr hier. Matthias erklärt: „Seinen Porsche hat der Herr Landrat vor ein paar Jahren spontan für die „Fly-and-Help“-Aktion von Reiner Meutsch gespendet. Die 50.000 Euro, die dafür erlöst wurden, haben ausgereicht, um eine Schule in Afrika zu bauen.“

Und immer kommentiert Alfred Rehberger, wie in jedem Jahr, alles so, dass auch Besu-



Foto: Christoph Bruder



Foto: Marc Ulm



Foto: Georg Lehmacher

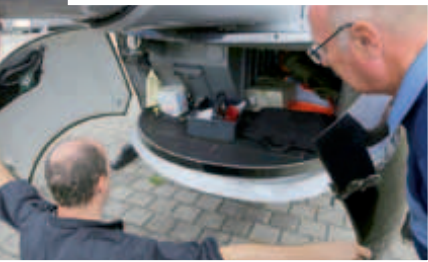


▲ Das neue Rettungsfahrzeug führt die Oldtimer-Parade an



Großes Foto: Marc Ulm

Fotos auf dieser Seite: Christoph Bruder



cher, die nichts mit der Fliegerei zu tun haben, den Tag aus der Pilotensicht sehen und verstehen können. Für die Besucher des Tages nicht hörbar: Daniel und Jürgen koordinieren alles punktgenau vom Tower aus. Obwohl durchaus was los ist, wirken die beiden sehr relaxt – von den Vorjahren her sind sie noch mehr Starts gewohnt. Ein paar Starts und Landungen weniger, und Teilnehmer, die sich an die Briefings halten, sorgen ebenso, wie die bewährte und eingespielte Zusammenarbeit auf dem Tower für ein entspanntes Arbeiten.

Dass es etwas weniger Besucher waren, als im Jahr davor, hat niemanden gestört. „Es war gefühlt ein unterhaltsamer, aber dennoch chilliger Tag, und man hatte Zeit für Gespräche mit Besuchern, ob es Bewohner der Umgegend waren, oder Piloten, die mit dem Flugzeug oder mit dem Auto kamen.“ Und am Ende ist das Kuchenbuffet gut ausverkauft. „Wir hatten über 110 Flüge aller Maschinen, die von hier aus geflogen sind“, höre ich von Daniel und Jürgen auf dem Tower. „Einmal Blutdruckmessen nach einem Schwächeanfall: Besser nichts, als was Schlimmes“, meint eine Mitarbeiterin des Rettungsdienstes der Johanniter, die an diesem Tag Dienst hatte, auf meine Frage, wie sie den Tag erlebt habe, als der offizielle Flugbetrieb für Gäste eingestellt ist. „Und jetzt darf ich selbst noch einmal eine Runde mitfliegen. Besser könnte es nicht sein.“

Eine jüngere Dame, die noch kurz vor Ende des Festes mitgeflogen war, steht neben der Cessna 172, während ihr Mann mit dem Smartphone noch ein paar Fotos macht. Sie strahlt über das ganze Gesicht: „Das war das erste

Mal für mich mit so einer kleinen Maschine, aber das war so toll! Das machen wir wieder. Ganz sicher!“. Ihren kleinen Sohn, der etwa 6 Jahre alt sein dürfte, hält sie an der Hand. Er setzt begeistert hinzu: „Richtig geil! Das war richtig geil!!!“

Auch wenn die letzten Modellflugvorführungen wegen des zunehmenden Windes ausfielen und auch die Ballonfahrten deswegen verschoben werden mussten: Am Ende dieses schönen Spätsommertages sieht man viele fröhliche Gesichter. Der Wunsch von Herrn Pfarrer Großmann, nach einem von Schutzengeln begleiteten Tag hat sich auch dieses Jahr wieder bewahrheitet.

Ich sitze kurz nach Sonnenuntergang wieder in der Flugvorbereitung und halte fest, was an diesem Tag geboten war. Matthias kommt dazu: „Schreibe: Es war ein besonders schöner, relaxter und entspannter Tag“, ordnet er an. „Wir hatten gutes Wetter, zufriedene Gäste und einen Tag ganz ohne Zwischenfälle. Es war ein rundherum gelungenes Fest heute“, erklärt er, während draußen Uli die letzten Absperrungen auf einen Anhänger lädt. Auf der anderen Seite sehe ich, wie die BO105 abhebt und im Licht der untergehenden Sonne zurück zu ihrem Standort in Donauwörth fliegt.

Draußen ist es still geworden – in der Gaststätte belebt es sich. Zu einem schönen Ausklang bei Pizza und Pasta finden sich alle Helfer des Tages noch einmal zusammen, als es schon dunkel geworden ist. „Alles hat Punktgenau gepasst“, beschließt Matthias das Fest, „bis hin zum Regen, der genau jetzt einsetzt, wo wir mit den Arbeiten draußen gerade fertig geworden sind.“



Fotos: Marc Ulm



Horizon Airmeeet Impressionen 2019

Mit Fotos von Frank Felten





Airmeeet Impressionen 2019

Mit Fotos von Frank Felten





JetPower Impressionen 2019

Mit Fotos von Silke Baumann



JET POWER
EVENT





JetPower Impressionen 2019

Mit Fotos von Silke Baumann



Auf der II. JetPower am Flugplatz Genderkingen waren 142 Aussteller aus 18 Nationen vertreten. Etwa 10.000 Gäste erlebten mehr als 200 Modelle, die während täglich 70 Flugslots mit ca. 130 Starts und Landungen dem Publikum vorgestellt wurden. Dabei gab es viele Highlights – z.B. die Concorde mit 10 m Länge und 150 kg Abfluggewicht. Fast alle großen Firmen aus diesem Marktsegment haben die JetPower genutzt um spektakuläre Neuigkeiten vorzustellen: Noch nie gab es auf einer JetPower soviel neue Modelle wie in diesem Jahr.

Jetzt schon vormerken:

Jet Power 2020:

11. bis 13.09.2020

am Flugplatz Genderkingen





Impressio



Walter

Koch

Ein Leben voller Fliegerei und Kameradschaft

Trotz eines schönen, gemeinsamen Tages, haben wir eine Ahnung davon, dass nicht alles immer so weiter gehen wird...

Wir kommen oft gar nicht schnell genug mit, alles zu notieren, was Walter uns erzählt. „Wenn noch etwas ist, könnt ihr mich ja jederzeit fragen, ich bin ja nicht aus der Welt.“ Manchmal an diesem Tag ist er etwas kurzatmig, und wir ahnen, dass es sein kann, dass wir Walter bald nicht mehr haben. Aber dann schieben wir diese Gedanken beiseite. Wir beruhigen uns: Er ist ja immer noch alleine in diesem Haus und versorgt sich selbst, fährt hin und wieder mit seinem Auto an den Platz und schafft es auch den Tower hinauf.

Das Bild, das ich jetzt aus den Unterlagen herausziehe, zeigt eine KingAir und Walter erzählt, dass er auch gelernt habe, dieses Muster zu fliegen. Er habe eigentlich erst nur mit geholfen, die Maschine zu warten und startklar zu machen. Da sei der Pilot der Maschine gekommen, der Herr Finkenzeller, als er gerade vorne im Cockpit saß und etwas in den Papieren nachschaute. „Warum sitzt denn du da vorn drinnen?“, habe der Finkenzeller gelacht. „Dann flieg du doch

auch gleich“, habe er Walter angefrozzelt, der ihm erklärte: „Du, bei dieser Maschine bin ich nur der ‚Schmiermaxe‘, die kann ich nicht fliegen, da fehlen mir die Berechtigungen.“

„Dann fliegst du sie eben jetzt“, habe der Finkenzeller ihm erklärt. „Ich bin nämlich auch Fluglehrer, ich muss jetzt nach Dresden, und flieg sie hoch und erklär dir das, und du fliegst sie dann zurück.“

Danach sei Walter auch immer wieder mitgeflogen, und habe am Ende gelernt, die Maschine selbst bei schlechten Wetterlagen zu fliegen. „Als ich dann den Autopiloten einschalten wollte, hat der seine Hand vor den Schalter gelegt, und mir zugezwinkert: Der Autopilot ist gerade kaputtgegangen, das schaffst du auch so, Walter.“ Beim Anflug auf Norderney habe er Walter dann genauestes Fliegen beigebracht. Im Wind und bei Turbulenzen habe Walter nur gehört: „50 ft zu weit rechts ... jetzt 50 ft zu hoch ... du bist jetzt etwas zu tief ...“

Als es auf dem Rückflug im Nebel nach Dresden ging, meinte dann Walter: „Das ist jetzt definitiv dein Flug.“ Aber der Finkenzeller habe gesagt: „Nein, Walter, das ist perfekt zum üben. Ich flieg jetzt nicht.“

Im Nebel nach Dresden

Walter sieht noch jetzt angespannt aus, als er erzählt: „Das hat dann schon alles geklappt, aber als ich am Boden war, war ich recht fertig. Und da hat er dann nach der Landung auch noch gemeint: ‚Wenn du sauber fliegen kannst, kannst du jetzt auch sauber auf dem gelben Strich rollen. Oder nicht?‘ Also hab ich die Maschine genau auf dem gelben Strich zur Parkposition gerollt, aber als ich ausstieg, sind mir die Beine so gegangen ...“ Walter wackelt jetzt deutlich sichtbar mit den Knien. „Aber der hat mir das beigebracht, und richtig. Und am Ende haben wir uns dann bei jedem Flug abgewechselt. Das war schon ein klasse Typ. Der ist so zwei, drei Jahre jünger als ich, und war Flugkapitän bei der Air Maroc. Ich treffe ihn bis heute immer noch auf jeder Luftfahrtmesse und wir haben jedes Mal so eine Freude!“

„Eine Zeit lang,“ erinnert sich Walter „ist der Rudolf Grenzebach, wenn er nachts von weiter weg zurückkam, immer in Augsburg gelandet, und dann musste am nächsten Tag jemand die Maschine wieder nach Donauwörth bringen, aber dann haben wir es so gemacht, dass der Werner Rühmann die Maschine nachts bei uns





▲ Im Cockpit einer KingAir

landen konnte. Und da bin ich dann immer rausgekommen als Flugleiter. Morgens um halb sechs hab ich ihn rausgelassen, nachts um elf, wenn er zurückkam, war ich dann wieder da.

Ein schlimmer Sturz von der Treppe zum Tower

Eines Tages fiel ich nachts, beim hochklettern auf den Tower, die vereiste Treppe hinunter. Ich konnte mich kaum noch bewegen, und wusste nicht, ob was gebrochen war und was. Und ich wusste auch nicht mal, ob ich gefunden werde, denn wenn ich mich am Funk nicht melden würde, würde der Werner vermutlich denken, ich hätte verpennt und würde gar nicht kommen. Ich musste mich also dazu zwingen, mich aufzuraffen, und bis an ein Funkgerät zu kommen, und habe mich gezwungen, mich hochzuhangeln.

Danach habe ich diese Nachtdienste dann nicht mehr von oben aus gemacht, sondern ein Funkgerät mit bei mir gehabt, und alles von unten aus gemacht.“

Drei Stunden beim Polizeiverhör

Walter berichtet, dass eines Nachts Werner Rühmann nach der eigent-

lich geglückten Landung beim Abrollen das Fahrwerk eingeknickt sei. „Die Landung war völlig normal, und ich sah die Maschine vor mir vorbeifahren und abbremsen. Und ich wunderte mich anfangs, dass sie vom Ende der Bahn nicht zurückkam.

Und dann lauf ich die Bahn runter um nachzusehen, was los ist, da kommt mir schon der Werner entgegen, und meint: Jetzt ruf gleich mal die Polizei, ich lieg im Acker.‘ Ich hab dem Werner dann gesagt: ‚Wieso denn das, du hast doch eine ganz normale, perfekte Landung gemacht.‘ Ja‘ sagt der Werner, ‚aber danach ist dann ein Stück weiter hinten ein Fahrwerk eingeklappt und da ist der Flügel aufgesetzt, und hat den Boden gestreift.‘ Verletzt war niemand, also hab ich die Polizei angerufen, und da ging es dann los. Mehr als drei Stunden hat mich die Polizei dann verhört, und wollte mir nachweisen, dass es meine Schuld gewesen sei, und damit zu tun habe, dass ich nicht oben auf dem Tower gesessen habe, sondern mit dem Funkgerät unten gestanden bin.

Immer wieder habe ich denen erklärt, dass ich die Landung gesehen hätte, und auch, dass der Flieger noch ganz gerade an mir vorbei gerollt sei. Und dass er erst am Ende der Bahn, wo ich auch von oben aus nicht hingesehen hätte, eingeknickt ist.“

Er erinnert sich, dass er noch den Geschäftsführer der Firma Grenzebach anrief, und ihm klar machte: „Die Maschine muss noch in der Nacht von der Bahn in die Halle! Wenn die am Morgen noch hier liegt, haben wir ein großes Unfallbild in der ganzen Presse hier.“ Daraufhin organisierte der Geschäftsführer, Herr Minnich, Helfer und aufblasbare Matten

vom THW und das Flugzeug wird noch in den frühen Morgenstunden aufgebockt. Man habe dann geschaut, ob das eingeknickte Fahrwerk wieder einschnappt, und habe es schnell in die Halle geschoben.

Natürlich erweisen sich diese Vorwürfe gegen Walter als Flugleiter als haltlos, aber Walter fügt hinzu, dass der Verein im Anschluss daran die Anweisung erhalten habe, eine Innentreppe im Tower zu bauen.

„War das ein technisches Versagen, dass das Fahrwerk eingeknickt ist?“ erkundige ich mich. Walter sieht an mir vorbei. „Am Werner lag es jedenfalls nicht, aber zuviel möchte ich dazu nicht sagen, weil ich es nicht genau weiß. Und wenn man nicht zu viel weiß, ist das oft auch nicht verkehrt. Jedenfalls wisst ihr jetzt, dass man auch als Flugleiter einiges erleben kann.“

Ein Captain lässt sich von Walter erklären, wie man nach Nördlingen findet

Walter lacht. Ihm fällt ein, wie er einen Rundflug mitgemacht hatte mit einer Ju52. Zwei Verkehrs piloten hätten damals das Flugzeug gesteuert. Es sei extrem bockiges Wetter gewesen. Eigentlich hätten die Fluggäste damals die Möglichkeit gehabt, auch mal ins Cockpit zu schauen. „Aber die haben sich alle an ihren Sitzen festgehalten und sind von sich aus keinen Zentimeter gerutscht.“ Querab von Donauwörth hatten die beiden ihn dann nach vorne gebeten.

„Hier muss doch irgendwo rechts ein Flugplatz sein.“ hätte ihn der Pilot gefragt. „Sie sind doch von hier, und fliegen auch. Wo ist denn der? Und was ist das

hier für ein Ort?“ Walter lacht. Er habe ihn dann gefragt, ob er ohne Bordcomputer nicht mehr navigieren könne, habe ihm dann aber schon gezeigt, wo er sei, und auch, wo der Flugplatz in Genderkingen liege. „Da vorne ist die Harburg, daneben sehen sie den Ort Hopfingen, der ist auch auf der Karte. Und von da aus geht es einfach entlang der Straße und der Bahnlinie nach Nördlingen.“ Er sei dann um Nördlingen herum gekreist, und Walter habe gemeint: „Ich würde mich dann wieder nach hinten setzen, zu meinen Kameraden, wenn's recht ist.“ Der Captain habe dann gemeint, „Ja, klar, also zurück finden wir dann sicher auch selbst.“

Wir blättern weiter in den Fotos. „Das war der Unger. Mit dem bin ich immer mitgeflogen, der hat sich alleine unsicher gefühlt. Aber dann ist ja gut, wenn man einen

Kameraden mitnimmt.“ Walter zieht ein anderes Bild aus dem Stapel. „So, und das hier war unser erster Motorsegler. Den haben wir zusammen mit dem Stillberg gekauft. Der eine hier ist der Eisenhofer, deren Werkstattleiter. Und bei MBB war der auch Ausbildungsmeister. Der war es, mit dem zusammen ich das Lehrlingsfliegen aufgezogen habe.“

Gemeinsam in der Werkstatt

Wir ziehen ein Bild raus, auf dem man Walter in der Werkstatt sieht. „Den anderen, der neben mir steht, den kennt ihr bestimmt!“ lacht er. Wir überlegen. Ja, irgendwie sieht er aus, als müssten wir ihn erkennen. „Na?“ freut sich Walter über unseren fragenden Blick. „Jetzt überlegt halt mal ...?“ Renate zuckt mit den Schultern. „Der Werner Rühmann ist es nicht.“

„Nein, der ist es nicht. Aber es ist einer, der auch noch ganz aktiv ist im Verein!“

Wir wissen es nicht. Walter Schmunzelt: „Na, das ist der Peter – der Kleiner, Peter!“

Ja, jetzt erkennt man es, da hätten wir wohl auch selbst drauf kommen können.

Fast jedes Muster schon einmal geflogen

Walter erzählt uns noch einige kleinere Ereignisse aus seinem Leben. Er berichtet, dass er in Ansbach drei, auf dem Stillberghof zwei, und in Genderkingen auch noch einen Wart ausgebildet habe. „Technik war immer so mein Bereich in dem ich mich zu Hause gefühlt habe. Ich hatte ja den Ge-

▼ Mit Peter Kleiner zusammen in der Werkstatt des Vereins



sellenbrief in Maschinenbau und Elektrotechnik und den Meisterbrief im Maschinenbau.“

Er erzählt uns, dass er mehr als 1000 Stunden in ganz Europa mit der „Kimmerle-Maschine“ geflogen sei. Dass er 1991 mit nur 62 Jahren in Rente gegangen sei, und danach noch mehr Zeit für die Fliegerei gehabt habe, dass er auch eine polnische Wilga geflogen sei, und zeigt uns ein Foto. „Der Gerstmair hatte da einen neuen Motor eingebaut und mich gefragt, ob ich mich trauen würde, mit der Maschine zu fliegen. Und ich hab geantwortet: ‚Warum soll ich mich denn nicht trauen?‘ und bin dann gestartet. Den Piloten davon hab ich dann auch mal mit der Do mitgenommen, und er hat sie von rechts steuern dürfen. Eben nur von rechts, es war ja eine Vereinsmaschine.“ Stolz weist Walter darauf hin: „Wenn heute an irgend einem Platz irgend ein Flugzeug landet, bin ich das Muster mit über 90% Wahrscheinlichkeit schon mal geflogen.“

„Und in der Rente hatte ich dann auch noch mehr Zeit für die Luftrettungsstaffel. Er erinnert

sich, dass er als stellvertretender Stützpunktleiter in Donauwörth damals als einziger zu allen Lehrgängen gegangen sei. „Und die Alpeinweisung mit den ganzen Piloten der Luftrettungsstaffel habe auch ich gemacht.“

Walter legt eine kleine Pause ein. Seine Erzählungen sind so spannend, dass ich jetzt das erste Mal seit zweieinhalb Stunden auf die Uhr schaue. Ich habe das Gefühl, dass es ihn nun etwas anstrengt. „Wir werden jetzt bald gehen, und erst mal alles sortieren.“ Walter nickt.

Besorgte Kameraden

„Als ich das letzte Jahr in Ansbach beim Flugplatzfest gefehlt habe, haben sie mich alle ganz besorgt angerufen. Bis dahin war ich bei allen Flugplatzfesten in Ansbach gewesen. Und ich hab da mit meinem Wohnwagen viele Jahre lang Nachtwache gemacht. Und als ich nicht gekommen bin, da haben sich alle große Sorgen gemacht. Der ganze Anrufbeantworter war voll mit Anrufen, weil sie alle

Angst hatten, mir sei etwas passiert, aber ...“, er lacht, „... ich war da ja nur in Ingolstadt im Krankenhaus.“

Wenn man genau hinhört, kann man jetzt wieder das Brummen eines Flugzeugs in der Luft hören. Auch Walter sieht nach oben. In großer Höhe ist eine weiß-rote Maschine, es müsste eine Cessna sein. Vielleicht unsere LV? Auch das Telefon klingelt, und während Walter aufgestanden ist, um das Gespräch im Nebenraum anzunehmen, machen wir noch einige Notizen und packen langsam zusammen.

„Warst du auch Fluglehrer?“ erkundige ich mich bei Walter, als ich mein Laptop einpacke und ich ihm noch helfe, die Fotos zu ordnen. „Nein, also das hab ich absichtlich bleiben lassen, wenn man schon als Beruf Lehrer ist, lässt man das dann besser sein. Ich will ja auch mal Freizeit haben.“

Wir stehen an der Tür. Matthias ist inzwischen auch dazugekommen, und bringt Walter Walnüsse aus seinem Garten und selbstgemachte Marmelade vorbei. „Walter“, sage ich, „ich glaube, dass das viel zu viel Material ist für einen Bericht in einer Ausgabe. Es wird einige Zeit dauern, bis ich alles zu Papier gebracht habe. Und ich denke, wir bringen es in mehreren Teilen. Und dann werde ich es dir immer zeigen, bevor wir es veröffentlichen, und du kannst mir ja sagen, ob alles so passt.“

Er hatte sich lange geweigert, die Geschichte und Geschichten vom Verein, vom Platz und seines Fliegerlebens zu erzählen, und Matthias hatte ihn dazu gedrängt. Er ist fast ein wenig verlegen. „Ach, das werdet ihr schon hinbekommen. Ich wollte ja eigentlich eh nicht, dass das alles so groß



abgedruckt wird. Aber wenn ihr noch Fragen habt, dann könnt ihr ja auch gerne noch mal kommen.“

* * *

„Der Walter ist wieder im Krankenhaus.“ hatte mir Renate mitgeteilt. Sandra, die Walter ja in ihrer Zeit als Flugleiterin oft beinahe täglich sah, haben wir eine WhatsApp geschrieben, und sie ist gleich am nächsten Tag zu Walter gefahren. Ich erinnere mich an Walters Worte: „Der ganze Anrufbeantworter war voll mit Anrufen, weil sie alle Angst hatten, mir sei etwas passiert, aber ich war da ja nur in Ingolstadt im Krankenhaus.“

Schon an diesem Tag, an dem wir ihn interviewt hatten, war etwas wie eine schwere, dunkle Wolke über uns gestanden.

Tags drauf, an einem Freitag Anfang Dezember, besuchen auch wir Walter, und sind erschrocken. Er ist so schwer krank, dass ich überlege, ob ich ihn auf der Straße gleich erkannt hätte. Walter ist kaum in der Lage, zu reden.

„Ich hatte doch so Angst, dass ich wieder ins Krankenhaus muss.“ flüstert er leise. Ich schreibe Matthias und ein paar andere aus Walters engerer Umgebung an, und teile ihnen mit, dass ich in größter Sorge bin.

Als ich am Sonntag danach zu ihm komme, scheint es ihm besser zu gehen. Von draußen ist Fluglärm zu hören. Die Turbine des Christoph 40 läuft langsam hoch. „Der Hubschrauber ... – wenn der Wind aus dem Westen kommt,“ flüstert Walter, der seinen Kopf kaum zum Fenster drehen kann,

„dann sehe ich von meinem Bett aus, wie er abhebt. Und wenn der Wind aus dem Osten kommt, sehe ich, wie die Maschine landet.“ Seine Stimme klingt etwas fester, als noch zwei Tage zuvor. Ich kann es kaum glauben, dass man ihm nach Auffassung der Ärzte offenbar nicht mehr helfen könne.

„Weiß er das?“, frage ich Sandra, die auch bei ihm ist. Sie nickt, und meint dann leiser: „Ja, ich denke, er hat es verstanden.“

Sandra besucht Walter fortan fast täglich und ist mit hinterher, dass hinsichtlich der Pflege und medizinischen Versorgung alles bestmöglich läuft. Aber auch seine Familie ist oft da. Wir schalten noch Markus ein, den Chef des Pflegedienstes der Klinik, den ich aus dem Rettungsdienst kenne, um sicherzustellen, dass von

◀ An flugfreien Wochenenden
gerne in den Alpen

▼ Erinnerung an frühere Jahre:
Walter in einem der ersten ULs



pflegerischer Seite aus alles getan wird, was möglich ist. Er versucht, ein Bett auf der Palliativstation zu bekommen, aber dort ist keines frei.

„Wer war alles da am Pilotenabend?“ erkundigt Walter sich, als ich wieder alleine mit ihm im Zimmer bin. „Und über was habt ihr am Pilotenabend geredet? Gibt es was Neues am Platz?“ möchte er wissen. Als ich gehe, möchte er wissen: „Wann kommst du wieder? Kommt Sandra nachher noch? Oder morgen?“ Schließlich fügt er noch, kaum hörbar hinzu: „Ich bin nicht gerne alleine hier. Vor allem nachts.“

Als sein Zustand schlechter wird, wechseln wir uns ab. Sein Neffe Hermann, seine Nichte Steffi, ich, und auch Sandra ist jeden Tag dort.

Ich bleibe die ganze Nacht vom 17. auf den 18. Dezember bei ihm. „Wie geht es dir?“, frage ich Walter. „Besser.“ erklärt er mir. „Ich bin mit allem zufrieden. Mir geht es gut. Und bald wird es dann ja noch besser sein“, setzt er dann nach.

Familie

Als ich seinem Neffen Hermann das erste Mal begegnet war, hat-

te er Walter angesehen, und mir dann erklärt: „Der Verein ist seine Familie.“

Als ich an diesem Abend des 18. Dezember ein letztes Mal zu Walter schaue, ist Sandra bei ihm, aber auch Hermann.

„Es wird heute Nacht soweit sein“, hatte sie mir geschrieben, und ich möchte noch einmal zu Walter schauen, aber auch, ob sie Hilfe benötigt. „Hermann ist schon eine Weile da, er muss bald gehen. Ich werde auf jeden Fall hier bleiben. Ich bekomme das schon hin.“

Ich bleibe nicht lange, ich habe das Gefühl, dass es besser ist,

Ein Ausflug in die Vergangenheit

Flugsport Zum 50. Geburtstag landeten viele Gäste am Flugplatz Donauwörth-Genderkingen. Einer kommt sogar von ganz weit her

VON JÜRGEN ZIEGELMEIR

Genderkingen Eigentlich ist es ja nur eine kleine Plakette mit einem Durchmesser von zehn Zentimeter. „Ich muss sie diesem Herrn übergeben, der der Motorflugsportgruppe zu Ehren extra nach Genderkingen gekommen ist“, sagt Walter Koch. Wie alle Kameraden des Vereins waren Koch und Vorsitzender Matthias Obermayer in den vergangenen Tagen aktiv, denn schließlich musste für den 50. Geburtstag ihres Flugplatzes ein Programm vorbereitet werden, das unter anderem Modellflug, Fallschirmspringen und Rundflüge beinhaltet.

Währenddessen checkt ein Pilot gerade seine Siat Flamingo 223 und begründet seine Ankunft. Eben sei er von Memmingen gekommen, erklärte Andreas Langlouis, und am Nachmittag wolle er wieder zurück nach Tannheim, wo er wohnt. Gerne nahm er dieses Stück Stoff entgegen, weil es doch eine große Bedeutung hat. 2010 fand in Genderkingen das Jahrestreffen der Siat Flamingos statt und jeder Pilot der damals anwesend war und am Wochenende wieder nach Genderkingen flog, bekommt dieses kleine Andenken als Dankeschön. Wie alle Piloten, die zum Jubiläum kamen, sieht auch Langlouis diesen Tag als Treffen unter Freunden.

Die Stippvisite gilt quasi als Ausflug in das Jahr 1967, in dem die Siat gebaut wurde. Zusammen mit der BO 105 und der Bölkow Monsum wurde sie in der Waggon- und Maschinenbau AG in Donauwörth gefertigt, die danach zur MBB wurde

und heute Airbus ist. Im gleichen Jahr entstand der Flugplatz, der sich zwischen Donauwörth und Genderkingen befindet und dessen Landebahn nach Süden ausgerichtet ist. Umso interessanter wird der Besuch von Langlouis, beachtet man die Tatsache, dass es von der Siat Flamingo weltweit nur noch acht flugfähige Maschinen gibt. Ehrenmitglied Koch, der rüstige Senior, ist mit seinen 88 Jahren immer noch aktiv und erinnert sich an eine Zeit, in der das Fliegen wagemutigen Pionieren vorbehalten war.

Genau könne er sich an das Jahr 1943 erinnern, als er mit dem Segel-

fliegen begann, ehe er dann auf die motorisierten Maschinen umstieg. Mit einem Lächeln sieht Koch zu Langlouis. Während er ihm die Plakette reicht, ist sich Koch mit dem jüngeren Piloten einig und zitiert einen Satz aus der Festzeitschrift: „So lange ich fliege, lebe ich und so lange ich lebe, fliege ich.“ Obwohl auch Koch diesen Spruch beherzigt, habe er sich wegen seines Alters vor etwa zehn Jahren dazu entschlossen, nicht mehr aktiv zu fliegen. Auch wenn er es körperlich und geistig noch könnte, so weist er doch auf seine Vorbildfunktion hin.

Jeder Pilot trage „da oben“ Ver-

antwortung, betont Koch und deutet nach oben in den Himmel. Nicht auszudenken, was passieren würde, wenn sich ein gesundheitliches Problem ergeben würde. So bleibt er lieber unten und versieht unter anderem noch Dienst im Tower. Denn der Betrieb müsse weitergehen, schließlich wollen doch die Gäste hier landen. Wie jener Pilot, der bis von der Ostküste Englands anreiste und dafür knappe fünf Stunden Flugzeit in Kauf nahm. Er tue es, um seine Freunde mit den alten Maschinen zu sehen. Und, na klar, so verspricht er, auch er wolle fliegen, so lange er lebt.



Eigens aus Großbritannien flog dieser Pilot nach Genderkingen. Er war der wohl weitest gereiste Besucher am Jubiläumswochenende.
Foto: Jürgen Ziegelmeir

wenn es ruhiger im Raum ist, und nicht zu viele Leute um ihn herum sind, und beschliesse, bald wieder zu gehen. Dass ich ihn nicht wiedersehen werde, ist mir doch gewiss. „Wenn es nötig ist, wechsle ich dich morgen früh ab“, erkläre ich trotzdem.

Walter hat die Augen offen, als ich ihm meine Hand auf die Schul-

ter lege und mich verabschiede, aber ich weiß nicht, ob er mich noch sieht. Ich nicke Hermann und Sandra zu und gehe.

*„Der Verein war sein Familie“,
geht mir noch im Kopf herum.*

Ich denke an seinen Bruder, ich denke an Hermann und an seine

Nichte Steffi, denen ich begegnet bin. Ja, es stimmt, dass die Flieger für Walter eine Familie waren. Aber es ist nicht die ganze Wahrheit:

Walter hatte eben zwei Familien.

Bericht: Georg Lehmacher, Alle Fotos sind aus dem Archiv von Walter Koch; Das Interview führten Georg und Renate Lehmacher sowie Matthias Obermayer.



*Was einen Motor hatte, das brachte
Walter ans Laufen, was Flügel hatte,
brachte er in die Luft – und wen Walter
in ein Gespräch verwickeln konnte, den
brachte er zur MDG.*



Nochzeitstag

im Land von
Rosamunde Pilcher

Bericht und Fotos: Matthias Obermayer





Alles begann mit unserem Enkel Lukas in Dresden. Nachdem unsere Tochter nach ihrem Mutterschaftsurlaub wieder in den Beruf einsteigen wollte, musste sie zwei Wochen überbrücken, bis Lukas von einer Tagesmutter betreut werden konnte. Also wurden die Großmütter um Hilfe gebeten. So sollte meine Frau in der zweiten Aprilwoche in Dresden sein. Nun ergab es sich, dass wir am Ende dieser Woche in Trier zu einer Familienfeier eingeladen

waren. Daher war mir klar: ich hole meine Frau mit dem Flugzeug ab, denn ich hatte keine Lust, nach Dresden quer durch Deutschland bis nach Trier zu fahren. Dann fiel mir ein, dass man in derselben Richtung nur noch einmal die gleiche Strecke weiterfliegen muss, um zu den Kanalinseln zu kommen, deren besondere Landschaft und Vegetation ich schon immer meiner Frau zeigen wollte. Zufällig feierten wir zu dieser Zeit unseren 32. Hochzeitstag. Und so schlug ich

meiner Frau vor, von Jersey nur noch einen kleinen Hüpf ins Land von Rosamunde Pilcher zu fliegen – nach Cornwall, dessen Landschaftsbilder sie vom Fernsehen liebte. Nun wurde auch meine Frau kreativ: „Im April blühen doch die Tulpen in Holland. Können wir nicht dorthin auch noch einen Abstecher machen?“

Gesagt – getan. Meine Frau fuhr mit einem ziemlich großen Koffer (u.a. mit Bettzeug) mit dem Zug nach Dresden und trug



mir auf, am nächsten Samstag einen weiteren Koffer mit schicker Kleidung nicht zu vergessen, wenn ich sie in Dresden abhole. So war bei meinem Flug nach Dresden der Gepäckraum unserer Mooney mit unseren Koffern schon gut gefüllt, so dass der nette Marshaller in Dresden etwas überrascht war, als ich ihm ankündigte, dass ich jetzt meine Frau mit einem viel größeren Koffer abholen würde. Aber nachdem wir uns von unseren Dresdnern verabschiedet hatten, gab es auch mit dem Überseekoffer kein Problem: er passte exakt auf die Rückbank. Auch mit Weight&Balance hatten wir kein Problem, denn alle Koffer zusammen waren natürlich viel leichter als ein weiterer Passagier. Die Gesamtkosten von rund 36 € für Landung und Handling am Flughafen Dresden waren übrigens wieder durchaus akzeptabel.

Nachdem zu unserer Überraschung eine A380 der Air France gelandet war, ging es bequem in weniger als 2 Stunden nach Trier – statt in rund 6 Stunden mit dem Auto. Am Flugplatz Föhren wurden wir von Verwandten abgeholt, die zum Dank ihre Heimat gleich noch von oben ansehen konnten. Nach einer sehr schönen Familienfeier mit Stadtbesichtigung von Trier war es am Sonntagabend an der Zeit, die letzten Vorbereitungen für die weitere Reise abzuschließen. Im Zeitalter des Internet ist das alles

viel einfacher als zu Beginn meiner Auslandsfliegerei vor knapp 40 Jahren. Online kann man halt Leihwagen, Eintrittskarten (z.B. für den Tulpenpark Keukenhof) und Hotels genauso bequem organisieren wie die nötigen Freigaben und Informationen für den Flug. Aber auch wenn die Grenzen in Europa jetzt viel einfacher zu überwinden sind, so gibt es doch noch einige bürokratische Hürden. Neben den üblichen Flugplänen und NOTAM Briefings braucht man z.B. für Rotterdam einen „Handling Request“ (<https://www.vliegclubrotterdam.nl/index.php/handling/handling-request-form>) und – trotz Schengen – eine „General Declaration“ mit den Passdaten aller Flugzeuginsassen. Letztere war dann natürlich auch für Jersey und Newqay erforderlich.

Der Flug von Trier nach Rotterdam war eigentlich problemlos mit permanentem Funk- und Radar-Kontakt zu den zuständigen Stellen. Allerdings ist der Luftraum im Benelux-Raum doch recht eng mit zahlreichen Beschränkungen und so kam ich nordwestlich der Kontrollzone von Lüttich offenbar einem IFR-Anflug zu nahe, was aber mit „Liège Approach“ sofort korrigiert werden konnte. Einige Wochen später kam hierzu eine E-Mail der belgischen „Air Accident Investigation Unit“ mit der Bitte um Kommentar zu einer Meldung des belgischen Cont-

rollers. Ich antwortete mit allen relevanten Informationen und erhielt eine sehr freundliche und kooperative Reaktion: „Thanks for your feedback on this occurrence and for your commitment to aviation safety!“

In Rotterdam parkten wir beim „Vliegclub“ und wurden sehr freundlich empfangen. Im nicht weit entfernten Terminalgebäude holte ich den Leihwagen, mit dem wir in rund 45 Minuten zum Keukenhof fahren, um die Tulpenshow zu bewundern und natürlich ein paar Tulpenzwiebeln zu kaufen. Von Tulpen überreich „gesättigt“ ging es zurück zum Flughafen. Nach Zahlung von rund 50 € für Landung und Handling ging es nach einer anfänglichen kleinen Konfusion wegen einem Schreibfehler in meinem Flugplan, den ich per Telefon mit der DFS klären konnte, um kurz nach 18 Uhr in Richtung Jersey. In rund 1000 ft flogen wir entlang der Küste des Ärmelkanals u.a. an den historischen Stränden der Invasion von 1944 vorbei, überquerten die Halbinsel der Normandie mit ihren typischen Heckenlandschaften und landeten rund 2 Stunden später in Jersey. Wir hatten das typisch englisch verwinkelte Norfolk Lodge Hotel in Saint Helier gebucht und genossen dann ein srilankesisches Abendessen im Restaurant „Unawatuna“.

Am nächsten Tag erkundeten wir die Insel per Bus und be-







suchten u.a. den Park „Samarès Manor“ mit einem sehr schönen japanischen Garten. Nach einem kleinen Bummel in Saint Helier ging es zurück zum Flugplatz. Dort gefielen mir nicht nur die Gesamtgebühren von rund 16 € und der AVGAS-Preis von 1,11 €/Liter, sondern auch die Tafel der fast jährlich wechselnden Fluglehrer in Jersey der letzten 50 Jahre. Ich stellte fest, dass die MDG-Fluglehrer es zum Glück viel länger aushalten – aber dafür (noch) keine Ehrentafel haben.

In rund einer Stunde flogen wir dann an Guernsey, Plymouth und Tintagel Castle vorbei, woher König Artus stammen soll, entlang der wirklich male- rischen Küste zum „Cornwall Airport Newquay“ (ausgesprochen „Njuki“), einer ehemaligen Basis der Royal Air Force. Für die Landung in Newquay (EGHQ) musste vorher über <https://www.flynqy.co.uk/onlineppr/> ein PPR Request, eine „General Declaration“ und ein „Online GAR“ (=General Aviation Report) abgegeben werden. Wir wurden wieder sehr freundlich empfangen und fuhren per Leihwagen zum vorher gebuchten Hotel Esplanade an der Fistral Beach in Newquay. Ein köstliches indisches Abendessen im „New Maharajah“ an der Küste rundete den Tag ab.

Am nächsten Tag – unserem 32. Hochzeitstag – war eine Rundfahrt durch Cornwall an-

gesagt. Erstes Ziel war der wunderschöne Trebah Garden bei Falmouth an der Südküste, der sich bis zu einer eigenen Bucht erstreckt. Es ist ein fast tropisches Paradies mit Rhododendren, Kamelien, Azaleen, riesigen Farnen und vielen anderen üppigen Pflanzen. So war es kein Wunder, dass meine liebe Frau viele Ideen bekam, was sie noch für unseren Garten brauchte. Ich wies zwar kurz auf unser bereits reich gefülltes Flugzeug hin, aber sie war optimistisch, dass auch diese Pflanzen noch hineinpassen würden – und beim Abflug am nächsten Tag stellte sich heraus, dass sie (wie immer) recht hatte. Vorher ging es aber noch durch typisch englische enge Sträßchen („grüne Tunnels“) am St. Michael’s Mount (dem englischen „Gegenstück“ zum französischen Mont St Michel) vorbei in das malerische Städtchen St Ives, das nicht zuletzt durch Rosamunde Pilcher bekannt wurde. Als Liebhaber des indischen Essens besuchten wir auf der Rückfahrt das „Masalla Tandoori“ in Perranporth kurz vor Newquay.

Bei typisch britischem Wetter mit Regenschauern ging es am nächsten Tag wieder zum Cornwall Airport, wo wir umgerechnet ca. 44 € an Gebühren zahlen mussten. Nachdem wir noch eine Airbus A400M als Überraschungsgast vorbeigelassen hatten, ging es in relativ

niedriger Höhe zwischen den Schauern in Richtung Plymouth. Dort muss ich nach Meinung des freundlichen Controllers vor lauter Begeisterung über den Park des Antony Estate wohl ein Beschränkungsgebiet übersehen haben. Von Plymouth ging es fast genau östlich über den Ärmelkanal zur französischen Küste südlich von Dieppe. Immer noch in rund 2000 ft – wegen der zahlreichen Beschränkungsgebiete und auch wegen der besseren Sicht auf viele historische Stätten – ging es an der Kathedrale von Reims, dem berühmten Wald von Compiègne, dem Ehrenmal in Verdun und der Kathedrale von Metz vorbei zur deutschen Grenze. Eine Überraschung gab es noch, als wir uns beim Militär-Flugplatz Phalsbourg zwecks Durchflug meldeten und die Controllerin kurz darauf allen Piloten mitteilte, dass sie keine Funksprüche mehr durchgeben konnte, weil es im Tower brannte. In Deutschland ging das Sightseeing weiter mit dem sternförmigen Schlosspark von Karlsruhe und der barocken Anlage von Ludwigsburg. Nach einer Flugzeit von 4:45 h landeten wir wieder in Augsburg, wo ich sehr stolz darauf war, dass das in unserer Mooney transportierte Gepäck – samt der neu erworbenen Pflanzen – kaum in unseren Kombi passte.

Text/Fotos: Matthias Obermayer



Follow

me

Es ist spät geworden mit den letzten Platzrunden, Sunset ist längst vorbei. „Fahr mir bitte danach das Rettungsfahrzeug in die Garage, damit ich den Schreibkram fertig machen kann, wenn du unten bist“, hatte Renate mich gebeten. Die LV ist jetzt in der Halle, es ist dunkel, ich setze mich in den Caddy. Es macht Spaß: Schon der erste Eindruck des Autos ist positiv. Es fühlt sich an, wie ein neues Auto.

Kein Vergleich mit dem VW T2. Viele Monate Arbeit hatten Ralf, Thilo und Guillaume investiert, um den „VW-Bus“ wieder in Ordnung zu bringen, und sogar Michael, der nicht mehr im Verein ist, hatte bei den Schweiß- und Lackierungsarbeiten an der Karosserie geholfen. Am Ende sah das Auto richtig gut aus – als dann aber weitere Probleme folgten, war irgendwann klar: Als Rettungsfahrzeug, das eben vor allem zuverlässig sein muss, ist es so nicht mehr nutzbar. Es wurde ein „Fass ohne Boden“ erklärt Thilo.

Mehr oder weniger zeitgleich hatten Martin und Thilo dann die Idee, einen gebrauchten Caddy aus DHL Beständen zu kaufen. In der Regel haben diese Autos keinen Beifahrersitz. Aber auf den Beifahrersitz würde man notfalls auch verzichten können.

Matthias erzählt, wie alles kam. „Ich bin dann mit Ralf nach Augsburg zu einem Händler gefahren, und es gab genau ein Fahrzeug, das doch auch einen rechten Sitz hatte. Der Fahrersitz war aber schon arg runter. ‚So können wir den nicht nehmen‘, sagte ich dem Händler, und er sagte zu, kostenlos einen neuen Sitz einzubauen. Daran liegt es unter anderem auch, dass sich das Auto anfühlt wie neu. Zum Schluss meinte der Händler noch: ‚Ich lasse Ihnen dann das Fahrzeug auch gleich zu, das ist im Service bei uns mit drinnen.‘ Er konnte es gar nicht fassen, dass wir ein Auto in dem guten Zustand nicht zugelassen haben wollten. Mir fiel aber ein, dass wir nach Möglichkeit eine Anhängerkupplung haben sollten. Der Händler baute sie dann für wenig Geld noch am gleichen Tag ein. Ralf fuhr schon zurück, ich wartete noch, und ließ das Auto ohne Zulassung von einem Bekannten gegen ein Abendessen bei Cono auf einem Anhänger nach Genderkingen bringen.“

Ein paar Tage später mache ich Fotos vom Caddy: Er sieht richtig gut aus. Dass das Fahrzeug jetzt nicht mehr wirkt, „wie ein „Auto von der Post“, haben wir Thilo zu verdanken. Mit einfachen Klebefolien sieht der Caddy jetzt nicht nur nach Rettungsfahrzeug aus, sondern zeigt auch etwas von der Umgebung des Platzes und heißt Besucher willkommen. „Follow me“ wirkt nicht als Anweisung, sondern als Einladung. „Hast du das entworfen?“, frage ich Thilo. Er antwortet knapp: „Design, Grafik und Umsetzung: ich; plotten und vorbereiten der Transferfolie usw.: Stefan; Lackvorbereitung und kleben: ich mit Hilfe von Basti und Stefan bei den Silhouetten (da musste man zumindest zu zweit sein).“ Auch bei Facebook sehe ich das Auto. Piloten von auswärts war es wohl gleich aufgefallen, sie hatten es ebenfalls abgelichtet und ins Netz gestellt. „Vielleicht ist das Auto ja auch ein kleiner Anreiz für den einen oder anderen, mal einen Flugleitungsdiens zu übernehmen“, überlege ich, und erinnere mich, wie ich immer mit dem T2 kämpfen musste, um den Rückwärtsgang beim Einparken in die Garage reinzubekommen. Und ich hoffe, dass es möglichst oft die Bahn zur Kontrolle abfahren wird, aber nie für einen Rettungseinsatz.

