

GendAiR kinge**NEWS**



**Eine Rundreise
in die Türkei
und zurück**

**Fliegen im
Shutdown**

**Nimmt Formen an:
Unser neues UL
in der 600kg Klasse**

**Fliegerpioniere
in Schwaben:
Ernst Heinkel**



Rudolf Grenzebach wird 90

Seit über 50 Jahren ist Rudolf Grenzebach ein treuer Freund und großzügiger Förderer des Flugplatzes Genderkingen und unseres Vereins. Ohne sein Grundstück hätte der

Flugplatz nicht angelegt werden können. Viele weitere Projekte waren nur dank seiner Unterstützung möglich. Über 40 Jahre nutzte er seine in EDMQ stationierten Flugzeuge

für Geschäftsreisen in ganz Europa. Zu seinem Geburtstag haben wir für unser Ehrenmitglied eine Parade mit allen Vereinsflugzeugen vor seinem Hangar organisiert.

Unternehmer mit Herz für die Heimat

Jubilär Rudolf Grenzebach begeht seinen runden Geburtstag im Kreis seiner Familie



Rudolf Grenzebach – Unternehmer, Förderer und mit Leib und Seele seiner Heimat verbunden, feierte seinen 90. Geburtstag.

Bäumenheim-Hamilar In der ganzen Welt war er unterwegs – beruflich wie privat. Doch sein Zuhause war immer Hamilar: Rudolf Grenzebach, Gründer des gleichnamigen Maschinenbauunternehmens in Hamilar, feierte am Mittwoch seinen 90. Geburtstag.

Der noch immer rüstige Senior beging seinen Jubeltag im Kreise enger Freunde und Familie. „Wegen Corona ging es nicht anders“, erzählt der Jubilar. Doch seine Tochter hatte sich etwas überlegt, um „die ganze Grenzebach-Welt und Freunde aus allen Teilen des Globus“ zu ihm nach Hause zu bringen. Per Videoschats konnten die Gratulanten ihre lieben Grüße übermitteln. Die Familie, zu denen neben seiner Frau Maria und seinen drei Töchtern mittlerweile sechs Enkel im Alter zwischen drei und 22 Jahren gehören, bereitete dem Senior einen schönen Abend mit viel Musik und schönen, neuen Erinnerungen.

Grenzebach hat als Unternehmer und auch als Kommunalpolitiker die Region stark geprägt. Zwar hat er sich aus der Firma zurückgezogen und unter anderem seiner Tochter

Sonia die Führung überlassen, doch er ist und bleibt eine der markantesten Figuren der Region.

Als 30-Jähriger gründete der in Hamilar geborene Rudolf Grenzebach 1960 das Unternehmen mit sieben Mitarbeitern. Der gelernte Mechanikermeister und Elektronikmeister hatte schon in der Landmaschinen-Werkstätte des Vaters das Zupacken und den Mut für eigene Ideen entwickelt. Aus dem kleinen Betrieb wurde über die Jahrzehnte ein weltweit agierender Maschinenbaukonzern und Anlagenbauer. 1988 wurde die erste Niederlassung in den USA gegründet, 2001 kam China hinzu. Mit 1500 Mitarbeitern weltweit und Fertigungsstandorten in Deutschland, USA und China. Besonders wichtig war Grenzebach immer die Förderung der Azubis.

Seit 2014 ist seine Tochter Sonia Grenzebach-Proeller Hauptgesellschafterin des Unternehmens, das seine Position auf dem Weltmarkt neu entwickelt hat. Geschäftsführer der Unternehmensgruppe ist der Schweizer Renato Luck.

Rudolf Grenzebach hat nicht allein unzählige Stunden in den Auf-

bau und den Erhalt des Familienunternehmens investiert, er hat sich ebenso für die Allgemeinheit eingesetzt. 1995 erkannte dies die Gemeinde Bäumenheim mit der Verleihung der Ehrenbürgerwürde an. Bürgermeister Hans Eichhorn sagte damals über den Jubilar: „Er hat Zeichen gesetzt als sozialer Unternehmer mit christlicher Ethik und als Marktführer seiner Branche.“ Er sei ein nimmermüder Förderer der Kommune und Mäzen der Vereine in der Region. Er war Mäzen des „Rieser Kulturpreises“, Gründungsmitglied des Donauwörther Lions Clubs und beteiligte sich an der Stiftungsprofessur am TCW in Nördlingen.

Das kommunalpolitische Wirken von Rudolf Grenzebach zeigte sich in zwölf Jahren als Gemeinderat und 18 Jahre als Kreisrat. Hier brachte er seinen Sachverstand und Erfahrung aus der Wirtschaftswelt ein. Grenzebach war zwei Jahrzehnte lang CSU-Ortsvorsitzender (bis 1987), Aufsichtsrat bei der Raiffeisen-Volksbank und war Mitbegründer des Flugplatzes Donauwörther Genderkingen. Noch heute prangt

der Schriftzug „Grenzebach“ über einem Hangar. Dort standen einst die Privatflugzeuge Grenzebachs, der auch den Pilotenschein hat. Er war Beirat in verschiedenen Unternehmen, Vorsitzender beziehungsweise Verwaltungsrat von mehreren Schiffsahrtsgesellschaften, Mitglied im Hauptvorstand des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbauer, Aufsichtsrat der Gesellschaft zur Althistamankierung in München, und, und, und. Er zeigt sich immer wieder bei gesellschaftlichen Anlässen wie dem Bäumenheimer Kinderfest.

Für seine Verdienste wurde Grenzebach mit dem Bundesverdienstkreuz (1981) und dem Bayerischen Verdienstorden (1989) ausgezeichnet. Seine besonderen Verdienste um die bayerische Wirtschaft wurden 1995 mit der Staatsmedaille gewürdigt. 2010 erhielt er das Bundesverdienstkreuz Erster Klasse für seine Lebensleistung in unternehmerischer Sicht, aber auch für sein gesellschaftliches und soziales Engagement. Im Jahr 2014 wurde ihm die bayerische Verfassungsmedaille in Silber überreicht. (Jene)

Inhalt

Rudolf Grenzebach wird 90

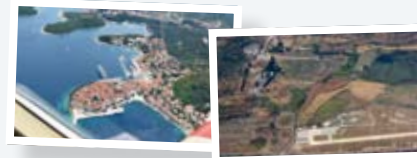
Wir gratulieren herzlich! 2

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Türkisches Sommermärchen

Ein Reisebericht von Matthias Obermayer (Teil 1) 4



Tecnam P92 E MkII

Neues UL in der 600kg Klasse . . 14



EDMQ im Shutdown

Unser Flugplatz in Zeiten von Corona 14



Ernst Heinkel

Ein Leben mit Höhenflügen und Abstürzen. Der Erfinder des Strahltriebwerks. 18

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Mit Andreas Neuhauser, Christian Neuhauser und Salaheddin Charbati 24

Titelfoto: Uferpromenade in Izmir
© Matthias Obermayer

Impressum

Redaktion, Fotos und Texte: Matthias Obermayer, Dieter Bender, Georg Lehmann, Renate Lehmann, Andreas Scheidle, Marc Ulm **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehmann [Atelier Georg Lehmann, 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 Lehmann: 0172/815 30 75. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.



Liebe Leser und Freunde
des Flugplatzes Donauwörther-
Genderkingen!

Nach einigen Monaten Corona-Pause sind wir alle froh, dass unsere Vereinsaktivitäten wieder vorsichtig beginnen dürfen und nun auch wieder unsere Zeitung erscheint. Vor allem freuen wir uns natürlich, dass unsere Fliegerei wieder weiter gehen darf, wobei unser Flugplatz nicht nur wegen der Luftrettungsstaffel immer mit PPR benutzt werden konnte. So berichtet Georg Lehmann über Waldbrand-Beobachtungsflüge in Corona-Zeiten. Einen Schritt nach vorne macht unser Verein nicht nur mit dem Neubeginn der Fliegerei, sondern auch mit den neuen Vorstandsmitgliedern Thomas Schneider (2. Vorstand), Michael Kock (Hauptflugleiter) und Mike Bayer (Schriftführer und Pressesprecher). Sie wurden wegen der Corona-Beschränkungen ausnahmsweise online gewählt und erhielten auf Anhieb genauso gute Wahlergebnisse wie die in ihrem Amt bestätigten Vorstandskollegen Richard Freimuth (Technik-Leiter), Kurt Glock (Kassenwart) und auch der 1. Vorstand. Die Ausbildungsleiter Jürgen Steiner (PPL/LAPL) und

Dr. Wolfgang Erben (SPL/IR/MEP) sowie die Kassenprüfer Oliver Klausser und Hans Kavasch konnten sich ebenfalls über ein sehr gutes Stimmresultat freuen.

Auch die lange beschlossene Beschaffung eines neuen UL mit 600 kg wird jetzt wahr, womit endlich wieder eine UL-Ausbildung möglich wird – Näheres ab Seite 12.

So sehen wir optimistisch der Zukunft entgegen, blicken in diesem Heft aber auch zurück in die nähere und fernere Vergangenheit. Zunächst gratulieren wir unserem Ehrenmitglied Rudolf Grenzebach sehr herzlich zu seinem 90. Geburtstag, zu dem wir samt unserer Flugzeug- und Fahrzeugflotte vor seinem Hangar zu einer „Grenzebach-Parade“ angetreten sind.

In der Reihe seiner Berichte über Pioniere der Luftfahrt in Schwaben berichtet Georg Lehmann diesmal über Ernst Heinkel. Nicht ganz so lange liegt meine Flugreise in die Türkei zurück, für die 2006 etliche politische und bürokratische Hindernisse zu überwinden waren, die aber auch heute nicht nur wegen Corona sicher nicht einfacher durchzuführen wäre. Der Bericht soll wieder einmal zeigen, wie man mit der Fliegerei interessante Menschen, Kulturen und Landschaften kennenlernen kann.

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 90. Geburtstag
Rudolf Grenzebach am 08.07.

Zum 80. Geburtstag
Peter Leich am 17.05.
Karl Heinz von Körbitz am 18.06.
Dieter von Hummel am 02.08.

Zum 65. Geburtstag
Günter J. Löffler am 26.04.
Hubert Müller am 01.05.

Zum 60. Geburtstag
Dr. Dirk Becker am 07.07.
Hildegard Nieberle am 31.07.

Zu neu erworbenen Lizenzen
Philipp Abel zu MEP-VFR sowie MEP-IR
Dr. Herbert Gerstacker zum Lehrberechtigten für Luftsportgeräte (Dreiecks)
Malte Zagray zu SPL



Türkisches Sommermärchen

Text: Matthias Obermayer; Fotos: Matthias Obermayer und Dieter Bender



▲ So war die Route geplant und genehmigt.
▼ Kurz vor Zadar erwischt uns eine kräftige Bö.



▲ Die Porsche-Mooney D-EAFE darf den Shelter in Landsberg verlassen.

In letzter Zeit war aus gewissen Gründen wieder einmal vom „Sommermärchen“ der EM 2006 in Deutschland die Rede. Das erinnerte mich an mein „türkisches Sommermärchen“ zur selben Zeit.

Nach mehreren Familien-Ferien an der türkischen Mittelmeer-Küste wollte

ich gerne einmal einen Überblick über das ganze Land gewinnen und dabei auch möglichst die touristisch wenig erschlossene türkische Schwarzmeer-Küste kennenlernen. Unsere Porsche-Mooney D-EAFE mit über 7 Stunden bzw.

1000 nm Reichweite war dafür bestens geeignet – nicht zuletzt wegen der sehr spärlichen AVGAS-Tankmöglichkeiten in dieser Region. Mein alter Freund und Kollege Dieter Bender war von der FE und dieser Reise so begeistert, dass er sofort als perfekter Begleiter und Navigator zur Verfügung stand. So erstellte er für unsere Route einen fast 100-seitigen Reiseführer mit allen wissenswerten Informationen. Aber obwohl diese Flugreise dank Dieters professioneller Unterstützung besser vorbereitet war als alle meine Flugreisen davor und auch danach, gab es doch noch etliche Überraschungen und Änderungen.

Auf dem Weg zur Türkei und zurück wollten wir Österreich, Slowenien, Kroatien, Bosnien-Herzegowina, Montenegro, Albanien, Mazedonien, Griechenland, Bulgarien, Rumänien und Ungarn besuchen oder überfliegen und rechneten mit rund 30 Flugstunden. Da die ganze Route in VFR geplant war, hatten wir 2 Alternativen vorbereitet:

Bei gutem Alpenwetter am Abflugtag direkt nach Kroatien und dann weiter u.a. über Albanien und Griechenland in die Türkei und „gegen den Uhrzeigersinn“ wieder über Bulgarien etc. zurück.

Bei schlechtem Alpenwetter die Donau entlang und dann dieselbe

Route, aber in umgekehrter Richtung – also „im Uhrzeigersinn“.

Die größte Herausforderung war aber nicht das Wetter, sondern die politische Lage und damit auch die Bürokratie. 2006 gab es nämlich noch viele Restriktionen in den Balkanländern, ganz abgesehen von unserem Ziel-Land Türkei. Am einfachsten war dabei der Flug bis nach Kroatien sowie die Strecke über Albanien – Mazedonien – Griechenland. Etwas aufwändiger waren schon die Einflug- und Landegenehmigungen für Bulgarien und Rumänien, für die umfangreiche Flugzeug- und Pilotendokumente sowie detaillierte Angaben über Waypoints und Zeiten gefor-

dert waren, die z.T. abgelehnt wurden und daher geändert werden mussten. Nachdem Montenegro wenige Tage vor unserem Flug von Serbien unabhängig geworden war, waren wir positiv überrascht, dass die serbische Luftfahrtbehörde, an die wir den Antrag schicken mussten, überhaupt noch eine Freigabe erteilen durfte. Interessant war auch, dass der Antrag für einen Slot in Sarajewo zu dieser Zeit noch von der NATO genehmigt werden musste.

Am spannendsten war aber die Genehmigung für unsere Rundreise in der Türkei. Frühzeitige Anfragen bei der türkischen Luftfahrtbehörde und beim Aeroclub der Türkei



▲ Beim Anflug auf St. Johann war das Wetter noch gut,
▼ aber dann mussten wir doch über Bozen ausweichen.



▲ Das Landtor in Zadar
▼ Ohrid am Ohrid-See

wurden nicht beantwortet. Erst als ich als AOPA-Mitglied Kontakt mit Erdogan Menekse in Ankara aufgenommen hatte, dem Präsident der AOPA Turkey, kam Bewegung in den Prozess. Allerdings wurde von unseren ursprünglich beantragten Landeorten

Izmir (LTBJ) – Nevşehir (LTAZ) – Adana (LTAF) – Van (LTCI) – Trabzon (LTCG) – Sinop (LTCM) – Ankara (LTAC) – Istanbul (LTFJ) mit den Städten Van, Trabzon und Sinop zunächst die gesamte östliche Hälfte der Route abgelehnt – u.a. mit der Begründung, dass wir nach Adana erst wieder in Ankara AVGAS tanken könnten. Erst nach Verweis auf die große Reichweite unserer Mooney

erhielten wir dank Herrn Menekse die grundsätzliche Genehmigung zur Landung in Van und Trabzon. Sicherheitshalber besorgte ich aber doch noch einen 20 l-Ersatzkanister und dann konnten wir am 10.06.2006 von Landsberg-Penzing (ETSA) starten, der damaligen Basis der D-EAFE.

Das Wetter schien für die direkte Alpenquerung geeignet und so landeten wir zunächst in St. Johann (LOIJ), um dort Zoll für Zadar (LDZD) in Kroatien zu machen

und noch etwas zu tanken; aber nicht zu viel wegen Landebahnlänge und -höhe.

Beim Weiterflug mussten wir leider feststellen, dass es in den östlichen Alpen kein Durchkommen mehr gab. So ging es direkt nach Westen und dann über den Gerlos- und Brennerpass zu einem weiteren Tankstopp in Bozen wegen des Umwegs von rund 1,5 Fh.

Ohne größere Probleme flogen wir dann auf möglichst kurzem Weg nach Zadar, wo wir allerdings kurz vor der Landung noch von einer kräftigen Böenwalze erwischt wurden.

Sehr erfreulich war dort der AVGAS-Preis, der nur rund halb so hoch war, wie daheim. Auf dem Weg vom Flughafen kamen wir an zahlreichen Gebäuden vorbei mit schweren Schäden vom rund 10 Jahre zurückliegenden Jugoslawienkrieg. Die sehr schöne Altstadt mit venezianischen Bauten war aber schon wieder weitgehend restauriert.

Unser für den nächsten Tag geplanter Flug nach Sarajewo musste wegen Gewittern über den Bergen gestrichen werden – und diese gewittrige Großwetterlage in Südosteuropa würde uns noch länger beschäftigen. Zum Glück hatte ich in späteren Jahren noch die Möglichkeit, Sarajewo kennenzuler-

nen. So ging es nun problemlos im vorgeschriebenen Tiefflug der Küste entlang an Dubrovnik vorbei in die Bucht von Kotor nach Tivat im vor wenigen Tagen unabhängig gewordenen Staat Montenegro.

Der sehr freundliche Empfang am Flughafen zeigte, dass man sich über Gäste aus dem Ausland freute. Allerdings zeigte sich später auf der Rechnung, dass das zuvorkommende Handling an diesem doch recht kleinen Flugplatz immerhin 60 € kostete. Wir übernachteten im netten Hotel Palma an der Strandpromenade.

Am nächsten Tag ging es in rund einer Stunde quer über das immer noch geheimnisvolle Albanien problemlos nördlich an Tirana vorbei über rund 2500 m hohe Berge nach Ohrid in Mazedonien am gleichnamigen See, den sich beide Ländern teilen.

Dieser wunderschöne und etwas abgelegene See hatte mich schon seit Jahrzehnten angezogen, als Albanien noch ein verschlossenes Land war. Unser Hotel Alexandria lag wieder direkt am Wasser am Rand der Altstadt mit der für den Balkan typischen Mischung aus verschiedenen Kulturen, Religionen und Baustilen. Neben etlichen fast verfallenen Gebäuden zeugten halbfertige Rohbauten vom wirtschaftlichen Aufbruch.

Nachdem die Gewitterzone mittlerweile über der Ägäis genau auf unserer Route in die Türkei lag, konnten wir noch einen weiteren Tag Ohrid und seine Umgebung erkunden – u.a. das am Westufer des Sees gelegene Kloster Karista mit einer Höhlenkirche aus dem 14. Jahrhundert.

Keinen Tag zu früh faxte uns nun endlich unser Freund Erdogan Menekse die Clearance für unsere Route in der Türkei – alles in Türkisch natürlich. Wir verstanden nur die ICAO Codes und die vorgegebenen Start- und Landezeiten sowie die gewünschte Höhe in 8500 ft MSL. Als VFR-Pilot muss man hierzu Franz Beckenbauer zitieren: „Schau mer mal“.

Nachdem es uns am nächsten Morgen endlich gelungen war, den sehr stillen, aber mit viel Personal ausgestatteten Flugplatz zu betreten und zu unserer D-EAFE zu kommen (wie üblich war es aus der Luft einfacher gewesen), konnten wir in Richtung Izmir starten.

Die Route führte zunächst nach Südosten über Kavala und dann östlich der Insel Samothraki zum Einflugpunkt BELGI in den türkischen Luftraum – etwas nördlich der großen türkischen „Prohibited Area 1“.



▲ Brotzeit vor Hotel Palma in Tivat
▲ Grenzgebirge zwischen Albanien und Mazedonien
▼ Teil 1 der Route





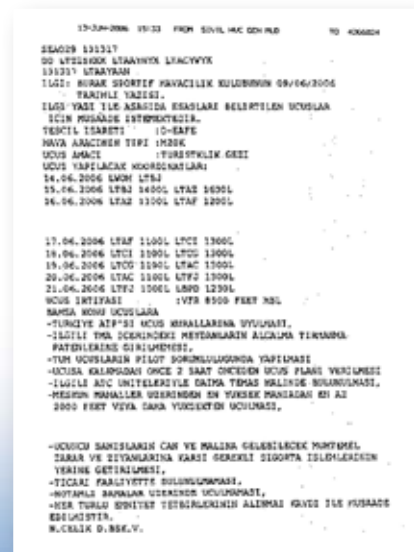
Da wir keine Chance hatten, auf der total überfüllten Istanbuler Frequenz unseren Einflug zu melden, flogen wir gemäß Flugplan zum nächsten Waypoint Canakkale Airbase (LTBH). Wir waren ein bisschen nervös, da es wenige Tage zuvor wieder einmal einen Zwischenfall in der Ägäis gegeben hatte, als eine türkische F-16 mit einer griechischen F-16 kollidierte, wodurch beide abstürzten und der griechische Pilot getötet wurde. Und wir waren ohne Funkkontakt auf dem direkten Weg von Griechenland zu einer türkischen Airbase! Außerdem hatten wir etliche – heute noch gültige – NOTAMs gelesen, in denen sich Griechenland und die Türkei darüber streiten, wo die richtige Grenze zwischen beiden Staaten verläuft. So versuchten wir, möglichst früh Kontakt zu Canakkale Tower zu

bekommen, und waren sehr erleichtert, endlich einen Controller zu erreichen, der uns an einen englisch-sprechenden Kollegen weiterleitete. Wir durften also die berühmten Dardanellen überfliegen, konnten aber zum großen Bedauern meines historisch interessierten Copiloten leider das nahe gelegene Troja nicht erkennen. Entlang der Küste und nahe an der griechischen Insel Lesbos vorbei flogen wir durch heftige Turbulenzen über mehrere Militärflugplätze mit intensivem Verkehr in den Raum Izmir ein und landeten auf dem Flughafen Adnan Menderes.

▼ Die griechische Insel Samothraki kurz vor der türkischen Grenze



▲ Kloster Karista bei Ohrid
▼ Die türkische Clearance ist endlich gekommen



Wir nutzten gleich die Gelegenheit, an einem von wenigen türkischen Flugplätzen AVGAS zu bekommen. Im Terminal wurden wir dann bei der AIS von Herrn Metin Kemah sehr gut beraten – insbesondere zu unserem türkischsprachigen „Clearance-Fax“. Mit dem Taxi ging es nach Izmir zu unserem Hotel – nur ein paar Schritte entfernt von zahlreichen Fisch-

Restaurants an der Uferpromenade der drittgrößten Stadt der Türkei, die aber wegen der zahlreichen Kriege und Zerstörungen in vielen Jahrhunderten nicht allzu viele Sehenswürdigkeiten hat. Am nächsten Morgen hatten wir (wieder einmal) das Problem, am Flughafen zu unserer D-EAFE zu kommen. Ein Soldat bestand auf Bordkarten, die wir gegen gutes

Geld beim Ground Handling erstehen mussten, womit wir allen Beteiligten sicher eine große Freude machten. Danach starteten wir zunächst in Richtung der Region, die ich von meinen früheren Türkei-Urlauben schon ganz gut kannte. Zunächst überflogen wir die weltberühmte antike Stadt Ephesos mit zahlreichen – teils noch gut erhaltenen – beeindruckenden Ge-

bäuden, darunter eines der sieben Weltwunder, nämlich der von den Goten zerstörten Artemis-Tempel. Leider hatten wir keine Zeit, auf dem in unmittelbarer Nähe liegenden kleinen Flugplatz zu landen. Weiter ging der Flug der Küste entlang zunächst nach Süden über Bodrum und Dalaman und dann nach Osten über teilweise 3000 m hohe Berge Richtung An-

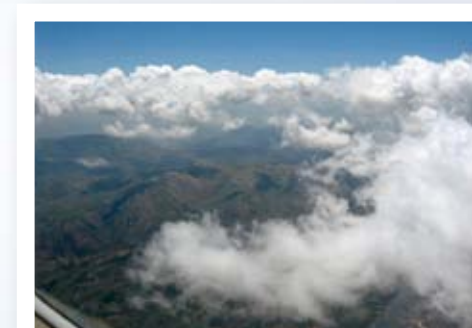
talya, was nicht ganz zur amtlich gewünschten Flughöhe von 8500 ft passen wollte. Nachdem ich einige Strandhotels in Antalya aus großer Höhe wiedererkannt hatte und wir die rund 2500 m hohen Berge des westlichen Taurus-Gebirges überquert hatten, durften wir über dem VOR mit dem schönen Namen MUT (nördlich der gleichnamigen Stadt) endlich nach Nordosten flie-

gen entlang der mit bis zu 3700 m höchsten Region des Mittleren Taurus. Die gerade Strecke von Antalya über Konya war wegen türkischer Luftwaffen-Übungen gesperrt. So erreichten wir nach rund 3,5 Fh endlich den „Kapadokya International Airport“ Nevşehir (LTAZ).

► Die Fortsetzung der Reise über Adana, Van und Ankara bis Istanbul folgt in Heft 3/2020.



▲ Freundlicher Empfang in Izmir durch die türkische Flugsicherung
◄ Teil 2 der Route
▼ Izmir



▲ Nevşehir Airport
◄ Bis zu 3000 m hohe Berge zwischen Dalaman und Antalya
▼ Fethiye

ULTRA

Endlich steht fest: Die „Tecnam P92 E MKII“ wird unser neues UL, das nicht nur die Zulassung für das neue Maximalgewicht von 600 kg hat, sondern den Erwartungen, die man an ein UL in dieser Klasse haben kann, gerecht wird. Es handelt sich um eine Weiterentwicklung, die auf der UL „Tecnam P92“ basiert, und in der neuen Form dem Markt erstmals auf der Aero 2019 vorgestellt wurde. Dort fiel es unserem Vereinsmitglied und UL-Ausbildungsleiter Dr. Wolfgang Erben auf. Das Konzept überzeugte damals so sehr, dass er dankenswerterweise mit privaten Mitteln in Vorleistung ging, um bei den ersten Auslieferungen dabei zu sein, und nicht auf eine Warteliste mit möglicherweise mehreren Jahren Lieferzeit zu rücken, wenn der absehbare Run auf gute Flieger in der neuen Gewichtsklasse seinen Peak erreichen würde.

Zum Flugzeug: Die Firma Tecnam arbeitet bei der Herstellung des Flugzeugs sowohl mit CFK, als auch mit Aluminium. Zweites wird dabei für die Herstellung der Tragflächen verwendet aus Gründen der Festigkeit, aber auch der Elastizität für einen komfortableren Flug.

Für den verbreiterten Rumpf mit modernem Design und besserer Aerodynamik wurde CFK eingesetzt. Ausgeliefert wird die Tecnam P92 mit einem Glascockpit, wie es sonst bei neuen Flugzeugen in der Echo-Klasse zum gehobenen Standard gehören würde. Tecnam nutzt diese Technik unter anderem, um ein Maximum an Avionik und damit Sicherheit bei einem Minimum an dafür benötigtem Gewicht anzubieten. Das für ein UL relativ geräumige Cockpit ist mit viel Liebe und italienischem Designfeeling gestaltet. Gestaltung und Komfort der Zelle werden durch längsverstellbare Sitze und ein geräumiges Gepäckfach abgerundet.

Am 9./10. Juli flog ein Team unter Leitung von Wolfgang Erben nach LIAU, Capua, um letzte Bestellmodalitäten abzuklären, einen Prototypen in Augenschein zu nehmen, das Werk zu besichtigen und das Flugzeug im Flug kennenzulernen. Wolfgang erzählte nach dem Werksbesuch begeistert: „Donnerstag und Freitag war eine MDG-Delegation (Christoph Ehle, Michael Kock, Marc Ulm und

ich) in LIAU, Capua, bei Tecnam, um den Prototypen der P92 Echo MkII probezufliegen und das Werk anzusehen; die ersten ca. 10 Seriennummern befinden sich in der Endmontage.

Wir waren von den gutmütigen Flugeigenschaften des 600kg-UL's, dem ergonomischen Cockpit mit moderner Avionik, aber auch von der Produktionspalette (UL bis 2-motoriger 11-Sitzer) und Fertigungstiefe von Tecnam tief beeindruckt.“ Bei kleinerem Punkten gebe es noch Nachbesserungsbedarf. Wolfgang hat dazu bei Tecnam ein kleines „Pflichtenheft“ hinterlassen und meint: „Wir haben die mündliche Zusage, dass die wichtigen Dinge lösbar sein sollten – das „wie“ und die schriftliche Fixierung erwarten wir in den nächsten Tagen.“

Die MDG bedankt sich bei dem Team, vor allem bei Dr. Wolfgang Erben für seinen besonderen Einsatz, dem wir es verdanken, dass wir wohl als einer der Ersten noch in diesem Jahr eine „Tecnam P92 E MKII“ als Erweiterung unserer Flotte erhalten werden.

Georg Lehmann



▲ Waren in LIAU, Capua: Christoph Ehle, Marc Ulm, Michael Kock, Dr. Wolfgang Erben



◀ Erste Impressionen des Flugzeugs, wie es voraussichtlich Ende des Jahres in EDMQ zu finden sein wird

Fotos: Marc Ulm

LEICHT

Tecnam P92 E MkII

etwas schwerer



EDMQ

IM

SHUT DOWN



Mitte März. Corona: Der Shutdown beginnt.

Um das Haus zu verlassen, braucht man ab sofort einen „triftigen“ Grund. Ich hatte eigentlich gerade vor gehabt, meinen fliegerischen Trainingsstand wieder aufzubessern, als der Shutdown kommt. Jetzt werde ich wohl damit eventuell längere Zeit warten müssen. „Was passiert mit der 90-Tage Regel, nach der mindestens drei Starts und Landungen nötig sind, um einen Passagier mitzunehmen, wenn wir eventuell mit einem Luftbeobachter in den nächsten Monaten fliegen müssen?“, erkundigte ich mich, und bekomme nirgendwo auf die Schnelle eine Antwort.

Auf der Rettungswache habe ich auf Anfrage hin ein paar Dienste übernommen. Als ich die Wache betrete, ist auch hier alles anders. Die Teams haben keinen gemeinsamen Aufenthaltsraum mehr, keine gemeinsamen WCs. „Fahrzeugübergaben haben knapp und zügig und mit Abstand zu erfolgen“, mault mich ein Kollege nervös an, als ich ihm noch ein paar Dinge erklären will, die mir am Auto aufgefallen sind. „Schreib das alles auf einen Zettel, und leg mir den Melder, die Schlüssel und das Handy auf den Tisch und dann geh bitte nach Hause“, fügt er hinzu, während er das Fahrtenbuch mit Desinfektionsmittel einsprüht, ehe

er es aus dem Fach nimmt. Was wird uns mit Corona im Dienst erwarten? Wie gefährlich ist das Virus wirklich? Wir haben eher weniger Einsätze, als sonst, es sind ja kaum Menschen unterwegs. Immer wieder Einsätze mit „Verdacht Covid 19“, bei denen wir in der vollen Schutzkleidung in Wohnungen hinein gehen. In den ersten Tagen habe ich keinen Fall, der am Ende bestätigt wird. Dennoch: Wir sind hier im Bereich Schwaben inzwischen Risikogebiet.

Der Flugplatz wird für Freizeitaktivitäten geschlossen

In den ersten Tagen des Shutdowns ist es eher bedeckt und verhangen.



EDMQ und MDG in Corona-Zeiten

Nicht nur für die Flüge der Luftrettungsstaffel, sondern auch für Geschäftsflüge, Testflüge und Polizei- und Rettungseinsätze wird unser Flugplatz genutzt. Daher blieb er während des Verbots von Sport- und Freizeitflügen weiterhin mit PPR anfliegbar, wie dies auch sonst in der AIP vorgeschrieben ist. Der Unterschied war nur, dass während des Lockdown kein Flugleiter täglich von 9 Uhr bis mindestens Sunset im Tower saß.

Mittlerweile wurden von einem neu gegründeten Hygiene-Team einige Hygiene-Regeln erarbeitet und veröffentlicht sowie umfangreiche Hygiene-Vorkehrungen getroffen –

von entsprechendem Material an mehreren Stellen auf dem Flugplatzgelände über die Beschaffung von Wegwerf-Schaumstoffkappen für die Vereinsheadsets bis hin zu einem Plexiglas-Hygieschutz im Tower. Außerdem wurde die bargeldlose Bezahlung der Landegeühren durch die Einführung der AEROPS-App gefördert.

Da während des Lockdown keine Veranstaltungen erlaubt waren, wurde am 08.05.2020 die Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen online durchgeführt gemäß dem „Gesetz zur Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht“.

Sicher kein Wetter für Waldbrandüberwachung, aber dann kommt ein Mail von unserem Präsidenten Karl Hermann mit überraschendem Inhalt: Das Bayerische Innenministerium ordnet an, dass die Einsatzbereitschaft der Luftrettungsstaffel in jedem Fall aufrecht erhalten werden muss. Wir sollen davon ausgehen, dass wir im Extremfall auch zum Transport von medizinischem Material und Personal eingesetzt werden. Und: Alle Flüge und sonstige Tätigkeiten, die dazu erforderlich sind, sind „triftige Gründe“, um das Haus zu verlassen. Auch für das Wahrnehmen dieser Aufgaben gibt es weitere Vorschriften: Beteiligte Personen haben Mundschutz zu tragen, die Flugzeuge, sofern genutzt, müssen desinfiziert werden, alle Tätigkeiten müssen vom Stützpunktleiter angeordnet werden, außerhalb des Flugzeuges müssen Mindestabstände eingehalten werden. Um die verbleibenden Risiken zu minimieren, müssen feste Teams gebildet werden, sodass im schlimmsten Fall nur zwei Personen betroffen sind.

Die Waldböden sind im April besonders trocken

Werner, unser Stützpunktleiter meldet sich. Die LV, das wohl in der Luftrettungsstaffel in Donauwörth am häufigsten genutzte Flugzeug, muss zur Wartung, damit es einsatzklar ist, wenn wirklich Flüge kommen. „Kannst du das Flugzeug nachher in die Wartung fliegen?“ Ich habe an dem Tag Zeit. Es geht nach Aalen, der Flug wird mit dem dortigen Platz abgesprochen, ein Flugleiter besetzt extra den Funk. „Die Bahn bei uns kann nicht genutzt werden.“ Die Landebahn dort wird geteert, es sind überall 30–40cm tiefe, 40cm breite Rillen eingefräst. Aus der Luft sieht man es tatsächlich kaum. Ich gehe süd-



▲ Mit Jeremy Lacher (re.) unterwegs zu fünf Beobachtungsflügen



▲ Eine in der Ferne entdeckte Rauchsäule entpuppt sich als schlimmer Gebäudebrand

lich der Bahn auf Gras runter und rolle um die Bahn herum zwischen den Erd- und Teerhügeln zur Werft, melde mich dort in der Halle. „Bleib da vorn stehen, leg die Papiere auf das Fass“, ruft mir Wolfgang zu. Freundlichkeit ist eigentlich nicht verboten. Mit etwa 8m Abstand und aufgesetzten Masken erkundigen wir uns noch gegenseitig, wie es geht, bevor ich von Werner, der inzwischen mit der QN eingetroffen ist, abgeholt werde.

Die in Erwägung gezogenen Flüge mit medizinischem Material oder Personal bleiben aus. Dennoch kommt eine Einsatzanforderung. Etwa zwei Wochen später sind die Böden so trocken, dass wir auch im Bereich Schwaben höchste Waldbrandgefahr haben. Während die Bevölkerung meistens davon ausgeht, dass die höchste Waldbrandgefahr im Hochsommer ist, ist sie jetzt, wie fast in jedem Jahr, auf der höchsten Stufe. Im April ist der Schnee aus den Wäldern verschwunden, die Böden trocknen aus, und es ist noch kein schützendes Grün nachgewachsen, das die Ausbreitung von Bränden verhindern würde. Werner meldet sich wieder, es ist ein Montag. „Es kann sein, dass wir diese Woche noch fliegen müssen. Wenn du Zeit hast, kannst du die Flüge übernehmen, aber du musst

die komplette Woche fliegen können, denn du bleibst dann mit dem gleichen Luftbeobachter fest zusammen.“ Ich habe keine Termine, wie denn auch, „Stay Home“ ist ja angeordnet. Im Rettungsdienst bin ich in dieser Woche auch nicht eingeteilt. Tags drauf klingelt beim Frühstück das Telefon. Mit einem „Also, es geht los, kannst dich bereit machen, 15 Uhr ist der erste Flug“, bestätigt mir Werner, dass ich in dieser Woche bis auf Weiteres fliegen werde.

Es ist trocken und sehr windig, aber der Wind mit etwa 20 Knoten steht in etwa auf der Bahn, als ich an diesem Dienstag am Platz ankomme. Ein kurzer Blick ins Flugwetter: es wird sich bis etwa 20.00 Uhr nicht viel ändern, danach soll der Wind schwächer werden. Als wir etwa eine Stunde später in der Luft und am Funk sind, melde ich mich beim FIS an. Es ist ruhig am Funk, niemand zu hören, manchmal denke ich, dass das Funkgerät vielleicht ausgeschaltet ist. Erst etwa 20 Minuten später hören wir eine Maschine, die in Illertissen gestartet sein muss. Ebenfalls zur Waldbrandüberwachung. Immer wieder sehen wir ockerfarbene Wolken, aber wenn wir sie anfliegen, sind es nur lange Staubwolken, die die Traktoren auf den trockenen Feldern hinter sich

her ziehen. Weniger ruhig ist die Luft. Es ist oben viel bockiger als ich dachte und auch sehr warm im Cockpit. Kein Wetter für einen angenehmen „Rundflug“.

Auch am Tag zwei ist es noch etwas windiger und trocken, und es gibt keine besonderen Vorkommnisse. Aber die Luft ist noch turbulenter als am Tag zuvor. Jeremy hält sich tapfer, aber Spaß macht der Flug nicht wirklich. Ich erinnere mich an Einsatzflüge an Tagen, an denen sich fast jeder andere der Hitze wegen verkrochen hatte, an denen alle anderen ihre Flüge abgesagt hatten, und man nach dem Aushalten der Maschine schon patschnass und „k.o.“ war. Luftrettungsstaffelfliegen findet häufig auch an Tagen statt, an denen das Fliegen eher eine Strapaze ist, als ein angenehmer Ausflug.

Am Tag drei hat der Wind mehr als 35 Knoten erreicht, und er kommt nicht mehr nur direkt auf die Bahn. Im Wesentlichen kommt er aus 70–80 Grad, was auch noch kein Problem wäre. Aber ab und zu dreht er, und kommt fast direkt von der Seite. Ich gehe auf die Bahn, und rolle an, um ein Gefühl dafür zu bekommen, als der Wind wieder fast direkt von der Seite kommt, breche dann den Start ab und rolle zurück

zur Halle. „Was ist?“, fragt Jeremy. „Die Böen von der Seite waren mir zu stark, es ist schwer, die Spur zu halten, das ist mir nicht sicher genug“, erkläre ich ihm. „Ach“, meint er, „ich habe nichts gemerkt, wir waren doch schön auf der Mitte der Bahn.“ Mir ist es nicht sicher genug. „Okay“, meint er „du bist der Pilot, dann bleiben wir unten.“

Keine Waldbrände, aber trotzdem das ein oder andere Ereignis

Für den Tag drei ist das Einsatzgebiet erweitert worden. Die Kollegen in Illertissen starten nicht, und wir fliegen deren Gebiet mit ab. Als wir bereits relativ weit im Norden sind, sehe ich eine Graufärbung am Horizont und deute mit dem Finger in die Richtung. Jeremy nickt. „Das könnte was sein.“ Er gibt der Leitstelle Augsburg Bescheid, ich drehe in Richtung dieser Stelle und erhöhe das Tempo mit etwas mehr Gas und indem ich gleichzeitig aus unserer Flughöhe von 5.000 Fuß in einen leichten Sinkflug gehe. Es wird bald klar, das ist eine Wolke, und sie ist groß, wir brauchen länger als erwartet. „Das liegt nahe bei einer Ortschaft, so, wie es aussieht.“ meint Jeremy. „Vermutlich ist es schon bekannt, aber flieg mal weiter an.“ Die Zeit zieht sich, die vier Minuten, bis wir dort sind, er-

scheinen mir, wie eine ausgedehnte Viertelstunde. Und beim näher kommen sehen wir, dass der Brand nicht nahe bei einem Ort liegt, sondern in einem Ort. Wie Jeremy es vermutet hatte, ist der Brand bereits bekannt: Ein Anwesen im Ort brennt, die Rauchwolken sind so dicht, dass man aus der Luft nicht einmal mehr genau sehen kann, ob es sich um ein Wohnhaus oder einen Stall handelt. Die Feuerwehr ist vor Ort, wir melden uns noch einmal bei der Leitstelle, dann drehen wir wieder ab.

Auf dem Rückweg bei Augsburg hören wir am Funk eine weitere Maschine. Es ist kurz nach 16 Uhr, wegen Corona hat der Flugplatz in Augsburg bereits geschlossen. Der Pilot gibt an, einen Ausweichplatz zu suchen, da er „nicht mehr allzuviel Sprit“ habe, erkundigt sich nach den nächsten Ausweichflugplätzen. „Ingolstadt“ schlägt ihm der Controller von FIS vor. „Okay.“ höre ich am Funk. Dann die Frage. „Ähm, also, gibt es noch was Näheres?“ Ich melde mich: „Wenn es eng wird, könnte Donauwörth in Frage kommen“. Der Flugplatz ist ja auch unseres Fluges wegen in Betrieb. „Dann wäre das eine gute Idee“, höre ich den Piloten knapp am Funk. „Wenn Sie anfliegen, achten Sie bitte darauf, dass Sie keine Wohngebiete überfliegen.“

Es klackert zwei mal am Funk. Als wir Genderkingen anfliegen, sehen wir die Maschine vor uns völlig vorschriftsmäßig in der Platzrunde zur 08.

Wenig später stehen wir nebeneinander auf dem Vorfeld. „Ich bin jetzt doch froh, dass Ihr hier aufhattet. Wir hatten deutlich mehr Gegenwind auf der Strecke, als im Flugwetter angegeben war. Ich habe das Powersetting stark erhöht, weil ich dachte, ich würde dann Augsburg trotzdem rechtzeitig erreichen. Und ich wollte nicht mit dem allerletzten Tropfen landen“, erklärt er. Nach einer Woche Waldbrandüberwachung haben wir am Ende keinen Waldbrand entdeckt, was an und für sich auch die schönste Bilanz unserer Aufgabenstellung ist. Es ist, wie im Rettungsdienst: Keine kranken Menschen und auch keine Unfälle ist eigentlich das schönste, was einem passieren kann. Aber ein paar Rückfragen und Beschwerden sind doch gekommen, weil wir trotz der Ausgangssperren geflogen sind, auch wenn diese sicher erfolglos bleiben. Die Flüge wurden ja nicht ohne triftigen Grund durchgeführt, sondern auf Anordnung des Freistaates Bayern.

Georg Lehmacher

Ein Leben mit Höhenflügen und Abstürzen

ERNST HEINKEL



Ernst Heinkel, wurde am 24. Januar 1888 in Grunbach im Königreich Württemberg geboren. Sein Leben war gekennzeichnet von Höhen und Tiefen. Im Jahre 1911 schon starb er beinahe als 23jähriger bei einem Absturz in Stuttgart. Fortan bestieg er Flugzeuge nur noch, wenn es unausweichlich war, entwickelte jedoch mit Leidenschaft Hochgeschwindigkeitsflugzeuge. Sowohl nach dem Ersten, als auch nach dem Zweiten Weltkrieg wurde ihm der Bau von Flugzeugen untersagt. Erst kurz nach seinem Tod, am 30. Januar 1958 in Stuttgart, erhielten die Ernst Heinkel Werke auch nach dem Zweiten Weltkrieg wieder die Erlaubnis zum Bau von Flugzeugen.

▼ Nach dem ersten Gleitflug von Otto Lilienthal und dem ersten dokumentierten Motorflug, der den Gebrüdern Wright zugeschrieben wird, hat Ernst Heinkel den dritten, wesentlichen Schritt zur modernen Luftfahrt geschafft: Mit der Heinkel He 178 brachte er das weltweit erste Flugzeug mit Strahltriebwerk in die Luft.



Ernst Heinkel wird am 24. Januar 1888 in dem kleinen Remstal-Dorf Grunbach geboren: drei Jahre vor den ersten Gleitflügen von Otto Lilienthal und fünfzehn Jahre vor dem ersten Motorflug der Gebrüder Wright. Heinkel entscheidet sich einige Jahre später dazu, Ingenieur zu werden. Nach der Schule absolviert er ein Praktikum in einer Glockengießerei und beginnt ein Maschinenbaustudium an der Technischen Hochschule in Stuttgart.

Als zwanzigjähriger Student ist er dabei, als das Luftschiff Zeppelin LZ4 am 8. August 1908 nach Echterdingen kommt und wird Augenzeuge einer schlimmen Katastrophe, als das Luftschiff bei einem herannahenden Gewitter von einer Sturmböe erfasst wird. Dabei werden mehrere Tanks beschädigt und der Zeppelin verbrennt komplett. „Mir Zwanzigjährigem war die Zunge gelähmt vor Entsetzen“, wird Heinkel später einmal in seinen Erinnerungen schreiben. Obwohl bei dem Unglück keine Menschen zu Schaden kommen, führt es Heinkel die fragile Bauweise der – im Verhältnis zu ihrer Größe sehr leicht gebauten Luftschiffe – vor Augen. Heinkel wird klar, dass das Konzept der Luftschiffe „leichter als Luft“, zu anfällig ist. Die Faszination für die Luftfahrt ist bei ihm dennoch ungebrochen. Ernst Heinkel befasst sich fortan mit dem noch jungen Flugzeugbau in Deutschland.

Bereits 1910, im Alter von 22 Jahren, baut er nach Vorlagen des französischen Rennfahrers und Luftfahrtpioniers Henri Farman – die er mit Erkenntnissen veränderte, die er im Selbststudium erworben hat – ein eigenes Flugzeug. Tag und Nacht tüftelt Heinkel an dem Flugzeug, ehe er sich damit selbst in die Luft begibt. Für das Material



nimmt Ernst Heinkel einen Kredit auf. Für den eigentlich vorgesehenen Motor fehlt ihm am Ende aber doch das Geld. Ein Freund besorgt ihm einen Boxermotor mit 22 PS. Auf der Suche nach einem Gelände für die Flugversuche hat Heinkel wiederum Glück: Er lernt einen Landtagsabgeordneten kennen, der von seinen Plänen so überzeugt ist, dass er eine ehemalige Reithalle abbauen und zum Cannstatter Wa-

1911 stürzt Heinkel ab und stirbt beinahe

sen bringen lässt, um Heinkel dort als Flugzeugschuppen zu dienen. Die ersten Flugversuche mit diesem Flugzeug sind durchaus sehr erfolgreich, doch etwa zwei Monate später geschieht das Unglück: Am 19. Juli 1911 steigt Heinkel in seine Maschine, in der er beinahe täglich Flugversuche durchgeführt hatte. Er habe an diesem Tag von Anfang an „eine dunkle Ahnung gehabt“, wird Heinkel später einmal diesen Tag kommentieren. Kurz nach dem Start, beim Versuch, eine enge Kurve zu fliegen, gerät der junge Heinkel vermutlich in einen Strömungsabriss. Vor den Augen der schockierten Passanten stürzt der junge Heinkel auf dem Cannstatter Wasen aus 40 Metern

▲ Heinkel führte zahlreiche, sehr erfolgreiche Flüge mit dem selbstgebauten Doppeldecker durch, ehe er am 19. Juli 1919 damit abstürzte

Höhe ab. Er erleidet zahlreiche Knochenbrüche, vor allem Schädelfrakturen, und bleibt bewusstlos in den Trümmern des Holzflugzeugs liegen, das sofort Feuer fängt. Nur sehr knapp und durch viel Glück, vor allem aber durch den Mut von Franz Stocka – einem ebenfalls jungen Mann, der zufällig mit einem Automobil in der Nähe ist und Heinkel zusammen mit einem Polizisten unter dramatischen Umständen aus dem brennenden Wrack zieht und mit seinem Auto in ein Hospital bringt – überlebt Heinkel den Unfall.

Sechs Wochen später kann Heinkel die Klinik wieder verlassen. Er steht vor dem „Aus“. Flugzeug und Motor sind komplett zerstört, zudem ist er hoch verschuldet. Heinkel bleibt keine Wahl: Er muss seine Selbstständigkeit beenden. Und auch sein Studium muss er aufgeben.

Obwohl er fortan nur noch in Flugzeuge einsteigt, wenn es sich nicht vermeiden lässt, und zugibt, dass er dann stets „kalten Schweiß auf der Stirn“ hat, bleibt seine Leidenschaft aber die Fliegerei, wenn auch bevorzugt vom Boden aus. Als Konstrukteur geht er zur Luftverkehrs-Gesellschaft A. G. nach

Alle Fotos der Seite: Wikimedia Commons/Bundesarchiv

Foto: © <http://www.wirtemberg.de>

Johannisthal bei Berlin, wo er unter dem Chefkonstrukteur Franz Schneider den Doppeldecker D3 baut – eine Verbesserung der Farman'schen Entwicklungen in der Bauart der damaligen Albatros Flugzeugwerke. Heinkel verbessert das Flugzeug weiter, vor allem, indem er den Bug des Flugzeuges verkleidet. Alleine 18 dieses verbesserten Modells werden an die Heeresverwaltung verkauft.

Heinkels Fertigkeiten und Fähigkeiten als Konstrukteur bleiben nicht unbemerkt und fallen gerade auch bei den Albatros Werken, deren Pläne er verbessert hat, auf. So wechselt er nur ein Jahr später zu den Albatros Flugzeugwerken, wo er einen Aufklärer, den Albatros B.II eigenständig entwirft und baut – ein Flugzeug, das später im gesamten Ersten Weltkrieg zum Einsatz kommen wird. Heinkel bewährt sich auch hier: Nur ein weiteres Jahr danach wird er 1913 auch ohne den Abschluss des Studiums Chefkonstrukteur der Albatros Werke.

Heinkel genügt das aber nicht, bereits 1914 wechselt Heinkel erneut. Dieses Mal geht er zu den Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerken, für die er vor allem Wasserflugzeuge bauen wird. Für seine Verdienste im See-Flugzeugbau erhält Ernst Heinkel am 30. Oktober 1918 das „Eiserne Kreuz II. Klasse am weiß-schwar-



zen Band“. Dennoch: Der Erste Weltkrieg ist verloren und wie viele andere kann auch Heinkel seine Tätigkeit im Flugzeugbau zunächst nicht fortsetzen. Mit einer Automobil-Reparaturwerkstatt in seinem Heimatort Grunbach kann er sich über Wasser halten.

Der Erste Weltkrieg ist zu Ende: Heinkel erhält das Eiserne Kreuz und ein Verbot, Flugzeuge zu bauen

Ab 1920 gelingt es ihm dann zunächst, seine bei den Hansa- und Brandenburgischen Flugzeug-

▲ Die Albatros D.III, eines der meistverwendeten deutschen Jagdflugzeuge, wurde im Ersten Weltkrieg von der deutschen, österreichisch-ungarischen sowie der türkisch-osmanischen Fliegertruppe eingesetzt.

werken konstruierten Flugzeuge weiterzuentwickeln, geht 1921 als Konstrukteur zur Firma Karl Caspar nach Travemünde.

Als 1922 der Bau zumindest ziviler Flugzeuge endlich wieder zugelassen wird, gründet Ernst Heinkel endlich in Rostock-Warnemünde zunächst ein Konstruktionsbüro, und dann am 1. Dezember 1922 sein eigenes Unternehmen. Auch wenn der Eintrag ins Handelsregister der Stadt Rostock erst am 5. März 1923 erfolgt: In der Halle 3 des ehemaligen Seeflug-Versuchs-

◀ Die Heinkel He 64 war ein ziviles deutsches Sportflugzeug. Es wurde 1932 für den Dritten Internationalen Europaflug entwickelt, bei dem in möglichst kurzer Zeit eine 7500 km lange Strecke abgefliegen werden musste. Die Heinkel He64 schaffte die Strecke, für die sechs Tage veranschlagt wurden, in nur drei Tagen.

kommandos in Warnemünde/Hohe Düne beginnt Heinkel zu arbeiten, ab diesem Tag prangt das Schild „Ernst Heinkel Flugzeugwerke“ weithin sichtbar an der Halle.

Heinkel sucht sich gezielt ausländische Auftraggeber, um so alle Auflagen des Friedensvertrags von Versailles zu umgehen. So arbeitet er fortan für die kaiserlich-japanische Kriegsmarine und lässt seine katapultgestarteten Wasserflugzeuge in Schweden herstellen. Auch nach Deutschland kann er einige dieser Flugzeuge verkaufen: Als Postflugzeuge, die auf großen Passagierschiffen stationiert werden. Noch lange vor der Machtergreifung der Nationalsozialisten erhält Heinkel für seine Leistungen die Ehrendoktorwürde der Ingenieurwissenschaften der Technischen Hochschule Stuttgart (25. Dezem-

Heinkel umgeht die Verbote, indem er Flugzeuge für Japan und Schweden baut

ber 1925) ebenso, wie die der Rostocker Universität (1. Dezember 1932). Von einem Schnelldampfer, der BREMEN aus, startet von einer



drehbaren Heinkel-Schleuderbahn mit dem Namen „K 2“ das Flugzeug HE 12a mit der Werknummer 334, D-1717, zum ersten „Postvorausflug“ 180 Seemeilen vor New York.

Auch mit dem Personal hat Ernst Heinkel Glück. Mit den Zwillingenbrüdern Siegfried und Walter Günter gewinnt er zwei fähige Konstrukteure, die für ihn Schnellflugzeuge entwickeln: die He 64, He 70, He 111. Der Prototyp He 70a, Werknummer 403 D – 3, hat seinen Erstflug 1932.

Das Muster wird im Juni 1934 von der Deutschen Lufthansa in Dienst gestellt und fliegt unter der Bezeichnung He 70A, D-2537 dort als seinerzeit schnellstes Pas-

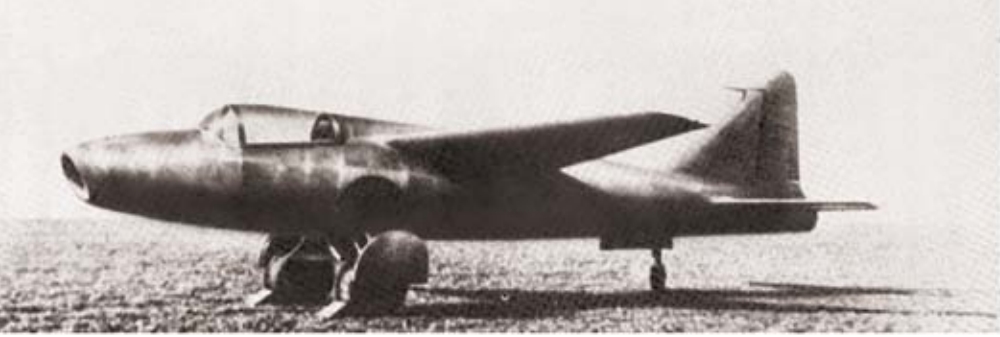
▲ Ursprünglich als ziviles Flugzeug konzipiert, wurde die Heinkel He111 der Inbegriff des deutschen Bombers im Zweiten Weltkrieg

▼ Mehr als 7.600 Flugzeuge der He111 wurden bis Kriegsende hergestellt

sagierflugzeug der Welt. Mit Rolls-Royce-Motoren erreicht es eine Geschwindigkeit von über 400 Stundenkilometern.

Zu dieser Zeit ist Ernst Heinkel schon Mitglied der NSDAP. Gleich zu Beginn des Dritten Reichs tritt Ernst Heinkel als Mitglied-Nr. 1.696.413. in die NSDAP ein. Und schon unmittelbar nach der Machtergreifung beginnt Heinkel auch, für die – zu dieser Zeit noch geheim gehaltene – neu gegründete Deutsche Luftwaffe Kampfflug-





▲ Die He 178, das erste Flugzeug der Welt mit einem Strahltriebwerk, hatte eine Spannweite von nur 7,2 m

zeuge zu bauen. Die He 111, die ursprünglich als Verkehrsflugzeug geplant worden war, floppt in dem für sie vorgesehen Bereich, trotz guter Flugeigenschaften. Heinkel schafft es, mit nur wenigen Änderungen, einen Bomber daraus zu machen. Das Flugzeug wird der Standardbomber der deutschen Luftwaffe: In Oranienburg errichtet man eigens ein Werk für den Bau dieses Flugzeugs.

Immer wieder kommt es zu Auseinandersetzungen zwischen dem eigensinnigen Heinkel und SS-Führern – dennoch wird Heinkel Mitglied des Senats der „Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung“, Vorstandsmitglied der Aerodynamischen Versuchsanstalt [AVA] Göttingen, und ordentliches Mitglied der Deutschen Akademie für Luftfahrtforschung. Am 1. Dezember 1937 wird er auch noch zum Wehrwirtschaftsführer ernannt.

Zeitweise arbeitet Heinkel, der sich vor allem für Hochgeschwin-

digkeitsflugzeuge interessiert, mit Wernher von Braun zusammen, der einen Raketenantrieb in die Flugzeuge einbaut. So startet 1938 das erste Flugzeug der Welt mit einem Raketenantrieb mit Flüssigtreibstoff. Heinkel aber arbeitet mit seinem Chefingenieur Ohain vor allem fieberhaft an einer neuen Antriebsform: dem Strahltriebwerk.

Heinkel wird von Hitler zum Professor ernannt und von der SS in seiner Firma kaltgestellt

1939 gelingt es Heinkel erstmals, ein Flugzeug mit einem solchen neuartigen Antrieb in die Luft zu bringen: Am 27. August hebt mit ohrenbetäubenden Lärm, der viele Kilometer weit zu hören ist, das weltweit erste Düsenflugzeug der Welt, Heinkel He 178, auf dem Rostocker Flughafen ab. Rund acht Minuten dauert dieser Flug, der die Luftfahrt verändern wird, wie keine andere Entwicklung mehr danach.

Heinkel hat mittlerweile von Adolf Hitler persönlich den Titel „Professor“ verliehen bekommen, und gemeinsam mit Willy Messerschmitt den Deutschen Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft erhalten. Daneben ist er Ehrenmitglied der Akademie für Luftfahrtforschung. Gleichzeitig führen Eigensinn und Sturheit dazu, dass er es sich zunehmend mit wichtigen Vertretern der Rüstungswirtschaft verscherzt.

Als es immer wieder zu Terminüberschreitungen kommt, macht man seine Zeitüberschreitungen mit dem Begriff „Heinkel-Tempo“ zum geflügelten Wort. Seine ständigen Verspätungen werden von wichtigen Vertretern der Rüstungswirtschaft als „schlecht koordiniert“ bezeichnet, und auch Heinkels Improvisationsgeschick kann diese Probleme nicht mehr kaschieren. Man zwingt Heinkel zunehmend unter staatlichen Einfluss. Die Rüstungsbehörde gibt ihm 1943 schließlich vor, sich in

▼ Ernst Heinkel stellte dem Physiker Hans Joachim Pabst von Ohain ab 1936 Ressourcen zur Verfügung, da dieser Heinkel vom Konzept des Turbinenstrahlantriebs überzeugt hatte. Nach einer langen Entwicklungs- und Testphase hatte Ohain schließlich das Triebwerk HeS 3 geschaffen, mit dem das eigens dafür entwickelte Flugzeug He 178 zum ersten Flug mit einem Strahltriebwerk startete.



▲ Im Windkanal neben dem Modell einer „He 111“ bei einer Besprechung: links Prof. Dr. Ernst Heinkel, Mitte Siegfried Günter, rechts der Konstruktionschef Karl Schwärzler

die „Ernst Heinkel AG“ umzuwandeln. Heinkel behält zwar zwei Drittel des Kapitals, wird aber zum Aufsichtsratsvorsitzenden, der faktisch in seiner eigenen Firma kaum noch Entscheidungsgewalt hat.

Gerade diesen Umstand versucht Heinkel nach Kriegsende für sich zu nutzen. Er beschönigt seine Rolle im Dritten Reich. Seine Differenzen mit führenden SS-Vertretern versucht er dahingehend auszulegen, dass er ein Opfer des Regimes gewesen sei. Heinkel scheitert mit diesem Versuch, er wird 1948 verhaftet und entnazifiziert. Seine Werke, soweit sie nicht im Krieg zerstört wurden, werden enteignet und demontiert. Im Berufungsverfahren hilft ihm schließlich seine Nähe zum Widerstandskreis von Wilhelm Canaris. Heinkel wird als „Entlastet“ eingestuft, aber seine Firmen, auch das 1939 von ihm erworbene Werk im österreichischen Jenbach (nach Kriegsende als „Deutsches Eigentum“ eingestuft) erhält er nicht mehr zurück.

Noch einmal macht der frühere Flugzeugbauer von sich reden,

als er ab 1950 in Stuttgart Motoren produziert und ab 1953 auch Motorroller baut. 1955 erfindet der Konstrukteur einen Motorroller, der mit einer vollverkleideten Fahrgastzelle umgeben ist und so als kleines und günstiges Fahrzeug zwei Personen während der Fahrt Schutz vor Wind und Wetter

Heinkel erfindet in der Not einen Kabinenroller, der ein Verkaufsschlager wird

bietet. Ganz ähnlich wie sein ehemaliger Konkurrent Willy Messerschmitt mit dem Messerschmitt-Kabinenroller, verdient er mit dem legendären Heinkel-Kabinenroller, das schnell ein populäres Fahrzeug wird, nun sein Geld.

Ab 1958 wird einer der vielleicht größten Träume Ernst Heinkels Wirklichkeit:

die Heinkel-Werke in Speyer befassten sich erstmals nach dem Krieg wieder mit dem Bau von Flugzeugen. Später einmal sollen die Produktionsstätten von der Fokker GmbH übernommen werden, und diese Firma wird bis heute unter dem Namen PFW Aerospace firmieren.

Ernst Heinkel aber ist es versagt, diesen Traum der Rückkehr seiner Firma zum Flugzeugbau noch miterleben: Wenige Monate vorher, am 30. Januar 1958, stirbt er in Stuttgart, der Stadt, in der er sein fliegerisches Leben einst mit dem ersten selbstgebauten Flugzeug begonnen hatte.

▼ Der letzte große Wurf des Schwaben Ernst Heinkel ist ein sparsames Miniauto



Neue Mitglieder

Neue Mitflieger

Hallo, mein Name ist **Andreas Neuhauser**. Ich bin 35 Jahre alt, Ingenieur für Versorgungstechnik und Vater von zwei Kindern.

Seit gut 10 Jahren bin ich im Besitz der PPL-A, die ich am Flugplatz Aalen im Luftsportring erworben habe. Viele interessante Flugabenteuer liegen hinter mir (Mallorca, Korsika, Venedig, Rügen, Nordsee-Inseln usw.). Viele davon habe ich mit meinem Bruder Christian oder Stephan Strobel erlebt. Beide sind ja auch Mitglieder hier im Verein.

Nachdem ich von Stephan Ende 2017 mitbekommen habe wie toll es bei der MDG ist, habe ich nicht lange gezögert und wurde Mitglied im Verein, um dann mit meinem nächsten Vorhaben, dem Erwerb der CB-IR-Lizenz zu starten.

Hallo liebe Vereinskameraden, mein Name ist **Christian Neuhauser**, ich bin 32 Jahre alt und gelernter Spenglermeister. Ich bin seit 2013 im Besitz der PPL-A, die ich beim Luftsportring in Aalen erworben habe. Ende 2017 kam ich gemeinsam mit meinem Bruder Andreas zum Piloten Abend und noch während wir in der Pizzeria die Gespräche anhörten war für mich eigentlich klar, dass ich mich in diesem Verein heimisch fühlen werde.

Aufgrund meiner Selbstständigkeit fehlt mir momentan etwas die Zeit fürs Fliegen aber ich arbeite daran, dass dies bald besser wird.

Liebe Fliegerkameraden/innen, mein Name ist **Salaheddin Charbati**, ich bin 34 Jahre alt und wohne seit Anfang Oktober 2019 in Augsburg. Nach meinem Bachelorstudium in Elektro- und Telekommunikationswissenschaft, in Syrien, bin ich im Jahr 2011 nach Deutschland gezogen und habe im Jahr 2017 an der TU Clausthal in Niedersachsen den Studienabschluss M.Sc. in Automatisierungstechnik erworben.

Bereits mit 23 Jahren bin ich im Beirut Hariri Int. Flughafen meine ersten 10 dualen Trainingsstunden auf der C172 geflogen. Während meines Masterstudiums konnte ich, glücklicherweise, den PPL-A bei Aerowest in Braunschweig machen und ca. 40 der 45 PPL-A Pflichtstunden mit dem Liebling Aquila fliegen.

Nach dem Erhalt der Fluglizenz habe ich als Mitglied bei Aero-Club

Die Theorie ist bereits geschafft und gemeinsam mit Wolfgang Erben geht es nun mit der D-EDKY zur nächsten Etappe.

Von der Organisation, den Flugzeugen und der Kameradschaft im Verein bin ich sehr begeistert und freue mich darauf alle Mitglieder kennen zu lernen.

Always happy landings
Andreas



Allerdings gefällt mir auch die herzliche Kameradschaft und der Zusammenhalt, den ich bisher bei Arbeitseinsätzen, zum Beispiel an den Fliegerfesten, kennengelernt habe.

Ich wünsche euch allzeit gute Landungen und schöne Flüge
Euer Christian

Hildesheim-Hannover einige unvergesslich schöne Flüge gemacht. Unter anderem auch einen besonders herrlichen Flug zu den Nordseeinseln.

Nachdem ich eine kurze Zeit lang Mitglied bei MFG Speyer war, wurde ich Anfang März 2020 in die große Familie der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen aufgenommen. Meine Begeisterung für die Fliegerei wurde bereits seit meiner Kindheit durch meinen Vater geprägt, der über 12 Jahre bei Lufthansa gearbeitet hat und mir auf diese Weise viele Gelegenheiten gab mit ihm auch nach Deutschland zu fliegen und dabei die Cockpits zu besuchen, in denen die ganze Zauberei geschah. Ab diesem Zeitpunkt hat die Fliegerei mein Herz erobert!

Ich danke allen Mitgliedern der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen für ihren herzlichen Empfang und hoffe, dass ich bald die Chance haben werde mit vielen von euch gemeinsam neue Ziele anzufliegen.

Mit fliegerischen Grüßen,
Salaheddin Charbati

