Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. I Ausgabe 3 I Oktober 2020 I Schutzgebühr 0,90 EUR

GendAiR kingerNEWS

Eine Rundreise in die Türkei und zurück I Teil 2

Fliegerpioniere in Schwaben: Burkhart Grob

Inhalt

Grußwort, Gratulationen und Infos
Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 3

Türkisches Sommermärchen
Ein Reisebericht von Matthias Obermayer (Teil 2) 4

Burkhart Grob
Perfektionist und Unternehmer mit Leib und Seele 14

Neue Mitglieder – Neue Mitflieger
Mit Tim Kirchhofer, Andreas Kirchhofer und Philipp Nguyen 20

Titelfoto: Süphan Dagi (4058 m) am Vansee
© Matthias Obermayer

Impressum

Redaktion, Fotos u. Texte: Matthias Obermayer, Dieter Bender, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Klaus Harald Fischer **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehmacher [Atelier Georg Lehmacher, Augsburg/Friedberg] **GendAIRkinger-News:** Die GendAIRkinger News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Beiträge geben nicht die Meinung des Vereins wider, sie sind lediglich persönliche Stellungnahmen der einzelnen Redakteure. E-Mail: redaktion@flugplatz-genderkingen.de **Anzeigen:** Anzeigen in den GendAIRkingerNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder bei Georg Lehmacher: 0172 / 815 30 75. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.

Liebe Leser und Freunde des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen!

Wilhelm Busch soll gesagt haben: „Denn erstens kommt es anders und zweitens als man denkt." Dieser Spruch war wohl noch nie so wahr wie im Jahr 2020. Auch für unseren Verein kam in diesem Jahr vieles anders als gedacht – nicht nur wegen der Corona-Pandemie, die leider jetzt wieder größere Ausmaße annimmt mit noch nicht absehbaren Konsequenzen für uns alle.

Im letzten Heft hatten wir noch froh und stolz von einem Probeflug in Italien berichtet, nach dem nun endlich der Beschaffung unseres neuen Ultraleichtflugzeugs in der neuen 600 kg-Klasse – vermeintlich - keine Hindernisse mehr im Weg standen. Umso größer war dann die Enttäuschung, als mündliche Versprechungen später schriftlich keinen Bestand mehr hatten. Als Konsequenz daraus wählten wir ein anderes und mindestens ebenso attraktives Modell, wie das große Interesse in unserem Verein zeigt. Wir hoffen nun (wieder), in Kürze eine Bestellung platzieren zu können, damit nach langer Unterbrechung im Frühjahr 2021 endlich die UL-Schulung bei der MDG wieder beginnen kann. Nach den Erfahrungen mit einer zu frühen Veröffentlichung wollen wir aber diesmal mit weiteren Informationen noch warten, bis der Kaufvertrag unterschrieben ist.

Auch bei anderen Themen war in diesem Sommer vieles anders als in früheren Jahren. Wegen der Corona-Beschränkungen mussten die üblicherweise Mitte August und September durchgeführten Großveranstaltungen HORIZON HOBBY Airmeet und Jet Power abgesagt (wie bei Jet Power) oder ohne Zuschauer vor Ort durchgeführt werden. So konnten 2020 erstmals dank 8 Live-Kameras Zuschauer in der ganzen Welt von daheim aus 10 Stunden lang das Airmeet mit spektakulären Flügen im Internet verfolgen (siehe https://www.youtube.

com/watch?v=lECoxxPZMMs).

Auch unser vergleichsweise bescheidenes Flugplatzfest, das sonst traditionell am letzten Septembersonntag stattfindet, musste dieses Jahr abgesagt werden. Umso mehr freuten wir uns, dass der neu gewählte Donauwörther Oberbürgermeister Jürgen Sorré, der natürlich eigentlich zum Flugplatzfest eingeladen war, unseren Flugplatz bereits einen Tag zuvor besuchte. Er war sehr an den Anlagen und Luftfahrzeugen am Flugplatz interessiert, aber auch an den Aktivitäten des Vereins – vor allem auch an unseren Bemühungen, dank Lärmschutzmaßnahmen und speziell geregelten An- und Abflugverfahren die Belästigung der Anrainer möglichst zu minimieren. Besonders interessiert war das Donauwörther Stadtoberhaupt am von Fraundorfer Aeronautics entwickelten völlig neuartigen TENSOR (s.a. GendAIRkinger News 2019-3) und natürlich an „seiner" bzw. unserer zweimotorigen DA42 D-GDON „Donauwörth".

Einen weiteren netten Besuch konnten wir im Oktober begrüßen, als Angela Fischer von SAT1 Bayern mit ihrem Kameramann für die Serie „Breitensport" samstags um 17:30 Uhr einen kleinen Film über unseren Verein und unseren Flugplatz drehte.

Statt wie im letzten Heft verfrüht über zukünftige Projekte des Vereins zu spekulieren, wollen wir in diesem Heft mehr über Themen der Vergangenheit berichten. Unser Fliegerkamerad Klaus-Harald Fischer, der viele Jahre Konstruktionschef bei GROB Flugzeugbau war, gab Georg Lehmacher viele Insider-Informationen für ein weiteres Porträt in seiner Reihe über Luftfahrt-Pioniere in Schwaben. Er beschreibt in diesem Heft den charismatischen Unternehmer und leidenschaftlichen Flugzeug-Entwickler Dr. Burkhart Grob, der 2016 verstorben ist, und einige der bahnbrechenden und unter seiner Leitung entstandenen Flugzeuge.

Klaus-Harald Fischer ist übrigens einer der „Mooniacs", denen die Porsche-Mooney D-EAFE gehört. Sie spielt wieder eine entscheidende Rolle im zweiten und letzten Teil des Berichts über die Türkei-Reise, die während der Fußball-WM 2006 in Deutschland zum „türkischen Sommermärchen" wurde.

Dieses Heft erlaubt aber auch einen Blick in die Zukunft, denn wir freuen uns, dass sich hier drei weitere neue Vereinsmitglieder vorstellen. In dieser Beziehung war 2020 ein sehr gutes Jahr für unseren Verein, denn wir durften in den letzten 10 Monaten rund 20 neue Mitglieder begrüßen.

Nun hoffe ich nur, dass wir alle diese schwierige Zeit der Corona-Pandemie möglichst bald und unbeschadet überstanden haben. 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 70. Geburtstag
Gerald Thanhäuser am 03.12.

Zum 65. Geburtstag
Lothar Karpa am 21.12.
Jochen Meise am 14.10.

Zum 50. Geburtstag
Christoph Ehle am 10.10.
Sandy Köhler am 14.11.
Martin Schneider am 18.11.

Zu neu erworbenen Lizenzen
Frederic Sturm zum PPL A
Dr. Wolfgang Erben zu den Klassenberechtigungen PA-46 SET: PIC und IR inklusive der Lehrberechtigungen für diesem Bereich

Türkisches Sommer-märchen Teil 2

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

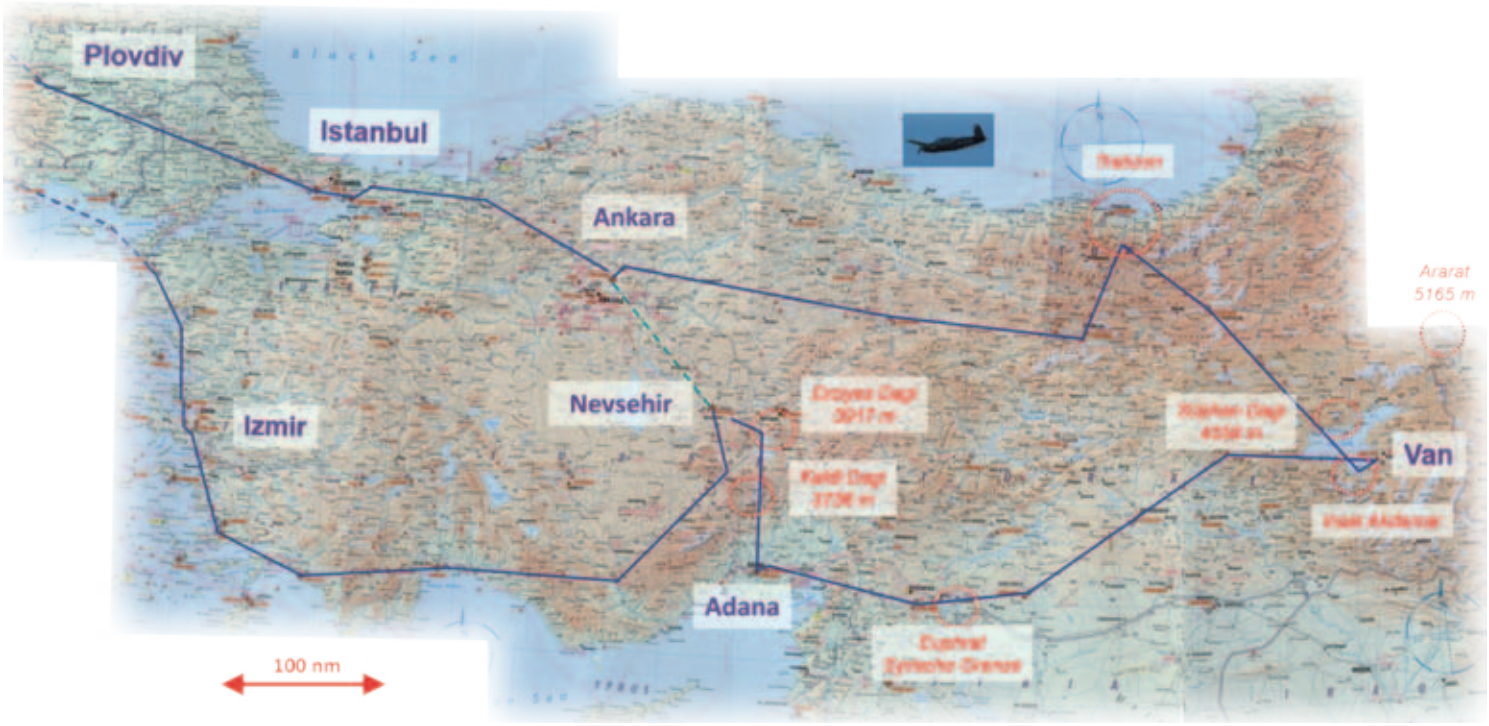
▲ *Besuch von Herrn Menekse*

▼ *Die Sonne geht auf in Kappadokien*

Wir hatten am Flughafen Nevsehir einen Leihwagen gebucht und erkundeten sofort die einmalige und bizarre Landschaft. Vulkanasche und Erosion bildeten die charakteristischen Tuffstein-Pyramiden, die seit vielen Jahrhunderten von den Bewohnern ausgehöhlt wurden – für Wohnungen, Fluchtburgen, Kirchen, ganzen unterirdischen Städten und jetzt auch für Hotels.

Ein sehr schönes Höhlenhotel fanden wir mit der „Villa Cappadokia“ in Uchisar.

Nach einem wunderschönen Sonnenaufgang mit weitem Blick über Kappadokien und einem Frühstück im idyllischen Rosengarten der Villa Cappadokia ging es zurück zum Flugplatz. Während wir uns für die längste Etappe der ganzen Reise über Adana (LTAF) nach Van (LTCI) vorbereiteten, landete in seiner Cessna mit 2 Flugschülern unser Freund Erdogan Menekse,



der extra aus Ankara gekommen war, um persönlich die verrückten Deutschen zu sehen, die unbedingt bis in die hinterste Ecke der Türkei fliegen wollen. Natürlich war unsere Mooney mit dem Porsche-Motor und der großen Reichweite für alle eine ganz besondere Attraktion.

Nach dem Start in Nevsehir mussten wir gleich kräftig steigen, um über das fast 4000 m hohe Taurus-Gebirge nach Adana in Meereshöhe zu kommen, wo wir nach ca. 1 Stunde landeten.

Dort interessierte uns vor allem der Tankwagen mit AVGAS, mit dem wir nicht nur die Flächentanks, sondern auch den Ersatzkanister randvoll füllten.

Eine gute Stunde später ging es dann in eine geographisch, politisch und militärisch interessante Gegend.

Erst ging es südöstlich von Gaziantep nahe der syrischen Grenze am Euphrat-Staudamm vorbei, der rund 10 % der in der Türkei benötigten elektrischen Energie liefert, aber auch für ökologischen und politischen Konfliktstoff sorgt. Deshalb musste die Türkei sich vertraglich verpflichten, eine Wassermenge von

▶ *Höhlenwohnungen in Uchisar.*

▲ *Van-See mit Süphan Dagi*

▼ *Einfahrt nach Van*

▲ *Zitadelle von Van*

▼ *Begrüßung am Flughafen Van*

mindestens 500 m³ pro Sekunde nach Syrien fließen zu lassen.

Die Route führte nun nach Nordosten in das Kurdengebiet und über die kurdische Großstadt Dyarbakir, deren Altstadt in den bewaffneten Konflikten seit 2015 stark zerstört wurde. Zum Zeitpunkt unserer Reise war die Lage ruhiger – nicht zuletzt wegen der damals zunehmenden Stärkung der Rechte der Kurden. So wurden 2006 kurdische Radiosendungen zugelassen. Trotzdem fragte uns die sehr gut Englisch sprechende Controllerin, was wir eigentlich in dieser Gegend wollten. Als ich ihr dann erklärte, dass wir die herrliche Landschaft kennen lernen wollten, hatte sie keine Einwände gegen unseren Weiterflug.

Südlich des 4058 m hohen Süphan Dagi ging es über den Van-See, den größten Soda-See der Welt, nach Van - nicht weit von der Grenze zum Irak und Iran.

Hier waren wir nun wirklich etwas Besonderes – allein schon als Nicht-Türken, aber erst recht mit unserem Flugzeug. Wir wurden wieder sehr freundlich empfangen und lernten dabei zum Glück den offenbar einzigen Menschen in Van kennen, der einigermaßen Englisch sprechen konnte. Ohne ihn hätten wir große Schwierigkeiten gehabt, uns am Flughafen und erst recht bei Taxifahrern etc. verständlich zu machen. Die Controllerin im Tower war ein gutes Beispiel dafür, was ein türkisches „BZF1“ ohne ICAO Language Proficieny Level bedeutet: sie kannte exakt die üblichen englischen Luftfahrt-Phrasen, konnte aber keine Antwort auf unsere Fragen nach Hotels etc. geben.

Aber ich will mich nicht beklagen: An welchem deutschen Flughafen wäre es möglich gewesen, von der nächsten Tankstelle einen mit 20 L Super Plus gefüllten Kanister zu holen und ohne nennenswerte Probleme durch alle Kontrollen auf das Flugfeld zu bringen und seinen Flieger damit zu betanken?

Nach dieser Aktion konnten wir dann in das Zentrum von Van fahren, einer Stadt mit rund 350 000 Einwohnern, deren zerstörte Altstadt 1915 nach Kämpfen zwischen Osmanen, Russen und Armeniern aufgegeben wurde. Historiker meinen, dass Van das „Paris des Ostens“ hätte werden können, wenn es nicht zum Völkermord an den Armeniern gekommen wäre. Van ist also touristisch wenig interessant und auch unser Hotel verströmte den Charme der 60er-

Jahre. Trotz mühsamer Verständigung gelang uns aber ein Besuch der Ruine der eindrucksvollen Zitadelle, die rund 800 v. Ch. von den Urartäern errichtet und von den Seldschuken und Osmanen mehrfach umgebaut, zerstört und wieder restauriert wurde.

Während der Besichtigung trafen wir eine Gruppe junger Männer, die nach eigener Aussage „Business“ studierten, aber mit dieser Antwort offenbar bereits ihr Englisch-Vokabular erschöpft hatten.

Auch unser Abendessen in einem idyllisch am Ufer des Van-See gelegenen Garten-Restaurant war ein eindrucksvolles Erlebnis. Nachdem wir in perfektem Türkisch „Meze“ bestellt hatten, bekamen wir eine köstliche und umfangreiche Vorspeisenkollektion, die wir allerdings „blind“ verkosten mussten. Nach Einbruch der Nacht wurden im Garten zwar zunächst Fackeln entzündet, aber als dann Schwärme von riesigen Insekten unser kostbares Meze bedrohten, löschten wir so erfolgreich die Fackeln, dass die Insekten verschwanden und wir uns voll auf den Geschmack konzentrieren konnten, ohne vom sicher ebenfalls attraktiven Anblick der Speisen abgelenkt zu werden.

Am nächsten Tag sollte es nun endlich zum lange ersehnten Ziel unserer Reise an der türkischen Schwarzmeerküste gehen – nach Trabzon (LTCG). Da ich wusste, dass wegen der häufigen Nordstau-Lage am teilweise fast 4000 m hohen Küstengebirge das Wetter in Trabzon oft sehr schlecht ist, wollte ich mich im MET Office am Flugplatz Van beraten lassen. Bei Betreten des Raums musste ich allerdings schon verwundert feststellen, dass die zahlreichen Wetterkarten an den Wänden offenbar eher „MET-Historiker“ interessieren mussten, denn keine war jünger als ein Jahr. Darauf wollte ich mich an einen der 4 Meteorologen (?) wenden, aber erstens waren sie viel mehr an der TV-Übertragung eines EM-Spiels interessiert und zweitens erklärten sie mir – soweit sprachlich möglich – dass sie kein METAR oder TAF von Trabzon (LTCG) hätten, da niemand von Van dorthin fliegen würde. Ich durfte mich aber an einen PC setzen und mein MET-Programm selbst aufrufen – mit durchwachsener Vorhersage für LTCG.

Bei wolkenlosem Himmel machten wir unsere Flugvorbereitung nach Trabzon mit Alternate Ankara (LTAC). Aufgrund der Entfernung von über 900 km konnte man die benötigten Striche in die VFR-TPC-Karte 1:500 000 am besten auf der Tragfläche machen. Wir

▼ *Köstliche Meze-Vorspeisen am nächtlichen Van-See*

▼▼ *Flugvorbereitung in Van*

flogen zunächst über die größte Sehenswürdigkeit des Van-Sees – die rund 1100 Jahre alte armenische Heilig-Kreuz-Kirche auf der Insel Akdamar - und passierten dann noch einmal den 4058 m hohen Süphan Dagi. Dahinter konnte man den über 5100 m hohen Ararat (türkisch Agri Dagi) nahe der Grenze zu Armenien, dem Iran und der aserbaidschanischen Exklave Nachitschewan erkennen.

Über Erzurum ging der Kurs bei bestem Wetter direkt Richtung Trabzon. Nur rund 5 Minuten vor der Küste schlug der befürchtete Nordstau zu. Die Wolken lagen auf dem letzten Bergrücken auf, so dass auch das erhoffte Durchkommen in einem Tal nicht möglich war.

Nachdem wir nicht wussten, wie weit wir „on top“ auf das Meer hinaus hätten fliegen müssen, um dann durch ein „Loch vom Dienst“ zu sinken und zur Küste zurück zu fliegen, gaben wir unser Ziel Trabzon auf und flogen nach Ankara (LTAC), wo wir knapp 3 Stunden später landeten.

Von der Zitadelle und der Terrasse des Restaurant Hatipoğlu Konağı hatten wir einen hervorragenden Blick auf die Millionenstadt, deren Häusermeer sich über unzählige Hügel bis zum Horizont erstreckte.

Am nächsten Tag starteten wir zum letzten Höhepunkt unserer Türkei-Reise: Istanbul.

Nach 90 Minuten landeten wir auf dem Flughafen Sabhia Gökzen (LTFJ) auf der asiatischen Seite von Istanbul. Eine Landung auf dem großen Flughafen Atatürk (LTBA) auf der europäischen Seite war schon 2006 unbezahlbar; seit einigen Jahren gilt das nun auch für den Flughafen Sabhia Gökzen, der erst 2001 gebaut wurde und dessen Passagierzahlen sich seit 2006 auf mittlerweile über 20 Millionen verzehnfacht haben.

Nach einer rund 40 km langen Busfahrt kamen wir zum Hafen Haydarpasa in Kadiköy. Von dort überquerten wir mit einer der im Minutenabstand ablegenden Fähren den von unzähligen kleinen und großen Schiffen befahrenen Bosporus und sahen immer deutlicher die unzähligen Minarette der gewaltigen Moscheen.

Nach der Ankunft im Stadtteil Eminönü bezogen wir im historisch besonders interessanten Stadtteil Sultanahmet das sehr schöne aus verschiedenen Holzgebäuden bestehende Hotel Ayasofya Pansiyolan direkt an der Mauer des Topkapi-Palasts.

So konnten wir viele Sehenswürdigkeiten leicht zu Fuß erreichen: die Hagia Sophia, die Blaue Moschee, den Bazar, die Yerebetan-Zisterne der tausend Säulen und viele andere. Istanbul ist eine faszinierende Metropole, die allein schon wegen ihrer Geschichte und der strategischen Lage auf zwei Kontinenten an der Zufahrt zum Schwarzen Meer mit keiner anderen Stadt vergleichbar ist. Wir besuchten die gewaltige Sultan Ahmed Moschee (auch Blaue Moschee genannt) mit ihren 6 Minaretten und bewunderten die gegenüberliegende mächtige rund 1500 Jahre alte Hagia Sophia, die bis zur Eroberung Konstantinopels 1453 eine christliche Basilika gewesen war.

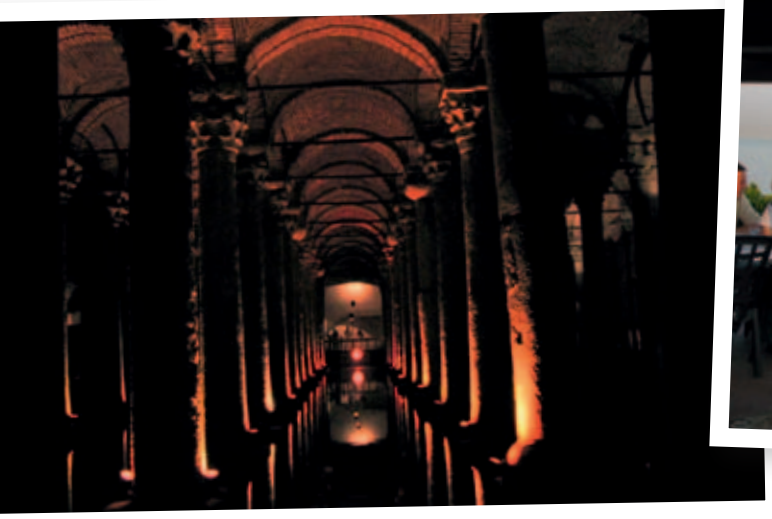
◀ *In der Ferne ist der Ararat zu erkennen*

▼ *Landung in Ankara*

▲ *Blick über den Bosporus auf die Hagia Sophia (re.) und die Blaue Moschee (li.).*

▼ *Hagia Sophia*

▲ *Innenraum der Hagia Sophia*



▲ *Yerebatan-Zisterne*

▲ *Fischrestaurant am Marmara-Meer*

▼ *Der Große Basar*

▲ *Flughafen Atatürk*

▼ *Blick vom Topkapi-Palast zum Bosporus*

Das Abendessen mit Fischspezialitäten genossen wir im Stadtteil Kumkapi am Fischmarkt im Restaurant Beyaez am Strand des Marmarameers.

Der nächste Tag begann mit der Besichtigung des gewaltigen und prachtvollen Topkapi-Palasts der Sultane mit seinen vier Höfen und den berühmten Haremsräumen. Vom Park aus hat man einen phantastischen Blick auf den Bosporus.

Danach ging es in die Unterwelt einer riesigen rund 1500 Jahre alten Zisterne mit über 300 Säulen, die damals von anderen Gebäuden und Tempeln genommen wurden.

Schließlich genossen wir noch das quirlige Leben und die unzähligen farbenprächtigen Angebote im Großen Basar mit seinen rund 4000 Geschäften.

Den letzten Abend unseres türkischen Sommermärchens feierten wir dann stilvoll in einem Dachrestaurant mit Rundumblick auf das Marmarameer und die Blaue Moschee.

Am nächsten Morgen besichtigten wir zuerst noch den Innenraum der jetzt als Museum dienenden Hagia Sophia mit der größten Ziegelkuppel der Welt.

Dann ging es wieder zum Fährhafen Eminönü zur Überfahrt nach Asien. Dort leisteten wir uns diesmal ein Taxi für die lange Fahrt zum Flughafen Sabhia Gökzen. Das war auch notwendig, denn wie so oft, war es wieder einmal sehr zeitraubend, zunächst den richtigen Eingang für die General Aviation zu finden und dann auch die Rechnung zu knapp 120 € zu bekommen, die für eine Weltstadt wie Istanbul damals gerade noch akzeptabel war.

Der Abflug mit Überquerung des Bosporus und des Flughafens Atatürk war sehr eindrucksvoll – auch

wegen des intensiven und pausenlosen Funkverkehrs.
Nach dem Verlassen des Großraums Istanbul wurde es sofort viel ruhiger und nach rund 1 ¾ Stunden landeten wir auf dem sehr beschaulichen Flughafen von Plovdiv (LBPD), an dem sich auch ein Militärflugzeug-Museum befindet.
Plovdiv ist mit rund 400 000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt Bulgariens und war 2019 eine der europäische Kulturhauptstädte. Die Stadt ist seit mehr als 6000 Jahren besiedelt und somit eine der am längsten ununterbrochen bewohnten Städte Europas – länger als z.B. Rom oder Athen. Man findet noch etliche Bauten aus den verschiedenen Epochen wie z.B. ein heute noch genutztes römisches Amphitheater und zahlreiche gut erhaltene Holzhäuser aus dem 19. Jahrhundert mit aufwändigen Verzierungen. Wir schlenderten durch die engen Gässchen und fanden ein sehr nettes Lokal mit einem gemütlichen und dicht bewachsenen Innenhof, bevor wir im Hotel Princess Trimontium übernachteten, einem massiven Klotz im „Zuckerbäckerstil“.
Am nächsten Tag wollten wir nach Rumänien fliegen, das damals ebenso wie Bulgarien kurz vor dem Eintritt in die EU stand.
Zunächst sollte es nach Bukarest (Flugplatz Baneasa - LRBS) und nach einer Stadtbesichtigung weiter nach Sibiu/Hermannstadt (LRSB) gehen. Kurz nach dem Einflug in den rumänischen Luftraum über dem von den bulgarischen Behörden vorgeschriebenen Way-

◄ ► *Flugplatz und Altstadt on Plovdiv*

▲▲ *Anflug auf Sibiu*
▲ *Rasinari bei Sibiu*
▼ *Piata Mare in Sibiu*

point SOMOV verschlechterte sich das Wetter leider und für den Raum Bukarest wurden Gewitter für den Nachmittag vorhergesagt. Da wir geplant hatten, am Nachmittag von Bukarest über die Karpaten nach Sibiu zu fliegen, mussten wir nach Sarajewo nun auch auf die zweite europäische Hauptstadt wegen schlechtem Wetter verzichten. Unter uns zogen sich im Nord-Stau der Karpaten die Wolken zusammen, aber über dem Stadtgebiet von Sibiu konnten wir uns nach unten schrauben und problemlos landen.

Mit einem Leihwagen fuhren wir zum Dorf Rasinari/Städterdorf am Fuß der Karpaten, in dem die Zeit in den letzten hundert Jahren stehengeblieben schien – wenn die Leute hoch oben auf den von Pferden gezogenen Heuwagen nicht mit ihren Handys telefoniert hätten.

Eine sehr schöne Übersicht über historische bäuerliche Techniken und Baustile findet man im Freilichtmuseum ASTRA südlich von Sibiu – einem der größten Freilichtmuseen Europas.

in Hermannstadt fühlte ich mich an meine ersten Besuche in einigen Städten der neuen Bundesländer erinnert, als man nach der Wiedervereinigung begann, die vom Krieg verschonten, aber mittlerweile baufällig gewordenen historischen Gebäude nach und nach zu restaurieren.

Die im 12. Jahrhundert von deutschen Siedlern gegründete Gemeinde, die zunächst Hermannsdorf und ab 1401 Hermannstadt hieß, musste mit ihrem Umland viele Belagerungen und Zerstörungen durch Mongolen und Türken erdulden. Bis 1930 hatten die „Siebenbürger Sachsen“ die absolute Mehrheit und nach der Revolution 1989 sank der Anteil der deutschsprachigen Bewohner auf nur rund 1,6 %. Ab 2000 war der heutige Präsident Rumäniens Klaus Johannis Bürgermeister von Herrmannstadt und seit 2004 hat das „Demokratische Forum der Deutschen in Rumänien“ die absolute Mehrheit

im Stadtrat, was viele deutschsprachige Investoren und Manager aus dem Ausland anlockt.

Am weitesten war die Restaurierung auf dem Piata Mare vorangekommen, dem Großen Platz im Zentrum der Altstadt – als Vorbereitung darauf, dass Hermannstadt 2007 eine europäische Kulturhauptstadt wurde. Den letzten Abend unserer Türkei-Reise feierten wir bei einem deftigen Abendessen mit rumänischen Hirtenspezialitäten im Weinkeller „Crama Ileana".

Am nächsten Tag ging es in knapp 3 Flugstunden über Arad an der Grenze zu Ungarn, Szeged, den Balaton und südlich am Neusiedler See vorbei nach Wiener Neustadt (LOAN).

Diese letzte Landung der ganzen Reise mit über 30 Flugstunden war aus zwei Gründen die schwierigste: als erstes kam ich trotz Vorbereitung mit aktuellen Anflugkarten mit den etwas komplizierten Anflugverfahren durcheinander (vielleicht war ich so nahe der Heimat auch nicht mehr so aufmerksam) und als zweites hatte ich versäumt, rechtzeitig vorher den Zoll zu informieren. Die Konsequenz war, dass wir nicht nur einige Zeit bei unserem Flugzeug bleiben mussten, sondern dass wir für die Zollkontrolle auch noch das letzte Detail unseres Gepäcks auspacken und vorzeigen mussten. Zum Glück war schließlich nichts zu beanstanden und so konnten wir die letzte gemeinsame Etappe von knapp 1 ¾ Stunden bis Landsberg (ETSA) fliegen. Hier verabschiedete ich mich von meinem perfekten Copiloten und Navigator Dieter Bender. Da aber unsere Mooney noch am selben Tag in Aalen zur Wartung angemeldet war, war für mich die Fliegerei erst beendet, nachdem ich die D-EAFE nach EDMQ gebracht hatte und von dort nach Aalen und zurück mit unserer Cessna D-EELV geflogen war, um als Ferry-Pilot meinen Freund und „Mooniac" Peter Hirt zu transportieren. Dann war ich nach 5 Flügen mit zusammen 5 ½ Stunden an diesem Tag und nach insgesamt über 33 Flugstunden erst einmal „abgeflogen", aber doch sehr zufrieden und glücklich über das „türkische Sommermärchen".

▼ *Zurück in EDMQ*

▼ *Der Neusiedler See*

Perfektionist und Unternehmer mit Werten

BURKHART GROB

Als Burkhart Grob am 26. März 1926 das Licht der Welt erblickte, war sein Vater längst erfolgreicher Unternehmer im Maschinenbau. Bald entdeckt er seine Leidenschaft für das Fliegen und fördert die Rückkehr des Flugsports. Bereits im Alter von 26 Jahren übernimmt er die Leitung der Firma des Vaters und führt sie erfolgreich weiter. Gleichzeitig beginnt er auch, eigene Flugzeuge zu bauen. Mit seinen Visionen und seinem Perfektionismus schafft er es im Schatten der Weltkonzerne im Flugzeugbau erfolgreich, einzigartige Projekte zu entwickeln, die teilweise Neuland in der Branche sind. Neue Werkstoffe, eigene Flugmotoren, Kolbenmotoren, die bis in die Grenzen der Atmosphäre vordringen: Es gibt kein Ziel, an das Burkhart Grob sich nicht heran wagt, und das es nicht in den Griff bekommt. Von seinen Mitarbeitern erwartet er, dass sie seine Begeisterung für diese Projekte teilen. Als er im Mai 2016 stirbt, bleibt er als Unternehmer in Erinnerung, der sich nicht nur für seine Projekte interessierte, sondern in einer ganz besonderen Weise für jeden einzelnen seiner Mitarbeiter einsetzen konnte und die Wirtschaft und Technik in der Region Mindelheim förderte.

▼ *Die Astir war Burkhart Grobs erstes Projekt. Das Segelflugzeug war nicht seine Entwicklung, aber auch im Lizenznachbau war er innovativ und konnte dadurch unter anderem die Kosten für ein in einigen Details berbessertes Flugzeug erheblich senken.*

Alle Fotos aus dem Archiv von Klaus Harald Fischer

▲ *Viele der Erfahrungen, die Grob beim Bau der Segelflugzeuge erwarb, konnte er einsetzen, als es um den Bau von Motorseglern und später auch Trainern ging*

Mit kaltgeformten Zahnrädern verdiente der Vater, Ernst Grob, sein Geld und baute sich sein Geschäft auf. Nebenzu war er begeisterter Bergsteiger, der bereits Ende der 20er Jahre Weltweit die höchsten Gipfel bestieg. Nach dem Kriegsende war es Ernst Grob auch aufgrund seiner Schweizer Staatsbürgerschaft als einer der ersten gestattet, in München bereits 1945 ein Werk wieder aufzubauen. Intensiv befasst er sich dabei mit der Entwicklung von Kaltwalzmaschinen.

Geboren am 26.3.1926, hatte Burkhart Grob wohl den Krieg noch zu spüren bekommen. Von seinem Vater „erbte" er wohl nicht nur die Freude an den Bergen, die vielleicht mitgeschwungen haben mag, als er sich später in seinem Leben dem „Erklimmen immer größerer Höhen" mit Hilfe von Flugzeugen ging. Auch wichtige, unternehmerische Eigenschaften übernahm er dabei: vor allem die extrem zielstrebige und hartnäckige Art, technische Probleme zu lösen auf der einen Seite, bei der er auch seinen Mitarbeitern sehr viel abverlangte, die aber immer in Besonderer Weise gepaart war mit einer hohen Verantwortung, ja Fürsorge für seine Mitarbeiter auf der anderen Seite.

1952, Burkhart Grob ist erst 26 Jahre alt, übergibt ihm der Vater die Führung der Münchner Werkzeugmaschinenfabrik zunächst mit dem Plan, sich in der Schweiz zur Ruhe zu setzen. Auch, wenn die Idee mit Kaltwalzmaschinen auch Verzahnungen herzustellen, dem Vater keine Ruhe lässt, und er in der Schweiz noch im gleichen Jahr noch einmal eine Firma gründet, in der er fortan bis zu seinem Tod 1992 tätig sein wird, hat doch sein Sohn ab jetzt die Leitung der Firma in Deutschland.

Burkhart Grob legt den Schwerpunkt der Produktion künftig auf Verbrennungsmotoren und Werkzeugmaschinen. Und er beschränkt sich dabei nicht auf das Werk in München. 1956 gründet er ein Werk in Brasilien, 1968 siedelt er sich mit einem Werk in Mindelheim an.

Parallel dazu entdeckt Burkhart Grob auch seine Leidenschaft für das Fliegen. Er unterstützt den Flugplatz Oberwiesenfeld in München und fördert den Aufbau der dortigen Flugschule, die auch von prominenten Persönlichkeiten genutzt werden, die dort ihre Fluglizenz machen oder fliegen, darunter zum Beispiel der Schauspieler Heinz Rühmann. Auch Max Streibl ist nicht erst mit Burkhart Grob befreundet, als er in der Politik einen Namen hat, sondern gehört schon in frühen Jahren einfach zum normalen Freundeskreis von Grob.

„Mein größtes Erlebnis, das richtungsweisend für mein ganzes Leben wurde, war das Verhältnis meines Vaters zu seinen Mitarbeitern. Es war geprägt durch Verantwortung ihnen gegenüber. Er war nicht nur Chef, sondern hatte immer ein offenes Ohr für sie, verbunden mit einem breiten Verständnis für ihre Probleme und Nöte. Sein Umgang mit ihnen führte letztendlich zum Erfolg des Unternehmens und zum Wohlergehen der Mitarbeiter."

BURKHART GROB

Grob erwirbt eine Segelfluglizenz, er schafft es, anfang der 70er Jahre, Klaus Holighaus dazu zu überreden, dass er ab 1971 die Cirrus in München in Lizenz bauen darf. Wenig später, im Dezember 1971 startet die erste, von Grob gebaute Cirrus von Königsdorf aus, mit leichten Verbesserungen zu ihrem Erstflug. Bis 1977 wird Burkhart Grob 200 dieser Flugzeuge bauen, aber bald entwickelt er sein

eigenes Segelflugzeug, die G 102 Astir, die er ab 1973 in unterschiedlichen Varianten bauen wird. Zum Ärger der Mitbewerber kann er das Flugzeug um etwa 30% günstiger anbieten, als diese, da er die Arbeiten konsequent rationalisiert, und damit für den Bau weniger Arbeitsstunden kalkulieren muss. 1976 zieht Grob mit dem Flugzeugbau nach Mindelheim um und errichtet dort in Mindelheim-Mattsies auch einen eigenen Flugplatz.

Nach 1980 beginnt Grob mit dem Bau von motorgetriebenen Flugzeugen. Burkhart Grob setzt auf Kunststoff als neuen Werkstoff für seinen neuen Reisemotorsegler G 109. Als sich der neue Werkstoff als zu schwer erweist, um die gewünschten Flugleistungen zu erzielen, lässt er kurzerhand einen eigenen Motor, den Grob-2500 Motor mit 90 PS entwickeln. Wenn Burkhart Grob etwas wollte, setzte er alles daran, es umzusetzen. „Wenn er sich etwas in den Kopf gesetzt hatte, konnte man ihn nicht davon überzeugen, es nicht auszuprobieren. Wenn er zum Beispiel eine Pedalverstellung anders haben wollte, musste man so lange daran arbeiten, bis es auf seinem Tisch lag. Funktionierte das dann nicht so, wie er es sich dachte, dann konnte man später stillschweigend zu einer anderen Lösung zurück kehren. Aber manchmal war das eben auch der große Wurf, der dabei heraus kam“, erinnert sich Klaus Harald Fischer, ein langjähriger Mitarbeiter und ehemaliger Leiter der Konstruktion der Grob Flugzeugwerke.

Wenn Burkhart Grob eine Idee hat, verlangt er eine perfekte Umsetzung

Aber auch Ideen seiner Mitarbeiter werden in den Grob-Flugzeugwerken umgesetzt. Eine dieser Ideen ist der GF 200, ein Flugzeug mit einem im Heck befindlichen Rotor mit der Kennung D-EFKH. Das steht für „Fischer Klaus-Harald“ erklärt Fischer, dessen Vision das Flugzeug war. Von seinen Flugeigenschaften her ähnelt das Flugzeug, das es immerhin bis zum Prototypen schafft, eher einem Jet – jedoch bei wesentlich geringeren Betriebskosten. Da es Probleme mit der Kühlung des, in der Mitte des Flugzeugs verbauten Motors, gibt, wird der Lufteinlass verändert, zusätzlich erhält ein zweiter Prototyp

▲ *Die Grob GF 200 war ein Geschäftsreiseflugzeug, bei dem ein Mittelmotor über eine Fernwelle einen Heckpropeller antrieb. Das viersitzige Flugzeug war hinsichtlich der Flugeigenschaften zwischen einem Jet und einem motorgetriebenem Flugzeug angesiedelt, bei Betriebskosten einer normalen Einmot.*

◀ *Die G 520 war ein, aus Verbundwerkstoffen hergestelltes Flugzeuge, das für stratosphärische Forschungsflüge bis in 53.573,96 Fuß Höhe konzipiert wurde. Es startete 1987 zu seinem Erstflug.*
▶ *Die G 850 Strato 2C war ein Höhenforschungsflugzeug, das 60.891 ft Höhe erreichte. Der Erstflug war im März 1995.*

des Flugzeugs, das unter dem Namen GF 250 startet, eine Druckkabine, mit der es eine Höhe von 25.000 Fuss erreicht.

„Manchmal kam es vor, dass das Telefon morgens um kurz nach 5 Uhr klingelte," erinnert sich Kaus-Harald Fischer, ein früherer, leitender Mitarbeiter von Burkhart Grob, „und dann war er dran, und erklärte voller Begeisterung: wir müssen uns sprechen. Ich habe da eine tolle Idee. Kommen Sie bitte bis um 6 Uhr in mein Büro." Hatte Burkhart Grob ein zu einnehmendes Wesen? „Nein," erklärt Fischer, „das ist so nicht richtig. Das kann man so keinesfalls stehen lassen: Er verlangte viel, ja sehr viel. Aber er konnte sich ebenso auch fast bedingungslos für seine Mitarbeiter einsetzen. War jemand in irgend eine Notlage geraten, dann machte Burkhart Grob das auch zu seinem Problem. Er kümmerte sich dann darum fand eine Lösung. Aber er verlangte eben auch mehr, als andere Chefs in anderen Firmen. Es war Nehmen und Geben gleichermaßen."

Ab Mitte der 1908er Jahre entwickelt die Firma Grob ihre – unter Flugzeugbegeisterten bis heute legendären – Höhenflugzeuge. Der Auftrag dazu kommt aus den USA über die Firma E-Systems. Die Flugzeuge, die als Forschungsflugzeuge entworfen werden, sind von den amerikanern in Wahrheit dafür gedacht, das LAPAS System tragen. Mit diesem System will man elektromagnetische und akustische Ausstrahlungen des „Gegners" jenseits des eisernen Vorhangs erfassen, um sie militärisch auszuwerten. Burkhart Grob ist nicht wohl, er erkennt, dass ein Auftrag einer amerikanischen Rüstungsfirma nicht zivilen Forschungszwecken dienen soll. Er informiert seinen Mitarbeiter Fischer, der zu dieser Zeit bereits Leiter der Konstruktion ist: „Ich möchte mit diesen Machenschaften und diesen Dingen nichts zu tun haben!" und lehnt den Auftrag ab. Erst nach zwei Wochen hitziger Diskussionen kann dieser seinen Chef endlich davon überzeugen, dass der Auftrag zur Entwicklung der Flugzeuge für die Firma einen Meilenstein darstellen kann, und dass der Nutzungszweck der Flugzeuge nicht militärisch gebunden, sondern offen sei. Fischer nutzt dazu auch die Wochenenden. „Samstage und Sonntage waren gut, wenn man mit ihm etwas konträr diskutieren wollte. Man hatte ihn dann alleine, er hörte einem gut zu und war zugänglich für Argumente."

Die Höhenflugzeuge will Burkhart Grob zuerst gar nicht bauen

Vor allem zwei Flugzeuge entwickelt die Firma Grob in Mindelheim: die Grob G 520 wird das erste Flugzeug in diesem Projekt. Sie

Alle Fotos aus dem Archiv von Klaus Harald Fischer

▲ *Die Grob G 180SPn war ein von Grob Aircraft entwickelter Firmenjet aus kohlefaserverstärktem Kunststoff. Trotz des sehr erfolgversprechenden Entwurfs und dem Bau mehrerer Protoytypen ging das Flugzeug nie in Serie.*

ist vollständig aus Verbundwerkstoffen hergestellt und für „stratosphärische Forschungsflüge" konzipiert. 6 Stück werden von diesem Flugzeug gebaut, 5 Einsitzer und ein Doppelsitzer. Das Flugzeug erreicht eine Höhe von 50.000 Fuss. Die auf Basis der gesammelten Erfahrungen entwickelte Grob G 850 Strato 2C wird das größte, rein in CFK gefertigte Flugzeug der Welt. Mit Kolbenmotoren betrieben startet sie am 31. März 1995 mit dem Nasa-Tespiloten Einar Enevoldson und dem Cheftestpiloten des DLR Hans-Ludig Meyer zu ihrem Erstflug. Am 4. August des gleichen Jahres erreicht sie eine Höhe von 60.891 Fuss.

Grob hat zu dieser Zeit auch Werke in China, Italien und Sao Paolo, und eine Hacienda in Brasilien, und dort ist wohl auch einmal sein Jugendfreund Max Streibl zu Gast.

So liegt über dem Projekt, das die Grob Werke technisch meisterhaft bewältigen, von Anfang an ein Schatten. Der Auftrag hat einen militärischen Hintergrund, und kommt maßgeblich von der Firma E-Systems, einem amerikanischen Rüstungs- und Elektronikkonzern aus der USA. „Im Nachhinein stellt sich heraus, dass der Auftrag vermutlich von der Bundeswehr und der deutschen Politik über E-Systems vergeben wurde. In Wikipedia findet sich dazu diese Information: „Im Jahr 1993 wurde die Verwicklung der Firma Grob in die sogenannte Amigo-Affäre publik. In diesen Bestechungsskandal war unter anderem Max Streibl (1932–1998), der damalige Ministerpräsident von Bayern und Freund von Burkhart Grob, verwickelt. Streibl wurde vorgeworfen, sich unrechtmäßigerweise beim Bundesministerium der Verteidigung für den Zuschlag des Auftrages für das EloKa-System LAPAS an die Firma Grob eingesetzt zu haben." Man unterstellte Burkhart Grob, dass er hier seine Verbindungen zu Max Streibl genutzt habe, und dass dieser mit seinem Einfluss den Auftrag für das Entwickeln der Flugzeuge nach Mindelheim lanciert habe – was nicht mehr plausibel erscheint, wenn man bedenkt, dass Burkhart Grob den Auftrag zunächst entschieden ablehnte, und ihn erst nach wochenlangen, heftigen Diskussionen annahm.

Grob hat seine Verbindung zu Streibl vermutlich nie in der ihm unterstellten Weise genutzt

Augsburger Allgemeine

Grob-Jet bringt neue Stellen

Mixa setzt auf Familien-Werte

Aus verschiedenen Gründen, wohl auch wegen des Zusammenbruchs des Warschauer Paktes wurde die weitere Entwicklung und der Bau von Höhenfugzeugen dann nicht weiterverfolgt und Ende der 1990er Jahre eingestellt.

Wohl schon zu dieser Zeit begann Grob mit der Entwicklung eines, aus kohlenfaserverstärkem Kunststoff hergestellten Businessjets. Trotz des erfolgreichen Erstflugs am 20. Juli 2005, der Fertigstellung von weiteren Prototypen und zahlreichen Vorbestellungen kam es nie zu einer Serienfertigung des Jets. Zum einen verzögerten sich Entwicklungsschritte und Zulassungsverfahren immer weiter, und beteiligte Gesellschaften zogen schließlich ihr Kapital zurück. Schließlich stürzte auch noch einer der Prototypen am 29. November 2006 in der Nähe des Firmenflughafens vor den Augen entsetzter Zuschauer ab, als das Höhenleitwerk des Jets abriss. In der Folge kam es zu weiteren Verzögerungen bei der Entwicklung des zukunfts-

trächtigen Jets und zu Stornierungen bei den Bestellungen.

Burkhart Grob erlebte den tragischen Absturz zwar noch, war aber zu diesem Zeitpunkt bereits nicht mehr Mehrheitseigner der Grob Flugzeugwerke. Die Entwiclung hatte viel zu viel Geld verschlungen, ein Investor aus Irland war abgesprungen. Die Griob Flugzeugwerke waren zu diesem Zeitpunkt bereits an die schweizerische Executive Jet Investments AG veräußert worden und trugen jetzt den Namen Grob Aerospace GmbH. In seinen Maschinenbauunternehmen behält Burkhart Grob dabei nach wie vor das Zepter in der Hand.

Als Burkhart Grob im Mai 2016 stirbt, haben seine Unternehmen einen Umsatz von 1,1 Milliarden Euro. Etwa zwei Drittel der Mitarbeiter in seinen Werken sind dort bereits seit der Ausbildung, Grob bezahlt übertariflich, sorgt für besondere Sozialleistungen. „Zu meiner Zeit hatten wir 280 Mitarbeiter in den Grob Flugzeugwerken. Burkhart Grob kannte sie alle mit Namen“, erinnert sich Klaus-Harald Fischer. Wenige Tage, nachdem er in Mindelheim eine Technikerschule in Mindelheim eröffnet hatte, stirbt Burkhart Grob am 26.5.2016 in der Klinik in Memmingen. In der Region bleibt sein Name bis heute ein Begriff, den man mit hohem, sozialem Engagement und einem visionären Unternehmergeist verbindet, aber auch mit einem Interesse an Perfektionismus bis hin in jedes Detail und einer hohen Willenskraft.

Der Name Burkhart Grob ist bis heute mit hohem sozialem Engagement verbunden

Alle Fotos aus dem Archiv von Klaus Harald Fischer

◀ *Burkhart Grob und sein damaliger Konstruktionschef Klaus Harald Fischer 1995 vor der einzigen, fertiggestellten Grob POC D500 Egrett*

Neue Mitflieger

Hallo, mein Name ist Tim Kirchhofer. Ich bin 15 Jahre alt, komme aus Neuburg und bin Schüler am Descartes-Gymnasium. Ich fliege seit ich 1 ½ Jahre alt bin bei meinem Vater mit. Zuerst in der Remos G3 RS von Franz Birzer in Egweil, dann in der Remos G3 600 von Sepp Sporer in Genderkingen und der P92 Echo-Light, auch von Sepp Sporer. Ich kann es kaum erwarten den SPL zu machen um selbst fliegen zu können. Ich interessiere mich schon immer fürs Fliegen. Um bereits schon selbst ein Fluggerät zu steuern, wenn auch ein sehr kleines, bin ich seit ich 9 Jahre alt bin, Modellflieger beim RCM Neuburg.

Ich hoffe, dass ich in der MDG viele fliegerische Erfahrungen sammeln kann und freue mich schon Euch kennen zu lernen.
Viele Grüße, Hals und Beinbruch,
Tim

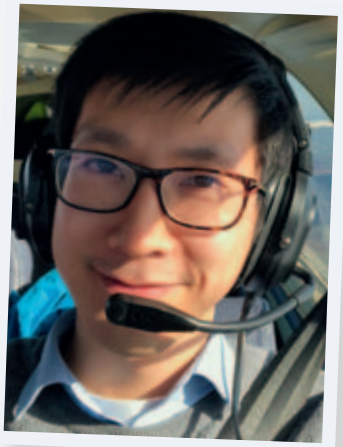
Hallo,
mein Name ist Andreas Kirchhofer. Ich bin 46 Jahre alt und Tim's Vater. Ich komme ebenfalls aus Neuburg. Mein Informatik Diplom habe ich Augsburg und meinen Master of Science in Aurora, CO gemacht. Ich bin leitender Angestellter bei einer europäischen Geschäfts- und Technologieberatung. Auch mich hat schon immer das Fliegen fasziniert. Nach meiner Zeit bei den Gebirgsjägern starte ich 1993 als Segelflieger bei der Fluggruppe Neuburg - eine Zeit an die ich mich gerne zurück erinnere - insbesondere an die sommerlichen Fliegerlager in Weißenhorn. Meine erste Landung in Genderkingen war 1996 mit einer Ka-8b (auf einem Feld in Ortsnähe ;-) - östlich der Nordplatzrunde. Meinen SPL machte ich bei Franz Birzer in Egweil, 2006. Bis 2010 flog ich seine Remos G3 RS von Egweil aus. Von da an charterte ich Sepp Sporer's Remos G3 600 und kam damit nach EDMQ. Danach, bis heute, Sepp's Tecnam P92.
Ich freue mich schon darauf Euch kennen zu lernen und auf schöne Flüge mit und bei Euch.
Check six and happy landings,
Andreas

Geschätzte Fliegerfreundinnen und -freunde,

als Neumitglied bedanke ich mich sehr herzlich für die Aufnahme in diese Gemeinschaft und möchte mich kurz vorstellen.
Mein Name ist Philipp Nguyen, ich bin 30 Jahre jung und gebürtig aus Kassel. Ich bin Luft- und Raumfahrttechniker und wurde im Bereich der Numerischen Strömungssimulation promoviert. Als Projektmanager in der Einrichtung für Flugexperimente des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt begleite ich wissenschaftliche Missionen in der Atmosphärenforschung und der Erdbeobachtung.
Meine Begeisterung gilt der Luftfahrt, weshalb ich bereits zu meiner Schulzeit mit dem Segelfliegen begonnen habe. 2009 habe ich die Gelegenheit ergriffen, meine FAA/EASA PPL(A) SEP/MEP IR zu erwerben. Nachdem ich mit München meine zweite Heimat gefunden habe, freue ich mich, am Flugplatz Donauwörth-Genderkingen auch eine neue Heimat für eine Mooney M20M gefunden zu haben. Ebenso freue ich mich auf das gemeinsame Vereinsleben und neue Bekanntschaften!

Beste Grüße,

Philipp



Fotos: aus dem Privatbesitz der neuen Mitglieder