

Erst-Ausgabe



Check the Checker

Flugpraxis: IFR vs. VFR

Reisebericht: Aussprechen kann man's nicht ...

Eine Winterreise nach Genderkingen

Aus der guten alten Zeit





Anzeige: 000-01

Hallo rt1.nordschwaben

Richtig melden und gewinnen!*

Mo.-Fr. 7:07
EINSCHALTEN!

gepowert von:
expert



hitradio.
rt1
NORDSCHWABEN

www.rt1-nordschwaben.de • Donauwörth: 97,1 • Dillingen: 89,7 • Nördlingen: 95,6

* Spielregeln und Teilnahmebedingungen unter
www.rt1-nordschwaben.de

Editorial

In dieser Ausgabe:

Editorial	3
Grußwort und Bericht des Vorstands	4
Preisausschreiben	6
Neues von der Luftrettungsstaffel	6
Check the Checker	8
Aus der guten alten Zeit	10
Eine „unaussprechliche“ Reise	11
Wenn die Sonnenblumen fliegen	12
Termine	13
Flugpraxis: IFR vs. VFR	14
Eine Winterreise nach Genderkingen	16
Rückblick auf das 2010er Oktoberfest	18
Zu guter Letzt	19
Impressum	19
Einleger in Heftmitte, M1 mit Informationen für ... Mitglieder der MDG	M4

Der Flugplatz Donauwörth-Genderkingen im Herzen von Nordschwaben, gegründet 1967, hat sich in den vergangenen 44 Jahren als fester Bestandteil einer funktionierenden Infrastruktur unserer Region entwickelt.

Er bietet der Motorflugsportgruppe als Betreiber die Grundlage, alle Aktivitäten rund um den Flugsport auszuüben.

Er dient der Ausbildung zum Piloten und der fliegerischen Weiterbildung zum Berufspiloten.

Er ist an vielen schönen Tagen im Jahr ein Besuchermagnet für Menschen aus Nah und Fern.

Er bietet die wirtschaftliche Basis für ansässige Betriebe.

Er ist Stützpunkt für die Luftrettungsstaffel und ein 24-stündiger Tankstopp für Einsätze der Polizei, des Bundesgrenzschutzes und der Rettungsdienste.

Er bietet Unternehmen eine verlässliche Basis, mit dem Geschäftsflugzeug schnell und sicher Geschäftspartner zu erreichen und stärkt damit ihre Wettbewerbsfähigkeit, und

er verbindet als Zielflugplatz Nordschwaben und unsere Unternehmen mit ganz Europa.

Kurzum: *Er ist* ein Juwel, auf das wir und die Region besonders stolz sein dürfen.

Nur wenige Flugplätze erfahren eine derart gelebte Akzeptanz, die sich vom Anwohner über die Bürger und die Unternehmen bis zur Kommunal- und Kreispolitik erstreckt und beinahe alle Bevölkerungsschichten erreicht.

Dieses Bewusstsein verpflichtet uns im besonderen Maße und hat uns nicht zuletzt dazu motiviert, eine Flugplatzzeitung Donauwörth-Genderkingen ins Leben zu rufen. Mit der Zeitung wollen wir Sie künftig über alles Wissenswerte rund um Ihren Heimatflugplatz informieren. Wir möchten Sie teilnehmen lassen an kleinen und großen Events. Wir möchten uns Ihren Fragen, aber auch Ihrer Kritik stellen. Bitte helfen Sie uns, in der Namensfindung unserer neuen Zeitung. Beteiligen Sie sich an unserem Quiz! Wir freuen uns über einen lebhaften Dialog und wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen unserer ersten Ausgabe.

Bitte helfen Sie uns bei der Namensfindung.

Franz Kraus



Grußwort und Bericht des Vorstands

Liebe Leser, liebe Fliegerkameraden,

Es ist mir eine ganz besondere Freude und Ehre, dass ich als Vertreter des Vorstands der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen dazu beitragen darf, wenn erstmals seit langer Zeit in unserer Vereinsgeschichte wieder eine Club-Zeitschrift neu heraus gebracht wird!

Ich möchte mich im Namen des Vorstands und sicher auch aller Vereinsmitglieder bei all denen sehr herzlich bedanken, die den Mut, die Zeit und die Energie aufbringen, um mit diesem Werk zur Verbesserung der Information und Kommunikation und damit sicher auch zur Stärkung des Gemeinschaftsgefühls in unserem Verein beizutragen.

An erster Stelle gilt unser Dank Rolf Drescher, der uns mit guten Beispielen aus anderen Vereinen gezeigt hat, wie so etwas organisiert und mit modernen Publikationsmethoden umgesetzt wird. Außerdem sind wir beeindruckt und dankbar, wie viele Ideen Rolfs Aufruf bei unseren Vereinsmitgliedern hervorgerufen hat, die zum Gelingen unserer neuen Zeitschrift beitragen können. Insbesondere die Vielzahl der Namensvorschläge ist

erstaunlich; ich bin gespannt, welcher bei unseren Mitgliedern schließlich die meisten Stimmen erhält. Ich wünsche also unserer noch namenlosen MDG-Zeitschrift großen Erfolg und ein langes Leben, viele interessierte Leser – und auch noch ein paar weitere und vor allem auch junge engagierte Mitarbeiter in der Redaktion!

Eine ständige Rubrik unserer Zeitung soll in Zukunft dem Bericht des Vorstands gewidmet sein.

2010: Ein ereignisreiches Jahr

Zu Beginn des Jahres 2011 möchte ich noch einmal in chronologischer Reihenfolge auf das zurückblicken, was sich 2010 an unserem Flugplatz und in unserem Verein ereignet hat (viele findet man auch auf der „News“-Seite unserer Homepage):

- Besuche beim Jagdgeschwader 74 in Neuburg u.a. mit Besichtigung des Eurofighter-Simulators – organisiert durch Ralf Hieke;
- Oster(aus)flug von 5 Vereinskameraden mit Angehörigen und Freunden auf mehreren Routen

in die Türkei, nach Griechenland und nach Zypern;

- Hauptversammlung mit Neuwahl des Vorstands;
- Treffen von 12 Moranes aus ganz Deutschland – organisiert durch Peter Spieß;
- Treffen fast aller vor über 40 Jahren in Donauwörth hergestellten SIAT-Flamingos – organisiert durch Michael Jaap, der selbst eine Flamingo restauriert;
- Übergabe des Aeroservice Donauwörth von Georg Gerstmeier an Wolfgang Mang;
- Ankunft unserer neuen Trainings- und Reisemaschine Aquila A210 D-EAQN;
- Zweites – noch größeres – HORIZON Hobby Air Meet mit Modellfluggeräten und –piloten aus der ganzen Welt;
- Beschleunigungsrennen mit Shelby Mustangs mit bis zu 1000 PS;
- einsatzmäßige Betankungsübungen von NATO-Hubschraubern verschiedener Staaten und
- Oktoberfest mit Taufe unserer Aquila auf den Namen „Asbach-Bäumenheim“.

Neben diesen und anderen Veranstaltungen und Ereignissen gab es 2010 u.a. noch

- 12 Pilotenabende (einer davon als Workshop zu Verbesserungsmöglichkeiten in unserem Verein),
- die Flugplatzeinweisung mit Feuerwehrrübung und Sonnwendfeier,
- die traditionelle Nikolausfeier und
- viele andere Treffen in unserem Flugplatzrestaurant „Take-Off“, das von unseren Wirtsleuten Sylvia Takacs und Martin Schmidl bei jedem Wetter am Wochenende und teilweise auch unter der Woche mit viel Engagement und Einsatz betrieben wird.



Taufe unserer D-EAQN: Bürgermeistergattin Marianne Uhl tauft das neue Schul- und Reiseflugzeug Aquila D-EAQN auf den Namen „Asbach-Bäumenheim“



Ein fliegerisch aktiver Verein

Am Wichtigsten sind aber natürlich unsere fliegerischen Aktivitäten und alles, was dazu beiträgt, diese sicher und kompetent auszuüben, also

- ▶ knapp 960 auf unseren Vereinsmaschinen geflogene Stunden,
- ▶ davon rund 270 Stunden in der Schulung mit 5 Lehrern unter der Leitung unseres Ausbildungsleiters Werner Rühmann;
- ▶ zahlreiche Einweisungen und Überprüfungen (z.B. gesetzlich vorgeschriebene 2-jährliche Übungsflüge und unsere „MDG-Checks“) und
- ▶ Überprüfungen der Englisch-Kenntnisse vieler Kameraden nach ICAO Level 4 und 5 durch Wolfgang Erben und Rolf Drescher.

2011: Veranstaltungen, Ausflüge und mehr

Die nächsten Termine in 2011 werden in der Rubrik „Termine“ veröffentlicht. Ich möchte daher nur ein paar weitere Ereignisse erwähnen, die in diesem Jahr neben unseren sonstigen Aktivitäten wie Pilotenabenden etc. geplant sind.

- ▶ Einweihung des Radwegs zwischen Genderkingen und unserem Flugplatz;
- ▶ Ausflug nach Polen, ins Baltikum und nach Finnland im August;
- ▶ Horizon Airmeet am 20. – 21. 08. 2011;
- ▶ EDMQ-Oktoberfest am 25. 09. 2011.

Es wird noch viel mehr interessante und spannende Ereignisse in diesem Jahr geben und wir hoffen wieder auf viele engagierte Kameraden, die tatkräftig und ideenreich unser Vereinsleben mit gestalten. Für 2011 haben wir uns u.a. vorgenommen, jüngere oder noch nicht sehr erfahrene Piloten durch erfahrenere Piloten bei der Vorbereitung und Durchführung von Ausflügen in die nähere oder weitere Umgebung zu unterstützen.

Denn unser aller Ziel ist die Ausübung unseres schönen Hobbies mit genauso großer Freude wie Sicherheit in gutem Einvernehmen mit unseren Nachbarn und allen anderen Mitbürgern am Boden.

In diesem Sinne wünsche ich allen Piloten schöne Flüge und allzeit sichere Landungen sowie allen Lesern viel Freude mit unserer neuen Zeitschrift.

Herzliche Grüße

Matthias Obermayer



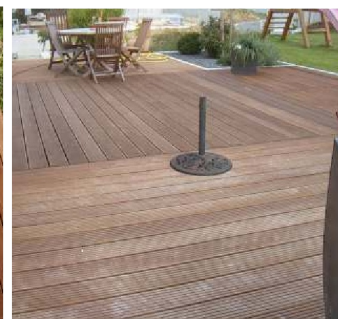
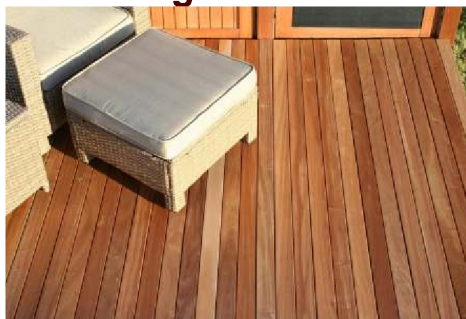
Sie trägt ihren Namen „Genderkingen“ schon in die Welt: Die D-EDKY, ein hochmodernes Reiseflugzeug vom Typ Diamond, in Kassos (Griechenland)

Anzeige 000-02



GmbH
Holzhandlung

Terrassendielen
www.bschor-holz.de



Noch ohne Namen 0: Februar 2011

Preisausschreiben

Liebe Leser!

Ab Dienstag, den 11. Januar 2011, hatten wir einen Fragebogen an alle Mitglieder der MDG verschickt. Dabei wollten wir einige Eckdaten für unsere neue Zeitung erfahren, wie etwa das redaktionelle Konzept und gewünschte Inhalte, aber insbesondere wollten wir auch Namensvorschläge sammeln. Für die 21 Rückläufer bedanken wir uns ganz herzlich – wir hoffen, Ihre Erwartungen mit dieser nullten Ausgabe unserer neuen Zeitung getroffen zu haben. Wenn nicht, sagen Sie es uns bitte.

Bei unserer ersten Redaktionskonferenz am Samstag letzter Woche hatten wir alle am Flugplatz anwesenden Vereinskameraden um eine Vorab- Bewertung der insgesamt etwa 30 eingegangenen Namensvorschläge gebeten. Jeder bekam 12 Klebepunkte und durfte maximal drei Punkte pro Namensvorschlag vergeben.

Die 8 Vorschläge mit der höchsten Punktzahl möchten wir unseren Lesern zur Abstimmung stellen. Außerdem möchten wir erfahren, wie Ihnen unsere neue Zeitung gefällt.

Dieser Zeitung liegt ein Fragebogen bei; der Fragebogen ist rechts auch nochmals abgedruckt.

Bitte nehmen Sie sich ein paar Minuten Zeit und füllen den Fragebogen aus.

Bitte lassen Sie uns den ausgefüllten Fragebogen bis Ende Februar 2011 zukommen:

- Per Fax an die 09 127 / 578 702;
- Per E-Mail (eingescannt, oder gerne auch Beantwortung der Fragen in Textform) an redaktion@flugplatz-genderkingen.de;
- Einwurf in den Redaktions-Briefkasten am Flugplatz;
- Persönlich an ein Mitglied des Redaktionsteams (Rolf Drescher, Wolfgang Erben, Franz Kraus);
- Abgabe beim Pilotenabend am 04. März 2011 bis 19:30 Uhr.

Unter allen Einsendern verlosen wir einen einstündigen Flug mit unserer neuen Aquila A-210 D-EAQN.

Die Ziehung des Gewinners erfolgt beim Pilotenabend am 04. März 2011.

Wie bei solchen Gewinnspielen üblich, ist der Rechtsweg ausgeschlossen. Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit unserer neuen Zeitung und Glück bei der Verlosung!

Ihr Redaktionsteam

Neues von der Luftrettungsstaffel

Das fliegende Auge des Katastrophenschutzes ist immer im Einsatz!

Luftbeobachtungsstützpunkt Donauwörth

Zuständige Katastrophenschutz-Behörde:

Landratsamt Donau-Ries

Stützpunktleiter: Werner Mühlhäuser

Kennzahlen 2010 der LRSt Stützpunkt EDMQ:

- 8 Einsatzflugzeugführer

- 9 amtliche Luftbeobachter
- 3 Flugzeuge
- 283 freiwillige Flugstunden
- 16 Einsatzstunden Waldbrandüberwachung
- 6 Flugstunden Aus- und Weiterbildung (Übung)
- 7 festgestellte Wald- und Flächenbrände



Die Stützpunkte der LRSt:



Die LRSt hat über ganz Bayern Stützpunkte verteilt, auch Genderkingen ist seit 1976 dabei.

Seit 1973 ist die LRSt ein fester Bestandteil des Katastrophenschutzes in Bayern.

Aufgabe des Stützpunktes ist es, nach Aufforderung durch das Landratsamt Donau-Ries Einsatzflüge mit speziell ausgebildeten Piloten und Luftbeobachtern durchzuführen, z.B. Waldbrandüberwachung.

Auch während der allgemeinen Flüge haben die Piloten der LRSt immer ein Auge auf Auffälligkeiten.

Im Jahre 2010 wurden von Genderkingen aus 283 Stunden freiwillig geflogen. Waldbrandüberwachung wurden 16 Stunden geflogen. Aus- Weiterbildung (Übung) 6 Stunden.

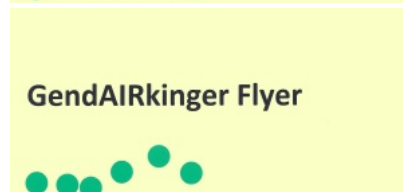
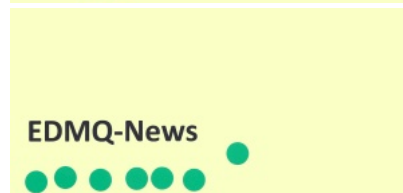
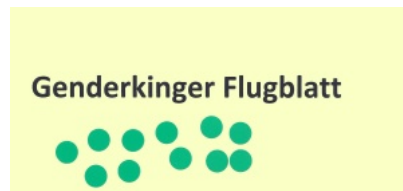
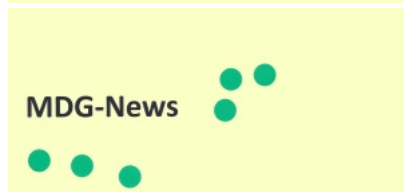
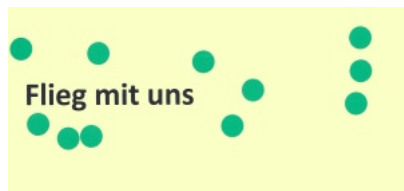
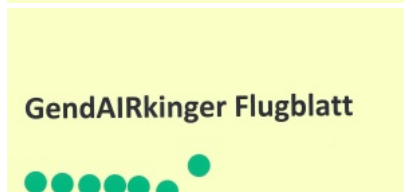
Festgestellte Waldbrände- Flächenbrände: 7 wurden gemeldet und dadurch größere Schäden verhindert.

Fortsetzung folgt

Werner Mühlhäuser



Bei der Vorauswahl erhielten diese Namen die meisten Stimmen. Sie können einen daraus wählen, oder auch einen neuen Namen vorschlagen.



Diese Zeitung gefällt mir ...

gar nicht ☐ nicht ☐ gut ☐ sehr gut ☐

Diese Zeitung möchte ich wieder lesen ... (Mehrfachnennung möglich)

nein ☐ als PDF (Versand per E-Mail) ☐ Auf Papier (Auslage am Flugplatz) ☐ Auf Papier (Versand per Post) ☐

Am Besten hat mir gefallen:

Das habe ich nicht gelesen
(hat mich weniger interessiert):

Das habe ich vermisst:

Was ich Euch noch sagen wollte
(Kommentare):

Der Name der neuen Zeitung könnte lauten:

Meine Daten für die Teilnahme am Gewinnspiel:

Vorname: _____

Name: _____

Ort: _____

E-Mail: _____

Fax / Telefon: _____

Postversand der Zeitung gewünscht an:

(Vorname, Name, PLZ, Ort, Straße, Hausnummer)

Bitte die Zeitung auch noch senden an:

(Vorname, Name, PLZ, Ort, Straße, Hausnummer, E-Mail)





Check the Checker ...

..., oder: Sprachprüfungen mal von der anderen Seite ...

Heute möchte ich Euch erzählen, wie ich zu den Sprachprüfungen gekommen bin, und wie so etwas abläuft.

Alles begann im Februar 2010, als Birgit Oster-tag vom Luftsportverband Bayern jedem LVB-Flug-lehrer eine E-Mail geschickt hat. Inhalt: Fliegerka-merad Gerhard Gutheil führt zwei Lehrgänge für „Stelleninterne Sprachprüfer (SIP)“ für Englisch durch – Interessenten bitte melden!

Ich dachte mir: „Englisch kannst Du doch ein wenig, und das klingt irgendwie interessant“ – al-so flugs angemeldet, und die Sache danach fast wieder vergessen. Bis dann Anfang April ein Brief vom LVB kam – ich hätte einen der begehrten 8 Teilnehmerplätze für den ersten bayerischen Sprachprüferlehrgang in Bayreuth erhalten und solle umgehend Bescheid geben, ob ich ihn an-nähme oder nicht.

Service für Nicht-Piloten:

Die ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) verlangt seit etwa zwei Jahren weltweit von jedem Piloten den Nachweis ausreichender englischer Sprachkenntnisse für grenzüberschreitende Flüge. Seit Jahresbeginn 2011 muss dieses in der Pilotenlizenz eingetragen sein. Der Nachweis wird durch eine Prüfung erbracht. Der DAeC (deutscher Aero-Club) hat eine eigene Prüforganisation gegründet und vom LBA (Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig) zertifizieren lassen. Damit können die mittlerweile bundesweit etwa 260 DAeC-Prüfer den etwa 67.000 DAeC-Mitgliedern diese obligatorische Prüfung zu den reinen Selbstkosten (Verwaltungskosten) anbieten.

Völlig unvorbereitet zum Lehrgang

Natürlich sagte ich zu und so machte ich mich dann am Freitag, 16. April 2010, vormittags voller Ungewissheit und Zweifel auf den Weg zum Flugplatz Bayreuth. Dort sollte der Lehrgang im Schulungsraum des Clubheims stattfinden, mit einer Eingangsprüfung um 13 Uhr „Englisch Level 5“. Nirgendwo Informationen, worum es bei dieser Prüfung geht und wie die abläuft. So fuhr ich völlig unvorbereitet los – Gerhard hatte mir auf meine entsprechenden Fragen auch nur ganz lapidar geantwortet: „Es geht doch nur um Sprache – lies vielleicht zur Vorbereitung einen englischen Krimi!“

Mit dem Hotel hatte ich schon vorher vereinbart, dass ich die Zimmerbuchung noch bis Freitagabend 18 Uhr kostenfrei stornieren dürfe. Denn es hieß doch, dass das Bestehen der Eingangsprüfung die Voraussetzung für die Teilnahme am Lehrgang sei.

In Bayreuth warteten Gerhard Gutheil, Rolf Ross und die sieben anderen „Delinquenten“ (darunter auch unser Vereinsmitglied und Landesausbildungsleiter Dr. Burkhard Ryska) schon gespannt auf mich; ich fuhr überpünktlich um 12:50 Uhr auf den großen Parkplatz am Bayreuther Clubheim und so haben wir dann auch kurz nach eins begonnen – mit der Begrüßung, gegenseitiger Kurzvorstellung (natürlich auf Englisch) und dann

direkt das „Hörverständnis“ gemeinsam für alle acht.

Dann ab halb drei die Einzelprüfungen „Sprechfertigkeiten“. Für mich galt „last come – first serve“ und so durfte ich als erster wieder ins Schulungszimmer marschieren – ohne zu wissen, ob ich den ersten Teil bestanden hatte. Anschließend hatte ich dann drei Stunden lang Muße, mich mit den anderen Kameraden zu unterhalten, bis wir alle durch waren.

Eingangsprüfung bestanden

Kurz vor 6 Uhr dann die erlösende Nachricht „Alle bestanden“. Ihr könnt Euch bestimmt vorstellen, dass die Wirtin der Vereins-Gaststätte am Abend noch einen guten Umsatz hatte.

Samstag früh dann der Beginn des eigentlichen Lehrgangs. Rechtliche Hintergründe, Organisation und Aufbau von LTO's, Arten und Methoden, um Sprachkenntnisse zu prüfen, wie TOEFL usw., inhaltlicher und konzeptioneller Aufbau des LTO-



Prüfungssystem, usw., usw., usw., und ab Nachmittag dann der Einstieg in die Praxis. Viele Beispiele aus Tonmitschnitten von durchgeführten Prüfungen (übrigens weltweite Prüfungen – ich glaube, dabei war kein einziger deutscher Prüfling!) und jedes Mal die Rundum-Frage an alle, wie wir denn das Beispiel hinsichtlich der Bewertungskriterien Pronunciation, Structure, Vocabulary, Fluency, Comprehension und Interaction innerhalb der sechs Level-Kategorien einstufen würden. Danach dann die „Auflösung“ – nämlich der von den Prüfern real erkannte Level.

Am Anfang lagen wir mit unseren Bewertungen noch ziemlich weit auseinander – teilweise bis zu zwei Level-Stufen. Mit fortschreitender Zeit und nach vielen Diskussionen hingegen wurden wir immer „einstimmiger“ und waren uns in unserem Urteil dann schließlich auch einig mit den realen Prüfern in den jeweiligen Beispielen – Lernziel erreicht!

Sonntag ging es dann zunächst noch mit der Praxis weiter – wir haben uns in Dreiergruppen gegenseitig „geprüft“, wobei der Dritte uns dann seine Rückmeldung gab. Gerhard ging von Gruppe zu Gruppe und hat die letzten Fehler korrigiert und uns viele wertvolle Tipps gegeben.



Zum Schluss mussten wir uns noch mit den bürokratischen Regularien beschäftigen – Meldungen, Dokumentation, Formulare, Lizenzeinträge usw., wir waren am frühen Nachmittag fertig und konnten uns als frischgebackene Sprachprüfer auf den Heimweg machen, natürlich erst nach dem obligatorischen Gruppenfoto – diesmal leider ohne Dame.

Es dauerte dann noch drei Wochen, bis das LBA die entsprechenden Formulare erledigt und mir meine offizielle Prüfer-Nummer „D-LTO-010-074“ zugeteilt hatte und ich meine persönliche CD-ROM mit allen Urkunden und Unterlagen erhielt.

und dann die Praxis ...

In 2010 habe ich insgesamt 95 Prüfungen bei 92 Kamerad(inn)en abgenommen, davon 67-mal Verlängerung Level 4 und 28-mal Erstprüfung Level 5 als Beisitzer mit Gerhard Gutheil. Die Differenz 95 zu 92 sind drei Kamerad(inn)en, die zuerst Level 4 und dann anschließend gleich Level 5 gemacht haben. In unserem Verein waren es bei mir 16 Prüfungen, 8-mal Level 4 und 8-mal Level 5.

Übrigens gehört unser Matthias Obermayer zu meinen ersten L5-Prüflingen überhaupt!

Bei meinen 28 L5-Prüfungen gab es leider zwei Ausfälle, beide beim schriftlichen Teil. Bei den 67 L4-Prüfungen hatte ich bis jetzt noch keinen einzigen Ausfall – beim schriftlichen Prüfungsteil „Hörverständnis“ hatten zwei 75%, sechzehn 87,5% und die restlichen 49 die vollen 100% erreicht, und bei den Sprechfertigkeiten musste ich nur drei Kamerad(inn)en als gerade einmal Level 4 einstufen, wogegen die überwältigende Mehrheit in Stufe 5 ... 6 lag.

Übrigens müssen auch wir Sprachprüfer unsere Prüfbefähigung aufrecht erhalten. Neben einer Mindestanzahl Prüfungen gehört dazu natürlich auch eine Sprachprüfer-Fortbildung, die alle vier Jahre stattfinden soll. Allerdings weiß bis heute noch niemand nähere Einzelheiten dazu ...

Zum Schluss nochmals der Appell an Euch alle: Wer die Sprachprüfung benötigt und noch nicht hat, bitte bald erledigen! Die Übergangsbescheinigungen sind ja am 31.12.2010 abgelaufen, und für die neue Saison solltet Ihr das erledigt haben.

Auf meiner Homepage habe ich viele weitere Informationen zu diesem Thema zusammen getragen. Dort findet Ihr auch die vom LBA veröffentlichte Musterprüfung Level 4. Schaut einfach mal rein:

www.rolf-drescher.de/sprachtest

Rolf Drescher



Aus der guten alten Zeit

privat-pilot

B 5793 D
Heft 20
25. Okt. 1971
Preis DM 1.20
10 6S, 2 sfr.

SIAT- 223 vor dem neuen
Flugplatzgebäude von Donauwörth

1971:

Impressionen aus einer alten Fliegerzeitung. Die Titelseite berichtet von der Einweihung unseres Flugplatzes.

Von unserem früheren Mitglied Hans Grigo (1973-1974) in England, der über unsere Homepage 2010 wieder auf uns aufmerksam wurde



Helmut Ordemann interviewt den ehemaligen ungarischen Karstflugmeister Sándor Farkas.



Helmut Kaden, Flughafendirektor von Augsburg, überreicht Grigo den Nachbegrüßer.



Lassen Sie mich noch einige Ausführungen zum Club selbst machen:
Der Club hat z. Zt. 85 aktive und passive Mitglieder, davon haben 28 einen Privatpilotenschein.

Wir besitzen 3 clubeigene Flugzeuge, die einen Wert von über 120 000 DM darstellen. Bisher wurden ohne Unfall 16 000 Starts und Landungen in einer Zeit von 21/2 Jahren durchgeführt. Ein Zeichen dafür, wie hoch der Ausbildungsstand unserer Flugzeugführer ist. Wenn man bedenkt, daß diese Flüge bedingt durch die Grasplatte größtenteils nur bei annehmbaren Wetterlage durchgeführt wurden so ist dies eine ganz imponierende Leistung.

Das Fernziel ist für uns eine feste Piste, die während des ganzen Jahres angefliegen werden kann.

Alle Arbeiten – Wartung und Instandsetzung der Flugzeuge – führen wir selbst durch. Nur wer das System der periodischen Kontrollen kennt, kann erweisen mit welchem Zeitaufwand dies verbunden ist.

Arbeitsleistung
pro Mitglied 80 Stunden, jedoch die meisten haben 200 Stunden 1971 erfüllt.

Es dürfte in diesem Zusammenhang nicht uninteressant sein einiges über die Kosten der Anlage zu hören:
Flugzeughalter, Flugleitung, Tower, Restaurant, Grundstück, Maschinen und Flugzeugpark haben einen Wert von 382 000 DM, davon wurden in Eigenleistung 210 000 DM erbracht. Es gibt viele Vereine, die schreien nach Hilfe und Unterstützung durch andere Stellen. Ich bin der Meinung, man soll erstmal unter Beweis stellen, daß man etwas aus Eigeninitiative auf die Beine stellen soll.

FLUGZEUGTAUFE
von oben: Kurt Benedicter, 2.Bgm. von Donauwörth – Georg Grenzebach – Herr Voag, Bgm. von Gendingen.

Einweihung von Donauwörth – Gendingen

Obwohl der Flugplatz seit seinem zweieinhalbjährigen Bestehen schon insgesamt 16 000 Starts und Landungen verzeichnen kann, wurde er erst jetzt offiziell eingeweiht. Bei dieser Gelegenheit wurden auch vier Flugzeuge auf die Namen: „Donauwörth“, „Bäumenheim“, „Gendingen“ und „Hamlar“ getauft.

Unter der Teilnahme der örtlichen Prominenz, darunter Landrat Dr. Popp, Stadtrat Sepp Hack, würdigte der stellvertretende

Der von Vereinsmitgliedern selbstgebaute Tower



Bürgermeister der Stadt Donauwörth, Kurt Benedicter, die Arbeit der Motorflugsportgruppe:

„Der Stadtrat ist sich einig, daß von der MBB-Motorflugsportgruppe hier etwas geschaffen wurde, was für die Zukunft unseres Raumes von bedeutender Wirkung sein kann!“

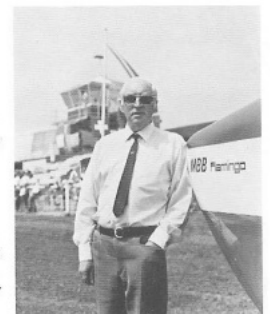
Trotz der Hitze hatten sich rund 300 Zuschauer eingefunden. Sie wurden für ihr Kommen reichlich belohnt, denn bei sämtlichen Vorführungen – von den Fallschirmspringern aus Leutkirch und Illertissen angefangen, bis zu den Modellfliegern – wurden hervorragende Leistungen geboten.

Nach den Fallschirmspringern zeigte H. Wiehthüchter aus Laupheim die Leistungsfähigkeit des Bölkow „Junior“. Mit für die glanzvollste Leistung sorgte H. Liese aus Ottobrunn auf der „Monsun“. Was er bot, war beste Klasse, man sah, daß Liese mit zu den besten Kunstfliegern Deutschlands gehört. Den reichen Beifall für seine Schau hatte er mehr als verdient. H. Magyar führte auf einer Segelflugmaschine Lo 100 den Zuschauern ähnliche Kabinettstückchen vor, wie vor und nach ihm die Motorflieger. Nachdem der ehemalige Kunstflugmeister Farkas auf einer „Monsun“ sein Können zeigte und ein US-Hubschrauber vom Typ Jet Ranger das Programm bereicherte, kam für die meisten Zuschauer der absolute Höhepunkt: Testpilot Siegfried Hoffmann auf der BO 105. Hoffmann zeigte mit der roten BO 105 Figuren, die die meisten Zuschauer

sprachlos werden ließen. So war er auch der einzige, der noch während der Vorführung reichlichen Beifall bekam.

Besonderen Verdienst um den Ausbau des Flugplatzes gebührt Helmut Ordemann, der trotz seiner Krankheit es sich nicht nehmen ließ, an der Einweihung teilzunehmen (wofür er dann anschließend auf über drei Monate ins Krankenhaus mußte). In seiner Rede wies er auf viele Punkte hin, die nicht nur seinem Verein und seinen Platz betreffen, sondern allgemeine Gültigkeit haben.

Es würde an dieser Stelle zu weit führen, alle Stadien des Aufbaus zu beschreiben. Baracke – Halle – Flugleitung – Restaurant – Tower. Tausende von Arbeitsstunden wurden von unseren Clubmitgliedern jährlich aufgebracht, abgesehen noch von den materiellen Opfern. Aber wir hatten ein Ziel – und dieses Ziel haben wir unbeirrbar angestrebt. –



Helmut Ordemann, der sich um den Bau des Flugplatzes besondere Verdienste erworben hat.



Editorial das Zweite

Hier ist sie – die nullte Ausgabe unserer neuen Mitgliederbeilage zu unserer neuen Flugplatzzeitung!

An dieser Stelle zu allererst einen herzlichen Dank an alle (so viele waren es leider noch nicht, es dürfen mehr werden), die an diesem Projekt mitgewirkt haben. Immerhin haben wir es geschafft, in nur drei Wochen von der Idee bis zur druckfrischen Ausgabe einer so genannten Nullnummer^[1], zu kommen.

Wollen wir so eine etwa dreibis viermal pro Jahr erscheinende Zeitung etablieren, dann bleibt noch Vieles zu tun.

Zunächst vor allem dieses: Ein

Name muss her. Dafür brauchen wir Euch – Näheres siehe im Hauptteil auf Seite 6 und 7.

Und auch sonst brauchen wir Euch und hier gerade auch die „jungen“ Mitglieder, die unseren Verein noch mit unvoreingenommenen Augen sehen.

Dennoch: Eine Mitgliederzeitung steht und fällt mit dem Engagement aller Mitglieder.

Dass wir dabei auf Euch zählen können, haben wir am erfreulichen Rücklauf des Fragebogens gesehen.

Der Verein und das Redaktionsteam brauchen Euch auch und gerade in Zukunft – zunächst durch Eure konstruktive Kritik an Aufmachung, Layout,

Inhalt, Ausrichtung unserer neuen Zeitung – wir rechnen mit Euch –, wir sind aber auch nicht böse oder enttäuscht, wenn ein solches Projekt keine Unterstützung findet, dann lassen wir es halt: Nur sollten wir das jetzt klären.

Wenn wir die Zeitung wollen, dann lasst es zu einer Gemeinschaftsaufgabe reifen: Durch Eure Mitarbeit und Eure Beiträge – sei es redaktioneller oder inhaltlicher Art, in Form von Artikeln, Meinungen, Fotos und dergleichen.

Wir freuen uns auf Eure Rückmeldung.

Many happy landings, Eure
Emilia Düse und Max Quax

^[1]Nullnummer heißt: Wir üben noch. Es ist ein Test, ob so etwas überhaupt in der Form passt, von den Mitgliedern angenommen wird und ob das Ergebnis (für den Verein) die 'reingesteckte Arbeit rechtfertigt.

Termine

Der reguläre Pilotenabend am Freitag, den 04. Februar 2011, wird ausnahmsweise um eine Woche verschoben – auf den

Freitag, 11. Februar 2011, **18:30:**

Pilotenabend mit Horst Philipps legendärem Vortrag über Trudeln
Eintritt frei, Gäste sind (nicht nur hier!) herzlich willkommen!

Achtung: Beginn bereits um 18:30 Uhr!

Terminvorschau:

15. April 2011, 18:00: Jahreshauptversammlung am Flugplatz EDMQ

04. März 2011, 19:30: Sicherheitsbelehrung am Flugplatz EDMQ
(Pflichtveranstaltung für alle aktiven Mitglieder!)

01. April 2011, 19:30: Ersatztermin Sicherheitsbelehrung

18. – 24. Juni 2011: Fliegerlager in Strakonice, LKST (links ein Bild vom Flugplatz LKST)

25. Juni 2011: Feuerlöschübung und Sonnenwendfeier am Flugplatz EDMQ

20. – 21. August 2011: Horizon Airmeet am Flugplatz EDMQ

25. September 2011: Oktoberfest am Flugplatz EDMQ



EDMQ: In Fliegerkreisen der Name unsere Flugplatzes Donauwörth-Genacker; ein so genannter, international einheitlicher ICAO-Code

Anmeldungen für's Fliegerlager LKST bitte an Wolfgang Erben



LKST: Code des Flugplatzes Strakonice (Tschechien), liegt zwischen Pilsen und Budweis



Neu im Verein



Hallo liebe Vereinskameradinnen und -kameraden, Gerne nutze ich die Gelegenheit, mich in unserer neuen Zeitung

als noch recht „frisches“ Mitglied im Verein vorzustellen.

Also zunächst die „harten“ Fakten über mich:

Jano von Zitzewitz:
Geb. 11.02.1961 in Hamburg, verheiratet, keine Kinder, 1 Rauhhaardackel.

Ich studierte Flugzeugbau an der FH in Hamburg und begann bei MBB / Airbus zu arbeiten. Weitere berufliche Stationen waren in München, Augsburg und viele Jahre in Toulouse. Seit 5 Jahren bin ich bei Eurocopter im Marketing und in der Lieferantenentwicklung tätig. Davon habe ich die ersten 3 Jahre in Südf frankreich verbracht.

Zum Fliegen bin ich erst sehr spät gekommen. Den PPL für Hubschrauber habe ich seit

2007 (Type Rating EC120 und R22) und versuche seitdem, den Schein und vor allem das Können zu erhalten! In 2009 nahm ich deshalb an der Offenen Deutschen Helikoptermeisterschaft teil und habe dabei den 3ten Platz mit meinem Co bei den „Junioren“ (weniger als 250 Stunden) erreicht.

Das Erlernen der Flächenfliegerei gibt mir glücklicherweise öfter die Gelegenheit, in der Luft zu sein. Nur das „Schweben wollen“ über interessanten Objekten am Boden muss ich mir abgewöhnen!

Außer der Fliegerei sind meine Hobbys Skifahren, Fotografieren und eine kleine Hütte in den italienischen Alpen.

Jano von Zitzewitz

Ausbildungsbericht

Unsere Ausbildung zum Sportpiloten

Damals, als uns die Idee kam, unsere Leidenschaft für's Fliegen zu verwirklichen, inspirierte uns ein Video auf „You Tube“, bei dem ein Mädchen innerhalb von 3 Monaten ihren Flugschein für UL-Flugzeuge erwarb. Zur selben Zeit fand an unserem Flugplatz der Modellflugtag von Horizon statt, an dem wir die Gelegenheit nutzten und uns gleich informierten. Zufällig trafen wir dabei auf unseren zukünftigen Fluglehrer Wolfgang, der uns den Einstieg in die Fliegerei entscheidend ebnete.

Nach kurzer Überzeugungsarbeit bei den Eltern stand der Weg offen und wir erledigten alle bürokratischen Angelegenheiten, wie etwa das Ausstellen des Flugtauglichkeitszeugnisses.

Kurz darauf fand auch schon die erste Flugstunde statt und

die praktische Ausbildung nahm ihren Lauf.

Aller Anfang ist natürlich schwer. Nicht immer taten wir uns leicht, genau auf bestimmte Dinge zu achten und die strengen Forderungen unseres Fluglehrers zu erfüllen.

Da er uns oft vor unvollendete Tatsachen stellte und uns ständig herausforderte, waren manche Flugstunden etwas „weniger angenehm“ und ließen uns ab und zu auch zweifeln.

Wie Wolfgang ganz am Anfang schon prophezeite, hatte unsere Ausbildung Höhen und Tiefen.

Wir mussten zudem realisieren, dass es mit 3 Monaten Ausbildung (wie in dem zu Anfang erwähnten Video) nicht getan war.

Dennoch hielten wir seinen Anforderungen stand und meister-ten eine Stunde nach der ande-

ren. Aufgrund seiner Spontantät und dem großen Zeitaufgebot, das er in unsere Ausbildung investierte, war es uns möglich, schnell Fortschritte zu erzielen.

Es gab auch Durchhänger

Zeitweise nutzten wir jede Gelegenheit, um Platzrunden zu





drehen. Da zwischendurch der eine oder andere einen Durchhänger hatte, mussten wir öfter unsere fliegerischen Fähigkeiten erst wieder auffrischen.

Dank unserem gemeinsamen Vorhaben motivierten wir uns aber gegenseitig und halfen uns immer bei Problemen.

Ein strenger Fluglehrer

Nicht zu vergessen ist auch die zusätzliche Antriebskraft, die Wolfgang leistete! Eifrig deckte er uns mit Flugplanungen und ähnlichen Aufgaben ein, sodass wir kaum unterfordert waren. Hin und wieder mussten wir beide auch nicht zu lasche Denkkärtchen akzeptieren, die allerdings berechtigt waren.

Im Laufe der Zeit lernten wir natürlich viele nette Mitglieder kennen, wodurch für uns der Aufenthalt am Platz noch attraktiver wurde und es uns daher zunehmend Spaß machte, gemeinsam Projekte, wie bsp. das Oktoberfest, zu veranstalten.

Nachdem wir die Theorie- und die Funkprüfung erfolgreich absolvierten, wurden letzte Vorbereitungsflüge getätigt, und der Termin für die praktische Prüfung stand bald fest.

Im Allgemeinen kann man sagen, dass es ein längerer Weg war als wir anfangs dachten. Aber wie bei allen Dingen im Leben darf man nie sein Ziel aus den Augen lassen und trotz einiger Tiefpunkte nicht aufgeben und weitermachen!

An dieser Stelle möchten wir uns herzlich bei unserem Fluglehrer Wolfgang Erben für die super Ausbildung bedANKEN! ☺

Oliver Kuck und Sebastian Kania



Neu im Verein

Hallo, auch ich bin neu im Verein. Hier in aller Kürze:

Name: Herbert Mandlmeier

Adresse: Am Osterfeld 23, 86706 Weichering

Tel.: 08454-8371

Geburt: 22.12.1967

Beruf: Kraftfahrzeugmechaniker-Meister

Arbeitgeber: AUDI AG Ingolstadt

Derzeitige Tätigkeit: Technikumsleiter

Familienstand: Verheiratet (meine Frau ist aber lieber Fußgängerin am „sicheren“ Boden; brauchte 3 Tüten auf dem Flug in die Türkei)

Kinder: 2 (Junge mit 13 J. und Tochter mit 8 J.), auch genetisch bedingt „flugbegeistert“.

Hobbys und Freizeit: Familie, Haus, Garten, Basteln und Tüfteln, Fliegerei allgemein (Motorschirm und jetzt dann hoffentlich auch JAR-FCL), Modellfliegen, Simulatorfliegen am PC, Radfahren, Schwimmen, Sauna, Freunde, Schach spielen, Billard spielen.

Leider komme ich nur selten zu meinen Hobbies, da ich meine Zeit mit Arbeiten und Geldverdienen verschwende ☺. Danke, wenn noch jemand was wissen will, kann er mich ja fragen, ich plaudere oder fachsimple auch mal ganz gerne.

Wenn ich das mit der Ausbildung im Kasten habe, und wieder etwas mehr Luft habe, dann würde ich auch gerne mit dem Einen oder Anderen Artikel aus der Ecke der Motorschirmfliegerei was beitragen, damit man weiß, wie der Andere so unterwegs ist – wenn's gewünscht wird.

Komme ja aus der Ecke Modellflug, dann Gleitschirmfliegen und weiter zum Motorschirmfliegen.

Viele Fliegergrüße, und many happy landings,

Herbert Mandlmeier



Neu im Verein

Hallo,
auch ich nehme gerne die Gelegenheit wahr, mich in dieser Runde kurz vorzustellen.

Mein Name ist Thilo Langer, Baujahr 1948, verheiratet, zwei ebenfalls flugbegeisterte Söhne.

Von der Ausbildung her bin ich Dipl.-Ing. und habe viele Jahre in verschiedenen Positionen und an verschiedenen Standorten in der heutigen EADS gearbeitet. Als Krönung meiner beruflichen Laufbahn habe ich mich schließlich selbständig gemacht, in einem Alter, in dem sich viele meiner Kollegen in den Vorruhestand verabschieden.

Zur Fliegerei bin ich erst nach einigen Berufsjahren mit 31 gekommen. Von meinen zahlreichen Ausbildungen – Motorsegler, Segelflug, IFR, UL-Berechtigung – erhalte ich nur noch die JAR-FCL mit SEP, Nachtflug und dem Befähigungszeugnis Level 5 sowie den UL-Schein. Trotz 29 Jahre Fliegerei stehen in meinem Flugbuch erst ca. 1.200 Stunden. Schuld daran ist, dass es immer wieder

Phasen gegeben hat, in denen Beruf, Familie und jetzt natürlich die noch recht junge Firma, Vorrang hatten.

Vor etwas mehr als einem Jahr habe ich von meinem Freund Wolfgang Buchs dessen Bölkow Junior D-EJNI übernommen. Dieser Umstand schließt den Kreis zu meiner Mitgliedschaft in der MDG.

Meine Flugziele sind weniger Kaffee Flüge und Sonntagsausflüge zu Nachbarvereinen, als vielmehr Kurzurlaube und längere Trips innerhalb Europas. So wurde die Junior sofort nach der Übernahme streckentauglich gemacht. Im letzten Sommer führten uns anschließend Ausflüge nach Österreich und mehrmals nach Frankreich. Die Krönung war ein Fliegerurlaub in Lissabon, wobei wir die gesamte Atlantikküste von La Rochelle bis Cascais in Höhen zwischen 500 ft und 1500 ft abgeflogen sind.

Meine Erfahrungen gebe ich gerne auch als Co an fliegerisch jüngere Piloten mit gleichen Ambitionen weiter.

Thilo Langer



Eine „unaussprechliche“ Reise

Da ist es leichter hinzufiegen, als es auszusprechen:

Balatonkeresztúr

Ein Traum für einen Kurz- Urlaub: ab EDMQ, non stop, entlang der Donau, 2000 ft, kein (garstiges) Wetter, keine Berge, kein Zoll, keine Polizei, kein Stress: in gut drei Stunden am warmen Süßwasserstrand, Sonne satt, Menschen freundlich, Essen gut und billig, Bier erstklassig, Wein rassic! LHBK – nie gehört? Geht nicht? Gibt's nicht? Doooch gibt's – und man spricht sogar „deutsch“.

Jozsef Minorits, Tochter Rita und Sohn Balazs machen das möglich. Klingt nach Familie? – genau. So geht es da auch zu: Du landest und bist zu Hause. Dein Flieger steht sicher, zum Ort ist es nicht mal ein Kilometer, trotzdem holen Dich Kristina oder ihr Mann György ("sagen Sie einfach Dschörg!") mit dem Auto ab, geben dir ein gemütliches Zimmer in der (Bio-) Hullam Villa, von dem Du über eine Einfamilien-

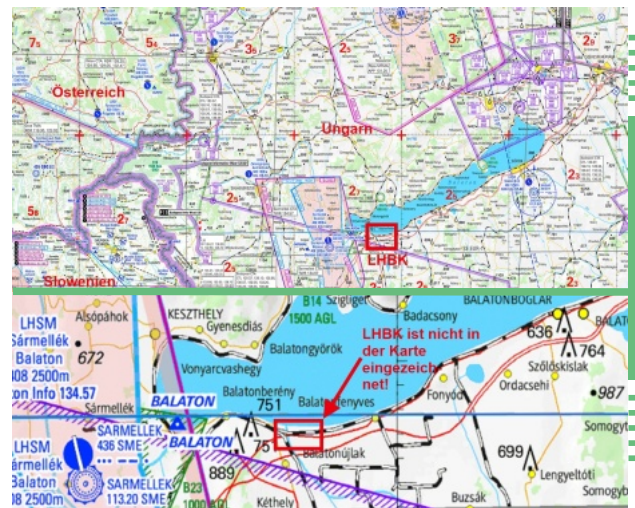
häuserreihe hinweg den See sehen kannst. Unten wartet ein Fahrrad (die Existenz von Autos hast Du jetzt bereits vergessen) auf Dich, falls Dir der Weg zu Fuß zu lang ist. Immer noch zu anstrengend? Na gut, legst Dich halt an den kleinen Pool vorm Haus.

Die Qual der Wahl

Was dann kommt, ist Anstrengung pur. Machst Du einen Ausflug mit dem Fahrrad, der Bahn, bleibst Du am Strand, wann gehst Du essen und wohin, ist es schon Zeit fürs erste Bier, Fisch oder Steak heute Abend, auf dem Boot, der Insel oder am Nordufer oder vielleicht doch lieber Kultur, oder Entspannen in der Welt größtem, natürlichem und biologisch aktivem Thermalsee der Welt?

Na gut, die Sportlichen können auch Katamaran fahren, tauchen oder eine Radtour machen.

Wer mehr erfahren möchte, kommt einfach mal zum Pilotenabend, fragt Rolf oder Ruth, die



DE, Wolfgang, Hildegard oder die QN, waren letztes Jahr alle dort ...

Übrigens sind die Pilotenabende in Genderkingen (fast) immer am ersten Freitag im Monat um 19:30 in der Fliegerklaus eine ganz tolle Sache und nicht nur für Pilotinnen und Piloten interessant.

Ach ja, und wie das auch mit Salzwasser geht??? Verraten wir Euch in der nächsten Ausgabe.

Wolfgang Erben

Von Genderkingen nach Balatonkeresztúr sind es rund 300 nautische Meilen oder 550 km. Die Strecke stellt keine großen navigatorischen Ansprüche: Einfach der Donau folgen und südlich von Wien Kurs Südost bis zum Balaton.



Anzeige 000-06



Hauptstraße 16
86698 Oberndorf/Eggelstetten
Tel. 0 90 90 / 95 98 5-0



Noch ohne Namen 0: Februar 2011



Wenn die Sonnenblumen fliegen

„Schau mal“, sagt Hanna zu Charlotte. „Schau dir bitte mal den Fynn an.“

Hanna ist die Mami der Sonnenblumen und Charlotte die Mami der Tulpen. Die Sonnenblumen und die Tulpen sind die ihnen anvertrauten Kinder. Fynn gehört zu den Sonnenblumen.

Und i flieg, flieg, flieg wie a Flieger, bin so stark, stark, stark wie a Tiger ... plärrt der Kindergartenlautsprecher den Donniklsong. Die Sonnenblumen und die Tulpen sausen mit ausgebreiteten Armen im Garten herum. Lauter wilde kleine Flieger.

Fynn allerdings macht nicht mit. Er sitzt auf einer Federwippe und guckt in die Luft direkt vor sich, als wäre da etwas.

„Charlotte, kannst du mir sagen, was der hat?“

„Heulen tut er nicht“, stellt Charlotte fest. „Vielleicht hat er gerade einfach keine Lust zu fliegen?“

„Sein Gesicht sieht nicht nach Unlust aus“, widerspricht Hanna.

Der Kleine lehnt sich leicht nach hinten – wobei die Federwippe gar keine Rückenlehne hat. Er guckt konzentriert auf etwas, das keiner sieht; was immer es ist, es muss spannend sein. Dazu drehen seine Hände mal nach rechts, mal nach links.

„Was tut er?“, murmelt Charlotte.

„Ich weiß es nicht“, sagt Hanna.

„Hast du ihn gefragt?“

„Aber sicher.“

„Und?“

„Er sieht mich nicht, er hört mich nicht“, sagt Hanna. „Gesprächig war er sowieso noch nie. Oder? Hast du Fynn schon mal reden hören? Ich meine: r e d e n?“

Und i flieg, flieg, flieg ... tönt der Lautsprecher von neuem. Die Kinder, die kleinen Flieger, kreisen mit großem Geschrei durch den Garten, die wildesten unter ihnen in halsbrecherischem Kippflug.

„Fynn?“, ruft Charlotte. „Alle Kinder fliegen! Fliiiiiegen, hörst du? Das macht Spaß!“

Sie wartet.

Sie wartet wirklich lange.

„Hat man ihn auf Schwerhörigkeit überprüft? Ein schlechtes Gehör würde auch erklären, warum er ...“

„Ist alles gecheckt“, winkt Hanna ab.

Da hat Charlotte einen Geistesblitz. „Ich glaube, er weiß nicht, was Fliegen ist! Ich würde sagen, er fährt gerade Auto ...“

Hanna schüttelt den Kopf. „Nein. Wenn Fynn Auto fährt, macht er brmmm brmmm und eiert in Kur-

ven durch die Gegend. Nee, nee.“

„Frag doch mal seine Mutter, ob er sich was Komisches im Fernsehen anguckt, Hanna.“ Charlotte beobachtet den Jungen fasziniert. „Mensch, der ist so was von weggetreten ... Der wird mir schön langsam unheimlich. Hanna, ich tu was.“ Damit läuft Charlotte zu Fynn hinüber, stellt sich in sein Blickfeld und hopst vor ihm auf und ab.

Der Kleine kriegt urplötzlich einen langen Hals und dicke Fäuste. Und kreischt: „Weg, weg! Du verdeckst den künstlichen Horizont! Und das Variometer! Und den Transponder! Und den Höhenmesser! Geh weg, sonst machen wir einen Absturz mit Totalschaden!“

Charlotte springt zurück. „Fynn ...“, keucht sie.

Der Zwerg reißt am imaginären Ruder. „Und das GPS und den Fahrtmesser und den Wendezieger, Scheiße, das ist Instrumentenflug, du Plattfußkröte! Tower, hier Delta Oskar Lima!“

Charlotte tastet blind nach Hanna. „Hanna – siehst du irgendwie auch ein Cockpit?“

Die Federwippe unter Fynn hat einen Pferdekopf und sieht nicht mal entfernt wie ein Cockpit aus.

„Ein Cockpit ...“, sagt Hanna verstört. Sie bückt sich, weil dem Kleinen ein Foto aus der Jackentasche gerutscht ist. Sie hebt es auf und starrt es



für einen langen Moment an, ehe sie es in einer mechanischen Bewegung an Charlotte weiterreicht. „Ich glaube, ich sollte mit seinem Opa reden ...“

„Warum nicht mit seiner Mutter?“, meint Charlotte und wirft nun auch einen Blick auf das Foto.

„Fynns Mutter ist kein Pilot“, sagt Hanna.

Charlotte glotzt das Bild an. Ein Knirps im Cockpit eines Fliegers, beide Hände am Ruder, die Augen gebannt an den Instrumenten. „Das ist ... ist ja – Fynn!“

„Sein Opa fliegt“, sagt Hanna. „Er wird ihn zum Flugplatz mitgenommen und in den Flieger gesetzt haben, auf mindestens fünf Kissen. Wenn Fynn mitteilsam wäre, wüssten wir es längst. Moment, hinten steht was drauf ...“ Sie schnappt sich das Foto wieder und dreht es um. Sie liest.

Ihre Augen verengen sich, bevor sie sich ungeheuer weiten. Hanna wendet das Foto mehrmals. Bild, Text, Bild.

„Hanna?“, sagt Charlotte besorgt.

Hanna greift sich an den Hals. Dann krächzt sie: „Charlotte, wir haben die Wolken hinterm Fenster übersehen ... Charlotte, Charlotte, halt mich fest, da steht: Zur Erinnerung an deine zwölfte Flugstunde. Dein stolzer Opa.“

Irma Krauß

<http://www.irma-krauss.de>



Termine

„Trudeln, Teil der Flugausbildung“

Fliegerische Grundausbildung

Fluglehrerausbildung

Testpilotausbildung

Ein Vortrag von **Horst Philipp**, Testpilot

Teil I: Unbeabsichtigtes Trudeln, Ursache

Phase 1: Einflug in Überziehbereich

Phase 2: Abschmieren, instationäres Trudeln

Phase 3: Stabilisiertes Trudeln

Phase 4: Ausleitung



Teil II: Trudelerprobung (Aktueller Versuch)



Freitag, 11. Februar 2011, 18:30

Flugplatz Donauwörth-Genderkingen: EDMQ

Freier Eintritt – Gäste sind gern willkommen

Der Pilotenabend am Freitag, den 04. Februar 2011, wird ausnahmsweise um eine Woche verschoben.

Freitag, 11. Februar 2011, 18:30:

Pilotenabend mit Horst Philipps legendärem Vortrag über Trudeln
Eintritt frei, Gäste gerne willkommen!

Achtung: Beginn bereits um 18:30 Uhr!



Flugpraxis: IFR vs. VFR

VFR=Visual Flight Rules=Sichtflugregeln; Einflug in Wolken ist streng verboten (Flüge sind somit nur bei gutem Wetter möglich)

IFR=Instrument Flight Rules=Instrumentenflugregeln (erlaubt Allwetterbetrieb)

Mit der Echoklasse IFR: Was ist es und was kann es?

Ein aktuelles Thema in unserem Verein, da mit Redaktionsschluss bekannt wurde, dass sich fünf Mitglieder zusammen gefunden haben, die wohl schwerste Hürde eines Privatpiloten zu nehmen, nämlich ihren PPL(A) um den schlichten Zusatz „IR“ auf der letzten Seite ihrer Fluglizenz zu erweitern.

IFR einmotorig bedeutet nichts anderes, als mit dem einfachsten Fluggerät und der knappsten Ausbildung im schlechtesten Wetter zu fliegen! Nicht unbedingt ermutigend – oder vielleicht doch?

Die Statistik zählt in Deutschland 33713 PPL(A) Lizenzen, wobei mit 1647 Lizenzen nur knapp 5% den begehrten IR Zusatz tragen. Warum nur so wenige, wird man fragen. Die Antworten sind individuell und vielschichtig. Es ist ein immenses Lernpaket, das meistens neben

Beruf, Familie und ohnehin knapper Freizeit geschultert werden muss. Hat man es trotzdem geschafft, darf man dafür auch noch den Gegenwert eines guten deutschen Mittelklassewagens auf den Tisch blättern. Ich denke mal, dass viele wegen dieser beiden „Zugangsvoraussetzung“ lieber verzichten.

Was kann IFR

Ein weiterer Aspekt ist die ganz persönliche Frage nach dem Sinn und dem Gebrauch dieser Berechtigung. Damit kommen wir zur Eingangsfrage: Was kann IFR?. Die Antwort ist ganz einfach, IFR bringt uns sicher von A nach B und am allerwichtigsten: wieder sicher von B nach A zurück. Jeder VFR-Flieger wird gerade da seine ganz persönlichen Erfahrungen haben. Schauen wir wieder in die Statistik. Diese nennt als häufigste Unfallursache VFR mit Einflug in schlechtes Wetter! Daraus leitet sich auch gleichzeitig der eigentliche Sinn und Gebrauch einer IR-Berechtigung ab: die Notwendigkeit mit einem Flugzeug immer wieder schnell, sicher und mit einem Höchstmaß an Planungsverlässlichkeit von A nach B und zurück zu kommen.

„Immer wieder“ deshalb, weil das Führen eines Flugzeuges unter IMC viele, viele Stunden an Praxis und Erfahrung erfordert. Unser Wettergeschehen spielt sich zu 90% zwischen MSL und 12.000

Fuß ab, das sind auch exakt die Höhen, in denen wir uns üblicherweise in der E-Klasse bewegen. Man sollte sich als frischgebackener IFR'ler darüber im Klaren sein, dass der umfangreiche Meteorologische Unterricht während der Ausbildung die unabdingbare Basis darstellt, man sich das praktische Wetter aber mit der einen oder anderen Schweißperle einfach erfliegen muss. Nach und nach entwickelt sich daraus die Fähigkeit die Daten einer Wetterkarte auf Durchführbarkeit und auf Fähigkeit des Fluggerätes hin zu analysieren. Diese Einschätzungsfähigkeit ist die elementarste Voraussetzung überhaupt, um sich, sein Flugzeug und seine Passagiere sicher von A nach B zu befördern. So wird ein routinierter IFR-Pilot mit einer dafür zugelassenen 152er Cessna bei einer Bodentemperatur von 5 Grad nicht starten, wenn die Low Level Chart bis FL 100 kompakte Bewölkung bei mod ice ausweist, während man bei gleicher Pilotenqualifikation mit einer Malibu und TKS vermutlich problemlos abheben wird.

Um mit dem IR auch weitgehend wetterunabhängig terminieren zu können, ist die Frage nach dem geeigneten Fluggerät elementar. Mit moderner Avionik kann man zwar eine 152er Cessna mit überschaubarem Aufwand in ein für Instrumentenflüge zugelassenes Flugzeug verwandeln, weit-



IMC=Instrument Meteorological Conditions=Instrumentenflug-Wetterbedingungen

E-Klasse Flugzeuge sind kleine Sport- und Reiseflugzeuge unter 2 Tonnen maximalem Abfluggewicht



gehend wetterunabhängig damit fliegen kann man jedoch nicht. Je näher man diesem Ziel kommen möchte, desto mehr Flugzeug ist letztendlich notwendig.

IFR braucht Power, Power, Power ...

Und hier steht an allererster Stelle POWER, POWER und nochmals POWER. Davon kann man nicht genug haben, um zügig durch Wolkenschichten steigen zu können, um auf Höhe zu kommen, um sich Layer erfliegen zu können, um vorgeschriebene Mindestflughöhen einhalten zu können, um dem Wetter entkommen zu können, um die Alpen überqueren zu können, um nicht bei An- und Abflügen die 737 zum Durchstarten zu zwingen, um Reserven zu besitzen, und vor allem um viel „ESCAPE“ zu haben.

Anders als beim Sichtflug ist bei IMC-Flügen das Wettergeschehen in den Wolken von zentraler Bedeutung. Aus dem Sichtflug ist uns wohl bekannt, dass wir um Cumulanten und vor allem um CBs einen großen Bogen machen sollten. Je nach Stadium findet man darin höchst unangenehme Flugbedingungen vor. In unserer Low Level oder SWC lesen wir sehr häufig „embd“ – zu deutsch eingebettet. Hört sich kuschelig an, aber man sollte, wie im Sichtflug auch, einen großen Bogen darum requesten. Neben der Power sollte unsere Wunschmaschine über eine Einrichtung verfügen,



die uns das eingebettete Wettergeschehen in einer Range von mind. 100NM und in der unmittelbaren Umgebung zeigt, so dass wir wie im Sichtflug auch den großen Bogen fliegen können.

Für unsere Wunschliste Position drei bemühen wir nochmals die Statistik! Die Durchschnittstemperatur in Deutschland liegt bei ca. 9° Celsius. Wir wissen aus unserem MET, dass die Temperatur im Standard um 2° pro 1000 Fuß abnimmt. Der erste nutzbare FL beginnt in Flugfläche 60. Ergo befinden wir uns statistisch dauerhaft im Minusbereich. Begegnen wir dabei Wolken, besteht große Wahrscheinlichkeit, dass wir auch mit Eis zu tun haben werden. Ich möchte an dieser Stelle nicht näher darauf eingehen, aber an meiner dritten Wunschlistenposition steht als Mindestequipment ein heißer Prop. Der garantiert uns unsere volle Power, um so schnell wie möglich Vereisungszonen ggf. zu durchsteigen oder zu durchfliegen.

Die gefährlichsten Wettererscheinungen sind für Piloten:

- Vereisung in den Wolken und
- Embedded CB's, das sind in Wolken eingebettete (und damit nicht sichtbare) Gewitterzellen



Anzeige 000-03

Blech- Bearbeitungs- Center

Abkanttechnik
für Dach, Wand und Fassade

Wackenhut GBR	Feldbach 21
D-86647	Buttenwiesen
Tel.	+49 (8274) 99 79 30
Fax	+49 (8274) 99 79 39
Mail	info@profilblech.de



Noch ohne Namen 0: Februar 2011

Der Autopilot

Einen Autopiloten vermisst jetzt der eine oder andere, hätte ihn vielleicht in der Prioritätenfrage weit oben eingereiht. An dieser Stelle möchte ich sehr deutlich sagen, ein IR-Pilot kann und muss es können sein Flugzeug per Hand sicher durch widrigstes Wetter zu fliegen. Das lernt er in der Ausbildung, das sollte er in seiner weiteren Laufbahn immer wieder praktizieren. Einen Autopiloten sollte das Flugzeug haben zur Arbeitsentlastung im Single Einsatz, als Backup, zum Relaxen, für die Bequemlichkeit. Ein Autopilot darf aber unter keinen Umständen die fliegerische Qualifikation sein, um durch schlechtes Wetter zu fliegen, diese muss der Pilot besitzen. Man muss sich dessen bewusst sein, ein Autopilot in der E-Klasse ist ein fragiles Gerät, so mancher VFR-Pilot wird schon die Erfahrung gemacht haben, dass er sich bei holprigen Wetter gern aufschaukelt und in Turbulenzen auch mal ganz rausfliegt. Wer sich auf dieses Gerät verlässt, ist verlassen.

Zum Abschluss aber nun die wirklich schönen und praktischen Seiten der IFR-Fliegerei.

Navigieren, Striche auf der ICAO, Kontrollzonen, Sperrgebiete, Pflichtmeldepunkte, Lufträume, Grenzübertritte, kurzum: all die Dinge, die im Sichtflug viel Vorbereitung kosten und beim Fliegen manchmal zu Hektik führen, kann man ge-

trost vergessen. IFR-Fliegen ist ein Kinderspiel, man gibt die geplante Strecke im Flugplan an und erhält mit der Freigabe des Controller meist bereits das erste Direkt. Steckenführung, Höhe, Kurse usw. werden dem Piloten vom Radarlotsen gesagt. Hat der Zielflugplatz ein IFR-Anflugverfahren, kann man mit großer Wahrscheinlichkeit davon ausgehen, dass man per Radar-vectors auf das ILS gesetzt wird und dann nur noch sein Fadenkreuz in der Mitte halten muss, also ganz ohne den Platzrundenstress eines kontrollierten Flugplatzes. Während man im Sichtflug bei marginalen Wetterbedingungen in Bodennähe Schlechtwetterrouten sucht, durchfliegt man als IFR'ler eine Wolkenschicht und oft sind es nur ein paar Minuten, die einen in strahlenden Sonnenschein führen. Über dem Wetter oder in einem Layer fliegt man die Strecke vollkommen entspannt und hat vielleicht im Anflug wieder ein paar Minuten Wolken, durch die man im Sinkflug fliegt. Ich kann aus meiner Praxis sagen, dass sich mehr als 80% aller Flüge so abspielen, wie es die nebenstehenden Fotos dokumentiert.

Ich beglückwünsche deshalb unsere Aspiranten zu ihrem Entschluss, wünsche ihnen viel Spaß bei der Ausbildung und danach jede Menge solcher stressfreier „Schlechtwetterflüge“.

Franz Kraus



Eine Winterreise nach Genderkingen ...

.... oder: Wie eine Sicherheitslandung zu einer Flugzeugliebe führte.

Ich, die neue „Charlie-Whiskey“ am Flugplatz Genderkingen, möchte mich bei Euch kurz vorstellen.

Eigentlich heiße ich Golf-Echo-Tango-Charlie-Wiskey, aber ihr kennt das ja mit den Abkürzungen. Ich stamme aus dem Haus Stoddard-Hamilton, gehöre zur Spezi der GLASTAR's und habe in Neubrandenburg als Kitflugzeug und Prototyp der OMF160 das Licht der Welt 1998 erblickt. Britisches Blut fließt von Anfang an in meinem Rumpf, denn mein Vater Tim Wright war ein Brite. Schon kurz nach meiner LBA Taufe in Form der endgültigen Verkehrszulassung als

Experimental Flieger schickte mich mein Vater nach England, um in Little Snoaring, im Osten des Königreichs, richtig britisch aufzuwachsen. Der britischen Tradition folgend, übernahm ich von der Insel aus weite Bildungsreisen von Danzig bis Mallorca, von Irland bis nach Prag und zu vielen anderen Orten. Ich habe übrigens gehört, dass sich bei ähnlichen Reisen britische Besatzungen sogar sich in der Nähe von Donauwörth nieder gelassen haben. Ich freue mich schon riesig auf ihre Bekanntschaft maybe we can have a tea together?

Eine Sicherheitslandung

Aber noch bin ich ja gar nicht angekommen und damit das so

kommen konnte, mussten meine britischen Eltern erst den Entschluss fassen, mich altersbedingt zu verkaufen. Und: Burkhard musste eine Sicherheitslan-



dung in Südschweden mit der Euch bestens bekannten Lima-Victor hinlegen. Dort hat er nämlich meine adretten Schwestern aus Schweden und der Schweiz getroffen und wie ich hörte, ein Auge auf sie geworfen. Da kam die Brautschau- Anzeige meines britischen Vaters wenige Wochen später offenbar gerade recht, um die innere Unruhe weiter anzufachen und einen immer intensiveren Austausch von Informationen, Ratschlägen, Erfahrungen, amtlichen Dokumenten und vielen mehr zu verursachen. Aber nach einem ausgiebigen Probe- flug in London war Burkhard's Herz endgültig erobert. Meine sanften Eigenschaften, rascher Vorwärtsdrang mit 110kts und ein exzellenter Kabinenkomfort für Besatzungen mit Gardemaß haben sofort bestochen. Klar, mein schickstes Kleid habe ich auch angelegt und Sonnentage organisiert, die ganz England seit Dekaden nicht mehr gesehen hat.

Wäre doch da nicht noch ein kleines Problem: die Wiederzu- lassung in Deutschland und, peinlich, peinlich, mein Original Kosmetikbüchlein ist nicht mehr vorhanden. Was nun? Nimmt er mich trotzdem? Muss ich auf der Insel bleiben?

Doch plötzlich sah ich glühen- de Telefondrähte zwischen Mün- chen und dem LBA, flinken E- Mail Austausch in alle Richtun-

gen, ein Verein, der sich OUV nennt, erschien plötzlich in mei- nem Blickfeld und sogar meine Schwestern mit ihren Ehemän- nern unterstützten wo sie nur konnten. Burkhard ging in die Höhle des Braunschweiger Lö- wens und der Weg begann sich abzuzeichnen. Meine Geburtsur- kunde wurde für gültig befunden, Berge von noch zu füllenden Formblättern übergeben und last but not least: das Kosmetik- büchlein wurde neu geschrieben, begutachtet und eingereicht. Dem Heiratsvertrag stand nur noch wenig entgegen, es konnte von mir aus los gehen.

Nur das Wetter spielte nicht mehr mit. Erst versank England im Schnee, dann im Sturm, dann schneite es nachhaltig in Deutschland, tiefe Wolken und gritzte kalt. Meine Blicke auf die Wetterkarte waren schon ganz starr geworden, als die Lücke Mitte Januar auftauchte: strahlend blauer Himmel von England bis nach Oberschwaben und los gings. Keine 4½ h später touch down in EDMQ und mit einem kleinen roten Teppich wurde ich empfangen und einem kuscheli- gen Hangarplatz.

Mein schickes britisches Kleid behalte ich noch einige Zeit, denn zum TÜV muss ich erst nächstes Jahr wieder. Und die britische Krone, oh Verzeihung, die britische Luftfahrtbehörde ist ganz damit einverstanden,



Die G-ETCW bei ihrer ersten Landung in Genderkingen

einen Botschafter der Krone auf dem Festland zu wissen.

Ich freue mich sehr, jetzt bei Euch zu sein und von Genderkin- gen aus die Welt zu erkunden. Und meine Schwestern schwin- gen schon mit den Flügeln, um vielleicht schon im Sommer die Gelegenheit zu einem Familien- fest zu nutzen.

Es grüßt Euch herzlich

Eure Charlie-Wiskey

Anzeige 000-05

OUV: Die Oskar- Ur- sinus- Vereinigung fördert in Deutsch- land den Selbstbau von Luftfahrtgerä- ten.

LBA: Das Luftfahrt- Bundesamt in Braunschweig ist u.a. für die Verkehrszulassung von Flugzeugen zu- ständig.

Breitbandinternet in Bayerisch Schwaben

mic~dsl.de

Kostenfreie Infohotline: 0800 / 40 10 900

Tel.: 08272 / 60 97 - 917, Fax: 08272 / 60 97 - 918
www.mic-dsl.de info@mic-dsl.de

Anzeige 000-04



Einige Kameraden vom Verein haben sich zusammen geschlossen und super Konditio- nen mit der Flugschule IKON ausgehandelt. Wer noch mitmachen möchte: Schnell bei Wolfgang Erben melden.

Noch ohne Namen 0: Februar 2011



Rückblick auf das 2010er Oktoberfest

Neue Aquila erhält Taufe zur Wies'n

Ganz im Gegensatz zum großen Münchner Vorbild, sind Piloten mit ihren Flugzeugen beim all-jährigen Oktoberfest an unserem Flugplatz sehr gern gesehene Gäste. Während der Luftraum über der Theresienwiese mit einem Flugverbot gesperrt ist, herrschte über EDMQ am 26.09.2010 ein intensiver Flugbetrieb. Es kamen, trotz der zum Vorjahr vergleichsweise nicht so idealen Wetterbedingungen, wieder viele Motorflieger, UL – Piloten, Modellflug – Asse und Hub-schrauber nach Genderkingen. Sowohl für groß als auch klein, gab es vieles zu sehen und zu erleben, wie etwa interessante Oldtimer: als Beispiele: Klemm 35, Fantrainer, Lo 100 Segelkunstflug, moderne Reiseflugzeuge, kulinarische Leckerbissen oder den herrlichen Ausblick auf unsere Heimat bei einem Rundflug.



Feierlich empfangen wurde der neueste Zuwachs im Hangar. „Unser neues Hochleistungs-Schul- und Reiseflugzeug Aquila A210 wurde erst wenige Tage vor dem Oktoberfest an uns ausgeliefert und nun von Bäumenheims Bürgermeister Otto Uhl auf den Namen ‚Asbach – Bäumenheim‘ getauft“, stellte Vorsitzender Matthias Obermayer, der bei der Abholung in Berlin selbst dabei war, mit gewissem Stolz für die MDG fest. Der kom-

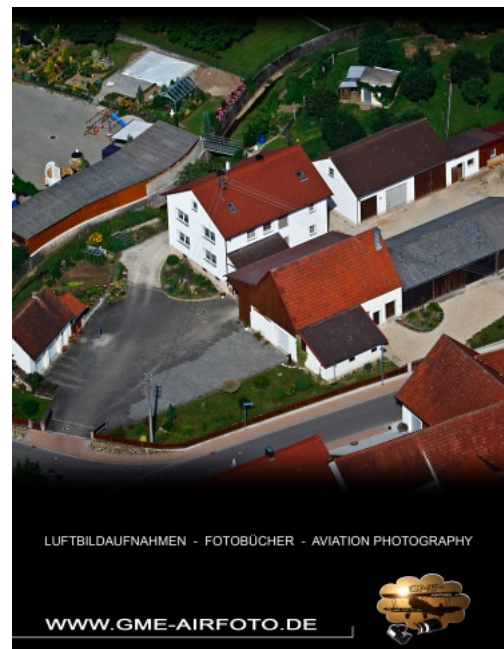
fortable Zwei-sitzer des deutschen Herstellers Aquila war auch für die Besucher der Anziehungspunkt. Jeder wollte gleich mal eine Runde mit dem neuen Flieger drehen und so waren Pilot

Thomas Seel, der die Aquila passend in der Lederhose pilotierte, und seine Kollegen den ganzen Nachmittag über im ununterbrochenen Rundflugeinsatz. Auch dieses Jahr, am 25.09.2011, sind alle Piloten und Flugsportinteressierten wieder ganz herzlich zu unserem Oktoberfest eingeladen. Weitere Bilder finden Sie unter www.edmq.de www.gme-airfoto.de

Bericht und Fotos: Mathias Grägel



Anzeige 000-07



LUFTBILDAUFNAHMEN - FOTOBÜCHER - AVIATION PHOTOGRAPHY

WWW.GME-AIRFOTO.DE



Zu guter Letzt

Eine kleine Fliegergeschichte – oder: Wie im richtigen Leben...

Ein Mann in einem Heißluftballon hat sich verirrt. Er geht tiefer und sieht eine Frau am Boden. Er sinkt noch weiter ab und ruft: „Entschuldigung, können Sie mir helfen? Ich habe einem Freund versprochen, ihn vor einer Stunde zu treffen, und ich weiß nicht, wo ich bin.“

Die Frau am Boden antwortet: „Sie sind in einem Heißluftballon in ungefähr 10 Meter Höhe über Grund. Sie befinden sich zwischen 49. und 50. Grad nördli-

cher Breite und zwischen 10. und 11. Grad östlicher Länge.“ „Sie müssen Lehrerin sein“, sagt der Ballonfahrer. „Bin ich“, antwortet die Frau, „woher wissen Sie das?“

„Nun“, meint der Ballonfahrer, „alles, was Sie mir gesagt haben, ist technisch korrekt, aber ich habe keine Ahnung, was ich mit Ihren Informationen anfangen soll, und Fakt ist, dass ich immer noch nicht weiß, wo ich bin. Offen gesagt waren Sie keine große Hilfe. Sie haben höchstens meine Reise weiter verzögert.“

Die Frau antwortet: „Sie müssen im Kultusministerium tätig

sein.“ – „Ja“, antwortet der Ballonfahrer, „aber woher wissen Sie das?“

„Nun“, sagte die Frau, „Sie wissen weder, wo Sie sind, noch wohin Sie fahren. Sie sind aufgrund einer großen Menge heißer Luft in Ihre jetzige Position gekommen. Sie haben ein Versprechen gemacht, von dem Sie keine Ahnung haben, wie Sie es einhalten können, und erwarten von den Leuten unter Ihnen, dass sie Ihre Probleme lösen. Tatsache ist, dass Sie exakt in der gleichen Lage sind wie vor unserem Treffen, aber irgendwie bin ich jetzt schuld.“



Emilia Düse und Max Quaxi meinen: Gut, dass Ballone „fahren“ und nicht „fliegen“ und das Luftfahrtbundesamt zu keinem Ministerium gehört – oder doch???

Die letzte Seite

Flugzeugvermietung Alexander Stegner
Kunstflugzeuge der Extraklasse
1 und 2-sitzig

Einweisung, Vermietung, Wettbewerbsstraining usw.
Hilfe beim Bau von Experimentalflugzeugen
0172/6200872 alexanderstegner@aol.de



Anzeige: 000-08



E.D. und M.Q. meinen:
Die haben bei Airbus vermutlich den Artikel „IFR vs. VFR“ auf Seite 14 gelesen und sofort umgesetzt

Die neueste Entwicklung von Airbus?



... oder: Power, Power, POWER!??

ingesandt von Holger Sattelberger

Impressum

„Noch ohne Namen“ ist die Zeitung des Flugplatzes Donauwörth–Genderkingen

Ausgabe: Ausgabe 0, Februar 2011

Erscheinungsweise: 3...4-mal pro Jahr

Verteilung: Als Datei (PDF-Format) und in Papierform

Redaktion: Rolf B. Drescher, Franz Kraus, Dr. Wolfgang Erben

Bilder: Marc Ulm (mum)

Mathias Grägel, gme-airfoto (gme) u.A.

Druck: skala druckagentur mailservice GmbH, Hauptstraße 16, 86698 Oberndorf
www.skala-net.de

www.flugplatz-genderkingen.de
www.edmq.de

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder, nicht die Meinung der Redaktion.

Urheberrecht:

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

Mit Annahme des Manuskripts geht das Recht der Veröffentlichung sowie die Rechte zur Übersetzung, zur Vergabe von Nachdruckrechten, zur elektronischen Speicherung in Datenbanken, zur Herstellung von Sonderdrucken, Fotokopien und Mikrokopien auf die MDG über. Jede Verwertung außerhalb der durch das Urheberrecht festgelegten Grenzen ist ohne Zustimmung der MDG unzulässig.

Gesetzt in Bitstream Vera mit OpenSource-DTP-Software „scribus“.

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes:

Matthias Obermayer, 1. Vorsitzender Motorsportgruppe Donauwörth–Genderkingen e.V. (MDG)

Forstmahd 1, 86682 Genderkingen
Tel.: 0906/5523, Fax.: 0906/9999754
Vereinsregister Nr. 50234

Für Anregungen, Beiträge, Kritik, Anzeigen usw. kontaktieren Sie bitte die Redaktion unter:

redaktion@edmq.de oder
redaktion@flugplatz-genderkingen.de



Noch ohne Namen 0: Februar 2011

REGIONALE SPEZIALITÄTEN ZU FAIREN PREISEN



**SAMSTAG, SONN- UND FEIERTAGS, VON 10 BIS 19 UHR
UND NACH VEREINBARUNG
0151-20149085**

Anzeige: 000-09

Anzeige: 000-10



Die Kleine für's Büro

~~€ 1.299,--~~

jetzt nur **€ 899,--** (netto)

gültig bis 31.03.2011

solange Vorrat reicht

Kaffee · Maschinen · Produkte · Service

kaffee & genuss

VIVANT*e*

Latte Macchiato & Co.
auf Knopfdruck
kein Abfall
kein Trester
kein Schmutz

0906 / 70 61 20
www.vivant-e.de