

GendAiR kingenNEWS



Thomas Seel

Gut vorbereitet in die
Luft in etwa fünf Minuten –
geht das?

Guillaume Bouvet

Lyrische Bordeaux-
Impressionen

Uhlend Burkart

Into the night –
Erfahrungen eines
Privatpiloten mit NVFR



Inhalt

Grußwort, Gratulationen und Infos

Aktuelles zum Verein, zum Flugplatz und zur Zeitschrift 1

Ein Ausflug nach Frankreich

Im August 2020 lässt uns Corona eine kleine Verschnaufpause. Guillaume nutzt diese Gelegenheit zu einer kleinen Reise nach Frankreich – und nimmt uns mit 4

Flugplanung in fünf Minuten

Zwei Stunden Flugvorbereitung für eine Stunde fliegen? Thomas Seel zeigt uns, wie man viel schneller – und trotzdem sicher – in die Luft kommt 10

Neue Mitglieder – Neue Mitflieger

Mit Günter Pröpster, Jörg Unbehend, Thomas Bittner, Melissa Hammerschmitt, Gilbert Tay, Malte Zagray, Sten Diessner 14

Into the night

Uhland Burkhart erklärt uns, wie er sicher VFR in die Nacht kommt, und berichtet von seinen Eindrücken und Erlebnissen 16

Das schöne Titelfoto und die Impressionen unserer neuen Aquila, sowie die Bildstrecke zu Uhland Burkharths Nachtflugbericht stammen von unserem Mitglied und Fotografen Marc Ulm.



Impressum

Redaktion: Guillaume Bouvet, Thomas Seel, Uhland Burkard, Matthias Obermayer, Renate und Georg Lehmaner **Fotos:** Marc Ulm, Guillaume Bouvet, Thomas Seel, Uhland Burkard, Matthias Obermayer, Renate und Georg Lehmaner **Titelfoto:** Marc Ulm **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehmaner [Atelier Georg Lehmaner, Augsburg/Friedberg] **GendAIRkingNews:** Die GendAIRking News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Beiträge geben nicht die Meinung des Vereins wider, sie sind lediglich persönliche Stellungnahmen der einzelnen Redakteure. E-Mail: redaktion@flugplatz-genderkingen.de **Anzeigen:** Anzeigen in den GendAIRkingNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder bei Georg Lehmaner: 0172 / 8644749. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.



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

U m die Jahreswende stecken wir alle noch im Corona-„Teil-Lockdown“, der auch den Betrieb an unserem Flugplatz praktisch lahmlegte. Da also nicht zu erwarten war, dass eine Januar-Ausgabe unserer Vereinszeitschrift viele Interessenten am Flugplatz finden würde, beschlossen wir, in diesem Jahr erst mit der April-Ausgabe zu beginnen. In der Hoffnung, dass auch größere Flugreisen demnächst wieder möglich sein werden, wollen wir Lust auf neue fliegerische Erlebnisse machen. So beschreibt Thomas Seel nun, wie er dank moderner Webprogramme auch einen längeren Flug professionell und schnell vorbereiten kann einschließlich Wetterberatung und Flugplanaufgabe. Guillaume Bouvet berichtet von einem Flug in sein Heimatland, für den er im Sommer 2020 ein Zeitfenster zwischen den Lockdowns der jeweiligen Länder ausnutzen konnte. Und Uhland Burkard erzählt, wie er vor vielen Jahren bei einem spannenden Rückflug aus der Türkei die Notwendigkeit erkannte, eine Nachtflugberechtigung zu erwerben und in Übung zu bleiben.

► Franz Schröttle und Michael Kimmerle

Erfreulicher- und erstaunlicherweise konnten wir trotz Corona von Anfang 2020 bis Ende März 2021 fast 30 neue Mitglieder aller Alters- und Erfahrungsbereiche begrüßen: einen 11-jährigen flugbegeisterten Schüler, 8 (!) Flugschüler sowie unterschiedlich erfahrene Privat- und Berufspiloten teilweise mit eigenen Luftfahrzeugen, darunter der über 60-jährige Thomas Bittner, der seit über 40 Jahren fliegt und die Anfahrt aus dem Stuttgarter Raum nicht scheut, um sich bei der MDG fliegerisch weiter zu entwickeln. Er stellt sich zusammen mit 6 anderen Neumitgliedern in diesem Heft vor. Natürlich gibt es auch wieder etliche Jubilare, die im ersten Halbjahr 2021 runde Geburtstage feiern können und denen wir in diesem Heft sehr herzlich gratulieren – ebenso wie den stolzen Besitzern neuer Pilotenlizenzen. Ganz besonders hervorheben wollen wir diesmal 3 langjährige MDG-Mitglieder, die in diesen Monaten ihr goldenes Vereinsjubiläum feiern können – also 50 Jahre MDG-Mitgliedschaft! Für diese jahrzehntelange Treue danken wir sehr herzlich Helga Schröttle, die 2021 ihren 80. Geburtstag feiert, ihrem Mann Franz Schröttle sowie Michael Kimmerle. Franz Schröttle hatte 1970 seine Pilotenlizenz erworben. Eine seiner größten fliegerischen Leistungen war 1995 eine perfekte Bauchlandung in Genderkingen mit 3 Passagieren in seiner C182RG D-EIPX nach einem Hydraulikausfall, so dass die zum Flugplatz gekommenen 70 Feuerwehrmänner, 4 Rettungswagen, 3 Polizeibesatzungen und



2 Rettungshubschrauber glücklicherweise nicht benötigt wurden. Michael Kimmerle aber war wohl der erfahrenste und erfolgreichste Pilot mit Flügen in der ganzen Welt einschließlich mehrerer Atlantik-Überquerungen, der vor genau 50 Jahren als junger Pilot auf Anhieb den schwierigen Deutschland-Flug und damit sein erstes Flugzeug gewann – eine BO209 Monsun. Diese und viele andere Geschichten findet man in seinem Buch „Fliege ich, so lebe ich – lebe ich, so fliege ich“ (s.a. die Jubiläumsausgabe 2017-04 der GendAIRkinger News).

Da die Kapazität unserer AQUILA für die große Zahl an Anfängern und für die anderen Flugschüler und Piloten nicht ausreicht, beschlossen wir die Beschaffung einer weiteren vergleichbaren AQUILA. Zu dem großen Nachholbedarf wegen dem Schulungsverbot während der Corona-Lockdowns kam noch der monatelange Ausfall unserer bisher einzigen AQUILA nach einem spektakulären Wildunfall beim Nachtflugtraining in EDMQ dazu, bei dem es glücklicherweise keinen Personenschaden gab. So wurde ein Evaluierungs- und Beschaffungsteam mit erfahrenen Fluglehrern und Technikern unter der Leitung des 2. Vorsitzenden Thomas Schneider gebildet, das mehrere angebotene AQUILAs in der näheren und weiteren Umgebung besichtigte. Die Wahl fiel auf die D-EYHP mit einer modernen Avionik, die etwas neuer als unsere bewährte D-EAQN, aber ansonsten weitgehend vergleichbar ist. Ende März konnte sie nach EDMQ gebracht werden und nach Abschluss einiger Arbeiten in Schönhagen wird sie in Kürze zur Verfügung stehen – zusammen mit der D-EAQN nach Abschluss der Wildschaden-Reparatur. Wir sind schon ganz gespannt, welchen Namen unsere HP

bekommen wird, denn anders als unsere anderen Flugzeuge, die teilweise die Namen unserer Nachbargemeinden tragen, werden diesmal die Kinder des Kindergartens Genderkingen sich einen Namen ausdenken.

Eine weitere Neuerung ist im Mai 2021 geplant. Um die Verdienste unseres langjährigen Ehrenmitglieds und international erfolgreichen und hoch geschätzten Unternehmers Rudolf Grenzebach zu würdigen, der seit über 5 Jahrzehnten unseren Verein und Flugplatz mit auf- und ausgebaut und auch sonst tatkräftig gefördert hat, erhält unser Flugplatz den Namen „Rudolf-Grenzebach-Flugplatz Donauwörth-Genderkingen“. Unsere fliegenden Besucher müssen sich aber nicht umstellen: im Funk heißt es nach wie vor „Genderkingen Info“. Wer mehr über Rudolf Grenzebach erfahren will, sollte die Jubiläumsausgabe der GendAIRkinger News vom Oktober 2017 lesen, die – wie alle anderen Ausgaben – in www.flugplatz-genderkingen.de unter „Aktuelles“ abgespeichert ist.

Abschließend sei mir noch ein persönliches Wort gestattet. Nach über 40 Jahren Fliegerei in ganz Europa – davon rund 20 Jahre bei der MDG – und nach 13 Jahren im MDG-Vorstand – davon 11 Jahre als 1. Vorsitzender – haben mich familiäre Gründe veranlasst, meine fliegerischen Aktivitäten und im Mai auch meine Vorstandstätigkeit zu beenden. Somit ist das auch mein letztes Grußwort. Ich gehe ohne



Wehmut, aber mit einem Gefühl großer Dankbarkeit für die wunderbaren Erlebnisse, die mir die (Reise-)Fliegerei und die Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen und auch mein früherer Verein Flugsportgruppe Bölkow geschenkt haben. Dort habe ich meine Ausbildung und die Begeisterung für Flugreisen bekommen. Ich wünsche nun sowohl den angehenden als auch den erfahrenen Piloten genauso viel Glück und Freude an diesem einmaligen und menschen- und völkerverbindenden Hobby.

Außerdem wünsche ich wie immer allen Lesern eine interessante Lektüre der GendAIRkinger News, einen schönen Aufenthalt in EDMQ sowie herrliche Flüge und allzeit glückliche Landungen.

Matthias Obermayer
Ihr Matthias Obermayer

Wir gratulieren herzlich

Zum 50. Geburtstag

Ralf Hieke am 01.04.

Holger Brinkmann am 11.04.

Zum 60. Geburtstag

Jano von Zitzewitz am 11.02.

Stefan Eisenwinter am 24.02.

Robert Zehnder am 27.02.

Zum 65. Geburtstag

Werner Rühmann am 14.06.

Zum 70. Geburtstag

Gerhard Gunzenhauser am 13.04.

Zum 75. Geburtstag

Werner Mühlhäuser am 11.06.

Zum 80. Geburtstag

Helga Schröttle am 05.06.

Zur 50-jährige Mitgliedschaft

Franz und Helga Schröttle,
Michael Kimmerle

Zu neuen Lizenzen

Andreas Neuhauser SEP IR

Günter Pröpster MEP

Stephan Strobel MEP

Gilbert Tay SEP IR

Marc Ulm SPL (UL)

Dennis Köhler IRI (A) u. CRI (MEP)

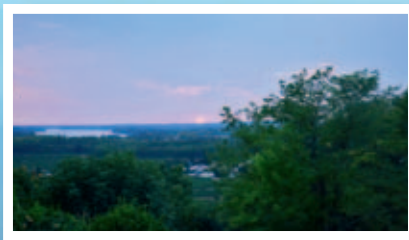
Thomas Schneider PPL (A)

Flugbericht Frankreich August 2020

Guillaume Bouvet



Schleife von Luzech (Fluss Lot)



Sonnenuntergang am Fluss Dordogne



Schleife von Les Monzias (Fluss Dordogne)

Drei Jahre nach meinem ersten Flug in das Gebiet um Bordeaux wollte ich dort noch einmal hinfliegen. Dank schönstem Wetter und der sehr guten Leistung unserer Technik-Mannschaft, nach einer sehr intensiven Benutzung der Maschine seit Aufhebung des Covid-Lockdowns, war die Maschine am Ab-

flugtag, dem 7. August, einsatzbereit. 5h40m auf FL085 – plus Tankstopp auf dem halben Weg, in Dole-Tavaux, – habe ich benötigt, um in Libourne Artigues-de-Lussac zu landen. Meine Familie mit Nachwuchs wartete dort schon auf mich. Für dort war jeden Tag einen Ausflug geplant, bis auf zwei oder drei Tage, an de-

nen das Wetter schlecht war. Mit Covid-19-Verfahren haben nacheinander meine Großeltern und Eltern bei einem Rundflug in zwischen 300m und 450m Höhe über Grund mit die schönsten Stellen der Gegend genossen. Dem Wasser oder Fluss zu folgen war jedes Mal das Schlüsselwort.

Die erste Strecke (50 Minuten)



*Großes Bild: Über den Vogesen,
Kurz nördlich von Mulhouse, mit
Blick zuden Alpen*

war entlang der Dordogne von Libourne und Saint-Emilion bis zur befestigten Stadt Blaye und zurück.

Dann ging es, nach einem sehr kurzen Tankstopp in Bergerac, weiter entlang dem sich windenden Fluss Dordogne bis Sarlat und Rocamadour. Entlang der Dordogne sind sehr viele schöne und

isolierte Schlösser von oben zu betrachten. Rocamadour ist eines der schönsten und merkwürdigsten Dörfer Frankreichs; auf einen Felsen gebaut. Die Stadt ist zwar klein, aber trotzdem auf allen französischen Karten (auch der Flugkarte) dargestellt! Der Rückweg ging über die Lascaux-Grotte (bei der nicht viel von oben zu

sehen ist) bis zu Stadt Périgueux und von hier aus, der Autobahn folgend bis nach Libourne. Alles unter 2 Stunden mit einer gemütlichen 60%-Motorleistung mit der „Lady Victoria“.

Die dritte Strecke brachte meine Großeltern von Libourne in wenigen Minuten „rund“ um das Unesco-Welterbe, Stadt- und



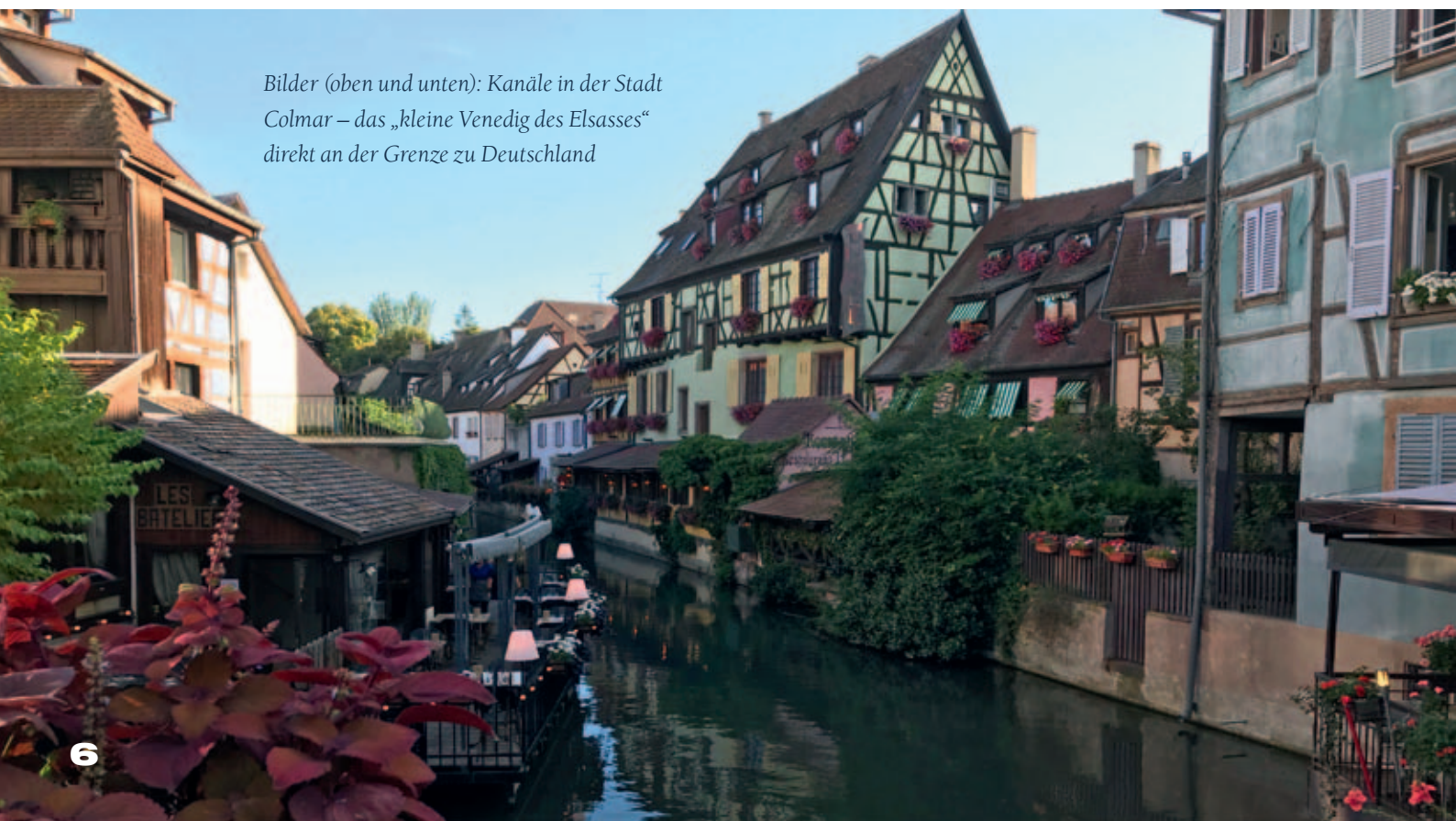
Weingebiet Saint-Emilion (und nicht „darüber“; mehr erfahren Sie demnächst in meinem Bericht über das Fliegen in Frankreich versus Deutschland), dann direkt nach Süden zur Stadt Langon und dem Fluss Garonne als Wendepunkt. Danach direkt nach Biscarosse für einen Flug unter Militärlotsen in das flugbeschränkte Gebiet Cazaux und entlang der

Atlantik-Küste nach Norden, entlang Banc D'Arguin, Dune du Pilat, Bassin D'Arcachon, Cap-ferret, Lacanau-Plage. Alles in 1500ft Amsl „On Top“ von Wolken. Weiter ging es direkt nach Blaye und nochmal zurück entlang der Dordogne nach Libourne.

Die letzte Rundflug-Strecke kann ich auch sehr empfehlen! Zuerst wieder nach Bergerac für einen

sehr langen Zwischenstopp, um Jet A1 zu tanken. Leider hatten dort vor mir zwei Boeing von Ryanair und Transavia die Zapfsäule belegt (aber die sind viel größer als die „Lady Victoria“, es ist schwer dagegen anzukommen), dadurch konnte ich erst 2 Stunden später weiterfliegen. Zuerst ging es, wie beim letzten Flug, nach Rocamadour, danach aber weiter nach Sü-

Bilder (oben und unten): Kanäle in der Stadt Colmar – das „kleine Venedig des Elsasses“ direkt an der Grenze zu Deutschland



An der Homebase der Reise
angekommen: LFDI Libourne
Artigues-de-Lussac





Rocamadour, ein der schönsten Orte Frankreichs (so wie viele Andere in dem Gegend). Der Ziegenkäse mit demselben Name kommt auch von hier. UL Platz LF4623 „Lacave Le Frau“ liegt direkt an der Ortsgrenze

den bis Cahors und entlang dem Fluss Lot weiter nach Westen bis Marmande und wieder nach Norden, nach Bergerac, wo ich für den Rückflug nach Deutschland wieder volltanken wollte. Der Fluss Lot ist von oben auch sehr schön. Wären wir vorher nach Rocamadour 10 nautische Meilen weiter östlich geflogen, hätten wir das Padirac-Gouffre sehen können. Leider mussten wir aber vor 17h45 Lokal in Bergerac sein, um das Jet A1 zu bekommen. Ab 18 Uhr lokal ist Bergerac von CTR D auf Luft-raum G abgestuft worden, und der

Start wurde mit Auto-Information durchgeführt (TMA D darüber aber weiter noch aktiv, fragen Sie mich nicht, warum).

Am Samstag, 15. August, ist die Zeit für den Rückflug nach Deutschland gekommen. Genau 4 Stunden Flugzeit über Limoges, Montlucon-Guerret (Steffan Langer war dort für die Vorbereitung der Weltmeisterschaft in Segelflug), Moulins-sur-Allier, Dôle, Besançon, Belfort und Neu-Bismark. Aber wegen der Horizon-Airmeet-Veranstaltung und vorhergesagtem Gewitter östlich des

Rheins, habe ich in Colmar übernachtet. Die Stadt hatte ich noch nie besichtigt, und ich muss zugeben, sie ist wirklich charmant. Unter anderem ist das sogenannte „kleine Venedig“ und der Stadtkern mit ausschließlich alten Häusern im Stil des Elsaß sehenswert. Sonntagvormittag war das Ende meiner Reise, mit dem Rückflug südlich von Stuttgart auf FL55 bis Ulm, und danach auf Mindesthöhe 2000ft MSL mit 8km Sicht nördlich der Donau, wegen noch nicht voll aufgelöstem Nebel, bis nach Genderkingen.

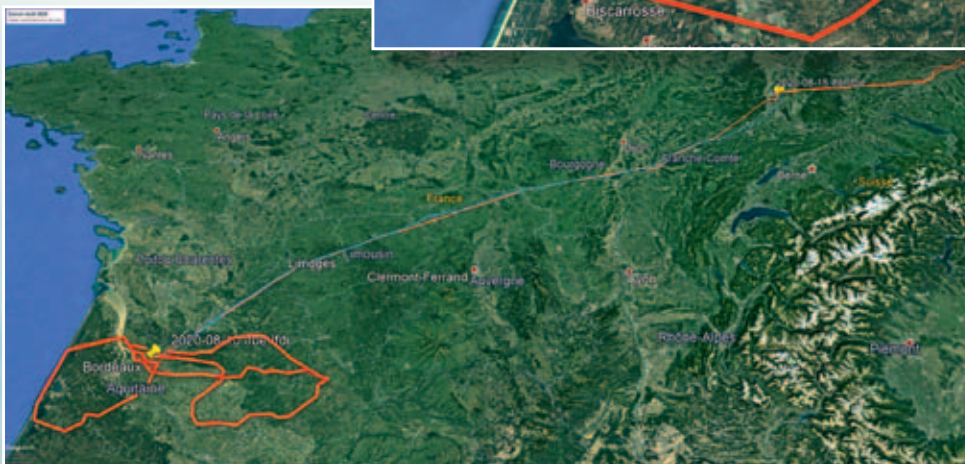


Die fette Boeings wurden an dem Getränkebars vorrangig abgefertigt – jetzt wird endlich die Lady Victoria bedient. Am Flughafen Bergerac-Perigord LFBE



Rundflug 1: Am Strand der Flüsse entlang (Dordogne und Lot): Libourne-Bergerac-Sarlat-Rocamadour-Cahors-Marmande-Bergerac-Saint-Emilion-Libourne (~450km)

Rundflug 2: Bordeaux Weinbaugebiet, Arcachon und Atlantik Küste: Libourne-Saint Emilion-Langon-Biscarrosse-Cap Ferret-Lacanau-Blaye-Libourne (~320km)



Hintergrundbild: Die Atlantikküste über Biscarrosse, mit Blick nach Norden: Cap-Ferret, Banc D'Arguin, Dune du Pilat (Einmündung Bassin d'Arcachon)

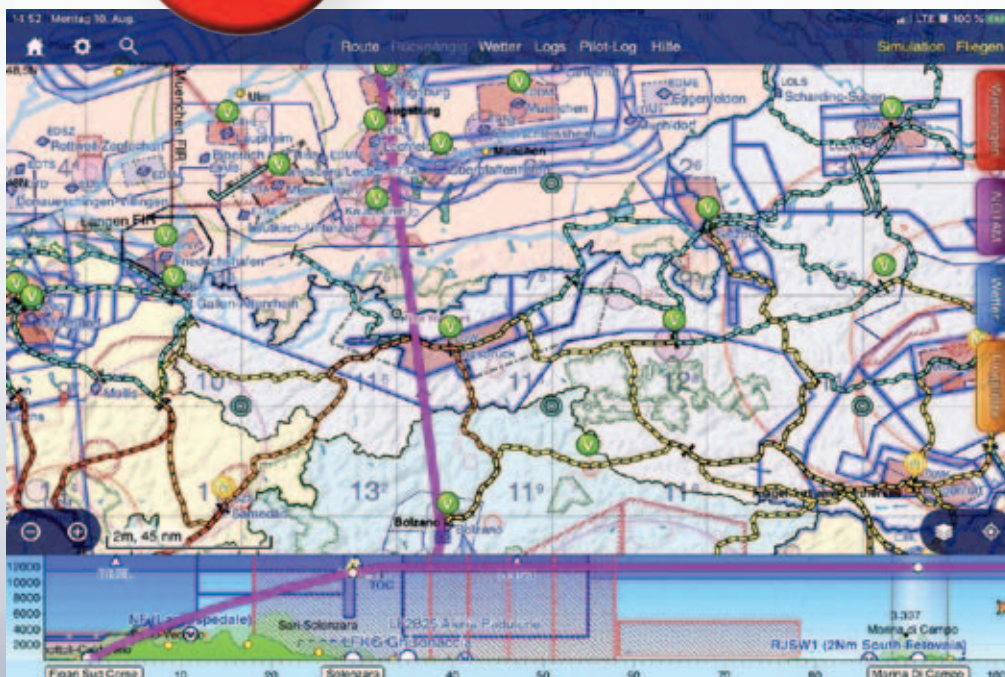
Sichtflüge der Woche

Flugvorbereitung kurz und schmerzlos

In 5 Minuten vom Sofa ins Cockpit

von Thomas Seel

1



Am Ende ist es doch so, wir gehen alle gerne fliegen. Mir ist das Thema Flugvorbereitung und Flugnachbereitung immer mit wenig Freude begegnet. So habe ich mir überlegt, wie komme ich gut vor-

bereitet in möglichst kurzer Zeit ins Cockpit. Auf meinen Flugreisen war das für einen familien-tauglichen Ablauf extrem wichtig. Da war eher die Frage, was machst Du so lange, bist du schon fertig :-)

Um es vorweg zu nehmen eine gute Flugvorbereitung incl. Wetterbriefing, Notam und Aufgabe des Flugplanes darf bei mir nicht länger als 30 Minuten dauern. Im nachfolgenden gibt es exemplarisch eine Flugvorbereitung von Donauwörth nach Korsika.

Begonnen wird meine Flugvorbereitung mit dem Tablet und SkyDemon. Es wird eine Route in die digitale Karte gezeichnet und sich somit ein Überblick über die Entfernungen, Luftraum- und Hindernissituation und ggfs. alternative Streckenführungen geholt. Ein erstes Bild der Wetterlage gibt mir SkyDemon bereits mit GAFOR Routen und Metars. Man sieht in dem Bild, dass die Alpennordseite blaue GAFOR Routen ausweist. Die Alpensüdseite fordert einen genaueren wettertechnischen Blick.



Ein aktuelles Radarbild wird dann über die App von Sebastian Golze geholt. Die Daten können separat in einer App betrachtet werden oder als Karten Overlay in der Garmin Pilot App, Foreflight oder SkyDemon verwendet werden. In meiner DA40 ist ein Modul verbaut, dass das unten angezeigte Streckenwetter viermal pro Stunde aktualisiert abrufen kann. Die Nutzung ist im Charterpreis enthalten, somit gibt es immer die neusten Wetterinformationen im Flug. Es gibt auch mobile Varianten zur Nutzung mit einem IPAD oder Android Tablet, die keinen Festeinbau erforderlich machen. Die kleine Box holt über LTE am Boden oder über günstige Satellitenverbindung in der Luft aktuelle Radarbilder, Wind und Blitzdaten ins Cockpit. Weitere Informationen dazu findet ihr auf der Homepage www.ing-golze.de. In der aktuellen Flugstreckenvorbereitung sehe ich, dass vermutlich die Gewitter östlich umfliegbar sind.



Ergänzend wird von mir Telegram in Kombination mit Autorouter genutzt. Autorouter ist ein kostenloses Tool zur Abgabe von VFR und IFR Flugplänen. Am Ende kommt ein komplettes Briefing Paket aus dieser Web Applikation. Dieses

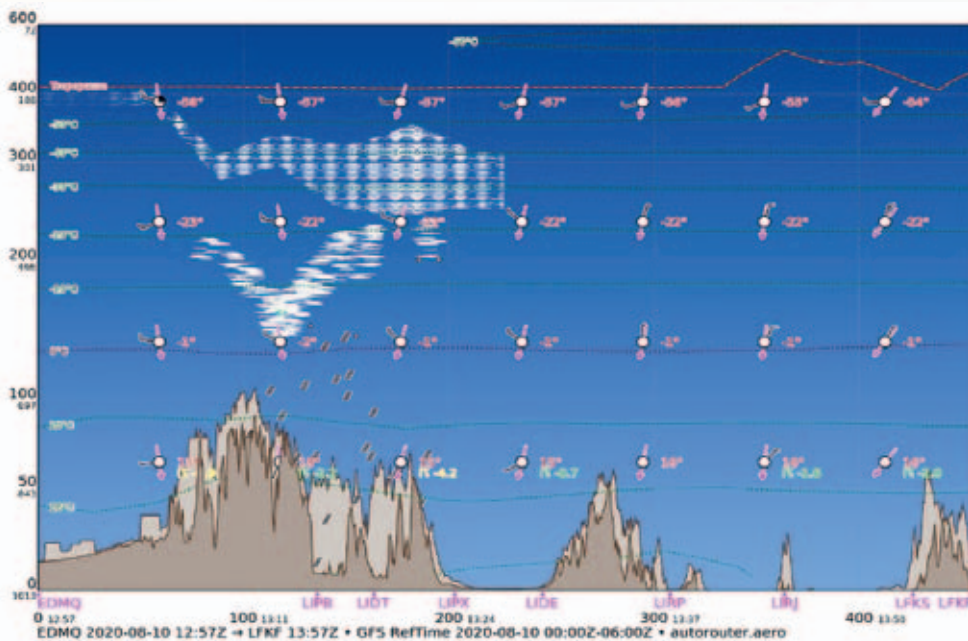
Paket ist m.E. vollkommen Ramp Check tauglich. Nebenbei liefert es Zusatzinformationen und vieles mehr.

3

Mittels Telegram und Autorouter werden im nächsten Flugvorbereitungsschritt Gramet Wetterquerschnittsbilder und Webcam Bilder

abgerufen. Dies geht sehr schnell und ist unvergleichlich komfortabel. Mit dem Kurzbehl Gramet EDMQ LIPB LIDT LIPX LIDE

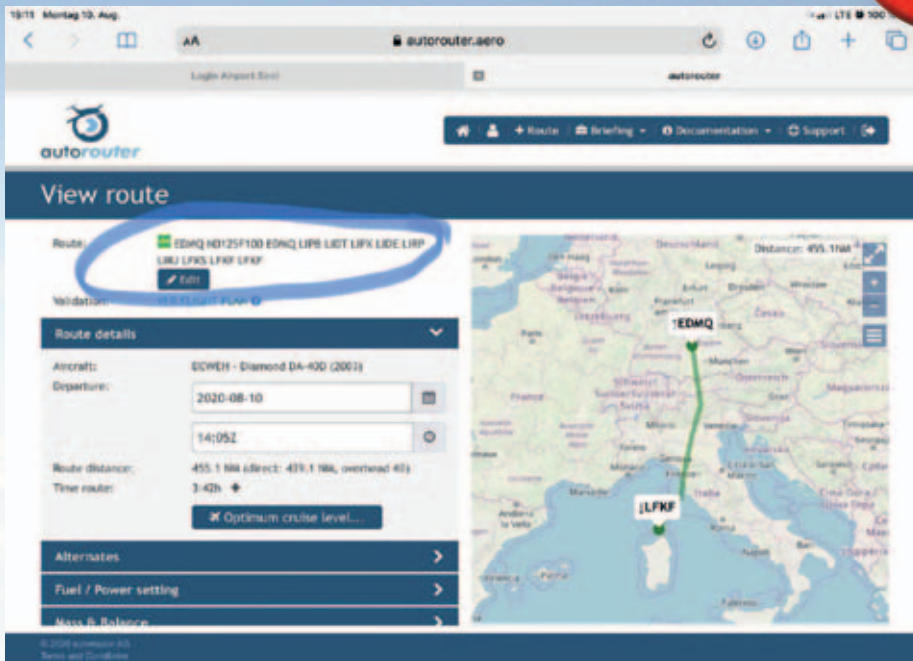
LIRP LIRJ LFKS LFKF bekomme ich auf mein Handy in Sekunden den Wetterquerschnitt auf meiner geplanten Flugstrecke geliefert. Wenn ich dann an die Telegram Adresse Autorouter den Befehl Webcam LIPN schicke bekomme den Hinweis, dass es dort keine Webcam gibt, sondern Thiene LIPH der nächste verfügbare Platz in der Region mit Webcam ist. Prima dann gebe ich Webcam LIPH ein und ich bekomme auf mein Handy das aktuelle Webcam Bild aus Asiago geschickt. Ergänzend liefert die Webseite www.windy.com einen guten Überblick über die verfügbaren Webcams auf der Flugstrecke. Danach greife ich für die ausführlichere mehrtägige Wetterbeurteilung gerne auf <http://www.flugwetter.de> zurück.



Nachdem klar ist, der Flug kann aus Wettergründen durchgeführt werden wird ein Flugplan aufgegeben. Dazu nutze ich wieder die kostenlose Webanwendung www.autorouter.eu. Hier wird nachdem

das Flugzeug angelegt ist, das geht durch Eingabe eines einfachen Sharing Codes, für die D-EWEH ist das z.B. 237256RN, die Flugstrecke eingegeben.

4



Danach wird in einem sehr einfachen Menü, die Spritplanung, Planung von Ausweichflugplätzen und die Abfluggewichtsberechnung durchgeführt. Wenn alles passt klickt man auf Validieren und Flugplan abschicken und man hat einen gültigen Flugplan nach VFR oder IFR Flugregel, je nachdem was geplant wurde, im Euro-control System.

5

Mit der Telegram und Web Applikation kann man die Flugpläne sehr gut verwalten, Verspätungen eingeben oder widerrufen.

Mittels diesen kleinen Webprogramme ist Flugvorbereitung kein Hexenwerk mehr und es macht sogar zum Teil Spaß. Bei Fragen dürft ihr mich gerne kontaktieren oder auf meine Homepage schauen.



Neue Mitglieder

Neue Mitflieger

Liebe Fliegerkameraden/innen,
Wer bin ich?

Günter Pröpster, 57, verheiratet, zwei Kindern, ein Hund, Ingenieur mit einem Hang zur Finanzwelt.

Wie kam ich zum Fliegen?

Die Modellsegler die ich zusammen mit meinem Papa gebaut habe gingen immer viel zu schnell kaputt, außerdem wollte ich viel lieber selber und frei die Welt von oben erleben. Zum Flugplatz Königsdorf im Nachbarsort war es dann nach den Hausaufgaben flott geradelt. Die ersten Segelprüfungen flux absolviert. Der Bua infiziert.

Was mache ich außer Fliegen?

Familie, Arbeiten und außer Fliegen tatsächlich nicht mehr viel.

Wieso fliege ich aktuell in der MDG?

In Genderkingen wird die Motorfliegerei GROSSgeschrieben. Vor ein paar Jahren habe ich meinen Amerikanischen IFA wieder aufgefrischt und nun möchte ich mit der Sicherheit zweier Motoren gerne auch ein paar Reisen mit meiner Familie unternehmen.

Bis ganz bald

Günter



Liebe Fliegerkameraden/innen,

mein Name ist **Jörg Unbehend**. Ich bin 53 Jahre alt, Vater einer 14 jährigen Tochter, wohne in Memmingen und arbeite als Luftfahrtingenieur. Meine fliegerische Ausbildung habe ich 1990 auf einem B-Falken bei der Dornier Flugsportgruppe in Immenstaad während meines Praktikums begonnen. Kurze Zeit später bin ich dann der Akaflieg Stuttgart beigetreten, wo ich meine Privatpilotenlizenzen PPL A/B und die Segelfluglizenz erworben habe. Auch habe ich dort sehr

wertvolle erste Erfahrungen in Entwicklung, Prototypenbau, Reparatur und Wartung von Faserverbundflugzeugen gesammelt und an vielen DAeC Lehrgängen teilgenommen, u.a. Motorwart, Werkstattleiter und Flugzeugschweißer.

Seit Studienabschluss und einem Intermezzo bei CargoLifter treibe ich mich bei den europäischen Kleinflugzeugherstellern

Pilatus, Grob und Diamond herum und habe u.a. an der Zulassung und Serienreifemachung der DA42, der Entwicklung des ersten DA50 Prototypen und der G 120TP maßgeblich mitwirken dürfen. Fliegerisch bin ich in mehreren Vereinen aktiv gewesen und habe auch die CPL/IFR und Multiengine Berechtigung erwerben können.

Mit meinem Eintritt in die MDG verbinde ich den Wunsch, meine in den letzten Jahren leider etwas in den Hintergrund getretenen fliegerischen Aktivitäten wieder aufleben zu lassen und mich auch wieder praktisch im Rahmen von Wartungstätigkeiten und im Flugbetrieb zu engagieren.

Leider ist mein Start im Verein doch sehr stark von der Pandemie überschattet. Ich hoffe, dass sich das bald ändern kann und freue mich darauf, Euch alle am Flugplatz und bei gemeinsamen Vereinsaktivitäten kennenlernen zu dürfen.

Ich wünsche Euch eine tolle Flugsaison!

Jörg



Hallo liebe Fliegerkameraden/innen,

ich bin **Thomas Bittner**, 62 Jahre alt, verheiratet und Vater von 2 Söhnen (22+19). Ich wohne in Köngen am Neckar und bin im Landkreis Esslingen geboren und aufgewachsen.

Nach meiner Lehre als Bankkaufmann bei der Kreissparkasse Esslingen habe ich meinen Wehrdienst bei der Luftwaffe in Erndtebrück an der TSdL II und beim ADNC in Freising und München-Riem bei der BFS abgeleistet. Dort haben wir die ADIZ und den süddeutschen Luftraum militärisch überwacht.

Beruflich konnte ich mich bei der KSK zum Bankbetriebswirt und Unternehmenskundenbetreuer fortbilden. Meine letzten beruflichen Stationen waren als Abteilungsdirektor die Verantwortung für die Fildern rund um den Stuttgarter Flughafen und zuletzt der Fachbereich Kreditrecht, Projekte im Kreditgeschäft und Kreditrisikomanagement. Nach über 44 Jahren bei der KSK konnte ich 2020 die Freizeitphase meiner ATZ antreten.

Die nun gewonnene Zeitsouveränität möchte ich nutzen, um aufgeschobene fliegerische Träume umzusetzen und mehr zu

fliegen. Seit 1978 bin ich Mitglied bei der Fliegergruppe Neckartal Köngen. Wir fliegen auf der Hahnweide bei Kirchheim/Teck. Diese ist Euch bestimmt durch das Oldtimer-Flieger-Treffen bekannt, das wir seit 1979 veranstalten. Ich fliege gerne Segler, Mose und bin Schlepppilot auf unserer HG Zlin 143 L und den Robin DR 400. Neben dem AZF und CVFR war die Segelkunstflugausbildung auf LO 100 im Verein für mich bisher etwas ganz Besonderes.

Bei der MDG möchte ich die NVFR und IFR-Lizenz erwerben und MEP fliegen, mich am Platz aktiv einbringen und ich hoffe auf schöne gemeinsame Ausflüge und fliegerische Erlebnisse.

Mit kameradschaftlichen Fliegergruß „stets Hals und Beinbruch“ und always happy landings

Thomas



Liebe Fliegerkameraden/innen,

ich freue mich sehr, nun ein Mitglied der MDG zu sein! Ich heiße **Melissa Hammerschmitt**, bin 19 Jahre alt und komme ursprünglich aus Aschaffenburg. Vor eineinhalb Jahren bin ich nach Donauwörth gezogen, um mein duales Studium der Luft- und Raumfahrttechnik bei Airbus Helicopters zu beginnen. Meine Hochschule befindet sich in Friedrichshafen. Dort habe ich aktuell das Glück mich an unserer ausgemusterten BO 105, die zum Hubschrauberflugsimulator umgebaut wurde, engagieren zu dürfen. In absehbarer Zeit soll dieser auch Full-Motion fähig werden.

Mein Herz schlägt für die Fliegerei, seit ich denken kann. Vor einem halben Jahr konnte ich mir nun endlich meinen Kindheits-

traum vom Fliegen verwirklichen. Den ersten persönlichen Kontakt mit der MDG hatte ich an einem Pilotenabend. Die netten Gespräche, die Kameradschaft und der Flugplatz haben mir gleich so gut gefallen, dass ich noch am selben Abend den Aufnahmeantrag ausgefüllt habe. Das bereue ich keineswegs, denn aktuell befinde ich mich in der Ausbildung zum Erwerb des LAPL(A) und es gefällt mir außerordentlich gut :)

Liebe Grüße und allzeit gute Landungen
Melissa



Liebe Fliegerkameraden/innen,

für die Neuaufnahme möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Mein Name ist **Gilbert Tay**, ich bin 33 Jahre alt und komme gebürtig aus Singapur. Ich bin Ingenieur von Beruf mit einem Studiumabschluss in der Luft- und Raumfahrttechnik an der TUM, wo ich anschließend auch als wissenschaftlicher Mitarbeiter gearbeitet habe und meine Promotion abschließe.

Momentan werde ich in einer Münchner Patentanwaltskanzlei zum Patentanwalt ausgebildet.

Meine Leidenschaft für die Luftfahrt begleitete mich seit meiner

Jugend, als ich neben der Schule in Singapur mit 17 meine PPL-A erworben habe. Ich durfte anschließend nach einer langen Pause in 2018-2020 an der Lufthansa Aviation Training meine CPL-A SEP/MEP IR mit ATPL-Theorie erwerben. Dabei wurde ich an den Standorten in Bremen, Vero Beach in Florida, USA und in Rostock-Laage ausgebildet.

Ich freue mich nun wieder in meiner Wahlheimat München zu sein, neue Bekanntschaften im Verein zu schließen und gemeinsam mit Euch in der MDG viele schöne fliegerische Erfahrungen zu sammeln.

Herzliche Grüße,
Gilbert



Liebe Fliegerkameraden/innen,

es freut mich sehr, dass ich mich hier vorstellen darf. Mein Name ist **Malte Zagray** und ich bin 42 Jahre jung. Ich leite eine Unternehmen das sich mit der Neu- und Umgestaltung von privaten Gärten befasst. Wir bauen Schwimmteiche, Poolanlagen, Terrassen und alles was den Garten in eine Ruheoase verwandelt.

In der Fliegerei dagegen bin ich noch ein Neuling. Im März 2018 schenkte mir meine Frau einen einstündigen Rundflug am Stuttgarter Flughafen. Als ich wieder am Boden war stand für mich fest, dass ich einen Flugschein machen muss.

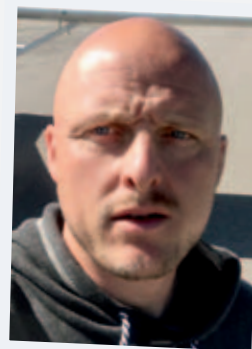
Im Juni 2018 habe ich mich in einer Flugschule am Augsburg

Flughafen angemeldet und dort im Oktober 2019 meine PPL Prüfung bestanden.

Auf der Suche nach einem Verein bin ich nach Genderkingen gekommen und dort seit Mai 2020 Mitglied. 2020 habe ich dann die SPL Lizenz und die NVFR Lizenz erworben. Der schönste Flug 2020 ging mit der Familie nach EDXW (Sylt)

Ich freue mich auf viele schöne Flüge und gemeinsame Erlebnisse.

Beste Grüße
Malte



Liebe Fliegerkameraden/innen,

mein Name ist **Sten Diessner**, ich bin 34 Jahre alt und ich wohne in Donauwörth. Schon mein ganzes Leben begeistert mich die Luft- und Raumfahrt. Fliegerisch bin ich ein kompletter Neuling, aber ich habe schon immer davon geträumt eines Tages mal selber zu fliegen. Nun habe ich mich endlich dazu entschlossen meinen Flugschein zu machen. Da ich im Umfeld von

Genderkingen wohne, einige meiner Freunden und Kollegen bereits im Verein sind und ich beruflich schon oft am Platz war, viel mir die Entscheidung zum Beitritt sehr einfach. Während Corona hat man ja nicht so viele Termine, weshalb ich mich jetzt gut auf die Ausbildung konzentrieren kann.

Ich freue mich sehr auf die gemeinsame Zeit und blicke positiv nach vorn. Ich hoffe das sich die Gesamtsituation bald wieder normalisiert. Bleibt gesund!

Viele Grüße,
Sten



Into the night

Von Uhlend Burkart

Eindrücke und Überlegungen zum Nachtflug als Freizeitpilot

Im professionellen Luftverkehr, der sich hauptsächlich im IFR-Modus abspielt, ist das Thema Nachtflug nichts besonderes. Langstreckenflüge verlaufen über ähnlich viele Stunden in der Nacht wie am Tag. Im Cargobusiness vollzieht sich die Fliegerei sogar hauptsächlich nachts.

Für die Piloten ist Nachtflug aber oft mit mehr Müdigkeit oder etwas

mühsamerem Umgang mit dem Jetlag verbunden, und in Gewitterflügen mitunter mit extremem Stress. Gerade wegen der höheren Müdigkeit und daraus resultierenden größeren Stress-Situationen in An- und Abflügen sind Nachtflüge weniger beliebt.

In der Privatfliegerei dagegen nimmt das Nachtfiegen einen vergleichsweise sehr geringen Anteil

ein. Zum Einen durch die verbreiteten Nachtflugverbote - vor allem in Europa - bzw. die nachts weitestgehend geschlossenen Flugplätze, aber auch durch die kürzeren Flüge und damit eher geringem Grund, überhaupt nachts zu fliegen. Steigt der Privatpilot nachts ins Flugzeug dann zumeist auch zu einem IFR-Flug. VFR-Nightflights hört man kaum auf den Flugfrequenzen.



Was nun also ist es, das den einen oder anderen Privatpiloten dennoch nachts ins Cockpit verleitet. Hier kann ich nicht generell für alle Piloten sprechen. Aber an dieser Stelle einmal für mich selbst. Und den einen oder anderen vielleicht dazu anregen, wieder einmal über das Nachtfliegen nachzudenken. Es wird mit größter Wahrscheinlichkeit kaum einen Piloten geben

der nicht schon darüber nachgedacht hat. Um vielleicht zum Schluss zu kommen, dass er das Thema ein für allemal ad acta legt. Oder ...

Es sind die 60er-Jahre des letzten Jahrhunderts (wie klingt das denn?). Als Gymnasiast plage ich mich wie eine Reihe meiner gestressten Klassenkameraden im Französischunterricht durch

Grammatik, Syntax, Vokabular. Als nicht gerade sprachliches Naturtalent eher mühsam.

Irgendwann hat der Lehrer ein Einsehen und empfiehlt, zur Auflockerung einfach mal ein französisches Buch zu nehmen und zuhause darin zu lesen. Auch wenn man nicht alles versteht. Wenn es geht, über ein faszinierendes Thema. Und dazu ein Buch aus der Schulbiblio-

Foto: Marc Ulm



thek herauszusuchen. Eher wenig überzeugt mache ich mich auf die Suche ... und finde – Zufall oder Fügung, wer weiß – „Vol de Nuit“ (Nachtflug) von Antoine de Saint-Exupéry. Bekannt natürlich so gut wie jedem für sein Buch „Der kleine Prinz“.

„NACHTFLUG“ hörte sich zumindest gut an. „Bewaffnet“ mit einem Wörterbuch begann der Kampf mit der Sprache, dem Stil Saint-Exupéries, dem Verständnis (was man als 16jähriger halt so unter Verständnis subsumiert), seiner Philosophie und dem Abenteuer der sich entwickelnden Luftfahrt. Zähl am Anfang, dann immer besser. Bis heute weiß ich nicht sicher zu sagen was wohl schwerer war: sich mit dem Schulfranzösisch durch dieses Buch zu arbeiten oder viel später, fast ein Jahrzehnt, die Fluglizenz zu erwerben. Wahrscheinlich das Erstere.

Auf jeden Fall war danach die Sprache interessanter, leichter – und der Wunsch, einmal selbst zu fliegen, ist für immer hängengeblieben. Und auch der Wunsch, eines Tages die Nacht im Cockpit selbst zu erleben.

Das hat dann 35 Jahre gedauert.

Die Nachtflugberechtigung wäre wahrscheinlich für immer aus meinem Blick geraten, wenn nicht ein einschneidendes Erlebnis dies ziemlich schlagartig geändert hätte. Der Rückflug von Bodrum in der Türkei nach Deutschland stand an. Mai 2002. Nach einigen schönen Flugtagen über Losinj, Dubrovnik, Korfu, Mykonos, Kos und Rhodos war eine Woche Traumurlaub an der türkischen Südküste östlich von Bodrum ins Land gegangen.

Geplant war ein ca. 4,5 Stunden-Flug: Bodrum, Korfu, Tankstopp mit Mittagessen und dann ca. 5 Stunden nach Augsburg. Abgesehen von einigen CB's mit Schauern

über dem Peleponnes und dem griechischen Mainland war überall gutes Wetter vorhergesagt. Abflug so ca. 10.30 bis 11.00 Uhr lokal. Mit der 2-stündigen Zeitverschiebung also Ankuft so um die 20.00 bis 21.00 Uhr. Flugzeug war eine Cessna172N, Einspritzmotor, IFR zugelassen mit KAP140 einachs Autopilot. Für damalige Zeiten gutes Bendix/King GPS, allerdings nur 2 Zeilen Display. Keine Graphik. Aber immerhin mit eingebbarem Flugplan, DCT-to Funktionen etc. Autopilot ohne Höhenhaltung, aber NAV und APPR Mode, wahlweise aufschaltbar auf VOR/LOC oder GPS. Heute würde man dazu schlicht LNAV sagen. Longrange Tanks für gut 7 Stunden. Der Flieger war bereits nach der Landung vollgetankt. Alles gut also.

Ohne allerdings die Rechnung mit türkischen Verhältnissen gemacht zu haben. Im wahrsten Sinne des Wortes. Die Gebührenrechnung belief sich auf schockierende ca. 1500 US \$. 1 Woche parken, Anfluggebühren, Landegebühren, Abfluggebühren, Handlinggebühren und überhaupt diverse Gebühren. Da habe ich dann doch angefangen hartnäckig nachzufragen, woher diese Gebühren kommen. Palaver, Palaver ... Nachrechnen, Suchen nach Unterlagen und Gebührentabellen. Nach 45 Minuten die Antwort dass alles so richtig berechnet wurde. Ich fand heraus, dass meine kleine Cessna in die unterste Gewichtsklasse einer Verkehrsmaschine, also ein paar Tonnen gefallen ist. Aus dem Fenster konnte man den kleinen Flieger einsam auf dem riesigen Flugplatz stehen sehen. Mein Hinweis darauf war nicht zielführend. Also beim nächsthöheren Manager verhandelt. Wieder eine halbe Stunde. Alles bleibt so. Dann Rücksprache erbeten beim Flughafendirektorat.







Ich wurde tatsächlich vorgelassen und saß dann einem der hohen Würdenträger gegenüber. Langes freundliches Palaver. Dann einsame Entscheidung des hohen Herrn, er würde für mich weil „Deutschland gutes Land, er da einige Jahre gelebt, Touristen herzlich willkommen“ etc. eine Ausnahme machen. An die Verwaltung zurückdelegiert. Dann standen ca. 400 \$ auf der Rechnung. Da hatte ich nicht mehr diskutiert. Mich überschwänglich bedankt. NUR WEG.

Knapp 2 Stunden waren also dahin. Dann Flugplanaufgabe. Der Beamte verschwand, kam zurück. Flugplan kann nicht angenommen werden. In Bodrum gehen für internationale Flüge nach Griechenland (oder überhaupt?? Keine Ahnung) nur IFR-Flüge mit IFR-

Departures. Meine Odyssee wegen der Rechnung hatte sich inzwischen herumgesprochen und der Kollege hat mir dann auf meinen Hinweis dass ich nur VFR-Rating habe – vertraulich wohlgemerkt – den Rat gegeben das besser für mich zu behalten und IFR-Flugplan aufzugeben. Das Wetter sei ja exzellent. Sein Mitleid und seine Bemühungen mir zu helfen waren offensichtlich. Dann hat er mir beim Ausfüllen des Flugplans geholfen, noch die SID Charts kopiert, mir gesagt, welche Departure Route ich zu erwarten hätte und mir auf meiner VFR Karte kurz eingezeichnet wo die Departure Points bzw. das Routing in etwa liegt. Noch ein paar Hinweise wie ich mich am Funk zu verhalten habe. Da habe ich nicht mehr

diskutiert, mich überschwänglich bedankt. NUR WEG.

Dann, gut 2 Stunden nach ursprünglichem Plan, ging's auch los. Startup sofort bekommen. IFR-Briefing mit SID-Route wie vorhergesagt. Take-off, Wechsel zu Radar. Bodrum Radar dann: „Radar contact, follow route as filed, climb FL190“. Habe ich alles bestätigt. Ohne Bemerkung dass bei mir bei FL120 Schluss ist. NUR WEG. Nach Erreichen von FL120 habe ich dann mit Hinweis auf ein Sauerstoffproblem den Level halten dürfen. In Wirklichkeit hatte ich natürlich gar keinen Sauerstoff an Bord. Und dann ging's auch schon zum griechischen ATC, IFR gecancelt und dann einen super VFR Flug nach Korfu.

Klar war, dass es mit dem Flug nach Deutschland nichts mehr



wird. Unterwegs in der Luft eine Alternative nach Split in Kroatien ausgearbeitet, mit Alternate Zadar. Von Korfu aus 2,5 Stunden weniger Flugzeit als nach Augsburg, also just die verlorene Zeit kompensiert. Und in Korfu lief eigentlich alles hervorragend. 2002 noch ausgesprochen billig. Mit viel Glück zwischen den ganzen Charterfliegern – im Mai beginnt die Saison so langsam richtig – sofort Sprit bekommen. Flugplan nach Split berechnet. Damals musste man noch übers Ionische Meer nach Brindisi und dann wieder über die Adria nach Split. Vorbei an einigen NATO Übungs- und sonstigen Flugbeschränkungsgebieten. Flugdauer mit 2:45 Stunden berechnet. Sunset in Split nachgeschaut, ca. 20:15 lokal. Mit Blick auf die Arm-

banduhr, kein Thema. Abflug Korfu 16:45 lokal. Ca. 45 Minuten vor Sunset Landung. Plus 30 Minuten bis offiziellem Beginn der Nacht. Dann, es sollte offenbar nicht der Tag mit ganz pünktlichen Abflügen sein, wegen hohem Verkehrsaufkommen zunächst 15 Minuten Startupdelay. Kommt vor. Dann während des taxiing Umstellung der Startrichtung von 34 auf 16. Kommt vor. Dadurch aber auch Verzögerung der Anflugsequenz der Jets. Nochmals 10 Minuten. Der Start nach Süden ist zwar maulerisch – über das Kirchlein auf der kleinen Insel in Verlängerung der Startbahn – braucht aber halt 5 Minuten mehr Flugzeit. Bei den Zeitreserven aber kein Problem. Schöner Flug über das ionische Meer nach Brindisi VOR. Dann

Richtung Kroatien. Naja. Zunächst mal. Die Rechnung war ohne einige NATO-Flieger gemacht. Um denen nicht in die Quere zu kommen gab es zunächst mal Radarvektoren entlang der italienischen Küste und damit weiteres Delay von gut 10 Minuten Flugzeit. So langsam nähert sich die Sonne im Westen dem Horizont. Dann mit Kurs Nord Richtung Split. Schräg über die Adria. Mit Blick Richtung Nordosten konnte man sehen, dass vom Balkan her so langsam die Dunkelheit kommt. Das GPS zeigt bis Split noch gut 100 nm. Mit Landung ca. 1 Stunde. Blick wieder Richtung Westen. Die Sonne steht nun definitiv am Horizont. In FL100. Das bedeutet, wie man auch mit einem Blick nach unten aufs Meer und die



Foto: Marc Ulm

Küste voraus sehen konnte, bereits Sunset in Split. (Heute weiß ich, dass Sunset in FL100 ca. 7 Minuten nach Sunset am Boden ist). Irgendetwas war da offensichtlich mit dem Timing massiv schiefgelaufen. Im Nachhinein war klar, wo der Fehler lag. Ich war auf dem Flug von der Türkei nach Hause von 2 Stunden Zeitverschiebung ausgegangen, aus welchen Gründen auch immer und hatte meine Uhr um eine Stunde falsch gestellt. Und eben ging malerisch die Sonne am westlichen Horizont unter.

Da war er also. Der Flug „Into the night“. Außerplanmäßig. Ohne IFR-Rating, ohne VFR-Night-Rating. Ohne je nachts gelandet zu sein. Dazu kam, dass sich inzwischen über dem Balkan eine hohe ge-

schlossene Wolkendecke hereinschob. Kein Problem für den Flug. Aber darunter war dann nicht mehr mit Sternenlicht oder Mondlicht zu rechnen.

Unter mir und nach Nordosten wurde es nun rapide dunkel. Das Meer wird schwarz. Die Bedingungen in Split waren zwar CAVOK, aber etwas diesig. Die Berge des Balkans und auch die Höhen auf den vorgelagerten Inseln, die sich bis zu 2500 ft hochziehen, wurden zügig unschärfer. Der Horizont zunehmend undeutlich.

Dann der Blick auf die VFR Anflugkarte. Die Anflugwege sind mit 1000ft über Grund bzw. Wasser angegeben. Zwischen und über die Inseln und über dem Wasser. Wobei man über dem Wasser kein Gefühl für die Höhe mehr

hat. Über Land in der Dunkelheit übrigens dann auch kaum. Die Lichter an der Küste (Straßen, Ortschaften) im Wechsel mit den dunklen Berghängen und den wenig bewohnten Inseln bieten eine perfekte Grundlage für eine ganze Reihe von optischen Täuschungen die bevorzugt nachts auftreten. Besonders, wenn man vom Wasser her einen Flugplatz anfliegt, der direkt hinter der Küste liegt. Split airport hat ca. 80ft MSL. Beim Anflug nach Osten geht es auf der Nordseite der Landebahn neben dem Platz zügig die Berge hoch bis über 2500ft. 2,5 nm hinter der Bahn wartet eine Felsenbarriere mit bis zu 2500 ft Höhe. Ein reiner VFR-Nachtanflug war ziemlich offensichtlich nicht die allerbeste Idee. Und Split definitiv



der Airport um mit einem Training zu beginnen.

In 2002 hatte ich an die 25 Jahre Motorflugerfahrung und war seit ca. 20 Jahren immer wieder auf Flugreisen in ganz Europa unterwegs. Als ich, seinerzeit in Marburg, damit begonnen hatte, habe ich mich auch intensiv mit den Piloten des Vereins unterhalten, die ebensolche Reisen gemacht haben. Dies waren fast durch die Bank Kollegen mit IFR-Rating bzw. hatten Copiloten mit IFR-Rating auf ihren Reisen dabei. Einen Rat den ich von allen gehört habe war, sich immer wieder darauf vorzubereiten in schlechtes Wetter zu kommen, oder auch mal in die Nacht. Mit anderen Worten: sie empfahlen mir öfters IFR-Anflüge unter VFR in guten VMC-Bedingungen

zu üben. Mit Freigabe von ATC als „practice IFR approaches“. Was ich dann auch getan habe. Alle unsere Reisemaschinen waren auch IFR zugelassen, C182, PA28, C172. Alle mit Autopilot. So sind im Jahr immer so um die 5 oder mehr „practice ILS“ Anflüge zustande gekommen. In 20 Jahren also gute 100. Für den Fall der Fälle. Ich hatte auch immer für die Zielflugplätze und auf langen Strecken für ein, zwei Flughäfen entlang der Strecke eine ILS, Anflugchart dabei, so es solche Anflüge gab. Für alle Fälle. Split war so ein Flughafen.

Jetzt war es also an der Zeit diese Erfahrung umzusetzen. ATIS war bereits zu hören, die Frequenzen – COMM und NAV – gesetzt. Die Navlights nach Sonnenuntergang bereits eingeschaltet, die Instru-

mentlights an, die Taschenlampe aus dem Flightkit bereit gehalten und schon mal frühzeitig die Approach Checklist durchgearbeitet. Später hat man vielleicht nicht so sehr die Muße das zu tun. Von Zadar Radar abgemeldet um zu Split zu wechseln.

„Split Radar, D-EXEL FL100, good evening“. Nachdem Split mich begrüßt hatte: „Radar, due to departure delays and detours by Brindisi ATC we are way behind schedule and will enter the night before landing at Split. To facilitate and support the approach request radar vectors for a practice ILS approach runway 05, under VFR and maintaining VMC all the time.“

Split hat sofort verstanden was ich wollte und so kam auch schnell die Antwort. „D-EXEL, expect ra-

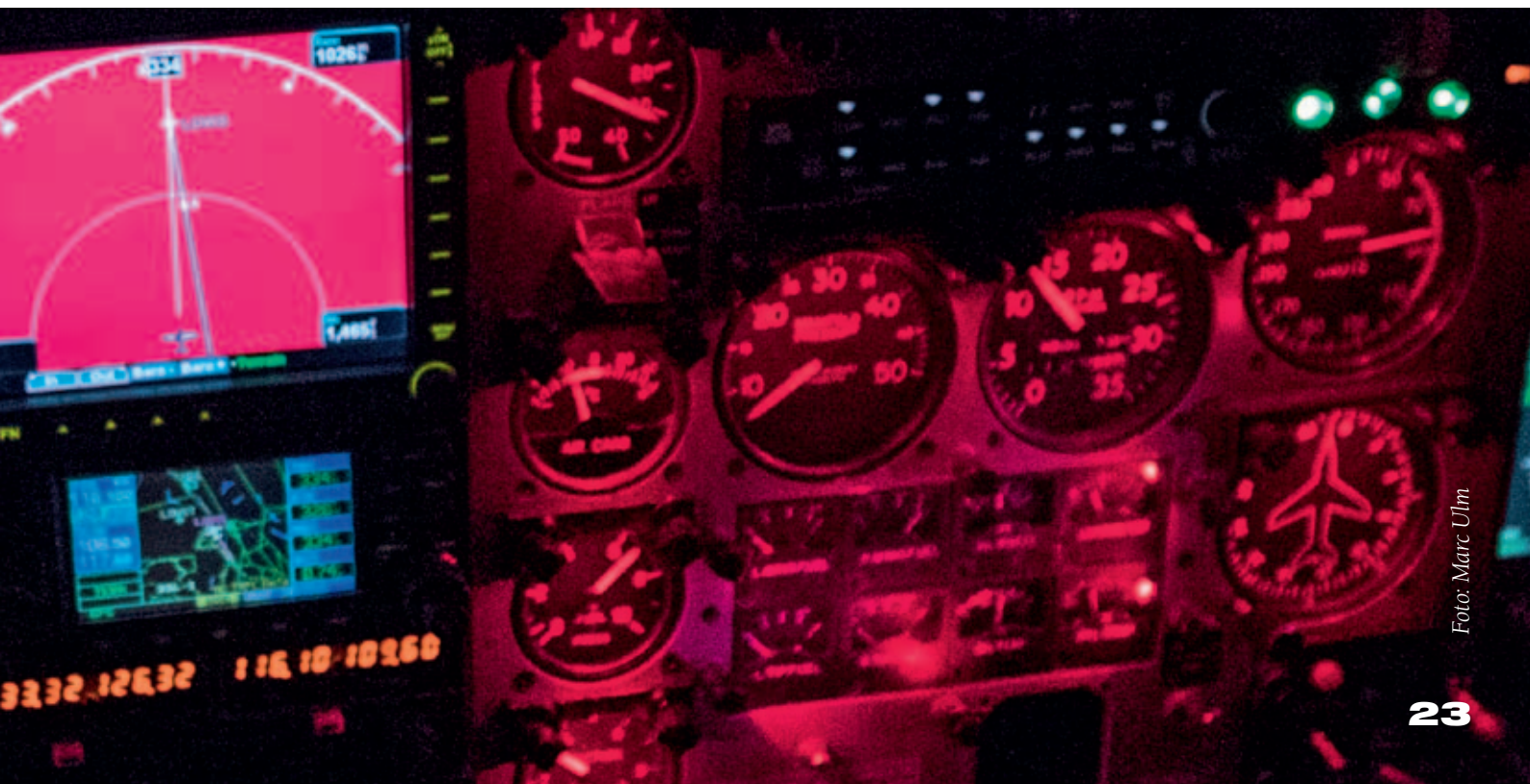


Foto: Marc Ullm

dar vectors to the ILS runway 05. Vectors and altitudes are recommendations only, maintain VMC and own separation all the time. You will be number 2 behind ... Advice immediately if any problems.“

Mit den Vektoren war dann ein ganz entspannter Anflug mit Autopilot zunächst im Heading Mode und dann im Approach Mode mit Localizer interception das Resultat. Die Höhen mussten manuell erfolgen und gehalten werden. Der Gleitpfad entsprechend auch. Voraus kam die Küstenlinie bei Trogir in Sicht. Direkt dahinter wurde der „Christbaum“, der Anflug und Landebahnbefeuerung sichtbar, und auch bald haben Glideslope und PAPI problemlos den Sinkflug vorgegeben. Einige Meilen

vor touchdown dann den Autopiloten ausgeschaltet. Das Bild des Flughafens, die Küstenlinie davor, rechts in der Bucht die Stadt Split, direkt über das alte Städtchen Trogir mit seinem Hafen hinweg. Wer da nicht vom Nachtflug begeistert wird wird es wohl nie mehr werden. Die Landung war dann sogar erstaunlich gut. Bei der Länge der Bahn hatte man auch viel Zeit sich an die runway heranzutasten.

Es wurde dann noch ein schöner Abend in Trogir. Und anderntags ein ebenso schöner Heimflug nach Augsburg und Marburg. Aber der Nachtanflug hat dann intensives Nachdenken ausgelöst. Nachtflug ist faszinierend. Eine andere, neue Fliegerwelt. Speziell wenn es um VFR-Nachtflug geht.

Aber eine sehr ernsthafte Angelegenheit. Wenn er sicher sein soll, und das soll ein Flug bekanntlich ja immer, braucht es viel mehr Wissen, bessere Vorbereitung, umfangreichere Alternativplanung. Mehr Ausrüstung.

Nachtflug ist nicht notwendigerweise IFR-Flug, aber IMMER Instrumentenflug. Und braucht viel Praxis, wenn es nicht nur um Flüge in der Nähe des eigenen Flugplatzes geht.

Ich habe dann auch sofort das VFR-Night-Rating erworben. Um legal nachts fliegen zu dürfen. Und in den weiteren fast 20 Jahren seither mich bemüht, Nachtflug zu lernen. Ich bemühe mich immer noch. Davon wird dann, mit einigen „tricks of the trade“, in einem weiteren Beitrag die Rede sein.

