Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. I Ausgabe 2 I Juni 2023 I Schutzgebühr 0,90 EUR

GendAiR kingerNEWS

Reisebericht
Dirk Becker ist für uns nach Apulien gereist und schildert seine Reiseeindrücke

Berufspilot
Der Weg zum Traumberuf. Thomas Raith erzählt seinen Werdegang

Bye, Bye Lady Victoria
Rückbick aus über 20 Jahren mit er D-EELV

Sicheres Formationsfliegen mit Jürgen Grüll

Neue Mitflieger

Liebe Fliegerkameradinnen und -kameraden,

mein Name ist Sebastian Eckmeier, ich bin 14 Jahre alt und wohne in Auchsesheim. Ich besuche aktuell noch die Heiligkreuz Realschule, bin allerdings trotzdem schon sehr am Fliegen interessiert. Meine Begeisterung für das Fliegen fand ich erstmals im Alter von 6 Jahren, als ich ein ferngesteuertes Flugzeug zum Geburtstag geschenkt bekommen habe.

Leider wusste ich damals noch nicht so wirklich, was ich tue, weshalb auch der Flieger nicht allzu lange überlebt hat. Der erstmalige Kontakt mit einem echten bemannten Flugzeug (außer Airliner die waren schon vorher dran :)) fand für mich in Blaubeuren statt, wo mich ein Befreundeter Pilot der Familie in seinem Flugzeug einer Jodel DR 1050 (D-EBMI) mitnahm.

Ab diesem Zeitpunkt war für mich eins klar, Ich will fliegen.

Damit war die Basis geschaffen, und ich beschäftigte mich vor allem in den Jahren 2020-2022 mit der Fliegerei, und besuchte auch das Ferienprogramm der MDG. Zu meinem 14. Geburtstag durfte ich das erste mal mit dem Donnervogel fliegen, und wusste dass ich da hinkommen will. Als ich Mitte Februar 2023 der MDG beigetreten bin, ging es für mich gleich am Anfang mehrfach mit der D-GDON und zwei MDG-Piloten (Philipp Abel und Stephan Strobel) in die Luft, und wusste ME-IR muss sein.

Aktuell bin ich bei den SIM-Operatoren beteiligt, und hoffe in der nächsten Zeit viele tolle Flüge mit einigen Fliegerkameraden miterleben zu dürfen. Zum Abschluss wünsche ich euch viele erfolgreiche und schöne Flüge, und vielleicht sieht man sich mal (vielleicht auch in der Luft :)).

Bis dahin Viele Grüße
Sebastian

Liebe Vereinskollegen,

mein Name ist Chris Molter und ich bin 41 Jahre alt. Seit dem Kindesalter interessiere ich mich für Alles, was fliegt. Daher habe ich auch an der Universität Stuttgart Luft- und Raumfahrt studiert und dort später auch promoviert. Für meine Doktorarbeit habe ich eine Drohne speziell für Windmessungen im Bereich der Windenergie entwickelt.

Seit 2021 bin ich hauptberuflich bei der TENSOR AG in Genderkingen tätig und widme mich dort der Entwicklung unseres Tragschraubers mit demselben Namen (Tensor). Nebenbei beschäftige ich mich weiterhin mit Drohnen, Modellflug, Elektronik, Programmieren, CNC Fräsen und vielen weiteren nerdigen Dingen.

Mittlerweile habe ich auch das Glück meinen Flugschein bei Jürgen Voll machen zu dürfen. Für meinen Job bin ich in der Regel immer montags und dienstags hier am Standort hier im Forstmahd und ansonsten im Homeoffice in Stuttgart Mitte.

Ich freue mich darauf euch kennen zu lernen und auf gemeinsame Erlebnisse.

Viele Grüße – Chris

Mein Name ist Holger Kirschberger, ich bin 54 Jahre alt und seit Anfang Mai 2023 neues Mitglied im MDG e.V.

Gebürtig komme ich aus dem wunderschönen Ruhrgebiet. Seit 2015 hat es mich jedoch aus familiären und beruflichen Gründen in den Süden von Deutschland verschlagen.

Meine Leidenschaft für das Fliegen habe ich bereits im Alter von 6 Jahren entwickelt, als mein Vater mich oft zum Flughafen Düsseldorf mitgenommen hat. Der Wunsch, irgendwann einmal Pilot zur werden, ist somit schon sehr früh bei mir entstanden.

Nach vielen Jahren als Fußgänger, habe ich dann endlich Anfang 2021 mit der Ausbildung zur PPL (A) in Augsburg begonnen und unmittelbar nach „Endlich fliegen dürfen“ auch noch die Ultraleicht-Lizenz in Jesenwang absolviert.

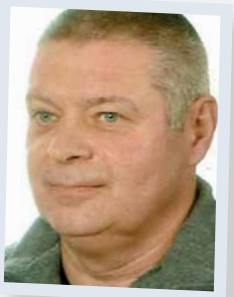
Beruflich bin ich in der Immobilienbranche tätig und habe mich seit einigen Jahren auf die Baulandentwicklung im Großraum Südbayern spezialisiert.

Ich freue mich auf viele neue Kontakte und spannende Flüge
Bis bald und „Always Happy Landings”

Mein Name ist Claus Kindermann, geboren in Bietigheim-Bissingen, ich bin 65 Jahre alt und Rentner. Seit meiner Verrentung hat es mich (und meine Frau) zu den Wurzeln meines Va-ters, der in Genderkingen geboren wurde, gezogen. Schon als kleiner Junge und Jugendlicher habe ich viel Zeit in Genderkingen bei den Großeltern verbracht und dabei auch auf dem Flugplatz rumgeschnuppert.

Alles was „schnell geht“ hat mich immer interessiert. Allerdings war väterlicherseits Fußball angesagt. So habe ich mit 8 Jahren mit dem Kicken begonnen und 23 Jahre durchgehalten, bis Verletzungen dem ein Ende setzten.

Als gelernter KFZ-Mechaniker hat es mich von meinem Ausbildungsbetrieb (Firma Weller in Bietigheim) über die Firma Bosch zum Rennsport verschlagen. Über 20 Jahre war ich im Motorenbau für die DTM-Fahrzeuge der Firma AMG/Mercedes in Affalterbach beschäftigt. Viel in der Welt rumgekommen für DTM und Formel 1 hat mich dann ein Herzinfarkt auf der Rennstrecke in Spielberg (Graz) ausgebremst. Ich durfte keinen Rennsport mehr machen und wurde in den Sonderfahrzeugbau abgeschoben, nach dessen Auflösung ging ich wieder zu meinem Ausbildungsbetrieb zurück.



Als Rentner möchte ich gerne ab und zu mal mitfliegen, das hat mir Herr Hieke schmackhaft gemacht. Ich freue mich, dass ich als passives Mitglied aufgenommen wurde und stehe - wenn meine Zeit es erlaubt - für Hilfe im Verein gerne zur Verfügung.

Allen wünsche ich stets wohlgelungene Starts und Landungen!

Inhalt

Neue Mitglieder – Neue Mitflieger
Sebastian Eckmeier, Chris Molter, Holger Kirschberger und Klaus Kindermann 2

Grußwort und Infos
Aktuelles zum Verein und zum Flugplatz 3

Mein Weg zum Berufspilot
Thomas Raith erzählt seinen Weg vom Fluggerätemechaniker zum Profi Piloten 4

Apulien
Mit Dirk Becker unterwegs in den Süden 8

Formationsfliegen
Jürgen Grüll und Formationsflug-"Azubis" berichten vom MDG-Formationsflug-Training 12

In Kürze
Ehrungen 20
D-GREN wird eingeweiht 21
Nachwuchs-Simulator 22
Tower-Putz 22
Verkauf der D-EELV 23

Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Hans Kavasch, Thomas Raith, Dirk Becker, Jürgen Grüll, Sebastian Eckmeier, Chris Molter, Holger Kirschberger und Klaus Kindermann **Fotos:** Thomas Raith, Dirk Becker, Jürgen Grüll, Sebastian Eckmeier, Chris Molter, Holger Kirschberger und Klaus Kindermann, Daniel Born, Rudy Cepeda Gomez, Matthias Höfle, Hans Kavasch, Andreas Koch, Dennis Köhler, Matthias Obermayer, Thomas Schneider, Daniel Streinz, Wolfgang Tauber **Titelfoto:** Thomas Schneider **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehmacher [Atelier Lehmacher, Friedberg] **GendAIRkingerNews:** Die GendAIRkinger News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Beiträge geben nicht die Meinung des Vereins wieder, sie sind lediglich persönliche Stellungnahmen der einzelnen Redakteure. E-Mail: redaktion@flugplatz-genderkingen.de **Anzeigen:** Anzeigen in den GendAIRkingerNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder über redaktion@flugplatz-genderkingen.de. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste

Liebe Leser und Freunde des Flugplatzes Donauwörth-Genderkingen!

Die D-EELV ist verkauft! Ich denke, wir alle sehen das mit einem lachendem und einem weinenden Auge. Die Lady Victoria war eine Ikone im Verein. Fast jeder MDG-Pilot ist schon mal hinter dem Steuer gesessen. Für mich selbst war sie vor über 35 Jahren (damals noch mit Lycoming-Motor), das erste Echo-Flugzeug, das ich geflogen bin. Wir hatten unsere LV schon einmal neu lackiert, das Interieur getauscht und ein neues Avionik Panel verbaut. Es war absehbar, dass auf uns in absehbarer Zeit wieder eine ähnliche Maßnahme zugekommen wäre. Zudem stand für Ende 2024 ein Motortausch an. Eine neuere Cessna wird uns hoffentlich genauso zuverlässig und unfallfrei in den kommenden Jahrzehnten begleiten.

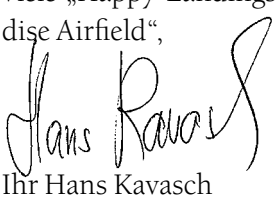
Für die meisten von uns ist Fliegen ein Hobby, einige haben es aber auch zum Beruf gemacht. Ich denke, wir dürfen stolz darauf sein, dass bereits eine ganze Reihe fliegerischer Karrieren in unserer Vereinsflugschule begonnen haben. Ganz besonders freut es mich, wenn diese hochqualifizierten Piloten unserem Verein erhalten bleiben und ihre Erfahrung mit uns teilen. Wer beruflich Turbinen beweg und trotzdem in der Freizeit kleine Kolbenflugzeuge fliegt, muss eine besonders große Begeisterung für die Fliegerei haben. Vielen Dank an Thomas Raith für seinen Artikel.

Unsere beiden Aquilas machen beim Formationsfliegen eine wirklich gute Figur; die Formation mit unserer viel schnelleren WT9 war dann noch eine zusätzliche Herausforderung. Unter Anleitung von Jürgen Grüll lernen unsere Piloten präzises Fliegen. Zusätzlich braucht es beim Formationsfliegen aber auch Vertrauen und Zusammenhalt. Hier zeigt unser Verein seine sportliche Seite.

Anfang Mai hatten wir unsere jährliche Mitgliederversammlung abgehalten. Unser gemeinsames Ziel ist und bleibt der Erhalt und Ausbau unseres Paradise Airfields. Dabei hat jeder seine eigene Definition des Paradieses. Unser Verein steht für Vielfalt und Innovation. Die Grundlagen wurden geschaffen von langjährigen Mitgliedern. Deshalb war es an der Zeit, einigen Mitgliedern für besondere Verdienste und jahrzehntelange Treue zu danken und sie zu ehren.

Einen großen Reiz beim Fliegen macht das Reisen mit besonderen Erlebnissen und Eindrücken aus. Diesmal berichtet Dirk Becker von seinem Flug nach Apulien.

So wünsche ich uns allen wieder viele „Happy Landings" am „Paradise Airfield",



Ihr Hans Kavasch

Wir gratulieren herzlich

Neue Lizenzen 2023
Sanches Oro, Jose UL
Philipp Link UL
Delia Lünenborg PPL(A)
Matthias Höfle SEPL IR (+MEPL PIC+IR)
Frederic Sturm PA-46 SET PIC+IR

Thomas Raith

Der Weg zur beruflichen Fliegerei

◄ *Thomas Raith mit seiner Tochter Lena in der AQUILA*
▼ *Thomas Raith und Ralf Kaldenbach nach (Wieder-)Erstflug der D-FURY und Überführung nach EDMQ*

Fotos: Thomas Raith

Die Fliegerei hat mich von Kindheit an sehr begeistert. Ich wuchs in der Nähe des Augsburger Flughafens auf und radelte nach den Hausaufgaben fast täglich zum damalig dort ansässigen „Fliegenden Museum“ von Josef Koch, um mir die alten Flugzeuge anzusehen und die Nase am Flughafen-Zaun platt zu drücken. Dort saß ich im Alter von acht Jahren auch zum ersten Mal im Cockpit einer T-6.

▲ *Kurze Pause beim Werftbesuch bei Beechcraft vor 20 Jahren*

Anfang der 90er landete in Augsburg eine Iljuschin IL 18 und eine Tupolev Tu 134 der ehemaligen Interflug. Ich konnte dieses Spektakel als 10jähriger live miterleben. Diese Eindrücke haben mich bis heute geprägt und seitdem bin ich mit dem Fliegervirus infiziert. Mit 14 Jahren fing ich das Modellfliegen an und verbrachte viel Zeit mit Modellbau. Nach der Schule begann ich bei MBB (heute Premium Aerotec) die Ausbildung zum Flugzeugbauer. So kam ich auch zur MBB-Flugsportgruppe und machte dort an den Wochenenden meinen Segelflugschein und weiter den PPL-A. Durch die damalige Möglichkeit, als Rundflugpilot in einer Augsburger Flugschule Flugstunden zu sammeln, erhielt ich bald die nötige Erfahrung, um Fluglehrer zu werden.

▲ *Formationsflug mit SIAI-Marchetti 211*

▲▲ *Im Cockpit der Do 328 der Private Wings*
▲ *Formationstraining in Kalifornien*

▼ *Vor der PC12 D-FOOD in EDMA*

Über die Jahre am Augsburger Flughafen konnte ich viele Kontakte zu Berufspiloten knüpfen und habe viel über den Beruf erfahren. So beschloss ich mit 20 Jahren, meine Karriere als Fluggerätebauer an den Nagel zu hängen, und kündigte nach der Ausbildung meinen sicheren Arbeitsplatz und arbeitete fortan als Fluglehrer für damals 10 Euro die Stunde. Es folgten der CPL, IFR und darauf der ATPL, den ich während meiner Zeit bei der Luftwaffe im Fernstudium erwarb. Der Weg nach vorne links als Verkehrsflugzeugführer war geebnet.

Über die vergangenen 20 Jahre habe ich über 10.000 Stunden auf der gesamten KingAir-Reihe, Dornier Do 328 und diversen Business Jets gesammelt. Heute bin ich Kapitän beim größten Business Jet-Anbieter weltweit in Europa und Nord Amerika tätig.

Da ich von der Fluglehrerei, dem Segelfliegen, Kunstflug, Liniendienst und dem Businessfliegen so alles miterlebt habe, gefällt mir der Mix meines jetzigen beruflichen Fluglebens am besten. Der größte Unterschied zum heutigen Vereinsfliegen/Hobby ist für mich natürlich, dass ich, wenn ich beruflich fliege, fliegen muss, um Geld zu verdienen, und in meiner Freizeit fliegen darf, wenn ich möchte.

Während ich diese Zeilen schreibe, sitze ich gerade als Passagier in einer A 320 der Lufthansa auf dem Weg von München nach Nizza. Von dort werde ich nach Hyères gefahren, um morgen einen Flieger zusammen mit meinem Copiloten zu übernehmen. Die kommenden sechs Tage werde ich mit meinem Kollegen und der Maschine quer durch Europa unterwegs sein. Derzeit sind für morgen drei Flüge geplant. Erstes Ziel ist Madrid, weiter nach Porto und anschließend nach Farnborough bei London.

Morgen früh werden wir zu zweit das Briefing inklusive Wetter, NOTAMS und Flugleistung, besprechen, den Flieger checken und für die Passagiere vorbereiten. Hoffentlich ist das Wetter

▲ *KingAir 200 im Werksverkehr*

gut und die Flugsicherung meint es gut mit uns, so dass wir keine allzu schlechten Slots bekommen, die den Tagesplan durcheinanderwerfen könnten.

Große Herausforderungen sind die sich ständig ändernde Tagesplanung. Es kann durchaus passieren, dass nach der Landung in Madrid der Flug nach Porto gestrichen wird und wir stattdessen nach Marokko fliegen. Kleidung für heiße und kalte Regionen sind Pflicht im Koffer.

Im Tagesgeschäft als Verkehrsflugzeugführer sehe ich mich mehr als Manager als wie als Pilot. Richtig viel von seiner Umwelt bekommt man in 40.000 ft. gesteuert vom Autopiloten nicht mit. Man ist mehr damit beschäftigt, das Wetter am Zielflughafen und den Ausweichplätzen sowie das Wohlbefinden der Passagiere im Blick zu haben.

Wenn ich in meiner Freizeit fliege, möchte ich mich am liebsten auf den schönen Teil der Fliegerei beschränken. Mit einfachen Mitteln, Kompass und Karte zu navigieren und einfach nur unbeschwert mit Freunden fliegen. Die Umwelt im offenen Cockpit zu erleben oder mit dem Segelflugzeug zusammen mit anderen im Bart zu kurbeln.

Am schönsten finde ich immer noch einen Flug am späten Nachmittag, wenn die Bäume lange Schatten werfen. Oder bei schlechtem Wetter „back to the roots“ am Flieger zu schrauben oder mit anderen alte Fliegergeschichten zu teilen.

Da ich erst 2017 zusammen mit Ralf Kaldenbach und unserer „Fury“ zur MDG kam, hatte unser Verein leider wenig mit meinem beruflichen Werdegang zu tun.

Genderkingen ist dennoch für mich der schönste Flugplatz, an dem ich beheimatet war. Einfach ein schönes Umfeld, um unbeschwert in die Luft zukommen. Auch meine Familie genießt das gemütliche Umfeld und die gute Pizza.

Thomas

▲ *Mit Bob Hoover beim Reno Air Race*

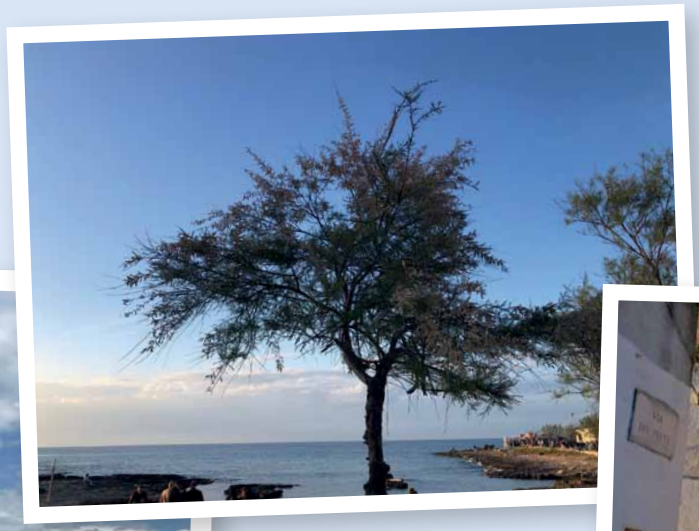
▼ *Erste Flüge in der Super-Cub 1997*
▼▼ *Citation Latitude beim Night Turnaround in Gibraltar*

Apulien

Ein Bericht von Dirk Becker

▲ *Der "Sporndes Stiefels" bei Gargano*

▼ *Matera*



▼ *Carovigno*

Liebe Fliegerinnen und Flieger,

hier ein Reisebericht über einen Flug nach Apulien am letzten Aprilwochenende 2023. Ich war 2022 auch schon dort, seiner Zeit bin ich in Brindisi gelandet, was Lande – und Handling-Gebühren von knapp 300 € für zwei Nächte zur Folge hatte. Daher sollte der Flug diesmal eigentlich zu einem kleinen Platz westlich von Brindisi gehen, dort ist ein ambitionierter Club ansässig. 580 m Grasbahn sollten für die KY eigentlich ausreichen. Nach einem Telefonat mit den Menschen dort vor Ort hat man mir sehr deutlich gemacht, dass man mich dort nicht haben will, die Bahn sei zu kurz. Warum dann auf der Website des Platzes Bilder von der Landung und vom Start einer Seneca zu sehen sind, blieb etwas unklar. Also Umplanung: es sollte nach Lecce Lepore (LINL) gehen, aber dieser Platz ist seit längerem geschlossen. Alternative ist „Aviosuperficie Lecce-Fondone“. Der Platz hat eine ICAO-Kennung (LINK), aber eine Flugplan-Aufgabe (geplant war ein IFR-Flug) dorthin war mit AIS irgendwie nicht realisierbar. Also Planung nach LINL, weil mir bei AIS niemand sagen konnte, wie ich Eurocontrol–kompatibel nach LINK „filen“ kann.

▶ *Diesel-Beschaffung in Lecce*
▼ *Kanisterbetankung in Lecce-Fondone (LINK)*

Für die Landung in Fondone (LINK) hatte ich zuvor mit dem Platzbetreiber Francesco telefoniert, sehr netter Kontakt. Ich soll mich melden, wenn ich weiß, wann ich lande; dann ist er am Platz.

Das Wetter war ordentlich vorausgesagt, kein Eis, ordentlich Rückenwind bis 25 kts und so krabbelte die KY mit Sauerstoff und zwei Personen an Bord vollgetankt problemlos auf FL160, um dann in Fano (LIDF) einen Tankstopp einzulegen. Routing von der DFS problemlos via PickUp LELTA, dann Y 161, M736, N503, L12 via VIC usw. nach Fano. IFR cancelled in 5000 ft, dann aber noch beim Radar bleiben bis „field in sight", dann Abmeldung zu Fano Radio.

Lange Grasbahn, problemloser Anflug, aber dann…

Tankstelle zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr geschlossen, aber gutes Restaurant (preiswert) am Platz. Landegebühr 30 Euro. Tanken dann um 15:00 Uhr problemlos, JET A 1 für 1,96 € Beim Abflug von Fano kannte der Lotse uns nicht, fragte, ob wir einen Flugplan hätten (der war zuvor von DFS genehmigt worden) und ließ uns erst mal einige Zeit Richtung Osten geradeaus aufs Meer fliegen. Nach mehrmaligem Nachfragen bekamen wir dann ein Routing, was sehr viel über offenes Wasser gegangen wäre. Trotz guten Wetters wollte ich lieber in Ufernähe bleiben, daher Routing über ANC und PES Richtung Brindisi. IFR cancelled wieder in ca. 5000 ft, noch bei Brindisi Approach bleiben bis „field in sight", dann zu Fondone Radio. Am Boden wartete Francesco auf uns, er und seine Familie betreiben diesen Platz mit einer 800 m langen „Gravel Runway", gut sichtbar, der Flieger wurde dann in den großen Hangar gestellt, Landegebühr null Euro, parken pro Nacht 20 €, sehr fair. Francesco gab uns dann riesige 50 l Kanister, wir sind zur nächsten Tankstelle, haben Diesel reingekippt und den mit Francescos Hilfe in die KY gefüllt. Man fühlte sich ein wenig wie beim Klauen von Dieseltreibstoff…

Fünf Tage später, dann Rückflug, die Windrichtung hatte leider nicht gedreht, forecast 30 kts auf die Nase, ich wollte zunächst VFR niedrig fliegen, habe dann aber wegen der schwierigen Lufträume in Süditalien und den damit verbundenen Umwegen doch IFR geplant.

War dann auch nicht verkehrt, beim Abflug in 2000 Fuß waren schon 30 Knoten buckliger Gegenwind, so dass ich doch froh war, IFR auf FL140 zusteigen. Gegenwind bis 39 Knoten, dementsprechend langer Flug. Zwischenlandung dann in Ozzano (LIKO), 800 m Asphalt, wo ich schon im letzten Jahr war, Landegebühr NULL Euro, Tanken ging flott, dann weiter mit FPL nach Norden über Bozen, Innsbruck nach EDMQ. Alles in FL 140, kein Eis, immer clear of clouds, aber weiter 30 kts auf die Nase. EDMQ CAVOK.

Alles in Allem: toller Trip, LINK ist ein prima Platz, da stehen auch ein paar 2-mots im Hangar, Tanken auf süditalienische Art mit Diesel ist fein. Mietwagen gibt's in Lecce, ca. 20 min mit dem Taxi, dafür ist der Mietwagen aber 50% preiswerter als am Brindisi Airport, von den dortigen Lande- und Handlinggebühren ganz abgesehen. Apulien ist wunderschön, die kleinen Städtchen dort haben bezaubernde Altstädte und waren im April noch nicht überlaufen. Schöne Strände, feine kleine preiswerte Restaurants und das Weltkulturerbe Matera (noch bekannter geworden aus dem letzten James Bond Film) sind eine Reise wert.

For more details contact me any time, happy landings, Dirk

▼ *Vorflugkontrolle in LINK*

Erfahrungen | Hinweise zum Nachfliegen

Zur Orientierung habe mich auf der Seite http://www.fliegen-in-italien.de informiert und mit dem Autor Kontakt aufgenommen – das war hilfreich. Da ich aber KOMPLETT IFR geflogen bin waren die VFR-Probleme für mich nicht existent.

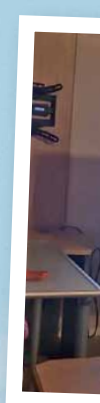
Zu den Plätzen:
Brindisi (LIBR): Handlung, Landung und Parken für zwei Nächte rund 280 €, umständlicher Zugang zum Flieger mit Sicherheitskontrolle und dem ganzen Drumherum eines Verkehrsflughafens, sonst aber sicher o.k., Parken sollte vorher für die beabsichtigte Aufenthaltsdauer reserviert werden

Fano (LIDF): lange Grasbahn, guter Zustand, Landegebühr 30 €, Tanken zwischen 12 und 15 Uhr definitiv NICHT möglich, aber gutes, preiswertes Restaurant am Platz, JET A1 1,95 €, BP Carnet wird nicht akzeptiert, Kreditkarte immer.

Ozzano (LIKO): 800 m Asphalt, sehr guter Zustand, Landen kostenlose, Tanken (AVGAS, JET A1 und MOGAS) total unkompliziert und preiswert (JET A1 1,97 €), BP Carnet wird nicht akzeptiert, Kreditkarte immer.

Lecce Fondone (LINK): 800 m „gravel" Piste, guter Zustand, Landen kostenlos, Flugplatz im Familienbetrieb, Francesco ist sehr freundlich und hilfsbereit, zum Tanken bekommt man 50 l Kanister ausgeliehen und dann fährt man zur nächsten Tankstelle, tankt und dann hilft Francesco beim Einfüllen. Parken im Hangar 20 € pro Nacht. LINK hat eine ICAO-Kennung aber kann bei der DFS im Flugplan nicht „ausgewählt" werden.

Zoll: innerhalb von Schengen war die Zollabfertigung kein Thema.



Teil 2

Die hohe Kunst des Formations-fliegens

Ein Berichtvon Jürgen Grüll
mit Bild-und Text-Beiträgen
von "Formationsflug-Azubis"

Hatten wir im Juni 2022 bei der Formationsausbildung vor allem die Grundlagen gelegt und das Positionshalten der Nr. 2 mit strikter Einhaltung der vorgegebenen recht großen Abstände geübt, sollte es 2023 in 3 verschiedenen Blocks von jeweils mind. 3 Tagen zu den Feinheiten des Formationsfliegens gehen.

▲ *Ohne detailliertes Briefing gibt es kein sicheres Formationsfliegen. Deshalb wird auch das trainiert – hier mit Daniel Streinz*

Geplant war, bei fortschreitender Erfahrung der Teilnehmer die großen Sicherheitsabstände sinnvoll zu verringern, auf 3 Flugzeuge zu erhöhen und mit Formationsstart und -landung die gesamte Ausbildung abzuschließen.

Am 28.04.2023 startete der Block 1/2023 unserer Formationsausbildung mit einem ausführlichen Briefing über das Aufschließen zum „Lead“ in der Kurve.

Eine amerikanische Quelle beurteilt es folgendermaßen:

„Good join-up is an art“
Ein gutes Aufschließen ist eine Kunst

Diese Kunst wollten wir lernen, damit wir nach dem Einzelstart schneller zur Formation aufschließen. Die ersten Schritte wurden wie immer theoretisch vermittelt, damit es beim Fliegen einfacher wird. Jürgen benutzte dazu 2 Modelle, eine Fiat G 91 und einen Alpha Jet.

Es tauchten sofort folgende Fragen bei den einzelnen Teilnehmern auf:

- Wie schneide ich dem Lead den Weg ab, ohne vor ihn zu kommen?
- Was muss ich tun, damit ich ihm nicht dauernd hinterherfliege und somit nicht auf meine „Bearing Line“ und in die Position komme?
- Wie verhalte ich mich bei einem „Overshoot“, wenn ich viel zu viel überschüssige Geschwindigkeit=Energie habe?
- Wie verhält sich der „Lead“ bei dem ganzen Verfahren und besonders beim „Overshoot“?

So war jeder gespannt, wie es ihm beim Fliegen ergehen wird.

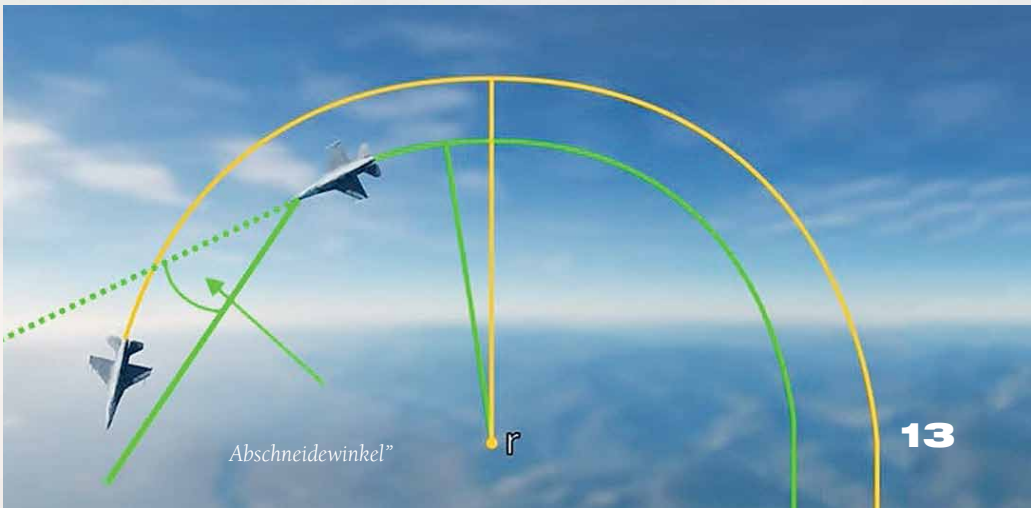
Die ersten Versuche waren nicht einfach. Der Lead hält alles konstant, seine Querlage, seine Höhe und seine Geschwindigkeit.

Jürgen im Leadflugzeug gab auch Hilfestellung über Funk. Saß man mit ihm im Flugzeug als Nr. 2, forderte er sofort: „Winkel vergrößern, Winkel vergrößern!“ Meist ging es darum, den „Abschneidewinkel“ zu erhöhen, um in den Kreisbogen des Lead zu kommen.

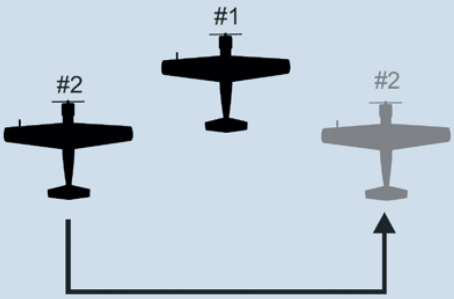
Dazu braucht es Mut. Anfangs waren die Abstände zwischen Lead und Nr. 2 nicht allzu groß, was alles erleichterte. Dann wurden sie bewusst vergrößert und führten zum gewünschten Effekt, ständig mit der Querlage zu “spielen“, um schnell auf die „Bearing Line“ zu kommen. Größere Querlage als der Lead bringt die Nr. 2 nach vorne, geringere bringt sie näher zum Lead.

Grundlage ist ein ständiges Schätzen des Abstandes zu der imaginären „Bearing Line“. Verschätzt man sich, kommt man zu weit nach vorne oder bleibt hinter dem Lead. Beide Situationen führen zu unangenehmen Lagen. Die erstere führt dazu, den Lead zu überholen und kann nur mit einer übermäßig starken Querlage, bei der man den Lead nicht mehr sieht, bereinigt werden. Die letztere führt zum Überschießen und wahrscheinlich zu einem Neubeginn des Aufschließens. Beide Male ist der geplante Effekt, schnell an den Lead zu kommen, vertan.

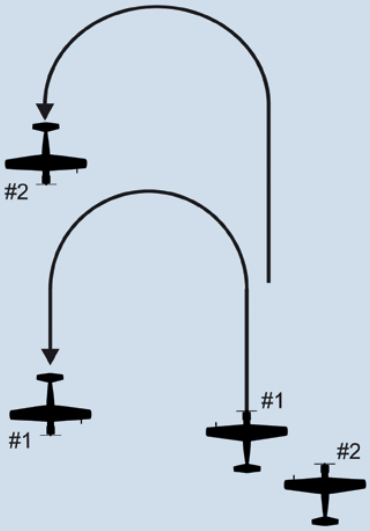
Neben dieser besonderen Übung sollten natürlich weitere hinzukommen. „Crossunder“ in der



Abschneidewinkel”



▲ *"Cross-Under" (ref. The Formation Pilots Knowledge Guide)*



▲ *"Pitchout in Trail" (ref. The Formation Pilots Knowledge Guide)*

Kurve und bei Steig- und Sinkflügen, „Pitch out", bei dem die Formation in einer Kurve aufgelöst wird und die Flugzeuge dann bis zu je 150 m hintereinander fliegen, um in der nächsten Kurve wieder aufzuschließen.

Dabei konnten sie ihre schon gewonnene Erfahrung vom Aufschließen in der Kurve einbringen. Dafür braucht man natürlich ausreichend Übung. Formation in „Trail" (Kette) war der nächste Schritt, wobei steile Kurven zusammen mit starken Steig- und Sinkflügen geübt wurden. Diese Übung durfte in keinem Flug fehlen, denn jedem machte sie besonderen Spaß.

Natürlich begannen wir, diese einzelnen Übungen sinnvoll zu kombinieren Schon während der einzelnen Ausbildungsflüge in Block 1/2023 führten wir Überflüge bei anderen Flugplätzen wie Eichstätt (EDPE), Beilngries (EDNC) und Aalen (EDPA) durch und es gab jedes Mal an unserem Heimatplatz einen Anflug mit „Tactical Pitch" zur Auflösung der Formation. Bei diesem Manöver zieht jedes Flugzeug in einem vorher festgelegten Sekundenabstand (3-6 Sek) in einer Steigkurve aus der Formation auf die Platzrunde hoch und folgt dieser zur Landung.

Natürlich bemühte sich jeder, den Abstand zum Vordermann so einzurichten, dass die Flight wie auf einer Perlenschnur auf dem Endanflug einschwebte und landete. Wer durchstartete, zahlte selbstverständlich eine Runde Kaffee für die Mitflieger. Ich hätte heute noch den ersten zu bekommen.

▲ *Anflug auf und Überflug von Beilngries (EDNC)*

▼ *An und Überflüge auf den Heimatflugplatz.*

In Block 2 erprobten wir den direkten Anflug aus etwa 5 km auf Aalen (EDPA), bei dem die Nr. 2 bei ca. 1 km Entfernung vor der Bahn die Formation verließ, landete und durchstartete, während der Lead einen Überflug durchführte. In der nächsten Kurve schloss die Nr. 2 wieder zur Formation auf. Im Gegenanflug führten wir einen „Lead

▲ *Überflug von Aalen (EDPA)*

Change“ durch und die neue Nr. 2 wurde im nächsten Endanflug zum „Touch+Go“ entlassen. Zum Ende des Blocks 2 hatten wir soviel Erfahrung, dass die Formation schon vor dem Querabflug zusammen war.

Hr Bayer, der Hauptflugleiter in Aalen, war unseren Wünschen immer sehr aufgeschlossen und seine Flugleiter unterstützten uns bei dieser Übung hervorragend.

Wie schon 2022 war auch der Funkverkehr wichtig. Er wurde umfangreicher. Situationsangepasst und prägnant in englischer Sprache trägt er zur Sicherheit bei. Bei fortschreitender Erfahrung werden wir die Phrasen noch verkürzen. In einigen Situationen haben wir schon Zeichen als Standard eingeführt. Vor jedem Flug vervollständigten wir unsere Standard-Kanalliste. Frequenzwechsel werden damit einfach, schnell und vor allem sicher.

Nichts ist schlimmer als das Herumschalten, um eine Formation auf die zugehörige Frequenz zu bekommen, wenn einer „gepennt“ oder die Frequenz falsch verstanden hat. Die Kanalliste zeigt auch die entsprechenden Handzeichen für die einzelnen Kanäle.

Wir benutzten seit Beginn der Ausbildung zwei Aquilas A 210. Am Anfang flogen wir die Manöver mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Seit dem ersten Block/2023 haben wir uns bei 80 kts für den Lead eingependelt. Es gibt aber Situationen, z. B. Kurven weg vom Wingman, bei denen die Nr. 2 Vollgas fliegen muss, um in der relativen Position zu bleiben. Mit fortschreitender Übung wird dieses Problem natürlich etwas geringer.

Wir üben deshalb auch die Position „Echelon“, bei der die Flächenflieger keine relative Position einnehmen, sondern auf der Höhe des Lead verbleiben. Damit hat jeder etwas Leistung übrig. Entscheidend ist die Kurve in Echelon-Formation, wenn sich in der Formation mehr als 2 Flugzeuge befinden. Sie erlaubt dem Führer jederzeit eine Kurve weg von den mitfliegenden Flugzeugen. Leider konnten wir dies im Block 2 mit mehr als 2 Flugzeugen nicht üben.

Die zweite Aquila war leider nicht flugfähig. Unsere Planung sah vor, eine 3-ship mit 2 Aquilas und einer WT9 zum Ende des Blocks 2/2023 zu fliegen. So waren wir gezwun-

gen, schon ab dem ersten Flug die WT9 zur Aquila hinzuzunehmen. Das Fliegen einer Formation mit verschiedenen Flugzeugtypen, die unterschiedliche Leistung aufweisen, ist natürlich schwierig. Die WT9 hat Einziehfahrwerk und bessere Flugleistungen und will zur Formation „gebändigt" werden. Ihre Geschwindigkeit mit ausgefahrenem Fahrwerk liegt um 72 Kts, was uns veranlasste die Aquila dann mit der Startklappe zu fliegen.

So kam zu der Schwierigkeit, die Position genau zu fliegen, auch noch zusätzliches Handling dazu. Mitte des Blocks 2/2023 begannen wir mit verringerten Abständen zum Lead, um uns auf die Übungseinheit „Formationsstart und /-Landung" vorzubereiten. Deshalb stellten wir uns auf der Landebahn immer wie für einen Formationsstart auf und blieben bei dem Einzelstart auf dem zugewiesenen Streifen rechts und links der Mittellinie.

Dies war selbst in Genderkingen bei der Bahnbreite von 20 m nicht schwierig. Die Aufstellung sollte uns auch für eine neue schwierigere Position vorbereiten, bei der die Nr. 2 weiter vorne und weit näher zur Nr. 1 steht und zwangsläufig sich auf gleicher Höhe befindet. Sie gibt den Blick frei gleichermaßen auf die Oberfläche und die Unterfläche der Nr. 1. Wir nennen sie „Split Wing". Der vertikale Sicherheitsabstand ist verschwunden. Die Nr. 2 kann ihn erst nach dem Abheben und dann auch nur weit geringer einnehmen.

▲ *Christoph Ehle mit Daniel Born*

Es gibt keinen Flug ohne ein Standardbriefing, welches durch die Eigenheiten des geplanten Fluges ergänzt wird. Jedem ist mittlerweile klar, dass es die Pflicht eines jeden Lead ist, dies umfassend vorzunehmen. Je besser das Briefing, umso geringer ist die Notwendigkeit im Fluge zusätzliche Erklärungen oder Anweisungen zu geben.

Die Lehrgangsteilnehmer sollen nach einiger Erfahrung auch zum Stoff beitragen. Sehr geholfen hat uns Daniel Streinz mit seinem Vortrag über den notwendigen Inhalt eines Standardbriefings, den er für einen Flug einer 2-ship Formation erarbeitet hat. Er hatte sich den Flug herausgesucht, bei dem die Nr. 2 einen „Touch + Go" durchführt. Für die Verfahren am Boden entwickelte er gute Lösungen. Sie halfen uns die Anzahl der Funksprüche zu verringern und sie sind jetzt als Standard übernommen worden.

Obwohl wir aufgrund der fehlenden Aquila im Block 2 nicht zu dem nächsten Schwerpunkt „Fliegen mit 3 Flugzeugen" gelangen konnten, haben wir uns in der Theorie etwas damit beschäftigt. Wir freuen uns auf Block 3/2023 im August.

Schwerpunkte werden sein:
- Fliegen in 3-ship (vielleicht auch in 4-ship)
- Start und Landung in Formation.

Bei letzterem werden alle nochmals stark gefordert sein. Wir sind jetzt schon begeistert von dieser neuen Aufgabe. Gelingt uns dies, dann können wir unsere Ausbildung im August 2023 mit Erfolg abschließen.

Wird fortgesetzt

▼ *Ein Abschnitt ist geschafft! v.l.n.r.: Thomas Schneider, Andreas Koch, Jürgen Grüll, Matthias Höfle, Daniel Born, Christoph Ehle*

Eindrücke der Formations-„Azubis“ (Teil 1)

Nachden erstenTraingsflügen wurden die “Formationsflug-Azubis” um ihre Eindrücke gebeten. Andreas Koch macht den Anfang; weitere Berichte folgen im nächsten Heft.

▲ *Andreas Koch –hier mit Jürgen Grüll*

Formationsflug und Training

Wie fängt es an?

Als kleiner Junge habe ich sie gesehen. Da flogen die Bundeswehr-Jets über die Dächer von Gröbenzell, in der Einflugschneise von Fürsty. Alphajets, manchmal eine Phantom, später mal ein Tornado oder, wenn Manöver waren, auch die Jets der verbündeten NATO Kräfte.

Auf Flugshows sieht man öfter Formationen in der Luft oder Kunstflugmaschinen, die eine Show oder synchron tolle Figuren in den Himmel zeichnen. Vor Jahren wurde die Airpower aus Zeltweg in Österreich auf Servus-TV im Fernsehen übertragen. Die bekannten Staffeln der Italiener, Schweizer waren da zu sehen. Das schreckliche Unglück von Ramstein, daran kann sich vermutlich noch jeder erinnern. Trotzdem ist die Faszination der Fliegerei und auch der Kunst- und Formations-flugstaffeln immer noch da.

Letztes Jahr war ich selbst in Zeltweg auf der Airpower... und was soll ich sagen, das ist einfach hammergenial, das live zu sehen, da brennt die Luft so richtig. Die Frecce Tricolori, Patrouille Suisse, die anderen Einzel- und Zweiervorführungen anzusehen, ist unbeschreiblich. Ein absolutes Highlight, das man gesehen haben muss.

Aber, wie fängt man selbst mit Formationsflug an? Indem man wirklich Glück hat, zu jemanden Kontakt zu haben, der das selber schon erlebt und auch Formation geflogen ist. Es ist nicht selbstverständlich und auch ein großer Aufwand und Engagement, sowas auf die Füße zu stellen.

Ohne die Initiative von Jürgen Grüll und ohne unsere Fluglehrer Christoph Ehle und Werner Rühmann wäre das nicht zustande gekommen. Jürgen hat aber alle mit

Eindrücke der Formations-„Azubis“ (Teil 1)

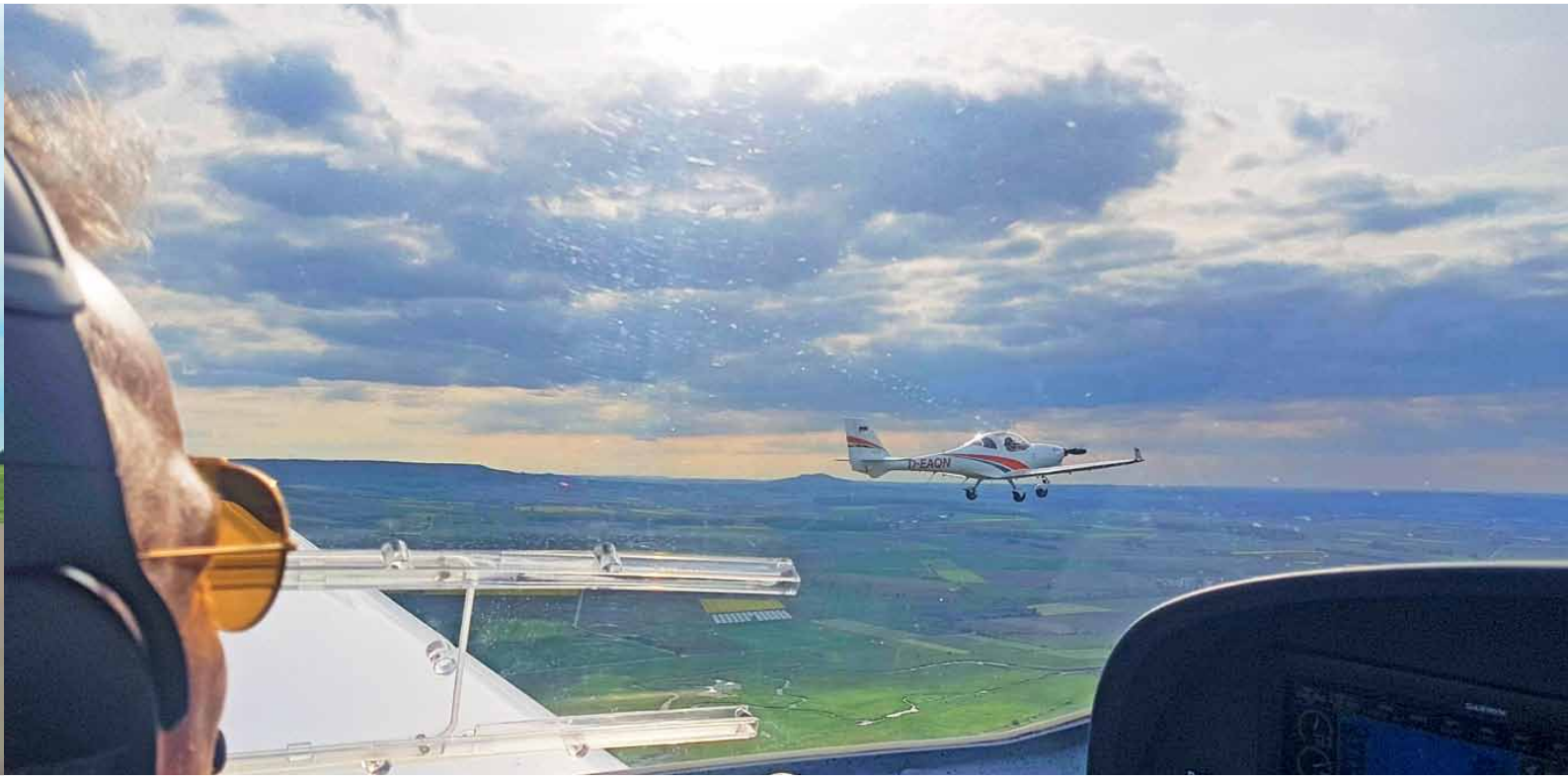
seiner Idee mitgerissen, Fluglehrer und Interessenten... bzw. „Probierende“, wie er immer sagt. Jürgen ist ein alter Hase im Formationsfliegen. Er ist früher bei der Bundeswehr geflogen in taktischer Formation, Tag wie Nacht. Auf die Frage mit welchen Geschwindigkeiten sie in Formation geflogen sind, kam die verschmitzte Antwort „... mit 330kt minimum“. Puhhh, das ist schon ein anderer Geschwindigkeitsbereich als der, den wir aus der general aviation kennen. Die Aquila‘s sind da doch deutlich moderater unterwegs zwischen 75 und knapp 90 Knoten.

Alles fing an mit einem Briefing-Abend im Springerstüberl im Mai 2022. Was für Formationen gibt es, wie und an was orientiert man sich, was ist ein Cross-Under, wie kommuniziert man, wer ist der Leader, wie werden Kurven geflogen, was ist „no go“, taktische Manöver und und und... ich glaube, wir alle waren erstmal mit Informationen abgefüllt. Sieht in der Luft so einfach aus.

Die Filme im Internet oder Flugschauen, alles flüssig, easy going, wie an der Schnur gezogen... nun wissen wir, was wirklich dahintersteckt. 2-Ship Route Formation.. close, wide, open,.. Tactical Route Formation, Echelon Formation, Diamond... alles Figuren, die man meist schon mal live gesehen hat. Jürgen wird sicher genauer auf die einzelnen Formationen und taktischen Gegebenheiten und Manöver eingehen und beschreiben.

Nun, wie ist das alles, wenn man selbst im Cockpit sitzt und das fliegt? Man tut eigentlich genau das, was man sonst in der Luft tunlichst vermeidet: man nähert sich einem anderen Flugzeug auf kurze Distanz, um in Formation zu fliegen. Normal würde hier von einem „in air near miss“ gesprochen werden. Das ist wirklich höchst spannend und als Pilot ist man mit kleinsten Steuerbewegungen und Leistungsanpassungen am Positionieren. Erst einmal das Lead-Flugzeug erreichen, dann Ranpirschen, Positionieren und Position halten. Das zu versuchen, war in den ersten Flügen echt eine Herausforderung an Koordination und mental fit zu bleiben, erste Überflüge in Formation, wow, Klasse.

Ich kann mich noch nach dem ersten Formationsflug erinnern. Ich war echt durch und unter dem Gurtschloss hatte ich einen Fleck auf dem T-Shirt. Aber es war echt unbeschreiblich, sehr fordernd und auf alle Fälle macht‘s Lust nach mehr. Leider hat es aus Wettergründen nicht mehr geklappt, einen 2. Block in 2022 durchzuziehen.



2023 nochmal neues Briefing, um alle abzuholen, Wissen zu vertiefen - und Block 1 und Block 2 konnten dann auch erfolgreich in Theorie und Praxis durchgeführt werden.

Die Spannung ist immer noch da bei jedem Flug und ich steige immer mit einem breiten Grinsen über beide Ohren aus dem Flieger. Eine Routine gibt es nicht, es sind so viele kleine Parameter, die immer wieder neu dazu kommen. Kommunikation, Starten und Abstellen synchron, zusammen den Run-up durchführen, Startaufstellung, paralleles Starten jeder auf einer Bahnhälfte mit Abstand, Landen und im Wendehammer aufstellen, gemeinsames Zurückrollen... alles wie bei den großen Profis, im Flug Lead-Wechsel mit allen Aufgaben der Flugdurchführung, Abschneiden in der Kurve, Überflüge an verschiedenen Flugplätzen, Rejoin, Manöver-Fliegen auf Abstand, Cross-Under in der Kurve, auf Abstand gehen und wieder Aufschließen und noch viel mehr.

Jürgen wollte am liebsten mit 3 Flugzeugen die Formationen fliegen, das hat noch nicht geklappt (wegen Nicht-Verfügbarkeit der 2. Aquila), ist aber in Planung. Selbst als 2-Ship Formation kann schon sehr viel geübt und probiert werden. Das Ganze schult das Handling, das Gefühl für den jeweiligen Flieger, die optische Einschätzung, es macht einfach nur Spaß und ist ... wie sagt man.. mega... geil.. irre.. cool.....

Ich freu mich jedenfalls schon sehr auf den nächsten Block und bin gespannt, wie und wohin sich das Ganze entwickelt. Einen ganz herzlichen Dank nochmals besonders an Jürgen und unsere Fluglehrer Christoph und Werner. Ohne die Organisation und das Zusammenspiel aller, auch der „Probierenden“ und unseres Vereins, ist so etwas nicht möglich. Vieles läuft im Hintergrund ab, Abstimmungen mit den Flugplätzen gehören auch dazu... vielleicht fliegen wir mal von Neuburg, Augsburg oder Aalen aus mit Synchron-Formationsstart und -landung und mehr als zwei Flugzeugen... es bleibt sehr spannend und die Luft nach oben ist noch weit offen.

Ich bin dabei.. safety first und always happy landings,

Beste Fliegergrüße,

Andy

P.S.: Wir brauchen noch Patches, Jacken usw. ...es gibt noch viel zu tun :-)

EHRE, WEM EHRE GEBÜHRT!

Bei der MDG-Jahreshauptversammlung am 5. Mai 2023 wurden geehrt:

Günter Löffler
für jahrzehntelange Tätigkeit
als Vorstand und Ehrenrat

Monika Löffler
für jahrzehntelange Verwaltung
und Buchhaltung

Werner Rühmann
für 25 Jahre als Fluglehrer
und Ausbildungsleiter

Peter Kleiner
für rund 45 Jahre
Flugzeugwartung

Werner Mühlhäuser
für rund 45 Jahre
Flugzeugwartung

Kurt Glock
für 25-jährige
Vorstandstätigkeit

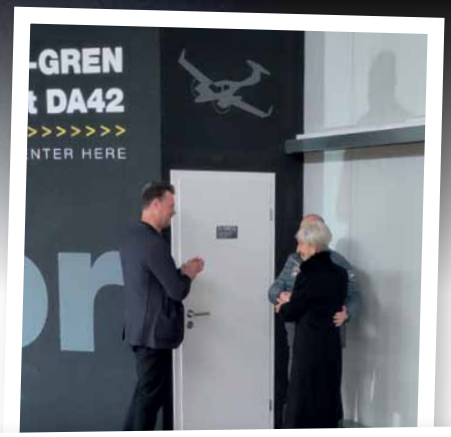
Ralf Hieke
als Verantwortlicher für Infrastruktur
und Luftfahrtveranstaltungen

Rudolf Laurer
für über 50-jährige
Mitgliedschaft

Michael Kimmerle
für über 50-jährige
Mitgliedschaft

Bild Pokal: Panthermedia.net/alexroz

D-GREN wird eingeweiht



In Anwesenheit der Ehrengäste Rudolf Grenzebach mit Frau Maria, Landrat Stefan Rößle, Donauwörther OB Jürgen Sorré, 1. Bürgermeister von Genderkingen Leonhard Schwab sowie zahlreicher Vereinsmitglieder wurde am 16.04.2023 der neue DA42-Simulator eingeweiht. Als Anerkennung für dieses erfolgreiche Projekt gab es eine Spende des Ehepaars Grenzebach, die für die Erweiterung des Sichtsystems auf 3 Kanäle bzw. 200 ° verwendet wurde.

Wie neu: Putzaktion auf dem Tower

Wenn sich der eine oder andere vielleicht gewundert hat, warum der Tower so anders aussieht, könnte es daran liegen, dass er so richtig von Grund auf geputzt wurde. Neben dem gründlichen Reinigen wurde aufgeräumt, viel altes Zeug entsorgt und auf der Westseite ein Sonnenschutz angebracht. Das war – entgegen anderslautender Gerüchte – nicht nur wegen des ungewohnt starken Lichteinfalls nach dem Putzen der Schreiben notwendig geworden, sondern schon davor geplant.

Vielen Dank den engagierten Helfern: Holger Kirschberger, Peter Haller, Meliss Hammerschmitt, Patrick Daßler, Christian Molter und Dennis Köhler, der die Putzaktion ins Leben gerufen hatte!

MDG-Simulator für den Nachwuchs

Rudy Cepeda Gomez ist nicht der Einzige, dessen Flugbegeisterung sich auf seinen Sohn übertragen hat. Aber er ist wohl der Einzige, der ihm einen vollwertigen Flugsimulator mit Glascockpit gebaut hat. Seither trainiert der kleine Rudi (junior) engagiert, und übt auch schon den Formationsflug.

D-EELV Memories

Ein Rückblick in Bildern

1.2001 fliegt die LV noch mit AVGAS – ebenso wie die D-EEDE (damals MDG)
2.Umbau auf Centurion 2.0 S Ende 2013
3.Lackierung bei HATS Ende 2014
4.Kinderferienprogramm 2013 – hier u.a. mit dem damaligen LV-Verantwortlichen Daniel Groner (†)
5.Die D-EELV bei der 50-Jahr-Feier am 23.09.2017
6. Ansicht des Cockpits, wie es zuletzt bei uns in der D-EELV instrumentiert war.
7. Jährliches Nikolausfest mit der LV, hier 2022.
8. Die LV beim Ziellandewettbewerb 2022.

Abschied von „Lady Victoria"

2005 wurde unsere damals 26 Jahre alte Cessna 172 D-EELV auf Centurion-Dieselantrieb umgerüstet. Seit dieser Zeit hat sie sich in weit über 5000 Flugstunden bei unseren Piloten, aber vor allem auch bei unseren Passagieren so beliebt gemacht, dass sie „Lady Victoria" genannt wurde.

Technisch ist sie nach wie vor in sehr gutem Zustand, aber ansonsten sind ihr ihre insgesamt 44 Jahre doch anzumerken. So wurde sie nach einem entsprechenden Beschluss der MDG-Mitglieder zum Verkauf angeboten und fand dank der aktiven Unterstützung von Thomas Seel und Peter Kleiner sehr schnell eine neue Heimat in Coburg.

Nach dem Abschied durch den Flugzeugverantwortlichen Harald Habiger flog sie der 2. MDG-Vorsitzende Hans Kavasch nach Coburg (EDQC), wo sie von Michael Eschenbacher, dem 2. Vorsitzenden des Aero-Club Coburg, freudig begrüßt wurde und nun hoffentlich weiterhin viele tausend Flugstunden erfolgreich eingesetzt werden wird.

Nun konzentriert sich der MDG-Vorstand darauf, die bewährte „Lady Victoria" möglichst rasch durch eine neuere Cessna 172 zu ersetzen.