

GendAiR kingen NEWS



Philipp Funk

Von der MDG ins
Airbus-Cockpit

Formationsfliegen

„Azubis“ erzählen

Schlagerpiloten

fliegen bei der MDG

Abschied

von Franz Schröttle



Unsere neue Cessna 172S OE-KHI



Vor rund zwei Jahren gratulierten wir Franz Schröttle und seiner Frau Helga in unserer Zeitung zur 50-jährigen Vereinsmitgliedschaft. Nun müssen wir leider berichten, dass Franz nach langer Krankheit im Alter von fast 87 Jahren verstorben ist.

Er kam 1970 als Flugschüler in unseren damals erst 3 Jahre alten Verein. Er nahm zusammen mit seiner Frau und seiner Familie aktiv und gerne am Vereinsleben teil und engagierte sich beim Aufbau des Flugplatzes. So wurde er bereits 1972 zum 2. Vorsitzenden gewählt. Damit er für seine Firma TELEMETER auch bei schlechtem Wetter Kunden in ganz Europa besuchen konnte, erwarb er 1980 die IFR-Lizenz beim LBA. Während man heute die praktische IFR-Ausbildung in unserem Verein erhalten kann, gab es damals in ganz Bayern keine Möglichkeit dazu. So

musste er mit einem enormen zeitlichen und finanziellen Aufwand die IFR-Ausbildung am Flugplatz Worms absolvieren.

Im Laufe der Jahre erwarb und nutzte er nacheinander mehrere Flugzeuge, bis er mit der Cessna 182 RG D-EIAX eine leistungsfähige und sichere IFR-Maschine fand, die er gemeinsam mit Rudolf Grenzbach finanzierte und die für beide Firmen genutzt wurde. Sein letztes Flugzeug war die Cessna 182 RG D-EIPX. Bei einem Flug mit 3 Passagieren am 14.03.1995 bewies er sein großes fliegerisches Geschick, als er aufgrund des Bruchs einer Hydraulikleitung in Genderkingen eine Bauchlandung absolvieren musste. Er landete so sanft,

dass zum Glück niemand verletzt wurde, so dass das große Aufgebot an Rettungskräften incl. zwei Hubschraubern nicht eingesetzt werden musste. An der Maschine wurde nur das Blech am Höhenruder beschädigt.

Im Jahr 2002 beschloss Franz Schröttle, seine Lizenzen nicht mehr zu verlängern. Aber auch als passives Mitglied blieb er unserem Verein treu verbunden und traf sich immer wieder gerne mit seinen Kameraden am Flugplatz, solange seine Gesundheit dies zuließ. Wir werden ihn immer in dankbarer Erinnerung behalten.



Fotos: Archiv Schröttle

Inhalt

Abschied

Nachruf für Franz Schröttle . . . 2

Grußwort und Infos

Aktuelles zum Verein
und zum Flugplatz 3

Unsere „Neue“

Cessna
172S, OE-KHI 4



Prominenter Besuch

Die Schlagerpiloten in EDMQ . . 7



Simulator

D-GREN im
Einsatz 8

Horizon Airmeet

zum 15. Mal bei uns
am Flugplatz 10



Formationsfliegen

Formationsflug-„Azubis“
berichten vom MDG-
Formationsflug-Training . . . 12

Berufsfliegerei

Philip Funk erzählt, wie er
vom Hobby zum Beruf kam . . 16

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Bernhard Hrubesch,
Christopher Browne und
Erich Dinkler 20

Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Leh-
macher, Renate Lehmacher, Hans Kavasch, Daniel
Streinz, Matthias Höfle, Thomas Schneider, Wolfgang
Tauber, Philip Funk, Bernhard Hrubesch, Christopher
Browne, Erich Dinkler **Fotos:** Matthias Höfle,
Georg Lehmacher, Philipp Funk, Patrick Daßler, Fre-
deric Sturm, Melissa Hammerschmitt, Andreas Koch
Titelfoto: Georg Lehmacher **Layout,**
Produktion & Litho: Renate und
Georg Lehmacher [Atelier Lehmacher, Friedberg]
GendAIRkingerNews: Die Gen-
dAIRkinger 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 zu. Über Anfragen
freuen wir uns.

Alle bisher erschienenen GendAIRkinger News
finden Sie auch online unter:
<https://flugplatz-genderkingen.de/die-zeitschrift/>



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

Freude und Leid liegen dicht
beieinander – auch in unse-
rem Verein. So müssen wir uns in
diesem Heft leider für immer von
einem unserer treuesten und lang-
jährigsten Kameraden verabschie-
den – von Franz Schröttle. Wir er-
innern uns dankbar daran, dass er
sich schon vor über 50 Jahren für
unseren Verein engagiert hat.

Aber zum Glück gibt es mehr frohe
als traurige Nachrichten. So freuen
wir uns, unser neustes „Baby“ als
Nachfolgerin unserer „Lady Victo-
ria“ begrüßen zu können. Mit der
Cessna 172S OE-KHI haben wir
eine moderne und komfortable „Li-
mousine“ erworben, die sich auch
wegen ihrer höheren Zuladung
wohl noch größerer Beliebtheit bei
Piloten und Passagieren erfreuen
wird als ihre bewährte Vorgängerin.

Froh und stolz dürfen wir auch
über andere Erfolge unseres Ver-
eins berichten. Unser neuer DA42-
Simulator bewährt sich bei unter-
schiedlichsten Anwendungen und
Nutzern und unsere frischgeba-
ckenen Formationspiloten machen
so große Fortschritte, dass wir in
mehreren Heften darüber berichten
können. Diesmal sollen die „Azu-
bis“ ausführlich zu Wort kommen.
Übrigens sollen später alle diese
Berichte noch einmal in einem Do-
kument zusammengefasst werden.

In unserer Reihe über Hobby- und
Berufspiloten berichtet heute un-
ser früheres Mitglied Philipp Funk
über seinen Werdegang zum Air-
bus-Pilot bei der Lufthansa – trotz
zwischenzeitlichem Corona-be-
dingten Einstellungsstopp. Leider
wohnt Philipp jetzt zu weit entfernt,
um noch bei der MDG aktiv sein zu
können. Aber zum Glück gibt es
nach wie vor viele Flugbegeisterte,
die den Weg zu uns finden; drei von
ihnen stellen sich hier vor.

Schließlich können wir noch
von zwei sehr unterschiedlichen
„Events“ berichten. Das internati-
onal bekannte Modellflug-Großer-
eignis HORIZON Airmeet feierte
seinen 15. Geburtstag in EDMQ mit
tausenden von Zuschauern. Nicht
ganz so viele Bewunderer vor Ort
gab es, als die beiden „Schlagerpi-
loten“ ihre schmucken Uniformen
endlich auch einmal im Cockpit
tragen wollten, wozu ihnen Wolf-
gang Erben in unserer DA42 Gele-
genheit gab. Dafür wird es sicher
noch mehr Zuschauer als beim
Airmeet geben, wenn die ARD am
24.09.2023 in der Reihe BRISANT
über die Schlagerpiloten in EDMQ
berichtet – genau am Tag unseres
Flugplatzfestes, zu dem wir Sie alle
sehr herzlich einladen.

So wünsche ich allen Lesern eine
interessante Lektüre und uns allen
wieder viele „Happy Landings“ am
„Paradise Airfield“.

Ihr Oliver Klausner

Wir gratulieren herzlich

Neue Lizenzen 2023

Matthias Höfle CPL, MEP (land) PIC + IR
Dirk Becker MEP (land) PIC + CB-IR
Nicolai Lebedew UL
Philipp Ritter LAPL(A)
Thomas Schneider CRI(A)
Ralf Kaldenbach CRI(A)

Unsere „Neue“ Cessna 172S OE-KHI



Jahrzehntelang war die C172 D-EELV „Lady Victoria“ bei der MDG im Einsatz und bei vielen Piloten und auch bei Passagieren sehr beliebt. Im Jahr 2005 bekam sie ein Dieselmotorwerk der Firma THIELERT – später CONTINENTAL – und wurde danach mehr als 5000 weitere Flugstunden geflogen. In vielen Jahren war sie das bestausgelastete MDG-Flugzeug. Sie war technisch in einem guten Zustand, aber optisch war ihr Alter von weit über 40 Jahren doch zunehmend erkennbar. Außerdem standen recht hohe Investitionen an, da bei der hohen Auslastung bald wieder ein neues Triebwerk fällig geworden wäre und die Avionik teilweise modernisiert werden sollte. Zudem war sie wegen ihrer relativ geringen Zuladung, der nicht allzu großen Reichweite und der einfachen Avionik ohne Autopilot keine sehr attraktive Reisemaschine. Darum beschlossen die MDG-Mitglieder bei der Hauptversammlung im Mai

2023, sich nach einer neueren und leistungsfähigeren C172 umzusehen – wieder mit Dieselmotor und möglichst mit Autopilot und höherer Zuladung.

Überraschend schnell fand sich ein Käufer für die LV, so dass sie unseren Flugplatz endgültig am 28.05.2023 verließ, um beim Aero-club Coburg weiterhin erfolgreich eingesetzt zu werden. Nun war der Druck mitten in der Flugsaison natürlich groß, rasch einen Ersatz zu finden. Nachdem es nicht viele Angebote auf dem Markt gab, die alle Wünsche erfüllten, wurde u.a. auch überlegt, eine C172 mit AV-GAS-TW zu kaufen, das Triebwerk „abzufliegen“ und danach auf Diesel-TW umzurüsten. Insbesondere unser Vereinskamerad Thomas Seel, der auch schon beim Verkauf der LV eine entscheidende Rolle gespielt hatte, prüfte etliche Angebote im In- und Ausland. Schließlich wäre es beinahe zum Kauf einer

C172 in USA gekommen, wenn es nicht doch ein paar technische und organisatorische/zeitliche Nachteile gegeben hätte (Autopilot ohne Höhenhaltung, komplexe Überführung und Umschreibung u.a.). Schließlich wurde Thomas auf eine österreichisch zugelassene und gut ausgestattete C172S aufmerksam, die mittlerweile in Landshut stand. Nach etwas spannenden Verkaufsverhandlungen konnte der 2. Vorstand Hans Kavasch schon am 17.06.2023 die IFR-zugelassene Cessna 172S OE-KHI mit moderner Avionik incl. Autopilot, um 80 kg höherer Zuladung und komfortablerer Kabine in ihre neue Heimat EDMQ überführen.

Nachdem alle notwendigen Papierarbeiten erledigt waren, gab es natürlich eine große Nachfrage bei den MDG-Piloten, die je nach eigener Erfahrung mit Glascockpit, Diesel-Triebwerk und der bisherigen C172 neben dem



RUDOLF-GRENZEBACH-FLUGPLATZ DONAUWÖRTH-GENDERKINGEN



Selbststudium der Handbücher eine unterschiedlich umfangreiche Einweisung oder Differenzschulung benötigten. Die entsprechenden Voraussetzungen hierfür wurden durch unseren Fluglehrer und Avionik-Profi Jürgen Steiner geschaffen.

Für die MDG-Piloten, die bisher die „Lady Victoria“ geflogen waren, ist bei der neuen Cessna natürlich der KAP 140 Dual-Axis-Autopilot interessant, aber auch die modernere Avionik – teilweise mit Touchscreen. Sie besteht aus den

GARMIN-Geräten G5, G500 TXI, GTN750 und GTN650 sowie einem integrierten Garrecht Traffic Information System und einem GARMIN ADS-B Transponder. Der Tank fasst rund 50 % mehr Kraftstoff und so

hat die neue Cessna eine entsprechend größere Reichweite, was sie zusammen mit der leistungsfähigeren Avionik und der erheblich komfortableren und leiseren Kabine für Piloten und Passagiere gleichermaßen attraktiver macht.

Eine unschöne Überraschung gab es am Anfang, als es immer wieder Probleme mit dem Alternator gab, weswegen die neue Cessna zunächst nur in der näheren Umgebung von EDMQ eingesetzt werden durfte. Zum Glück konnte dieser Fehler bald lokalisiert und durch das Festdrehen einer Schraube an einem Schalter behoben werden.

Eine Aktion ist noch offen: Sobald wie möglich soll unsere neue Cessna das deutsche „Heimat-Kennzeichen“ D-EDMQ bekommen. Dann wird sie hoffentlich wieder wie ihre Vorgängerin einige Jahrzehnte lang in vielen (Zehn-)Tausend Flügen und Stunden das bei allen beliebte Rückgrat unseres Vereins sein.



Die Schlagerpiloten in EDMQ

Seit rund 5 Jahren gehören die „Schlagerpiloten“ Stefan Peters und Kevin Marx zu den erfolgreichsten deutschen Schlagersängern. Sie sind zwar (noch) keine wirklichen Piloten, aber tragen stets weiße Uniformen. Nun wollten sie endlich einen „Schnupper-Pilotenunterricht“ bekommen und die ARD wollte in der Sendereihe „Brisant“ darüber berichten.

So kamen sie am 09.09.2023 nach EDMQ zusammen mit einem ganzen Tross bestehend aus Kameramann, Redakteur und Marketing-Managerin. Sie wurden von Wolfgang Erben empfangen, der u.a. von Emmerich Deutsch von POWERBOX, dem früheren MDG-Vorstand Günter Löffler sowie dem MDG-Mitglied Patrick Daßler als Photograph unterstützt wurde.

Nach einigen Vorbereitungsarbeiten und etlichen Film- und Photo-Sessions war der Höhepunkt ein ca. 45-minütiger Flug mit Wolfgang Erben, den beiden Schlagerpiloten und dem Kameramann in der DA42 D-DON „Donauwörth“. Nach der Rückkehr stiegen die Schlagerpiloten sehr zufrieden und mit breitem Grinsen wieder aus. Schließlich hatten sie jetzt ihre schmucken Uniformen im echten „Einsatz“ tragen können.

Fotos: Patrick Daßler



D-GREN im Einsatz

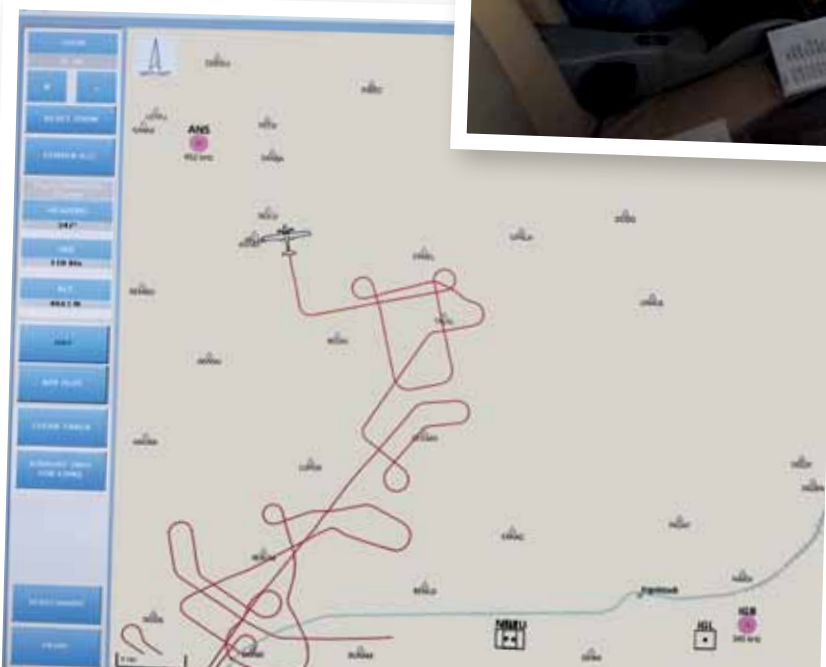


Im März 2023 berichteten wir vom Bau unseres neuen DA42-Simulators unter Leitung unseres 2. Vorsitzenden Hans Kavasch. Dabei kündigten wir an, demnächst von ersten Erfahrungen mit „D-GREN“ zu berichten. Mittlerweile haben nun schon etliche Vereinsmitglieder, aber auch Externe, den Simulator auf die verschiedenste Art genutzt. Erwartungsgemäß stand und steht das Vertrautmachen und das Training von Vereinspiloten mit der DA42 mit GARMIN 1000 im Vordergrund – IFR und VFR. Aber auch fluginteressierte „Fußgänger“ waren und sind begeistert von der Möglichkeit, völlig gefahrlos, jedoch sehr realistisch selbst zu „knüppeln“ und so das „Piloten-Feeling“ zu erleben. So konnten wir das traditionelle Kinder-Sommerferienprogramm erstmals um diese Attraktion bereichern, die genauso interessant war wie der übliche Rundflug über den Heimatort.

Einen besonders schönen Erfolg gab es, als eine junge Dame aus dem Ausland fragte, ob sie unseren Simulator nutzen könnte als Training für die Aufnahmeprü-

fung zur Pilotenausbildung bei einer Airline. Natürlich sagte Hans Kavasch gerne zu. So konnte die Kandidatin an 2 Tagen jeweils 2 Stunden lang das für die Aufnahme geforderte Flugprofil im Simulator üben. Wenige Tage später erhielt Hans Kavasch dann eine WhatsApp mit der stolzen Nachricht, dass die angehende Pilotin die Aufnahmeprüfung mit Bravour bestanden hatte. Herzlichen Glückwunsch!

▼ Training-Tracks



Diamond DA42 Simulator

In EDMQ – 60 €/h – günstige Tagesmieten



- Original DA42 Cockpit mit echtem G1000
- Hochwertiges Force Feedback System
- High End Grafik mit 3 Laser Projektoren
- Lehrerstation, keine FNPT Zulassung
- 60 €/h netto, günstige Block- und Tagesmieten



Ideal für die Basic-IR Ausbildung, die Vorbereitung für Airline Screenings, IFR und MEP Refresher Training und Glascockpit Einweisungen sowie DA40 & 42 Einweisungen. info@flugplatz-genderkingen.de
Direkt am Flugplatz EDMQ www.edmq.de





Horizon Airmeet

zum 15. Mal bei uns in EDMQ



Dieses Jahr feierte das HORIZON Airmeet in Genderkingen den 15. Geburtstag.

Wieder bewunderten Tausende von Zuschauern die professionellen Modellflug-Vorführungen internationaler Spitzenpiloten. Höhepunkte waren u.a. die rund 150 kg schwere Concorde als das größte Modellflugzeug der Welt, Jet-Formationen (u.a. mit F-104 Starfighter) und natürlich wieder die Nachtflug-Show. Aber auch die Piloten mannttragender Flugzeuge hielten die Zuschauer in Atem.



Die hohe Kunst des Formations- fliegens Teil 3

Fotos: Matthias Höfle, Melissa Hammerschmitt, Andreas Koch



In den letzten beiden Ausgaben unserer Zeitschrift berichteten wir über die Grundlagen des Formationsfliegens und über die ersten Trainingseinheiten bei der MDG unter Leitung unseres Fluglehrers Jürgen Grüll – eines ehemaligen Jet-Piloten der Luftwaffe. Nachdem diese Art des Fliegens für zivile Piloten etwas ganz Besonderes ist und es dafür auch kein allgemein veröffentlichtes Lehrmaterial gibt, war und ist das Interesse bei den Piloten unseres Ver-

eins natürlich sehr groß. Je weiter nun das Training mit Jürgen Grüll – unterstützt durch den MDG-Ausbildungsleiter Christoph Ehle – fortschritt, desto größer wurde die Begeisterung der „Azubis“.

Aus diesen Gründen wollten wir natürlich von ihnen wissen, welche Eindrücke sie von diesem Training und von den Herausforderungen des Formationsfliegens hatten. Im letzten Heft gab es leider nur Platz für die Eindrücke

von Andreas Koch. In diesem Heft sollen nun die anderen „Azubis“ zu Wort kommen.

Wie es mit dem Training dann weiter ging – z.B. mit Formationsstarts- und -landungen in Aalen – und was dabei zu beachten war, wird man im nächsten Heft lesen können. Außerdem ist geplant, alle diese Berichte in einem speziellen Dokument „Sicheres Formationsfliegen mit Jürgen Grüll“ zusammen zu fassen.

Eindrücke der Formations-„Azubis“ (Teil 2)



Ich erlebe das Fliegen durch das Formationsflugtraining in einer neuen Dimension. Sehr detaillierte Planungen vor dem Flug zu Verfahren, ein sehr hohes Konzentrationslevel während dem Flug und eine wahnsinnige Freude über das Erlernte und Erlebte nach dem Flug machen es zu etwas ganz Besonderem. Relativ kurz nach meiner Ausbildung zur PPL fühlt man



sich, als würde man nochmal eine weitere Berechtigung erwerben. Ich möchte den beiden Fluglehrern sehr herzlich danken, dass sie

▲ Daniel Streinz mit Christoph Ehle (li.)

dieses Training mit ihrem Einsatz möglich machen.

Daniel Streinz

Mit dem Formationsflug-Training wurde ein weiteres Highlight am Paradise Airfield realisiert. Wir haben im Team gelernt, aufeinander zu vertrauen und sich an die eigenen fliegerischen Grenzen heranzutasten. Präzises Fliegen wird dabei intensiv geübt – ein wichtiger Skill in Zeiten von hoher Automation in Flugzeugen. Mit den motivierten Fluglehrern war das Erlebnis perfekt und lässt auf weitere schöne und sichere Formationsflüge in Zukunft hoffen.

Matthias Höfle



▲ Thomas Schneider mit Jürgen Grüll (li.)

Nachdem ich als früherer Vorstand Jürgen Grüll bei der Umsetzung seines Vorschlags zum Formationsflug-Training unterstützt hatte, war ich neugierig, wie das in der Praxis laufen würde. Mir war bewusst, dass eine fundierte theoretische Vorbereitung fürs Formationsfliegen Sicherheit und Vertrauen schafft. Jetzt danke ich Jürgen sehr für die umfangreichen theoretischen Briefings und die sehr professionelle praktische Einführung in den Formationsflug.

Thomas Schneider

Dem Flugzeug folgen klappt nicht! Trotz ausreichender Anzahl an Schlepps mit dem Segelflugzeug hinter dem Schleppflugzeug.

Was war passiert?

Die Teilnahme an einer Simulator Übung führte mir vor Augen, dass

Formationsfliegen seine eigenen fliegerischen Herausforderungen hat. Im Rahmen einer Bachelor-Arbeit am Lehrstuhl Institute of Flight System Dynamics der TUM wurden „normale“ Piloten, PPL mit ACRO, gesucht die eine fly by wire software evaluieren sollten. Zur Motivation, die 4 Stunden durchzuhalten, wurde im-

mer wieder auf das Highlight der Übungen verwiesen, den Formationsflug-Teil am Ende der Session. Der Versuchsaufbau bestand aus einem Simulator mit VR-Brille. Die letzte Übung war, einem Flugzeug „zu folgen“, was mir in den 20 Minuten, die für dieses Modul vorgesehen war, definitiv nicht gelang.

Welch Überraschung, als die Aufforderung zu einem echten Formationsflug Training in EDMQ von Jürgen Grüll in der Mail war! Mit der schlechten Performance aus der Simulator-Session noch in Erinnerung, nichts wie angemeldet, um diese Fähigkeit auszubauen!

Briefing-Abend

Eines Abends Treffen der interessierten Teilnehmer, um eine Einführung in die Details des Formationsflugs zu bekommen – huch, sind das viele Details! Formationsvarianten, Verhalten in Kurven, cross under, standard position... Die drei Stunden sind leicht zu füllen für Jürgen und erst mal schwer zu merken.

Fliegen

Erste Regel: Sicherheit geht vor, immer unter der Lead-Maschine bleiben, „damit man unten durchkommt“, wenn es nicht klappt,

die Annäherung zu steuern. Und Sichtkontakt nicht verlieren.

Erst mal ein weiterer „huch“-Moment bei der Demonstration des Lernziels, das Lead-Flugzeug ist echt nahe und bewegt sich deutlich!

Mit Unterstützung der Fluglehrer wird alles machbar(er). Es dauert seine Zeit, die Steuerausschläge anzupassen, um dem sich deutlich bewegenden Lead zu folgen und dabei in der gewünschten Position zu bleiben und mit etwas mehr Abstand als die Demo am Beginn der Stunde.

Die Angst vor einem nahen Flugzeug schwenkt langsam in Normalität um, der Abstand verringert sich in der zweiten Übungsstunde bereits merklich. Der Fluglehrer-Kommentar „näher ran“ wechselt zu einem energischen „nicht überlappen“ nach weiterer Gewöhnung.

Was steht noch auf dem Plan: Wenn die Manöver gefestigt sind, ist die Erweiterung auf 3 Flugzeuge der nächste Schritt. Und den Funk nicht vergessen, der leidet durch die Konzentration auf den Abstand und das Vorausdenken, die folgende Maschine an der richtigen Position für die anstehenden Manöver zu haben.

Danke für die Organisation!

Wolfgang Tauber



▲ Wolfgang Tauber mit Jürgen Grüll (li.)

Seit vielen Jahren habe ich davon geträumt, in einem zivilen Fliegerverein das Interesse für das Formationsfliegen zu wecken und auch eine Ausbildung ähnlich der in der Luftwaffe durchzuführen.

Und hier treffe ich in meinem Verein, der MDG, auf den Vereinsvorsitzenden Thomas Schneider, seine Fluglehrer Werner Rühmann und Christoph Ehle und Piloten, die sofort bereit sind mitzumachen. Sich mit einer völlig neuen Theorie zu beschäftigen und die den Willen aufbringen, diese nach meinen Vorgaben schrittweise in die Praxis umzusetzen. Fliegerkameraden, die mich auch durch ihre Bereitschaft dadurch zwingen, vorhandenes (militärisches) Ausbildungsmaterial auszuwerten, aus dem Englischen zu übersetzen, zu vereinfachen, mit meiner Erfahrung aus vielen Formationsflügen in der Luftwaffe zu überprüfen und didaktisch auf die Situation in der zivilen Fliegerei und unserem Verein anzugleichen.

Ich bewundere ihre Disziplin und ihren Einsatz bei den ersten Flügen, ihren Lerneifer, und erfreue mich mit ihnen an ihren Fortschritten und der Begeisterung für jedes neue Element, das es zu meistern gilt. Jeder von ihnen hat andere Voraussetzungen. Ich sehe dennoch, wie sich eine Gemeinschaft bildet: Eine zwischen Lead und Nr. 2 und eine untereinander.

Riesenfortschritte ... hin zum Ziel, Start und Landung in Formation.

Für die Unterstützung in Aalen durch Herrn Bayer und seine Flugleiter möchte ich hier ausdrücklich danken.

Ich hoffe, dass wir in Zukunft auch Überlandflüge in Formation durchführen werden.

Jürgen Grüll

Philipp Funk

Vom Hobby zum Beruf

So lange ich denken kann hat mich das Fliegen fasziniert. Familiär bedingt bin ich auf dem nahegelegenen Segelflugplatz in Ellwangen aufgewachsen. Bereits als kleiner Junge konnte ich so als Passagier schon viele Flugstunden im Segelflieger und Motorsegler sammeln. Ich fieberte auf meinen 14. Geburtstag hin, um endlich selbst mit dem Segelfliegen beginnen zu können. Sonntags fuhr ich schon früh morgens mit dem

Fahrrad auf den Segelflugplatz, um den ganzen Tag bis in den Abend auf dem Flugplatz verbringen zu können.

Durch einen Bekannten meines Vaters, der als Kapitän bei der Lufthansa beschäftigt war, habe ich erste Einblicke in die Berufsfliegerei bekommen. Das wohl beeindruckendste Erlebnis meines Vaters war der Mitflug im Cockpit eines Airbus A340 nach Tokio.

Fasziniert von den Erzählungen kam mein Wunsch auf, mein Hobby zum Beruf zu machen.

Bereits ein Jahr vor dem Abitur folgte die Bewerbung für die Pilotenausbildung bei der Lufthansa in Bremen. Realistischerweise rechnete ich mir keine großen Chancen aus, den Einstellungstest zu bestehen. Mit dem Plan B in der Tasche, dem zugesagten Studienplatz für Maschinenbau, fuhr

Fotos: Philipp Funk





ich zur Aufnahmeprüfung nach Hamburg. Umso größer war die Freude, als ich eine positive Rückmeldung bekommen habe. Rückblickend betrachtet muss man für die Eignung als Berufspilot keine Hochbegabung besitzen. Neben den kognitiven Fähigkeiten, zum Beispiel dem technischen Verständnis, dem räumlichen Vorstellungsvermögen und der Aufnahmefähigkeit, spielen unter anderem die Englisch-Kompetenz, psychomotorische und Multitasking Fähigkeit eine zentrale Rolle. Nicht weniger wichtig sind

soziale Kompetenzen, wie Kommunikations- und Teamfähigkeit, sowie Entscheidungsbereitschaft, Organisationsfähigkeit und eine gewisse Stressresistenz.

Die Ausbildung in Bremen und den USA war aufregend und anspruchsvoll zugleich. Das Fliegen mit der liebevoll „Bonnie“ genannten Beech F33 über der Wüste von Arizona war sicherlich eines der Highlights während der Ausbildung. Schnell musste ich feststellen, dass zusätzlich zum „Fliegen nach Gefühl“

auch immer mehr standardisierte Verfahren für die Flugdurchführung folgten. Schließlich wird später mit wechselnden Kollegen im „Multi Crew Cockpit“ geflogen. Künftig wird man sich im Cockpit die Arbeit teilen. Der „pilot flying“ übernimmt die Flugsteuerung, während der „pilot monitoring“ den „pilot flying“ unterstützt, den Funk übernimmt und vor allem die überwachende Funktion einnimmt. Standardisierte Verfahren, das Durchführen von Briefings und eine abgestimmte Fliegersprache helfen, dass alle im Cockpit dasselbe mentale Bild teilen. In den USA wohnten wir alle gemeinsam direkt neben dem Flughafen Goodyear westlich der Stadt Phoenix. Wir bereiteten uns gemeinsam auf die kommenden

Flug-Missions vor, grillten abends nach dem Fliegen zusammen und unternahmen Ausflüge. Das heißt, neben theoretischen und praktischen Learnings kam in den USA an der Flugschule und in Bremen das Miteinander auf keinen Fall zu kurz, was definitiv bis heute im Cockpit im beruflichen Alltag zu spüren ist und einen nachhaltigen Effekt mit sich bringt.

Nach der absolvierten Ausbildung gab es einen Einstellungsstopp bei der Lufthansa. In dieser Zeit konnte ich bei der MDG gemeinsam mit Wolfgang meine IFR Berechtigung als single pilot erweitern. Nach dem Einstieg als 1. Offizier bei der Germanwings in Köln hatte ich leider nicht mehr viel Zeit, in Donauwörth vorbeizuschauen.

Aktuell fliege ich bei der Lufthansa vor allem auf der Kurz- und Mittelstrecke ab München. Im nächsten Schritt lernt man klassischerweise als Co-Pilot die Langstrecke ab München oder Frankfurt kennen, bevor es Richtung Kapitän-Laufbahn weitergeht.

Corona hat in der Luftfahrt einen bleibenden Eindruck hinterlassen. Sicherlich gibt es immer wieder Hoch und Tiefs in der Berufsfliegerei. Reflektierend bin ich auch nach über 6 Jahren als Co-pilot auf dem Airbus noch heute glücklich über meine Berufswahl. Neben dem Fliegen an sich und den technischen Aspekten an meinem Job genieße ich mittlerweile durchaus auch die kurzen





Aufenthalte in unterschiedlichen Städten Europas. Im Rahmen meines Dienstplans sehen die Umläufe ganz unterschiedlich aus – bei Ganztagesaufenthalten im Ausland bin ich besonders gerne zu Fuß auf Erkundungstour. Obwohl sich viele unter dem Pilotenberuf insbesondere die fachliche Komponente des Fliegens vorstellen, nimmt das Managen vor, während und nach dem Flug mindestens genauso viel Raum ein. Koordinationsarbeit, Abstimmungen und das Management von Abhängigkeiten gemeinsam mit dem Kapitän sind elementarer Bestandteil meines Arbeitsalltags. Gute Kommunikation und Teamspirit in der gesamten Crew tragen zu einem erfolgreichen Flug bei. Auch wenn

sich die Karrierewege für Interessierte heutzutage verändert haben, bleibt es für viele ein spannender und abwechslungsreicher Beruf. Ein zweites Standbein und Flug Erfahrung als Privatpilot zu besitzen, sind meiner Meinung nach hierbei sicherlich von Vorteil. Für viele Privatpiloten ist ein modularer Ausbildungsweg besonders interessant. Die MDG bietet hierbei ihren Mitgliedern eine hervorragende Basis.

Der Privatfliegerei bin ich immer noch treu geblieben. Am liebsten



verbringe ich meine freie Zeit auf Überlandflügen im Cockpit eines Segelfliegers. Ab und an gelingt es mir auch noch in Genderkingen vorbeizuschauen.

Philipp

Neue Mitglieder

Neue Mitflieger

Hallo liebe Vereinskollegen!

Mein Name ist **Bernhard Hrubesch**, 54 Jahre jung und seit Juli 2023 Mitglied bei der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Ich komme aus Zuchering (südl. von Ingolstadt) und bin beruflich in einem Architekturbüro in Ingolstadt angestellt.



Meine Begeisterung für die Fliegerei habe schon mit 20 Jahren angefangen, allerdings damals nur im Flugsimulator. Ironischerweise muss ich zugeben, dass mir die Corona-Krise dabei geholfen hat, mit der „echten Fliegerei“ anzufangen. Da

hatte ich Zeit mich zu informieren und war überrascht, dass es auch für normale Leute möglich wäre.

Meine UL-Lizenz hatte ich im August 2022 bei der Fluggruppe Neuburg e.V. erworben und bin vorrangig mit einer WT9 und EV97 geflogen.

Da ich von dem Flugplatz in Genderkingen absolut begeistert bin und dieser auch nicht weit von meinem Zuhause entfernt ist, freut es mich umso mehr, mit allen diesen netten Kollegen das Fliegen zu genießen. Ich wurde sehr herzlich empfangen. Danke nochmals.

Ich freue mich schon auf die weitere Zukunft und viele schöne Flüge und Abende mit euch zusammen.

Herzliche Grüße,
Bernhard

Grüß Gott liebe Vereinskameraden,

mein Name ist **Christopher Browne**, ich bin 32 Jahre alt und seit Anfang August neues Mitglied bei der MDG.

Meine Heimat – fliegerisch und auch sonst – liegt in Nordbaden, einige Kilometer südlich von Heidelberg. Dort habe ich mit 15 Jahren das Segelfliegen aufgenommen, später meine SPL und auch die Klassenberechtigung für Reisemotorsegler erhalten.

Nachdem es mich zwischenzeitlich zum Studieren nach Hessen verschlagen hatte, bin ich 2019 berufsbedingt bei Airbus in Donauwörth gelandet.

Und weil Landen und Fliegen irgendwie zusammengehören, freue ich mich, in Genderkingen eine neue fliegerische Heimat gefunden zu haben. Meine Motorflugausbildung konnte ich bereits vor einigen Wochen beginnen.

Ich freue mich darauf, euch kennenlernen zu dürfen und wünsche allen happy landings!

Christopher



Liebe Vereinsmitglieder,

ganz nach dem Motto: „Ein bisschen verrückt, aber dennoch glücklich“, möchte ich mir nach dem Ende meiner Berufstätigkeit den alten Wunsch der Fliegerei erfüllen. Mit der Aufnahme als Mitglied bei der MDG am 1. Juni 2023 kann dieser Wunsch noch wahr werden, worüber ich mich überaus freue.

Mein Name ist **Erich Dinkler**, von Beruf bin ich Maschinenbau- und Wirtschaftsingenieur und habe zuletzt als geschäftsführender Gesellschafter eine international tätige Maschinenbaufirma geleitet. Während meiner vielen beruflichen Linienflüge verfestigte sich zusehends mein Interesse, einmal selbst zu fliegen. Da es an meinem Wohnort Augsburg keine Motorflugsportgruppe ähnlich der MDG gibt, habe ich bei einer Flugschule am Flugplatz EDMA 2020 einen Schnupperflug gemacht, war begeistert und habe mit dem Fliegen begonnen. Schnell war mir klar, dass dies nicht das ist, was ich wirklich wollte, nämlich in netter Gemeinschaft von Gleichgesinnten dieses Hobby zu erlernen und möglichst lange auszuüben.

Da ich den Flugplatz EDMQ von einigen „happy landings“ bestens kannte, war es naheliegend, bei der MDG wegen einer eventuellen Mitgliedschaft nachzufragen. Anfang 2022 war die personelle Situation bei Fluglehrern allerdings sehr angespannt, weshalb ich die praktische- und theoretische Ausbildung in Augsburg bis kurz vor den Alleinflügen und den Prüfungen (PPL/Sprechfunk) weitermachte.



Nachdem ich den Reiz des Fliegens erlebt und sehr genossen habe und mich vor allem meine Frau nochmals motivierte, habe ich mich ein zweites Mal auf den Weg nach Genderkingen gemacht, dieses Mal erfolgreich. Ich möchte nun die Gelegenheit nutzen, mich bei allen Beteiligten bei der MDG nochmals herzlich zu bedanken, die mir nun ermöglichen, den Flugschein im „zarten Alter“ von 69 Jahren evtl. doch noch fertig zu machen und dieses Hobby in der mir zwischenzeitlich gut bekannten, sehr netten Gemeinschaft zu pflegen.

In meiner kurzen Zeit als Vereinsmitglied konnte ich bereits bei einigen Veranstaltungen, bei Flugstunden sowie beim Alpenflug nach Zell am See viele Mitglieder kennen und schätzen lernen und freue mich sehr auf eine weiterhin schöne und aktive Zeit bei der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen. Nicht zuletzt hoffe ich auch, einen Beitrag zum Gemeinwohl des Vereins leisten zu können.

Es grüßt euch herzlich

Erich