

GendAiR kingenNEWS



Formationsfliegen

Der krönende
Abschluss: Start und
Landung in Formation

NATO Days

Pavel Sedlacek fliegt
mit der WT9 nach Ostrava
in Tschechien

Kunstflug

Jürgen Voll vergleicht
die Cessna Aerobat
mit dem Eurofighter

Flugplatzfest

„MDG-Airmeet“ bei
strahlendem Wetter



10 Jahre DA-42 D-GDON

Inhalt

Grußwort und Infos

Aktuelles zum Verein
und zum Flugplatz 2



Zehn Jahre D-GDON

Erfahrungen und
Erlebnisse mit unserer DA42 . . 4

Kunstflug

Jürgen Voll
vergleicht
Cessna Aero-
bat mit Eurofighter.....6



NATO Days

Pavel Sedlacek besucht
Militärschau in Tschechien. . . 10



Formationsfliegen

Finale mit Jürgen Grüll 14

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Hubertus Edler von Janecek,
Marco Jehle, Zafer Ertem,
Thomas Baar, Markus
Lützenburger 20

Flugplatzfest

Viel los bei tollem Wetter. . . . 22

Ziellandewettbewerb

Sieg von „Crew Meierling“. . . 27

Simulator

Buchbar für alle 28

Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Lehman, Renate Lehman, Oliver Klausner, Jürgen Voll, Pavel Sedlacek, Jürgen Grüll, Christoph Ehle, Hubertus Edler von Janecek, Marco Jehle, Zafer Ertem, Thomas Baar, Markus Lützenburger
Fotos: Marc Uhl, Hans Kavasch, Uhlend Burkart, Wolfgang Erben, Matthias Obermayer, Georg Lehman, Patrick Daßler, Peter Hirt, Jürgen Voll, Pavel Sedlacek, Andreas Kirchhofer, Matthias Höfle, Thomas Schneider
Titelfoto: Marc Uhl
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 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-Grenzebach-Flugplatzes
Donauwörth-Genderkingen!*

ehrt wurde dabei natürlich unser Fluglehrer und früherer Jet-Formationspilot Jürgen Grüll, ohne den eine solche Ausbildung niemals möglich gewesen wäre.

Im November gab es noch ein weiteres sportliches Ereignis. Es fand erstmals vor 5 Jahren bei der MDG statt und soll einen Beitrag zur Flugsicherheit leisten. Wieder trafen sich Vereinspiloten zu einem Ziellandewettbewerb. Der diesjährige Sieger Philipp Meierling konnte sich über das beste Ergebnis aller bisherigen Wettbewerbe freuen. Mehr findet man in diesem Heft.

Ein Jahr geht zu Ende, in dem die Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e.V. in besonderer Weise ihrem Namen Ehre machte.

Das herausragende sportliche Thema bestand in vier teils mehr-tägigen Trainingsabschnitten, in denen Jürgen Grüll mit Unterstützung durch Christoph Ehle seine „Azubis“ in die hohe Kunst des Formationsfliegens einwies. Den krönenden Abschluss bildete im 4. Abschnitt das theoretische und praktische Training in Formationsstarts und -landungen, das in diesem Heft ausführlich beschrieben wird.

Der erfolgreiche Abschluss dieser in Deutschland wohl einmaligen Ausbildung in einem Verein wurde beim MDG-Pilotenabend im November mit der Überreichung der Zertifikate und spezieller Abzeichen und Mützen an die „Buzzers“ gefeiert. Ganz besonders ge-

Eine besondere Art des Flugsports wird auf den nächsten Seiten durch unseren Fluglehrer Jürgen Voll vorgestellt. Er macht Kunstflug auf seiner Cessna Aerobat und hat dies auch bei unserem Flugplatzfest in diesem Jahr gezeigt. Wie Jürgen Grüll war auch er Jet-Pilot bei der Luftwaffe und kann daher aus eigener Erfahrung über die Unterschiede zwischen Cessna und Eurofighter berichten.

Leistungsfähige Militär-Flugzeuge und -Hubschrauber sind bekanntlich in den letzten Jahren (leider) so wichtig wie schon lange nicht mehr geworden. Eine ganz besondere und aktuelle Veranstaltung sind in diesem Zusammenhang die NATO Days, die jährlich im September auf dem Flughafen Ostrava-Mošnov (LKMT) in Tschechien stattfinden. Unser Vereinskamerad Pavel Sedlacek flog mit unserer WT9 D-MMDG zu den NATO Days und konnte auf dem Weg dabei wieder einmal

Wir gratulieren herzlich

Neue Lizenzen 2023

Sten Diessner zur PPL(A)

Andreas Kirchhofer zur LAPL(A)

seine Familie besuchen. So findet man nun in diesem Heft viele Fotos von interessantem NATO-Fluggerät.

Eine wesentlich kleinere und rein zivile Veranstaltung war im September wieder unser Flugplatzfest, das dieses Mal von einem perfekten Flugwetter profitierte. So konnte man in Anlehnung an das große jährliche HORIZON Airmeet, von dem wir im letzten Heft wieder einmal berichteten, zumindest bezüglich der Attraktionen in der Luft und am Boden durchaus von einem „MDG-Airmeet“ sprechen. Ein paar Eindrücke vermittelt diese Ausgabe.

2023 war aber nicht nur das Jahr der besonderen Ereignisse, sondern auch ein Jubiläumsjahr.

Es ist kaum zu glauben, aber es sind nun schon 10 Jahre, dass die MDG als einer von sicher ganz wenigen Vereinen in Deutschland

stolzer Eigentümer eines zweimotorigen Flugzeugs ist – der DA42 D-GDON „Donauwörth“. In einem Rückblick wird hier über einige Höhepunkte und die überwiegend sehr guten Erfahrungen in all diesen Jahren berichtet.

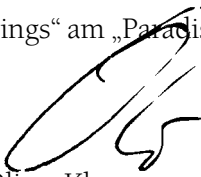
Ebenfalls 10 Jahre alt wurde in diesem Jahr unsere Vereinszeitschrift GendAIRkinger News. Dank der vielen Beiträge von Vereinsmitgliedern und der engagierten und professionellen Arbeit von Georg und Renate Lehmacher kann die MDG mit diesem Aushängeschild und Kommunikationsmedium interessierten Lesern zeigen, was es Neues und Berichtenswertes in unserem Verein gibt.

Dass unser Verein offenbar recht interessant und attraktiv ist, beweist immer wieder die große Zahl von neuen Vereinsmitgliedern. So freuen wir uns, dass sich in diesem Heft gleich fünf neue Kameraden mit völlig unterschiedlichem, aber

jeweils sehr interessantem Hintergrund vorstellen.

Abschließend soll hier noch ein Fundstück gezeigt werden, das erst kürzlich wieder zum Vorschein kam. Es stammt aus einer Zeit vor rund 30 Jahren, als zwei damals noch recht jugendliche Flieger und Studenten gemeinsam ein Praktikum bei American Eurocopter in Grand Prairie, Texas, USA absolvierten und diese Gelegenheit auch für fliegerische Ausflüge nutzen. Wer hätte damals gedacht, dass genau diese Beiden rund 30 Jahre später die Vorsitzenden der MDG würden.

So wünsche ich allen Lesern eine interessante Lektüre, frohe Festtage und uns allen ein gutes neues Jahr und wieder viele „Happy Landings“ am „Paradise Airfield“.



Oliver Klauser



Zehn Jahre D-GDON „Donauwörth“





Hans Kavasch in „seiner“ DA42 (Foto: Marc Ulm)

Wie die Zeit vergeht! Jetzt sind gute zehn Jahre vergangen, seit unsere DA42 D-GDON am 16.05.2023 durch unsere Vereinskameraden Hans Kavasch und Wolfgang Erben von URBE in Wiener Neustadt

(LOAN) nach EDMQ gebracht wurde. In den GendAIRkinger News 2013-1 und 2018-3 wurde berichtet, welche umfangreiche Analysen, Kostenschätzungen und Präsentationen durch Hans Kavasch notwendig waren, um die teilweise sehr skeptischen MDG-Mitglieder und den damaligen Vor-

stand davon zu überzeugen, dass die Beschaffung einer gebrauchten DA42 als Vereinsflugzeug geeignet und verantwortbar war, um das Ziel „Höher, schneller, weiter“ zu erreichen. Eine Bedingung stellte der Vorstand damals: Der Betrieb der zweimotorigen DA42 muss so rentabel sein, dass er nicht durch die „normalen“ 1-Mot-Piloten subventioniert werden muss.



Wie sieht es nun 10 Jahre später aus? Zunächst einmal ist es schon ein gutes Zeichen, dass die MDG und die D-GDON es so lange miteinander ausgehalten haben. Unsere DA42 wurde offenbar durch die Piloten so gut behandelt, dass glücklicherweise keine größeren Schäden entstanden und die Kosten für Reparaturen und Wartung sich in dem Rahmen bewegten, den Hans Kavasch bei seinen

Kalkulationen zugrunde gelegt hatte. Dank der stetig steigenden Zahl an MDG-Piloten mit MEP Rating, wozu auch der erfreuliche Anstieg der aktiven MDG-Mitglieder von 100 auf 150 in den letzten 10 Jahren beitrug, sowie dank einer geschickten externen Vercharterungspolitik (vor allem an Flugschulen) außerhalb der Haupt-Reisezeit erreichte die D-

GDON seit Mai 2013 rund 4000 Flugstunden (bei rund 6000 Landungen) und wurde damit das MDG-Flugzeug mit der besten Auslastung – und der besten Rentabilität, die sogar dazu beiträgt, die Charterpreise der anderen MDG-Flugzeuge in moderaten Grenzen zu halten.



Begrüßung von Wolfgang Erben und Hildegard Nieberle am 23.08.2013 nach erster USA-Reise mit D-GDON (Foto: Matthias Obermayer)

Natürlich wird die DA42 besonders gerne für Flugreisen eingesetzt – u.a. wegen ihrer Allwetter-Tauglichkeit (mit Enteisierung), ihrer Reichweite und Geschwindigkeit und der hohen Zuladung. So hat sie sich u.a. bei Ski- und Radl-Urlauben bewährt. Bei zwei USA-Flügen hat sie schon 4-mal den Atlantik in beiden Richtungen via Grönland überquert; das erste Mal mit Wolfgang Erben und Hans Kavasch im Sommer 2013 und das bisher letzte

Mal im Sommer 2022. Wir werden darüber im Heft 2024-1 berichten.

Auch VIPs lernten ihre Vorzüge kennen – u.a. der frühere Donauwörther OB Armin Neudert (2013 Taufpate der „Donauwörth“) und der jetzige OB Jürgen Sorré sowie bei mehreren Gelegenheiten Landrat Stefan Rößle, der 2017 Reiner Meutsch, dem Gründer des Hilfswerks Fly & Help, seinen Landkreis von oben zeigte.

Am 22.10.2023 wurde im ARD-Magazin „Brisant“ gezeigt, wie das MDG-Mitglied Wolfgang Erben mit dem Duo „Schlagerpiloten“ in der D-GDON einen Schnupperflug durchführte.

Nachdem die D-GDON eine Schulzulassung hat, und Wolfgang Erben in Zusammenarbeit mit der IFR-Flugschule Reichelsheim als IR- und MEP-Fluglehrer zur Verfügung steht, wird sie auch



Taufe der D-GDON durch die Familie des Donauwörther Oberbürgermeisters Armin Neudert am 29.09.2013 (Foto: Georg Lehmacher)



intensiv für Ausbildungs- und Checkflüge eingesetzt. Seit Anfang 2023 steht zusätzlich der DA42-Simulator „D-GREN“ mit G1000-Cockpit und 3-Kanal-Sichtsystem als sehr kostengünstiges, effizientes und umweltfreundliches Trainingsgerät zur Verfügung, mit dem sehr realistisch und völlig gefahrlos auch Notsituationen wie z.B. Triebwerksausfälle trainiert werden können (s.a. GendAIRkinger News 2023-1).

Wir können also feststellen, dass unsere DA42 D-GDON „Donauwörth“ die vor über 10 Jahren gesetzten Ziele mehr als erfüllt hat.

Sie hat nicht nur das Leistungsspektrum der MDG-Flotte signifikant nach oben erweitert, sondern auch die Attraktivität der MDG weiter erhöht und das Hauptziel des Vereins – die Förderung des Flugsports – erfolgreich unterstützt.

▲ Rundflug mit Fly&Help-Gründer Reiner Meutsch und Landrat Stefan Rößle am 19.06.2017 (Fotos: Matthias Obermayer)

Alle Fotos mit Wolfgang Erben als Pilot

▼ Rundflug mit den „Schlagerpiloten“ am 09.09.2023 (Fotos: Patrick Daßler)



Erster Flug mit OB Jürgen Sorré am 30.07.2021 (Foto: Marc Ulm)



KUNST FLUG

Cessna Aerobat vs. Eurofighter

Text: Jürgen Voll, Fotos: Peter Hirt, Jürgen Voll





Nach dem ich bei unserem Flugplatzfest mit der D-EFUN in der Luft ein bisschen herumturnen durfte, möchte ich hiermit gern ein paar kleine Unterschiede zwischen einer Aerobat und einem Düsenjäger, z. B. einem Eurofighter, aufführen. Im Gegensatz zu dem Jet hat die Aerobat leider keine Kraftstoffversorgung bei weniger als Null G und auch die Ölversorgung im Rückenflug ist nicht gegeben. Somit sollte im positiven G Bereich geblieben werden, dies könnte man auch „Gentleman's Aerobatic“ nennen. Betrachtet man jetzt mal die G-Belastung, dürfte man ja eine A152 mit bis zu 6G belasten. Der Unterschied zum Düsenjäger besteht darin, dass die G-Belastung im Kunstflug nur recht kurzzeitig anliegt und beim Eurofighter zum Beispiel diese über eine sehr lange Zeit gehalten werden kann.

Somit stellt das eine ganz andere Herausforderung an den menschlichen Körper dar.

Die Cessna kann dann beim Trudeln wieder glänzen. Das tut sie wie im Bilderbuch und eignet sich daher hervorragend, dieses auch mal anderen Piloten zu zeigen, um sich mit diesem ungewöhnlichen Flugzustand vertraut zu machen. Ins Trudeln möchte man mit einem Jet dann doch eher nicht kommen.

Im Hinblick auf Geschwindigkeiten spielt man dann ja doch in einer sehr unterschiedlichen Liga. Dies bedeutet dann auch im Umkehrschluss, dass der benötigte Platz für Kunstflugfiguren unterschiedlich groß ausfällt. Einen Looping mit der D-EFUN beginnt man mit 120kt und benötigt ca. 500ft an Höhenunterschied und

das bei gerade mal 3G. Da erinnere ich mich an meinen ersten Looping im Trainingsjet T-38, der mit 500kt begonnen wird und beachtliche 10.000ft an Höhenunterschied benötigt. Und wenn da nicht mindestens 4 bis 5G angelegt werden reichen die 10.000ft auch nicht. Das sind dann doch andere Welten....

Abschließen möchte ich damit, dass die Aerobat heutzutage zwar kein Kunstflug-Wettbewerbsflugzeug mehr ist, aber im Hinblick auf die geräuschsensitive Umgebung hierzulande sowie auch die Betriebskosten für Kunstflugzeuge die Cessna 152 Aerobat für das „gelegentliche Betrachten der Welt auf dem Kopf“ eine außergewöhnlich gute Figur macht.

Euer
Jürgen „Astro“ Voll





Lockheed Martin F-35A „Lightning II“ der USAF

Jedes Jahr findet Mitte September eine der größten Flugshows in Europa auf dem Flughafen Ostrava-Mošnov (LKMT) in Tschechien statt. Es geht nicht nur um die Flugshow, sondern es ist auch die größte Security Show Europas. Deswegen sind auch Polizei, Feu-

erwehr und Spezialkräfte aus der ganzen Welt dabei.

Die NATO Days werden von der Tschechischen Armee organisiert und jedes Jahr gibt es ein anderes Partnerland, das sich mit viel Technik präsentiert. Dieses Jahr war

es Polen. 2023 haben 19 Länder mit Flugzeugen, Hubschraubern, Drohnen, Militärfahrzeugen und anderer Technik teilgenommen. In Static-Display konnte man z. B. die Hubschrauber H145M, NH-90, UH-1, AH-1, UH-60, AH-64, CH-47, Mi-17, Mi-34, W-3A, die

NATO Days 2023

Text und Fotos: Pavel Sedlacek



D-MMDG in Olomouc (LKOL)



Airbus A400M „Atlas“ aus Luxemburg

► HIMARS aus Polen



Kampffjets F-16, F-35, Tornado, Eurofighter, JAS-39, L-159, die Transportflugzeuge C-17, KC-135, A-400M, C-390, An-26, L-410, die türkische Drohne Bayraktar und vieles mehr sehen. Viele Maschinen konnten auch von innen besichtigt werden. – In der Luft haben sich die Acro-Gruppen aus Polen (Zelazny, Orlik), Griechenland (Daedalus Demo Team) und aus der Schweiz (PC-7 Team) vorgestellt. In Solo-Displays konnte man das Beste aus dem heutigen NATO-Arsenal sehen wie F-

35A+B, Eurofighter, JAS-39, F-16, A-400M und NH-90.

Auch am Boden wurde viel Technik gezeigt. Man konnte viele Panzer und Transporter von innen besichtigen. Es gab dynamische Vorführungen von zahlreichen Polizeieinheiten und Spezialkräften mit vielen pyrotechnischen Effekte. Außerdem wurden etliche Panzer präsentiert (T-72M4CZ, Leopard 2A7V) einschließlich Schieß-Demos mit viel Lärm, Rauch und Dreck.

Die NATO Days gehören zu den wenigen Veranstaltungen dieser Art, zu denen man auch mit dem eigenen Flugzeug kommen kann. Die Anflüge sind mit Slot bis 30 Minuten vor Programmanfang, die Abflüge auch mit Slot gleich nach dem Programm möglich. Slots kann man einfach unter www.natodays.cz buchen. Die Landegebühr von 1000,- CZK (ca. 40,- EUR) wird gleich nach der Landung bezahlt. Das Beste daran ist, dass die „normalen“ Zuschauer erst 30 Minuten vor dem Programmanfang auf das



Embraer C-390 „Millenium“ aus Brasilien

► KAI FA-50GF aus Polen
► General Dynamics F-16 „Fighting Falcon“ aus Portugal





General Dynamics F-16 "Fighting Falcon"

Gelände gelassen werden. Wer mit dem Flugzeug kommt, kann also ungestört alles anschauen.

Das Programm war an beiden Tagen fast identisch. Ich machte mich am Samstag auf den Weg. Die Flugzeit EDMQ-LKMT betrug ca. 2,5 Std. Ich tankte noch in Jindřichův Hradec (LKJH) und flog dann in meine Heimatstadt Olomouc (LKOL). Der Flugplatz Olomouc mit 2 Grasbahnen (700 m lang) und einer Asphaltbahn (420 m) liegt direkt am Rand der mährische Metropole an der Endstation der S-Bahn. Dort übernachtete ich

in „Hotel Mama“ mit Vollpension und Shuttle-Service. Am Sonntagmorgen flog ich die letzten 20 Minuten nach LKMT. Mošnov ist ein großer internationaler Flughafen mit 3,5 Km Landebahn. Zum Parken musste man die Bahn 500 m vor Bahnende verlassen und noch 300 m über holpriges Gras rollen. Mit der D-MMDG reichte es, mit dem Landeanflug erst am Anfang der Landebahn anzufangen. Von der Parkposition läuft man 100 m und ist gleich im Areal.

Nach der Flugshow flog ich zurück nach Olomouc, übernach-

te dort noch einmal und flog am Morgen darauf direkt nach EDMQ. Weil die NATO Days erst kurz vor Herbstbeginn stattfinden, wenn die Tage schon kürzer sind, ist es schwierig, aus weiteren Entfernungen direkt zu Show-Beginn hin- und nach Show-Ende wieder zurückzufliegen. Nachdem die Sonderregelung für fliegende Besucher nur an den Tagen der Show gilt und man sein Flugzeug sonst auf der anderen Seite des Flughafens abstellen muss, ist es empfehlenswert, an einem der Flugplätze in der Nähe von Ostrava zu übernachten.



Boeing CH-47 „Chinook“ der US Army

▼ NH-90 NTH „Sea Lion“ aus Deutschland



▲ Sikorsky S-70 Black Hawk aus der Slowakei



▲ Airbus H145M aus Deutschland



Airbus A400M aus Deutschland in „Air Defender“-Lackierung

Die hohe Kunst des Formations- fliegens Teil 4

Fotos: Andreas Kirchhofer, Matthias Höfle, Thomas Schneider, Georg Lehmacher



Am Ende des Artikels zum Formationsfliegen in Heft 2-2023 steht:

„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“

Den Block 3/2023 konnten wir dann leider nicht ganz so wie geplant angehen. Wir mussten ihn von 4 Tagen auf 2 Tage verringern. Der letzte Tag war nicht überall ein Feiertag in der Umgebung von Genderkingen, so dass es leichte Schwierigkeiten bei der Anwesenheit der „AZUBIS“ gab.

Damit beschränkten wir uns auf die Ausbildung in 2-Ship. Aber wir wollten auf jeden Fall Formationsstarts und -landungen in Aalen üben. Selbst, wenn dieses Ziel aus Zeitgründen nicht alle erreichen, werden wir in den Ausbildungsflügen dafür üben.

Begonnen wurde der Block wie immer mit einem ausführlichen Briefing über diesen Ausbildungsinhalt. Es galt zu lernen, wie der Lead seine Formation auf der Bahn für einen gemeinsamen Start aufstellt

und welche Funksprüche wann abgesetzt werden. Eine Skizze verdeutlichte die Abstände bei 30 m Bahnbreite und welche Sicherheit für beide besteht. Zu berücksichtigen ist u.a. der Wind und die erste vorgeschriebene Kurve, bei der es die Nr. 2 „leicht“ haben soll.

Der Start in Formation weicht vom Start gem. FBH etwas ab. Der Lead nimmt nicht 100% Leistung während des Startlaufs, sondern max. 98%. Somit kann die Nr. 2 besser die Position halten. Der Startlauf wird dadurch natürlich länger.

Über das Aufschließen musste nichts mehr gesagt werden, über die Funksprüche aber schon. Nach dem Verlassen des Platzbereiches geht es routinemäßig auf die nächste Frequenz. Auf der Strecke nach Aalen wird die „Split Formation“ geübt. Die Nr. 2 fliegt weiter vorne und etwas höher als sonst. Dies ist für den Ablauf bei der Landung und bei dem Start notwendig. Am Anfang ist sie (sehr) gewöhnungsbedürftig und verlangt auch etwas Mut. Der Vorteil liegt darin, dass der Lead die Nr. 2 besser sieht und die Nr.2 ihre Bewegungen denen des Lead einfacher synchron angleichen kann.

Betont wurde, dass der Lead besondere Aufgaben hat:

- Er weist das Einschalten des Landescheinwerfers und das Setzen der Klappen an.
- Eine höhere Geschwindigkeit beim Anflug soll er einhalten, einen sachten Übergang beim Abfangen, nur langsame Bewegungen mit dem Gashebel, möglichst eine Leerlaufstellung vermeiden und eine kontinuierliche Erhöhung des Anstellwinkels beim Ausschweben vornehmen. Dies alles dient dazu, damit die Nr. 2 noch gut ihre Position halten kann.

Die Nr. 2 sollte nicht zurückfallen, aber kurz vor dem Lead aufsetzen und einen „Safe“ Funkspruch aussenden, wenn sie das Flugzeug „im Griff“ hat. Optimalerweise setzt der Lead erst dann auf.

In der Realität sind diese Maßnahmen für die Landung eine Sache von wenigen Sekunden.

Sofort kamen die Fragen, vor allem:

- Wie verhält sich die Nr. 2 auf dem Endanflug?
- Schaut sie dauernd auf den Lead?
- Wann schaut sie auf die Bahn?
- Gibt es eine Regel, vielleicht Prozentanteile der Verteilung?

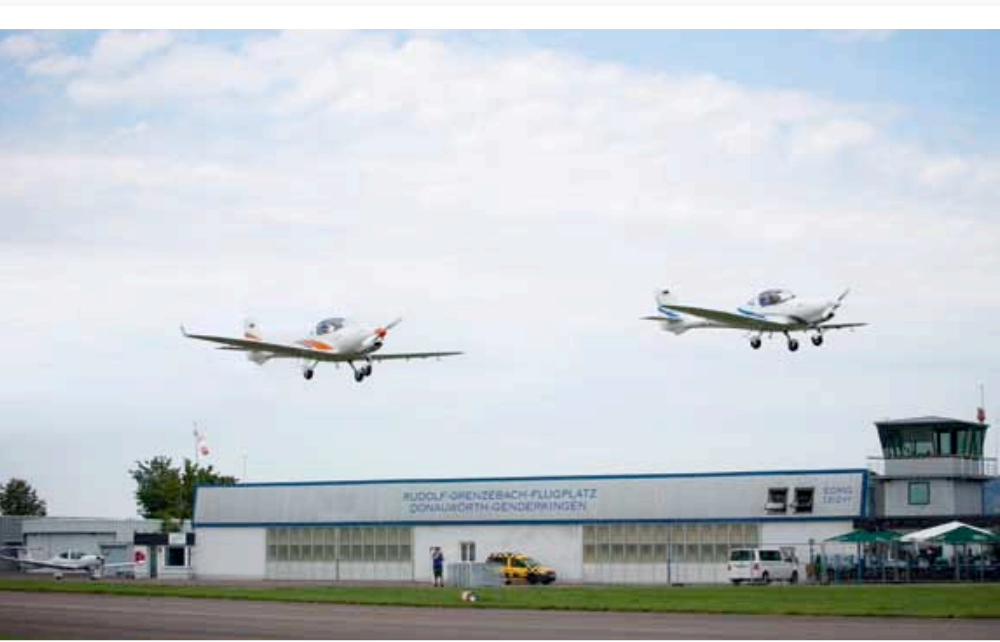


The Buzzers



Von links: Thomas Schneider; Instructor Pilots Jürgen Grüll und Christoph Ehle; Melissa Hammerschmitt, Daniel Born, Wolfgang Tauber, Daniel Streinz, Matthias Höfle, Ralf Hieke; nicht auf dem Foto: Andreas Koch, Philipp Meierling, Werner Rühmann





Standardanflüge. Definiert haben wir für die beiden Landerichtungen insgesamt 4 Arten. Diese lagen dem Flugleiter schriftlich vor. Bevorzugt ist der Anflug auf die 08 mit einem taktischen Break. Bei der Landung durften beide auf der Bahn sein mit einem ausreichenden Sicherheitsabstand. Dann geht es natürlich bis zum gemeinsamen Abstellen des Motors im Standardverfahren mit Zeichen.

Soweit unsere Vorstellungen und Festlegungen. Wie starteten wir dann am Montag, 14.08.2023?

Es gibt Empfehlungen aus USA:

- Bei 1 Meile 90% der Verteilung auf Lead, 10% auf Landebahn
- Bei halber Meile 80%/20%
- Kurz über der Bahn 10%/90%, aber Kopf auf Lead zeigend, nur die Augen scannen zur Bahn.

Dann kam die Frage: „Was ist, wenn ich als Nr.2 den Lead auf meiner Seite überhole?“

Antwort: „Kein Problem! Dann rollt man eben kontrolliert auf der eigenen Seite! Und es greift der Standard: es kostet einen Kaffee und der Lead verlässt die Landebahn auf jeden Fall als erster!“

„Scheint logisch“, dachten alle. Ob wir es auch so fliegen können, musste sich erst noch herausstellen. Selbst wir Lehrer hatten es mit Aquilas noch nicht geflogen. Immerhin ist die Bahn in Aalen ja länger als in Genderkingen (dachte ich beruhigt), was uns helfen sollte. (Ob sie lang genug ist?)

Dass die Bahn vom Lead immer als erster verlassen wird und das Ab-

stellen nach dem „System Streinz“ erfolgt, kannten alle schon.

Um schnell zu üben, hatten wir uns folgendes Verfahren ausgedacht:

Nach der ersten Landung musste ein Debriefing erfolgen, dann ging es ohne Lead-Wechsel zum Start. In der folgenden Platzrunde erfolgte auf dem Gegenanflug ein „Lead Change“ vor der nächsten Landung. Wenn nötig, wollten wir uns erneut zu einem Debriefing treffen und danach ohne Lead-Wechsel den Start und Rückflug nach Genderkingen vornehmen.

Der Rückflug sah „Cross Under“ in steilen Kurven vor und einen längeren Anteil im „Trail“ mit bis zu 100 m Abstand. Bei diesem darf der Lead steilere Kurven, starkes Steigen und Sinken und Kurven mit leichter G-Belastung nach seinem Gusto so kombinieren, dass beide Piloten tollen Spaß haben, aber die Nr. 2 immer den gleichen Abstand beibehält.

Vorgesehen war die Landung in Genderkingen nach einem der

Es erfolgte die Einteilung der Crews auf die beiden Aquilas, und es ging in 2-Ship los. Einsteigen ist noch immer individuell. Das gleichzeitige Schließen des Kabinendaches startet jedoch die Standards. Nun ging es ja nicht zu einem Flug mit Verfahren, die wir alle schon geübt hatten. – In den letzten Blocks flogen wir in Aalen immer die Landebahn 09 an, nun überraschte uns die Zuweisung der Landebahn 27. Warum eigentlich? Unterscheidet sich das Ganze doch nur in der Richtung!

Nein!

Gäbe es einen Querschnitt der Landebahn, könnte man sehen, dass die Bahn 27 gleich nach der ersten Bahnmarkierung abfällt und man eigentlich direkt an der Markierung aufsetzen sollte. Ansonsten schwebt man..... In der Formation kann man so nicht aufsetzen, weil wir etwas länger schweben wollen, damit die Nr. 2 die Position halten kann. Also führt der „verschwindende“ Boden dann noch zusätzlich zur Verlängerung der Landestrecke.

So sah es dann tatsächlich aus: Trotz aller Anstrengung schwebten wirWir waren ja auch gem. Briefing schneller! Aber es verlief alles eigentlich problemlos, der „Safe call“ konnte rechtzeitig ausgesendet werden, so dass wir nur mit leichtem Bremsen von der Bahn rollten.

Das Debriefing war kurz. Die Nr. 2 hatte ab etwa 300 m vor dem Aufsetzen Leerlauf. Um dies zu vermeiden wird der Lead in der nächsten Runde nochmals 5 Knoten schneller fliegen. Dann ging es weiter.

Der erste Formationsstart als Nr. 2 mit einer Aquila. Eigentlich verlief er gut. Beim Loslassen der Bremsen hatten wir etwas zu viel Gas und mussten verzögern; dann waren wir synchron. „Lead Change“ im Gegenanflug und Standards bis nach dem Ausrollen auf dem Endanflug. Nun waren wir Lead. Beim Eindrehen auf den Endanflug empfahl ich Daniel, ganz bewusst vor die Markierung zu zielen und dann in Bodennähe langsam das Gas herauszuziehen. Die Nr. 2 war gut in Position und hielt diese auch dank unserem langsamen Herausziehen des Gases. Aber wir schwebten..... Die Bahn in Aalen ist wirklich schön lang!!

Kurzes Debriefing und Besuch beim Flugleiter, um uns für die hervorragende Unterstützung zu bedanken. Als wir dann im Gegenanflug waren, kam der Vorschlag von Christoph nach einem zusätzlichem Touch+Go. Ich hatte auch schon daran gedacht, weil alles so gut verlief. Dennoch wollte ich lieber vorher

ein gemeinsames ausführliches Briefing für alle halten.

Es kam auch noch ein neuer Aspekt hinzu. Nach dem Aufsetzen sollten wir ausreichend Strecke auf der Bahn zur Verfügung haben, um langsam synchron beschleunigen und abheben zu können. Über die notwendigen Maßnahmen bei irgendwelchen Problemen sollten wir uns auch vorab klar verständigt haben. So legten wir u.a. fest, dass die Nr. 2 erst dann den „Safe call“ absetzt, wenn sie wieder startklar ist. Dies sollte sicherstellen, dass sie mit der richtigen Klappenstellung startet.

Dann kam noch das Wetter dazu. Die Temperatur lag bei 30°, der Platzdruck bei 1022 hPa, die Platzhöhe in Aalen ist 1609 ft und so hatten wir eine Dichtehöhe von 3864 ft., die wir auch am nächsten Tag noch vorfanden. Ein herrlicher Wintertag wäre natürlich besser geeignet gewesen.

Am Dienstag aber sollte der nächste Schritt erfolgen. Touch + Go! Jeder wusste, dass nun das lange Ausschweben verkürzt werden sollte, um mehr Sicherheit zu haben, um schneller wieder in die

Luft zu kommen. Wir waren wieder Nr. 2, hatten wieder die Landebahn 27 mit geringem, nicht böigem Wind.

Noch aufmerksamer wurde vom Lead der frühe Landpunkt angepeilt, noch tiefer durchgeatmet, das Gas etwas schneller herausgezogen, ach wir schweben....., bei der Landung gezielt so früh wie möglich aufgesetzt (es war zu hören!), Klappen auf 1, „safe call“ raus, ständig die Position bei Leerlauf korrigiert (sehr schwierig), sofort mit dem Lead Gas geschoben und beschleunigt und zum Ende der Bahn geschaut. Mir kam die Bahn vieeeeel kürzer vor als am Vortag. Wir rollen.....Ich hoffe, dass wir auch bald fliegen. Jetzt wollte ich gerne einen Rotax 915iS haben, der mich in der V13 immer so schön nach kurzer Strecke fliegen lässt. Der Lead blieb ruhig, holte genügend Fahrt auf, bevor er abhob, was uns beruhigte. Wir alle waren von uns begeistert.

Diese Begeisterung teilten auch viele Piloten und Zuschauer, die uns nach der abschließenden Landung beim Vorbeifahren an den Hallen bejubelten und beklatschten.

Thomas war mit der WT 9 vor uns nach Aalen geflogen, um uns zu fil-



men. So brachten wir beim Rückflug eine 3-Ship zusammen. Ich konnte in der WT 9 mitfliegen und sah den enormen Aufwand, der beim Setzen des Gashebels durch das Drehen desselben notwendig ist, um feinfühlig die Position an der Fläche zu verändern. So gesehen, kann nur ein im Formationsflug erfahrener Pilot mit der WT 9 an der Fläche fliegen. – Beim Heimflug fiel das Hintereinanderfliegen (Trail) noch wilder aus als sonst.

Der ganze Aufwand hatte sich gelohnt, die vielen Briefings, die Maßnahmen, um die Sicherheit hoch zu halten, das Erarbeiten der Vereinfachungen und das schrittweise Vorgehen, um die optimalen Verfahren für die Aquila zu entwickeln.

Die Aquila ist ein gutes Schulflugzeug, aber beim Formationsfliegen hätten wir gerne mehr Power gehabt. Manches wäre leichter gewesen. Wenn es eine Fortsetzung gibt, dann liegt der Schwerpunkt endgültig bei 3-Ship, auch mit der WT 9, jedoch nur als Lead.

Nach den Erfahrungen und den Briefings weiß jeder, der an dieser Ausbildung teilgenommen hat, dass man nie Formation fliegt

- mit in Typ und Bauart verschiedenen Flugzeugen und ohne Ausbildung und Erarbeitung bestimmter Werte,
- ohne Sichtlinienbestimmungen am Boden,

Christoph Ehle

Als Jürgen Grüll mit dem Vorschlag auf mich zukam, in der Motorsportgruppe Donauwörth-Generkingen ein Formationsflug-Training durchzuführen, war ich sofort begeistert:

Ich wusste um seine Kompetenzen und Erfahrung aus seiner aktiven Zeit bei der Luftwaffe. Er war voll Motivation und Energie. Für die Vereinsmitglieder war dies ein großartiges Angebot, das man sich nicht an einer Flugschule „kaufen“ kann. Entsprechend groß war die Resonanz bei den Mitgliedern, die ihren fliegerischen Horizont dadurch erweitern wollten.

Wir haben nun den dritten Block der Formationsschulung abgeschlossen. Ich kann sagen, es ist uns bis dahin kein Teilnehmer abgesprungen. Auch für mich als Fluglehrer war es eine neue fliegerische Erfahrung. Ich habe wie alle Teilnehmer sehr viel dazugelernt und es hat verdammt viel Spaß gemacht!

Abschließend kann ich mich nur bei den Teilnehmern und vor allem bei Jürgen Grüll bedanken: „Durch dein Engagement hast Du in unserem Verein neue Kompetenzen geschaffen, die aus meiner Sicht ein Alleinstellungsmerkmal in ganz Bayern darstellen. – Vielen, vielen Dank Dir, Jürgen!“

Christoph Ehle



Christoph Ehle – hier mit Daniel Born

- ohne festgelegte Standards, eindeutige Funkphrasen und ein allumfassendes Briefing des Lead mit Notverfahren.

Ref.: <https://www.fliegermagazin.de/wissen/risiko-verbandsflug-kollision-von-luscombe-und-piper-in-der-schweiz/>

Ein Flug mehrerer Flugzeuge ohne

Einhaltung dieser Kriterien ist kein Formationsflug, sondern nur ein Nebeneinanderfliegen und widerspricht guter Airmanship.

Ich hoffe sehr, dass alle Formationsflieger immer diszipliniert und sicher unterwegs sind und viel Spaß haben.

Jürgen Grüll



review

Jürgen Grüll

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

Und hier treffe ich in meinem Verein, der MDG, auf den damaligen Vereinsvorsitzenden Thomas Schneider, seine Fluglehrer Werner Rühmann und Christoph Ehle und Piloten, die sofort bereit sind, mitzumachen und 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 dazu zwingen, vorhandenes ziviles und 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 Fliege-

rei und auf in unserem Verein geflogene Flugzeuge 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 langsam eine Gemeinschaft bildet: Eine zwischen Lead und Nr. 2 und eine untereinander.

Riesenfortschritte....hin zum Ziel, Start und Landung in Formation. Dieses hochgesteckte Ziel haben wir in Aalen erreicht. Es gab in der gesamten Ausbildung keinen Zwischenfall.

Am Abschluss hat die Gruppe sich selbst den Namen „The Buzzers“ gegeben und jeder trägt entsprechend seiner Funktion ein Patch auf der ausgewählten hellen Mütze.

Für die Unterstützung

- in Aalen durch Herrn Bayer und seine Flugleiter und
- in Genderkingen durch Matthias Obermayer und Georg und Renate Lehmacher für die Dokumentation

möchte ich hier ausdrücklich danken.

Ich ziehe mich aus den Buzzers insofern heraus, dass ich zwar für Beratung und vielleicht auch gelegentliche Flüge zur Verfügung stehe, aber nicht mehr in der Organisation tätig bin. Die Buzzers haben Thomas Schneider auf meinen Vorschlag als meinen Nachfolger gewählt. Thomas hat mittlerweile auch eine Lehrerausbildung gemacht und ist somit der erste Lehrer bei der Formationsausbildung geworden.

Ich bedanke mich bei Thomas Schneider und bei den beiden anderen Fluglehrern Christoph Ehle und Werner Rühmann und wünsche immer unfallfreie, erlebnisreiche Flüge.

Neue Mitglieder

Neue Mitflieger

Liebe Fliegerkameradinnen und -kameraden,

mein Name ist **Hubertus Edler von Janecek** und ich bin dankbar, seit diesem Sommer Mitglied der MDG sein zu dürfen. Mein Arbeitsplatz ist bei der TENSOR AG direkt am „Paradise Airfield“. Was gibt's Schöneres, als nach der Arbeit ein paar Runden in den Sonnenuntergang fliegen zu dürfen? Mein Traum vom Fliegen begann bereits im Alter von 12 Jahren mit dem Bau meines ersten Modellflugzeugs „Mosquito“ von GRAUPNER. Lange ist das Selberfliegen für mich ein Traum geblieben, bis ich im Jahr 2000 am Flugplatz Bremgarten Heinz Korella begegnet bin. Nach einer gemeinsamen Platzrunde in seiner C-42 habe ich direkt den Ausbildungsvertrag unterschrieben. Seitdem fliege ich verschiedene Flugzeugtypen, vornehmlich PA28, C172 und seit diesem Jahr auch unsere schöne Aquila. Ganz besonders freue ich mich darauf, bald unsere TENSOR T600X fliegen zu dürfen.

Uns allen wünsche ich gesegnete Feiertage und immer Happy Landings!

Euer Hubertus



Hallo liebe MDG-Mitglieder,

ich bin der **Marco Jehle** aus Gersthofen, 42 Jahre alt, Papa von zwei Teenagern und von Beruf Beamter.

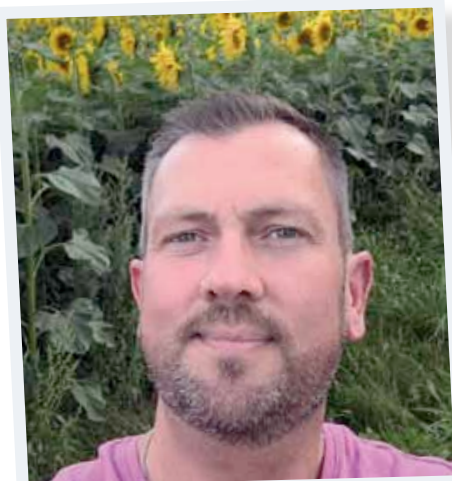
Auch mich begeistert schon von klein auf alles, das fliegen kann und so muss ich auch heute

noch unbedingt nach oben schauen, wenn etwas über mir fliegt. Und da wir in der Einflogschneise zum EDMA wohnen, ist das recht oft am Tag der Fall

So wurden mir über die Jahre hinweg Schnupperflüge im Segelflugzeug, im Hubschrauber, im Motorsegler und im Ultraleicht geschenkt, wodurch der Wunsch nach einer eigenen Lizenz noch mehr bestätigt wurde.

Daher bedanke ich mich für die Aufnahme in den Verein vor wenigen Wochen, freue mich auf die LAPL-Ausbildung und habe mich sehr gefreut, einige von Euch am Flugplatzfest kennenlernen zu dürfen.

Viele Grüße und bis hoffentlich bald,
Euer Marco



Liebe Aviation Freundinnen und Freunde,

ich bin ein Unternehmer im Bereich Forschung und Entwicklung für nachhaltige Lösungen in den Bereichen Umwelt, Energie und Ernährung. Unter unserer Marke ecoana.de produzieren wir knusprige Früchte aus Mandarinen und sparen dabei über 90% Energie! Zudem engagiere ich mich privat als Philanthrop in verschiedenen Bereichen wie dem Baseball-Training, der Kuratierung im Museum, dem SAR-Rettungsdienst und als Leiter des Katastrophenschutzes. Als Gründer der German Alliance for Civilian Assistance setze ich mich stets für Mensch, Tier und Umwelt ein.

Die Leidenschaft für die Fliegerei entdeckte ich bereits im Alter von neun Jahren und habe seitdem immer davon geträumt, Berufspilot zu werden. Allerdings hat das Schicksal andere Pläne für mich gehabt. Später habe ich meine Söhne zum Segelfliegen

gebracht und sie haben mich letztendlich auch dazu überredet, mitzumachen. So begann ich im Alter von 43 Jahren, Segelflugzeuge um die Alpen herum zu fliegen, und anschließend auch Motorsegler (TMG) und einen UL-Lizenz zu erwerben, um den Himmel und weit entfernte Länder zu erkunden. Aktuell

plane ich für 2024 eine einzigartige Gruppenreise mit 20 Flugzeugen in die Türkei. Durch meine türkischen Wurzeln verfüge ich über hervorragende Kontakte, die mir bei der Organisation und Erlangung aller benötigten Genehmigungen helfen. Mehr dazu findet ihr unter fly2troy.com.

Ich bin sehr glücklich, ein aktives Mitglied in eurem und nun auch unserem Verein zu sein, und wünsche allen stets happy landings!

Zafer Ertem, alias Pilot Barbossa



Neue Mitglieder

Neue Mitflieger



Mein Name ist **Thomas Baar**, 51 Jahre und seit September 2023 Mitglied bei der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Ich komme aus Neuburg Donau und bin beruflich als selbständiger Steuerberater in Neuburg tätig. Da ich gebürtiger Neuburger bin, war das Fliegen (Mölders) schon immer faszinierend für mich. Meine UL-Lizenz habe ich im März 2023 in Ampfing erworben und bin vorrangig mit einer Zodiac und Tecnam P92 MK2 geflogen. Leider hatte ich in der Vergangenheit nie wirklich Zeit, meinem neuen Hobby nachzukommen. Da ich zahlreiche Ausbildungsflüge von Augsburg heraus gemacht habe, kannte ich Genderkingen bereits aus meiner Flugschülerzeit und hatte hier schon zahlreiche schöne Landungen absolviert. Ich freue mich schon auf die weitere Zukunft und viele schöne Flüge und Abende mit euch zusammen.

Herzliche Grüße,
Euer Thomas

Hallo liebe Vereinskollegen der MDG,

Mein Name ist **Markus Lützenburger**, 54 Jahre und seit dem 01. September Neumitglied bei der MDG. Ich wohne in Eching am Ammersee und arbeite ebenfalls seit September bei der TENSOR AG am Flugplatz EDMQ.

Beruflich komme ich aus der UAV (umgangssprachlich „Drohnen“) Branche und habe 2015 das „Drone Light Show“ System „Shooting Star“ miterfunden und entwickelt. Später wurden unsere Firma und die Technologie von der Fa. INTEL gekauft und weiter betrieben. Ich war als Gesamtprojektleiter, als Chief Pilot, Head of Training und Head of Global Operations rund um den Erdball im häufigen Einsatz. Zusätzlich kümmerte ich mich um die Betreiber Zertifizierung in Deutschland und arbeitete mit dem LBA und allen internationalen Luftfahrtbehörden eng zusammen, um die nötigen Betriebs- und Fluggenehmigungen zu erhalten.

Meine pure Leidenschaft für die Fliegerei hat bereits in früher Kindheit begonnen. Angefangen mit Plastikmodellbau und später RC-Modellbau. Mitte der 80er Jahre hat mich das RC-Jet Virus gepackt, als ich damals begann, meine eigenen Turbinen zu bauen und zu fliegen. Seit damals bin ich hauptsächlich nur noch in der RC-Jet Szene unterwegs gewesen und habe dieses Kapitel mit dem kompletten Eigenbau eines zweistrahligen full scale Modells im Maßstab 1:4, einem Alpha Jet abgeschlossen. Da meine erste eigene Wohnung direkt neben dem damals noch aktiven Fliegerhorst Fürstenfeldbruck lag, war klar, dass der Alpha Jet mein Liebling wurde.



Nebenbei war ich als Fußgänger immer wieder mit im Cockpit gesessen, im Segelflugzeug mit einem guten Freund von Kufstein-Langkampfen (LOIK) aus in den Alpen, in Fürstenfeld (LOGF) im Motorflugzeug oder ein erster Jet-Mitflug in einer Aero L-39 Albatros in Plze (LKLN). Das letzte i-Tüpfelchen war dann aber ein Flug mit einem Arbeitskollegen, der mich vor vielen Jahren in einer DA-42 mitgenommen hat. Ironischerweise war es damals die D-GDON. Nach diesem Flug wurde ich durch meine Frau animiert, doch endlich meine Piloten-Lizenz zu machen, und einen Tag später war ich beim Fliegerarzt und nach seinem OK sofort in die Flugschule bei mir in der Nähe in Jesenwang (EDMJ). Dort machte ich meine PPL(A) Ausbildung und erweiterte diese mit einer NVFR-, Kunstflug- und Spornradausbildung. Vor zwei Jahren kam dann MEP hinzu.

Durch einen sehr glücklichen Zufall und durch mein Nebengewerbe wurde ich der offizielle „Pilotenhelmdoktor“ für die FlyingBulls in Salzburg und über die Jahre entwickelte sich eine sehr enge Freundschaft mit der gesamten Truppe in LOWS. Hier schloss sich wieder ein Kreis, dort wird der Alpha Jet immer noch aktiv betrieben.

Für mich ist die Luftfahrt und die Fliegerei pure Leidenschaft, Leidenschaft zur Technik, den Fluggeräten und die unglaublich schönen Momente, die man dort oben erleben darf. Dass jeder Flug anders ist und es immer etwas zu lernen gibt. Ich freue mich schon sehr auf das, was noch kommt, auf die Kollegen hier im Verein und auf einen regen Austausch, um das schönste Hobby gemeinsam zu genießen.

Herzliche Grüße,
Markus

Flugplatzfest 2023

Bei strahlendem Sonnenschein





Seit vielen Jahren lädt die MDG am letzten Septembersonntag zu ihrem Flugplatzfest ein. Manchmal wurde schon der Flugbetrieb durch Nebel, Kälte, Regen oder zu viel Wind beeinträchtigt, aber in diesem Jahr waren die Bedingungen perfekt. So wurde es den Flugleitern Daniel Schwenzel und Dennis Köhler auf dem Tower nicht langweilig bei rund 250 Flugbewegungen mit zahlreichen Überraschungsbesuchern aus der Luft, die das gute Wetter nutzten. Den Auftakt machte traditionsgemäß der Hangar-Gottesdienst,

den dieses Jahr wieder einmal der treue „Flugplatz-Pfarrer“ Großmann aus Genderkingen abhielt. Danach begann ein Programm, dass man durchaus als ein „MDG-Airmeet“ bezeichnen kann – in Anlehnung an das seit 15 Jahren in Genderkingen stattfindende internationale HORIZON Airmeet.

Zwar kamen nicht Zehntausende von Zuschauern, aber die Art und Zahl der Attraktionen musste keinen Vergleich scheuen. So gab es nicht nur Flugvorführungen mit Modell-Jets und „manntragen-

den“ Motor- und Segelkunstflugzeugen, sondern auch Fallschirmspringer aus Burgheim und zahlreiche fahrende und fliegende Oldtimer aus Genderkingen und auch von anderen Flugplätzen.

Zahlreiche Piloten kamen mit sehr interessanten Flugzeugen und Hubschraubern – darunter einer polnischen BO105 – zu Besuch. Ein besonderer Überraschungsgast war ein in Frankreich in Lizenz gebauter fast 80 Jahre alter Fieseler Storch mit seinen bekannten extremen Kurzstarteigenschaften.





Peter Baustetter brachte wieder das jetähnliche rund 40 Jahre alte Trainingsflugzeug Fantrainer 600 aus Manching.



Rund 60 Rundflüge wurden bei der MDG-Verwaltungschefin Monika Löffler und ihren Helfern gebucht. Bei den MDG-Flugzeugen konnte erstmals die neue und noch leistungsfähigere Cessna 172S OE-KHI bewähren. Mit 25 Flügen war der 2-sitzige Hub-schrauber Cabri von SkyMagic im Dauereinsatz. Außerdem machte Jürgen Stein wieder Rundflüge mit seiner 82 Jahre alten Klemm 35. Schließlich starteten am Abend noch zwei Heißluftballons.



Nicht nur wunderschöne Oldtimer-Autos konnten besichtigt werden, sondern auch das revolutionäre Luftfahrzeug TENSOR, das am Rudolf-Grenzebach-Flugplatz entwickelt wird. Außerdem waren die Ultraleichtflugzeuge der MDG ausgestellt, denn diese Flugzeug-Kategorie darf in Bayern nicht für Rundflüge eingesetzt werden. Eine ganz neue Attraktion war der DA42-Simulator mit Sichtsystem. Wer bei den Erklärungen des Ansagers Alfred Rehberger genau zugehört und die Vereinszeitschrift Gen-





dAIRking News aufmerksam studiert hatte, konnte die vier Fragen des traditionellen Quiz beantworten und hatte somit eine Chance auf einen der zahlreichen Gewinne.

Auch die Kinder kamen dank der Hüpfburg des Parkstadt-Mehrgenerationenhauses auf ihre Kos-

ten. Kleine und große Kinder waren wieder begeistert mit einem echten Bagger im Einsatz. Das MDG-Theken-Team verwöhnte die Gäste mit selbst gebackenen Kuchen und Torten. Natürlich gab es auch die bekannten italienischen Spezialitäten der Flugplatz-Osteria „Chegusto“. leibliche Wohl.

Als dann bei Abendsonne die letzten fliegenden Gäste Genderkingen verlassen hatten, konnte sich auch Ralf Hieke als Gesamtverantwortlicher wieder entspannen. Aber nicht nur für ihn gilt: Nach dem Flugplatzfest ist vor dem Flugplatzfest - am Rudolf-Grenzebach-Flugplatz in Genderkingen.





Ziellandewettbewerb

Fotos: Marc Ulm

Mäßiges Novemberwetter sorgte am 12.11.2023 dafür, dass es nur wenig externen Flugverkehr in EDMQ gab. Es war aber durchaus dafür geeignet, dass zehn MDG-Piloten sich wieder zum alljährlichen Ziellandewettbewerb in drei Durchgängen trafen. Mit einer idealen „0-Strafpunkte-Landung“ siegte Philipp Meierling mit seiner kleinen Tochter Lotta als „Copilotin“ auf der Aquila A210 D-EAQN. Insgesamt erhielt er hervorragende 60 Strafpunkte, das beste Ergebnis aller

bisherigen MDG-Wettbewerbe der letzten fünf Jahre. Den zweiten Platz mit 120 Strafpunkten belegte mit demselben Flugzeug Melissa Hammerschmitt, die erst seit rund zwei Jahren eine Pilotenlizenz hat und daher besonders stolz darauf war, dass sie ganz knapp den Fluglehrer Jürgen Steiner mit der neuen C172 OE-KHI mit 130 Strafpunkten auf den dritten Platz verweisen konnte, der wie auch in den letzten Jahren ein sehr gutes Ergebnis erzielte.



Die Helfer, die den Ziellandewettbewerb ausrichteten, waren zugleich teils auch die Piloten.



Wettkampf für mehr Sicherheit

Die Piloten der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen messen sich in der Kunst des punktgenauen Landens. Dabei übertrifft schon mal die Schülerin den Meister.

Donauwörth/Genderkingen Das Wichtigste in der Luftfahrt ist die Sicherheit – so auch bei der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genderkingen e. V. (MDG). Seit mehreren Jahrzehnten gab es mit Vereinspiloten auf Vereinsflugzeugen zum Glück keinen einzigen Unfall mit Personenschaden. Das ist sicherlich auch den konsequenten Anstrengungen des Vereins zu verdanken, die häufig die gesetzlichen Forderungen übertreffen.

Dazu gehören zum Beispiel die Ausrichtung der Vereinsflugzeuge mit Kollisionswarmsystemen, jährliche Überprüfungen aller Vereinspiloten und auch der in diesem Jahr eingeführte Simulator, mit dem man unter anderem das Verhalten in Notfällen gefahrlos trainieren kann.

Eine weitere Sicherheitsmaßnahme führt die MDG seit fünf Jahren im Rahmen eines Wettbewerbs durch. Im normalerweise recht verkehrstauschen November gibt es einen Ziellandewettbewerb in drei Durchgängen. Da bei Flug-



So gut wie möglich mussten die Piloten beim Ziellandewettbewerb auf der „Schwelle“ landen, um eine vordere Platzierung zu erreichen. Foto: Marc Ulm

zeugen wie bei den meisten Verkehrsmitteln das korrekte Ankom-men mit der Schwierigkeit ist, dass hier das Landen genauso intensiv geübt werden, wie beim Auto das Einparken. Es gilt, mit exakter Geschwindigkeit möglichst genau am Anfang der Landebahn oder – falls markiert – auf der „Schwelle“ aufzusetzen, aber natürlich in keinem Fall davor. Beim Ziellandewerbe-

wettbewerb sind Bereiche auf der Landebahn entsprechend markiert und mit Strafpunkten ausgewiesen. Je weiter von der Schwelle entfernt man aufsetzt, desto mehr Strafpunkte gibt es; vor der Schwelle noch wesentlich mehr als dahinter. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass – wie auch beim Einparken mit dem Auto – ein gutes Ergebnis nicht unbedingt nur vom

Alter und der Erfahrung des Piloten oder der Pilotin abhängt. So standen schon 18-jährige genauso wie 80-jährige Piloten auf dem „Treppchen“.

In diesem Jahr siegte Philipp Meierling mit hervorragenden 60 Strafpunkten (unter anderem mit einer idealen „Null-Punkte-Landung“) auf „seinem“ Flugzeug Aquila A210, für das er im Verein der technische Verantwortliche ist. Den zweiten Platz mit 120 Strafpunkten belegte auf demselben Flugzeug die 22-jährige Melissa Hammerschmitt, die erst seit rund zwei Jahren eine Pilotenlizenz hat. Sie war daher besonders stolz darauf, dass sie ganz knapp den Fluglehrer Jürgen Steiner, der in allen Jahren immer ein sehr gutes Ergebnis erzielte, mit der neuen Cessna 172 auf den dritten Platz verweisen konnte.

Die MDG setzt alles daran, mit diesen und anderen Aktionen den Wettkampf für mehr Sicherheit weiterhin erfolgreich fortzusetzen. (AZ)

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

