

GendAiR kinge**NEWS**



Aktiver Pilot mit 85

Peter Eisner blickt auf
64 Jahre Fliegerei zurück

Testpilot auf der DA42

Matthias Höfle fliegt
die D-GDON für
CONTINENTAL Motors

SIM Day

D-GREN bewährt
sich beim Einsatz mit Profis

FLY2TROY

Zafer Ertem organisiert
einen Türkei-Flug
mit 25 Flugzeugen

Headset Repair Day

Toni Hornung überholt
mit MDG-Kameraden
25 MDG-Headsets

**Mit der DA42 D-GDON
über den Atlantik**

Inhalt

Grußwort und Infos

Aktuelles zum Verein
und zum Flugplatz 2

Alte/neue Ausbildungsleiter

Jürgen Steiner und Wolfgang Erben
treten wieder an 3

D-GREN im harten Einsatz

Fabian Madl und Peter Schunder
trainieren VFR- und IFR-Piloten . . . 12

Testpilot auf D-GDON

Matthias Höfle erprobt neue
Kühlerkonfigurationen 15

Gruppenreise in die Türkei

Zafer Ertem organisiert
FLY2TROY mit 25 Flugzeugen . . . 18

Peter Eisner wird 85

Der älteste aktive Pilot der MDG
erzählt von 64 Jahre Fliegerei 20

Gute Verständigung ist alles

Toni Hornung überholt mit einem
MDG-Team unsere Headsets 22

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Bart Timmermann,
Konstantin Schmidt, Robert Haag,
Steffen Meurer 23

Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Leh-
macher, Renate Lehmacher, Oliver Klausner, Jürgen Steiner, Daniel
Just, Edgar Baier, Hans Kavasch, Matthias Höfle, Zafer Ertem, Peter
Eisner, Bart Timmermann, Konstantin Schmidt, Robert Haag, Stef-
fen Meurer **Fotos:** Marc Ulm, Jürgen Steiner, Daniel Just, Edgar
Baier, Hans Kavasch, Matthias Höfle, Daniel Hirth, Zafer Ertem, Peter
Eisner, Bart Timmermann, Konstantin Schmidt, Robert Haag, Steffen
Meurer

Titelfoto: Daniel Just **Layout, Produktion
& Litho:** Renate und Georg Lehmacher [Atelier Lehma-
cher, Friedberg] **GendAIRKingerNews:** Die
GendAIRKinger News sind die Vereinszeitschrift der Motor-
flugsportgruppe Genderkingen. Beiträge geben nicht die Mei-
nung des Vereins wieder, sie sind lediglich persönliche Stel-
lungnahmen 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 fin-
den Sie auch online unter:
<https://flugplatz-genderkingen.de/die-zeitschrift/>



Die GendAIRKinger News wird für die MDG produ-
ziert vom Atelier Lehmacher:
www.lehmacher.de



Liebe Leser und Freunde des
Rudolf-Grenzebach-Flugplatzes
Donauwörth-Genderkingen!

Der Frühling ist gekom-
men und trotz aller Kri-
sen und Konflikte in dieser Welt
freuen wir uns auf die neue Flugsai-
son und viele schöne und interes-
sante Reisen. Ein ganz besonderes
Erlebnis wird sicher eine Flugreise
mit bis zu 25 Flugzeugen in und
durch die Türkei werden, die unser
Mitglied Zafer Ertem organisiert.
Details findet man in diesem Heft.

Von einem noch längeren Flug
berichten Daniel Just und Edgar
Baier. Sie waren nämlich mit wei-
teren Fliegerkameraden mit unse-
rer DA42 D-GDON beim größten
Fliegertreffen der Welt in Osh-
kosh (USA). Was für eine solche
Unternehmung erforderlich ist
und was man dabei erleben kann,
erfahren Sie auf den nächsten Sei-
ten. Dies war bereits der zweite
USA-Besuch der D-GDON „Do-
nauwörth“. Nachdem auch etliche
weitere MDG-Mitglieder mit an-
deren (einmotorigen) Flugzeugen den
Atlantik auf verschiedenen Routen
überquert haben, hat unser Verein
mittlerweile ein außergewöhnli-

ches Know-How zu Langstrecken-
und Transatlantik-Flügen. Sogar
Testflüge wurden von unseren Ver-
einspiloten schon durchgeführt,
wie man im Bericht „Testpilot auf
D-GDON“ von Matthias Höfle le-
sen kann.

Ein MDG-Kamerad hat zwar weder
Atlantik- noch Testflüge unternom-
men, aber dafür eine Flugerfahrung
von 64 Jahren, was sicher nur we-
nige aktive Piloten aufweisen kön-
nen. Aus Anlass seines 85. Geburts-
tags, zu dem wir Peter Eisner sehr
herzlich gratulieren, baten wir ihn
nach einem schönen Voralpenflug
um einen kleinen Bericht über sei-
ne fliegerische Vita. Übrigens hat
uns dieser besondere Geburtstag
dazu motiviert, unsere frühere Tra-
dition der Gratulationen zu runden
Geburtstagen in diesem Heft wie-
der aufzunehmen.

Bekanntlich haben wir seit rund
einem Jahr eine besonders umwelt-
freundliche „Maschine“, mit der
Piloten völlig gefahrlos, aber abso-
lut realistisch alle möglichen Stan-
dard- und Extremsituationen bei
jedem Wetter trainieren können.
Unser DA42-Simulator „D-GREN“
wird nun auch immer häufiger von
externen Piloten und Airline-Kan-
didaten genutzt. Wir berichten heu-
te über einen speziellen „SIM Day“,
bei dem zwei MDG-Mitglieder mit
ATPL (Verkehrsflugzeugführer-
Lizenz) ihren Vereinskameraden
als Instruktoren zur Verfügung
standen. In diesem Heft findet man
auch die begeistertsten Kommenta-

Wir gratulieren herzlich

Zum 90. Geburtstag

Paul Stein am 13.2.

Zum 85. Geburtstag

Peter Eisner am 21.2.

Zum 70. Geburtstag

Erich Dinkler am 23.2.

Zum 60. Geburtstag

Alfred Luderschmid am 31.3.
Gerhard Böck am 30.5.

Zum 50. Geburtstag

Andreas Kirchhofer am 11.3.

.....
Christoph Fraundorfer zur Kunstflugberechtigung
Guillaume Bouvet zur Nachtflugberechtigung
Holger Sattelberger zur Meldung als UL-Fluglehrer-
Assistent bei LVB und DAeC

re der Teilnehmer sowie – auf der letzten Seite – weitere Details und Buchungsmöglichkeiten unseres Simulators.

Neben großen Gemeinschaftsaktionen in unserem Verein wie z.B. dem Bau von D-GREN oder großen Reisen gibt es auch laufend viele kleinere, aber ebenso wichtige Arbeiten unserer Mitglieder, ohne die der Vereins- und Flugbetrieb nicht möglich wäre. Das gilt z.B. für die Fluglehrer mit den

Ausbildungsleitern Jürgen Steiner und Wolfgang Erben. Wie in diesem Heft berichtet, haben sie dieses Amt Ende 2023 von Christoph Ehle übernommen. Andere Mitglieder engagieren sich als Techniker und Flugzeugverantwortliche und kümmern sich laufend um die Lufttüchtigkeit unserer Flugzeuge. Eine besondere Gemeinschaftsaktion war hier der „Headset Repair Day“ unter der Leitung des erfahrenen Avionikers Toni Hornung.

Bei all diesen Aktionen und Attraktionen in unserem Verein ist es kein Wunder, dass wir uns weiterhin über viele neue Mitglieder freuen dürfen; vier von ihnen lernen Sie hier kennen.

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



Oliver Kläuser

Neue /alte Ausbildungsleiter

Wie heißt es so schön? „Man trifft sich immer zweimal im Leben“. Das trifft auf jeden Fall für die neuen/alten Ausbildungsleiter der MDG zu. Nachdem Christoph Ehle zum Jahresende seine Ämter als Ausbildungsleiter für PPL/LAPL und UL in der MDG abgegeben hatte, die er dankenswerterweise rund 3 Jahre lang in Doppelfunktion ausgeübt hatte, wurden zwei neue geeignete Kandidaten gesucht. Da lag es natürlich nahe, dass sich die Vorstandschaft an die beiden früheren sehr erfolgreichen

Ausbildungsleiter Jürgen Steiner für PPL/LAPL und Wolfgang Erben für UL erinnerte. Zum Glück war es für die beiden klar, diese Ämter wieder zu übernehmen, da es im Sinne des Vereins weiter gehen musste.

Sogleich ging es dann gemeinsam an die Arbeit, um die Stimmungslage in der Fluglehrerschaft zu erkunden. Hierzu hatten sich Mitte Januar einige Fluglehrer mit den neuen Ausbildungsleitern zusammengesetzt mit dem Ziel, die nach wie vor den erfreulich hohen Andrang neuer Flugschulinteressenten zu bewältigen, aber auch die große Zahl der MDG-Piloten laufend zu überprüfen und weiterzubilden sowie die Ausbildung im Verein generell noch attraktiver

zu gestalten. So soll zum Beispiel die Verfügbarkeit der Fluglehrer oder die Verbindung zur Technik weiter gestärkt und ausgebaut werden. In Zusammenarbeit mit der Vorstandschaft gibt es hier schon Erfolge zu verzeichnen. Dabei wurde auch ein Modell geschaffen, um Mitglieder bei der Fluglehrerausbildung finanziell zu unterstützen.

So sind die alten und neuen Ausbildungsleiter optimistisch, zusammen mit ihrem Fluglehrer-Team und den 7 Flugzeugen sowie dem Simulator die zukünftigen Aufgaben bewältigen zu können.



◀ Jürgen Steiner,
Ausbildungsleiter PPL/LAPL



▶ Wolfgang Erben,
Ausbildungsleiter UL

Flug nach Oshkosh mit der D-GDON



Ein Bericht von Daniel Just

24. – 28.07.2022, Piloten Hans Kavasch, Daniel Just; PAX Daniel Born

Die Vorbereitung begann während der CORONA Beschränkungen und damit mit den Schwierigkeiten, ein USA-Visum zu bekommen. Ein Jahr im Vorfeld mussten die für den US-Luftraum notwendigen Umbauten (ADS-B-Out Transponder; s.a. GendAIR-Kinger News 2018-2) eingeplant werden. Außerdem wurden Überlebensanzüge im Winter im Swimmingpool auf Dichtheit geprüft, ein Informationsaustausch mit anderen interessierten Maschinen aufgenommen, Software für die Flugplanung in Kanada und USA beschafft und damit geübt sowie Routenvarianten besprochen.

Es hatten sich drei Crews gefunden, die gemeinsam nach Oshkosh fliegen wollten: die DA62 D-IOKE, die Malibu D-EUDR und unsere DA42 D-GDON. Bei einem ersten persönlichen Treffen aller drei Crews im Februar 2022 wurden die Routenoptionen besprochen und festgelegt. Außerdem wurde ein Logo ent-

worfen, um dieses besondere Ereignis entsprechend festzuhalten.

Es sollte am Sonntag, den 24. Juli, entspannt losgehen und kein Rennen werden, sondern eine erinnerungswürdige Reise. So war es geplant, sich an den Tageszielen der 3 geplanten Flugtage im gleichen Hotel zu treffen und die Stadt zu besichtigen oder gemeinsam die Eindrücke des Tages beim Abendessen zu teilen.

▼ Transatlantik-Ausrüstung



1. Tag, 24.07.2022: EDMQ-EDMA-EGPN (Dundee) (Dauer: 5:30h)

Es begann mit einem Positionierungsflug nach Augsburg zwecks EU-Ausreise.

Von Augsburg ging es im Direktflug über die Nordsee durch größtenteils unkontrollierten Luftraum nach Dundee, der als AOE („Airport of Entry“ = Zollflugplatz) und als Transatlantik-

▼ Die Piloten Hans Kavasch und Daniel Just



flugplatz nicht zu groß, aber mit der notwendigen Infrastruktur versehen ist. Wegen eines militärischen Sperrgebietes mussten wir über Belgien auf 4.000 ft sinken.

Der Flug war größtenteils frei von Wolken und trotz des unabhängigen Starts der drei Flugzeuge an drei verschiedenen Flugplätzen trafen wir alle innerhalb von 10min zur verabredeten Zeit in Dundee ein, so dass wir mit der



▲ Drei Crews vor dem Abflug von Dundee (EGPN)

D-GDON die Reisegeschwindigkeit bereits im Anflug reduzierten, um der als Erstes angekommenen DA62 genügend Zeit für den Instrumentenanflug zu geben. Dadurch musste die kurz hinter uns anfliegenden Malibu ins Holding, um uns die Zeit für den Anflug zu geben. Das wurde ausführlich bei Abendessen in der frischen, jugendlich und quirligen Kleinstadt Dundee diskutiert.

2. Tag, 25.07.2022: EGNP-BIRK (Reykjavik) (Dauer: 5:42h)

Das war das erste Leg, bei dem es spannend wurde. Im Regen machten wir uns abflugfertig, d.h. wir bereiteten die D-GDON und uns auf den ersten Transatlantikflug vor. Rettungsfloß und wasserdicht verpacktes Notfall-

equipment wurde einfach erreichbar verstaut und wir zogen unsere Überlebensanzüge an. Da wir das langsamste Flugzeug der Gruppe waren, hatten wir festgelegt, dass wir als erste starten und die Vorhut bilden. Die Oceanic-Clearance, die wir während des Fluges zum Überqueren des Atlantiks erhielten, hatten wir im Vorfeld geübt, um auf der Frequenz, die wir uns mit den Verkehrsmaschinen teilten, einen professionellen

Eindruck zu machen. Der Flug über Schottland war größtenteils IMC, erst hinter den Hebriden über dem offenen Meer klarte es auf und der Flug fand oberhalb einer geschlossenen Wolkendecke statt. Der Anflug auf Reykjavik erfolgte auf dem ILS der Landebahn 19 frei von Wolken, was einen tollen Blick auf die Stadt und die ikonische Hallgrimskirche ermöglichte.

3. Tag, 26.07.2022: BIRK-BGSF-CYFB (Dauer: 5:54h und 3:24h)

Jetzt ging es an „Eingemachte“, d.h. von Grönland bis nach Kanada – je nach Gegenwind mit einer oder zwei Zwischenlandungen. Tagesziel war Iqaluit (CYFB).

Da das Wetter nicht so schlecht

▼ D-GDON-Crew Hans Kavasch, Daniel Just und Daniel Born in Reykjavik



schien, wie am Vortag vorhergesagt, entschlossen wir uns, mit der 1-Stopp-Variante zu starten, d.h. mit einem Tankstopp in Kangerlussuaq (BGSF) auf der Westseite von Grönland. Auf der Ostseite liegt Kulusuk (BGKK), eine Schotterpiste mit eingeschränkter Spritversorgung, der uns als Ausweichflughafen diente, falls der Wind stärker als vorhergesagt sein sollte.

Kurz nach dem Start flogen wir bereits in die Wolken ein. Die Oceanic Clearance ermöglichte uns einen fast direkten Flug nach Kangerlussuaq. Aufgrund des tatsächlichen Windes und der erwarteten Vereisungsbedingungen entschlossen wir uns, unsere Taktik, zuerst unterhalb des starken Windes tief bis nach Grönland und über dem Eiskap hoch über das vorhergesagte Icing zu steigen, zu ändern und direkt über die Wolken zu steigen und im FL200 zu fliegen. Sauerstoff hatten wir genug an Bord, nur der Wind 38kt direkt von vorne macht uns zu schaffen, mit 107kt machen wir uns langsam, sehr langsam auf den Weg nach Grönland. Da wir über den Wolken

▼ Hallgrimskirche in Reykjavik





▲ Zwischen Island und Grönland in FL200



▲ D-EUDR und D-GDON in Iqaluit (CYFB)

flogen, konnten wir sogar die Malibu auf halbem Weg überholen sehen, die genau auf unserem Track, aber 500ft über uns flog. Die Satelliten-Wetterdaten der D-IOKE wurden uns mitgeteilt, um möglichst optimalen Flight Level für die Grönlandüberquerung zu wählen, aber wir entschlossen uns, weiterhin auf FL200 zu bleiben und sogar auf FL210 wegen Icing zu steigen.

Zum Anflug in Kangerlussuaq hatten wir uns hinter die anderen Maschinen in den Anflug eingereiht und Hans flog den LOC DME Approach auf die RWY 09 vollständig in IMC. Erst kurz vor dem FAF („Final Approach Fix“) hatten wir Bodensicht, was aufgrund der umgebenden Berge die volle Aufmerksamkeit erforderte. Im Regen rollten wir auf der Bahn aus und die Crew der vor uns gelandeten DA62 empfing uns auf dem Vorfeld. Wir warten auf den Tankwagen und ließen uns zum Bezahlen der Landegebühren ins Terminalgebäude fahren. Dort trafen wir auch die Crew der Malibu, die völlig entspannt schon wieder weiter wollte.

Nach einer Stunde Pause machten wir uns auch auf den Weg zum zweiten Leg nach Iqaluit (CYFB). Wir schlossen wieder unseren Überlebensanzug und starteten auf der RWY27, um bei dem Wet-

ter nicht in den Wolken den Bergen ausweichen zu müssen, und flogen mit unserer letzten Oceanic Clearance auf dieser Reise im unkontrollierten Luftraum unsere eigene SID (Standard Instrument Departure) auf die Reiseflughöhe FL130. Kurz vor Erreichen der Küste zur Davis Strait lockerten die Wolken auf und wir hatten völlig freie Sicht auf die unzähligen kleinen Eisberge im Meer. Ein fantastischer Anblick!

Den Anflug auf die RWY16 führten wir zur Übung trotzdem mit dem Autopiloten durch, der seit dem kurz zuvor erfolgtem G1000 Upgrade diese Funktion besitzt.

In Iqaluit ersparten wir uns den teuren Handling Service und fertigten uns selbst ab. Der Sprit wurde uns per Tankwagen direkt ans Flugzeug gebracht. Da das schöne Wetter anhalten sollte, sicherten wir die D-GDON nur per Chocks, und verließen den Flughafen mit unseren „High-Vis“-Westen. Das unter Transatlantikfliegern bekannte Hotel „Frobisher Inn“ schickte uns ein Courtesy Auto zur Abholung. Mit ihm fuhren wir einmal quer durch die Stadt, was nicht mehr als 5 min dauerte, aber nach fast 10h Flugzeit waren wir zu müde, den Hügel hochzulaufen. Wir schafften es nur noch, im angegliederten Hotelrestaurant zu

Abend zu essen und fielen müde ins Bett.

**4. Tag, 27.07.2022:
CYFB-CYGL-KANJ
(Dauer: 4:24h und 4:00h)**

Heute stand die Durchquerung Kanadas und die Einreise in die USA an. Die Anmeldung erledigten wir noch aus dem Hotel in Iqaluit, in dem wir wenigstens 500 MB im WLAN erhalten haben. Da Iqaluit so weit abseits der Zivilisation liegt, gibt es Internet nur per Satellitenverbindung, und umso sparsamer mussten wir mit den Daten haushalten.

Im Flughafen bezahlten wir noch die Landegebühren und gingen dann zu unseren Flugzeugen. Da wir durch Kanada weitgehend im unkontrollierten Luftraum fliegen würden, mussten wir unterwegs selbst für unsere Separation sorgen und starteten deshalb mit einem 15-minütigen Abstand. Nach dem SID-Abflug machten wir uns im besten Wetter auf den langen Weg durch Kanada. Unter uns zogen scheinbar endlose Hügel und kleine Teiche durch. Sollten wir hier notlanden müssen, überlegten wir uns, dass es wahrscheinlich am sichersten wäre, in einem größeren Teich aufzusetzen, da er zumindest flach wäre. Aber wir hatten ja zwei Motoren an Bord



Seenlandschaft zwischen CYFB und CYGL

und die D-GDON hat nicht einen Mucks in der gesamten Zeit bei uns im Verein gemacht.

Da die DA62 doch schneller war als wir, hatte sie uns bald eingeholt, und wir beschlossen, ein gutes Stück auf dem Weg zum Zwischenlandeflugplatz La Grande Rivière (CYGL) in Formation zu fliegen.

Leider war die Malibu schon zu weit voraus, so dass die beiden Diamonds gemeinsam nach Süden flogen.

In CYGL gibt es nicht viel zu sehen und so flogen wir nach dem Tanken und der Einreisemeldung in die USA gleich weiter nach KANJ (Sault Ste Marie Municipal), diesmal als letzter der 3-er Gruppe. Dieser Flug führte uns wieder zwischen konvektiven Wolken hindurch in IMC in die USA. Wegen niedriger Wolken und unkontrolliertem Flugplatz führten wir einen

vollständigen IFR-Anflug aus inkl. Überflug des Flugplatzes mit Outbound Leg. Das dauerte natürlich etwas länger und die bereits gelandeten Crews verfolgten unsere Flugbewegungen vom Boden aus zusammen mit der Polizei. Der Flugplatz, den wir für die Einreise gewählt hatten, wurde von der D-GDON schon einmal bei ihrer letzten Oshkosh-Reise benutzt.

Aber leider wurden die Einreise-Services hier in der Zwischenzeit geändert und die Einreiseformalitäten können nicht mehr am Flugplatz durchgeführt werden. Die angereisten Beamten von der Border Control verstehen hier keinen Spaß. So mussten alle mit dem Courtesy Car in die nahegelegene Stadt zum Polizeirevier am amerikanisch-kanadischen Grenzübergang fahren. Dort bekamen wir alle eine Standpauke und eine Verwarnung, aber letzten Endes freundliche Gesichter und den

Stempel in den Reisepass.

Von dort fuhren wir direkt ins Hotel und weiter zum Abendessen zu einem für diese Gegend typischen Restaurant, wo wir bei Burger und lokalem Bier über die gemachten Erfahrungen redeten und lachten.

Wir alle freuten uns auf den morgigen berühmten FISK Arrival in Oshkosh.

▼ Flugvorbereitung in KANJ



Flug nach Oshkosh mit der D-GDON

5. Tag, 28.07.2022: KANJ-KOSH (FISK Arrival) (Dauer: 2:30h)

Früh machten wir uns auf den Weg zum „Sault Ste Marie Municipal Airport“, um die letzte Flugvorbereitung der Anreise nach Oshkosh durchzugehen. Nach einigen Schwierigkeiten bei der Flugplanaufgabe entschlossen wir uns, nach VFR zu starten und einen IFR Airfill in der Luft zu machen. Die Schlechtwetterfront war bereits durchgezogen und wir starteten auf der regennassen Startbahn in kurzen Abständen.

Wir hatten abgesprochen, dass wir uns möglichst direkt nacheinander in die Perlenschnur der anfliegenden Flugzeuge einreihen wollten, um möglichst zeitnah dort anzu- kommen, um einen Park-/Zeltplatz in der gleichen Ecke des Flughafengeländes zu erhalten.

Der FISK Arrival ist ein VFR Flugkorridor, der je nach Verkehrsaufkommen über 60 bis 100km Länge eine Selbststaffelung der Flugzeuge auf einer Höhe von 1.800ft und mit 90kt vorsieht. Diese Transition führt bis zu dem Dorf mit dem Namen FISK, dort erfolgt die Vertei-

lung der Flugzeuge auf die verschiedenen Landebahnen, indem die Flugzeuge von Controllern am Boden angesprochen werden und diese den Empfang durch „rock your wings“ – also dem Flügelwackeln – bestätigen sollen. Wir haben im ganzen Anflug und Landung nur einmal mit dem Controller gesprochen. Damit wir zusammenbleiben konnten, hatte Hans uns drei Flugzeuge aus Deutschland als „Flight“ – also als Anflug-Formation – bezeichnet und fortan wurden wir als „Flight“ bezeichnet.

Zusätzlich zur langen Landebahn von 2100m wird die danebenliegende Rollbahn als zusätzliche Bahn genutzt. Dabei befinden sich drei große Farbmarkierungen auf den Bahnen und jeweils drei Flugzeuge landen gleichzeitig auf der Bahn. Erstaunlicherweise funktioniert das ausgezeichnet und für diese Woche ist der Flughafen mit bis zu 240 Flugbewegungen pro Stunde der „busiest Airport of the World“.

Wir hatten die Freigabe für den Anflug auf die 36R (Taxiway) Landepunkt „Red Square“, hinter uns die Malibu auf der gleichen

Bahn nur „Green Square“; die DA62 bekam auf der Parallelbahn den Landepunkt „Yellow Dot“ zugewiesen.

Der Rest der Bodennavigation erfolgte komplett über Personen, die über Fahnen uns die Richtung wiesen, und so rollten wir über verschiedene Bahnen immer weiter – hinter uns immer noch die Malibu, nur die DA62 war nicht mehr zu sehen. Nach bestimmt 20 min Rollen tauchte auf einmal direkt vor uns die DA62 auf und zu guter Letzt wurden wir alle zusammen direkt nebeneinander in unsere Parkpositionen eingewiesen. Das ist faszinierend, wie die Organisatoren das geschafft haben!

Ein lang gehegter Traum, einmal selbst den FISK Approach in das weltgrößte Fly-Inn mit über 10.000 Flugzeugen zu fliegen, ging in Erfüllung. Mit einer Gesamtflugzeit von etwas über 31 Stunden und 7 Landungen hatte uns die D-GDON ohne Probleme gut in die USA gebracht.

▼ D-GDON in Oshkosh

▼ Oshkosh ist erreicht!



Rückflug von Oshkosh mit der D-GDON



F-35 in Oshkosh

Rückflug von Oshkosh mit D-GDON

ein Bericht von Edgar Baier

31.07.-08.08.2022, Pilot Edgar Baier, PAX Wolfgang Jockwer

Um die D-GDON in Oshkosh abzuholen, bin ich beim Hinflug extra mit Icelandair die Strecke mit Landung in Keflavik (Island)

▼ Pilot Edgar Baier und Wolfgang Jockwer in Oshkosh



abgeflogen mit dem Wissen, in ein paar Tagen selbst mit der D-GDON in Island zu landen. Die Sicht auf Grönland war super. Wie es sich herausstellte, hatten wir zurück nicht dasselbe Wetterglück.

Zuerst konnten mein Passagier Wolfgang Jockwer und ich ein paar Tage die Airshow in Oshkosh genießen.

Dann ging's los. Ab nach Genderkingen!

Nach ersten Schwierigkeiten mit der Flugplanaufgabe (das erste Leg von 1,7 Fh zur kanadischen

Grenze war VFR) wurde dieser in der Luft per Funk aufgegeben. Große Erleichterung, als dies geklappt hat, denn wir wollten nicht ohne Flugplan den ersten Ärger in Kanada, Sault Ste. Marie (CYAM) einheimen.

Nach weiteren 3,1 Fh erreichten wir La Grande Rivière (CYGL). Nach einer Übernachtung ging's in 4,3 Fh nach Iqaluit (CYFB). Ab in die orangen Anzüge und los ging's mit dem ersten Leg über den großen Teich nach Grönland.

Nach 3,5 Fh konnten wir bei gutem Wetter in Kangerlussuaq (BGSF) in Grönland landen.



▲ Abflug Iqaluit (CYFB)

▲ Landung in Kangerlussuaq

◀ Wolfgang Jockwer und Edgar Baier in Überlebensanzügen

Ohne Hotelreservierung konnte der Tankwart eine Unterkunft arrangieren (auch wenn diese ein bisschen nach Gefängnis aussieht).

Am nächsten Tag ging's los nach Reykjavik. Die IFR Clearance dauerte noch, da der Tower gerade mit Greenlandair beschäftigt war, weil die Maschine wegen schlechtem Wetter durchstarten musste. Dann ging's los: DE-ICE on und ab durch die Eiswolken auf FL170. Das war dann das Einzige, was wir von Grönland zu sehen bekamen, aber mit ei-

nem guten Gefühl, mit einer Allwettermaschine sicher reisen zu können.

Nach fast 5 Fh war dann beim Anflug auf Reykjavik – querab von einem dampfenden Vulkan – der größte Teil geschafft.

In Reykjavik wurden wir bereits vom D-IOKE-Team (DA62) empfangen, welches einen Tag vorher landete. Am nächsten Tag konnten wir den Start der D-IOKE noch verfolgen. In Island legten wir drei Tage einen Stop ein, um die Gegend zu erkunden.

Dann ging's in 4,3 Fh über das letzte Ozeanstück nach Wick (EGPC).

Das längste Stück war dann von Wick nach Augsburg mit 865 nm (weiter als von EDMQ nach Mallorca). Der erhoffte Rückenwind stellte sich nicht ein, womit ein Flug von 5,5Fh auf dem Plan stand. Nach einem Zwischenstopp in Augsburg für Polizei und Zoll-Kontrolle landeten wir nach insgesamt 27,5 Fh wieder sicher in Genderkingen.

▼ Alter Leuchtturm von Akranes



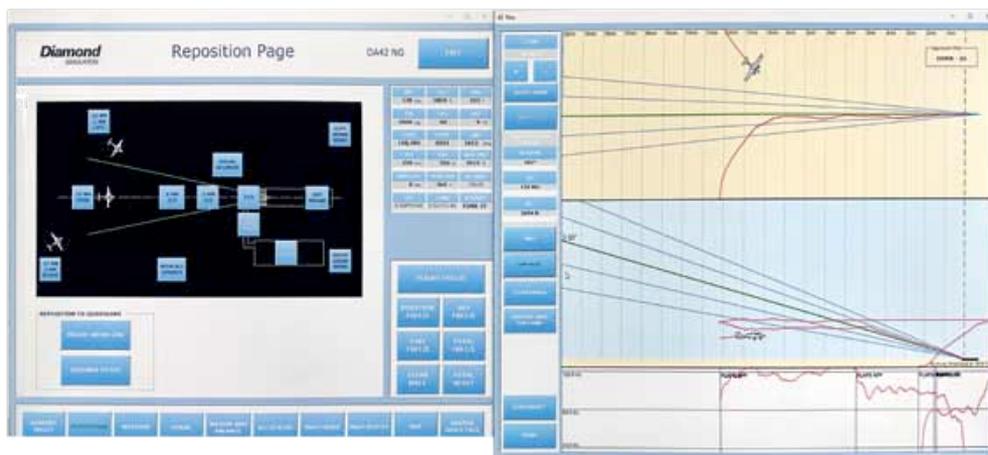


1. IFR Take-off Kangerlussuaq
2. Anflug auf Reykjavik
3. Vulkankrater Kerið
4. Wasserfälle bei Borgarnes
5. Pension im „Harry Potter-Stil“ in Wick
6. D-GDON zurück in EDMQ



SIM DAY

Fotos: Hans Kavasch



am 20.01.2024

dungsmöglichkeiten kennen zu lernen, organisierte Hans Kavasch einen „SIM Day“ am 20.01.2024. Der SIM Day wurde von den beiden MDG-Mitgliedern Peter Schunder und Fabian Madl vorbereitet und durchgeführt. Beide sind Verkehrspiloten und agierten wechselweise im Cockpit als Copilot bzw. Instruktor und an der Simulationskonsole zur Steuerung der jeweiligen Szenarien. Unsere Mitglieder waren von der hohen Kompetenz der beiden begeistert.

Die Piloten konnten von 10 bis 18 Uhr jeweils Slots von 1 Stunde reservieren, die sie nach eigenem Interesse nutzen konnten.

2023 berichteten wir in den ersten 3 Ausgaben der GendAir-inger News vom Bau und der Einweihung unseres DA42-Simulators D-GREN sowie vom ersten Einsatz als „Screening-Vorbereitung“ einer Verkehrspiloten-Kandidatin. Im Laufe des letzten Jahres gewann der Simulator zu-

nehmende Beliebtheit innerhalb, aber auch außerhalb der MDG.

Um das volle Nutzungsspektrum unter „Einsatzbedingungen“ zu testen und allen MDG-Mitgliedern die Möglichkeit zu geben, diese neue Errungenschaft unseres Vereins mit allen Anwen-



Das Spektrum reichte vom ersten „Schnuppern“ von VFR Single Engine Piloten in Zweimotoren-Flug mit Glascockpit bis zum Trainieren von erfahrenen DA42-IFR-Piloten im Verhalten bei Triebwerksausfall im Start von EDMQ bei marginalem Wetter, was in Wirklichkeit viel zu gefährlich zum Trainieren wäre.

Die Piloten waren nicht nur von der äußerst realistischen Simulation des Flugverhaltens und der Szenarien bei allen Wetterbedingungen sowie der detaillierten Außensicht begeistert, sondern stellten auch fest, dass der Trainingseffekt durch

Struktoren noch erheblich intensiver war. In den Kommentaren (s.u.) wurde bestätigt, dass D-GREN sich dank des exzellenten Sichtsystems auch sehr gut für VFR-Training eignet.

Interessanterweise werden in der letzten Zeit beim Screening und der Ausbildung von angehenden Verkehrspiloten immer mehr DA42-Simulatoren und -Flugzeuge eingesetzt. Daher wächst das Interesse an unserem DA42-Simulator auch hierfür immer mehr (s.a. GendAirKinger News 2023-3), zumal für diese Anwendungen keine Zulassung des Simulators bzw.

die Inst-FNPT (Flight and Navigation Procedure Trainer) erforderlich ist.

Aber nicht nur angehende und erfahrene Piloten können von D-GREN profitieren, sondern auch „Fußgänger“ und Flugbegeisterte, die die „Faszination Fliegen“ im Cockpit als „Pilot in Command“ erleben wollen. Solche Simulator Sessions können auch z.B. im Rahmen einer Firmenveranstaltung organisiert werden – gerne auch zusammen mit einem Besuch unseres Flugplatzrestaurants „Osteria Chegusto“.

Nachdem der SIM Day ein großer Erfolg war, werden wir ihn auch in Zukunft wieder veranstalten.

◀ Fabian Madl



Fabian Madl: Eine runde Sache, der Simulator lief nahezu fehlerfrei. Hat viel Spaß gemacht und der SIM steht den zugelassenen FNPTs, in denen ich bislang war in Nichts nach. Im Gegenteil, die Grafik ist sogar deutlich (!) besser und in einer Qualität, dass sogar VFR-Flüge problemlos simuliert werden können. Durch die X-Plane Integration stehen außerdem noch viele Möglichkeiten offen, den Simulator ohne großen Aufwand zu erweitern

Wolfgang Tauber: Die Simulation in einem richtigen Cockpit mit richtigem G1000 bringt das Sim-Erlebnis auf ein richtig realistisches Level. Betreuung und Beobachten der Abläufe durch Fabian und Peter bieten ein sehr gutes Feedback und haben mir einige interessante take aways mit gegeben. Mögliche Verbesserung: bei dem Simulieren von ATC würde ich mir eine „lautere“ Ansprache wünschen.

▶ Wolfgang Tauber



▼ Jose Sanchez-Oro



Jose Sanchez-Oro: Ich fand es sehr gut. Ich habe erwartet, es wäre gut, aber meine Erwartungen sind übertroffen worden. Ich war auf einer Seite überrascht, wie gut der Simulator aufgebaut ist und wie realistisch es ist. Dann hatte ich auch noch die Möglichkeit, Szenarien zu üben, die in der Maschine selbst nie geübt werden können wie

Triebwerkausfall direkt nach dem Abheben, ohne Sicht, und anschließende Landung, auch ohne Sicht. Ein großes Dankeschön an Fabian und Peter. Sie haben alles sehr professionell vorbereitet und durchgeführt, angefangen mit

(Echtzeit Verkehr, Wetter, ATC, etc...). Ich hoffe, dass der Simulator zukünftig deutlich mehr von unseren Vereinspiloten als Trainingstool genutzt wird.

Es gab nur die bereits bekannten Fehler, nichts Zusätzliches. CLS 2-3 x ausgefallen und rebootet. Wetter-Einstellungen funktionieren nicht einwandfrei (workaround visibility)

den Mission Cards für jeden Pilot. Sie haben auch einige sehr interessante Tipps und Erfahrungen der „Profi-Fliegerei“ geteilt.

Ich hoffe es können weitere SIM Days organisiert werden. Ich finde es dabei sehr gut, dass ein Termin festgelegt wird, damit man sich einrichten kann und sicher ist, dass Leute da sind, die den Simulator bedienen können.

Mögliche Verbesserung: eventuell das Verhalten der Maschine am Boden. Sie ist kaum gerade zu halten beim Start. In der Luft hat es mal zum Kalibrieren angefangen und der Knüppel hat volle Ausschläge gemacht...zum Glück war gerade der Autopilot an.

Zafer Ertem: Gemeinsam mit meinen Söhnen hatte ich bereits Hunderte Stunden Simulator-Erfahrung am heimischen Rechner gesammelt. Doch dieser Simulator übertraf alles, was ich bisher kannte. Das perfekt abgestimmte und äußerst realitätsnahe System auf der DA42 war beeindruckend. Als wäre das nicht schon genug, standen uns auch noch zwei echte Verkehrspiloten während des SIM-Days mit Rat und Tat zur Seite. Ich konnte viel über ILS-Landungen lernen und wie es ist, sich komplett auf die Instrumente verlassen zu müssen. Es war ein rundum gelungener SIM-Day und wir freuen uns auf weitere Events dieser Art!



▲ Zafer Ertem



Erland Weber: Der Simulator ist super geeignet, um Notverfahren zu trainieren und auch sehr realistisch. Ich habe ihn deswegen gleich nochmal gebucht.

Vielleicht kann man die Grafik noch lokal für einzelne Flugplätze verbessern.

◀ Erland Weber – hier mit Instructor/Copilot Peter Schunder

▶ Thilo Langer – hier mit Instructor/Copilot Fabian Madl

Thilo Langer: Vielen Dank für diese gelungene Veranstaltung, die bitte möglichst oft wiederholt werden sollte. Der Simulator ist einzigartig für einen Verein, wie wir es sind. Er überzeugt durch die exzellente Bilddarstellung, das echte Cockpit und realistische Flugeigenschaften.

Nach einer kurzen Einweisung am Boden folgte der erste Start auf der 26, bei dem ich den ersten Dämpfer bekommen habe, weil ich nicht auf der Bahn geblieben bin. Steig- und Reiseflug waren auf Antrieb einigermaßen brauchbar. Die beiden ILS-Approaches von WLD auf die 25 in Augsburg haben bis auf die Landung gerade so geklappt. Kurzum: Dieser Simulator ist ein ernst zu nehmendes Werkzeug für Ausbildung und Training, aber kein Spielzeug! Wie ich vorher erwartet habe, wurden mir meine Grenzen aufgezeigt. Für mich steht fest, dass ich das Flugzeug erst einmal fliegen lernen muss, bevor sich der eigentliche Trainingseffekt für die Beherrschung von Notsituationen und IFR-

Verfahren einstellen kann. Die DA42 ist ein komplexes Flugzeug mit zwei Motoren, Einziehfahrwerk, Verstellpropellern und echter, anspruchsvoller Avionik mit Garmin 1000. Das muss ich erst einmal lernen.

Mich hat der Ehrgeiz gepackt die D-GREN erst einmal fliegen zu lernen. Wer hilft mir dabei? Dieser Einweiser müssten nicht unbedingt Fluglehrer sein, sondern könnten auch ein Vereinskamerad sein, der selbst schon den Simulator beherrscht und Spaß daran hat, sein Wissen weiter zu geben und seine eigenen Fähigkeiten dadurch vertieft.

Nochmals vielen Dank für die gelungene Veranstaltung!



Testpilot auf D-GDON

Text: Matthias Höfle, Bilder: Matthias Höfle, Daniel Hirth

Anfang Januar 2024 hat uns Continental Motors (ehemals Technify) angefragt, um unsere DA42 samt Pilot für Testflüge zu chartern. Im Fokus sollte dabei einer der beiden 135 PS Kerosin-Kolbenflugmotoren (CD-135) stehen. Da der bisherige Lieferant den Kühlmittelkühler für das Triebwerk CD-135 abgekündigt hat, hatte Continental Motors vor, zwei Alternativprodukte von unterschiedlichen Herstellern im Betrieb zu erproben. Der Wunsch: Der neue Kühler kann nach erfolgreicher Erprobung in Zukunft als Ersatzteil angeboten werden. Nachdem ein Pilot sowie ein passender Zeitraum – keine drei Wochen später – gefunden wurde, stand dem Vorhaben nichts mehr im Weg.

An einem Dienstagmorgen ging es in der D-GDON dann los von EDMQ nach Leipzig-Altenburg (EDAC). Schwierigkeiten bei der Planung bereiteten die niedrigen Temperaturen, welche für die Testflüge zwingend über 5°C sein sollten, um die zu testenden Kühler auf Temperatur zu bringen. Ließ die Wettervorhersage für Mittwoch den Optimismus überwiegen, so war der Hinflug nach EDAC noch teils in IMC und mit moderater Vereisung.

Im Werk des Motorenherstellers angekommen, gab es zunächst eine kleine Einführung durch den Testpiloten Daniel Hirth vor Ort. Ein „Permit to Fly“ war auszufüllen, damit die Testflüge mit modifiziertem Triebwerk stattfinden konnten. Die Mechaniker starteten zugleich mit der Änderung an dem rechten Triebwerk unserer DA42 (Abb. 1).

Aber weshalb der ganze Aufwand mit der Modifikation und den Testflügen? Die Bauvorschrift der EASA für Triebwerke, CS 23.1047 (Cooling test procedures for reciprocating engine-powered aeroplanes), gibt Aufschluss über die Vorga-

ben für Triebwerksbauer.

Geplant war, den Nachweis zu erbringen, dass der neue, einzusetzende Kühler die Regularien erfüllt: Kühlmitteltemperatur < 105°C, jederzeit während des Steigflugs von 1500 ft MSL aus, bei maximaler Leistung und Geschwindigkeit des besten Steigens V_y , im Worst-Case Szenario eines Triebwerksausfalls auf dem kritischen Triebwerk, bei ISA+23°C. Dazu sollten Messungen mit dem konventionellen Kühler und nachfolgend mit den neuen Kühlern durchgeführt werden. Wichtig waren dieselben Testbedingungen, z.B. gleiche Kühlmitteltemperatur beim Start, konstante Geschwindigkeit beim Steigflug und gleiches Abfluggewicht.

Bei der ersten Modifikation wurde das Kühlsystem so modifiziert, dass zu jeder Zeit der äußere Kühlkreislauf benutzt wird. Zur Erinnerung: Die DA42 besitzt zwei unterschiedlich große Kühlkreisläufe, damit der Motor in kalter Umgebung schneller warm wird bzw. nicht so schnell auskühlt. Da EASA in der Bauvorschrift das Worst-Case Szenario fordert, muss für die Testflüge dieser Umstand ebenfalls berücksichtigt werden. Die Tem-



▲ Abbildung 1: Messtechnik im Triebwerk

Testpilot bei Continental Motors

peraturen werden auf ISA+23°C hochgerechnet und der äußere Kühlkreislauf bei den Testflügen zur Kühlung – wie an heißen Sommertagen – verwendet.

Weiterhin wurden mehrere Sensoren vor und nach dem Kühler sowie an der Kühlleitung direkt vor dem Motor angebracht. Hier wurden der Druck und die Temperatur des Kühlmittels gemessen. Ein Außentempersensor komplettierte den Aufbau. Mit Gaffa-Tape wurde dann das Kabel zur Messtechnik sicher in die Kabine geführt (Abb. 2).

Ein Notebook zeichnete zum einen die hinzugefügten Sensordaten wie auch die konventionellen ECU-Parameter über den CAN-Bus auf. Nach einigen Stunden Umbau und einem Testlauf des Triebwerks konnte dann am späten Dienstagnachmittag der erste Testflug, um Messwerte des konventionellen Kühlers zu erhalten, starten. Nach dem Vollerfüllen und Aufwärmen der Triebwerke ging es auf Piste 22 zum Startlauf. Mit genau 80 Knoten stiegen wir von EDAC aus auf Flugfläche 95.

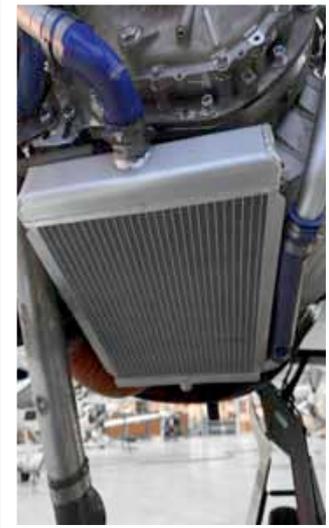
Daniel beobachtete während des Steigflugs ständig die Temperaturwerte der Messfühler, ebenso auch den entscheidenden Wert; die hochgerechnete Temperatur nach dem Kühler bei OAT=ISA+23. Es zeigte sich bereits im Flugzeug: Der alte Kühler hält die vorgeschriebenen Grenzwerte ein. Die maximale, theoretisch errechnete Temperatur des Kühlmittels betrug 104°C. Ein Grad unter der vorgegebenen Grenze von 105°C.

Am darauffolgenden Tag war bereits frühmorgendlich der alte Kühler abmontiert und der neue Kühler Prototyp 1 montiert worden (Abb. 3). Frisches Kühlmittel komplettierte den Umbau. Wir starteten an einem recht windigen Tag in die zwei Testflüge für die zwei zu prüfenden Kühler (Abb. 4).

Nach erneutem Aufwärmen der Triebwerke, um ähnliche Testbedingungen wie am Vortag zu schaffen, ging es erneut zum Start und in den Startsteigflug



▲ *Abbildung 2:*
Messtechnik-Kabel
Eng2 – Cockpit



▶ *Abbildung 3:*
Prototyp 1
nach Einbau

▼ *Abbildung 4:*
Stürmischer Testtag



Mit IFR über den Wolken zurück nach EDMQ



mit identischer Geschwindigkeit V_y (Abb. 5).

Dabei wurde das linke Triebwerk auf Leerlauf gestellt, um den schlechtesten Kühlfall für das rechte Triebwerk zu simulieren: Climb from 1500ft MSL at max power and speed for best rate of climb, critical engine out, OAT=38°C. Daniel blickte gespannt auf sein Notebook mit den Messwerten. Am Ende stand eine maximale, theoretisch errechnete Temperatur von 102°C in den Messdaten. Der neue Kühler leistete ganze Arbeit und hatte eine bessere Kühlleistung als das Original.

Auch der zweite Kühler Prototyp 2 sollte getestet werden. Der Umbau erfolgte in den Mittagsstunden. Am Nachmittag konnte sogleich auch der zweite Kühler erprobt werden. Es wurde exakt dasselbe Programm, wie bereits beschrieben, erflogen, um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Daniel bemerkte beim letzten Testflug bereits im Steigflug, dass dieser Kühler die Vorgaben reißen würde. Eine maximale, theoretisch errechnete Temperatur von 112°C ließen nichts Gutes

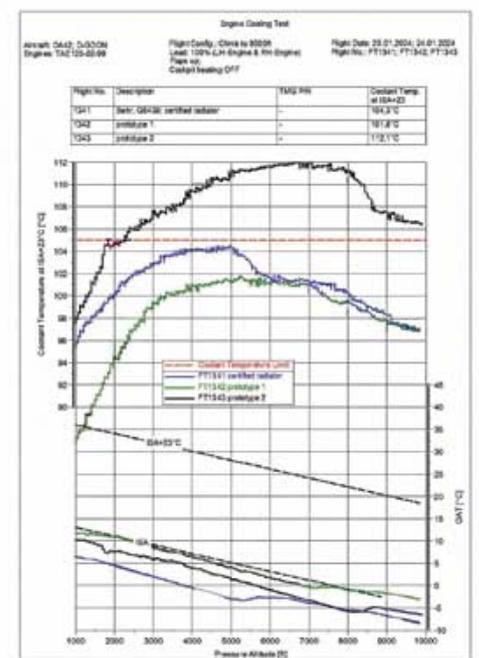
erahnen. Der erfahrene Testpilot teilte mir mit, dass dieser Kühler damit um Welten schlechter abgeschnitten hat als die bisher getesteten Modelle. Wir landeten und schlossen damit bereits am Mittwoch die geplanten Testflüge sicher ab. Danach wurden alle Temperaturkurven am Computer übereinandergelegt und konnten damit verglichen werden (Abb. 6).

Am nächsten Tag wurde dann unsere DA42 in den Originalzustand zurückgebaut. Ein Testlauf prüfte das umgebaute Triebwerk auf seine korrekte Funktion. Währenddessen bekam ich eine ausführliche Werksführung durch das Continental-Werk im 30 Autominuten entfernten St. Egidien. Nachmittags ging es auf Flugfläche 80 nach Genderkingen zurück.

Hinter mir liegen drei lehrreiche Tage, welche mir interessante Einblicke in den Alltag eines Testpiloten bei Continental gegeben haben. Alle Mitarbeiter vor Ort waren sehr sympathisch und ich konnte technisch und fliegerisch einige Erfahrungen mitnehmen.



▲ Abbildung 5: Flugroute im Steigflug bei Prototyp 1



▲ Abbildung 6: Messdaten des Originalkühlers, Prototyp 1, Prototyp 2 mit hochgerechneter Temperatur ISA+23



▲ Istanbul

FLY 2 TROY

Text: Zafer Ertem, Bilder: Zafer Ertem, Georg Lehmacher

Das MDG-Mitglied Zafer Ertem alias „Pilot Barbossa“ organisiert eine faszinierende VFR-Reise mit bis zu 25 Flugzeugen durch die Türkei mit Fly2Troy. Gemeinsam fliegen Sport und Hobby-Piloten aus über 7 EU-Ländern in die Türkei und entdecken bewegende Geschichten, die sie bis in die Wiege der Menschheit führen.

Dabei besuchen sie neun Weltkulturerbestätten und erleben unvergessliche Momente.

Bisher gab es in der Türkei keine derartige VFR-Reise in dieser Größenordnung. Die bürokratischen Hürden, insbesondere die extrem hohen Lande- und Handling Kosten, haben viele der 160.000 Piloten in der EU und im Vereinigten Königreich abgeschreckt. Die Türkei blieb dadurch für viele verschlossen. Dank der Vereinbarung zwischen der türkischen zivilen Luftfahrtbehörde und der EASA im Jahr 2010 wurden zumindest die Luftraumstrukturen

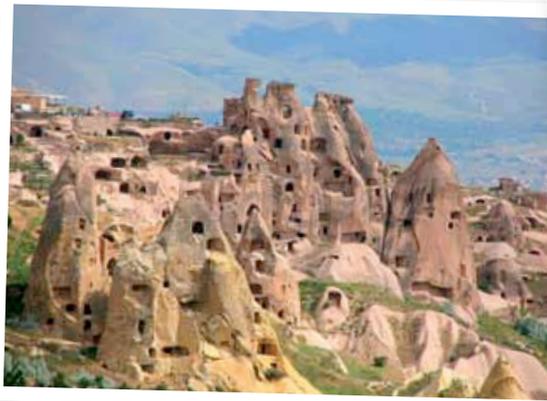
und die Regelungen deutlich verbessert. Dennoch hat die zivile türkische Luftfahrt im Sport- und Hobbybereich bislang keine starke Lobby entwickeln können.

Zafer Ertem hat sich vor ca. zwei Jahren dieser Herausforderung angenommen. Die Ergebnisse sind vielversprechend und führten zur Gründung von Fly2Troy, einem großartigen Pilotenverein mit Sitz in Kirchseeon bei München, der von Piloten für Piloten





▲ Die Celsus-Bibliothek in Ephesus



▲ Felsenwohnungen in Kappadokien



▲ Zafer und Birgül Ertem

gegründet wurde. Durch die Zusammenarbeit zwischen Fly2Troy, der AOPA Türkei, den türkischen Behörden und dem türkischen Luftfahrtverband T.H.K. konnten viele Hindernisse aus dem Weg geräumt werden. So haben sie das Unmögliche möglich gemacht: eine Abenteuerreise für VFR-Piloten quer durch die Türkei! Etlliche VFR-Piloten aus ganz Europa haben sich für die Fly2Troy Tour 2024 mit 4000 nm beworben.

„Wenn alles wie geplant verläuft, steht der jährlichen Veranstaltung nichts im Wege“, sagt Vorstandsvorsitzender Zafer Ertem. Jede Tour wird einzigartig sein und die Teilnehmer immer wieder über-

raschen. Wo sonst auf der Welt kann man auf einem Flugplatz landen, wo die 5.000 Jahre alte Stadt Ephesus immer noch auf Besucher wartet? Die Türkei ist ein bisher unentdecktes Traumziel für viele VFR-Piloten und ihre Begleiter. Die atemberaubende Natur und Fauna, faszinierende antike Städte mit weltbewegenden Geschichten und eine unglaubliche kulinarische Küche machen das Land zu einem wahren Magnet für Besucher aus aller Welt. Im Süden umrahmt das Taurus-Gebirge mit traumhaften Stränden und Palmen, während im Osten endlose Weizenfelder zu finden sind. Doch in der Mitte der Türkei erwartet den Reisenden ein völlig

ungewöhnlicher Anblick: Kappadokien, eine bizarre Landschaft, die wie aus einer anderen Welt zu sein scheint.

Und wenn man denkt, man hat alles gesehen und kann nicht mehr überrascht werden, kommt das Beste zum Schluss: Istanbul! Eine Weltstadt, die ihresgleichen sucht. Hier erhalten die Teilnehmer eine Sondergenehmigung, um in einem Tiefflug den Bosphorus zu überqueren – rechts Europa und links Asien. Die teilnehmenden Piloten erwartet eine 16-tägige, hochspannende und unvergessliche Reise in die Wiege der Menschheit. Mehr Information unter fly2troy.com.

▼ Eine Ballonfahrt über den Tuffsteintälern in Kappadokien ist ein unvergessliches Erlebnis





▲ Peter Eisner in Poprad, 2006

► Specht Schulflugzeug, 1960



Peter Eisner

Pilot seit 64 Jahren

Der 28.01.2024 war ein wolkenloser Tag. Kein Wunder, dass es an diesem herrlichen Fliebertag rund 150 Flugbewegungen in EDMQ gab – darunter 8 von Peter Eisner, der am 21.02.2024 85 Jahre alt wurde und somit das älteste aktive MDG-Mitglied ist. Die Gelegenheit war also sehr günstig, ihn nach seinem wunderschönen Rundflug über den Ammersee und Marktobendorf ein bisschen zu seinem fliegerischen Werdegang zu befragen.

Peters Interesse an der Fliegerei wurde vor allem durch seinen Berufschullehrer geweckt, einem ehemaligen Jagdflieger, der eine einsitzige Jodel D9 Bébé nachgebaut hatte – kurz nach dem erlaubten Wiederbeginn des Motorflugs in Deutschland. Ab 1956 half Peter

dann zusammen mit anderen beim Bau der zweiseitigen Jodel D112. Mit ihr konnte er seinen ersten Motorflug am Dreikönigstag 1958 machen – noch als Passagier. Kein Wunder, dass ihn da die Begeisterung für die Fliegerei packte.

Seine Heimatgemeinde Schönesberg liegt nicht weit vom Fliegerhorst Neuburg entfernt. So wollte Peter Pilot bei der Luftwaffe werden, aber seine Familie und Freunde waren davon gar nicht begeistert. Einige hielten das für viel zu gefährlich, aber das Hauptargument seines Vaters war, dass er seine Schreinerei in der vierten Generation übernehmen sollte. Er willigte schließlich ein, aber nur unter der Voraussetzung, dass er den Segelflugschein bei der Fluggruppe Neuburg (FGN) machen

durfte. So machte er dort seinen ersten Schulflug am 27.03.1960.

Aus verschiedenen Gründen wechselte Peter 1970 nach einiger Zeit zur Luftsportgruppe Burgheim. Da er als Segelflieger immer mit Fallschirm flog, nutzte er die Gelegenheit für zwei „Einweisungsprünge“ in Deggendorf. Diese erfolgten damals aus rund 600 m mit einer Piper L18, in der sich hinten zwei (!) Einzuweisende hineinquetschen mussten. Beim ersten Absprungsversuch blieb Peter zwischen Pilotensitz und Türrahmen hängen und musste in das Flugzeug zurückgezogen werden. Der Pilot drehte noch eine Runde und beim zweiten Versuch klappte es dann. Peter landete einwandfrei, aber der zweite Springer brach sich den Fuß.

▼ Landung beim Ziellandewettbewerb 2023





◀ Der erste Fallschirmsprung

▶ Grundüberholung C-Falke

Nachdem es in Burgheim sinnvoll war, zumindest die Motorsegler-Lizenz zu haben, erwarb er diese dort 1972. 4 Jahre später machte er das BZFII und kurz danach in Ingolstadt den PPL. 1986 wurde er Mitglied beim Luftsportverein JG 74 „M“ in Neuburg. Dort konnte er mit Motorseglern, Segel- und Motorflugzeugen fliegen – alles Oldtimer. Außerdem besaß er im Lauf der Jahre zwei Segelflugzeuge nacheinander – allein oder mit anderen. Sein letztes Segelflugzeug war ein 18 m – Cirrus, den er auch an wenige ausgewählte Piloten auslieh. Leider wurde dieses Flugzeug am 14.06.2003 bei einer Außenlandung bei Mertingen im Rahmen eines Stillberghof-Wettbewerbs völlig zerstört, wobei die Pilotin schwer verletzt wurde.

Peter war 25 Jahre lang Motorsegler-Wart sowie Startwindenfahrer und -prüfer. Er absolvierte einen Lehrgang zu Faserverbundwerkstoffen im Flugzeugbau und war als Werkstatteleiter verantwortlich für die Wartung von Flugzeugen in Holz- und Gemischtbauweise.

Durch seinen Schreinerei-Betrieb hatte er Kontakt mit Günter Löffler, der als 1. Vorstand von 1995 bis 2005 die Gelegenheit nutzte, Peter darauf aufmerksam zu machen, dass die MDG (damals) auch einen MoSe und zwei Motorflugzeuge besaß – „keine Oldtimer“. So wechselte Peter Eisner am 04.09.2005 zur MDG und flog dort sehr gerne die Super Dimona D-KBDF, aber auch die Morane D-EEDE und die C172 D-EELV.

Auch wenn mittlerweile keines dieser Flugzeuge mehr bei der MDG ist, so fliegt Peter doch sehr gerne heutzutage die beiden AQUILAs und hat damit sogar erfolgreich an den MDG-Ziellandewettbewerben teilgenommen. Er hat auch schon mit der C172 OE-KHI mit G1000-Glascockpit angefangen und dafür auf dem Simulator D-GREN geübt. Ein bisschen muss er sich zwar noch an das Flymap-System der AQUILA D-EYHP gewöhnen, aber einerseits wurde ihm bereits eine genauere Einweisung versprochen und andererseits hat er mit den anderen Instrumenten ausreichende Informationen für so schöne Flüge wie am 28.01.2024 rund um den Ammersee. Und dafür hat er vor 64 Jahren das Fliegen gelernt und will es noch möglichst lange weiter genießen.





▲ Toni Hornung, unser Avionik-Experte



▲ v.l.n.r.: Zafer Ertem, Julius Kavvasch (stehend), Steffen Meurer, Tobias Hornung und Thomas Baar



▲ Rudy Cepeda

Headset Repair Day

Fotos: Hans Kavvasch

Bei 7 Flugzeugen und einem Simulator kommen in unserem Verein rund 25 Headsets zusammen, bei denen Defekte, fehlende Teile und Verschmutzungen unvermeidbar sind. So rief Hans Kavvasch zum „Headset Repair Day“ auf – sinnvollerweise in der Winterzeit; wenn die MDG-Flugzeuge daheim sind.

Zum Glück gibt es den Avionik-Profi Toni Hornung und seinen Sohn Tobias, aktives MDG-Mitglied. Toni ist seit Jahrzehnten die erste Adresse für Avionik-Probleme aller Art, wobei Tobias ihn tatkräftig organisatorisch unterstützt. Dabei sollte aber auch erwähnt werden, dass beide seit längerem bei den Flugplatzfesten für die professionelle Beschallung sorgen und Tobias die Kinder-Ferienprogramme am Flugplatzfest unterstützt.

So waren beide auch die Hauptpersonen beim Headset Repair Day am 27.01.2024. Während Toni na-

türlich die technischen Defekte behob, kümmerte sich Tobias um die Organisation und die anderen Arbeiten. Dabei wurde er insbesondere von Rudy Cepeda, Julius Kavvasch, Steffen Meurer und Zafer Ertem tatkräftig unterstützt.

Alle gemeinsam konnten folgende Resultate vorweisen:

- Alle Headsets geputzt
- Rund 5 Headsets aussortiert
- Inventarliste angelegt
- Bei mehreren Headsets neue Kabel / neue Stecker angebracht
- Bei einigen Headsets Ohrmuscheln oder Kopfauflege getauscht

Diese Gemeinschaftsaktion hat sich also sehr bewährt und wird sicher bei Bedarf wiederholt.



Neue Mitglieder

Neue Mitflieger

Hallo zusammen,

mein Name ist **Bart Timmerman** und ich bin 36 Jahre alt. Im Juni 2023 bin ich für meinen neuen Job von den Niederlanden nach Deutschland gezogen. Jetzt wohne ich in Augsburg und arbeite in Donauwörth bei Airbus Helicopters im Vorentwurf zukünftige Hubschrauber.

Auch ich war schon seit der Kindheit fasziniert von der Fliegerei und hatte den Traum, Pilot zu werden. Über meinen vorherigen Job beim Niederländischen Zentrum für Luft- und Raumfahrt hatte ich das Glück, tatsächlich eine Flugausbildung zu bekommen. Also habe ich in Lelystad auf einer Aero AT-3 das Fliegen gelernt. Im April 2023 habe ich die Ausbildung dann absolviert und meine PPL(A)-Lizenz bekommen. Wegen dem Umzug und allem Neuen

in meinem Leben hier in Deutschland bin ich erst im November dem Verein beigetreten und derzeit freue mich noch auf meinen ersten Flug mit den Aquilas.

Vielen Dank für die Aufnahme in den Verein. Ich freue mich euch kennen zu lernen und wünsche allen gute Flüge und Happy Landings!

Viele Grüße,
Bart



Hallo liebe Vereinsmitglieder,

ich heiße **Konstantin Schmidt** und bin seit Anfang Januar 2024 Mitglied bei der MDG.

Schon seit meiner Kindheit, habe ich eine besondere Beziehung zur Fliegerei und schon damals habe ich dauerhaft in den Himmel gestarrt und habe Ausschau nach vorbei fliegenden Maschinen gehalten. Seit dieser Zeit träume ich davon, mal selbst eine Maschine zu fliegen. Den Ge-

danken, eine Pilotenausbildung nach dem Schulabschluss zu absolvieren, musste ich aufgrund einiger privater Gründe leider verwerfen und habe beruflich einen ganz anderen Weg eingeschlagen. Ich war die darauffolgenden 20 Jahre viel weltweit unterwegs und hatte kaum Zeit für eigene Wünsche und Hobbys. Seit Corona hat sich in meinem privaten und auch im beruflichen Leben einiges verändert und nun habe ich mehr Zeit für mich selbst und dementsprechend auch für den Verein. Für die Aufnahme im Verein bedanke ich mich recht herzlich und freue mich sehr auf die bevorstehende, gemeinsame Zeit im Verein.

Beste Grüße
Euer Konstantin

Hallo zusammen,

ich bin **Robert Haag** und meine fliegerische Laufbahn begann mit 15 Jahren als Segelflugschüler auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen. Danach folgten über den damaligen PPL B der PPL-A sowie 2000 der FI für Segelflug und Motorsegler. Im Jahr 2006 kam dann noch der UL-Schein inkl. FI dazu.

Ich bin gelernter Fluggerätmechaniker und Dipl. Ing Maschinenbau. Nach 15 Jahren im Sonderfahrzeugbau hat es mich als Entwicklungsingenieur und Prototypenbauer zurück die Luftfahrt getrieben. Durch meine Tätigkeit



bei der Tensor AG habe ich auch schon den Bezug zu Genderkingen. Ich bin verheiratet und habe 2 Kinder.

Aktuell arbeite ich an meiner ersten eigenen UL-Musterzulassung, eine Vans Aircraft RV4/600R mit Rotax 915.

Fliegerisch verbringe ich viel Zeit in den Oldtimern der Flugzeugsammlung in Elchingen oder mache Touren durch Europa mit meiner CT-SW.

Ich freue mich auf das Fliegen mit euch in Genderkingen und viele neue Erfahrungen.

Liebe Grüße
Robby

Liebe Mitfliegerinnen und Mitflieger,

mein Name ist **Steffen Meurer**, ich bin 30 Jahre alt und seit Anfang Januar neues Mitglied in der MDG. Gebürtig komme ich aus Düsseldorf, meine ersten fliegerischen Schritte habe ich aber mit 14 Jahren auf dem Segelfluggelände Bergheim in der Nähe von Köln gemacht, wo ich dann auch die SPL erlangt habe.

Nach dem Abschluss der Schule habe ich mich 2013 für ein duales Studium bei Airbus entschieden. In Folge des Umzugs bin ich dann auch bei den Segelfliegern am Stillberghof untergekommen. Dort habe ich zunächst die Klassenberechtigung für TMG erworben und bin seit einigen Jahren zusätzlich als Fluglehrer aktiv, seit letztem Jahr auch als Ausbildungsleiter.

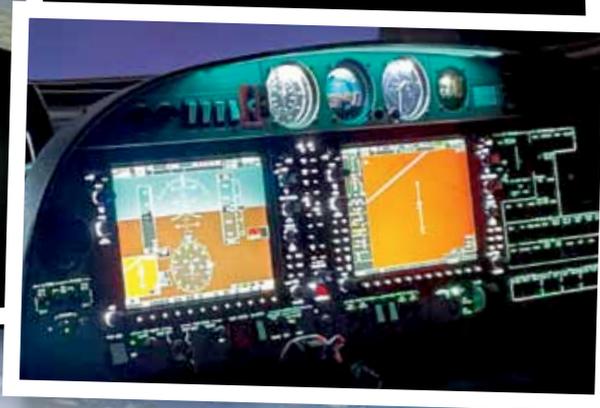
Ich freue mich darauf, mich in der MDG in der motorisierten Fliegerei weiterentwickeln zu können und die Ausbildung zum PPL (A) zu starten.

Auf viele schöne Flüge und happy landings,
Steffen



Diamond DA42 Simulator

In EDMQ – 95 €/h – günstige Tagesmieten



- Original DA42 Cockpit mit echtem G1000
- Hochwertiges Force Feedback System
- High End Grafik mit 3 Laser Projektoren
- Lehrerstation, keine FNPT Zulassung
- Abrechnung „Airborne“ nach G1000-Zähler

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

