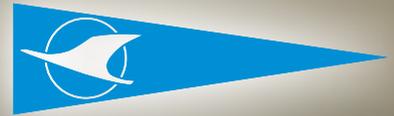


GendAiR kinge**NEWS**



Günter Löffler

Zehn Jahre lang war er erster Vorsitzender der MDG und hat viele richtungsweisende Entscheidungen getroffen. Jetzt hat Günter, der immer noch aktiver Pilot ist, die MDG Ehrenmitgliedschaft erhalten.



Zafer Ertem hat eine sagenhafte Reise mit 18 Flugzeugen in die Türkei organisiert, die für alle Beteiligten zu einem unvergesslichen Erlebnis wurde.

Inhalt

Grußwort und Infos

Aktuelles zum Verein
und zum Flugplatz 2



Günter Löffler,
hier mit seiner
Frau Monika

Ehrenmitgliedschaft

Günter Löffler hat den Verein
als erster Vorsitzender, in der Vor-
standschaft und als Mitglied über
Jahrzehnte positiv geprägt. Anlässlich
seiner Ehrenmitgliedschaft hat ihn
Matthias Obermayer interviewt . . . 4



Zafer Ertem
als Sultan Zafer

Fly2Troy

Zafer Ertem hat eine bisher
beispiellose Flugreise mit
18 Flugzeugen in die Türkei
organisiert. 12

Neue Mitglieder - Neue Mitflieger

Bernd Schmid, Nikolaj Blümelhuber,
Hubertus Breier, Gözde Durmaz, Lena
Hirmer, Tim „Möwe“ Mehling . . . 23

Impressum

Redaktion: Matthias Obermayer, Georg Lehmacher, Renate Lehmacher, Hans Kavasch, Zafer Ertem, Bernd Schmid, Nikolaj Blümelhuber, Hubertus Breier, Gözde Durmaz, Lena Hirmer, Tim Mehling **Fotos:** Matthias Obermayer, Günter Löffler, Zafer Ertem, Thomas Seel, Kurt Glock, Thomas Bittner, Holger Kirschberger, Bernd Schmid, Nikolaj Blümelhuber, Hubertus Breier, Gözde Durmaz, Lena Hirmer, Tim Mehling **Titelfoto:** Heike Klausner **Layout, Produktion & Litho:** Renate und Georg Lehmacher [Atelier Lehmacher, Friedberg] **GendAIRkingerNews:** Die GendAIRkinger News sind die Vereinszeitschrift der Motorflugsportgruppe Genderkingen. Beiträge geben nicht die Meinung des Vereins wieder, sie sind lediglich persönliche Stellungnahmen der einzelnen Redakteure. E-Mail: redaktion@flugplatz-genderkingen.de **Anzeigen:** Anzeigen in den GendAIRkingerNews können Sie über den Vorstand des Vereins buchen oder über redaktion@flugplatz-genderkingen.de. Gerne senden wir Ihnen unsere Anzeigenpreisliste zu. Über Anfragen freuen wir uns.



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



Die GendAIRkinger News wird für die MDG produziert vom Atelier Lehmacher:
www.lehmacher.de



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

Neiner etwas längeren Pause freut es mich sehr, dass wir jetzt ein besonders umfangreiches und inhaltsreiches Exemplar unserer Vereinszeitschrift vorlegen können, in dem vor allem über zwei außergewöhnliche Ereignisse berichtet wird.

Aufgrund seiner großen Verdienste in verschiedenen Funktionen während seiner jahrzehntelangen Vereinszugehörigkeit haben die MDG-Mitglieder bei der letzten Hauptversammlung Günter Löff-

ler zum Ehrenmitglied ernannt. In einem Interview berichtet er hier über seinen fliegerischen Werdegang und seine Erlebnisse bei der MDG.

Über viele und auch sehr weite Flugreisen wurde in diesem Heft schon berichtet. Aber eine Reise zu den Sehenswürdigkeiten der Türkei mit 18 internationalen Flugzeugen, an der auch fünf MDG-Mitglieder teilgenommen haben, ist bisher einmalig. Zafer Ertem hat mit Fly-2Troy diese äußerst anspruchsvolle Aufgabe gemeistert und berichtet ausführlich darüber. Kein Wunder, dass er jetzt bei der MDG zum Event Manager ernannt wurde!

Wie immer freuen wir uns, neue MDG-Mitglieder vorstellen zu können. Dazu zählt auch die angehende Flugschülerin Lena Hirmer, die als Mediendesign-Studentin großes Interesse zeigt, an unserer Zeitschrift mitzuwirken. Besonders froh darüber sind Georg und Renate Lehmacher, die in den letzten 11 Jahren stolze 38 GendAIRkinger News herausgebracht haben. Wir haben großes Verständnis dafür, dass sie nun diese Aufgabe weitergeben wollen, und danken ihnen sehr herzlich, dass sie in professioneller Weise ein

Wir gratulieren herzlich

Zum 65. Geburtstag

Martin Schmid am 09.06.
Burkhard Siebert am 18.06.
Wolfgang Tauber am 13.07.

Zum 60. Geburtstag

Günter Pröpster am 01.09.

Zum 50. Geburtstag

Jose Sanchez-Oro am 02.07.
Stephan Strobel am 02.07.
Zafer Ertem am 29.08.
Andreas Koch am 08.09.

Und zu diesen Lizenzen

Werner Rühmann, Matthias Höfle
und **Jan Fröhlich** zur UL-Lizenz SPL,
alle zusätzlich zu PPL(A)

Melissa Hammerschmitt und
Steffen Meurer zur PPL(A)

Dr. Herbert Gerstacker zu FE LAPL(A),
FE PPL (A) und FI(I)

Dr. Dirk Becker zu FI(LAPL)
und FI(UL) Dreiachser (DAeC)

Dr. Wolfgang Erben zu FI(A) Instructor und
Prüfungsrat UL Dreiachser (DULV)

Jürgen Voll zu FE(A) für LAPL, PPL, CPL und CRE(A)
SEP(land) VFR/IFR, TMG VFR sowie SET IFR/VFR für
Cessna, Grob120TP und TBM.

Christian Schmid zu FE(A)-CPL/PPL/LAPL und IRE

ganz besonderes und ziemlich einmaliges Aushängeschild unseres Vereins produziert haben.

Eine andere Übergabe hat schon stattgefunden – nämlich die des UL-Ausbildungsleiters von Wolfgang Erben an Herbert Gerstacker. Wir danken beiden für ihr Engagement und ihre Verantwortungsbereitschaft.

Darüber hinaus prägen derzeit viel Bewegung und Dynamik unseren Weg zum Paradise Airfield. Unser Ziel ist es, einen Ort zu schaffen, an dem sich alle Flugbegeisterten wohlfühlen und gerne ihre Zeit verbringen. Dieses Vorhaben ist nur möglich, weil so viele von euch mithelfen und einige auch Verantwortung für die laufenden Projekte übernehmen.

Ein besonderes Highlight ist der Bau unseres Hangar A, der bereits an Airbus vermietet wurde. Wir freuen uns sehr, Airbus als neuen Gast an unserem Flugplatz begrüßen zu dürfen. Ein großer Dank gilt dabei Kurt Glock für die Planung und Bauleitung, Oliver Klauser für die Erschließung der Infrastruktur und Matthias Obermayer für die Unterstützung bei den Behörden. Sie alle kümmern sich intensiv um dieses Projekt, das wahrscheinlich im Januar 2025 abgeschlossen sein wird.

Verschärfte Auflagen für die Baugenehmigung der neuen Halle brachte das größte Hochwasser seit Jahrzehnten Anfang Juni 2024. Wie in weiten Teilen der Umgebung waren große Teile der Startbahn und der Zufahrtsstraßen überschwemmt, weswegen EDMQ einige Tage nicht benutzbar war. Im Gegensatz zu anderen Flugplätzen blieben aber unsere

Hallen trocken, so dass es zu keinen wesentlichen Schäden kam.

Unsere IT-Infrastruktur erfährt derzeit eine umfassende Erneuerung. Neue WLAN Access Points werden installiert und werden bald alle Gebäude, Hallen und das Vorfeld abdecken. Unsere Telefonanlage wurde auf IP-Telefonie umgestellt und die Internet-Bandbreite vervierfacht. Zudem soll die Videoüberwachung zuverlässiger gestaltet werden. Ein herzliches Dankeschön an Kay Hochsattel, der sich zukünftig um alle IT-Belange am Flugplatz kümmert.

Währenddessen schrubbt Dennis Köhler extra Stunden als Fluglehrer in unserem Simulator. Mittlerweile haben sich bereits ca. 100 Piloten aus ganz Europa bei uns auf ihre Einstellungstests bei Airlines vorbereitet. Dank Daniel Born, Julius Kavasch und Nicolai Lebedew hat der Simulator diverse Software-Updates und eine Klimaanlage erhalten.

Es ist absehbar, dass der Simulator bereits im Jahr 2024 einen spürbaren positiven Beitrag zu unseren Finanzen leisten wird.

Weitere Ausbaustufen wie die Verwendung für die IFR-Ausbildung (BASIC IR) und breiteres Marketing sind in Vorbereitung. Wir hoffen, unseren Simulator bald in eine internetbasierte Flugfunklösung (VATSIM) einzubinden und damit nahezu realen Flugfunk anbieten zu können. Wir suchen dringend weitere IFR-Fluglehrer für die Simulator Ausbildungen!



Häufig stehen unsere Mitglieder vor verschlossenen Türen, wenn sie Zutritt zu Hallen oder der Werkstatt benötigen. Ein neues elektronisches Zugangssystem soll hier Abhilfe schaffen. Burkhard Siebert kümmert sich um die Planung und Installation dieses Systems.

Im nächsten Jahr werden wir uns weiteren Zukunftsthemen widmen. Die Ansiedlung einer Werft, der Bau eines weiteren Hangars mit Skylounge und die Beschaffung von ein bis zwei weiteren Flugzeugen stehen auf dem Plan. Ich freue mich darauf, mit Euch diese Themen an unserem zweitägigen MDG-Safety Training am 19./20.10. zu diskutieren.

Bei all den laufenden Projekten dürfen wir nicht vergessen, wie viel Arbeit es ist, „unseren Laden“ am Laufen zu halten. Ein herzlicher Dank geht an Monika Löffler (Verwaltung), Ralf Hieke (Infrastruktur), Jürgen Steiner und Herbert Gerstacker (Ausbildung) sowie Peter Kleiner (Technik).

Happy Landings!

 Euer Hans



Ehrenmitgliedschaft für

Günter Löffler

◀ Unser Ultraleichtflugzeug,
die REMOS G3, D-MRUN

▼ Die Cessna D-EELV wurde auf
Diesel-Antrieb umgebaut



◀ Installation der Photovoltaik-Anlagen

Interview mit Matthias Obermayer

Wenige haben die MDG so lange und so stark geprägt wie Günter Löffler. Er ist seit 41 Jahren bei der MDG und war 16 Jahre im Vorstand, davon 10 Jahre als 1. Vorsitzender. Er hat viele strategische Entscheidungen getroffen sowie wichtige Investitionen getätigt und damit seinen Nachfolgern im Vorstand und dem ganzen Verein eine hervorragende Basis für eine erfolgreiche Entwicklung geschaffen.

Unter seiner Leitung begann mit dem Umbau der Cessna D-EELV auf Diesel-Antrieb und der Beschaffung der Diesel-Tankstelle die „Diesel-Ära“ und mit dem Kauf der REMOS G3 D-MRUN die „UL-Ära“ der MDG. Günter Löffler erwarb für die MDG sowohl „Schlüsselgrundstücke“ -auf einem davon liegt der mittlere Teil der Landebahn und auf einem anderen soll jetzt die neue „Halle A“ gebaut werden – als auch „strategische“ Grundstücke, die zum Tausch und/oder zur Verpachtung genutzt werden können. Genannt werden müssen auch u.a. die Erweiterung der Gaststätte und die Anlage des Spielplatzes während seiner Vorstandszeit.

Aber auch nach seiner Vorstandszeit unterstützte Günter als „Ehrenrat“ tatkräftig und maßgeblich seine Nachfolger – sowohl bei zukunftsweisenden und einträglichen Projekten wie dem HORIZON Air Meet, das erstmals 2009 stattfand, und 2011 bei der Installation der PV-Anlagen auf Halle 3 und Halle 6 als auch bei schwierigen „menschelnden“ Themen

als Mediator. Dank seiner guten Kontakte und Vernetzung spielt Günter auch heute noch eine wichtige Rolle als „Außenminister“ und „VIP-Betreuer“ der MDG – z.B. beim Flugplatzfest und anderen Veranstaltungen in EDMQ.

Aufgrund dieser Verdienste in über 4 Jahrzehnten MDG-Vereinsmitgliedschaft erhielt er in der Hauptversammlung 2023 eine besondere Ehrung und in der Hauptversammlung 2024 die Ehrenmitgliedschaft.

Ich kenne Günter seit 2001, als er als 1. Vorstand meinem MDG-Eintritt zustimmte. In den vielen Jahren danach hatten wir beide in jeweils verschiedenen Rollen und Funktionen viele Gelegenheiten, uns immer besser kennenzulernen und sehr vertrauensvoll zusammenzuarbeiten. Trotzdem wusste ich noch viel zu wenig über ihn – insbesondere über die Zeit davor. Um nun einen Artikel über unser neues Ehrenmitglied zu schreiben, schlug ich ihm ein Interview vor.

Gendairkinger News: Woher kommt Dein Interesse an der Fliegerei?

Günter Löffler: Mein Vater war Segelflieger am damaligen Flugplatz Monheim-Kreut. So war ich bereits mit 6 Jahren in den Sommerferien am Segelflugplatz und durfte später sogar manchmal das Rückholer-Fahrzeug „Rassi“ fahren. Auch bei Fliegerlagern wie z.B. in Eichstätt, Neresheim u.a. war ich dabei.

GN: Wann und wo hast Du Deine Segelfluglizenz erworben?

Günter Löffler: Meinen ersten Schulflug auf einem Segelflugzeug machte ich am 22.06.1980 in einem „Bergfalke“ auf dem Stillberghof mit Peter (Wolfram) Proeller.

Die Monheimer Segelfluggruppe e.V. hatte eine Betriebsgemeinschaft mit der Donauwörther Segelfluggruppe. Werner Gesell war damals deren Vorstand. Sein Sohn Michael ist der heutige SFG-Vorstand am Stillberg.

Die weitere praktische Ausbildung machte ich mit Anton und Peter Baustetter. Peter kommt heute noch immer wieder zu unserem Flugplatzfest mit dem Fantrainer aus Manching. Die Theorie-Ausbildung machte ich abends bei einer Donauwörther Flugschule.

Später bin ich mit Werner Rühmann geflogen. Meine letzten Flüge im Segelflugzeug machte ich am 15.08.2004. Weil aber an diesem Tag das Wetter zu schlecht zum Segelfliegen war, machte ich „nur“ 5 Schlepp-Landungen.

GN: Wann bist Du zur MDG gekommen und hast Deine Motorfluglizenz erworben?

Günter Löffler: Vereinsmitglied in Genderkingen wurde ich im Mai 1983.

Meine PPL-Ausbildung machte ich ab 07.05.1983 in EDMQ auf der damaligen C-150 D-EGSM und den ersten Alleinflug am 15.08. desselben Jahres.

Ich schulte auch auf der C-172 D-EOYI (die 12 Jahre später bei einem missglückten Start eines Charterpiloten in Tannheim abstürzte). Am 27.10.84 wurde mein Prüfungsflug zum PPL-A von Herrn Pertzborn vom Luftamt Süd nach Kempten bei marginalem Wetter abgenommen. Ein doch nachhaltiges Erlebnis für mich!



▲ Die erste Außenlandung mit der K8 ...

► ... und die Abholer vom Stillberg



MBB-Motorflugsportgruppe **Donauwörth e.V.**

MBB-Motorflugsportgruppe - Flugplatz Donauwörth Genderkingen 2256 Telefon 0906/5523
Telefon 0906/5405
Telefon

Hiermit erkläre ich meinen Beitrag zur Motorflugsportgruppe MBB/ e.V. Donauwörth als aktives/förderndes Mitglied.

Name Löffler Günter Josef
Vorname

Geburtsort und Datum Monheim-Kreut 26.04.55 8854 Bäumenheim
Wehnort

Beruf Holzkaufmann Hackerleim erstr. 1 0906/34414
Strasse Telefon

Beitrag DM 100,- jährlich /Flugstunden aktiv Beitrag mind. DM 60,- passiv

erworben durch Mitglied G. Löffler
Donauwörth, den 6.5.83 Unterschrift

▲ Der Aufnahmeantrag in Genderkingen



◀ Nach dem ersten Alleinflug der PPL-Ausbildung

Günter Löffler: Ich habe zwar keine sehr langen Flugreisen gemacht wie einige andere MDG-Piloten, aber ich erinnere mich z.B. sehr gerne an einen Alpen-einweisungsflug nach Samedan in der Schweiz und auch an wunderschöne Ausflüge, die von Franz Kraus organisiert wurden, wie z.B. 2001 nach Finsterwalde, wohin

ich mit unserem früheren 2. Vorstand Thomas Schröttle in unserer „Springermaschine“ Cessna 182 D-EFIC flog, oder 2004 nach Budweis in Tschechien. 2006 waren wir mit einer größeren Gruppe in Poprad in der Slowakei in der Hohen Tatra.

Zusammen mit Oliver Klauser und Jürgen Schmid lernte ich für die FFA IFR-Theorieprüfung, musste dieses Projekt aber leider abbrechen, da nach dem 11.09.2001 („Nine-eleven“) diese Ausbildungsmöglichkeiten erst einmal gestoppt wurden und somit die Lizenzen der

amerikanischen Prüfer in Europa nicht mehr gültig waren. Oliver und Jürgen gelang es dann aber später doch noch, die FAA-IFR-Lizenz zu erwerben.

GN: Was waren Deine schönsten fliegerischen Erlebnisse?

▼ Die Springermaschine Cessna 182, D-EFIC



▲ In Poprad

▼ An der Hohen Tatra



▼ Cessna 177RG N1611H beim „Spargelflug“



▲ Trudeleinweisung in EDMQ mit Bernard Drummer vom LVB

Außerdem machten wir z.B. immer wieder im Mai zwar kurze, aber doch sehr nette Ausflüge zum Spargeessen am Flugplatz Günzburg.

Eine besondere Gelegenheit gab es für mich, als ich 1989 zusammen mit meinem Cousin Bernhard Löffler einen 5. Anteil an der amerikanisch registrierten Cessna C-177 RG Cardinal N1611H erwerben konnte – u.a. zusammen mit Oliver Klausner und Peter Kleiner, der die Wartung verantwortlich übernahm. Meine Einweisung bekam ich am 09.09.1989 und meinen letzten Flug machte ich am 28.08.2010. Unsere Cardinal wurde dann 2015 verkauft.

Eine sehr eindrucksvolle fliegerische Erfahrung war für mich die Trudeleinweisung durch den damaligen LVB-Motorflug-Referenten und jetzigen LVB-Präsidenten Bernhard Drummer auf der LVB-Monsun D-EXEX am 29.04.2017 in EDMQ.

GN: Wann und wie bist Du in den MDG-Vorstand gekommen?

Günter Löffler: 1989 wurde ich von Uli von Schön-

feldt, der damals für den 1. Vorstand kandidierte, und vom scheidenden 1. Vorstand Heiner Gropper gefragt, ob ich bereit wäre, Kassenwart zu werden. Diese Funktion hielt ich dann 6 Jahre inne – zuletzt mit Rudi Laurer als 1. Vorsitzendem.

Vor der Hauptversammlung am 07.07.1995, bei der Neuwahlen auf der Tagesordnung standen, muss es wohl ohne mein Wissen Absprachen und Irritationen gegeben haben. Jedenfalls schienen sich am Tage der Hauptversammlung alle einig, dass ich als 1. Vorsitzender auserkoren werden sollte, nur ich wusste zunächst nichts davon. Bei einer späteren, außerordentlichen HV mit Neuwahlen sagte ich aber dann doch zu. Ich blieb in dieser Funktion bis 2005, bevor ich auf eigenen Wunsch ausschied und Wolfgang Erben als meinen Nachfolger erfolgreich vorschlagen konnte.

GN: Was waren Deine Prioritäten und besonderen Herausforderungen als 1. Vorsitzender?

Günter Löffler: Damals hatte die MDG noch nicht die finanziellen Mittel wie heute. Die

Mehrzahl der Grundstücke waren mittelfristig gepachtet. Trotzdem – oder umso mehr – war ich an der Bestandssicherung interessiert, damit die MDG den Flugplatz weitestmöglich auf eigenen Grundstücken entwickeln konnte und möglichst wenig pachten musste. So erwarb ich mit Hilfe von Bankkrediten einige Grundstücke, die entweder „Schlüsselgrundstücke“ für den Flugplatz oder zur vorläufigen Verpachtung für weitere Zukunftsplanungen gedacht waren, oder solche, die auch zum Tauschen geeignet sind.

Mit dem Kauf der REMOS G3 D-MRUN wollten wir 2001 eine Ultraleicht-Sparte zum umweltschonenden und kostengünstigen Fliegen aufbauen.

Wir machten dafür Reklame, indem wir z.B. unser G3 in Donauwörth im Ried ausstellten.

Durch die Umrüstung unserer damaligen Cessna 172 D-EELV auf ein THIELERT-Triebwerk und die Beschaffung einer Dieseltankstelle wollten wir vom teuren und raren AVGAS wegkommen, was uns mit der MDG-Flotte auch vollständig gelungen ist.

Mit einem am 25.06.2005 organisierten „Diesel Fly-in“ und diversen Presseveröffentlichungen (u.a. im LVB-Magazin „Luftfahrt in Bayern“) machten wir unsere neue Tankstelle bekannt.

Nachdem sie 2019 wegen des steigenden Diesel-Bedarfs durch eine größere Tankstelle ersetzt worden war, wurde die kleine ehemalige Dieseltankstelle auf einen Anhänger montiert und dient jetzt als mobile Jet-Tankstelle vor Halle 8.

Eine besondere und etwas schöne Herausforderung war die Trennung von den Fallschirmspringern, die einen inoffiziellen „Verein im Verein“ gebildet hatten und nur die Vorteile der MDG (Flugplatz, Flugzeug, Pilot etc.) ohne entsprechende Gegen-

leistung in Anspruch nahmen. Ich bot ihnen an, ganz normale MDG-Mitglieder mit allen Rechten und Pflichten zu werden. Aber sie lehnten das ab und lösten dann ihren „Club“ auf, wobei ihnen selbstverständlich eine außerordentliche Kündigungsfrist angeboten wurde. Ein positiver Effekt ergab sich dadurch, dass uns mit dem ehemaligen und mittlerweile modernisierten „Springerstübchen“ jetzt ein attraktiver Raum für Schulungen etc. zur Verfügung steht.

Großen Wert legte ich auf eine gute Öffentlichkeitsarbeit, weshalb wir unser „Oktoberfest“ (später „Flugplatzfest“ genannt) an jedem letzten Septembersonntag mit Rundflugmöglichkeiten und vielen anderen Attraktionen einführten.



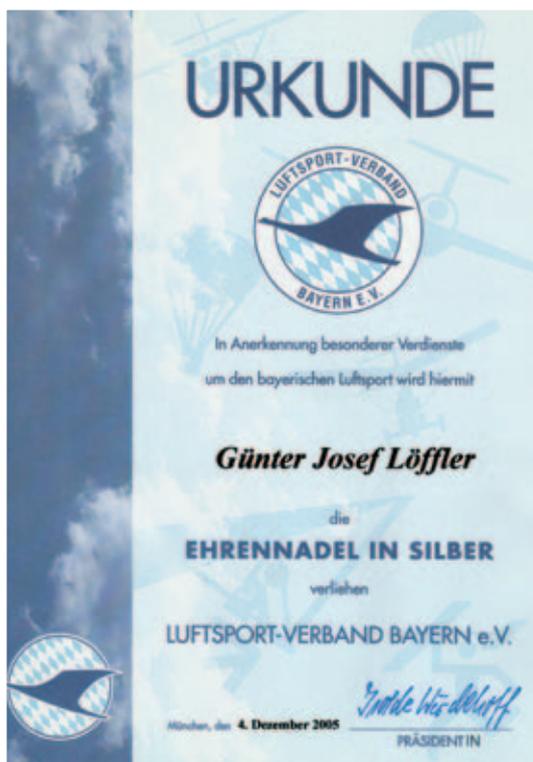
▲ In der MDG kommt der Nikolaus traditionell mit dem Flugzeug zu den Kindern.

Auch der Bau des Kinderspielplatzes und die jährliche Einladung zur Bescherung durch den fliegenden Nikolaus sollten nicht nur den Kindern unserer Vereinsmitglieder dienen, sondern auch unserem Flugplatz ein positives Image geben.

Schließlich fühlte ich mich auch der Traditionspflege verpflichtet

▼ Das erste Horizon Airmeeet, 2009





und lud z.B. 1997 u.a. die bisherigen Vorstände zur 30-Jahr-Feier unseres Vereins ein.

Besonders freute ich mich am Ende meiner Vorstandszeit über



◀ Monika Löffler erledigt nicht nur die Verwaltungsarbeiten der MDG, man kann auch sagen, sie ist „die gute Seele des Vereins“ und kommt überall zu Hilfe, wo sie kann und es nötig ist.

die Ehrennadel in Silber des Luftsportverbands Bayern für besondere Verdienste um den bayerischen Luftsport.

GN: *Wie und wann bekam Deine Frau Monika die Aufgabe der Buchhaltung und Verwaltung der MDG?*

Günter Löffler: Von 1983 bis 1989 war der spätere Ehrenvorstand Heiner Gropper 1. Vorstand der MDG. In dieser Zeit und auch in den Jahren danach, als ich Kassenwart war, wurde die MDG-Buchhaltung

von Monika in der Firma Gropper durchgeführt. Später erledigte Monika diese und auch die sonstigen Verwaltungsarbeiten dann bei uns daheim – oft bis in die späte Nacht – und so ist es bis heute geblieben. Aber sie macht nicht nur Büroarbeit, sondern ist auch oft am Flugplatz, um dort u.a. bei Veranstaltungen zu helfen – z.B. Flugplatzfest. Und auch bei Fliegerausflügen ist sie gerne dabei wie z.B. im Juli 2023 in Zell am See.

GN: *Was sind Deine Wünsche und Ziele für die MDG?*



Günter Löffler: Ich kann mit Freude feststellen, dass meine Vorstandsnachfolger grundsätzlich dieselben strategischen Ziele verfolgten und diese wie ich damals bis heute mit einer doch sehr homogenen Vorstandschaft immer noch haben. So unterstützte ich z.B. nach Kräften auch nach meiner Vorstandszeit die Bemühungen der Bevölkerung und der lokalen Politiker zur Stationierung eines Rettungshubschraubers in EDMQ. Leider wurde schließlich anders entschieden.

Auch bei der Beantragung eines Zuschusses durch den Landkreis zur „Restflächenbefestigung“ in EDMQ und bei der erstmaligen Benennung eines hauptamtlichen Flugleiters in der Person unseres ehemaligen Vorstands Helmut Ordemann war ich involviert.

Sehr gefreut habe ich mich auch, dass 2021 unser Flugplatz in ei-

ner Feier mit zahlreichen prominenten Gästen nach unserem großen Förderer und Ehrenmitglied „Rudolf-Grenzebach-Flugplatz Donauwörth-Genderkingen“ benannt wurde.

Der Verein und der Flugplatz sollen sich möglichst eigenständig und auf stabiler finanzieller Grundlage entwickeln können, wozu unternehmerisches Denken und Mut zu Investitionen erforderlich sind. Außerdem sol-

len weiterhin zukunftssträngige Themen verfolgt werden, weshalb ich z.B. als ehemaliger Vorstand und Ehrenrat das PV-Projekt auf den Hallen 3 und 6 angestoßen und betrieben habe. Das oberste Ziel unseres Vereins ist natürlich die Förderung des Flugsports in kameradschaftlicher Weise mit maximaler Sicherheit und moderner Ausrüstung sowie in gutem Einvernehmen mit unseren „vermeintlich lärmgeplagten“ Nachbarn.

„Argumente zählen, nicht der Wille der Politiker“

Rettungshubschrauber Der Kampf um den Standort geht weiter. Heute lädt der Ministerpräsident die Streithähne ein

Donauwörth Er hat es eigenen Bitten nach nur Monate erdelt, aber passiert ist bisher (noch) nichts. Stattdessen streiten sich Angsborg und der Landkreis Donau-Ries weiter um den richtigen Standort eines Rettungshubschraubers. Obwohl Innenminister Friedrich Herrmann und sein Fachgutachten für die Stationierung in Genderkingen sind, ist damit vor allem

heute in München aufrecht, wo für die Flugplätze bei Scholz zu werden. So muss also auch Röhle seine letzte innenpolitische, um seinen Anliegen mit dem des gesamten Landes. Nachdruck zu verleihen. Dem Versprechen nach wird Angsborg heute mit Oberbürgermeister Kurt Gröbl, Landrat Martin Müller, dem Landkreispräsidenten Max Schäfer und schließlich mit weiteren schriftlichen Abgrenzungen vertreten sein. Auf Donauwörther Seite sind Landrat Stefan Röhle, Oberbürgermeister Armin Nofzler und Landratspräsident Georg Schmid genannt.

„Der nordostbayerische Bereich ist unterversorgt. Das ist auch die klare Aussage des Gutachters.“

Stefan Röhle, Landrat

auch das Nordost in Rettungsplätzen werden zu können, jedoch Angsborg. Politiker sind vor allem durch den münchener Hubs ebenfalls in der Frage nach zu positionieren. So hat also Ministerpräsident Heiko Maier (CSU) höchstpersönlich die strittige Gegend um Oberflucht gemacht.

Rückfrage gibt es bis gestern Mittag noch keine keine Gesprächstermin in München mit dem Staatsminister beide Städte und Landkreise, wie genau ein Standort der Standort für unsere Zukunft bestimme.

Geht kurzfristig wurde gestern Nachmittag dann doch noch ein Termin anberaumt: und zwar für den heutigen Mittwoch um 17 Uhr im Ministerium. Was Landrat Stefan Röhle (Freiheit) in dem Angsborg mit einer ganzen Gegend

heute in München aufrecht, wo für die Flugplätze bei Scholz zu werden. So muss also auch Röhle seine letzte innenpolitische, um seinen Anliegen mit dem des gesamten Landes. Nachdruck zu verleihen. Dem Versprechen nach wird Angsborg heute mit Oberbürgermeister Kurt Gröbl, Landrat Martin Müller, dem Landkreispräsidenten Max Schäfer und schließlich mit weiteren schriftlichen Abgrenzungen vertreten sein. Auf Donauwörther Seite sind Landrat Stefan Röhle, Oberbürgermeister Armin Nofzler und Landratspräsident Georg Schmid genannt.

An einem Strang
Die Ausgangslage, heißt es heute, ist eindeutig: „Der nordostbayerische Bereich ist unterversorgt.“ Das ist auch die Aussage der Fachgutachten, die einen Hubschrauberstandort in Bereich Donauwörth vorschlägt. Denn nur so können auch der nordostbayerische Landkreise, vor allem die Ries, und der südliche Kreis Amstetten abgesichert werden.

Wie berichtet haben sich der Kreis Donau-Ries, der Landkreis Donauwörth und die Gemeinde



In der Gasse Rettungshubschrauber eine Front auf dem Tower am Flugplatz Genderkingen: (von links) Wolfgang Erben (Mitarbeitergruppe), Roland Dietz (Bürgermeister von Genderkingen), Franz Opat (DRK-Vorstand), Armin Nofzler (Oberbürgermeister von Donauwörth), Fritz Fiedler (Vizepräsident von DRK), Stefan Röhle (Landrat), Armin Lohmann (Führer des Rettungsdienstes in Donauwörth), Gerhard Wahn (Vizepräsident des gemeinsamen Kommando-Rettungsdienstes) und Günter Löffler (Mitarbeitergruppe). (Foto: privat)

Genderkingen als direkt Betroffene nämlich in diesem Projekt beteiligt. Die Notfallschicht und die Donau-Ries-Klinik. Donauwörth haben Gesprächsbereitschaft auch mit dem Zentralinstitut Angsborg signalisiert, um gemeinsam die notwendige Umsetzung sicherzustellen. Das neue zentrale Krankenhaus durch die Rote Kreuz Nordostbayer gestellt werden. Der Betrieb des Flugplatzes wäre dem Projekt sehr entgegenkommen gegenüber. Heute ist es an diesem Flugplatz Versorgungsstandort der bayerischen Polizei- und Rettungsdienstleister sowie Schulpark der Luftrettungsstiftung Bayern.

Gleichwertige Bedingungen
Die Prinzip der gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Teilen des Landes werde insgesamt angestrebt, sagte der Innenminister.

Die CSU-Politiker Stefan Röhle kam im Vorfeld des Gesprächs auf ein Einleben des Ministerpräsidenten setzen: „Es bliebe zu hoffen, dass der Ministerpräsident nicht abschiebt und Fortgang macht, was politisch gesehen notwendig“ sagte er gestern.

DRK-Vorstand Franz Opat und Armin Nofzler, die auf dem linken Land wohnen, frühere tödliche oder schwere gesundheitliche Schäden drohten, aus weil nicht rechtzeitig in einer Klinik medizinisch versorgt werden.“
Schubert und die Städte Genderkingen, Oettingen, Wemding und die Gemeinde Ferschnitz ebenfalls in den Standort Donauwörth-Genderkingen vorschlagen.
Der CSU-Politiker Stefan Röhle kam im Vorfeld des Gesprächs auf ein Einleben des Ministerpräsidenten setzen: „Es bliebe zu hoffen, dass der Ministerpräsident nicht abschiebt und Fortgang macht, was politisch gesehen notwendig“ sagte er gestern.

Doch es geht auch die Befürchtung in Donauwörth um, dass schließlich die Angsborg nicht so schnell von ihr bewegt werden, sondern am Ende nicht selbst zu entscheiden, sondern dass lieber dem

Kabinetts überlässt (der Fall Überweisungsgeschichte Schwaben bei Tübingen, den Senat nach der Oberflucht machte, ist ebenfalls noch negativ).

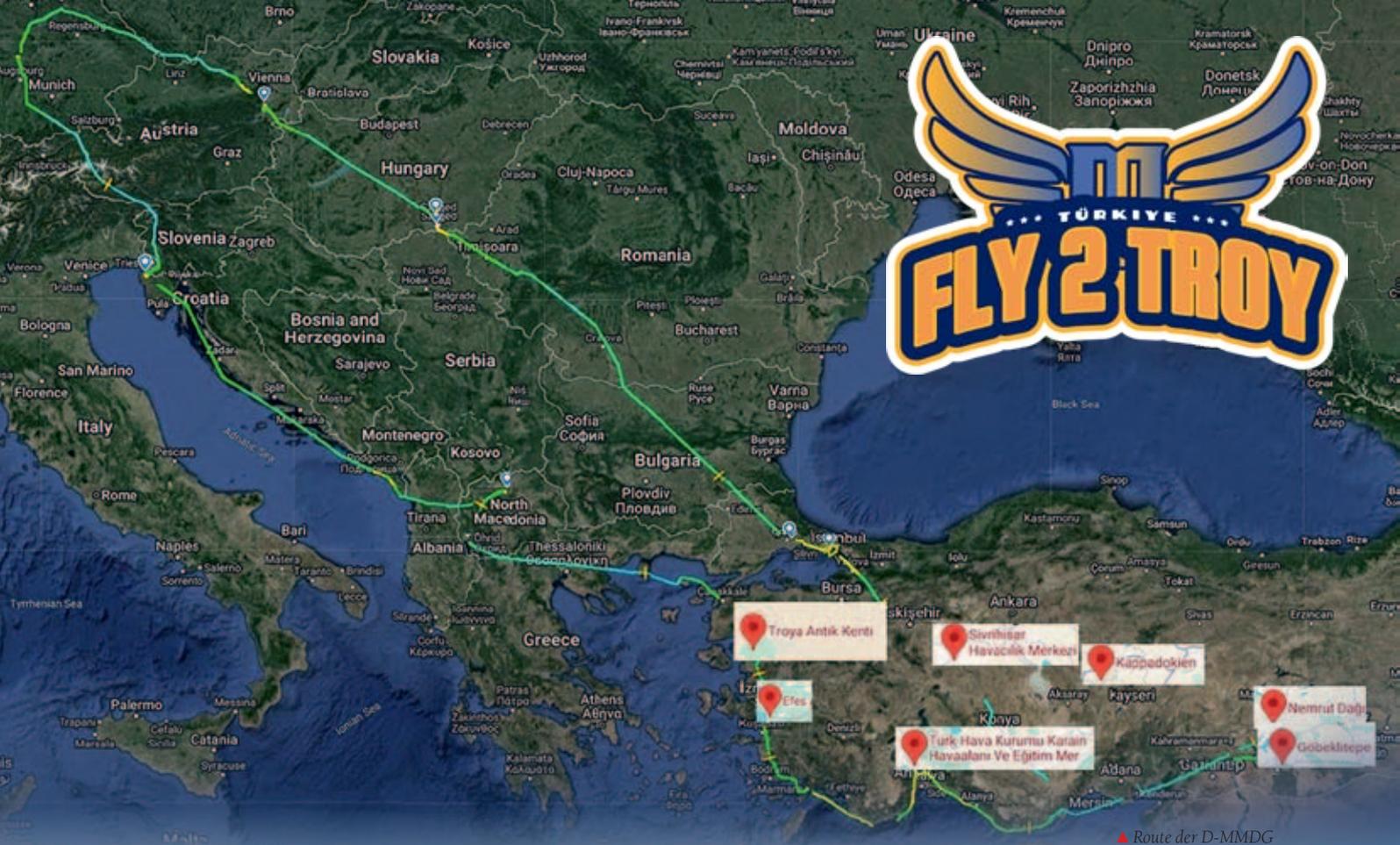
Mit welchen Bedingungen Angsborg bereit, seien die Donau-Ries setzen daraus, dass sich die dortige Rettungsdienst vor dem gebrauchten Karem hat spannen lassen und eine Überschneidung in der Rettungsplätzen statten.

Schlechtes Beispiel

Die Donau-Ries wollen dem schlechten Beispiel, wie es heißt, nicht folgen. So hat etwa auch der DRK-Kreisgeschäftsführer Erwin Freytag angekündigt, in die Themen Unterabschnitt lassen dezentral werden mit dem Hauptort, weil diese Niveau wollte man sich beim nordostbayerischen Rettungsdienst begeben: schließlich geht es dem DRK um Rettung von Menschen, nicht um Politik auf Kosten anderer. (cs.)

AACH-FLUGPLATZ
ENDERKINGEN





FLY 2 TROY

Ein Reisebericht von Zafer Ertem

Wird uns der Flughafen Start-erlaubnis erteilen? Erhalten wir Treibstoff? Alles ist abgestimmt, nichts ist gewiss. Das ist eben keine typische Pauschalreise. Es handelt sich um eine 18-tägige Abenteuerreise Mitte Mai 2024, die uns über 4000 Nautische Meilen durch die Türkei führt und sogar entlang der syrischen Grenze. Es sind zahlreiche Herausforderungen und Hindernisse zu erwarten. Auf Erfahrungen von anderen Gruppen kann ich nicht zurückgreifen da es nach meinem Kenntnisstand vor uns noch keine Gruppenreise mit Flugzeugen gab. Trotz dieser Voraussetzungen haben sogar zwei

Familien mit kleinen Kindern an dieser Abenteuerreise teilgenommen, und am Ende haben wir fast alle Ziele die wir uns vorgenommen hatten erreicht.

Am Fuß des riesigen 5000 Jahre alten Amphitheaters in Ephesus stehend, schaue ich zum Flugplatz, wo gerade eine Cessna Caravan ihren Endanflug beginnt. Meine Begeisterung für die Lage des Flugplatzes am Fuße der antiken Stadt Ephesus kennt keine Grenzen. Wir schreiben das Jahr 2015. Zu dieser Zeit hatte ich noch keinen Pilotenschein und keine einzige Flugstunde absolviert! Dennoch wusste ich, dass

ich eines Tages hier landen würde. Dass ich dabei 17 Flugzeuge im Schlepptau haben würde, das konnte ich mir nicht einmal in meinen kühnsten Träumen vorstellen.

Neun Jahre später verfüge ich über 300 Flugstunden und arbeite an der Realisierung des Abenteuers, das uns in die Türkei führen wird. Es war mir klar, dass es eine Herausforderung werden würde, da bereits einige Anläufe anderer Piloten vor mir gescheitert waren – sei es an der behördlichen Genehmigung oder an den unglaublichen Kosten von 2.500 Euro pro Landung. Zwei Jahre



▲ Zafer Ertem bei den Vorbereitungen in EDMQ

◀ Beim Luftfahrtverband der Türkei THK in Ankara mit Vorstandsmitglied Zafer Basgöl



▲ Mit Vorstandsmitglied Bülent Emekli von AOPA Deutschland auf AERO2024

lang habe ich intensiv recherchiert, bevor ich in eine weitere sechsmonatige Phase intensiver Vorbereitung und Organisation gestartet bin, die mich nahezu Vollzeit beschäftigt hat.

Von Beginn bis Ende hielt die Herausforderung dieser Reise in jeder Sekunde an. Ob es das Wetter, die Bürokratie, die Technik, unerwartete Zusatzgenehmigungen oder skurrile Vorschriften waren ...

In der Türkei existieren eine Vielzahl an unvorhersehbaren Faktoren und bürokratisch teilweise vage definierte Anforderungen. Oftmals herrschte eine widersprüchliche Gesetzgebung und Vorgaben, welche den örtlichen Beamten vor große Herausforderungen stellte. Kein türkischer Pilot der Allgemeinen Luftfahrt konnte mir präzise alle Anforderungen erläutern. Sogar Ausbilder

waren sich unsicher. Informationen müssen mühevoll zusammengesucht werden, wobei keine Gewissheit bestand, dass sie tatsächlich gültig sind. Dies macht die Türkei im Vergleich zu Europa leider zu einem der schwierigsten Länder für die Allgemeine Luftfahrt. Dennoch gleichen die Schönheit des Landes und die herzlichen Menschen diese Herausforderungen aus.

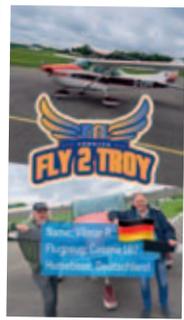
Als Unternehmer und international erfahrener Leiter von Katastropheneinsätzen muss ich ehrlich sagen, dass es mir enorm viel abverlangt hat und mich bis zum Äußersten beanspruchte. Um sicher zu sein arbeitete ich in der Planung mit einem Plan A, B und sogar an C.

Fly2Troy hat sich als Verein zum Ziel gesetzt, die Türkei regelmäßig zu erkunden und anderen Piloten zugänglich zu machen. Nachdem

die Website in mehreren Sprachen erstellt wurde, erreichten uns zahlreiche Bewerbungen aus ganz Europa. Allerdings haben wir gewisse Anforderungen, wie beispielsweise Auslandserfahrung und mindestens 50 Flugstunden in den letzten 12 Monaten. Dies soll dazu dienen, das Risiko von Luftraumverletzungen oder Überforderungen beim Funken während eines solch komplexen Fluges zu minimieren. Am Ende fanden sich 18 Flugzeuge mit entsprechend qualifizierten Piloten. Eine Besonderheit: Zwei Familien mit kleinen Kindern nahmen ebenfalls an der Reise teil, was eine zusätzliche Herausforderung für die Organisation darstellte. Die Vielfalt der teilnehmenden Flugzeuge von C42 bis PC12 machte die Planung zu einer besonders anspruchsvollen Aufgabe.



▼ Externe Teilnehmer



Teilnehmende Länder:

- Deutschland
- Italien
- Niederlande
- Österreich
- Luxemburg

Teilnehmende Flugzeug-Typen:

- Dynamic WT9
- Ikarus C42B
- Cessna C-182
- Pilatus PC-12
- Extra 500
- Risen
- Vans RV10
- Mooney M20J
- Beech Bonanza V35B
- Zlin Z-143L

Unser erstes Ziel ist Ohrid (LWOH) in Nordmazedonien. Hier ist der Treffpunkt für uns alle, um uns kennenzulernen und das erste gemeinsame Briefing für den Einflug in den türkischen Luftraum abzuhalten. Aufgrund beruflicher Verpflichtungen schaffen es leider vier Flugzeuge nicht rechtzeitig abzuheben, daher plane ich für diese eine „Special Operation“. Ich werde selbst zusammen mit meinem Sohn Tolga fliegen, der gerade dabei ist, seine PPL-A Lizenz zu erwerben.

Es ist 08:00 Uhr morgens. Ich hole den MDG-Vereinsflieger

WT9 D-MMDG aus dem Hangar in EDMQ, als eine E-Mail von unserem ersten Ziel LWOH eingeht. Trotz einer schriftlichen Vereinbarung Monate zuvor ist der Flughafen nur von 05:00 bis 08:00 Uhr UTC geöffnet – nur drei Stunden lang! Es ist unmöglich, dass wir vor 10:00 Uhr Ortszeit dort ankommen. Zudem zieht über die Adria ein Tiefdruckgebiet auf, es werden Cumulus Nimbus im zu überfliegenden Gebirge erwartet.

Wir planen zunächst in Portorož (LJPZ) zu landen, um das Wetter erneut zu analysieren. In Portorož können wir außerdem Flugzeug-



benzin (AVGAS 2,13 EUR/Liter) tanken und problemlos die Zollformalitäten für die Ausreise erledigen.

Nach unserer Ankunft stellen wir fest, dass einige der Teilnehmer von Fly2Troy sich ebenfalls für diese Destination entschieden haben. Eddie aus den Niederlanden, Patrick aus Luxemburg, Antonius aus „Ostfriesland“ und Burkhard heißen uns herzlich

willkommen.

Während des Mittagessens schlägt Patrick vor, in Skopje zu landen, da es den 24 Stunden geöffneten internationalen Flughafen LWSK hat und nur 25 Flugminuten von Ohrid entfernt liegt. Dort könnten wir übernachten und dann mühelos während der kurzen Öffnungszeiten nach Ohrid fliegen. Das Wetter scheint auch Skopje nur leicht zu streifen. Während des Essens reicht jeder seinen Flugplan ein und bereitet sein Flugzeug für die lange Reise entlang der Adriaküste vor.

In Nordmazedonien beeindruckt uns besonders die schönen grünen Berge.

Der Flughafen Skopje ist leicht zu erreichen und vor Ort recht übersichtlich aufgebaut. Die Mitarbeiter sind sehr hilfsbereit und ä-

ußerst freundlich, sodass wir zügig durch Zoll und Passkontrolle gelangen konnten, um uns um ein Hotel kümmern zu können. Die Kosten für Anflug, Landen, 1 Tag Parken sind ca. 21–45,- Euro je nach MTOW.

In Skopje haben wir ein sehr preiswertes und gut gepflegtes Hotel in unmittelbarer Nähe zur Altstadt gefunden.

In der Zwischenzeit erreicht mich die Nachricht, dass einige Flugzeuge auf Losinj (LDLO) gelandet sind und es auch für sie zeitlich nicht möglich ist, rechtzeitig in Ohrid anzukommen. Deshalb entscheiden sie ebenfalls nach Skopje zu fliegen – wegen des bevorstehenden Schlechtwetters planen sie allerdings einen Tag auf der schönen Insel zu verbringen und nach Zollabfertigung los zu fliegen.



Ankunft in LWOH / Ohrid



▲ Briefing in Ohrid

Am nächsten Tag werden wir am Flughafen Skopje persönlich vom Flughafenbetriebsleiter begrüßt, der uns durch die wartende Schlange am XRay führt, damit wir schnell auf das Vorfeld gelangen und unsere Flugzeuge zu Fuß erreichen können. Wir genießen diesen Moment, als eine Airline zum Andocken anrollt. Es ist wirklich etwas Besonderes, dies aus nächster Nähe zu erleben.

Die Strecke zwischen Skopje und Ohrid ist zwar kurz, aber dafür erwartet uns ein wunderschöner langer Endanflug auf Piste 19 mit Blick auf den malerischen Ohridsee. Die überaus freundliche Begrüßung in Skopje setzt sich auch in Ohrid fort, wo uns das sehr hilfsbereite Flughafenper-

sonal schnell zu unserem Parkplatz führt.

Die anderen sind in der Zwischenzeit unterwegs von Losinj nach Skopje. Sie wollen versuchen, erst am nächsten Tag in Ohrid anzukommen, weil das Wetter am späten Nachmittag sich nochmals deutlich verschlechtert. Die Kosten für Anflug, Landen und 2 Tage parken betragen ca. 6,- Euro. Mogas gibt es dort nicht, dafür aber Avgas für ca. 2,10 Euro der Liter.

Am nächsten Tag kamen die meisten in Ohrid an, sodass wir uns endlich alle persönlich kennenlernen konnten. Eine bunte Mischung sympathischer und sehr humorvoller internationaler Fly-

2Troy-Piloten hatte sich zusammengefunden. Wir verstanden uns alle auf Anhieb, und der Pilotengeist lag förmlich in der Luft. Am Vorabend hielt ich unser erstes Briefing ab und verteilte Zollformulare. Neben der Erklärung von militärischen Sperrgebieten erläuterte ich noch einmal im Detail die Besonderheiten des türkischen Luftraums. Als Überraschung teilte ich mit, dass LTBH Canakkale extra ein NOTAM für uns eingerichtet und darüber hinaus den Apron 1, der für zwei Boeing 737 reserviert ist, für uns blockiert hat. Anschließend analysierten wir gemeinsam das Wetter.

Zu diesem Zeitpunkt waren 12 Flugzeuge in Ohrid, zwei Flugzeuge in Skopje und vier Flugzeuge noch in Deutschland, von wo sie erst einen Tag später starten würden.

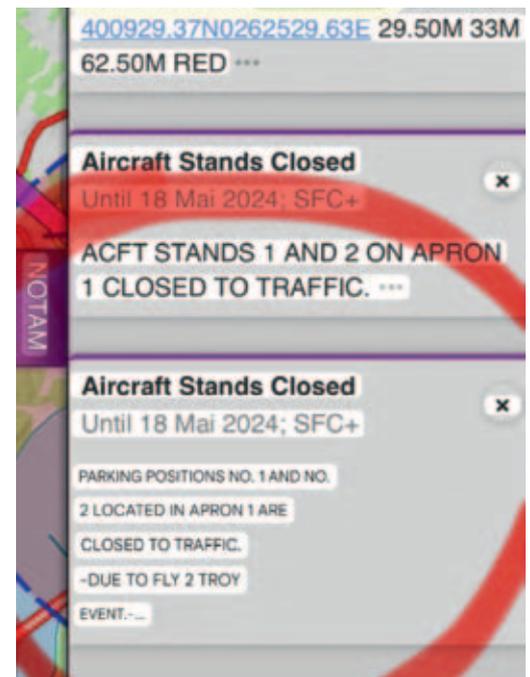
Als ich mich in der Nacht hinlegte, um etwas Schlaf nachzuholen, klingelte mein Telefon. Es war der Präsident der AOPA Türkei, einer der wichtigsten Unterstützer der Reise. Laut der zivilen Luftfahrtbehörde wurden kurzfristig die Flugzeuge von zwei Teilnehmern abgelehnt. Die Begründung war, dass das Datum im Lufttüchtigkeitszeugnis (ARC) in Deutsch, aber nicht in Englisch geschrieben war, und dass bei dem anderen Flugzeug das ARC auf normalem weißen Papier gedruckt wurde, anstatt auf einem offiziellen Briefkopf. Ich fragte mich, warum die Behörde erst jetzt darauf aufmerksam wurde und warum das DULV (Deutscher Ultraleichtflugverband) es nicht korrekt ausgestellt hatte.

Wie sollte das jetzt noch am späten Abend korrigiert werden? In wenigen Stunden wollten wir in den türkischen Luftraum einfliegen. Nach etlichen Telefonaten erhielt ich schließlich den Anruf aus der Türkei, dass die beiden Flugzeuge am nächsten Morgen freigeschaltet werden würden. Obwohl dies eine gute Nachricht war, konnte ich mich nicht wirklich freuen, da in der Türkei der Begriff „in der Früh“ sehr breit definiert sein kann. Es bestand die Möglichkeit, dass es erst am Mittag freigeschaltet werden könnte, was ein großes Problem darstellen würde, da wir bereits am Vormittag in den türkischen Luftraum einfliegen. Gegen 1 Uhr morgens erhielt ich einen weite-

ren Anruf. Die beiden Flugzeuge wurden auf Bitte des Präsidenten der AOPA Türkei freigeschaltet. Was für eine Erleichterung. Später erfuhr ich, dass der oberste Chef der zivilen Luftfahrtbehörde persönlich Herrn Turgut, den Präsidenten der AOPA Türkei, um Mitternacht angerufen hatte, um zu bestätigen, dass unser Anliegen schnell erledigt werden würde. Manchmal kann die Türkei auch positiv überraschen.

Am nächsten Tag ist das Wetter zwischen Nordmazedonien und der türkischen Luftraumgrenze nicht besonders einladend. Es gibt eine Wolkendecke von Broken bis Overcast auf 3.500 Fuß mit leichtem bis teilweise starkem Regen. Keine angenehmen Flugbedingungen. Wir entscheiden uns, den ersten Flieger Tango Zulu vorzuschicken. Später stellen wir fest, dass Axel zunächst begeistert eine vielversprechende Lücke über 6.000 Fuß gefunden hatte, die er ansteuerte. Allerdings stellte sich nach Erreichen dieser Höhe heraus, dass die Bedingungen unterhalb viel besser waren. Er änderte seinen Kurs zurück zum Flughafen auf 230 Grad und begann schnell zu sinken, um unter 3.500 Fuß zu gelangen und eine andere Route zu wählen. Er wurde fündig.

Mit einem Abstand von fünf bis zehn Minuten waren schließlich alle in der Luft. Ich habe die Flughöhe 13.000 Fuß gewählt und trotz leichter Vereisung problemlos die türkische Luftraumgrenze überquert, wo uns herrliches Wetter erwartete. Die anderen Piloten entschieden sich für deutlich niedrigere Höhen und mussten teilweise viele Umwege um die Wolken in Kauf nehmen. Es war



▲ NOTAM In Çanakkale (LTBH)

TAF

Ohrid/Intl (LWOH)

TAF LWOH 150815Z 1509/1609 VRB02KT 9999
SCT030 BKN040 TEMPO 1511/1519 16012KT RA
FEW025 OVC035 PROB40 TEMPO 1514/1518
VRB20KT TSRA FEW033CB OVC040=

Thessaloniki (LGTS)

TAF LGTS 150500Z 1506/1606 14010KT 9999
SCT035 TEMPO 1506/1606 BKN035 PROB30 TEMPO
1603/1606 5000 RA=

Kavala (LGKV)

TAF LGKV 150500Z 1506/1606 07008KT 9999
SCT025 BKN080 TEMPO 1506/1606 BKN025
OVC080=

Limnos (LGLM)

TAF LGLM 150800Z 1509/1518 05012KT 9999
SCT025=

Goekceada- Canakkale (LTFK)

TAF LTFK 150740Z 1509/1518 03008KT CAVOK
BECMG 1510/1513 SCT035=

Canakkale (LTBH)

TAF LTBH 150740Z 1509/1518 03012KT CAVOK
BECMG 1510/1513 SCT035=

▲ TAF LWOH-LTBH

ein beeindruckender Anblick, als sich etwa 50 nautische Meilen vor LTBH die Wolkendichte langsam verringerte und plötzlich die Flugzeuge in unterschiedlichen Höhen fast zeitgleich auftauchten. Es sah aus, als ob sie alle aus ihren Verstecken zwischen den Wolken hervorgekommen wären.

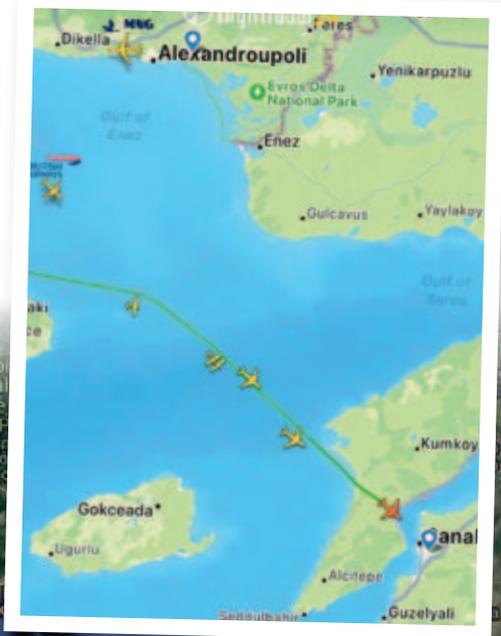
Dann begann die spannende Situation für den Tower in LTBH, da alle hintereinander zur Landung sich anmeldeten – Zack Zack Zack – einer mit englischem und italienischem Akzent, ein anderer mit starkem schwäbischem Akzent und unser Ostfrieser trug ebenfalls seinen Teil dazu bei. Der Fluglotse war offensichtlich überfordert, so viele Flugzeuge gleichzeitig zu koordinieren und zu verstehen. Übrigens landet in LTBH nur eine einzige Fluggesellschaft pro Tag, daher ist die praktische

Erfahrung dünn gesät. Der Tower wies die Nummer 1 zunächst an, in den Base einzudrehen und gab die Anweisung „Report final RW 04“, dann schob er gleichzeitig der Nummer 2 die Anweisung „Report base RW 04“ zu und uns nach einem „Extend Downwind“ die Anweisung, „turn long final“. Was er nicht bedachte, war, dass die Nummer 1 mit 70 Knoten zur Landung ansetzte, während die nachfolgenden Flugzeuge mit 120 Knoten und wir mit 100 Knoten folgten. Es kam, wie es kommen musste: Nummer 2 saß dem ersten Flugzeug im Nacken. Aus meinem Cockpit sah es so aus, als würden sie gleichzeitig huckepack landen. Der Tower reagierte und schickte Nummer 2 und uns als Nummer 3 zum Go-around, obwohl wir es als Nummer 3 locker geschafft hätten. Am Ende war ich jedoch dankbar, denn

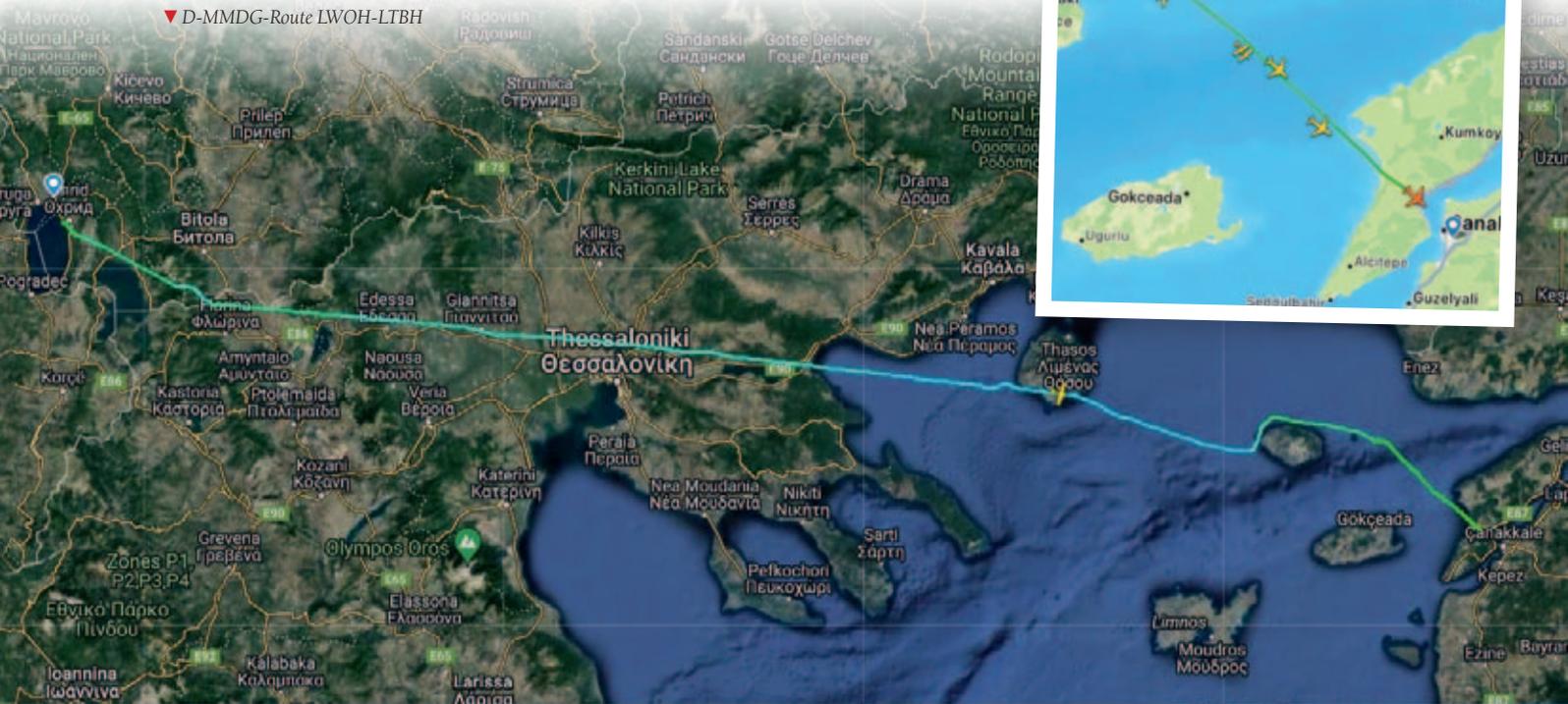
ich durfte einige 360er über der schönen Çanakkale Stadt drehen. Schließlich landeten wir bei bester Sicht sicher an unserem ersten Ziel Çanakkale/Troja.

In Çanakkale (LTBH) wie auch in den kommenden fünf internationalen Flughäfen mussten wir keine Gebühren für Anflug, Landung und drei Tage Parken bezahlen. Das macht das Ganze um einiges leichter und überhaupt möglich. Allerdings ist in den meisten Flughäfen kein Avgas vorhanden. Dazu gehört auch Çanakkale.

▼ Anflug auf LTBH



▼ D-MMDG-Route LWOH-LTBH



Playback of flight D-MMDG

GREAT CIRCLE DISTANCE N/A	FROM Ohrid (OHD)	TO -
AVERAGE FLIGHT TIME	▶	
ACTUAL FLIGHT TIME	▶	
AVERAGE ARRIVAL DELAY	TIME 08:42 UTC	TRACK 100°
	CALIBRATED ALTITUDE 13.150 FT	GROUND SPEED 95 KTS
		VERTICAL SPEED 256 FPM

AIRCRAFT
Aerospool WT-9 Dynamic

REGISTRATION
D-MMDG

Blick aus der D-EXGA
auf Çanakkale (Thomas Seel)

Daher habe ich einen Tankwagen mit Flughafenzulassung aus dem 1.200 km entfernten Tokat organisiert, um sicherzustellen, dass wir alle genügend Treibstoff für die Weiterreise haben. In übrigen kann man unabhängig von der Treibstoffart grundsätzlich nicht tanken, solange man nicht in der jeweiligen Firmenzentrale der Tankstelle registriert und freigeschaltet ist.

Nach dem Tanken erfolgte die Zollabwicklung. Die Behörden waren etwas überfordert mit den Formularen, da ihnen die praktische Erfahrung fehlte und die entsprechenden Unterlagen nicht einmal vorlagen. Zum Glück waren wir vorbereitet und hatten in Ohrid bereits vieles ausgefüllt. Nachdem wir alle Formalitäten erledigt hatten, kopierte ich bei der freundlichen Flughafenpolizei die leeren Formulare sowie ein bereits ausgefülltes Formular und überreichte sie den Zollbeamten, damit es für nachkommende aus-

ländische Piloten einfacher sein würde als für uns.

Vor dem Flughafen wartet bereits der Fly2Troy-Bus, der uns direkt zum Hotel in der Innenstadt bringt. Obwohl die Sonne scheint, ist es etwas frisch und windig, typisch für Çanakkale. Das Hotel liegt praktisch in Sichtweite des trojanischen Pferdes, das im Hollywood-Blockbuster mit Brad Pitt mitspielte

Am nächsten Tag werden wir mit unserem Touristenführer Ahmet die antike Stadt Troja und das preisgekrönte Troja-Museum besuchen. Dort wird die Geschichte von Ilias und der schönen Helena zum Leben erweckt. Es ist beeindruckend, was die Menschen hier ohne technologische Hilfe erreicht haben. Für den Abend habe ich einen Tisch in einem der besten Restaurants in Çanakkale reserviert, wo wir gemütlich essen und den Tag ausklingen lassen werden.



▲ Trojanisches Pferd (Thomas Bittner)

Da die Flugpläne via SkyDemon, Foreflight, ... in der Türkei system-technisch abgelehnt werden, stehe ich am nächsten Tag bereits um 5:00 Uhr früh auf, denn um Kosten zu sparen, habe ich mich bereit erklärt, alle Flugpläne für alle 18 Flugzeuge auszufüllen und einzureichen. Am Ende der Reise habe ich innerhalb von 18 Tagen insgesamt 162 Flugpläne ausgefüllt. In enger Verbindung mit dem Briefing Office bestim-



Foto: AdobeStock | Elena



◀▲ Troja

me ich die nächste Flugroute. Es ist übrigens jedes Mal ein anderes Briefing Office, aber es klappt grundsätzlich gut. Laut AIP müssen die Routen für ausländisch registrierte Flugzeuge immer über Luftstraßen verlaufen, aber die Flughöhen werden als VFR angegeben. Übrigens: In der Türkei darf ein Flugzeug, egal wo es registriert ist und welche Klasse es hat, ohne Flugplan nicht einmal Platzrunden drehen. Wie crazy ist das?

Unser nächstes Ziel ist Ephesus! Nur 150nm sind wir von der 5.000 Jahre alten antiken Stadt entfernt.

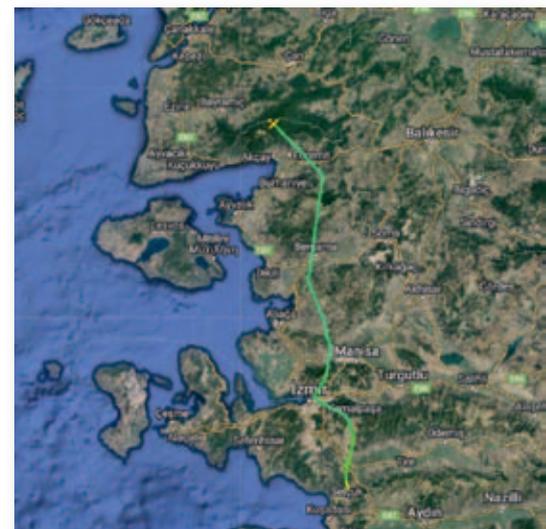
Unsere Route führt uns am Rande der Stadt Izmir entlang, der Geburtsstadt meiner Eltern. Ich frage beim Approach nach, ob ich direkt über der Stadt fliegen darf. Prompt

kommt die Antwort „Turn active runway 16 right“. Ich bestätige und drehe meine Flugzeugnase auf Kurs 160. Im Funk höre ich nacheinander die abfliegenden und ankommenden Linienflugzeuge von SunExpress. Es ist ein erhebendes Gefühl, auf derselben Frequenz wie die Airliner zu sein. Nach zehn Minuten kommt dann die Aufforderung, meinen ursprünglichen Kurs wieder aufzunehmen. Ich folge der Anweisung und quittiere dies mit „Roger“.

Kaum hatten wir Izmir überflogen, tauchte schon die weltberühmte 5.000 Jahre alte Stadt Ephesus mit ihrem riesigen Amphitheater und der berühmten Bibliothek auf. Praktisch auf dem Gelände der Stadt befindet sich der Flugplatz Selçuk. Ephesus ist der Ort, der mich vor rund zehn Jahren begeistert hat.

Kaum gelandet und die Parkposition eingenommen, öffne ich unsere Haube und eine Hitze schlägt uns entgegen, als stünden wir vor einem offenen Backofen. Kein Vergleich zu Çanakkale, wo es frisch und windig war. Während wir unsere Sachen packen, kommt Hatice, eine alte Bekannte als Begrüßungskomitee und überreicht allen ankommenden Piloten einen Blumenstrauß. Was für eine gastfreundliche Geste. Hatice ist

▼ Route der D-MMDG von Çanakkale nach Ephesus





◀ Begrüßung am Flughafen Ephesus (LTBF)

übrigens die erste Pilotin, die die Türkei kartografiert hat.

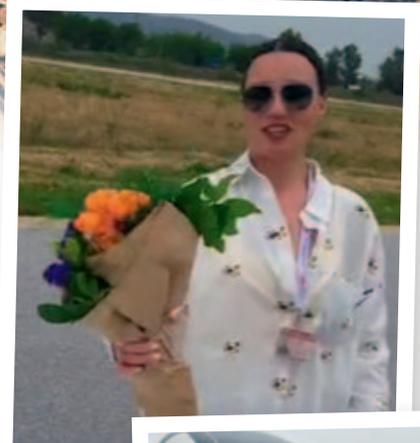
Kaum waren alle sicher am Boden, stand bereits unser Fly2Troy Bus vor dem Eingang. Zunächst fuhren wir zum Mittagessen und anschließend direkt zum beeindruckenden Ephesus Museum.

Gegen späten Nachmittag checkten wir dann in unser Hotel ein, das sich als Party-Hotspot entpuppt. Die Leute feiern bis in die Morgenstunden, als gäbe es kein Morgen. Einige verbrachten Zeit in der entzückenden Kleinstadt Kusadasi und nahmen kaum Notiz von der Party. Die anderen feierten einfach mit.

Am nächsten Morgen ging es dann weiter zum Ziel Antalya! Die Strecke ist traumhaft, aber Achtung, die Grenze zwischen der Türkei und Griechenland

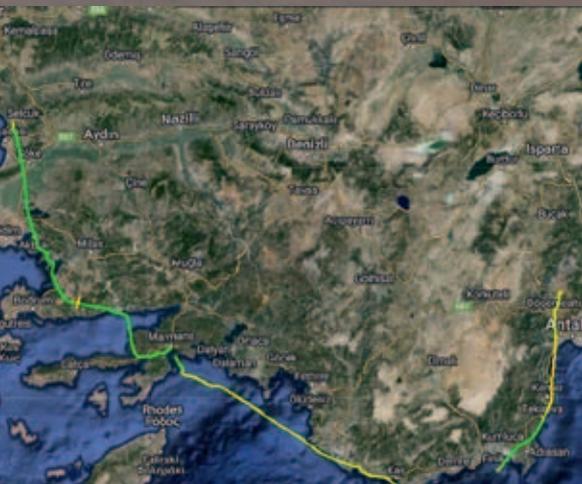
ist extrem eng und es gibt viele NOTAMs sowie Restriktionsgebiete für militärische Übungen. Außerdem sind zahlreiche Paragleiter unterwegs. Nach einem ausführlichen Briefing starten wir dann fast im Minutentakt. Nun, fast. Die türkischen Fluglotsen achten ziemlich genau auf die im Flugplan eingetragenen Abflugzeiten, so dass einige Piloten am Holding Point unter sengender Hitze recht lange warten müssen, ohne zunächst den Grund dafür zu erfahren.

Entlang der Küste flogen wir an Fethiye, Bodrum, Mugla, Marmaris und dem Patara Strand vorbei. In Marmaris bat ich um Erlaubnis, meine Route etwas zu erweitern und über den Strand und die Stadt zu fliegen. Aufgrund der hohen Berge hinter der Stadt war der Funk nicht



▶ Begrüßung am Flughafen Ephesus (LTBF)





◀ D-MMDG-Route von Ephesus nach Antalya

▲ Am Flugplatz Antalya-Karain

besonders klar und die Gegend ist mit zahlreichen restriktiven Gebieten gespickt, so dass nur ein schmaler Streifen übrigblieb. Also nahm ich Gas weg, flog langsam in die Bucht hinein, drehte vorsichtig eine Runde und kehrte dann zur Route zurück. Gesagt, getan! Dann gab ich wieder Gas und kehrte zur ursprünglichen Route zurück.

Es wird spannend, denn wir nähern uns der Stadt Antalya, einem der am meisten angeflogenen Flughäfen nach Istanbul mit über 1050 Starts und Landungen pro Tag. Ein sehr belebter Luftraum also. Antalya Approach erlaubt daher nur zwei VFR-Starts pro Tag, ja, Sie haben richtig gehört, nur zwei, und das nur für die

örtliche Flugschule. Und dann kommen wir, 18 ausländische Flugzeuge, die alle im Minuten-takt am Reporting Point Kemer auftauchen. Doch für den Tag habe ich im Vorfeld eine Ausnahmegenehmigung erhalten. Hierfür musste ich mehrmals in die Türkei fliegen. Die Bedingungen waren klar: 5 Minuten Abstand zwischen den Meldungen und 1.000 Fuß oder darunter. Warum machen sie so viel Stress? Ganz einfach: das Taurus Gebirge ist zwischen 8.000 und 12.000 Fuß hoch. Die ankommenden Flugzeuge müssen je nach Route und Verkehr schnell an Höhe verlieren und dürfen dabei theoretisch bis zu 1.500 Fuß über dem Meer sinken! Das bedeutet, dass zwischen uns und den ankommenden Flugzeugen nur 500 Fuß Abstand bleiben. Wir müssen also genau Höhe und Kurs halten, um

keine Abweichungen zu riskieren. Einige von uns haben das Glück, Autopiloten zu haben, die die Sicherheit für alle Beteiligten deutlich erhöhen, insbesondere bei Langstreckenflügen und sensiblen Luftraumüberquerungen. Gerade für Ultraleichtflugzeuge ist dies ein sehr wichtiges Instrument.

In Antalya haben wir das Ziel auf dem weit und breit einzigen Flugplatz zu landen. Der Name: Karain, so wie die 500.000 Jahre alte Höhle die wir später besuchen werden. Angekommen werden wir auch hier mit Blumen, Geschenken wie TShirts und Cappies begrüßt. Außerdem wird extra für uns gegrillt und live Musik begleitet uns beim Ausklingen des Tags. Ein Wahnsinns Empfang! Unsere Fly2Troy VIP Busse sind inzwischen auch da.



▲► Wir feiern noch am Strand von Antalya, während an den Straßen Plakate für das Fly-in-Festival hängen

Plötzlich erhalte ich einen Anruf von Antalya Approach. Die D-MBGG ist gemäß Flugplan bereits seit einer Stunde überfällig und sie müssen eine Search and Rescue (SAR) Aktivierung vornehmen. Ich bitte um etwas Zeit und verspreche, mein Bestes zu tun, um den Piloten zu erreichen.

Die Mitarbeiterin akzeptiert meine Bitte und ich unterbreche mein Essen und meine entspannende Zeit, um WhatsApp-Nachrichten zu schicken und anzurufen, in der Hoffnung, dass er auf sein Telefon schaut, da und er Empfang hat. Leider erhalte ich keine Antwort. Ich frage die anderen Piloten von Fly2Troy. Leonardo berichtet, dass er ihn im Funk vor etwa 30–40 Minuten gehört hat. Ich bin besorgt und versuche, ihn über Flightradar zu orten, jedoch sehe ich nichts, da er seine Daten

nicht teilt. Antalya Approach ruft erneut an und informiert mich, dass sie nun die SAR aktivieren. Zu diesem Zeitpunkt ist er bereits eineinhalb Stunden überfällig. Ich bitte um zwei Minuten Zeit und rufe das Antalya Radar an, wo ich einen Funker erreiche.

Dieser bestätigt mir, dass er vor Kurzem Kontakt zu ihm hatte und sich auf dem Weg zum Reporting Point Kemer befindet. Eine Erleichterung überkommt mich. Sofort teile ich die gute Nachricht mit dem Approach. Zehn Minuten später taucht unser Pilot Tolun mit der GG gemütlich im Downwind auf. Nach seiner Landung begrüße und umarme ich ihn erleichtert. Nachdem einchecken im tollen Clubhotel direkt am Strand besuchen wir die wunderschöne Altstadt und feiern unseren Erfolg bis spät in der Nacht.

Am nächsten Tag veranstaltet die THK zu unseren Ehren ein Flugplatzfest mit tausenden Besuchern. Eine EXTRA300 wird extra für eine atemberaubende Akrobatikshow eingeflogen und bekannte Modellbauer des Landes präsentieren ihre beeindruckenden Fluggeräte. Der Oberbürgermeister von Antalya schmückt einige städtische Werbetafeln mit Plakaten und eine große Musikband sorgt auf einer eigens errichteten Bühne für Unterhaltung.

Unter den zahlreichen Zuschauern befinden sich viele junge Luftfahrtstudenten von umliegenden Universitäten sowie Personen,



▼◀ Prominenz



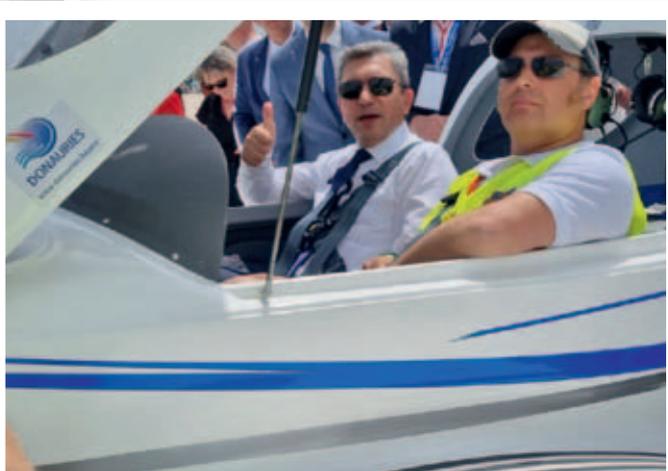
die noch nie zuvor geflogen sind. Auch zahlreiche Generäle und offensichtlich wichtige Autoritäten nehmen am Fest teil.

Zehn Piloten entscheiden spontan, interessierten Besuchern kostenlose Platzrunden anzubieten. Am Ende wurden über 120 junge Menschen in die Luft gebracht. Eine kurze Anmerkung am Rande: Selbst auf dem Flugplatz von Karain dürfen pro Tag nur zwei Starts stattfinden. Selbsterklärend, dass dies für jede örtliche Flugschule ein NoGo ist, weshalb in Karain grundsätzlich nichts los ist. Lediglich die Löschflugzeuge und Hubschrauber parken einsatzbereit dort. Mit 120 Platzrunden haben wir also einen echten „Rekord“ gebrochen.



▲◀ Rundflüge in Karain

▼ Der Gouverneur in der D-MMDG



Während die Piloten die Rundflüge durchführen, erscheint der Gouverneur von Antalya zusammen mit dem Polizeipräsidenten und einem großen Aufgebot an Bodyguards beim Festival. Während der Gouverneur eine Rede auf der Bühne hält, filme ich seine Rede mit meinem Smartphone. Plötzlich nähert sich ein Bodyguard mir und flüstert: „Bist du der Kapitän?“ Ich überlege kurz, ob ich humorvoll antworten soll, entscheide mich jedoch für ein einfaches „Ja“. Der Bodyguard funkt in sein Ohr und verkündet, dass er den Kapitän gefunden hat. Er führt mich sanft, aber bestimmt durch die Menge, bis ich plötzlich neben dem Gouverneur, zahlreichen Bodyguards, Generälen und anderen wichtigen Personen stehe. Ich beobachte das Geschehen gespannt.

Dann werde ich dem Gouverneur vorgestellt und erfahre, dass ich persönlich mit ihm eine Run-



de drehen soll. „Natürlich, es ist mir eine Ehre“, antworte ich und nach einem Blitzlichtgewitter setzen wir uns in die D-MMDG und rollen zum Holding Point. In der Luft frage ich ihn, ob ich einige Manöver vorführen soll, doch er lehnt höflich ab. Stattdessen unterhalten wir uns angeregt. Er hinterlässt einen bodenständigen und vernünftigen Eindruck auf mich. Nach etwa 6 Minuten landen wir wieder und verabschieden uns. Kaum haben wir uns getrennt, tritt bereits der Polizeichef an mich heran und bittet um einen Flug mit mir. Er sagt wortwörtlich: „Wenn der Gouverneur sich traut, dann traue ich mich auch.“ Herzlich lade ich ihn ein einzusteigen und schon sind wir in der Luft. Es scheint ihm großen Spaß zu machen und vor allem die kurzen Manöver genießt er besonders.

Am folgenden Tag machten wir uns mit dem Bus auf den Weg nach Kemer. Dort habe ich exklusiv für uns ein Motorsegelboot organisiert, die uns zu den schönsten Buchten bringt. Unter

anderem besuchen wir die Phaselis Bucht, wo Cleopatra und Alexander der Große gewesen sein sollen. Bei köstlichem Essen, Schwimmen und Sonnenbaden konnten wir gut entspannen.

So tief entspannt waren wir, dass wir bei unserer Rückkehr zum Hafen feststellen mussten, dass Vilmar fehlte. Er hatte sich auf einer der Halbinseln gesonnt und war dort eingeschlafen. Der Kapitän sprang auf sein Motorrad und holte ihn später zurück. Von diesem Moment an wurde der Name Vilmar zum Synonym für eine vermisste Person. Jedes Mal, wenn wir durchzählten, fragte ich scherzhaft, ob Vilmar da sei, und tatsächlich haben wir auf unserer Reise ein paar Mal Vilmar vermisst, ihn aber immer wieder gefunden.

Nachtrag: Damals hat niemand geahnt, dass Vilmar nach unserer Reise tragi-scherweise wegen einem Ar-

beitsunfall starb und wir nun diesen unglaublich feinen Kameraden für immer vermissen müssen.

Den Tag ließen wir am Strand in Kemer bei Live-Musik und kühlen Getränken ausklingen.

Die Bootstour war bereits ein echtes Highlight, aber am nächsten Tag habe ich noch eins drauf gesetzt: Wir begannen mit dem Besuch der Karain Höhle. Extra aus Istanbul angereist waren zwei Archäologen und Leiter der Ausgrabungen, um uns über die Geschichte und die Bedeutung der Höhle aufzuklären. Denn Karain ist keine gewöhnli-





▲ Zwischen Antalya und Adana (Kurt Glock)

► Höhle von Karain

che Höhle! Sie ist weltweit einzigartig, da sie nachweislich von den Neandertalern bis zu den Römern ununterbrochen bewohnt bzw. genutzt wurde – für mindestens 500.000 Jahre, schätzen die Wissenschaftler.

Nach einem kurzen 20-minütigen Wanderung erreichten wir die Höhle. Die Aussicht war atemberaubend. Es war leicht nachzuvollziehen, warum sich die Menschen hier wohlfühlt haben. Während unten wilde prähistorische Tiere ihr Unwesen trieben, konnte man oben in Ruhe Jagdpläne schmieden, begleitet vom sprudelnden Quellwasser des Berges. Selbst heute könnte man dort leben, wenn es nicht so viele Fledermäuse gäbe. Batman wäre definitiv neidisch.

Nach der Höhlenexpedition stand eine Beachparty auf dem Programm. In einem der besten Clubs der Gegend erwarteten uns köstliche Cocktails, feinsten Sand und ein flaches Meer mit Wellen, die selbst nach 300 Metern noch bis zum Bauch reichten. Für den Abend konnte ich den Clubbetreiber überzeugen, eine Live-Band zu engagieren, die uns ordentlich einheizte.

Später in der Nacht organisierte ich ein Fly2Troy „Burning Man“ Lagerfeuer direkt am Strand, dessen Flammen bis zu 7 Meter hoch loderten. Jeder schnappte sich sein Bier und wir sangen bis Mitternacht nonstop Karaoke am Lagerfeuer. Was für eine unvergessliche Nacht.



Am nächsten Morgen brachen wir gleich nach dem Frühstück auf Richtung Sanliurfa, das sich weit im Osten des Landes befindet, nahe der Grenze zu Syrien.

Im Briefing betonte ich mehrfach, dass das GPS-Signal ab Adana ausfallen würde.

In einem solchen Fall sollte man die Karte von Rogersdata zur Hand nehmen und eine Koppelnavigation durchführen oder, falls technisch möglich, die zahlreichen VORs anfliegen. Wenn alles nicht funktioniert, sollte man regelmäßig über Funk den Kurs erfragen.



▲ Zwischen Adana und Sanliurfa (Kurt Glock)

Die Route führt übrigens direkt an der US-Militärbasis Incirlik vorbei, die als Relaisstation von Ramstein und Atomwaffen-Einsatzzentrale dient. Daher handelt es sich um eine äußerst sensible Gegend. Einige von uns mussten planmäßig in Adana zwischenlanden, um Treibstoff zu tanken. Ich hatte bereits vor Ort das Tanken organisiert und nochmals aus der Luft meine Bestätigung eingeholt. Der Landeplatz liegt weniger als 2000 Meter von der US-Militärbasis entfernt.

Kurz vor Sonnenuntergang landeten alle sicher in Sanliurfa (LTCS), wobei ich einer der letzten war, die eintrafen. Aus meinem Cockpit heraus genoss ich einen traumhaften Blick: rechts der Vollmond und Syrien in Sichtweite, links nur noch ein paar Sonnenstrahlen aus dem rötlichen Horizont. Da wir immer noch kein GPS-Signal hatten, suchte ich vergeblich nach dem Flughafen Sanliurfa (LTCS) anhand der Karte und durch Blicke nach draußen. Ich denke mir: „Jetzt ja nicht in den



▲ Hotel in Sanliurfa

syrischen Luftraum einfliegen!“ Es wurde langsam knapp, doch plötzlich tauchte die riesige Landebahn mit den einladenden PAPI-Lichtern auf. Was für ein grandioser Anflug.

Am Flughafen erwartete uns wie immer unser Fly2Troy Bus. Ich hatte ein Hotel für uns organisiert, das ein architektonisches und historisches Meisterwerk war mit teilweise 7 Metern hohen Zimmern.

Am nächsten Tag besuchten wir Göbekli Tepe, einen mystischen Ort, der Historiker und



▲ Anflug und Ankunft in Sanliurfa (LTCS)



▲ Göbekli Tepe

▲ Römische Brücke am Berg Nemrut

Wissenschaftler gleichermaßen fasziniert und überrascht, denn die Menschen waren mindestens 10.000 Jahre weiter entwickelt, als bisher die Menschheitsgeschichte angenommen hat. Sie haben also vor den Ägyptern die Tempel und Siedlungen gebaut sowie Agrarwirtschaft betrieben. Die laufenden Ausgrabungen versprechen weitere spannende Entdeckungen.

Abends genossen wir die kulinarischen Genüsse in einem traditionellen Restaurant, die unsere Gaumen verwöhnten. Während ich mich entspannt mit Tiziano auf Italienisch und Englisch unterhielt, wurde ich durch einen Anruf des stellvertretenden Flughafenbetriebsleiters in Trabzon unterbrochen. Leider konnte die Baustelle am Apron nicht rechtzeitig geräumt werden, wodurch nicht genügend Platz für 18 Flugzeuge vorhanden war. Mein Abend schien gelaufen zu sein, da ich sofort Plan B umsetzen musste: Stornierung des Hotels,

des Guides und der Transfers sowie Hinzufügen von zwei Tagen in Kappadokien.

Allerdings erfuhr ich am nächsten Tag, dass in Kappadokien ein großes Fest stattfand und alle Zimmer belegt waren. Nach zahlreichen Telefonaten konnte ich Zimmer in verschiedenen Hotels in Gehweite arrangieren, doch dann erreichte mich die nächste Hiobsbotschaft: Am Nevsehir-Flughafen gab es theoretisch keine Parkmöglichkeit am Apron. Es gab zwar eine Grasfläche aber diese ist mit zahlreichen Stacheln versehen, wodurch die Reifen platzen könnten. Das Risiko wollte ich nicht eingehen. Nach weiteren Gesprächen bestätigte sich, dass es keinen sicheren Parkplatz aktuell gab, was mich vor eine große Herausforderung stellte.

Ich aktivierte meinen letzten Plan mit dem Codenamen Charlie, da die Situation nun wirklich kompliziert war. Wir mussten zum

übernächsten Flughafen Sivrihisar S.H.M. Airpark fliegen und dort parken. Ursprünglich war dort nur ein 2-stündiger Zwischenstopp geplant. Nachdem das Parken geklärt war, musste ich einen großen Bus organisieren, der uns sieben Stunden nach Kappadokien bringen konnte. Da es vor Ort keine geeigneten Busse gab, musste ein Bus aus dem weit entfernten Ankara herangeholt werden.

Ein weiteres Problem ergab sich, da wir zwei Familien mit Kleinkindern dabei hatten, für die eine lange Fahrt stressig sein würde. Daher bat ich das Direktorium des Flughafens Nevsehir-Kappadokien (LTAZ) schriftlich darum, zumindest für zwei Flugzeuge eine Parkposition zu arrangieren. Zwei Stunden später erhielt ich die erhoffte schriftliche Bestätigung, dass sie kommen dürfen unter der Bedingung, nicht vor 14:00 Uhr zu landen. Eine Erleichterung!

Nun konnte ich beruhigt in Saniurfa schlafen gehen, nachdem die schwierige Situation erfolgreich gemeistert wurde.

Am nächsten Tag stand ein spannender Flug zum Berg Nemrut bevor, wo der König sich für Gott hielt und gigantische Figuren seines Selbstbildes mit hunderttausenden Sklaven errichten ließ. Beim morgendlichen Briefing informierte ich die Gruppe, dass jeder nach dem Start auf 5.500 Fuß steigen und nach Verlassen der Kontrollzone auf 8.500 Fuß steigen sollte. Jeder durfte zweimal um den Berg Nemrut herumfliegen, um das beeindruckende Bild zu genießen. Über eine zweite Funkfrequenz wurden ständig Positionen durchgegeben, um eine sichere Kreisflug-Praxis zu gewährleisten. Nach der zweiten Runde musste die Route in Richtung Flughafen Adiyaman (LTCP) verlassen werden, wobei eine Antenne als Orientierungshilfe diente.

Alles lief reibungslos und die Touristen am Berg staunten, als die Flugzeuge im Minutentakt um den Berg kreisten. In Adiyaman Flughafen wurden wir herzlich empfangen und der Flughafendirektor lud uns auf ein Cafe ein. Da es auch in Adiyaman kein AVGAS gab, hatte ich extra aus Ankara einen Tanker bestellt, der pünktlich da war. Nach dem Tanken fahren wir mit dem Fly2Troy Bus direkt zum Berg Nemrut, um ihn auch vom Boden aus zu erkunden. Auf dem Weg dorthin machten wir einen Zwischenstopp an einer römischen Brücke, die uns mit ihrer vollständig erhaltenen Schönheit beeindruckte.

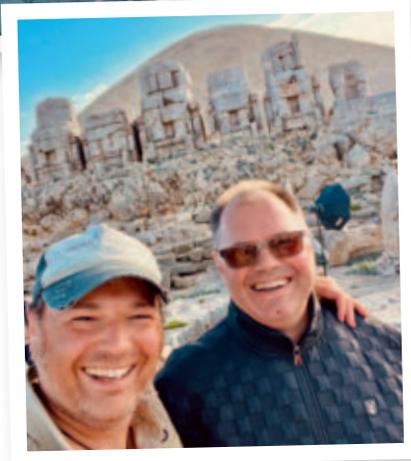
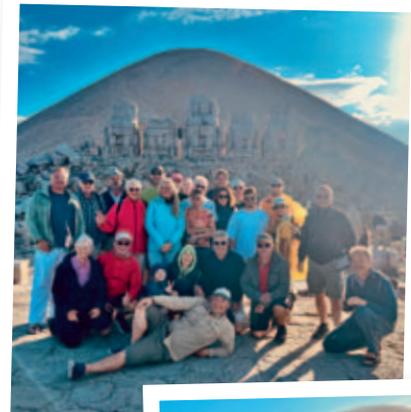
Anschließend machten wir uns zu Fuß auf den Rest des Weges

zum Berg Nemrut, um die faszinierenden Figuren aus nächster Nähe zu betrachten. Es war ein erhebendes Gefühl, vor diesen beeindruckenden Monumenten zu stehen. Adiyaman war im Vergleich zu anderen Orten recht kühl, und einige von uns, mich eingeschlossen, hatten sich mit kurzen Hosen etwas zu leicht bekleidet. Nach einer Fotosession kehrten wir ins Hotel zurück, das ich in unmittelbarer Nähe zum Berg Nemrut gefunden hatte. Es war kein luxuriöses Hotel, lag aber eingebettet in die Natur am Fuße des Nemrut Berges.

Am späten Abend saßen wir zusammen und sprachen über die beeindruckenden Bilder des Tages. Doch auch die Planung für den nächsten Flug war ein wichtiges Thema, da das Wetter auf unserer Strecke nichts Gutes verhieß. Wir sollten nach Sivrihisar S.H.M. Airpark fliegen, wo wir unsere Flugzeuge parken und mit dem Bus nach Kappadokien weiterfahren wollten. Doch genau in der Mitte der Strecke zeichnet sich ein kleines Unwetter ab, das uns dazu zwingt, einen großen südlichen Bogen zu fliegen. Einige von uns würden möglicherweise nicht genügend Treibstoff haben und müssen deshalb noch einmal einen Zwischenstopp in Adana einlegen. Also ran ans Telefon und Tankwagen reaktivieren, damit es ohne Verzögerung vonstatten geht. Die anderen wie auch ich können ohne weiteres direkt zum Sivrihisar Aviation Center (Sivrihisar Havacılık Merkezi = S.H.M. Airpark) fliegen, einem professionell betriebenen privaten Flugplatz, der einem kleinen Provinzflughafen in nichts nachsteht. Die Extra500 und PC12 mit ihren Familien dürfen entspannt direkt nach Kappadokien fliegen.



▲ Flughafen Adiyaman (LTCP)

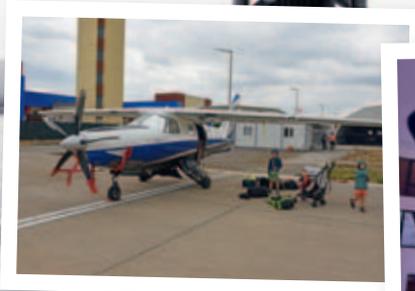


▲ Berg Nemrut mit der Gruppe und mit Vilmar Rehm (†)



▲ Zafer und Tolga Ertem auf dem Flug zum Berg Nemrut

► DC3 im S.H.M. Airpark, Foto: Bogac Erkan



▲ D-EXGA in LTAZ

▲ FLY2TROY-Flotte im S.H.M. Airpark

Am nächsten Morgen mussten wir alle aufgrund des Wetters bereits um 5:30 Uhr aufstehen. Das familienbetriebene Hotel verwöhnte uns mit einem reichhaltigen Frühstücksbuffet. Am Flughafen starteten wir zeitnah und gaben uns auf unsere Reise.

Nach unserer Ankunft am S.H.M. Airpark wurden wir herzlich empfangen. Da wir einen langen Flug hinter uns hatten, organisierte ich im Flughafencafé ein spezielles Menü, damit sich jeder stärken konnte, bevor die lange Busfahrt losging. Der Flughafenbetreiber hat sogar ein eigenes „fliegendes Museum“ mit hochwertigen Flugzeugen auf dem Gelände. Speziell für uns wurde die DC3 „Turkish Delight“ aus dem Museum geholt und es wurden mehrere Tiefflüge damit unternommen. Ein wirk-

lich beeindruckendes Erlebnis und eine großartige Geste, um die Fly2Troy-Piloten zu ehren. Bevor wir in den Bus stiegen, besuchten wir ausgiebig das Museum und lernten dabei sogar die berühmte britische DC3 Pilotin Madeline persönlich kennen. Was für eine beeindruckende Frau!

Anschließend fuhren wir mit dem Bus weiter und genossen eine malerische Fahrt vorbei am Salzsee. Kurz vor Mitternacht erreichten wir schließlich unser Ziel Kappadokien. Erst am nächsten Tag wurde uns bewusst, in welcher wundervollen Gegend wir uns befanden. Alles war sehr dörflich und an die natürliche Architektur des Vulkangesteins angepasst.

In den folgenden drei Tagen hatten wir zwar nichts mit der

Luftfahrt zu tun, dafür standen zahlreiche tolle Ausflüge und Aktivitäten an, sowie drei Geburtstage, die gefeiert werden mussten! Samu wurde 6 Jahre alt, Jenni die Freundin von Matthias hatte ebenfalls Geburtstag und auch mein Schatz, die mir auf dieser Abenteuerreise unglaublich geholfen hat und als Safety-Car über 2.700 km hinter uns hergefahren war, hatte Geburtstag!

Deshalb musste ich zunächst für jeden unterwegs Torten organisieren. Es war eine gelungene Überraschung für alle.

In Kappadokien haben wir dann eine der größten unterirdischen Städte, „Kaymakli“, besucht, und anschließend den weltberühmten Ort Göreme angesehen, wo die ersten Kirchen entstanden sind.

In Avanos haben wir beim sogenannten „Einstein“ getöpft, der tatsächlich wie Einstein aussieht.

Ein besonderes Highlight war der exklusive Besuch der „Zelve Mapping Show“ am Abend. Dort wird die Millionen Jahre alte Geschichte der Gegend auf die Felsen projiziert und von Geräuschen und Musik begleitet. Wir saßen auf kleinen Kissen am Boden und genossen die wundervolle Stimmung mitten in der Natur unter einem funkelnden Sternenhimmel. Die angenehme Temperatur im Vergleich zur Hitze tagsüber sowie der Duft der Blüten und Felsen vervollständigten unsere fröhliche Stimmung. Die Show begann und präsentierte die Ge-

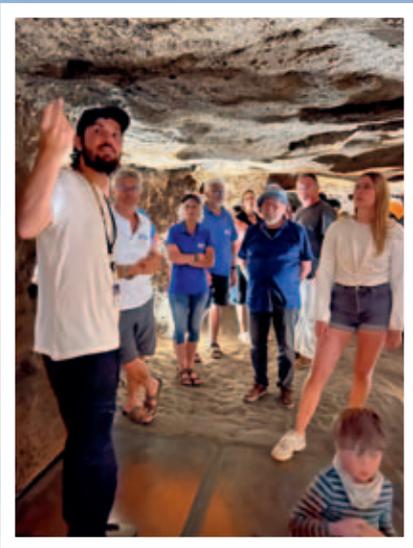
schichte von den ersten Menschen über den Vulkanausbruch, der der Gegend ihre Form gab, bis hin zu den Römern, den ersten Christen, den Osmanen und schließlich der Gründung der türkischen Republik in einer großartigen Projektion auf den Felsen.

Am nächsten Tag starteten wir bereits um 04:30 Uhr morgens zu unserem nächsten Highlight: einer Heißluftballonfahrt. Es war ein unbeschreibliches Gefühl, in einem so riesigen Ballon zu fahren, aber noch beeindruckender war die Stille des Sonnenaufgangs. An diesem Tag flog ich nicht mit, sondern machte Fotos und Videos vom Boden aus. Die Heißluftballons schwebten so

nah an den sogenannten Feenschornsteinen vorbei, dass man sie praktisch berühren konnte. Die Piloten von Fly2Troy bemerkten, wie das Leben hier entschleunigt wird.

Am nächsten Morgen nach dem Frühstück machten wir eine der schönsten Wanderungen im Tal der Feen. Dabei entdeckten wir immer wieder Höhlen, in denen früher Menschen lebten. Die bezaubernde Natur umgab uns, begleitet von angenehmer Stille und Schatten spendenden Bäumen. Inmitten dieser Umgebung fanden wir eine kleine Erfrischungs-oase mit Tee (Cay) und frisch gepresstem Orangensaft. Anschließend mussten wir etwas klettern, doch

▼ Kappadokien (Fotos: Thomas Seel)



▲ Unterirdische Stadt Kaymakli



▲▶ Töpferi



der Aufstieg wurde belohnt – der Ausblick auf das Tal von oben war atemberaubend. Teilweise erinnerte uns die Landschaft an die Canyons in Nevada, USA.

Nach der Wanderung genossen wir ein Mittagessen in einem Restaurant mit herrlicher Aussicht und fuhren dann zur Weinverkostung, bei der die lokalen Winzer ihre Weine präsentierten. Am Abend besuchten wir einen spirituellen Ort, an dem meditierende Derwische eine Vorführung gaben. Ein schöner Abschluss für den Tag.

Direkt nach dem Frühstück, fuhren wir mit dem Bus zurück zum S.H.M. Airpark, wo unsere Flugzeuge geparkt waren. Ich will das Briefing diesmal später während der Fahrt machen, denn noch immer habe ich keine Landegenehmigung für Atatürk Flughafen (LTBA) erhalten. Der Flughafen ist etwas ganz Besonderes und keiner darf dort normalerweise landen, geschweige denn parken. Es ist direkt in der Innenstadt von Istanbul und diente viele Jahrzehnte als Internationale Flughafen für viele Mil-

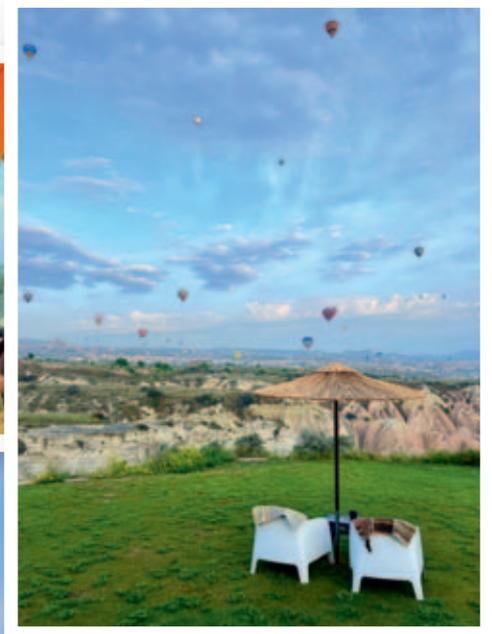
lionen Airline-Passagiere. Zur Not habe ich als Backup bereits die Flugplätze Cengiz Topel (LTBQ), der etwa 2 Stunden von Istanbul entfernt ist, und Çorlu (LTBU), der etwa 3 Stunden entfernt ist, gesichert. Ich will so lange wie möglich warten, aber irgendwann in der Mitte der 7-stündigen Busfahrt muss ich den Flughafen und die Route festlegen, dies mit dem Briefing-Office besprechen, die Abflugzeiten für jedes Flugzeug festlegen und dann 18 Flugpläne einreichen. Glücklicherweise



▲ Zelve Mapping Show



▼▶▶ Ballons in Kappadokien





◀ Wanderung im Tal der Feen

▲ Tanz der Derwische

sind die Autobahnen in der Türkei hervorragend ausgebaut und das Mobilfunknetz bietet lückenlose LTE-Abdeckung. Nach zwei Stunden erhalte ich endlich die schriftliche Bestätigung. Wir dürfen direkt am Flughafen Istanbul Atatürk landen und haben exklusiven Zugang zum Apron T für ganze drei Tage. Ich ergriff spontan das Mikrofon im Bus und teilte die erfreuliche Nachricht mit. Alle jubelten und freuten sich riesig auf die Möglichkeit, an diesem fantastischen Kultflughafen, der zu den am meisten angeflogenen der Welt gehörte, zu landen. Derzeit landen dort nur Regierungsflugzeuge, Diplomaten, Flugzeuge mit Sondergenehmigung und natürlich wir Piloten von Fly2Troy.

Nach unserer Ankunft in S.H.M. Airpark habe ich auch dieses Mal ein Menü für uns organisiert. Di-

rekt nach dem Essen starteten wir nacheinander. Die Strecke dahin ist nicht lang. Der Anflug auf Istanbul Atatürk ist aber unbeschreiblich atemberaubend. Zur rechten Seite Asien und vor uns Europa.

Nach der Landung in Istanbul Atatürk haben wir alle aufgeregt über den Anflug gesprochen. Inzwischen war auch der Crewbus bereit, um uns zum Terminal zu bringen. Beim VIP-Terminal angekommen, waren die Behörden etwas überfordert, denn sie haben erst 30 Minuten zuvor die Nachricht erhalten, dass wir landen. Dann kam die merkwürdige Frage nach Dokumenten der Einreise, Zoll, Passagierliste und noch jede Menge andere Sachen. Es hat etwas gedauert, bis ich dem Zollbeamten und der Polizei klar machen konnte, dass wir

aus dem Inland gekommen sind, aber ich gerne trotzdem seine Anforderungen erfüllen werde, nur bat ich jetzt, uns alle aus dem Terminal zu entlassen, damit wir in unser Hotel einquartieren können. Ich versprach, ihm die Dokumente nachzuschicken, und so entließ er uns freundlich aus dem Terminal. Am nächsten Tag erledigte ich alle seine Forderungen. Nichts konnte unsere euphorische Stimmung trüben, denn wir sind über den Bosphorus geflogen und direkt in Atatürk gelandet. Was für grandiose Erinnerungen!

Am nächsten Tag startete es gleich aufregend weiter. Die Altstadt von Istanbul begrüßte uns mit der Hagia Sophia, der Blauen Moschee, dem Topkapi-Palast, dem Yerebatan-Zisterne, dem Großen Basar, der Süleymaniye-Moschee und vielem mehr.



Am Abend erwartete uns eine atemberaubende Schiffsfahrt auf dem Bosphorus mit einem Fünf-Gänge-Menü, unbegrenzten Getränken, Feiern und Tanzen. Wer wollte, konnte sich wie ein Sultan verkleiden und sich auf dem Deck des Goldenen Horns fotografieren lassen.

▼ Sultan Zafer

► Istanbul bei Nacht

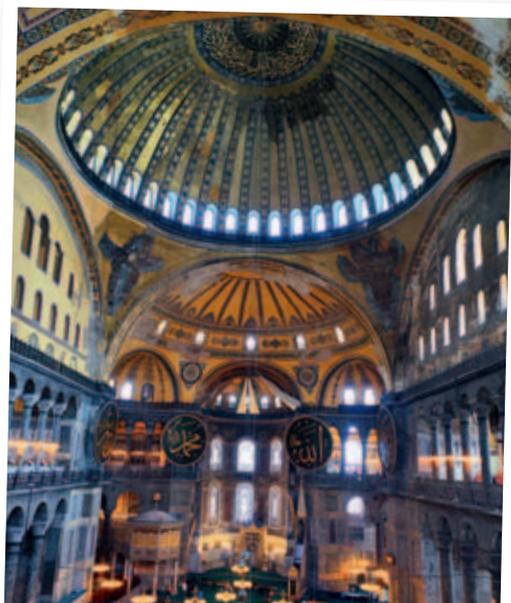
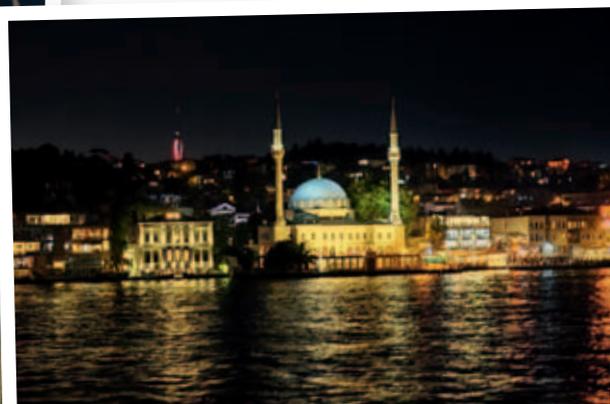
►► Hagia Sofia

Auch am nächsten Tag unternahmen wir erneut eine Schiffsstour auf dem Bosphorus, diesmal aber

tagsüber, um die atemberaubende Kulisse bei Tageslicht zu genießen. Da es morgen wieder zurück in die Heimat geht, beginnen wir bereits auf dem Deck mit der Planung. Das Wetter in Mitteleuropa kündigt heftigen Regen an, was einige Teilnehmer dazu veranlasst, in Rumänien und Italien eine Übernachtung einzuplanen. Einige Strecken sind durch mächtige Wolken ziemlich blockiert. Jeder hatte auch unterschiedliche Vorstellungen davon, wo man am

besten wieder in den Schengen-Raum einreisen sollte.

Am Abend entschieden wir uns noch spontan, im berühmten Ortaköy am Fuße der Bosphorus-Brücke zu Abend zu essen und den Blick von Europa nach Asien zu genießen.

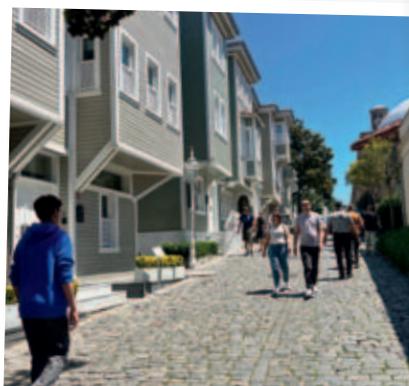




Am nächsten Tag machten wir uns auf den Weg zurück zum Flughafen Atatürk, um die Heimreise anzutreten. Bis auf mich und Tolun haben alle ihre Zolldreisere-Formalitäten erledigt. Dies verlief recht zügig und unkompliziert. Allerdings mussten wir etwas länger auf dem Vorfeld warten, sodass wir nicht wie geplant im Flugplan vorgesehen abfliegen konnten. Der Grund dafür war der stark überlastete Luftraum mit mehreren Flughä-

fen rund um Istanbul, wo Flugzeuge im Minutentakt starteten und landeten. Der Lotse musste daher individuell Startzeiten organisieren. Tolun und ich starteten als letzte, da ich für uns eine Sightseeing-Route über den Bosphorus beantragt hatte. Die Bilder, die wir dabei aufnehmen, sind einfach traumhaft.

Nachdem alle anderen in unterschiedliche Richtungen den türkischen Luftraum verlassen hat-





▲► Istanbul Impressionen

ten, flogen Tolun und ich nach Çorlu, wo wir aufgrund des Wetters in Deutschland eine Nacht bleiben und die Zollformalitäten erledigen wollen. Nachdem wir beide an der Parkposition ankamen, rollt eine Cessna mit deutscher Registrierung an uns vorbei. Der Vorfeldmanager kam auf mich zu und bat mich zu übersetzen. Klar, mache ich gerne, sagte ich und die zu übersetzenden Worte hatten es in sich: „Sie sind ohne Registrierung und ohne gültigen Flugplan gelandet. Auch haben sie keine Genehmigung auf diesem Flughafen zu landen. Das Flugzeug ist nun deshalb beschlagnahmt, bis alles behördlich geklärt ist“. Ich schaue mir die beiden Piloten an und versuche

freundlich zu übersetzen, was er nun gesagt hat, und füge dem hinzu, dass ich gerne meine Hilfe anbiete, um schnell wieder in die Luft zu kommen. Der deutsche Pilot erklärt mir, dass er nur tanken will und nach Samsun weiterfliegen möchte. Dass es leider nicht möglich ist, glaubte er zunächst nicht. Ich gab ihm zur Sicherheit meine Handynummer und wir gingen unserer Wege.

Eine Stunde später meldete sich der deutsche Pilot und teilte mit, dass er nicht weiterfliegen dürfe. Wenn er Glück hat, darf er höchstens den Weg zurück nach Bulgarien antreten. Er bedankt sich für die Hilfestellung und meint, dass er einen anderen Weg finden

werde, denn eigentlich ist er auf einem Ferry-Flug nach Georgien und daher steht er unter Zeitdruck. Er muss weiterfliegen. Ich biete ihm an, dass ich für ihn das Flugzeug registrieren lassen kann, aber es würde mindestens zwei Werkzeuge dauern. Er lehnt ab. Danach habe ich nichts mehr gehört.

Am letzten Tag in der Türkei genießen wir die Zeit und bereiten uns auf den langen Rückflug vor. Unser erster Zwischenstopp ist in Szeged (LHUD), wo wir tanken und den Schengen-Eintritt erledigen wollen.

Wie geplant starten wir am nächsten Morgen mit dem Ziel Szeged. Allerdings haben wir starken Ge-



▲ Zafer und Tolga wieder zurück in EDMQ

▲ Begrüßung von Wolfgang und Hildegard durch Hans Kavasch

genwind, sodass Tolun mit seiner C42 trotz Doppeltank es nicht bis dorthin schafft und stattdessen in Arad, Rumänien, landet. Wir erfahren aber erst später davon, da wir bereits in Szeged gelandet sind und auf ihn warten, um gemeinsam weiterzufliegen. Über Funk kann ich Tolun nicht erreichen, aber dann erhalte ich nach drei Stunden einen Anruf, dass er in Rumänien ist und vorerst dort bleiben wird. Wir beschließen sofort weiter zu fliegen, denn das Wetter wird morgen noch ungemütlicher, als es heute ist. Allerdings müssen wir uns beeilen, denn der Sonnenuntergang steht bevor.

Nach einer neuen Flugberechnung stelle ich fest, dass wir

es vor Sonnenuntergang nicht schaffen, in EDMQ zu landen, aber Bad Vöslau (LOAV) können wir gerade noch erreichen. Nach Absprache mit dem Flugleiter waren wir nur fünf Minuten später in der Luft und erreichten wie berechnet kurz vor Sonnenuntergang Bad Vöslau.

Am nächsten Morgen ist das Wetter in Süddeutschland stark bewölkt, regnerisch und unser Flugplatz droht unter den Massen an Regen überschwemmt zu werden. Ich erfahre von Wolfgang Erben, der bereits am 01. Juni ankam, dass ein Teil der Piste bereits unter Wasser steht, aber noch genug Piste vorhanden ist, um mit der DG zu landen.



▲ EDMQ im Hochwasser

Wir entscheiden uns, mit einem großen Bogen um das Wetter herum zu fliegen, um so zu unserem Heimatflugplatz über den Norden herein zu kommen. Wir haben Glück, dass der angekündigte Dammbbruch nicht eintrat und so landen wir sicher in EDMQ, wo uns der Vorstand und mein Fluglehrer Wolfgang uns herzlichst mit einem veganen Gummizuckerl begrüßen.



INFOS zu Fly2Troy

Treibstoff

AVGAS:	3,60 / Liter
JETA1:	1,32 / Liter
MOGAS:	1,28 / Liter

Die Versorgung mit AVGAS ist in der Türkei aufgrund des geringen Privatflugverkehrs lückenhaft. Mogas gibt es so gut wie gar nicht. Jet A1 hingegen ist überall gut versorgt. Aber eines sollte man wissen: Treibstoff bekommt man trotzdem nicht einfach so, auch wenn er vorhanden ist. Man muss beim Lieferanten registriert sein, es muss freigegeben werden und dann muss es vorbestellt werden. Selbstverständlich kann man auch mit Kreditkarte bezahlen.

Flugplan

Jede Bewegung muss mit dem Flugplan eingereicht werden, selbst Platzrunden. Innerhalb der Türkei funktionieren alle uns bekannten Applikationen wie Skydemon, Foreflight, Rocketroute usw. nicht wirklich. Ihr müsst euch für das nationale System registrieren lassen (das dauert zwei bis drei Tage). Dann könnt ihr darüber die Flugpläne einreichen. Aber Achtung: Flugzeuge mit ausländischen Kennungen unterliegen besonderen Vorschriften, die unbedingt beachtet werden müssen. Bei inkorrekten Angaben wird der Flugplan abgelehnt. Außerdem muss man sich vorab telefonisch beim AIS die Route freigeben lassen.

Genehmigungen Flughafen

Flughäfen dürfen nicht einfach so angefliegen werden. Für die Genehmigung sind zwei Ebenen in der Behörde zuständig. Als letzten Schritt müssen Sie ein schriftliches Ansuchen direkt bei der Flughafendirektion einreichen. Es gibt kein vorgefertigtes Formular. Die Schriftform muss also behördengerecht und auf Türkisch verfasst werden. Trotz aller Genehmigungen und Freigaben muss man zudem jedes Mal vor Abflug eine fernmündliche und via E-Mail die Freigabe einholen. Wer das nicht tut, läuft Gefahr, kurz vor dem Anflug abgelehnt zu werden.

Registrierung

Jedes Flugzeug muss mindestens acht bis zwölf Wochen davor registriert werden. Registrieren Sie es am besten früher, nicht erst kurz vor knapp. Das ist eine haarsträubende Prozedur! Übrigens, eine Registrierung ist rechtlich eigentlich nicht mehr erforderlich, aber man besteht weiterhin darauf.

Kosten

Die Registrierung, der Zoll und die Behördengebühren sind mit diversen Kosten verbunden. Die Kosten dafür liegen zwischen 95 und 150 Euro. Darüber hinaus ist es erforderlich, ein Handling-Unternehmen zu engagieren, das je nach Aufwand pro Flugzeug

abrechnet. Die Kosten dafür betragen rund 230 Euro für sechs Flughäfen. Ohne Sondergenehmigung des Ministeriums und der Behörden betragen die Kosten für Anflug und Landung rund 2.500 Euro. Zusätzlich werden je nach Apron-Größe bis zu 500 Euro pro Tag für das Parken fällig. Die Preisliste beginnt bei über 20 t. Mit der entsprechenden Genehmigung können diese Kosten auf 50–120 Euro gesenkt werden. Zusätzlich erhalten wir als Fly2Troy drei Tage kostenloses Parken.

Lassen Sie mich ganz deutlich sein: In der Türkei haben es VFR-Flieger und insbesondere Flugzeuge mit ausländischen Registrierungen besonders schwer. Die Prozesse sind undurchsichtig und komplex. Selbst türkische Piloten mit in der Türkei registrierten Flugzeugen werden von den Behörden mit Hindernissen und Regulierungen konfrontiert und schikaniert.

Ich, Zafer Ertem von Fly2Troy, organisiere die gesamte Reise. Unser Service umfasst die Registrierung der Flugzeuge, die Routenplanung, das Einholen von Genehmigungen und das Aushandeln von Sonderkonditionen sowie die persönliche Betreuung vor Ort. Ich rate derzeit noch grundsätzlich davon ab, allein mit dem Flugzeug in die Türkei zu reisen.

Neue Mitglieder

Neue Mitflieger



Mein Name ist **Bernd Schmid**, ich bin 43 Jahre alt und selbstständig als Heizung-Sanitär-Installateur tätig.

Zur Fliegerei bin ich durch einen Kollegen gekommen, der seit seiner Kindheit begeisterter Hobbypilot ist. Durch die Fliegerei verschaffe ich

mir meine Form der Auszeit und absoluten Stille fernab des täglichen beruflichen Treibens und der ständigen Präsenz meiner Kunden. So bin ich sehr dankbar, dass ich mir 2019 den Traum des eigenen Flugscheins erfüllen und durch einen glücklichen Zufall auch mein eigenes Flugzeug erwerben konnte.

Ich freue mich auf zahlreiche Aus-„Flüge“ mit meiner Familie und auf eine wunderbare Zeit als neues Mitglied im Flugverein Donauwörth-Genderkingen.

Hallo,

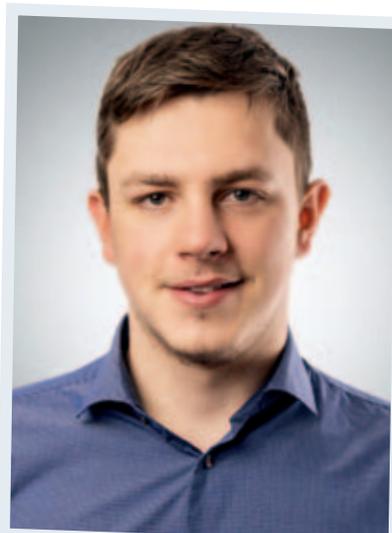
mein Name ist **Nikolaj Blümelhuber** und ich bin seit Ende Mai Mitglied der Motorsportfluggruppe Donauwörth-Genderkingen e.V.

Ich bin 22 Jahre alt, geboren in Freising, wohnhaft in Pfaffenhofen an der Ilm. Ich spiele in meinem Wohnort im Verein Tennis und studiere aktuell Luft- und Raumfahrttechnik an der Hochschule München. Seit Februar bin ich Werkstudent bei Airbus Defense & Space in Manching im Projektmanagement Office Combat Air Systems (sprich Eurofighter). Früher war ich als Werkstudent bei der MTU in Karlsfeld in der metallografischen Qualitätssicherung tätig. Ursprünglich wollte ich Pilot werden und hatte mich im Dezember 2019 bereits bei der European Flight Academy der Lufthansa beworben, um nach meinem Abitur in die Ausbildung zum Piloten gehen zu können, durch Corona wurde jedoch mein Bewerbungsgespräch abgesagt und der Ausbildungsbetrieb eingestellt. Daraufhin habe ich mich für mein Studium entschieden. Im August 2023 habe ich dann meine PPL(A) Ausbildung bei der Flugschule INflight in Manching begonnen und bin nun seit

Anfang Mai 2024 Inhaber dieser Lizenz.

Da ich in der MDG e.V. durch meinen Tennisverein bereits jemanden kenne und nach ausführlicher Recherche festgestellt habe, dass die MDG aufgrund der Lage und der Flugzeugflotte der attraktivste Verein für mich ist, habe ich mich entschieden mich hier anzumelden und mich für den Verein zu engagieren. Ich freue mich nun ein Teil davon zu sein und neue Leute kennenzulernen.

Happy Landings und viele Grüße,
Nikolaj



Liebe Vereinsmitglieder,

die Fliegerei ist meine Leidenschaft und der Ausgleich zu meinem Beruf als Ingenieur und Unternehmer. Sie verbindet viele meiner Interessen. Angefangen bei der Konstruktion von Luftfahrzeugen, über die angewandte Aerodynamik, bis hin zur Metrologie und Navigation.

„Ohne Flieger wäre der Himmel nur Luft“

Mein Name ist **Hubertus Breier** und ich freue mich seit April Mitglied des MDG zu sein.



Meine Faszination für Flugzeuge begann mit dem Bau meines ersten Modellflugzeugs - dem kleinen UHU von Graupner - und führte dann über den Segelflug auf verschiedenen Mustern beim FSV Gerstetten zum Motorflug beim LSR Aalen, wo ich auf der C152 und C172 meine PPL(A) erfliegen habe.

Ich lebe mit meiner Frau auf der Schwäbischen Alb und wir lieben es mit dem Motorflugzeug zu reisen, um Städte und Länder kennen zu lernen. Nach vielen VFR-Flügen mit der DA40 des Vereins in Elchingen und einem ersten IFR-Gastflug mit der D-GDON von Genderkingen nach Bozen, wollte ich die Wetterabhängigkeit bei unseren Reisen verringern und die Sicherheit bei Flügen über Gebirge und große Wasserflächen erhöhen. Daher habe ich mich vor über 2 Jahren entschieden ein Instrument-Rating für mehrmotorige Flugzeuge zu beginnen. Das Vorhaben mündete in einer nebenberuflichen und modularen ATPL(A) Ausbildung bei der Flugschule FFH am Flughafen Stuttgart.

Da ich nun meine MEP IR Ausbildung erfolgreich abgeschlossen habe, freue ich mich auf eine schöne Zeit im MDG und viele schöne Reisen ab EDMQ.

Fliegerische Grüße, Euer Hubertus

Neue Mitglieder

Neue Mitflieger



Liebe Mitfliegerinnen und Mitflieger,

mein Name ist **Gözde Durmaz**, 26 Jahre alt, und ich bin von Beruf Computer Engineer.

Seit meiner Kindheit interessiere ich mich für die Luftfahrt und Flugzeuge. Anfänglich hat das alles, als ich gesehen habe, wie auf einer Flugshow Akrobatikflieger über mich hergefliegen sind.

Seitdem habe ich an verschiedenen internationalen Luftfahrtveranstaltungen, Studentenclubs für Luft- und Raumfahrt,

Fallschirmspringen, Modellflugbau und natürlich weiteren Flugshows teilgenommen. Mein großes Ziel ist es, hauptberuflich Pilotin zu werden.

Jetzt wollte ich einen Schritt weitergehen, um meinen Traum zu verwirklichen. Ich habe schon letztes Jahr in Genderkingen geschnuppert, beispielsweise war ich im neuen Simulator und auch auf dem Flugplatzfest. Seit Mai 2024 bin ich offiziell Mitglied des Vereins und habe meine PPL(A)-Ausbildung angefangen.

Zum Schluss freue ich mich sehr euch kennenzulernen und Freundschaften mit Fliegern zu schließen. Ich wünsche allen gute Flüge und Happy Landings!

Viele Grüße,
Gözde

Hallo zusammen,

mein Name ist **Lena Hirmer**, ich bin 22 Jahre jung und seit Anfang Oktober Mitglied bei der MDG.

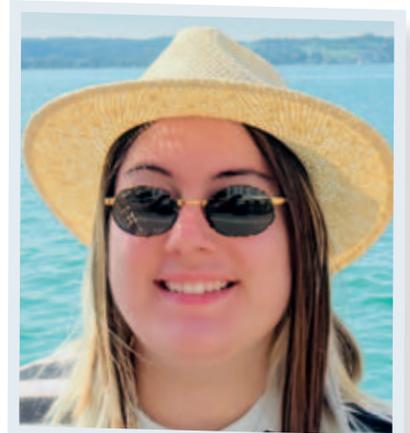
Ich komme aus der Gemeinde Buttenwiesen und konnte deshalb schon seit Kindheitstagen verschiedenste Fluggeräte am Himmel entdecken – von den Helikoptern von Airbus bis hin zu den Fliegern der MDG.

Nach dem Abitur wollte ich eigentlich eine Berufspilotenausbildung anfangen und meine Faszination vom Fliegen zum Beruf machen, doch Corona machte mir da einen Strich durch die Rechnung. Also entschloss ich mich stattdessen zu einem Dualen Studium Maschinenbau bei Airbus, das ich allerdings aus mehreren persönlichen Gründen abgebrochen habe und machte eine 180-Grad-Wende in den Kreativbereich.

Jetzt studiere ich dual Medientdesign in Augsburg und bin in Zukunft wahrscheinlich auch an der Entstehung dieser Zeitschrift beteiligt.

Die Faszination zur Fliegerei habe ich allerdings nie verloren, weswegen ich mich dazu entschieden habe, eine PPL (A) anzufangen und mich darauf freue, bald selbst in die Luft steigen zu können.

Liebe Grüße und Happy Landings
Lena



Liebe Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen,

ich möchte mich euch gerne als **Tim „Möwe“ Mehling** vorstellen. Die Fliegerei begleitet mich sowohl privat als auch beruflich seit mehr als 20 Jahren und ist mittlerweile auch auf meine 3-jährige Tochter Valentina „Nina“ übergesprungen.

Meine Passion für die Luftfahrt darf ich auch bei AIRBUS Helicopters im Bereich Development Flight- and Ground Tests einbringen und nebenbei als

Gastdozent an der TU München an den Instituten Hubschraubertechnologie und Flugsystemdynamik weiter ausbauen. Hier möchte ich auch die Möglichkeit des Zugriffs für den Verein auf einen Hubschrauber- und Flugzeugsimulator für Jung und Erfahren mitbringen.

Als gebürtiger bayrischer Schwabe mit Liebe zu den Bergen und Seen war ich lange Jahre durch meine frühere militärische Verwendung im Ausland unterwegs, immer mit dem Blick Richtung Heimat im Raum Augsburg. Neben der Fliegerei verbringe ich meine Freizeit vor allem mit der Familie, mit neuen Ideen im Kochen und dem Sport (Fitness, Fechten und Rennradfahren).

Ich freue mich auf viele neue Erfahrungen, den gemeinsamen Austausch zusammen mit euch und der Möglichkeit mich in verschiedenen Themen einbringen zu dürfen.

Many happy landings
Euer Tim