

Der Abschnitt 3 in einem Fliegerleben

**Nicht mehr ergebnisorientiert
sondern
erlebnisorientiert fliegen wir.**



Dies ist die Zeit in der einem bewusst wird, dass man seine Leistungsgrenze und die des vorhandenen Materials erreicht hat.

Die Prioritäten haben sich verschoben.

Etwas weniger Hektik

Irgendwann kommt die Zeit, in der einem bewusst wird, dass man seine Leistungsgrenze mit dem vorhandenen Material erreicht hat. Mit erheblich mehr Zeitaufwand könnte man da ja noch einiges machen, aber wenn diese Zeit nicht zur Verfügung steht, lohnt sich dann der materielle Aufwand? Bei Wettbewerbspiloten schaut dies natürlich ganz anders aus. Sie haben ihr Ziel, den nächsten Wettbewerb, klar vor Augen. Ich aber bin nur einer der vielen Vereinspiloten, die vom Virus des Segelflugs befallen sind und auch ohne festes Ziel die Faszination des Streckenfluges voll auskosten. Früher, ja, da war es anders. Da hatte man immer ein Ziel vor Augen, das es zu erreichen galt, aber diese Sturm-und-Drang-Zeit scheint sich dem Ende zu nähern.

Still und heimlich war dieser schleichende Vorgang, der mir erst so richtig beim Entschluss zur Anschaffung einer eigenen Maschine bewusst wurde. Jetzt, da das Berufsende in Sicht ist, spielt der Faktor Zeit nicht mehr die Rolle wie früher. Fliegen kann man dann immer, wenn das Wetter passt, und die Lust zum Streckenfliegen ist nach wie vor vorhanden. Der Ehrgeiz aber, etwas Bestimmtes zu erreichen, der hat sich im Laufe der Jahre verabschiedet.

Benötige ich dann eine hochwertigere Maschine als die, die mir heute zur Verfügung steht? Eigentlich nicht, ist meine Überlegung. Die D-2020, eine ASW 20A, hat mir bisher gute Dienste geleistet, und so ein Vogel wird das auch weiterhin zu meiner Zufriedenheit machen.



Ein eigenes Flugzeug

8 Uhr, Flugzeuge ausräumen und dann steht man in der Runde und hofft, dass einem die Lieblingsmaschine zugeteilt wird. Der Verein ist zwar gut mit Flugzeugen bestückt, aber bei Streckenwetter am Wochenende sind meist mehr Piloten als Maschinen am Platz. Dann ist zu entscheiden, wer wann an welchem Tag welche Maschine bekommt.

Besonders unangenehm ist es, wenn man selbst der Einteiler ist und ja auch gerne zu den Begünstigten gehören möchte. Um derartigen Gewissenskonflikten aus dem Weg zu gehen, wurde in unserem Verein ein Losverfahren eingeführt.

Wer dann am Samstag dran ist, bekommt am Sonntag nur dann ein Flugzeug, wenn etwas übrig bleibt. Das ist zwar eine vernünftige Lösung, aber planbare Flüge sind damit erheblich erschwert.

Schon lange war mir klar, dass nur ein eigenes Flugzeug da Abhilfe schaffen kann. Verhindert hat dessen Anschaffen bisher die wenige Zeit, die zum Fliegen zur Verfügung stand. Jetzt, da es langsam auf das Berufsende zugeht und nach 39 Jahren des Vereinsfliegens, erfülle ich mir diesen Wunsch. Zusammen mit Manfred Schneider von der „Segelfluggruppe Unterwössen“ wird eine gebrauchte ASW 20 gesucht.

So einfach wie gedacht geht die Suche nicht. Die ASW 20 ist sehr gefragt und wird deswegen am Markt recht selten angeboten. Aber wer lange sucht, wird endlich fündig, heißt es, und bei uns war es 1991 dann sogar zwei ASW 20 L die angeboten wurden, und beide sogar mit einem Fischer-TOP-Motor.

Die eine stand in Kempten, die andere in Walluf im Rheingau-Taunus-Kreis in Hessen. Natürlich wurde zuerst die mit der kürzeren Anfahrtstrecke angepeilt. Telefonisch bekamen wir die Auskunft, dass sich noch ein Interessent gemeldet hat, aber dass wir uns die Maschine schon mal anschauen können. Das darauffolgende Wochenende hatten wir zur Besichtigung eingeplant und als wir gegen Mittag in Kempten-Durach ankamen, konnten wir unser Wunschobjekt zwar besichtigen, aber kaufen konnten wir es nicht. Der andere Interessent war eine Stunde vor uns da und hat den gut ausgestatteten und gepflegten Vogel sofort gekauft.

Im Nachhinein stellte sich heraus, dass der Käufer ein Mitglied meines Vereines war, der sich bisher zu seiner Absicht, ein eigenes Flugzeug zu kaufen, nie geäußert hatte.

Aber da gab es ja noch ein Angebot in Hessen, das wir schnellstmöglich in Augenschein nahmen.

Optisch war er in Ordnung und auch der Probeflug brachte keine negativen Ergebnisse. Der mitgelieferte Hänger dagegen war Schrott und musste erneuert werden. Später stellte sich heraus, dass er auch die Ursache für eine aufwendige Reparatur war. Wasser war eingedrungen, in die Fläche gelaufen und hatte dort die Lage der Steuerstangen in Mitleidenschaft gezogen, sodass sie erneuert werden mussten.



82.000,- DM hat der 12 Jahre alte Vogel gekostet und lag damit im marktüblichen Preissegment.

Jetzt haben wir also ein eigenstartfähiges Segelflugzeug, dessen Fähigkeiten aber in Unterwössen nicht voll genutzt werden können. Hier ist weiterhin der F-Schlepp unsere Startmethode, da der Eigenstart wegen Lärmproblemen generell untersagt ist.

Der nachrüstbare TOP-Aufsatz, den Thomas Fischer aus Landshut entwickelte, besitzt einen 3-Zylinder-König-Motor mit 24 PS und eine 3-Blatt-Faltluftschraube. Vom Vorbesitzer wurde unsere ASW20 1987 damit ausgestattet.

Mit diesem kleinen Triebwerk kann die ASW sogar ohne fremde Hilfe, vorausgesetzt die Startbahn ist lang genug, selbst starten.

Wie bei allen neuen Flugzeugtypen braucht es einige Flüge, bis ich mich an den neuen Vogel gewöhnt hatte. Mit 44 kg Zuladung, 39 kg davon auf der Rumpfoberseite, benimmt sich eine ASW 20 schon etwas anders als sonst. Etwas träger ist der Vogel. Sowohl im Langsam- als auch im Schnellflug, ähnelt das Fliegen dem mit Wasserballast. Erst bei einer Geschwindigkeit um die 150 km/h macht sich der Luftwiderstand des TOP spürbar bemerkbar, so ist mein Eindruck.

Offiziell bedeutet dies den Verlust von ca. 2 Gleitzahlpunkten. Schade ist auch, dass man die ASW 20L mit TOP nur in der 15-m-Version betreiben darf. Aber dafür hat man eine einigermaßen sichere Heimkehrhilfe.

Das Fischer TOP

wurde von Thomas Fischer (Landshut) in den 1980er Jahren entworfen und hergestellt.

Das TOP verfügt über einen 24 PS starken König 3-Zylinder-Sternmotor, mit einer maximalen Leistung bei 4200 U/min. Die Propellerdrehzahl von ca. 2400 U/min wird mittels Zahnriemenreduzierung erreicht. Der 3-Blatt-Klapppropeller schließt automatisch, wenn der Motor abgestellt wird. Das Ein- und Ausfahren erfolgt elektrisch.

Die Kraftstofftanks sind Teil der Einheit und fassen 8,5 Liter Kraftstoff, die bei voller Leistung eine Flugzeit von ca. 45 Minuten ermöglichen.

Batterien für den TOP sind in der Nase des Segelflugszeugs untergebracht und dienen auch zum Ausgleich des Schwerpunkts bei aufgesetztem TOP.

Das Aufsetzen und Entfernen des TOP, das mit 4 Schrauben an der Rumpfoberseite fixiert wird, ist eine Frage von Minuten. Durch einen Handlochdeckel werden die Baudenzüge von Gas-, Drossel- und Kraftstoffabschaltung und der elektrische Steckverbinder zugeführt.

In Deutschland wurden ASW 20A und 20B, Std Cirrus, Astir und KIWI mit dem TOP ausgestattet. In Australien waren es LS3 und LS4, Ventus A, Ventus C, Discus A, LS3-17 sowie ASW 20B und ASW20.



Die Eigenstartfähigkeit konnte ich dann beim nächsten Besuch in Lienz testen. Von den 620 m Bahnlänge benötigte ich ca. die Hälfte, bis ich von Wölbklappenstellung 2 auf 4 ging und den Vogel vom Boden wegnehmen konnte. Dann steige ich bei 4200 U/min mit einem guten Meter. Es dauert, bis die 1000-m-Marke erreicht ist, und das kostet Zeit und Sprit. 8 Liter fassen die beiden Tanks und das reicht für ca. 45 Minuten Heimkehrhilfe. Wenn ich aber beim Start bereits einen Teil davon verbrauche, fehlen sie, wenn sie am nötigsten gebraucht werden. Es gibt zwar Zusatztanks, die in die Flächen eingebaut werden können, aber so wichtig ist meinem Partner und mir der Eigenstart dann doch nicht. In Unterwössen ist ja nur F-Schlepp möglich und darauf konzentrieren wir uns.

Wenn auch die anfängliche Euphorie durch eine sachliche Betrachtung des Hilfstriebwerks ersetzt wurde, so tat dies der Begeisterung über unser neues Flugzeug keinen Abbruch..



Black Mountains Gliding Club

Ja, wir Segelflieger sind schon ein komisches Völkchen. Selbst wenn man mit der Familie im Urlaub ist, kommt man an keinem Flugplatz vorbei. So erging es uns auch bei einer Urlaubsfahrt durch England. Bei so einer Fahrt durch die Black Mountains im südöstlichen Wales entdeckte meine Frau einen Schleppzug am Himmel und natürlich war es klar, dass wir diesen bis zur Landung verfolgten und dann dorthin fuhren. Aus Erfahrung weiß ich, dass kleine Flugplätze meist ein idealer Übernachtungsplatz für meinen VW-Bus sind. Die Kontakte, die dabei geknüpft werden, führen dann oft zu unterhaltsamen, ereignisreichen Erlebnissen.

So war es auch hier. Der Flugplatz Talgarth am Rande des Brecon-Beacons-Nationalparks ist ein kleiner Grasplatz inmitten einer hügeligen Landschaft und wird vom Black-Mountains-Gliding-Club betrieben.



Zunächst gab es skeptische, neugierige Blicke, als wir auf dem Platz fuhren, die sich aber, als sie die drei Schwingen am Autoaufkleber entdeckten, sofort in eine freundliche Willkommensreaktion änderten. Meine Frage, ob ich hier die Nacht stehenbleiben könnte, wurde natürlich mit ja beantwortet. Die Gegenfrage war, ob sie uns heute Abend zum Grillen einladen dürften, was ich natürlich auch mit ja beantwortete.

Wir waren gerade dabei, unser rollendes Hotel für die Nacht herzurichten, als ein älterer, weißbärtiger Herr auf uns zukam und mich fragte, ob ich einmal eine besondere Maschine fliegen möchte.



Selbstverständlich war ich hochofrenut über einen solchen Vorschlag. Sie hatten zwar schon alles aufgeräumt, da es aber noch hell war, wurden die Schleppmaschine und ein, einem Grunau-Baby ähnliches Ungetüm an den Startplatz gebracht. Es ist eine Slingaby T21B, in der ich Platz nehmen und die Abendthermik genießen darf. Die Slingaby, die ich nun auch zu meiner umfangreichen Sammlung von Oldtimern im Flugbuch einreihen kann, fliegt sich ähnlich wie ein Grunau-Baby. Es war ein Tag mit gutem Flugwetter und jetzt verschafft mir die Abendthermik noch eine knappe Stunde Hochgefühl im offenen Cockpit.

Der Grillabend brachte dann noch eine Überraschung. Hamburger waren uns ja bekannt, aber hier wurden wir zu Lammern eingeladen. Lammfleisch anstelle von Rindfleisch – unsere Neugierde war geweckt. Die Frauen waren nochmal in den Ort gefahren, um ihre Vorräte aufzustocken. Anscheinend hatten sie eine Ahnung davon, wie uns diese kulinarische Neuerung schmecken würde. Ihre Ahnung war richtig, wir waren begeistert und schwärmen noch heute davon.

Slingsby T21B

Nach dem Ende des Krieges bestand beim britischen Air Training Command ein Bedarf an doppelsitzigen Trainingsflugzeugen. Slingsby entwickelte aus dem Grunau-Babys, das Slingsby zuvor in Lizenz gebaut hatte, zwei Schulflugzeuge. In der einen Version saßen Flugschüler und Fluglehrer nebeneinander (T.21), bei der anderen Variante (T.31) waren die Sitze hintereinander angeordnet. Laut Herstellerangaben wurden insgesamt 92 T.21 produziert. Die Produktion endete 1966. Nachdem das britische Militär die T.21B ausmusterte und durch Schulflugzeuge vom Typ Grob G 103 ersetzte, übernahmen zivile Clubs und Privatleute diese Oldtimer-Segelflugzeuge.

Slingsby T21B

Länge	8,16 m
Spannweite	16,46 m
Gleitzahl	21 bei 60 km/h
Geringstes Sinken	0.85m/sec bei 55 km/h
max. Fluggewicht	454 kg
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Mindestgeschwindigkeit	45 km/h



Kurz nach dem Frühstück am nächsten Tag wurde ich gefragt, ob ich fliegen wolle. Sie hätten einen Astir-CR, der heute nicht gebraucht wird, und wenn ich Lust hätte, könnte ich diesen chartern. Wenn man so gefragt wird, muss jede Urlaubsplanung über den Haufen geworfen werden. Gott sei Dank habe ich eine einsichtige Frau, die das Suchtpotential des Segelflugs versteht und deswegen auch mit spontanem Umgestalten von Urlaubsplänen keine Schwierigkeiten hat.

Bei einer umfangreichen Einweisung wurde ich unter anderem auch auf weiter entfernte Geländeformationen aufmerksam gemacht, die auch bei verschiedenen Windrichtungen relativ sichere Flugmöglichkeiten bieten. Auch Informationen über Außenlademöglichkeiten bekomme ich und die Prozedur, die danach abzuspulen ist. Die gehen also trotz des nicht idealen Wetterberichts davon aus, dass ich einen kleinen Überlandflug mache und nicht nur im Platzbereich herumschwebe. Die Wetterfrösche haben für den späten Nachmittag eine Tendenz zur Schauerbildung vorhergesagt.

Gegen 11 Uhr hänge ich hinter der Schleppmaschine. Überall quillt und brodeln es. Langsam taste ich die Umgebung um den Flugplatz ab. Dann habe ich die nötige Sicherheit, den Platzbereich zu verlassen. Lang dauert mein Ausflug aber nicht. Ich komme nicht weit. Die Wetterentwicklung zwingt mich zur Umkehr. Nach fast 4 Stunden bin ich wieder am Platz und eine Stunde später fallen die ersten Regentropfen. An diesem Abend erfahre ich, dass sie nicht immer so großzügig mit ihren Fluggeräten umgehen. Der Flug am Vortag mit der Slingsby und die 3 Diamanten zum Gold C haben sie dazu ermuntert.

Da sich auch am nächsten Tag das Wetter nicht ändert, verabschieden wir uns von diesem gastlichen Platz mit seinen liebenswerten Menschen und ziehen weiter.

Australien 1997

Anfang der 80er Jahre ist Hans-Werner Große bereits eine Segelfluglegende. Sein Flug am 25. April 1972 mit einer ASW-12 von Lübeck nach Biarritz (Frankreich) machte ihn dazu.

Eigentlich hatte er an diesem Tag „nur“ von Lübeck nach Nantes im Westen Frankreichs fliegen und mit dieser Strecke einen neuen Weltrekord aufstellen wollen. Doch noch bevor er Nantes erreichte, entschied er sich, den sicheren Weltrekord sausen zu lassen und weiterzufliegen.

„Es war ein unbeschreibliches Gefühl, weiter zu fliegen, als je zuvor ein Segelflieger geflogen war, und auch weiter, als man es bis dahin für möglich gehalten hatte“, erinnert er sich. Es ging also weiter entlang der Atlantikküste, vorbei an La Rochelle und Bordeaux in Richtung Süden bis zur Landung nach 1460,8 Kilometern auf dem Flugplatz von Biarritz.

Wenn es solch ein Vorbild in ferne Länder zieht und er dort auch noch weitere Weltrekorde aufstellen kann, ist dies natürlich für viele ein Anreiz, die dortigen Möglichkeiten auch einmal auszuprobieren. Australien wurde zu einem Segelfliegerparadies, das einlud, dem hiesigen Winter zu entfliehen.

Viele Länder habe ich schon bereist, aber Australien fehlte noch in meiner Sammlung. 1997 war es dann so weit. Zusammen mit Hans Wenzel wollten wir uns einen kleinen Teil dieses Kontinents mal anschauen. Von Sydney an der Küste nach Brisbane, dann im Landesinneren nach Süden bis zur Great Ocean Road südwestlich von Melbourne und an der Küste zurück nach Sydney, das hatten wir uns vorgenommen.

Wenn man dann schon einmal in Australien ist, wo andere zum Segelfliegen hinfahren, dann muss man diese Gelegenheit auch ausnutzen.

In unserem Verein gibt es ein Mitglied, Hans Georg Raschke, der schon seit Ende der 80er Jahre dem Winter entflohen und diese Zeit in Narromine verbrachte. Von ihm haben wir uns die interessantesten Möglichkeiten zum Segelfliegen in unsere Karte eintragen lassen.



Der erste Anlaufpunkt war **Bowenville**, ein Flugfeld zwischen Toowoomba und Dalby, ca. 140 km westlich von Brisbane. Der Darling Downs Soaring Club ist hier der Hausherr und bei ihm kann man auch seinen Einweisungsflug machen und Einsitzer chartern.

Dass in Australien der Tiefschlepp, also der Schlepp unterhalb der Propellerböen, üblich ist, war mir klar. Dass aber gleich nach dem Ausklinken von meinem Instruktor verlangt wird, dass ich den Vogel ins Trudeln bringen soll, damit hatte ich Probleme. Bestimmt 30 Jahre ist es her, dass ich bewusst ein Flugzeug ins Trudeln gebracht habe, und dementsprechend zaghaft waren meine ersten Versuche. Unser Vogel, ein Puchacz, ignorierte nicht nur meinen ersten Versuch, sondern auch noch den zweiten. Erst beim dritten Versuch brachte ich den Vogel ins Trudeln und konnte nun meinem Hintermann beweisen, dass ich die Fähigkeit besitze, ein trudelndes Flugzeug wieder in den Normalflug zu zwingen. Anschließend durfte ich den Doppelsitzer alleine fliegen, was ich bis zur abendlichen Grillfeier auskostete.

Der **Lake Keepit** ist ein Stausee inmitten einer hügeligen Landschaft. An seinen Ufern hat der Lake Keepit Soaring Club seinen Heimatplatz.

Am späten Abend sind wir hier angekommen und nun staunen wir. Bei uns steht an jedem Flugplatz das Schild: Betreten verboten, Fluggelände, Lebensgefahr. In Australien gibt es sowas nicht und das dürfte vermutlich auch der Grund für unser Erstaunen sein. Keiner verbietet, wie wir mit einem Blick aus unseren Wohn-



mobilfenstern feststellen, das Betreten des Flugfeldes. Dort hüpfen überall Kängurus durch die Gegend und lassen sich von unserer Anwesenheit überhaupt nicht beeindrucken. Anscheinend waren sie aber gut erzogen. Mit Öffnen der Hallentore verschwanden sie ruhig und gemächlich unter den angrenzenden Bäumen.

Jetzt am Morgen ist es noch angenehm kühl, aber die Temperaturen steigen schnell an. Der Platz wird mit konstant gutem Wetter und als Lake Cumulus beschrieben. Gutes Wetter haben wir, aber von Cumuluswolken ist nichts zu sehen. Dafür kann man Staubteufel, thermische Ablösungen, die auch den Sand der Umgebung mit nach oben befördern, beobachten. Gegen Mittag steigt die Hitze weit über 40 Grad. Dank der niederen Luftfeuchtigkeit ist der Aufenthalt im Freien anstrengend, aber gerade noch erträglich.

Um diese Zeit setze ich mich ins Flugzeug und will der Hitze entfliehen. Die Haube wird geschlossen, es wird eingeklinkt, der Flügel hebt sich und die Schleppmaschine vor mir zieht nicht an. Irgendetwas verhindert ihren Start. Die Hitze im Cockpit steigt rasant an und Schweißtropfen bilden sich auf meiner Stirn. Da wird doch immer behauptet, eine Sauna sei das Privileg der nördlichen Hemisphäre. Ich muss hier aber



feststellen, dass einem auch Australien so etwas bietet, wenn auch in einer anderen Art. Jetzt beginnt der Schweiß in die Augen zu laufen. Gott sei Dank habe ich für solche Vorfälle und natürlich auch für meine Nase Papiertaschentücher bereitgelegt, die ich nun zwischen Sonnenbrillenrand und Augenbrauen stopfe. Schweiß in den Augen behindert nun meine Sicht nicht mehr, aber eine riesige Staubwolke tut es. Die Motormaschine hat unterdessen Gas gegeben und mir mit dem aufgewirbelten Staub und Sand jegliche Sicht genommen. Jetzt heißt es im Blindflug die Strecke bis zum Abheben sicher zu überstehen.

Es dauert dank der guten Schleppleistung nicht lange, bis die nötige Geschwindigkeit erreicht ist und ich aus der Staubwolke auftauchen kann. Mit jedem Meter, den ich aufsteige, entfliehe ich der Hitze. Oben wird es angenehm kühl, und nun kann ich Flug und Landschaft in Ruhe genießen.

Zu erwähnen ist hier auch noch die Clubkultur. Das Plaudern beim abendlichen Bier, die gute Laune und die großartige Unterstützung durch die Mitglieder des ansässigen Clubs sind genauso angenehm wie das Fliegen. Eine rundum sehr lohnende Erfahrung.

Narromine, ein kleiner Ort ca. 350 km nordwestlich von Sydney, war früher der Ausweichflughafen der australischen Fluglinien, wenn sie witterungsbedingt die Blue Mountains nicht überfliegen und somit Sydney nicht erreichen konnten.

Heute wird das riesige Flugfeld hauptsächlich vom Narromine Gliding Club genutzt. Unser Vereinskamerad Hans Georg Raschke, er ist dort auch Mitglied, hat organisiert, dass wir den clubeigenen Twin Astir für 3 Tage chartern können.



Wir haben Wetterglück. Basishöhe über 5000 Meter und Steigwerte von 5 Meter pro Sekunde gibt es auch in Australien nicht jeden Tag. Aber uns werden solche Tage geboten. Also ein ideales Wetter, um auf Strecke zu gehen. Wir aber sind Flachlandneulinge und müssen erst die Gegend erkunden, bevor man richtig loslegen kann.



Beim ersten Trainingsflug wurde die Umgebung des Flugplatzes bis zu einer Entfernung von 160 km erforscht. Am zweiten Tag wurde der Radius erheblich vergrößert und am dritten Tag gezielt auf Strecke gegangen.

Nach anfänglicher Blauthermik entwickelten sich im Laufe des Tages flache Kumuluswolken. Anscheinend war eine feuchte Luftmasse in das Gebiet, das auf unserer Strecke lag, eingesickert. Einige dieser Wolken begannen mit der Überentwicklung, und man sah die ersten lokalen Schauer. Sie waren

so begrenzt, dass sie ohne Gefahr durch- oder umfliegen werden konnten. Das Interessante für uns war, dass diese Regenschauer nicht immer am Boden ankommen, sondern öfter bereits in der Luft verdunsten. Kein Wunder bei über 40 Grad Celsius am Boden.

Sehr schnell ist das Gebiet mit den Regenschauern durchflogen und der Flug zum vorgesehenen Wendepunkt kann zügig fortgesetzt werden.

„Wie war doch der Name“, frage ich meinen Hintermann. „Etwas mit Berg habe ich in Erinnerung“, kommt von hinten, aber wir haben ja die Koordinaten.

Als wir am geplanten Wendepunkt ankommen, halten wir vergebens nach einem Berg Ausschau.



Nicht mal einen kleinen Hügel können wir in diesem flachen Land erkennen. Eigentlich kein Wunder, gerade bewegen wir uns wieder in Richtung 5000 m.

Wenn auch das Variometer immer wieder am Anschlag ist und der Höhenmesser über 5000 Meter klettern würde, so müssen wir doch unsere Begeisterung etwas dämpfen. Die Maschine hat keine Sauerstoffanlage. Diese Höhe haben wir deswegen unter gegenseitiger Kontrolle nur einmal erklommen und dann sehr schnell in Höchstfahrt umgesetzt.



Nach sechseinhalb Stunden und einem Flug, der uns viel über die Andersartigkeit des Wettergeschehens im heißen Flachland gezeigt hatte, landeten wir wohlbehalten und zufrieden wieder in Narromine.

Im Nachhinein wird man dann feststellen, dass diese 3 Tage die besten Tage für den Streckenflug im ganzen Jahr waren. Diese Basishöhe und solche Steigwerte sind auch in Australien seltene Ausnahmen.

Tocumwal, wo ich als Nächstes fliegen will, ist eine Kleinstadt in New South Wales, 270 km nördlich von Melbourne.

Während des Zweiten Weltkriegs, Anfang 1942, wurde von der US-Luftwaffe am Rande der Stadt ein großer Militärflugplatz mit 4 Start- und Landebahnen mit jeweils fast 2000 m Länge errichtet.

Man befürchtete eine Invasion durch japanische Truppen, und um die bekämpfen zu können, wurde eine Basis für schwere Bomber benötigt. Tocumwal wurde ausgewählt, da es südlich des erwarteten feindlichen Invasionsgebiets lag und somit vor feindlichen Angriffen sicher war.



Dieser große Flugplatz, heute fast ohne Flugverkehr, bietet eine ideale Infrastruktur für die Segelflieger. Schon am Eingang von Tocumwal wird man durch eine aufgebockte Maschine auf diese Sportart und die Segelflugschule aufmerksam gemacht. Hierher kommen jedes Jahr viele europäische Piloten, um dem heimatlichen Winter zu entfliehen und damit der Zwangspause zu entkommen.

Wesentlich dazu beigetragen hat Ingo Renner. Den 4fachen, in Hude bei Bremen geborenen Weltmeister und ab 1971 australischen Staatsbürger zog es in der australischen Flugsaison nach Tocumwal. Hier leitete er das 1970 neu gegründete Sportavia-Soaring-Center. Während der Saison in der nördlichen Hemisphäre war sein Platz bei der Segelflugschule Öerlinghausen.

Geprägt wird der Platz von einer riesigen, freitragenden, hölzernen Flugzeughalle aus dem Zweiten Weltkrieg. 1945 gab es 5 von dieser Sorte, in denen damals B-24-Bomber mit ihrer Flügelspannweite von 33,55 m abgestellt werden konnten. Platzmangel zum Abstellen von Segelflugzeugen gibt es hier nicht.



Schlechtes Wetter hält uns am Boden.

Deswegen untätig herumsitzen können Segelflieger nicht. Überall in der großen Halle wird verschönert und repariert. Ein australischer Kollege bemalt seinen Blechdampfer, einen polnischen Blanik, und verwandelt ihn so in ein Kunstwerk. Ein anderer poliert seine Flächen und ein dritter versucht sich mit dem Anbau von Winglets an einem Oldtimer.



Egal, wo man in der Welt auf einem der bekannteren Flugplätze auftaucht, unter Garantie entdeckt man bekannte Gesichter. Die Winterflüchtlinge vom Nachbarverein aus Unterwössen sind auch schon da und haben sich hier häuslich eingenistet. So eine Schlechtwetterperiode hat auch ihre Vorteile. Endlich hat man einmal Zeit, ausführ-

liche Informationen einzuholen und Erfahrungen mit den Anderen auszutauschen.

Der Flugplatz bietet seinen Gästen auch eine hervorragende Infrastruktur. Kaum ist die Schlechtwetterfront durchgezogen, muss dies genutzt werden. Während ich mich zu einem Schnupperflug abkommandiere, nutzt Hans die dort angebotene Waschmaschine. Wenn man unsere Utensilien betrachtet, wurde es auch langsam Zeit.

Die Wetterfrösche haben es ja vorhergesagt, aber so richtig glauben wollten wir es doch nicht. Vermutlich war der Wunsch, sich in der Luft zu erheben, stärker als der Glaube an die absehbare Tatsache. Schon nach einem fliegbaren Tag war Schluss. Es zog ein Sandsturm auf, und die Maschinen blieben die nächsten 2 Tage in der Halle.

Da uns die Zeit davonläuft, setzen wir unsere Reise fort.



Corowa

Gerade mal 87 km sind es von Tocumwal bis zum Australian Soaring Centre bei Corowa, wo wir im Laufe des Vormittags ankamen. Bisher hatten wir nie Schwierigkeiten, wenn wir ohne Voranmeldung einfach auftauchten. Hier aber empfingen uns zum ersten Mal skeptische Blicke. Auf meine Frage nach einem Schnupperflug in der weiteren Umgebung wird ein Überprüfungsflug im Laufe des nächsten Tages in Aussicht gestellt. Für einen Abstecher in die nahen Berge fehle momentan der Instruktor und alleine, mit einer von ihnen gecharterten Maschine, dürfe ich mich nach der Einweisung nur im Platzbereich bewegen, wird mir mitgeteilt.

An die 4000 Stunden Flugerfahrung im alpinen Gelände waren ihnen anscheinend zu wenig! Als sie dann die Gold-C mit den drei Diamanten an meinem Hutrand entdeckten, wurden sie etwas zugänglicher, aber ich hatte mich innerlich bereits verabschiedet.

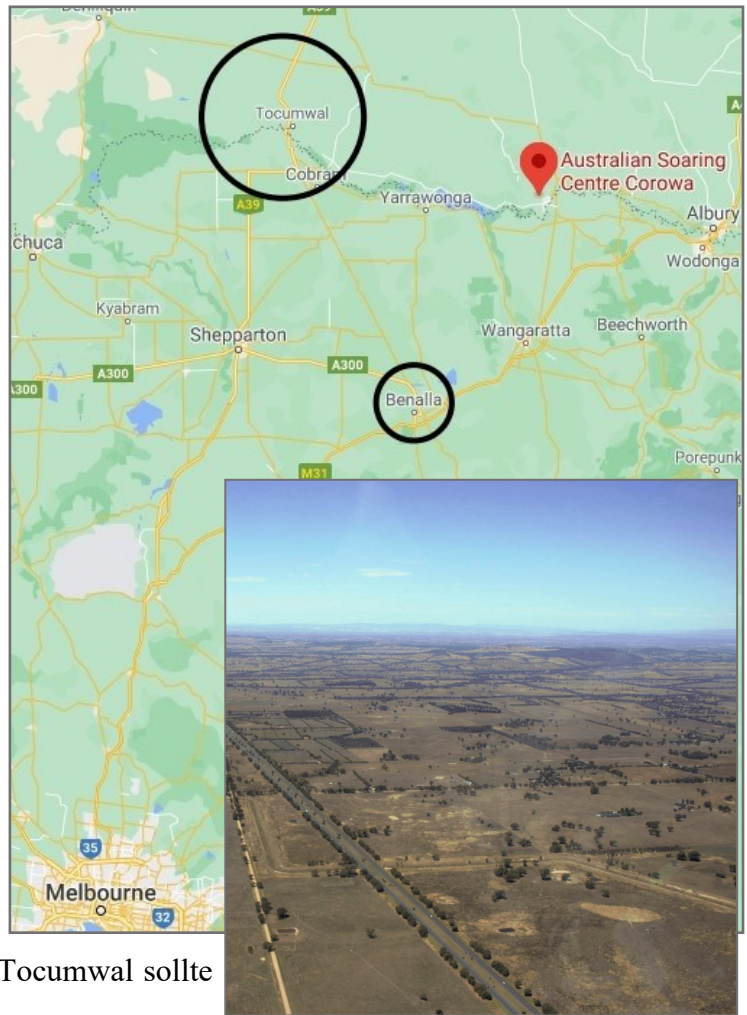
Benalla

Noch am gleichen Tag ging es weiter zum 95 Kilometer entfernten Benalla. Die Stadt im australischen Bundesstaat Victoria liegt etwa 230 km nordöstlich von Melbourne an der Eisenbahnlinie nach Sydney.

Es ist schon der spätere Nachmittag, als wir dort ankommen und mit offenen Armen empfangen werden. Das Angebot am nächsten Tag, nach dem morgendlichen Wetterbriefing einen Überprüfungsflug zu machen, konnte ich natürlich nicht ablehnen. Als ich vor der kurzen Überprüfung den Wunsch äußerte, nicht nur die nähere, sondern auch die etwas weitere Umgebung einmal kennen zu lernen, war mein Mitflieger davon sofort zu begeistern. Wasser und etwas zum Knappern wurden beschafft und dann waren wir unterwegs. Der Wetterbericht hatte Blauthermik vorhergesagt und zum Flug nach Norden geraten. Wir hielten uns daran, Tocumwal sollte der Wendepunkt sein.

Ganz so flott, wie ich gedacht hatte, kamen wir nicht voran. Ein Puchacz ist halt kein Rennpferd und vielleicht war gerade deswegen dieser Flug für mich so interessant. Trotz meiner vielen Stunden im Gebirge kann ich im Flachland noch einiges dazulernen. Alles ist in so einer öden Landschaft wie der, die wir überfliegen, anders. Bei uns gibt es im Flachland wenigstens noch Hügel, Wälder und Orte, die einem einen Abreißpunkt für die Thermik anbieten. Hier aber und dazu noch bei Blauthermik erkenne ich viele Punkte, auf die mich mein Hintermann hinweist, nicht selbst. Nach der Landung sitzen wir noch lange zusammen und ich bedauere es sehr, dass wir nicht länger bleiben können.

Wir sind jetzt schon unter Zeitdruck und das eigentliche Ziel unserer Reise, einen Teil von Australien kennenzulernen, wollen wir nicht aufgeben.



Die Great Ocean Road mit den 12 Aposteln ist unser Wendepunkt. Den Rückweg haben wir so geplant, dass nach Durchquerung der bis zu 2228 m hohen Snowy Mountains der Flugplatz Bunyan, ca. 10km nördlich von Cooma, besucht werden kann.

Beim Verlassen der Snowy Mountains in Richtung Cooma versprechen uns die Wolken ein fantastisches Segelflugwetter. Aber wie so oft dauert es etwas länger, als man denkt, bis man das angestrebte Ziel erreicht.

Bunyan Airstrip, der Vereinsplatz der Segelflugbegeisterten aus der Hauptstadt Canberra, liegt in einer buckligen Landschaft. Bis wir dort ankommen, ist die Wolkenbildung nicht mehr so ideal wie noch vor einigen Stunden. Fliegen kann man natürlich immer noch ganz gut, was der rege Flugbetrieb auch beweist.



Überall auf den Segelflugplätzen kommt man mit den dort Aktiven schnell in Kontakt, wenn sie erst einmal festgestellt haben, dass man auch diesen Sport ausübt. Deswegen dauert es auch nicht lange, bis uns angeboten wird, die Gegend einmal von oben zu erkunden, und sowas kann man natürlich nicht ablehnen. Wieder einmal darf ich in einem Puchacz Platz nehmen und unter der Aufsicht einer Vereinsfluglehrerin eine Runde drehen.

Der **SZD-50 Puchacz (Uhu)** ist ein zweisitziges Schul- und Leistungssegelflugzeug des polnischen Herstellers PZL Bielsko. Der Puchacz ist für alle Arten der Segelflugausbildung einschließlich einfachem Kunstflug geeignet. Im Jahre 1979 begann man mit der Produktion die im Jahr 2014 eingestellt wurde.

SZD-50 Puchacz (= Uhu)

Spannweite	16,67 m
Gleitzahl	30 bei 85 km/h
Geringstes Sinken	0.7 m/sec bei 75 km/h
max. Fluggewicht	570 kg
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Mindestgeschwindigkeit	60 km/h

Wie auf den meisten Plätzen Australiens wird auch hier nur der Tiefschlepp praktiziert. Ca. 5m tiefer als die Schleppmaschine und Seil vorm Gesicht ist recht ungewohnt. Aufs Fliegen brauche ich mich ja nicht mehr zu konzentrieren, das geht ganz automatisch, und automatisch bewegte sich deswegen mein Vogel etwas in Richtung der in Europa üblichen Schleppposition. Wir waren noch gut unterhalb der Propellerverwirbelung, aber hier war dies anscheinend nicht ausreichend. Von hinten bekam ich ein Kommando zur Korrektur, und dabei entdeckte ich, dass Automatismen nicht immer sinnvoll sind.



Der Puchacz war zwar ganz ordentlich in Schuss, aber die hohen Fahrtgeräusche erschwerten eine Verständigung erheblich. Zu meiner Verwunderung kam in 400 Meter Höhe vom hinteren Sitz bereits das Kommando „out“, was ich natürlich brav befolgte und mich im schwachen Barth nach oben arbeitete. Von der Basis aus hatte man bei der klaren Luft einen fantastischen Weitblick.

Nach der Landung stellte sich heraus, dass meine Mitfliegerin mit ihrem ausgeprägten australischen Dialekt nicht „out“, sondern „look out“ gesagt hatte, und ich hatte wegen der Fahrtgeräusche nur die Hälfte mitbekommen. Sie hatte mich also nicht zum Ausklinken aufgefordert, sondern wollte mich nur auf den schönen Ausblick aufmerksam machen. Trotz meines schwachen Englisch und ihrem typischen Australisch kam ohne die Beeinträchtigung durch Fluggeräusche noch eine interessante Unterhaltung zustande.



Viel zu schnell verrinnt die Zeit. Bis zu unserem Rückflug nach Deutschland sind es noch 2 Tage. Wir mussten uns leider verabschieden. Auch hier wären wir gerne noch länger geblieben.

Für die 300 km bis Sydney braucht man zwar keine 2 Tage, aber die Rückgabe des Wohnmobils stand uns ja auch noch bevor. Unser Toyota-Hiace-Campervan, ein älteres Baujahr in den Abmessungen eines VW-Busses und sehr einfach ausgestattet, hatte die Reise trotz Wellblechstraßen und Sandsturm im Outback ohne Mängel und Blessuren überstanden. Aber sehen die Vermieter es ähnlich? Das war die Frage. Der wird bei der Rückgabe sehr gründlich untersucht, dachten wir, und planten dafür dementsprechend viel Zeit ein. Positiv überrascht waren wir dann über die Lässigkeit, mit der diese Endkontrolle stattfand. Ein kurzer Gang rund ums Auto und damit war die Prozedur erledigt.

Diese Lässigkeit konnten wir auch bei unserer Fahrt durch dieses dünn besiedelte Land immer wieder feststellen. Einmal mussten wir auf einer schmalen Straße einem dieser riesigen Roadtrains ausweichen und blieben dabei im sandigen Straßenrand stecken. Das erste Fahrzeug, das vorbeikam, hielt an, der Fahrer stieg aus seinem Pickup, nahm ein Seil von seiner Ladefläche, hängte es bei uns ein und zog uns aus dem Sand. Dann stieg er wieder in sein Fahrzeug, winkte kurz und verschwand, ohne ein Wort mit uns gewechselt zu haben. Es scheint, dass die endlose Leere des Hinterlandes und die große Entfernung zwischen den Nachbarn die Menschen prägen. Ohne Hilfsbereitschaft und Gelassenheit dürfte das Leben hier erheblich schwieriger sein.



Ich habe den Eindruck, dass dies auch in der Fliegerei sichtbar wird. Der Hunger nach großen Strecken scheint bei den australischen Piloten nicht so ausgeprägt zu sein wie bei uns. Streckenflug wird in vielen Vereinen sehr klein geschrieben. Wichtiger, so hat man den Eindruck, sind kleine Wettbewerbe und das abendliche Barbecue im Kreise Gleichgesinnter.

Nur ein Beispiel: In der letzten Novemberwoche findet immer die „Narromine-Cup-Week“ statt. Hört sich groß nach Wettbewerb an, ist es aber nicht. Es ist eine Zusammenkunft von Gleichgesinnten. Die Bandbreite der Piloten reicht von Weltrekordhaltern bis hin zu Leuten, die das erste Mal 50 km fliegen. Fest vorgegebene Aufgaben gibt es nicht. Jeder fliegt eine eigene Aufgabe nach seinen Möglichkeiten.

In der Früh gibt es ein Briefing zum Ablauf und zum Wetter. Man erfährt, welche Startbahn genutzt wird (bei 60 Flugzeugen ganz nützlich) und

welche „Geldstrafen“ für Dummheiten vom Vortag zuzahlen sind.

Der eine musste 2\$ bezahlen, weil er sich nicht von seinem Laptop trennen konnte, der andere bekam eine Strafe, weil er zur Fliegerbefestigung seine Heringe im Teer versenkte und nicht das dafür vorhandene Stahlseil benutzte. Das eingesammelte Geld wird für die Jugendförderung verwendet.

Natürlich gibt es auch hier ernsthafte Wettbewerbe, aber bei den meisten scheint der Spaß am Fliegen und das abendliche Zusammensein beim Grillen und Bier im Vordergrund zu stehen.

Meine Schnupperflüge waren alle interessant und lehrreich. Fast jeder Australienfahrer berichtete voller Enthusiasmus von fantastischen Basishöhen und großartigen Bärten. Das alles haben wir hier auch erlebt, aber klar ist auch, dass wir extremes Glück hatten. Eine Basishöhe von 5000 m wie in Narromine ist ein seltenes Ereignis. Im Normalfall, bei gutem Flugwetter, lag sie bei meinen Flügen um die 2500 bis 3000 m, und wenn die Steigwerte dabei 2 m im Schnitt erreichten, dann war das schon ein sehr guter Tag. Es gab Tage mit herrlichen Wolken und Wolkenstraßen. Häufiger waren aber die Tage mit Blauthermik.

Blauthermik ist im Gebirge schon so ein Thema, aber da erkennt man die Auslösespunkte noch.

Hier aber, im brettebenen Outback, ist es für mich völliges Neuland. In unserem Sport lernt man anscheinend nie aus. Das Blauthermikfliegen ist direkter. Bei einer Basis von 3000 m versucht man, im ersten Drittel zu bleiben, und fliegt so lange seinen Kurs, bis der 3-m-Bart kommt (man nimmt auch mal 1 m, wenn er nicht kommt).



Manchmal hat man auch Glück und die Thermik wird sichtbar. Durchaus häufig zu beobachten und manches Mal die letzte Rettung für einen Segelflieger ist der Dustdevil oder Willy-Willy, wie er meistens genannt wird. Dieser hier ist so stark und dicht, dass er sogar einen Schatten wirft und bis auf 12500 ft hinauf reicht.



Ein **Staubteufel** ist ein starker, gut ausgebildeter und relativ kurzlebiger Wirbelwind. Die primäre vertikale Bewegung ist nach oben. Staubteufel sind normalerweise harmlos, können aber in seltenen Fällen groß genug werden, um eine Bedrohung für Menschen und Eigentum darzustellen.

Staubteufel bilden sich als wirbelnder Aufwind unter sonnigen Bedingungen bei schönem Wetter. Voraussetzung ist:

- Flaches, karges Gelände, Wüste oder Asphalt
- Starke Überhitzung durch Sonneneinstrahlung
- Klarer Himmel oder leicht bewölkte Bedingungen
- Leicht oder gar keine Wind- und kühle Atmosphärentemperatur

Streckenflug in dieser braunen, ausgedörrten Landschaft hat auch andere Tücken.

Wird man hier zu einer Außenlandung gezwungen, so stehen kilometerlange Farmflächen zur Verfügung. Ob das Farmhaus, in dessen Nähe man sinnvollerweise aufsetzt, bewohnt ist, weiß man sicher erst nach der Landung. Sinnvoll ist es deshalb, rechtzeitig mit dem Heimatplatz Kontakt aufzunehmen. Schließlich braucht man ja ein Telefon und wenn das Farmhaus nicht bewohnt ist, gibt es Probleme.

Nach unserer Abreise von Narromine durfte Hans Georg Raschke so einen Besuch machen und beschreibt ihn so:

In einem ca. 60 cm oder höheren Stoppelfeld versinken auch meine Ambitionen. Die Tragflächen der LS4 liegen fest auf den Stoppeln, ein Ringelpiez ist da nicht möglich.



Der Schlepper, den ich über Funk verständigt hatte, reißt mich aus dem Feld. Zur Abwechslung kein Staub, sondern Stroh fliegt mir beim Start um die Ohren. Das Ergebnis ist auf dem Bild deutlich zu erkennen und ich garantiere, dass die LS4 mit diesen eigenartigen Turbulatoren keine nachteilige Gleitzahl erreicht. Nebeneffekt: Der Schlepppilot hatte erst am Morgen seinen Propeller nachgeschliffen und war nach dem Start in Sorge um ihn. Es stellte sich jedoch heraus, dass der Propeller nach der Betätigung als Strohhäcksler den ultimativen Feinschliff bekommen hatte.

Drei Wochen Australien reichen nur, um etwas an der Oberfläche zu schnuppern. Viel zu schnell verging die Zeit. Australien, wir kommen wieder!

Motorsegler als Schleppmaschine

Eine DR400 Remorqueur mit Porsche-Motor ist ja eine fabelhafte Schleppmaschine, aber ein bisschen laut. 1992 begann der Ärger und ab 1993 war die Startzahl in Unterwössen auf 15 pro Tag beschränkt. Da nicht jeder Pilot geeignet ist, sich zu zweit hinter solch eine Maschine zu hängen, ist Doppelschlepp nicht das geeignete Mittel, dieses Problem zu lösen.

Max Stadter, Schulleiter der DASSU, fand einen Ausweg. Er rollte mit einem Falken auf die Bahn, hängte eine leichte K8 mit einem alten Hasen im Cockpit ans Seil des Motorseglers und gab Vollgas. „Wäre doch gelacht“, dachte Max, „wenn er die Behörden und ihre lästigen Auflagen nicht irgendwie austricksen könne.“ Die Sache mit dem Motorsegler F-Schlepp funktionierte ausgezeichnet und sie bot einen entscheidenden Vorteil. Im Gegensatz zur



Remorqueur war die Anzahl der Starts vom Motorseglern nicht limitiert.

Natürlich hatte die Sache einen Haken und der war nicht von schlechten Eltern. Stadter hatte mit seinem Selbstversuch fliegerisches Neuland betreten. Das neue Startverfahren war nirgendwo geregelt. Es stand in keinem Luftfahrtgesetz, in keiner Ausführungsverordnung und in den einschlägigen Ausbildungsrichtlinien, da stand es auch nicht. Was Luftfahrt-Bürokraten in ihren Amtsstuben nicht irgendwie im Paragraphen gießen, das gibt es einfach nicht. Es ist dann zwar nicht ausdrücklich verboten, aber erlaubt ist es deshalb noch lange nicht.

Leute, die in Flugplatznähe Häuser bauen und sich dann über den Fluglärm beschweren, gibt es nicht nur in Unterwössen, die gibt es anscheinend überall. Dass man durch den Einsatz von Motorseglern Fluglärm und damit Stress und Ärger reduzieren kann, davon hat Rainer Stöckl und die DASSU das bayerische Wirtschaftsministerium nach einigen Gesprächen überzeugt.

Das bayerische Wirtschaftsministerium rief zusammen mit dem Luftfahrtbundesamt 1995 ein Forschungsprojekt zur Breitenerprobung der neuen und viel leiseren Schleppmethode ins Leben. Die Federführung bekam die DASSU und staatliche Fördermittel flossen auch.

Der technische Vorstand der DASSU, Rüdiger Ettlbrück, übernahm die Projektleitung, Reiner Stöckl die Flugerprobungen. Die Firmen Scheibe, Produzent der Motorfalke, Tost, der Seilexperte, und Nitsche, Produzent des Motorseglers Samburo, halfen mit technischer Unterstützung.

Gut 2 Jahre später, Anfang 1998, wurde die Breitenerprobung des Motorsegler-F-Schlepps erfolgreich abgeschlossen. Die Dokumentation, die dem Regierungsvertreter übergeben wurde, umfasste 1500 Seiten und brachte 12 Kilo auf die Waage.

Das Ergebnis war äußerst erfolgreich. Ein Motorsegler kostet in der Anschaffung 40 Prozent weniger als eine herkömmliche Schleppmaschine. Er verbraucht, obwohl der Schlepp länger dauert, nur halb so viel Sprit und ist wesentlich leiser.

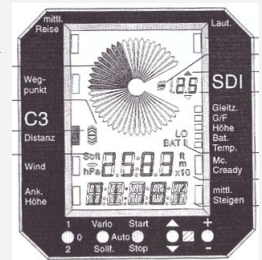
Das Luftamt Südbayern ließ sich aufgrund dieses Ergebnisses nicht lumpen und erlaubte der DASSU daraufhin 37 Schleppstarts pro Tag. Die Genehmigung war zunächst bis Ende 1999 befristet, aber die Segelflieger feierten die Entscheidung trotzdem als glorreichen Erfolg.

Die Entwicklung um die Jahrtausendwende.

Um die Jahrtausendwende kommen einige technische Neuerungen auf den Markt, die das Leben der Segelflieger erheblich erleichtern. Der Fortschritt im Elektronik- und Softwaresektor ermöglichte es, auch technische Neuerungen für den Segelflug zu entwickeln. Zwar waren diese Geräte aufgrund ihrer geringen Stückzahl relativ teuer, aber dank der Vorteile, die sie boten, in Segelfliegerkreisen sehr begehrt.

Der Segelflugcomputer

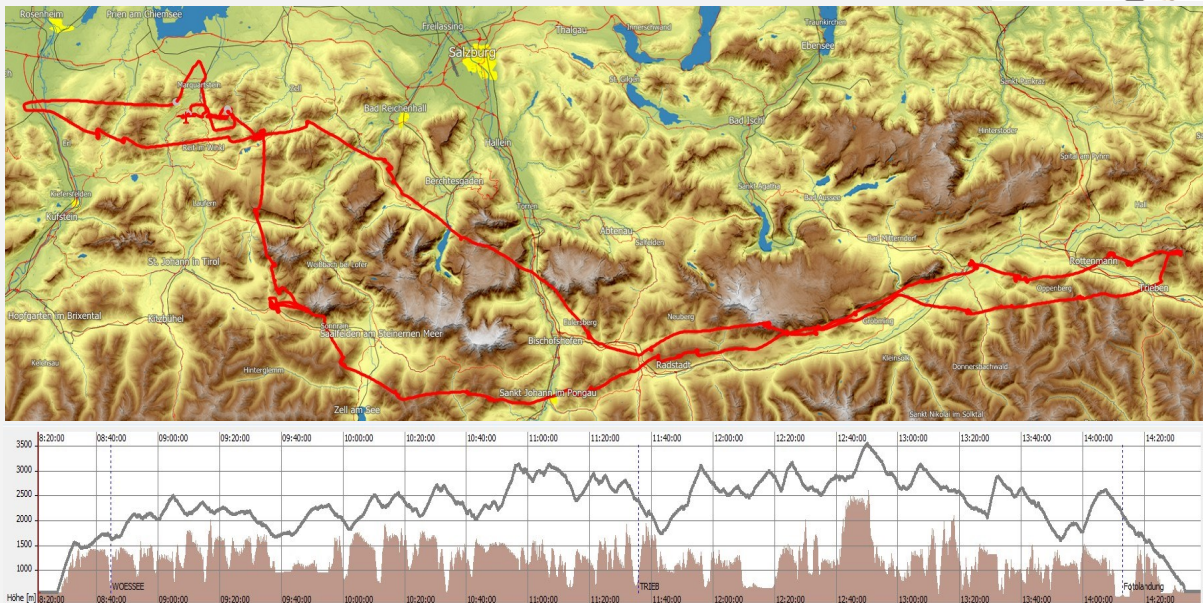
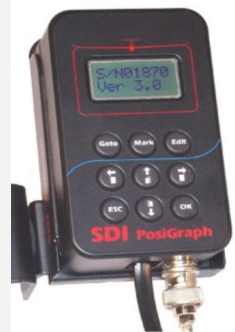
1997 war es auch bei uns so weit. Wir tauschten unser E-Vario gegen einen Segelflugcomputer. Franz Pöschl hatte einen Rechner entwickelt, der all das enthielt, was für die Streckenfliegerei von Nutzen war. Der C3, der mit einem GPS gekoppelt werden kann, belastete den Durchschnittspiloten nicht, sondern erleichterte seine Entscheidungen. Für mich waren besonders der Wind, die automatische Umschaltmöglichkeit von Vario auf Sollfahrt und der Endanflugrechner hilfreich.



Der Logger

1999 brachte Franz Pöschl den Flugdatenlogger mit Navigationsanzeige Posigraph auf den Markt. Der Flugweg wird mit einem internen GPS aufgezeichnet. Die barometrische Höhe liefert eine eingebaute Drucksonde und die Motorgeräusche werden über ein Mikrofon gemessen.

Dies war natürlich die ideale Ergänzung zu unserem Segelflugcomputer C 3.



Der Logger im Einsatz

Am 16.5.2000 wird der neu erworbene Logger bei mir zum ersten Mal eingesetzt. Jetzt, nach der Landung, machte so eine Auswertung richtig Spaß. So einfach, wie das alles funktionierte, hatte man es sich immer vorgestellt. Als Strecke wurde ein Dreieck von 587 Kilometern ermittelt und dafür benötigte ich 6 Std. 7 Min. Start- und Landezeit gab es schwarz auf weiß und mit Hilfe eines Programms konnte man den Flug exakt nachvollziehen. Ich war begeistert!

Der Barograph nebst Berußungsgerät, Alufolien und Haarspray zur Fixierung der Aufzeichnung sind reif fürs Museum.

Das Handy

Während Mobiltelefone in den Achtziger- und frühen Neunzigerjahren nur für Geschäftsleute interessant waren, begann diese Technik ab Mitte der 90er Jahre in den Alltag vieler Menschen einzusickern. Das Handy wurde Hosentaschentauglich und somit auch für die Segelflieger interessant. Jetzt musste man sein Flugzeug nicht mehr alleine im Acker zurücklassen, um nach einem oft längeren Marsch zum nächstgelegenen Haus Kontakt mit der Rückholmannschaft aufzunehmen.

Noch einen Vorteil hatte das Handy. Beim Endanflug konnte man bereits seine Frau verständigen, dass die Landung bevorsteht und das Kaffeewasser aufgesetzt werden kann.



PDA (persönlicher digitaler Assistent)

Der persönliche PC für die Hosentasche, der Pocket-PC, wird um die Jahrtausendwende von verschiedenen Firmen hergestellt und verkauft. Einer der Anbieter, Compaq, brachte 1997 seinen iPAQ 3060 auf den Markt. Von Microsoft wurde das Betriebssystem Windows CE speziell für die Verwendung in Kleincomputern und mobilen Geräten entwickelt. In schneller Folge kamen immer neue Modelle auf den Markt. So im Jahr 2000 der Compaq iPAQ 3630 und 2002 das Modell iPAQ 3970.

Die Pocket-PCs von Compaq zeichneten sich vor allem durch ihr Farbdisplay aus. Dieses ist so kontrastreich, dass es sowohl im gleißenden Sonnenlicht als auch im dunklen Büro gut lesbar ist. Das Display des iPAQ 3970 steigert diese Fähigkeit nochmals erheblich.



Damit gibt es ein Gerät, das auch im Segelflug voll einsatzfähig ist. Die Softwarehersteller StrePla und See You haben dieses Marktpotential natürlich auch erkannt und ihr Softwareangebot dementsprechend erweitert.

Schnell schreitet die technische Entwicklung voran, und was heute an der Spitze steht, landet morgen bereits im Abfall. So ist dies auch beim Pocket-PC. Das Spitzen-Gerät 3970, das 2002 noch 959,00 € kostete, wird 7 Jahre später als gebrauchtes Gerät für € 15,- verramscht. Jetzt können sich auch weniger betuchte Segelflieger ein Navigationsgerät leisten.

Auch wir haben in unsere ASW 20 das Compaq iPAQ 3970 eingebaut und mit SeeYou betrieben.

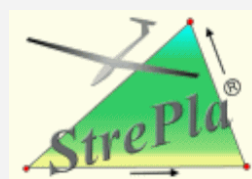
Die Software

Der Markt für Heimcomputer war Ende der 1980er-Jahre in viele nicht zueinander kompatible Systeme zersplittert. Anfang der 1990er-Jahre setzte sich zunehmend der IBM-PC mit den Windows-Betriebssystemen von Microsoft im Heimanwenderbereich durch. Laut Statistischem Bundesamt verfügten 1999 45 Prozent der privaten Haushalte über einen Personal Computer.

Auf dieser Basis erschien die Entwicklung von Software wirtschaftlich sinnvoll, auch wenn der Absatzmarkt, wie bei uns Segelfliegern, klein war.

Die ersten Streckenflugplanungs- und Auswerteprogramme für den Segelflieger gab es schon 1998 (StrePla) und 2000 (SeeYou).

Ab 1999 stand den Mitgliedern der Segelfluggruppe Siemens StrePla zur Verfügung.



FLARM (eine Abkürzung für „Flight Alarm“)

Um die Jahrtausendwende ist etwa jeder dritte Todesfall im Segelflug auf eine Kollision zurückzuführen. Trotz erhöhter Aufmerksamkeit ist es in vielen Situationen nahezu unmöglich, das andere Flugzeug zu sehen.

Drei Schweizer, Urs Rothacher, Andrea Schlapbach und Urban Mäder, befassten sich mit diesem Problem und entwickelten 2004 ein Gerät, das Piloten vor einem drohenden Zusammenstoß alarmiert und die Position des anderen Flugzeugs anzeigt.

Das durch Crowdfunding finanzierte Projekt war ein voller Erfolg. Auf Antrieb wurde etwa die Hälfte der Schweizer Segelflugzeuge mit FLARM ausgerüstet. Der Nutzen des FLARMS verbreitete sich in Windeseile. Jeder, der FLARM besaß, wollte natürlich, dass jeder seiner Pilotenfreunde auch FLARM bekam. Auf diese Weise konnte das Risiko eines Zusammenstoßes theoretisch beseitigt werden. Folglich wurde FLARM von allen Segelfliegern massiv gefördert. Ohne traditionelle Marketing-Anstrengungen stieg die Zahl der FLARM-Installationen explosionsartig an.

Im Dezember 2004 erhielt FLARM die deutsche Zulassung.

Bereits in der Saison 2005 waren auch außerhalb der Schweiz etliche Segelflugzeuge mit FLARM unterwegs. Eines davon war unsere ASW 20. Auch in Unterwössen war man vom Erfolg dieser Neuerung überzeugt und beschloss, FLARM flächendeckend an der DASSU und in den Domizilvereinen einzuführen. Schon 2006 war die Dichte der Flugzeuge mit FLARM rasant angestiegen.

Die Erfinder erhielten 2006 den OSTIV-Preis.

FLARM im Einsatz

Es herrscht gutes Flugwetter und ich fliege den Pinzgauer Spaziergang zwischen Zell am See und Maierhofen entlang. Hier wird mir zum ersten Mal klar, wie viele Flugzeuge ich ohne FLARM früher übersehen haben muss. Immer wieder werde ich durch das Aufblitzen eines roten Signals auf andere Maschinen in meiner Umgebung aufmerksam gemacht, die ich ohne diese Warnung nicht wahrgenommen hätte. Natürlich sind es nicht immer gefährliche Situationen, aber sehen und gesehen werden vermindern tödliche Unfälle, und dazu trägt FLARM erheblich bei.

EDS-Sauerstoffgerät

Der Hersteller und Erfinder der EDS-Anlagen, Patrick Mc Laughlin (Mountain High USA), hat in den 1990er Jahren ein Steuergerät geschaffen, das den Sauerstoff bedarfsgesteuert abgeben und dabei die Atmung des Nutzers überwachen kann. Hierdurch wird der Sauerstoffverbrauch drastisch reduziert und die Sicherheit erhöht. Bis zu einer Höhe von 6000 m kann dabei eine Nasenkanüle verwendet werden.

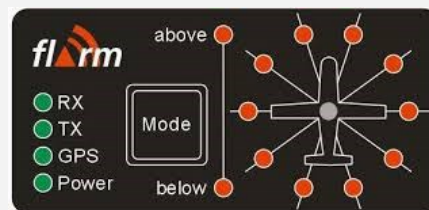


Online Contest (OLC)

Eine weltweite Plattform für die Streckenfliegerei

Während einer Luftfahrtmesse in Friedrichshafen unterhielt ich mich mit Reiner Rose, der seinen Ärger über den Aufwand bei dezentralen Segelflugwettbewerben und das unflexible Verhalten der Verantwortlichen Luft machte. Da er auf Funktionärssebene keine Änderung erwartete, stand damals bereits sein Entschluss, eine eigene Plattform aufzubauen, fest.

Der Gedanke, der ab 1998 verwirklicht wurde, GPS-Daten und Internet zusammenzubringen, führte den OLC zu weltweitem Erfolg.



Ein versäumter Tag

Später war ich dran, wieder einmal zu spät. Der Abbau des Tops hat länger gedauert, als ich eingeplant hatte. Es sind zwar nur 4 Schrauben, die zu lösen sind, aber die ASW20 mit Langhohren zu versorgen, alles abzukleben und den Hänger herrichten, das kostet auch Zeit. Unterdessen hatte sich schon eine längere Schlange am F-Schlepp gebildet, bevor ich mich einreihen konnte.

Unsere LS 6 mit Hans Georg Raschke an Bord ist bereits kurz vor dem Achensee, als ich endlich in der Luft bin. Der hat vor, in Richtung Matterhorn zu fliegen, erfahre ich über Funk, und damit steht auch meine Flugrichtung fest. Nicht dass ich mir einbilde, mit meinem späten Start dieses Ziel auch zu erreichen, aber ein Teil des Weges müsste machbar sein.

Ich bin kurz hinter Landeck, als ich ernsthafte Schwierigkeiten bekomme. In meinem Bestreben, schneller voranzukommen, habe ich einige gute Bärte ignoriert und hänge nun tief unten im Tal. Mühsam ist das Hangsegeln, wenn es überall ein wenig und nirgends richtig nach oben geht. Dementsprechend vergeht viel Zeit, bis ich wieder die Höhe habe, um Anschluss an die Thermik zu finden. So ein Fehler bei so gutem Streckenwetter stoppt meinen Vorwärtsdrang. Und als ich dann noch mitbekomme, dass Hans Georg seinen Flug abgebrochen hat und in Richtung Osten fliegt, ist meine Motivation vollkommen erloschen. Der Rest des Tages wird mit Spazierenfliegen zu Ende gebracht.

Was an diesem Tag möglich war, zeigt der Bericht von Hans Georg Raschke.

Traumziele und Traumstrecken

Hans Georg Raschke

Für den 20. Juni 2000 war störungsfreies Streckenwetter für unseren Alpenraum vorhergesagt. Ich hoffte, so gut wie am Tag vorher, an dem ich zum ersten Mal über die karnischen und julischen Alpen fast bis Bled vorgeflogen war. Daher sollte es heute noch einmal Richtung Slowenien gehen, um das Gebiet nach Möglichkeit etwas weiter zu erkunden.

Bei der Startaufstellung am F-Schlepp in dritter Position stand die gute LS6 D-7000 bereit für Abflugrichtung Südost. Da kam über Funk die Meldung, dass unsere Geitauer Fliegerfreunde gestern Zermatt umrundet hatten.

Zermatt bzw. das Matterhorn stellt für mich ein segelfliegerisches Traumziel dar, und immer, wenn mich Flüge ins Oberengadin oder Rheintal getragen hatten, war da der erwartungsvolle Blick Richtung Furkapass:

Ob es heute wohl klappen wird? Klar, dass die D-7000 nach dem Klinken mit neuem Kursziel unterwegs war. Allerdings mit Hoffen und Bangen: Möglicherweise war ich heute einen Tag zu spät dran?

Und so wars dann auch. Nach problemlosen Queren des Inntales und schnellem Vorflug ins obere Engadin bei gut entwickelter Konvektion verloren sich die letzten Wolken auf der Linie Maloya/Chur. Bei Blauthermik ein unbekanntes Gebirge zu erfliegen ist nicht meine Sache, daher warf ich nach einigem Herumstochern zwischen Albula- und Julierpass enttäuscht das Handtuch und steuerte in Richtung Pontresina.

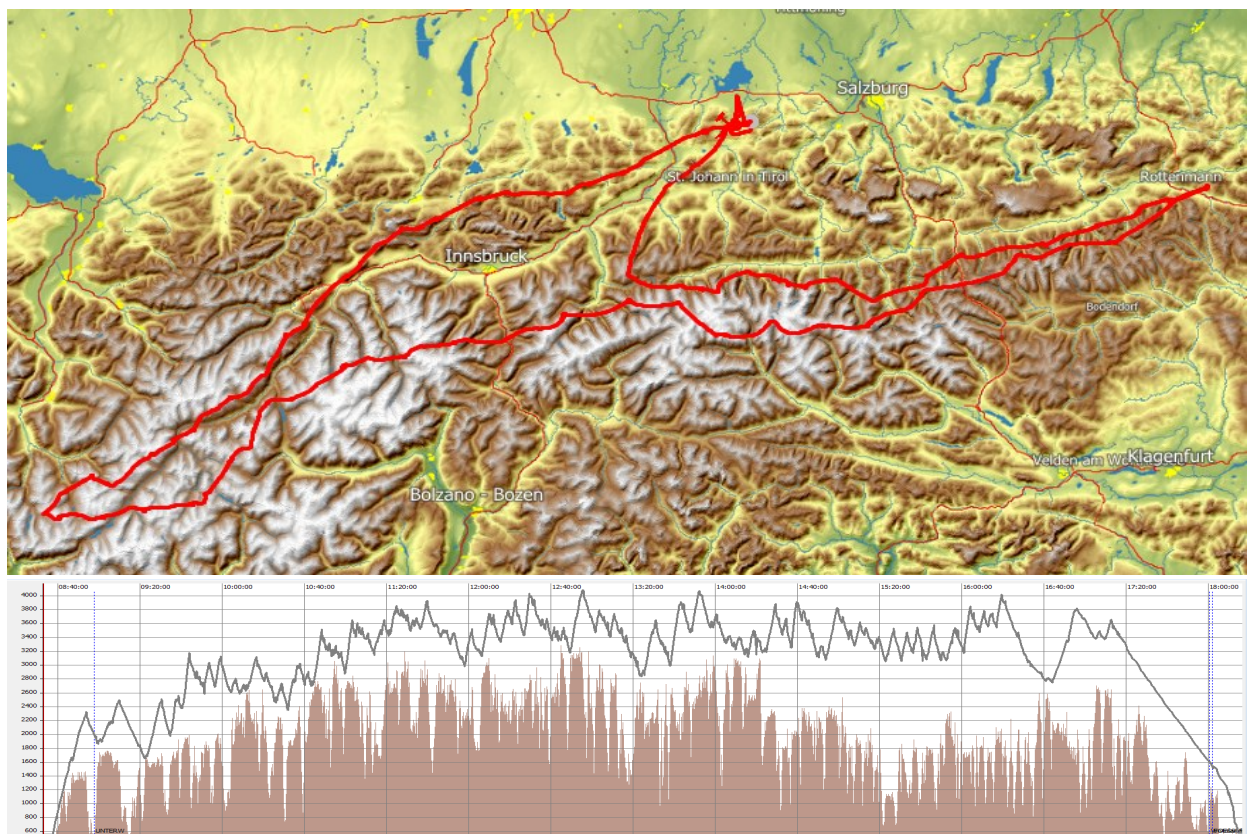
Am Muottas Muragl war die Thermik voll entwickelt und der Blick nach Osten machte Hoffnung auf einen Flug südlich des Ortlers vorbei nach Meran (noch eine Traumstrecke!), um nach Queren der Sarntalener Anschluss zu finden an die Rennstrecke des Pustatales. Doch nach Überfliegen Livignos' blaute es im Osten und Norden Bormios ebenfalls aus. Natürlich fliegt man diese Strecke im April oder frühen Mai, nicht aber Ende Juni! Also war wiederum ein Kurswechsel erforderlich, der um das Nordufer des Reschensees führte.

Nach zweimaliger Enttäuschung und nun ohne Ziel war mir lediglich nach Panoramafiegen zu Mute. Die weitere Route ging so weit wie möglich direkt am Hauptkamm entlang. Über dem Venediger wechselte ich gar mal so zum Spaß auf die Alpensüdseite. Tief am Großglockner vorbei führte mich der Flug bei Sportgastein wieder auf die Nordseite, nur um festzustellen, dass der gesamte Ostalpenraum hervorragend entwickelt war. Hatte ich den Tag falsch eingeschätzt? Ein Blick auf die Uhr, ein Blick auf den Tacho: brutto 600km, da lag noch mehr drin! Vielleicht gar 1000km?

Plötzlich hatte ich es sehr eilig. Bei Thermik von 3m integriert und Basishöhen von 3500m ging es rasch voran. Nur bloß wie weit nach Osten vorfliegen, wo den zweiten freien Wendepunkt setzen? Die Funkkontakte mit im Westen fliegenden Freunden ließen nicht auf eine Wetterverschlechterung schließen. Über Schloss Admont begann ich, den dritten Schenkel aufzuziehen.

Die Bedingungen waren noch immer gut, ein Bart trug auf 4000m, aber ab Gasteiner Tal begannen die Wolken nicht mehr das zu halten, was sie vorher ausgezeichnet hatte. Die besten Aufwinde über Glockner, Venediger und den Zillertaler Alpen beendeten den Tag viel zu früh mit allgemeiner Überentwicklung und Auseinanderlaufen! Westlich des Kitzsteinhorns, in diffusem Licht, ging es noch einmal auf 3700m. Sparsames Gleiten, gelegentlich ein paar Meter steigen. Das wars. Über dem Kreuzjoch in 3000 Metern Höhe hakte ich den 1000er ab und lenkte Richtung Hochgern. Die Überschuss-höhe reichte noch für eine beschauliche Runde an das Südufer des Chiemsees.

Nach einem Flug von 9,6 Stunden und 911km über drei freie Wendepunkte (brutto 1030km) landete ich in Unterwössen alles andere als frustriert, aber mit der Erkenntnis, dass die wenigen Wetterfenster für Langstreckenflüge, die uns in unserem Alpenraum zur Verfügung stehen, in Zukunft besser vorhergesagt und erkannt werden müssen. Dann sind Traumziele erreichbar, sind Flüge zum Matterhorn und Strecken von 1000km möglich!



Narromine im November 2001

Nach einer dreiwöchigen interessanten Reise durch Australien, die von Sydney über Canberra, Melbourne, Adelaide, Alice Springs und Darwin nach Cairns am Great Barrier Reef führte, treten meine Freunde ihren Heimflug an. Ich aber muss, wenn man schon einmal da ist, natürlich noch ein wenig segelfliegen. Nach einem 2-Stunden-Flug von Cairns nach Brisbane und einer darauffolgenden 12-stündigen Busfahrt (mit nur einem Fahrer) war ich endlich am Ziel.

Regelmäßig treffen sich in Narromine im November die australischen Segelflieger und einige ausländische Gäste, um den Narromine-Kapp auszufliegen. Eigentlich ist die Wettbewerbsfliegerei nicht mein Ding. Große Pulks mit ehrgeizigen Piloten, in denen man leicht den Überblick verliert, schrecken mich ab. Dieser Wettbewerb ist aber eher ein familiäres Zusammentreffen als eine ernsthafte Angelegenheit. Von der K6 bis zum Nimbus 3 ist alles vertreten, was Flügel hat, und der Spaßfaktor steht dementsprechend im Vordergrund. Trotzdem wird eine gründliche Vorbereitung angeboten.

Ab dem letzten Trainingstag vor dem Wettbewerb stehen uns Hans Georg Raschke, auch als HGR bekannt, und mir, Hans Limmer, der Twin-Astir des Narromine Gliding Clubs, zur Verfügung. Hans verbringt regelmäßig dort die Wintermonate und ist auch ein aktives Mitglied dieses Clubs. Der Twin-Astir VH-GDC ist für mich kein Unbekannter. Bereits 1997 durfte ich den Vogel einige Tage lang bewegen.

Am letzten Tag vor dem Wettbewerb starten wir zum ersten Mal. Heute sitze ich vorne und lass mir von meinem Hintermann die Gepflogenheiten und die landschaftlichen Besonderheiten wieder in Erinnerung rufen. Und es ist ein recht lehrreicher Tag. Der Himmel ist stark bewölkt und vor einer dieser Wolken geht es wie im Hangflug aufwärts. Erst einiges über der Wolke wird diese Luftströmung schwächer. Wir haben einen fantastischen Blick über das Wolkenmeer. Da der Boden durch genügend Wolkenlücken gut zu sehen ist, kann ich



hier oben einiges ausprobieren und das eindrucksvolle Erlebnis so richtig genießen. Flachlandfliegen in dieser Art ist für mich etwas Neues und hat deswegen einen besonderen Reiz.

1. Wertungstag

Heute beginnt der Wettbewerb. Von den Wolken des gestrigen Tages ist nichts mehr zu sehen. Gnadenlos brennt die Sonne vom wolkenlosen Himmel. Schon am frühen Vormittag spürt man die Hitze. Beim Briefing werden Blauthermik und das Erreichen der Auslösetemperatur gegen Mittag angesagt. Viel Flüssigkeit braucht der Körper bei diesen Temperaturen. Dementsprechend wird für den Flug vorgesorgt. Vier Liter Wasser pro Person werden eingepackt und dann wird die Zeit bis es losgeht an einem schattigen Platz verbracht.



Hans Georg sitzt heute vorne und ich genieße es, durch die Landschaft geschaukelt zu werden.

Zwar ist auch der hintere Sitz im Twin-Astir nicht sehr komfortabel, aber er bietet wenigstens genügend Bewegungsfreiheit.

Der beste Tag des Jahres ist es heute anscheinend nicht, aber auch nicht der schlechteste. Dank der Erfahrung von HGR mit den hiesigen Verhältnissen und seiner Ortskenntnis kommen wir trotzdem schnell voran. Zwischen 2500 und 3000 m bewegen wir uns und hier oben sind die Temperaturen erträglich. Nach 3 Stunden haben wir das 300-km-FAI-Dreieck umrundet und dabei eine Schnittgeschwindigkeit von 112 km/h erreicht. So schlecht, wie immer behauptet wird, scheint der Vogel doch nicht zu sein. Na ja, Gewicht schiebt halt und der Einfluss, den der Pilot dabei hatte, war bestimmt nicht unwesentlich.



2. Wertungstag

Wieder ein Tag mit Blauthermik. Ein flaches 500-km-Dreieck wird es heute sein und ich bin froh, einen ortskundigen Mitflieger auf dem hinteren Sitz zu haben. Was nützen mir einige 1000 Flugstunden im Gebirge, wenn man nur Flachland vor sich und kein Navigationsgerät neben sich hat? Das Navigieren würde bei meiner Flachlanderfahrung bestimmt viel Zeit kosten, aber ich habe ja einen Hintermann und komme deswegen gut voran.



Wieder sind es zwischen 2500 und 3000 m, in denen wir uns bewegen. Ab dieser Höhe geben die Steigwerte langsam ihren Geist auf und mir wird klar, welche außergewöhnliche Wetterlage ich bei meinem ersten Besuch in Narromine hatte. Damals waren es über 5000 m. Kein Berg behinderte das Umsetzen dieser Höhe in Strecke, nur die Vernunft bremste. Ja, die Sturm und Drangzeit war man unterdessen enteilt und über das eigene Tun etwas nachdenklicher geworden.

Am Ende des Tages waren die 500 Kilometer mit einem Schnitt von 108 km/h abgespult und in der Wertung für Doppelsitzer war ein Platz in der Spitzengruppe gesichert.

3. Wertungstag

Ja, manchmal kommt es anders, als man denkt. Auf dem Vorfeld wurde unsere gute Twin von der Flügelspitze einer rangierenden LS4 geküsst. Diese Liebesbeziehung war wohl etwas zu heftig. Eine zertrümmerte Haube am Twin war das Ergebnis, und da der Twin als Cabriolet kein Highlight ist, war damit der Narromine-Kapp für uns beendet.

Eine Ersatzhaube gab es in Australien nicht, die musste erst aus Deutschland eingeflogen werden.



Über uns der Pleitegeier.

Ja, früher war manches anders. Damals, als unser Verein gegründet wurde, stand die Firma voll hinter ihren Sportvereinen und förderte sie auch durch finanzielle Zuschüsse. Bei uns waren es hauptsächlich die Versicherungen unserer Flugzeuge, die von der Firma übernommen wurden.

Auch das Wetter war anders. Wenn die Tiroler-Achen den Flugplatz wieder einmal in einen See verwandelte, so tat sie es bedächtig und ließ uns immer die Zeit, die Hänger mit den abgestellten Flugzeugen der DASSU-Gäste aus dem Gefahrenbereich zu entfernen und unsere Flugzeuge so abzusichern, dass nur das Fahrwerk nass wurde. Den Höchststand des Wassers in unserer Halle hatten wir 1959 mit 40 cm gemessen, was uns einige Jahre später veranlasste, den Hallenboden anzuheben, um damit möglichen Schäden vorzubeugen.

Und nun, am 12. August 2002, kommt sie mit solcher Wucht, dass für Rettungsmaßnahmen keine Zeit bleibt.

Gegen 6 Uhr trat die Achen über die Ufer. Das anfängliche Rinnsal entwickelte sich innerhalb einer Stunde zu einem reißenden Strom. Bereits um 7 Uhr war kein Durchkommen mehr. Selbst mit dem schweren, hochbeinigen Traktor der DASSU konnten die davonschwimmenden Hänger nicht eingefangen werden. Auch dieses Gefährt lief Gefahr, vom Wasser mitgerissen zu werden.

Das Wasser erreichte eine Rekordhöhe und überflutete sogar die Ortsmitte von Unterwössen. Hänger mitsamt Flugzeugen wurden weggespült und von denen, die ihren Standplatz halten konnten, waren nur noch wenige Zentimeter der Seitenflossen zu sehen. Der Auwald der Achen fing die meisten, aber leider nicht alle Hänger auf. Einer wurde 8 km weit von der Achen mitgerissen.

Etlliche Flugzeuge konnten nur noch als Totalschaden geborgen werden, und wenn diese nicht versichert waren, was bei vielen der Fall war, bedeutete dies oft das Ende vom Traum eines eigenen Flugzeugs.

Für den Bereich unserer Halle kam es ganz schlimm. Die schnelle Strömung traf östlich der Winde auf die kleine Bodenerhöhung am Ortsrand und bildete, anders als bei früheren Überschwemmungen, einen Rückstau, der die Wasserhöhe in unserer Halle auf ein Rekordmaß ansteigen ließ.



Einen recht traurigen und deprimierenden Anblick boten unsere Flugzeuge in der gelbbraunen Brühe. Besonders schlimm sah es bei den Segelflugzeugen aus. Die waren fast vollständig im Wasser verschwunden.

Jetzt hatte ich eine Mammutaufgabe vor mir. Ich war ja unterdessen Vorstand und durfte mich auch um derartige Angelegenheiten kümmern.

Das kleinere Problem war noch die Beseitigung der Schlammmassen. Erheblich größer war der entstandene Schaden an unserem Clubheim. Die Inneneinrichtung hatte sich zum Großteil in Müll verwandelt und auch an der Bausubstanz hatte das Hochwasser erheblichen Schaden hinterlassen.

Am schlimmsten sah es bei den Flugzeugen aus. Zwar hatten wir hier Glück im Unglück, da am Vortag des Hochwassers der bereits verkaufte

Twin-Astir abgeholt und bezahlt worden war und 1 Maschine sich in Frankreich im Fliegerurlaub befand. Unser Pech war, dass gerade diese Maschinen versichert waren. Die anderen, die in unserer Halle verbliebenen Maschinen waren bis auf unseren Motorsegler, eine Grob G 109, nicht versichert.

Mitte der 80er Jahre hatte sich die Firmenphilosophie von Siemens zu ändern begonnen und die Zuschüsse zu unseren Versicherungen wurden spärlicher, um dann Anfang der 90er Jahre ganz eingestellt zu werden. Da alle Flugzeuge wie bisher mit Vollkasko zu versichern unsere finanziellen Möglichkeiten überstieg, habe ich versucht, einen Ausgleich mit Hilfe eines Pechvogelfonds zu schaffen. Da der letzte Schaden, bei dem eine Vollkasko in Anspruch genommen werden musste, bereits über 25 Jahre zurücklag, glaubten wir, uns mit den Rücklagen für ein gebrauchtes Flugzeug auf der sicheren Seite zu befinden. An einen Ausfall fast der gesamten Flotte, teilweise durch Totalschaden, daran hatte niemand gedacht. Ein nüchterner Überblick über den Gesamtschaden brachte das Ergebnis: Der Verein bewegte sich am Rande einer Pleite.

Die Wiederbeschaffung und Reparatur der Vereinsflugzeuge war kaum zu stemmen. Auch bei der versicherten G 109, einem Totalschaden, deckte die ausgezahlte Versicherungssumme bei weitem nicht den Erwerb eines Ersatzflugzeugs. Und zu all diesem kamen noch die Kosten für die notwendigen Reparaturen an Halle und Vereinsheim. Zwar hatte die bayerische Staatsregierung für diesen Bereich ein Hilfsprogramm aufgelegt, das aber nur durch Vorlage von Handwerkerrechnungen in Anspruch genommen werden konnte. Um die dafür notwendige Bürokratie zu überwinden, brauchte ich Hilfe. Die Gemeindeverwaltung Unterwössen hatte die nötigen Kontakte und zeigte mir die Türen, die eingerannt werden mussten, um am Hilfsprogramm teilnehmen zu können.

Trotz des Einsatzes von Handwerkern, deren Rechnungen ja Voraussetzung für den Zuschuss der bayerischen Staatsregierung waren, ging es nicht ohne erhebliche Eigenleistung. Jetzt zeigte sich, dass Katastrophensituationen einen Verein auch zusammenschweißen können. Plötzlich wurden fast alle Mitglieder aktiv und engagierten sich bei der Wiederinstandsetzung von Vereinsheim, Halle und Flugzeugen.



Das Alpenflugzentrum Unterwössen (AFZ)

Reiner Rose hat sein Vorhaben verwirklicht und eine eigene Plattform für dezentrale Segelflugwettbewerbe, den Online Contest (OLC), aufgebaut. 1999 begann der Siegeszug des Online-Contest (OLC). Diese weltweite Plattform für die Streckenfliegerei erreichte schnell die Piloten und verschaffte ihnen einen Überblick über das Geschehen im Segelflug.



Auch die drei in Unterwössen ansässigen Vereine Fliegergruppe Traunstein, Flugsportgruppe Unterwössen und Segelfluggruppe Siemens München meldeten ihre Streckenflüge beim OLC. War die Platzierung in der Vereinswertung 2001 noch akzeptabel, so rutschten sie bereits im nächsten Jahr weit nach hinten. Jeder der drei Vereine war einfach zu klein, um in der Vereinswertung mitmischen zu können.

Sind drei Vereine, von denen jeder für sich am selben Flugplatz vor sich hinwurschtelt, in der heutigen Zeit noch sinnvoll? Ist es nicht besser, wenn sich diese zu einer Zweckgemeinschaft zusammenschließen? Im Prinzip wird das von vielen bejaht, aber in der Praxis ist dies dann doch nicht so einfach. In Teilbereichen geht es ohne Probleme. Einer dieser Bereiche ist die Leistungsfliegerei. Dort tauscht man sich ja sowieso schon immer aus und hier bietet die OLC-Wertung die geeignete Grundlage für ein gemeinsames Handeln.

2003 wurde dies von den Königsdorfer-Vereinen bereits praktiziert und der Erfolg dieser Maßnahme konnte an der Platzierung abgelesen werden. Was dort klappt, muss auch in Unterwössen möglich sein, dachten sich die Streckenpiloten und vereinbarten im Herbst 2003, die Flüge in Zukunft gemeinsam beim OLC über eine lose Gemeinschaft mit dem Titel „Alpenflugzentrum Unterwössen“ zu melden.

Schon 2004 zeigte sich, dass sich ein Zusammenschluss der Unterwössener Streckenflieger auszahlt. 61 Piloten flogen im ersten Jahr für das AFZ. Bei 581 Flügen legten sie 189.464 km zurück, erreichten damit nach einem harten Kopf-an-Kopf-Rennen mit dem Segelflugzentrum Königsdorf 167.537,84 Punkte und sind somit auf Platz 1 in der deutschen, der europäischen und der weltweiten Vereinswertung. Der Erfolg, den das AFZ auf Anhieb 2004 verbuchen konnte, war der richtige Ansporn für die Flugsaison 2005.

So ganz einfach wie gedacht ging es dann doch nicht mit dem Melden der Flüge beim OLC. Eine lose Verbindung der Streckenpiloten aus den drei in Unterwössen beheimateten Vereinen und aus Gästen der DASSU stieß bei den Organisatoren des OLCs auf Widerstand. Schon die Teilnahme der vereinigten Königsdorfer Flieger 2003 und 2004 war auf heftige Kritik gestoßen. Noch so einen losen Zusammenschluss, den wollte man verhindern, und deshalb wurde im Herbst 2004 entschieden, nur noch Piloten von eingetragenen Vereinen für den Wettbewerb zu akzeptieren. Es wurde also Zeit, dass aus der Interessengemeinschaft AFZ ein eigenständiger Verein wurde, der auch ins Vereinsregister einzutragen ist. Wolfgang Lengauer von der FSG Unterwössen, einer der Ideengeber und die treibende Kraft in diesem Verein, wurde der 1. Vorsitzende. Unter seiner Regie entstand nicht nur eine Gemeinschaft von Streckenfliegern, sondern das Vereinsleben wurde zu einem wichtigen Bestandteil der Gemein-



Der berühmteste Berg des gesamten Alpenbogens ist unzweifelhaft das Matterhorn. Auch ich kann mich dem Reiz und der Anziehungskraft dieses Berges nicht entziehen.

Schon mehrmals hatte ich von Südfrankreichs Barcelonnette Flüge zum Matterhorn unternommen, und die Begegnungen ließen immer wieder tiefe Eindrücke und Begeisterung für Gottes schöne Natur in mir zurück.

Einen Flug zum Matterhorn auch von Unterwössen aus durchzuführen und zu dokumentieren, war schon lange ein großer Wunschtraum in mir. Bisher waren alle Versuche in den vergangenen Jahren gescheitert. Das Matterhorn ließ sich von Unterwössen aus anscheinend nicht erobern.

Nachdem ich Anfang Juli ein bisschen müde von der Kilometerjagd im OLC war und einsehen musste, dass eine vordere Platzierung in diesem Jahr sehr schwer erreichbar ist, habe ich umgedacht und mein erklärtes Ziel für 2003 hieß nun Zermatt am Matterhorn!

Doch wie die Geschichte zeigt, ist das Matterhorn widerspenstig und lässt sich nicht so leicht erobern, und auch heuer musste ich mehrfach feststellen, dass der Flug Unterwössen – Zermatt nicht so einfach zu meistern ist.

Nicht weniger als 6 Mal musste ich heuer aus Zeitgründen oder wegen der Meteo-Gegebenheiten vorzeitig umdrehen, meist am Furka-Pass oder kurz dahinter.

Auch am 3.8.2003 sah es nicht danach aus, dass der Flug gelingen könnte, denn der Start verzögerte sich.

Paul Möller machte seinen fünftausendsten Schleppflug und es war natürlich klar, dass wir alle Spalier standen und unseren Paul so richtig hochleben ließen.

So kam es, dass ich erst kurz vor 11 Uhr Lokalzeit mit der Winde in die Luft kam. Mein Vorhaben Zermatt hatte ich in Gedanken schon gestrichen.

Aber zumindest einen neuen Weg wollte ich probieren und vielleicht ??? man weiß ja nie?? Und warum sollten 800 km nicht auch um 11 Uhr noch zu schaffen sein??

10.50 Uhr

Start an der Winde

11.00 Uhr

Beginn des Segelfluges nach Steigflug mit Motorhilfe auf 2700 m. Hier zeigt es sich wieder einmal, wie hilfreich ein Klapptriebwerk sein kann. Der hohe Abflug hat den Vorteil, dass die Barriere Inntal schnell überwunden und der Einstieg ins Karwendel wesentlich einfacher ist.

11.15 Uhr

Ankunft Großer-Traiten, die Geitauer Segelflieger sind bereits in der Luft und weit vor mir sehe ich Hansi Fitterer schon im Abflug Richtung Karwendel.

Meistens sehe ich bei meinen Abflügen Richtung Westen die Geitauer noch am Hang und ich bewundere deren Leistung im Streckenflugvergleich OLC oder DMST, denn nur aus der Winde ist ein Start in Geitau möglich und danach muss mit vielen Tricks und hohem segelfliegerischen Können der Einstieg in die obere Etage geschafft werden.

11.21 Uhr

Basis 2100 Meter an der Rotwand mahnt zur Vorsicht. Auf dem Weiterflug zur Soiernspitze nehme ich jede Steigmöglichkeit mit, denn bereits einmal in dieser Saison musste ich den Motor zu Hilfe nehmen, um bei Fall wieder aus der unteren Etage hochzukommen.

11.55 Uhr

An der Soiernspitze habe ich Hans Fitterer eingeholt und gemeinsam kreisen wir bis auf 2700 m. Obwohl ich die Geitauer Funkfrequenz weiß, hüte ich mich, ein „Grüß di“ per Funk hinüberzuschicken, denn Funkdisziplin wird großgeschrieben in Geitau und so mancher Flugfunkdauerquassler sollte sich daran ein Beispiel nehmen.

Also ein kurzer Gruß per Handzeichen muss es auch tun und ich beschließe, hinter Hansi herzufliegen, denn er ist als super Streckenflieger meist gut und schnell unterwegs und sein Ziel scheint ähnlich wie meins zu sein. Doch als er abbiegt Richtung Karwendelspitze, scheint mir doch der Weg über den Wetterstein der bessere, und schon trennen sich unsere Wege.

12.30 Uhr

Die Lechtaler gehen gut und ich versuche, möglichst wenig Umwege zu machen.

12.50 Uhr

Ulmer Haus am Arlberg, die Basishöhe steigt auf 3300 m und ich beschließe, direkt über Chur zu fliegen. (Ich hab zwar die Warnung von Jochen von Kalckreuth im Ohr vom „toten Churer Becken“, aber heute sieht es optisch als machbar aus.)

13.36 Uhr

Der Anschluss westl. von Chur ist schwer zu finden und ich bin auf 2400 m für den Weiterflug in die hohen Berge zu tief. Erst nach längerem Suchen bringt eine Kante nördlich von Ilanz wieder etwas Luft unter die Flügel, aber ich muss weit unter Gipfelhöhe weiterfliegen, Basis 2700m bis max. 3000 m.

14.12 Uhr

Am Oberalp-Pass steht vorgelagert gute Thermik zur Verfügung und bringt mich auf 3500m. Ich beschließe, die Talseite zu wechseln, und fliege weiter südlich zum Furka.

14.23 Uhr

Furka-Pass, eigentlich müsste ich schon ans Umkehren denken, da aber die Wetteroptik Richtung Zermatt gut aussieht, beschließe ich doch weiterzufliegen. Basishöhe meist nur wenig über 3000 m, aber einige hohe Berge geben auch mehr her. Kurz vor Saas Fee sogar 3500 m. Dann etwas verweilen bei Saas Fee und ein kurzer Gruß zur Heidi, die von der Alm heraufwinkt, und weiter geht's ins Mattertal.

14.57 Uhr

Das Matterhorn steht vor mir, gewaltig ragt es auf und aus meiner Höhe von gerade mal 3200m erscheint es noch imposanter. Meine Digitalkamera kommt zum Einsatz und vor lauter Fotos schießen vergesse ich, genug Höhe vor dem Einflug ins Mattertal zu machen. Ich lasse den Flieger immer weiter ins Tal gleiten, denn es ist gleich 15.00 Uhr und vor mir liegen noch 400 km bis Unterwössen.



Prompt kommt die Quittung für meine Ungeduld. Ich kann im Mattertal keine Höhe machen und das Talwindssystem zerreißt alles, was an Thermik hochkommen will. Ein paar Bilder noch, dann flüchte ich und kann erst am Talausgang wieder in die Höhe kommen.

15.15 Uhr

Es ist geschafft, ich habe wieder 3500m NN und beginne den Rückflug.

15.28 Uhr

3500 m am Furka, jetzt muss ich mich für die richtige Talseite entscheiden, welche ist die schnellere?? Aus vielen Flügen vom Furka-Pass Richtung Heimat habe ich die Erkenntnis für mich gefunden, dass der Rückweg über das Engadin sicherer ist als über den Arlberg, aber der Umweg ist halt auch zu bedenken. Den Ausschlag für die Entscheidung Engadin gab im Endeffekt mein Verzug im Zeitplan, denn spät abends ist es aussichtsreicher, aus den hohen Bergen noch ins Ötztal zu kommen und von dort mit viel Glück und der nötigen Höhe heimzugleiten.



Noch gibt es die Gletscher, wer weiß wie lange noch!

16.36 Uhr

Zäh geht es vorwärts, die Thermik zieht nicht mehr besonders gut und ich weiche weit in den Süden zum Splügen-Pass aus.

17.05 Uhr

Albula-Pass, jetzt scheint die Strecke wieder machbar und ich bin schon des Öfteren weit später noch vom Albula nach Hause gekommen. Über Muottas Muragl geht es auf 3500 und vorsichtig, jede Thermik nutzend, geht es weiter Richtung Heimat.

17.37 Uhr

Überquerung des Reschenpasses, die Thermik lässt spürbar nach und nur noch wenige Wolken stehen am Himmel. Kaunertal, Pitztal und danach Ötztal – mitnehmen, was an Höhe geht, heißt die Devise, denn voraus sieht es nicht mehr nach gutem Steigen aus.

18.12 Uhr

Nach längerem Suchen finde ich im Ötztal nochmal gutes Steigen und ich fliege mit 3800 m Richtung Brennertal weiter.

Auf den kommenden 60 km finde ich kein Steigen mehr und die Gleitzahl meines Fliegers sinkt rapide auf 42. Die Thermik hat nun ganz Schluss gemacht, 2400 m NN zeigt mein Höhenmesser im Tuxer Tal und noch über 90 km, sagt der Rechner, sind bis Unterwössen zu fliegen.

Mein Rechner teilt mir auch noch ohne größere Emotionen mit, dass mein Gleitpfad mit einer angenommenen Größe von 40 bei weitem nicht nach Unterwössen reicht.

Ich will aber diesen Flug um jeden Preis im Segelflug beenden und ich hoffe nun auf Hangwind und Konvergenzen, um noch nach Hause zu kommen.

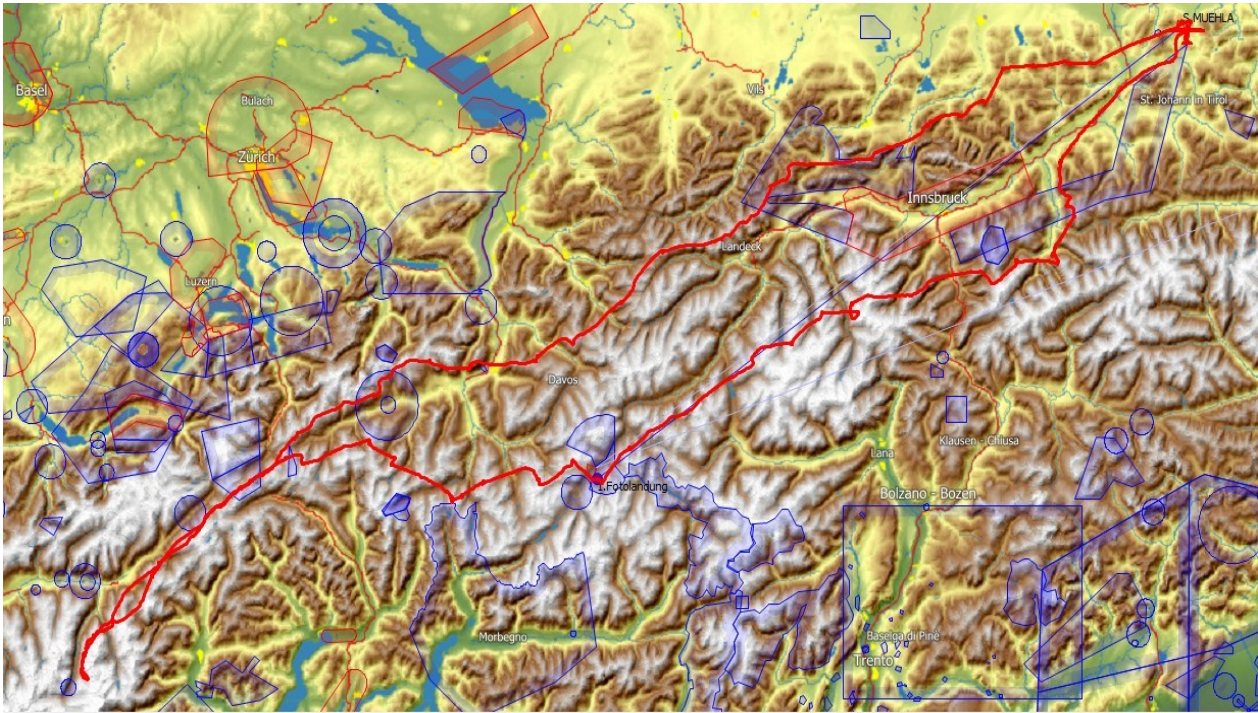
18.36 Uhr

Ein kleines Fluserl am Himmel zeigt mir, wo die Konvergenz bei Hintertux steht, 400 m Höhen-gewinn mit 1 m/s Steigen, und die Welt sieht schon wieder ganz anders aus. Aber mein Rechner ist unerbittlich, noch immer reicht die Höhe nicht.

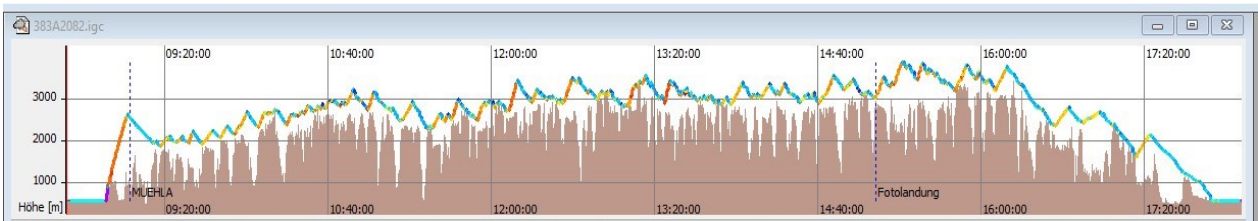
Dann über Mayrhofen eine kleine Konvergenz mit einem halben Meter Steigen bringt noch mal 150 m.

2700 m sind erreicht und ich gleite talauswärts mit starkem Sinken. Am Talausgang Zillertal habe ich gerade noch 1700 m Höhe. Bis Kufstein sollte das bei zu erwartendem starken Talwind knapp reichen, aber nicht weiter.

Am liebsten würde ich mich ja in den Hintern beißen, wenn ich diesen Flug nicht heimbringe (ist aber im engen Segelflieger sowieso nicht durchführbar), aber ich gebe nicht auf und tatsächlich am Taleingang Wildschönau gibt mir eine Konvergenz noch mal 450 Höhenmeter.



dH	AVario	AGSp	Entf.	Gleitz.	Dist.Aufg.	Vt	Vm	L/D Ziel	Wind	AGL	IAS	TAS	Trk	GPS H...	Netto	Komp.	E..	Std.H...	MOP	ACZ	C
								-92	---	-km/h/2m	--km/h	--km/h	146°	0m	--m/s	--km/h	0	447m		0	0



Das war die Rettung. Mit Gleitzahl 38 (starker Gegenwind) und starker Anspannung im Cockpit geht es über Kufstein – Kössen – nach Unterwössen.

Mit 250 m über dem Platz komme ich an und Freude, Entspannung und ich gebe es zu, ein bisschen Stolz über den meines Wissens weitesten Ziel-Rückkehrflug von Unterwössen aus, schwingt in mir, während ich nach der Landung genüsslich zur Unterwössen-Halle ausrolle..



Kranich- Treffen

Für Oldtimer habe ich mich schon immer begeistert. Jedes Mal, wenn sich die Möglichkeit bot, so ein Schmuckstück auszuprobieren, wurde diese Gelegenheit genutzt. Besonders interessant sind dabei die Vorkriegskonstruktionen. Unter anderem sind neben Mü 17 und Grunau Baby auch SG38, Condor, Olympia Meise, Gö 3 Minimoa, Gö4 und Lo 100 in meinem Flugbuch zu finden.

Auch ein DFS Kranich II ist darunter. Er wurde an der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) von Hans Jacobs entwickelt. Zwischen 1935 und 1939 war er das meistgebaute Segelflugzeug in Deutschland. Mit diesem Schmuckstück verbinden mich besondere Erinnerungen. Gerade mal 3 Starts nach der Generalüberholung standen in seinem Bordbuch, als ich ihn, natürlich mit dem Besitzer als Co, testen durfte.

Der Windenstart verlief problemlos und auch beim Anflug auf den ersten Bart konnte ich am Flugzeug nichts Abnormales erkennen. Mein Hintermann aber, der wurde immer unruhiger. Ob ich dieses komische Geräusch nicht auch höre, war seine Frage. Geräusche hörte ich jede Menge, aber ein komisches Geräusch daraus zu ermitteln, das war mir nicht möglich. Ich flog den Vogel ja zum ersten Mal und da müssen dessen Eigenheiten erst ertastet werden. Da aber mein Partner immer unruhiger wurde – er vermutete, dass beim Start das abwerfbare Fahrwerk nicht abgefallen sei und jetzt vielleicht quer unter dem Rumpf hing –, ging es zur Landung. Wie kann ich Beschädigungen am Flugzeug so gering wie möglich halten, sollte seine Vermutung stimmen, überlege ich und finde keine Lösung. Eine sanfte Landung scheint die einzige Möglichkeit zu sein. Sanft setze ich auf und stelle mit Erleichterung fest, dass nicht ein querstehendes Fahrwerk, sondern die dafür vorgesehene Kufe den Boden berührt.

Alles war in Ordnung. Das Fahrwerk war beim Start ordnungsgemäß abgefallen und eine Besonderheit, die ein abnormales Geräusch erzeugte, war nirgendwo am Flugzeug zu finden.

Erst als der Besitzer mir Bilder vom Ursprungszustand des Kranichs zeigte, war sein Verhalten wegen eines für ihn unbekanntes Geräusches voll verständlich.

Das war keine Generalüberholung, sondern der Wiederaufbau eines Kranichs II aus einzelnen reparaturbedürftigen Fragmenten. Wenn man in so eine Aufgabe jahrelang seine Freizeit gesteckt und so ein Schmuckstück geschaffen hat, darf man mit Recht auf das Ergebnis stolz sein. Dass dann mit etwas mehr Vorsicht an so ein Objekt herangegangen wird, dafür habe ich volles Verständnis.



Beim Oldtimertreffen zum 50. Geburtstag der DASSU gab es auch ein

Kranich II. Besitzer 2004 vermutlich Hans Rothenbüler

Kranichtreffen in Unterwössen. Vom 02.07. bis 10.07.2004 konnte man dort sowohl den Kranich II der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (DFS) wie auch den Kranich III der Focke-Wulf-Flugzeugwerke bewundern.

Außer dem Namen haben beide Flugzeugtypen nichts Gemeinsames.

Der Kranich II, dessen Erstflug 1935 erfolgte, ist ein reines Holzflugzeug. Zwischen 1935 und 1939 war er das meistgebaute Segelflugzeug in Deutschland.

Beim Kranich III, dessen Erstflug am 1. Mai 1952 war, handelt es sich um eine komplette Neuentwicklung in Gemischtbauweise der Focke-Wulf-Flugzeugwerke aus Bremen. Obwohl nur 37 dieses Flugzeugs gebaut wurden, haben sie Geschichte geschrieben.

An den Segelflug-Weltmeisterschaften 1952 in Spanien nahmen erstmals nach Kriegsende wieder deutsche Piloten teil. Focke-Wulf stellte kurzfristig die beiden ersten, wenige Wochen zuvor fertiggestellten Serienflugzeuge des Kranich III für die Teilnehmer in der Doppelsitzerklasse zur Verfügung. Den Piloten blieb somit nur eine kurze Trainings- und Eingewöhnungsphase. Trotz dieser widrigen Umstände wurden Ernst Frowein Vizeweltmeister und Hanna Reitsch Dritte.



Im November 2016 wurde der Kranich III als technisches bewegliches Denkmal anerkannt.

Nicht nur bewundern, auch fliegen durfte ich so einen Kranich III, und zwar den mit der Kennung D-7002. Den angereisten Oldtimer-Piloten, die keine Erfahrung in der Gebirgsfliegerei hatten, wurde eine theoretische und praktische Einführung in die Besonderheiten des Alpenflugs angeboten. Beim praktischen Teil konnten sie mit ortskundigen Piloten die Umgebung erkunden.

Ich durfte also im D-7002 Platz nehmen und dem Besitzer dieses Prachtstücks die Umgebung von Unterwössen aus der Vogelperspektive zeigen.

Nach dem Windenstart gewinne ich den Eindruck, dass der Abstand zum Hang für meinen Mitflieger etwas Ungewohntes ist. Eine kurze Erklärung, wie der Hang funktioniert und wie nahe sich der Fahrstuhl nach oben am Hang befindet, beruhigt ihn fürs Erste. Am Rechenberg gewinnen wir schnell Höhe und können weiter zur Hörndlwand fliegen. Erstaunt bin ich über die Flugeigenschaften und die Leistung dieses Oldtimers.

Die Basis ist heute sehr niedrig. Die Loferer Steinberge verstecken ihre 2500 m hohen Gipfel noch in den Wolken. Die davorliegende, 12 km entfernte, 1869 m hohe Steinplatte aber, die krönt ein schöner Cumulant. Mit unserer derzeitigen Höhe kommen wir dort knapp über dem Gipfel an, schätze ich, und erkläre dies meinem Hintermann. Der steht der Sache zunächst etwas skeptisch gegenüber, dann aber stimmt er zu. Es ist nicht jedermanns Sache, in geringer Höhe über stetig ansteigendes und unbekanntes Gelände zu fliegen. Ich aber kenne das Gebiet und weiß genau, wie weit man ohne Risiko gehen kann.

Als wir an der Steinplatte knapp über dem Gipfel ankommen, empfängt uns ein kräftiger Bart. Jetzt kann auch er das Gelände hinter uns überblicken und ihm wird klar, dass ein Rückflug auch ohne Höhengewinn keine Probleme bereitet hätte. Vor uns liegen nun die Loferer Steinberge und so reizvoll ein Weiterflug dorthin auch wäre, St. Johann und nicht mehr Unterwössen ist dann bei einem Absafer womöglich der Landeort, muss ich ihm jetzt erklären. Zu meinem Bedauern entschließt er sich zur Umkehr. Wir haben ja noch einiges im näheren Umland von Unterwössen zu erkunden.

Als wir nach knapp 3 Stunden landeten, stiegen zwei begeisterte Piloten aus dem Vogel. Er wegen der neuen Eindrücke und ich wegen des Kranich III.

	Kranich II	Kranich III
Länge	7,70 m	9.08 m
Spannweite	18 m	18,10 m
Gleitzahl	23 bei 70 km/h	30 bei 95 km/h
Geringstes Sinken	0,7m/sec bei 60 km/h	0,7 m/sec bei 70 km/h
max. Fluggewicht	465 kg	550 kg
Max. Geschwindigkeit	175 km/h	180 km/h

So eine Heimkehrhilfe

Der Erfolg, den wir durch die Konzentration der Streckenpiloten im AFZ erzielen, gibt neuen Schwung. Jetzt, wo das Anmelden der Flüge dank Logger und OLC so einfach ist, meldete auch ich meine Flüge wieder an.

Immer öfter fliegt unsere ASW 20 ohne TOP. Der Vogel lässt sich ohne diese Heimkehrhilfe und dafür mit Ansteckohren etwas gefühlvoller fliegen als mit diesem Zusatzballast. Ein Si-



cherheitspaket wie der TOP hat natürlich seine Vorteile, aber wenn er es in den 15 Jahren seit Erwerb der ASW gerade mal auf 18 Stunden Laufzeit bringt und die meiste Zeit davon bei Bodentest anfallen, dann ist dies mehr eine moralische Stütze bei schwächender Thermik als eine Notwendigkeit.

Vermutlich war es meiner Trägheit geschuldet, dass ich an diesem Tag den Motor nicht abgebaut hatte. Es sind zwar nur 4 Schrauben und eine Steckverbindung, die zu lösen sind, aber das schwere Ding dann vom Rumpf zu heben, ohne einen zweiten Mann, ist nicht ratsam.

Der Wetterbericht hatte gutes Streckenwetter vorhergesagt und als ersten Wendepunkt hatte ich Trieben im Ennstal vorgesehen. Am Anfang lief alles wie geplant. Beim Rossbrand überquere ich das Tal und fliege auf der Südseite weiter. Bis zum Hochstein klappt das auch ganz gut, aber von dort aus kann ich meine Höhe gerade so halten. Hier ein halber Meter, dort ein kurzzeitiges Steigen, aber nirgendwo etwas, das Hoffnung macht. Kurz vor meinem ersten Wendepunkt siegt die Vernunft und ich breche ab.

Auf dem Rückweg geht es nur noch abwärts und da sich unterdessen ein blaues Loch bis zum Hochkönig hin gebildet hat, beschließe ich, dass der Einsatz des TOPs jetzt gerechtfertigt sei. Schließlich muss man das Ding ja auch einmal auf einer längeren Strecke testen, was bisher noch nie notwendig war. Bis zum Hochkönig, dort wo noch Wolken zu sehen sind, sind es ca. 75 km und bis zur 50-Schilling-Wiese bei St. Johann im Pongau, einem der wenigen sicheren Außenlandefelder in dieser Gegend, ist es nicht wesentlich näher. Mit meiner derzeitigen Höhe von noch 1600 m NN ist diese Strecke im Segelflug ohne thermische Unterstützung nicht zu schaffen. Die 8 Liter Spirit, die sich im Tank meiner Heimkehrhilfe befinden, die schaffen dies bestimmt.

Vor mir liegt der Flugplatz Niederöblarn (653 m) und somit habe ich ein sicheres Landefeld, wenn der Motor nicht anspringen sollte. Eigentlich ist er sehr zuverlässig und trotzdem raste ich vorsichtshalber die Frequenz von Niederöblarn. Dann kann es losgehen.

Der Schalter wird auf Hochfahren gestellt und einige Sekunden später höre ich das Einrasten des Motors und die rote Kontrollleuchte ist an. Ein Blick in den Spiegel bestätigt den Vorgang. Die nächsten Handgriffe sind: Benzinahn auf, Gashebel auf Leerlauf, Schock gezogen, Zündung ein und Startknopf gedrückt. Der Anlasser rattert los und rattert und rattert. Nach 7 Sekunden sollte eigentlich die Zündung einsetzen, aber es tut sich nichts. Auch die nachfolgenden Versuche bleiben ohne Ergebnis. Das Ding springt einfach nicht an. Jetzt hat man schon mal ein Motörchen und genau dann, wenn man es einmal braucht, springt es nicht an, ärgere ich mich.

Unterdessen bin ich viel zu tief, um etwas anderes ausprobieren zu können. Ich entscheide mich also zur Landung in Niederöblarn. Der Schalter wird auf Einfahren gestellt und einige Sekunden später ist der Motor wieder in seiner Ruheposition. Dann melde ich meinen Besuch in Niederöblarn an und bekomme die Landeinformationen.

Natürlich wird der Motor, kaum bin ich am Boden, nochmals ausprobiert. Und siehe da, er springt problemlos an. Jetzt bin ich am Grübeln. Was war wohl die Ursache für das Nichtanspringen? Am Motor kann es ja nicht liegen, wenn er jetzt sofort anspringt, also muss es ein Bedienungsfehler gewesen sein. Ich gehe noch mal die gesamte Prozedur durch und finde keinen Fehler.

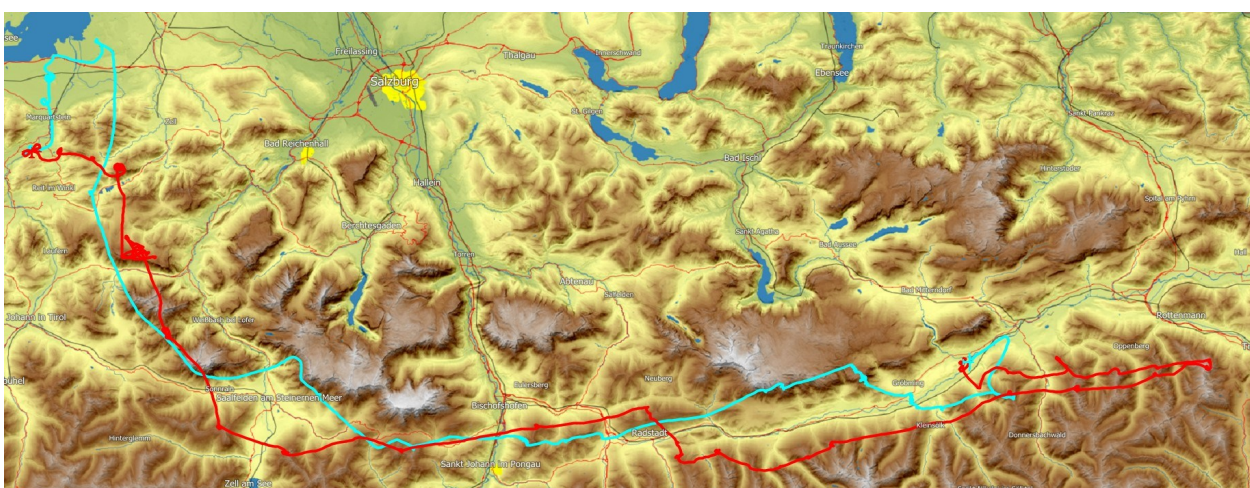
Beim Betrachten des Schalters zum Hochfahren des Motors kommt mir ein Gedanke. Hatte sich der Ärmel meines Hemdes, als ich den Schockhebel betätigte, nicht kurzzeitig im Bereich des Startknopfs verfangen?

Der Schalter zum Hochfahren hat 3 Stellungen. Eine für das Hochfahren, eine Mittelstellung, wenn das TOP nicht benutzt wird, und eine für das Einfahren. Wenn ich nach dem Hochfahren des Motors diesen Schalter mit meinem Hemdärmel wieder auf neutral gestellt habe, dann fehlt die Zündung und diese dürfte die Ursache für das Motorversagen gewesen sein. Mein Fehler war also, dass ich beim wiederholten Anlassversuch die Zündkontrollleuchte nicht mehr beachtet habe. Die hätte mir nämlich signalisiert, dass keine Zündung möglich ist.

Auch nachdem mich die Niederöblarer Kollegen wieder in die Luft gebracht hatten, springt der TOP problemlos an.

Schon kurz nach dem Ausklinken ist der Motor überflüssig. Es geht im Blauen und am Stoderer-Zinken erwische ich einen Bart, der mich auf 2900 m Höhe bringt. Der weitere Verlauf bis nach Hause gestaltet sich vollkommen unspektakulär.

Im Nachhinein ist festzustellen, dass ich höchstwahrscheinlich auch ohne Motoreinsatz nach Hause gekommen wäre. Ohne Motor sucht man länger nach einem Lift und gibt nicht so schnell auf, zumal dann, wenn sich unter einem ein sicheres Außenlandefeld oder ein Flugplatz befindet. Da hätte ich fürs Obenbleiben vielleicht etwas kämpfen müssen, aber manchmal lässt man sich halt von der Bequemlichkeit eines Motors verführen.



Turbulenzen beim Flugplatz Nikolsdorf,

so titulierte die Osttiroler Presse an Ostern 2006.

Der Grund ist eine selbsternannte Wächterin von Recht und Ordnung und deren in der örtlichen Presse veröffentlichte Meinung. Sich sündteure Wohnmobile und Flugzeuge leisten und dann kostenlos am Flugfeld campieren – so etwas muss unterbunden werden. Wenn sie schon in kein Hotel gehen, dann sollen sie wenigstens auf dem 18 km entfernten Campingplatz ihre Wohnmobile abstellen.

In Österreich gilt: Das Übernachten in Campingfahrzeugen außerhalb von Campingplätzen ist, außer in Wien und Tirol, gestattet. Es darf jedoch kein campingähnlicher Betrieb wie Aufstellen von Tischen und Stühlen usw. erfolgen.



Vom Segelfliegen und dem Aufwand, der zur Ausübung dieses Sports betrieben werden muss, haben solche Kritiker keine Ahnung. Sie sind der Meinung, dass alle Flieger Leute sind, die Geld im Überfluss haben, und dass der Teil, den sie davon im Land lassen, nicht ausreicht.

Es gibt aber auch Gegenwind. Im Informationsblatt der Lienzer Drachen- & Paragleiter wird die Osttiroler Fremdenverkehrspolitik schonungslos kritisiert. Wenn man plant, für Radwege, Langlaufloipen, gewisse Ausflugsstrecken und den Aufstieg zum Großglockner Maute zu kassieren, wenn Skitourengeher bei Benutzung der Piste oder des Parkplatzes abkassiert werden und wenn für die Überfahrt am Staller Sattel (Antholzertal) Geld verlangt wird, braucht man sich nicht wundern, dass die Übernachtungszahlen weiter sinken, publizieren sie.

Ob es dem Tourismusverband als Platzbetreiber gelingt, eine tragfähige Lösung zu schaffen, werden wir sehen. Es wäre doch schade, wenn nach 27 Jahren Osterfliegerlager in Nikolsdorf diese Tradition beendet würde und das nur, weil einige meinen, sie könnten ihre Einnahmen noch etwas steigern. Der Flugplatz Nötsch in Kärnten ist nicht weit und dort gilt das unsinnige Übernachtungsverbot in VW-Bussen nicht.

Trotz der Unannehmlichkeiten mit einem selbsternannten Aufsichtspersonal und den Pressevertretern, die anscheinend in dieser Zeit über keinen anderen interessanten Aufreißer verfügten, war es wieder einmal ein schöner Fliegerurlaub.



KOMMENTAR

MICHAELA RUGGENTHALER

„Osternest“

Vor neugierigen Blicken geschützt „kuscheln“ sich Wohnwagen an die Ostfassade des Flugplatzgebäudes in Nikolsdorf. Es sieht ganz danach aus, als hätten sich hier Segelflieger-Piloten ihr „Osternest“ gemacht. Ist dieses nur tagsüber belegt, kann daran niemand Anstoß nehmen. Während der Nächte, da muss aber aus- oder abgeflogen werden – mit den Wagen. Übernachten in Wohnmobilen auf Plätzen, die keine Campingplatz-Bewilligung haben, das ist strafbar.

Einige Fälle von illegalem Hausen am Flugplatz sind bereits bekannt, die Dementis gegen mögliche, aktuelle Fälle nicht wirklich überzeugend. Das Bedenkliche daran: Der Tourismusverband Lienzer Dolomiten ist Pächter des Areals. Und er läuft Gefahr, dass er sich mit solchen „Nestern“ selber Eier legt.

Der Platz war hier zwar schon schneefrei, aber noch nicht allzu lange. Das Wetter meinte es etwas besser als 2005. Diesmal war nur eine Woche miserabel, die andere war ganz ordentlich und bescherte uns auch eine schöne Föhnlage mit Höhen um die 5000 m.

Auch ein schöner Spazierflug war dabei, der beinahe in einer Katastrophe endete.

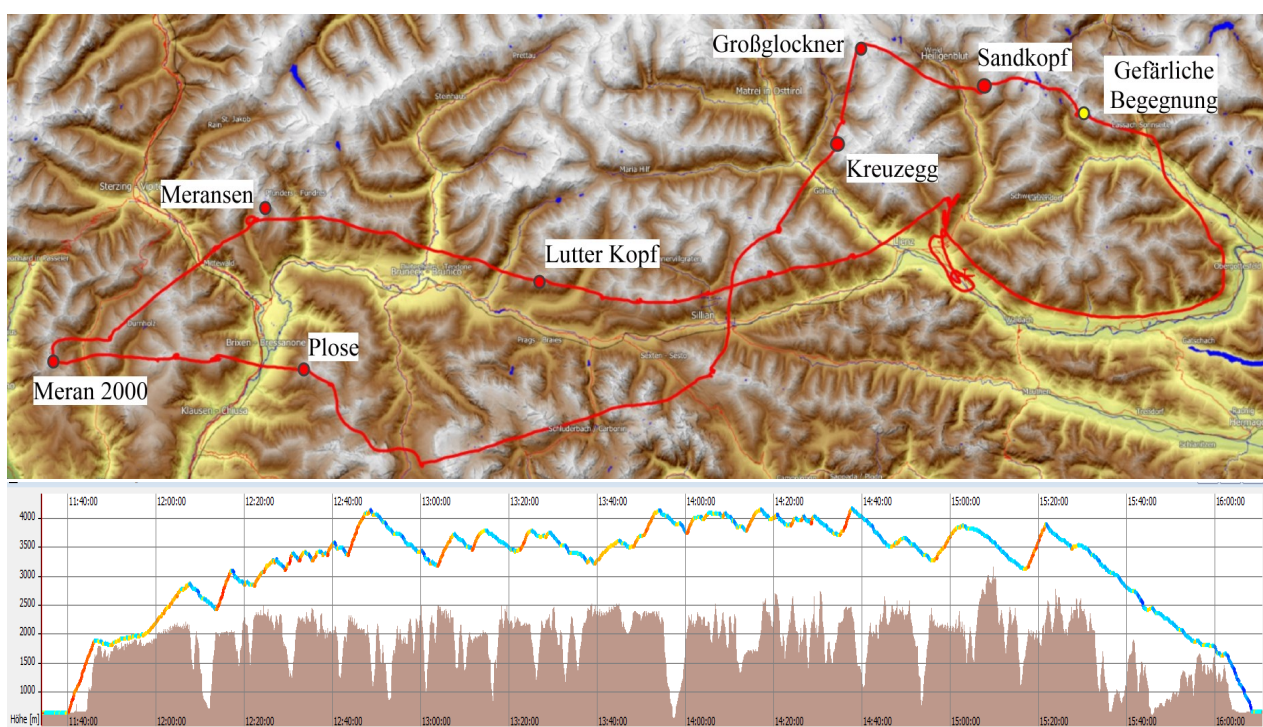
An diesem Tag hatte ich nichts Besonderes vor. Spazieren fliegen wollte ich nur und dennoch bleibt dieser Tag unauslöschlich in meiner Erinnerung.

Der Anfang war wie immer. An der Rauner-Alm wurde ausgeklinkt und nach kurzem Suchen ging es bis 2850 m aufwärts. Von Bart zu Bart gewinne ich im Pustertal an Höhe und am Lutterkopf (2145 m), dem westlichen Ende zwischen Gsieser- und Antholzer-Tal, sind es über 4000 m. Zügig geht es über Bruneck zum Skigebiet von Meransen. Dieser sichere Thermikspender enttäuscht mich auch heute nicht. 3700 Meter sind es hier und dies vermittelt mir ein gutes Gefühl für den Weiterflug in Richtung Meran. Über den Gebirgsstock der Sarntaler flieg ich zum Skigebiet Meran 2000.

Von hier aus ist der Vinschgau, das Tal der Etsch zwischen Meran und Reschenpass, gut einsehbar. Wenigstens bis Schluderns wollte ich, aber wenn ich nun die Wolkenbildung genauer ansehe, kommen Zweifel auf. Recht zerfasert und verwaschen sehen sie aus, und von meinem derzeitigen Standort bis Schluderns sind es ca. 50 km. Wenn auf dieser Strecke nichts geht, sieht man alt aus. Die dortige Wiese, auf der man seinen Vogel mehr schlecht als recht herunterbringen konnte, soll unterdessen, wie auch das restliche Tal, unlandbar sein. Bis zum Reschenpass, dort wo die einzige Landwiese der Gegend ist, sind es nochmals 25 km und diese, ca. 300 m lange, bucklige Wiese, liegt in 1500 m Höhe.

Noch gut erinnere ich mich an den Schweizer Kollegen, der Ostern einmal mit uns in Lienz verbrachte. Mit einem wunderschönen Holzvogel flog er ab und mit einem Anhänger voller Holzteile kam er zurück. Nur der Rumpf war noch einigermaßen heil, denn der passte zwischen eine Obstbaumreihe. Die Obstplantagen in diesem Tal verhindern jegliche Außenlandung.

Mit meiner derzeitigen Höhe könnte ich die Wiese am Reschenpass im Gleitflug gerade so schaffen. Gerade so ist mir aber für einen Spazierflug zu wenig. Ich entschieße mich also zur Wende und fliege über die Sarntaler Alpen zur Plose, dem Berg östlich von Brixen.



An der Plose komme ich wieder auf 4000 m. Jetzt entschieße ich mich für den Heimweg, nicht die übliche Route über das Pustertal, sondern diese Höhe zu nutzen und wieder einmal die Schönheit der Dolomiten zu genießen.

Zunächst geht es erst etwas nach Süden. Das Skigebiet des Grödnertals mit Wolkenstein und die Sella-Gruppe, dort, wo man im Winter manchmal auf Brettern durch die Landschaft gleitet, ist gut zu überblicken. Auch der höchste Berg der Dolomiten, die Marmolate im Süden mit ihren 3244 m, ist zum Greifen nah.

Mitten in den Dolomiten bei „Cortina d' Ampezzo“ gibt es einen 1976 stillgelegten Geisterflughafen, den ich mir einmal näher ansehe. Wer nun erwartet, er könnte die rund 1300 m lange asphaltierte Piste als Landebahn benutzen, wird bitter enttäuscht. Anstelle von Flugzeugen sehe ich dort unten nur Wohnmobile und andere Hindernisse, die eine halbwegs sichere Landung unwahrscheinlich machen. Meine derzeitige Höhe von 4000 m ist da sehr beruhigend.

Entlang der Prager Dolomiten fliege ich zu den Sextner Dolomiten. Dort zeigt mein Höhenmesser 4250 m an. Mit der heutigen Basishöhe müsste man doch einmal über den Gipfel des Großglockners (3798 m) kommen, denke ich, und entschieße mich, dies zu versuchen. Am Kreuzegg (2810 m) komme ich nur auf 3880 m. Jetzt bin ich zwar 100 m über dem angepeilten Gipfel, aber für einen Überflug reicht das nicht. In 3675 m geht es am Gipfel des Großglockners vorbei zum Sandkopf (3090 m). Hier tauchen in gleicher Höhe zwei Kollegen auf, die sich sauber in den Bart einordnen. Gemeinsam steigen wir auf 3800 m. Ich fliege als Erster ab und kann in meiner Flarmanzeige eine der anderen Maschinen leicht versetzt hinter mir entdecken. Auch beim nächsten Barth ist der gemeinsame Einstieg ohne Probleme. Eine der anderen Maschinen ist auf gleicher Höhe genau 180 Grad versetzt und somit gut zu erkennen, und die andere ist etwas tiefer. Natürlich achtet man beim gemeinsamen Kurbeln hauptsächlich auf seine Partner und vernachlässigt das Geschehen in der Umgebung.

Mit solchen Partnern lässt es sich entspannt kurbeln, denk ich, als ein Schatten auf mich zuschießt. Instinktiv reiße ich meinen Vogel in die Höhe und eine andere Maschine schießt knapp unter meinem Rumpf hindurch. Hauchdünn war die Entfernung und nur das Hochziehen hat vermutlich einen Zusammenprall verhindert. Nachdem mir klar wurde, dass ich einer Katastrophe knapp entgangen war, sah ich mich nach den anderen beteiligten Maschinen um. Den Übeltäter, der in gleicher Höhe mitten durch unseren Kreis geflogen war, entdeckte ich zuerst. Er verschwand mit Höchstfahrt. Anscheinend wollte er verhindern, dass sein Kennzeichen sichtbar wird. Meinen Partner, der mit mir auf gleicher Höhe gekurbelt hatte, entdeckte ich etwas abseits unserer vorherigen Position. Ihm saß anscheinend auch der Schreck in den Knochen. Kurzzeitig flogen wir parallel und ich konnte sehen, wie er den Kopf schüttelte und sich ans Hirn fasste.

Eine Maschine relativ spät zu entdecken, das ist in der Vergangenheit den meisten schon einmal passiert. Heute aber, da ein Flarm quasi zur Standardausrüstung zählt, wird diese Gefahr erheblich vermindert. Einen Pulk von Seglern, die in annähernd gleicher Höhe in einem Bart kreisen, zu übersehen, dazu gehört schon eine besondere Begabung. Anscheinend hatte dieser Kamikaze-Pilot keinen Blick nach draußen riskiert und auch kein Flarm an Bord.

Mir aber saß der Schreck in den Gliedern und ich trat den Heimflug an.



Eigentlich fliegt man ja nur noch zu seinem Vergnügen

Kaum ist gutes Streckenflugwetter angesagt, so wie heute am 13.05.2008, schon ist man vom Streckenflugbazillus befallen. Um die 3500 m soll die Basis am Nachmittag erreichen, und dass diese Vorhersage Wirklichkeit werden kann, das sieht man am Rechenberg. Bereits gegen 9 Uhr mitteleuropäischer Sommerzeit sind dort in großer Höhe die ersten, kurzlebigen Wolkenschleier auszumachen. Eine halbe Stunde später werden sie konstanter und die Ersten hängen hinter der Samburo. Nun geht es Schlag auf Schlag. Drei Motorsegler sind im Einsatz, damit alle rechtzeitig in die Luft kommen.



Um 10:30 Uhr bringt mich die Schleppmaschine zum Rechenberg. Wie immer verabschiede ich mich in 1000 m über Grund und bin sofort in einem 3-Meter-Bart, der mich auf 2900 m bringt. Ein festes Ziel habe ich mir nicht vorgenommen, aber nach Westen, am Alpenrand entlang, schaut die Entwicklung vielversprechend aus und dort stört mich auch die Höhenbeschränkung durch die 2004 neu in Innsbruck geschaffene, rissige SRA5 nicht. Diese umfasst das gesamte österreichische Staatsgebiet vom Achensee bis St. Johann in Tirol und vom Pass-Thurn bis zur deutschen Grenze. Gerade mal bis auf 9500 ft, also auf 2896 m, darf man in diesem Gebiet ohne Freigabe steigen. Heute, bei vorhergesagter Basishöhe von 3500 m, will ich diese auch nutzen und mich nicht auf eine eventuelle Freigabe verlassen.

Mit 2900 m Ausgangshöhe am Rechenberg kann man die Inntalquerung sicher angehen. Auf den 37 km bis zum Großen-Traithen auf der Westseite des Inntals verliere ich knapp 900 m und komme dort über dem Gipfel (1852 m) an. Hier ist die Basis zwar noch 200 m tiefer als am Rechenberg, aber auch mit 2600 m befindet man sich in einer Komfortzone. Und es wird noch besser. Die Basis steigt an und etwas westlich vom Sylvensteinspeicher bin ich auf 3000 Meter.

Da mir der Grottenkopf heute nicht wohlgesonnen ist, wird zwischen Oberau und Garmisch das Loisachtal überquert. Auf der Westseite, beim Großen-Zunderkopf (1895 m), erwartet mich ein 4 m Bart, der mich wieder an die 3000 m heranbringt. Auf der üblichen Strecke in Richtung Reutte bringen die Wolkenfetzen keinerlei Steigen, und da auch der weitere Weg dem Alpenrand entlang nicht besser aussieht, drehe ich über dem Plansee nach Süden ab.

Auch hier ist es nicht berauschend. Erst als ich bei Forchach das Lechtal überspringe, finde ich wieder einen vernünftigeren Bart, der mich auf 3000 m bringt. Die gesamte Strecke entlang der Nordseite des Schwarzwassertals, bis zu dessen Ende habe ich leichtes Steigen.

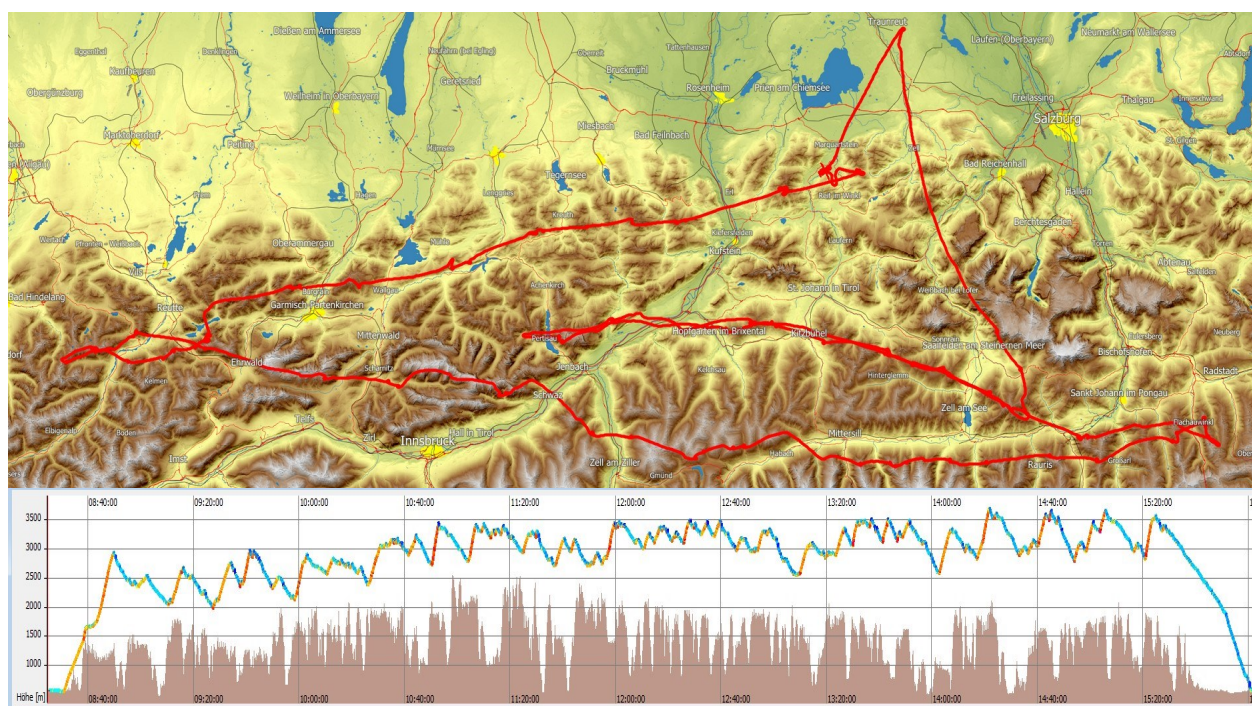
Zu ahnen war es ja schon, aber von hier aus gesehen wird es Gewissheit. Von Westen her schiebt sich eine neue Luftmasse übers Land und macht der Thermik den Garaus. Oberstdorf scheint bereits in ihrem Einfluss zu liegen. Von den Meteorologen war dies zwar vorhergesagt, aber erst für den späten Nachmittag und nicht für Mittag. Weiterfliegen, um noch ein paar Kilometer mehr Richtung Westen zu schaffen, ginge vielleicht, aber mir ist das Risiko zu groß. Mit meinen etwas über 3000 m komme ich ein gutes Stück nach Osten und dort ist Thermik einladend.

Es ist 12:34 Uhr, als ich die Schnauze meines Vogels nach Osten wende. Bis hierher waren es 166 km und dafür habe ich 2 Stunden 4 Minuten benötigt. Berauschend ist dieser Schnitt von 83 km/h gerade nicht. Obwohl bei dieser Wetterlage mehr möglich gewesen wäre, bin ich nicht unzufrieden. Die Sturm-und-Drang-Zeit habe ich ja hinter mir, in der die Streckenlänge im Vordergrund stand. Wenn ich jetzt irgendwo Zeit verliere, so ist das nicht so wichtig, der Spaßfaktor steht im Vordergrund und dieser Tag ist ja noch lang.

Ich will entlang der Zugspitzsüdseite ins Karwendel und von dort den Pinzgau entlang in die Hohen Tauern. An der Fernpassstraße von Reutte nach Ehrwald, zwischen den Orten Bichlbach und Wengle, gibt es auf der steil ansteigenden Nordseite des Tales eine kahle Felsrinne. Da ich dort schon öfter gute Erfahrungen gemacht hatte, fliege ich sie an. Auch heute werde ich nicht enttäuscht. Sehr eng ist der Aufwindschlauch und ich fliege mit einer extremen Schräglage, um in ihm zu bleiben. Mein Variometer piepst in den höchsten Tönen. Es ist am Anschlag und dabei bleibt es, bis in 3500 Metern die Wolkenuntergrenze erreicht ist. Mit so einer Höhe lässt sich Strecke machen.

Über Ehrwald und dem Zugspitzplateau geht es zum östlichen Ausläufer des Wettersteingebirges. In 2800 m komme ich dort an und nach 3 Minuten verlasse ich den Fahrstuhl in 3400 m. Im Normalfall würde man von hier aus den sicheren Weg über die Nordkette bei Innsbruck wählen. Das Karwendel ist absolut unlandbar, die Täler steigen von West nach Ost an, und ist man erst einmal unter der Hangkante, hilft nur eine Flucht nach Westen zum Talausgang. Heute aber, bei diesen Höhen, kann man ohne Bedenken den Gebirgsstock überfliegen, und das tu ich auch. Bei Scharnitz fliege ich in 3200 m ins hintere Karwendel ein und überspringe an der Gubenkarispitz (2663) den Grat zur Inntalseite.

Vor mir ist nun die Kontrollzone Innsbruck und mit denen nehme ich Kontakt auf.



Ungewöhnlich viel Verkehr ist auf der Innsbrucker Frequenz. E-Klasse Maschinen und Segelflugzeuge blockieren die Frequenz. Es dauert eine Weile, bis eine Lücke entsteht, in der ich Kontakt aufnehmen kann. Während dieser Zeit fliege ich an der Kontrollzonengrenze entlang zur Lamsenspitze (2508 m). Dann habe ich Kontakt, melde Kennzeichen, Standort, Höhe und den Wunsch, die Kontrollzone von meinem Standort zum Kellerjoch zu durchqueren, und bekomme die Freigabe. Etwas beeilen beim Überflug soll ich mich, wird mir vom freundlichen Lotsen noch auf den Weg mitgegeben.

Bei Ried wird nochmals Höhe getankt und dann geht's über das Zillertal zum Gerlos-Stausee. Der Bergrücken, der bei diesem direkten Flug überwunden werden muss, liegt bei 2500 m. Mit meiner Höhe von 2700 m bin ich auf der sicheren Seite. Jetzt geht es den Pinzgauer-Spaziergang entlang, Richtung Mittersil, Zell am See.

Am Wildkogel, dem Skigebiet von „Neukirchen am Großvenediger“, steht ein mächtiger Bart, der mich auf 3400 m bringt. Der Aufstieg war so rasant und schön, dass ich bei einer Höhe von 2896 m nicht aufhören konnte. Die Innsbrucker SRA 5 mit ihrer Höhenbeschränkung auf 9500 ft (2896 m) liegt kurz vor mir und wenn ich dort einfliegen will, müsste ich 500 Höhenmeter vernichten. Wer verschenkt bei einem Streckenflug freiwillig 500 m? Ich nicht, und deswegen wechsele ich auf die Südseite des Tales.

Im Gegensatz zur Nordseite sind auf der Südseite viele Täler zu überspringen. Früher, zu Zeiten als noch der L-Spatz unser bestes Flugzeug war, habe ich immer die Nordseite bevorzugt. Die Quertäler auf der Südseite haben oft das Vorankommen bei niedriger Basis erschwert. Bei der Talquerung passierte es immer wieder, dass man auf der anderen Talseite unter der Hangkante ankam und sich im Hangflug mühsam hocharbeiten musste. Diese alten Geschichten werden wieder lebendig, während ich gemütlich über diese Täler schwebe.

Ich habe gerade die Tauernautobahn bei Radstadt überflogen, als es nicht mehr weitergeht. Nicht das Wetter ist hier das Problem, es sind die Gleitschirmflieger. Vor mir ist eine Wand von Gleitschirmen, die großflächig und in allen Höhenlagen den Luftraum für sich beanspruchen. Anscheinend handelt es sich um einen Wettbewerb.

Mit einzelnen Gleitschirmen zusammen im gleichen Aufwind, damit kommt man meistens recht gut zurecht. Wenn sie aber in solchen Massen wie hier auftreten, hält man sich besser fern. Auch mein zaghafter Versuch, diesen Pulk im Süden zu umfliegen, schlägt fehl. Hier ist die Gleitschirmwolke zwar nicht ganz so dicht, aber ein Risiko bleibt und diesen Stress kann ich mir ersparen.

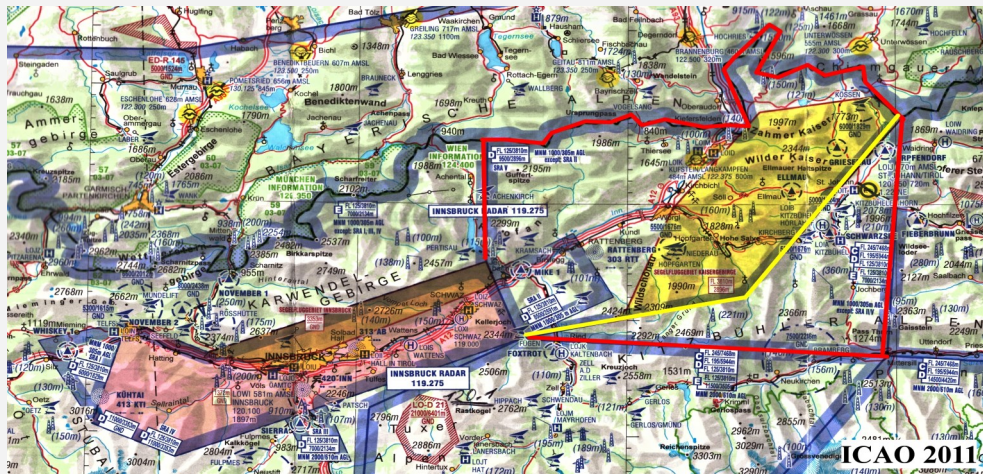


Soll ich jetzt den Gleitschirmpulk weiträumig

im Norden umfliegen oder soll ich auf die jammernden Stimmen im Funk hören und umdrehen? Dort im Osten, so ab Liezen und Trieben, scheinen sie Schwierigkeiten zu haben. Von hier aus ist davon noch nichts zu sehen. Die Wolken dort scheinen, soweit dies erkennbar ist, ein größeres Gebiet abzuschatten. Wie sich dies auf die Sonneneinstrahlung dort auswirkt, das kann von hier aus nicht beurteilt werden. Dann bekomme ich über Funk mit, dass die SRA 5 für Höhen über 2896 m freigegeben ist. Diese Information gibt den Ausschlag. Die Schnauze meines Vogels zeigt nun wieder in Richtung West.

Es ist jetzt 14 Uhr 46 und vor der letzten Wende bis hierher sind es 265 Kilometer. Dafür habe ich 2 Stunden 12 Minuten gebraucht, was einem Schnitt von 107 km/h entspricht.

Die Neuerungen im Luftraum Österreichs 2004 bringen für den überregionalen Segelflug erhebliche Einschränkungen. In Innsbruck gibt es 5 neue SRA. Besonders einschneidend ist die "SRA 5" (rote Linie) Dort überall darf man nicht mehr höher als 9500 ft (2896 m) steigen.



Bestre- bungen durch den Aeroclub Österreich die SRA 5 im Süden und Osten zu verkleinern haben 2006 Erfolg und es kann dort wieder bis FL 125 (rund 3750 m) geflogen werden. Ein temporärer Segelflughbereich Kaisergebirge (gelb) wird angestrebt und erreicht.

Zügig komme ich voran. Bis zur Hohen-Salve (1829 m), einem markanten Bergkegel südlich des Wilden-Kaisers, sinke ich nicht unter 3000 m. Nach der erneuten Querung des Inntals bin ich unter 2600 m, finde aber auf der Nordseite sofort wieder Anschluss mit rasanten Steigwerten. Am Rofan geht es noch besser. Dort kommt vom Achensee ein zwar enger, aber dafür kräftiger Bart herauf, der mich auf 3700 m bringt. Von hier oben hat man eine fantastische Fernsicht. Die Abschiebung im Westen ist nicht so schnell vorangekommen, wie ich befürchtet hatte, aber sie ist von hier aus gut sichtbar. Jetzt nach Hause fliegen, dafür ist es noch viel zu früh. Ich fliege noch einige Kilometer auf meinem bisherigen Kurs, bevor ich bei Hinterriß umdrehe und nochmals Richtung Osten fliege.

So ein freier Flug, ohne Aufgabe und Ziel, hat seine Vor- und Nachteile. Der Vorteil ist der fehlende Druck, eine gestellte Aufgabe zu erledigen. Dies aber ist auch der Nachteil. Fehlt ein wenig Druck, lässt man sich von äußeren Einflüssen leichter steuern und dies muss nicht immer die richtige Entscheidung sein.

Auf demselben Weg, den ich gekommen bin, geht es zurück. Die Bärte haben sich nicht verändert. An der Hohen-Salve bin ich auf 3500 m und am Sausteigen sind es sogar 3650 m. Trotzdem ist bei mir der Spaßfaktor gesunken. Am Eschenauer-Kogel, einem 1646 m hohen Hügel zwischen Zell am See und St. Johann im Pongau, drehe ich zum Endanflug auf Unterwössen ein. Trotz meiner 3200 m Abflughöhe geht dies nicht ohne Abweichung von der Ideallinie. Die Loferer und Leoganger-Steinberge verhindern dies und deswegen wähle ich den Weg über die Südwestecke des Steinernen-Meers. Eigentlich sollte es ja ein Direktflug nach Hause sein, aber den 3-m-Bart, der dort steht, den kann ich nicht ignorieren. Nochmals steige ich über 3500 m und gleite damit weit ins Flachland hinaus. Bei Traunreut zeigt mein Endanflugrechner immer noch eine Ankunftshöhe über 900 m an. Trotzdem beschließe ich zu landen und vernichte die überschüssige Höhe mit den Klappen. Es ist 18 Uhr, als ich in Unterwössen aufsetze.

Die Auswertung für diesen Spazierflug ergab 757 km. Dafür war ich 7 Stunden 31 Minuten unterwegs, was einem Schnitt von 100,71 km/h entspricht.

Richtung Afrika

Viel hört man vom Segelflugaradies Namibia und von Bitterwasser. Solche Berichte sind natürlich ein Anreiz, die dortigen Möglichkeiten auch einmal auszuprobieren. Wir haben zwar keine Maschine im Verein, die eigenstartfähig ist, aber mit unserem Duo Discus T und seinem Flautenschieber müsste so ein Ausflug auch möglich sein. Zu sechst sind wir, die den Wunsch äußern, den Vogel in der Wintersaison 2008 in Bitterwasser zu stationieren. Wie immer im Vereinsleben haben einige Mitglieder Bedenken, werden aber von der Mehrheit überstimmt. Die Afrika-Expedition kann also nach Klärung der dortigen F-Schlepp-Möglichkeit beginnen.

Bis so ein Vogel für einen Seetransport wetterfest in einem Container verstaut ist und bis alle für ein Fliegerlager in Afrika benötigten Utensilien beieinander sind, ist einiges zu erledigen. Und dann hofft man, dass die wertvolle Fracht sicher am Ziel ankommt.

Der Schiffs- und der anschließende Landtransport verliefen reibungslos. Ab Anfang November stand uns dann der Vogel in Bitterwasser zur Verfügung.



Es ist wahr, man lernt nie aus. Dies wurde mir wieder einmal in Bitterwasser bewiesen. Da fliegt man seit Jahrzehnten in allen Gegenden der Alpen herum, kennt jeden Berg und freut sich, wenn die Basis es gestattet, über den höchsten Gipfeln zu kreisen, und dennoch, nach wenigen 100 m Sinkflug, ist man schon wieder in Bodennähe. Ganz anders das Flachland wie hier in Bitterwasser. Wolkenuntergrenze bis 5000 Meter, eine Sicht bis zum Horizont und ein Flugwetter, von dem wir manchmal träumen.

Aber der Reihe nach. Nach einer Rundreise durch Namibia kam ich am 12.11. in Bitterwasser an. Hans Georg Raschke war bereits da und hatte unseren Vogel aufgebaut. Mit ihm werde ich mich die nächsten Tage als PIC und Co-Pilot ablösen.

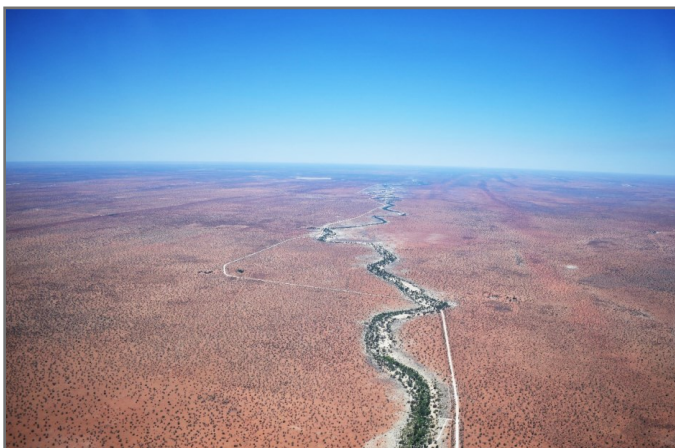
Nur die namibischen Behörden verhinderten, dass wir schon am nächsten Tag in die Luft kamen. Der eine Schleppilot war erkrankt und musste das Bett hüten, und der andere wartete auf seine Papiere aus Windhoek. So unterschiedlich auch manche Länder sind, eines aber ist anscheinend überall gleich: die Arbeitsweise von Behörden! Bis zum 28.11., meinem Abreisetag, waren die Unterlagen noch immer nicht bei diesem Schleppiloten eingetrudelt.

Da nur unser Vogel geschleppt werden musste, die anderen waren alles Selbststarter, wurde unsere Geduld auf die Probe gestellt. Etwas entspannend dabei war, dass während der Wartezeit kein Wölkchen am Himmel stand und die Wetterprognose nur mittelmäßig war. Wir hatten also Zeit, die Annehmlichkeiten der Lodge zu erkunden, den Pool zu genießen und die Flächenbelastung durch das verführerische 3-Gänge-Menü zu steigern.



Am 15.11. war es dann so weit. Der erste Schlepppilot hatte das Krankenlager verlassen und mein Einweisungsstart mit Jörg Grothe als Co konnte gemacht werden.

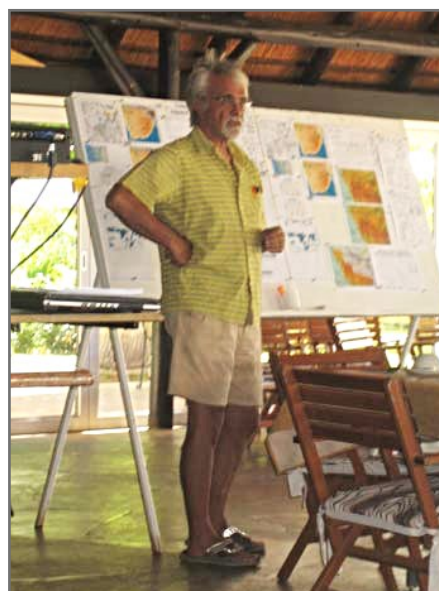
In der Blauthermik ging es schnell auf 4600m und ich konnte mir die Landschaft von oben betrachten. Erstaunlich war für mich, dass mir die Orientierung auch ohne GPS nicht schwerfiel. Eine gute Straßenkarte, in der die wenigen Orte, Trockenflüsse und größeren Pfannen (Gebiete ohne Bewuchs) eingetragen waren, reichte zur Positionsbestimmung aus. Aus der kurzen Einweisung wurde ein 3-stündiger Flug in die weitere Um-



gebung von Bitterwasser. Dabei wurde schnell klar, dass die Möglichkeiten zur sicheren Außenlandung sehr begrenzt sind. Die breiten Straßen, die von einigen Afrikabesuchern als Landeplätze benannt werden, die will ich lieber nicht ausprobieren. Breit sind sie ja manchmal, aber die Büsche am Wegesrand sind mir nicht geheuer. Nur in einigen Pfannen und auf den wenigen noch intakten Landeplätzen von Farmern ist eine sichere Außenlandung möglich.

In Namibia war die Karakulzucht ein wichtiger Zweig der Landwirtschaft. Sie hat ihren Ursprung in der deutschen Kolonialzeit. Mit Persianer, dem Fell des wenige Stunden alten Karakulschafs, wurden viele Farmer in Südwest-Afrika wohlhabend und legten sich Flugzeuge und die dafür notwendigen Landepisten zu. Der Modewechsel um 1970 und später ein allgemeiner Rückgang der Nachfrage nach Pelzen führten 1991 zum Zusammenbruch der Karakulzucht in Namibia. Die Flugzeuge wurden verkauft und die Pisten überließ man der Natur, die sich einen Großteil der Flächen zurückeroberte. Wir waren also vorgewarnt, dass auch bei noch eingetragenen, alten Landeflächen die Natur ihr dortiges Vorrecht eingefordert haben könnte.

In den nächsten Tagen gehörten wir nicht zu den Ersten beim Frühstück. Wenn die Temperatur aber um 8:00 Uhr schon deutlich über der 20°-Marke steht, wird der etwas kühlere Frühstücksraum schnell zum Sehnsuchtsort. Mann schlürft den Morgenkaffee, schmirt Butter und Marmelade oder Wurst aufs frisch gebackene Brot und nimmt vom überreichlich gedeckten Obstbüfett. Diese, zum Teil unbekannt exotischen Früchte, die hier angeboten werden, muss man doch alle einmal probieren. Dann erfolgt das Briefing und spätestens bei Bekanntgabe der Auslösetemperatur wird es hektisch. Stullen werden noch schnell geschmiert, Wasser wird gebunkert und plötzlich ist der große Speisesaal unter dem Reetdach leer.



Mein Partner für die nächsten Tage, Hans Georg Raschke, und ich lassen es etwas ruhiger angehen. Meist ist unser Start zwischen einer und zwei Stunden hinter der im Briefing genannten Zeit für den Thermikbeginn und damit auf der sicheren Seite. Mit den gut motorisierten Langohren der anderen können wir uns nicht messen. Unser Turbo ist zwar eine schöne Sache, aber hier, Bitterwasser liegt auf 1247m NN, benutzt man ihn doch besser nur zur Verlängerung des Gleitpfades.

Ab dem 16.11. herrschte ein Bilderbuchwetter. Feuchtere Luft war eingeflossen und herrliche Kumulus bildeten sich. Die vorhergesagte Auslösetemperatur von 35–38 Grad wurde an diesen Tagen zwischen 11 und 12 Uhr erreicht und ergab eine Basis von über 5000 m. Für diesen ersten Flug hatten wir uns keine Aufgabe gestellt, das Kennenlernen und Einprägen der Gegend war unser Ziel.



Die Palmenallee, wo die Flugzeuge abgestellt werden, ist schon fast leer, als wir unseren Vogel zum Start am Rande der Pfanne schleppen lassen. Der Großteil der Flugzeuge dort sind „Langohren“ mit 25 m und mehr Spannweite. Ohne richtigen Motor sind wir die Einzigen. 5 Autos ziehen die Flugzeuge nach und nach in Startposition und die Ersten brummen los. Der Großteil der wartenden Maschinen ist bereits in der Luft, als unsere Schleppmaschine auftaucht.

Vor uns liegt die Salzpflanze mit 3 km Durchmesser und an deren Rand finden wir sofort Anschluss. Hier steht kein Aufwindlein, sondern bereits ein kräftiger Aufwind, der uns in die Höhe katapultiert. Unser späterer Start zahlt sich also aus. Es ist ein Genuss, die weitere Umgebung rings um Bitterwasser zu erkunden. Die hohe Basis und die kräftige Thermik ermöglichen ein schnelles Vorankommen, und das nutzen wir. Es geht zunächst nach Osten und dann



das Tal des Nossob entlang nach Norden in Richtung Gobabis. Der kleine Fluss ist zwar ausgetrocknet, aber der Bewuchs an seinen Rändern ist um einiges grüner als die Umgebung und dadurch gut zu erkennen. Vor Gobabis wird gewendet und nun fliegen wir, das Nossobtal als Leitstrahl benutzend, gegen Süden. Bei Aranos erfolgt ein Schwenk nach Westen und über Mariental geht es dann zurück nach Bitterwasser.

Was man bei solchen Wetterlagen und dem richtigen Material erreichen kann, wurde uns auch demonstriert. Erich Zanders und Roland Lindner, unsere Tischgenossen beim Frühstück, erreichten mit ihrer ASH25-EB28 zwischen dem 16. und dem 19.11. an jedem Tag eine Strecke von über 1000 km. Sie fliegen im 6. Jahr in Bitterwasser und sind dementsprechend mit den dortigen Anforderungen vertraut. Ihre Tipps waren für uns Afrikaneulinge sehr hilfreich.

Schon am zweiten Tag machte sich dies bemerkbar. Wieder ging es zuerst nach Gobabis, was auch problemlos umrundet werden konnte. Der zweite Wendepunkt sollte Lendepas sein, aber zwischen Aranos und unserem Ziel wurden die Kumulanten schwächer und lösten sich im Süden ganz auf. Bis auf 43 km kommen wir an unser Ziel heran, dann erschläft unser konsequenter Vorwärtsdrang. Wir müssen aufgeben und unser Vorhaben, möglichst noch etwas in Richtung Maltahöhe zu fliegen, begraben. Kurz vor Mariental wird der Kurs auf Bitterwasser geändert. Die Auswertung unseres Fluges am Abend ergab ein 671-km-Dreieck. Gar nicht so schlecht für einen Duo. Er ist halt keine ASH 25, aber mit etwas mehr Afrikaerfahrung ist damit noch einiges mehr zu erreichen.

In den darauffolgenden Tagen wurde das Wetter immer feuchter. Zunehmend behinderten Regenschauer unser Vorankommen und dämpften damit den Ehrgeiz. Es waren zwar noch immer interessante Flüge, aber den Einsatz unseres Flautenschiebers bei den hiesigen Außenlandebedingungen wollten wir nicht unbedingt testen.



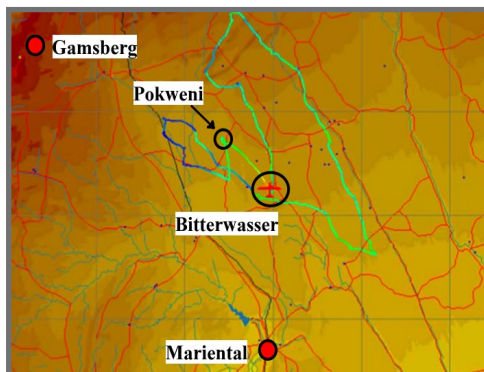
Ein besonders erlebnisreicher Flug war der vom 21. November. Da im Nordosten bereits

Überentwicklungen auszumachen waren, ging es zuerst nach Norden bis an den damaligen Luftraum von Windhoek. Dann nach Südosten zu unserem geplanten zweiten Wendepunkt, dem Lendepas. Wir kamen aber nicht so weit. Auf halbem Weg versperrte uns ein dichter Regenschauer den Weiterflug. Das Ding war so groß, dass es auch nicht umflogen werden konnte. Andere hatten sich von Gamsberg, einem im Nordwesten gelegenen, von Bitterwasser 156 km entfernten Wendepunkt, gemeldet. Von unserem Standort waren das 225 km und da wir noch nie dort waren erschien uns das ein interessantes Ziel. Gerade mal 142 km weit kamen wir, bis uns auch hier ein kräftiger, großflächiger Regenschauer den Weg versperrte.

Die kleineren Schauer konnte man ja gut umfliegen, aber vor den größeren hatten wir doch etwas Respekt. Was blieb da anderes übrig, als den Heimweg anzutreten? Zwar kam uns auch von dort eine bedrohliche Wolkenfront entgegen, aber die 74 km bis Bitterwasser müssten zu schaffen sein.

Bis auf 25 km kamen wir an unser Ziel, das unterdessen durch Regenschleier verhüllt wurde, heran, als wir über Funk die Mitteilung bekamen, dass über Bitterwasser ein heftiges Gewitter tobe und dass alle Maschinen fernbleiben sollen. Die nächstgelegene Landemöglichkeit für uns war das 22 km entfernte Pokweni und dort schien die Sonne. In 2600 m kommen wir dort an und bereiten uns auf die Landung vor. Während des Abstiegs meldet Bitterwasser, dass das Gewitter unterdessen durchgezogen sei und die Pfanne durch den Regen unlandbar geworden ist. Für Landungen müssen die Landebahnen außerhalb der Pfanne benutzt werden. Also die Klappen wieder einfahren, noch mal auf 3700 m steigen und die 49 km nach Hause fliegen.

Drei andere, darunter Ali Siegert, schafften es nicht. Sie mussten das 64 km nördlich von Bitterwasser gelegene Landefeld Kiripoti aufsuchen und dort übernachten. Nach seiner Rückkehr hatte man den Eindruck, dass so ein Besuch in Kiripoti recht anstrengend ist. Es war vermutlich eine sehr kurze und feuchtfrohliche Nacht, die sichtbare Spuren hinterlassen hat..



Unterdessen hatte ich mich an die afrikanischen Verhältnisse und die hiesigen Anforderungen gewöhnt. Bei meinem Partner war dies von Anfang an keine Umstellung, da er das Flachlandfliegen regelmäßig in Australien praktiziert. Die Landschaft mit ihren roten Dünen, dem Gestrüpp und den ausgetrockneten Flussläufen wurde in diesen Tagen zum vertrauten Anblick und die Flugmöglichkeiten, die hier geboten werden, lassen keine Wünsche offen.

Blauer Himmel über Bitterwasser, aber die Wettervorhersage prophezeit auch für heute einige Schauer. Da in der Pfanne noch Wasser steht, wird auf der Hangar-Piste gestartet. Heute wollen wir in den Westen, der 2347 m hohe Gamsberg soll unsere erste Wende sein. Bis wir in der Luft sind, zeigen sich schon die ersten Ansätze zur Wolkenbildung. Die Basis steigt von anfangs über 2.500 m mit jedem Bart, den wir vorankommen, weiter an. Flott kommen wir voran, aber genauso flott ist die Wolkenbildung. Die werden immer mehr und dicker. Der schwarze Rand der Wolke über dem Gamsberg lässt nichts Gutes erwarten. Sie riecht schon sehr nach Schauerbildung und bevor wir dort sind, erscheinen die ersten Regentropfen auf unserer Haube. Im Süden schaut es noch nach guter Thermik aus. Wir drehen nach Süden Richtung Nauckluftberge ab.

Dieses Gebirgsmassiv mit seinen stark eingegrabenen Tälern erhebt sich 1000 m über das umliegende Hochplateau und erweist sich heute als sicherer Thermikspender. Hinter uns entwickeln sich immer mehr Schauer, aber vor uns schaut es noch gut aus. Also weiter in Richtung Süden zu den Tsarisbergen. Beim Blick nach Westen kann man Sossusvlei, die von roten Sanddünen umschlossene Salz-Ton-Pfanne, eine der Hauptattraktionen Namibias, erkennen. Der Blick nach Norden dagegen ist nicht so angenehm. Zwischen den aufkommenden Schauern gibt es zwar immer wieder größere Lücken, aber trotzdem wird es Zeit zum Abbruch. Maltahöhe ist der Punkt, von dem aus wir den Heimflug nach Bitterwasser antreten.

Auch dort schaut es nach Regen aus. Kaum haben wir unseren Vogel wetterfest verpackt, fallen die ersten Tropfen.



Der 24.11. hatte auch so seine Tücken. Zuerst nach Osten, Regenschauer, dann nach Westen, Regenschauer, also nach Süden, Regenschauer, na ja, vielleicht doch besser nach Südosten, Regenschauer, also doch besser nach Bitterwasser. Bei der Auswertung ergab diese Herumfliegerei dann doch eine Strecke von 451 km mit einem Schnitt von 105km/h.



Auch für die nächsten Tage war kein besseres Flugwetter angesagt. Zwar war es am frühen Morgen meist heiter, aber kurze Zeit später breiteten sich die Wolken aus und verhinderten einen schönen Flugtag.

Mein Reiseführer hatte also Recht. Dort stand: Mit seinen durchschnittlich 300 Sonnentagen jährlich ist Namibia ein ausgesprochen sonniges Land. Mit Niederschlägen in Form von heftigen Gewittergüssen ist ausschließlich in den Sommermonaten (November bis Februar) zu rechnen. Die trockenen Flussläufe, in Namibia „Riviere“ genannt, können sich dann für kurze Zeit in reißende Ströme verwandeln. Das ausgedörrte Land beginnt innerhalb weniger Tage zu ergrünen.

Die Hauszeitung von Bitterwasser, das Palmengeflüster, meinte dazu:

Obwohl das Wetter 2008 für uns Segelflieger in dieser Saison sehr schlecht war – Namibia freute sich über einen Jahrhundertregen – wurden wieder sehr viele und weite Flüge von Bitterwasser aus gestartet. Dabei wurden die „magischen“ 1000 km insgesamt 84-mal übertroffen.

Da mein Aufenthalt in Bitterwasser sowieso zu Ende ging, genoss ich die restlichen Tage mit Faulenzen und Beobachten der erwachenden Natur.

Fazit:

Alleine die Reise durch Namibia war schon ein unvergessliches Erlebnis. Der anschließende Aufenthalt in Bitterwasser war dann der Punkt auf's i. Keine Sekunde davon möchte ich missen und ich bin mir sicher, ich komme wieder.



Einmal Flachland bitte!

„Warum nicht mal ins Flachland?“, dachten sich die Mitglieder des AFZs, und da einige für Klix bereits mit einschlägiger Erfahrung aufwarten konnten, wurde dieser Flugplatz ausgesucht.

Klix, gehört hatte man schon einmal davon. Der liegt doch irgendwo in der Ecke, wo Sachsen, die Tschechei und Polen zusammenstoßen. Wurden da nicht vor einigen Jahren die Weltmeisterschaften der Frauen ausgetragen? Mal schauen, was uns diese Gegend bieten kann.

Der Flugplatz, eine Wiese von mehr als 1000 mal 1000 m, wird vom „aeroteam KLIX Segelflugclub e. V.“ mit seinen rund 90 Mitgliedern betrieben und die Verantwortlichen dort, die verstehen ihr Geschäft. Geworben wird mit der Aussage: *Fliegen in der Oberlausitz, in unbeschränktem Luftraum, südlich von Berlin, bei thermischen Bedingungen, wie man sie selten in Deutschland findet, in einem Verein, der für Leistungspiloten wie für Senioren Mitglieder und Gäste gleichermaßen da ist, in dem der Spaß am Fliegerleben im Vordergrund steht – das ist Fliegen beim „aeroteam KLIX“.* Und im Gegensatz zur gewohnten Werbung: Es ist tatsächlich so.

Ein kleiner, wilder Campingplatz mit Strom, anständigen Sanitäranlagen, Küche, Aufenthaltsraum und einem professionellen Wetterbriefing jeden Morgen um 9:30 Uhr, nette Leute und alles perfekt und völlig stressfrei organisiert – das ist die Basis für einen angenehmen Aufenthalt.

Und das Fliegen? Auch hier wurde nicht zu viel versprochen. Ob nach Berlin, Leipzig oder Elbsandsteingebirge, überall lief es prächtig. An den meisten Tagen unseres Aufenthalts gab es sehr gute Thermik mit Basishöhen um die 2000 m.

Man wusste es zwar schon immer, es ist aber dann doch erstaunlich, wie weit man mit dieser Höhe kommt, wenn kein Berg im Weg steht und man ohne Stress tief hinuntergleiten kann. Und wenn es doch einmal nicht reichen sollte?

Alleine um Klix gibt es in einem Radius von 50 km 10 Flugplätze. Ein Problem bei einer Außenlandung sind allerdings die landwirtschaftlichen Flächen, nicht weil sie zu klein sind, sondern weil ihre Größe die Piloten in einen Entscheidungsstress bringen kann. In welcher Ecke soll er nun landen?

Stressfreies Fliegen also!



Ein Motorsegler

Zur Firma Scheibe hatten die SSGM schon immer gute Beziehungen. Mitte der 50er Jahre wurden ein L-Spatz (D-1414) und ein Bergfalke II (D-1441) im Rohbau gekauft und in Eigenregie fertiggestellt. Ende der 50er Jahre folgte der Bergfalke II (D-1500) und Mitte der 60er Jahre ein Bergfalke III, der aus Traditionsgründen wieder die Kennung D-1441 vom ersten Bergfalken der SSGM bekam.

Egon Schreibe hatte auch 3 hübsche Töchter und in unserem Verein gab es Mitglieder, die deren Charme nicht widerstehen konnten. Dadurch kam es, dass wir im Hause Scheibe aus und ein gingen und dort einige Feste mit bleibender Erinnerung veranstalteten.

Bei einigen Mitgliedern unseres Vereins war neben dem Segelflug auch der Motorflug von Interesse. Die Diskussion, ob für diesen Personenkreis etwas getan werden sollte, war heftig. Am Ende wurde durch den Beschluss, einen Motorsegler anzuschaffen, ein sinnvoller Kompromiss gefunden. Nicht der familiäre Anschluss zweier unserer Mitglieder an die Familie Scheibe war für die Wahl eines SF 25 Falken ausschlaggebend, was Besseres war am Markt noch nicht vorhanden.

Gab es am SF 25 A einen Hochdecker noch einiges auszusetzen, so war die B-Version, ein Mitteldecker, in zahlreichen Punkten überarbeitet. So erhielt der B-Falke neben dem zentralen Haupttrad mit Trommelbremse kleine Stützräder unter den Tragflächen sowie ein lenkbares Spornrad, um die Manövrierfähigkeit am Boden zu verbessern.

Was noch nicht an dem uns 1970 gelieferten B-Falken verbessert war, war der Anlasser. Der Falke hatte einen Handanlasser. Zum Anwerfen des Motors musste kräftig an einem Seilzug, ähnlich wie beim Rasenmäher oder Bootsmotor, gezogen werden. Das Dumme hierbei war nur, dass der Seilzug unterhalb des Armaturenbrettes angebracht war und dieses das Vorhaben etwas behinderte. Piloten eines B-Falken konnten nicht verheimlichen, was sie flogen. Ihr aufgescheuerter Handrücken war das Erkennungsmerkmal. Schon 2 Jahre später löste dann ein SF-25 C mit seinem elektrischen Anlasser das Problem und 1977 konnten wir nochmals eine verbesserte SF-25 C76 erwerben.

Jahrelang haben die Scheibe-Falken unsere die Flugsaison verlängert, aber die Entwicklung geht weiter. Da man immer das Neueste haben möchte, kam 1985 mit einer G 109 B (D-KISI) das Kunststoffzeitalter, auch im Motorsegeln, bei uns an.

Jetzt haben wir einen so schönen Vogel und immer noch ist die Winterzeit nur eine Werkstattzeit. Vom Fliegen können wir nur träumen, da der Platz meist ab Mitte November bis weit ins Frühjahr hinein unter einer dichten Schneedecke liegt.



Ein tolles Flugzeug in der Halle und wir können nicht fliegen. Daran musste sich etwas ändern.

Das LBA wurde mit der Absicht konfrontiert, dass wir unserem neuen Motorsegler Schier verpassen wollen. Da von dort keine unüberwindbaren Einwände kamen, konnte die Planung sofort in die Tat umgesetzt werden. Gustav Leyendecker übernahm die Regie, baute die Schi bei einer befreundeten Schreinerei, koordinierte die nicht unerheblichen Auflagen des LBAs und leitete die Flugerprobung. Solche Schi benötigen aber auch eine gute Laufsohle, die nicht so ohne Weiteres in Eigenregie hergestellt werden kann. Der Skihersteller Völkel hatte früher doch auch etwas mit der Segelfliegerei zu tun. Schnell konnten sie davon überzeugt werden, dass ihr Design auf der Skioberseite gut aussehen würde und er die Lauffläche gestalten dürfe. Die G 109 hatte damit ab 1987 eine Zulassung für Schneekufen und wir durften etwas Neues erlernen.



Beim Flugverhalten hatte sich nichts geändert. Bei Start und Landung und dem Handling am Boden schaut dies natürlich ganz anders aus.

Beim Rollen beziehungsweise Gleiten nutzt der Tritt ins Seitenruder gar nichts. Nur mit gleichzeitigem, kräftigem Propellerstrahl kann man den Vogel zu einer Richtungskorrektur bewegen.

Dass das Roll- und Startverhalten viel vom Untergrund abhängig ist, kennt man ja schon von ungepflegten Graspisten. Dass ein bisschen Neuschnee auf der Piste, abhängig von dessen Beschaffenheit, einen Startvorgang auch zum Erliegen bringen kann, war zwar nicht überraschend, aber dass man als erfahrener Skitourengeher dies nicht sofort richtig einschätzt, das war neu. Bei einer harten Piste dagegen ist die Startstrecke dementsprechend kurz. Was beim Start ein Vorteil ist, kehrt sich bei der Landung um und wird zum Nachteil. Dann ist man zufrieden, wenn eine längere Landestrecke vor einem liegt. Gewicht schiebt halt und eine Bremse hat man nicht.

2003 wurden wir gezwungen, unsere G 109 gegen eine DIMONA auszutauschen. Das August-Hochwasser 2002 hatte bei der G109 einen Totalschaden verursacht. Selbstverständlich wurde der neue Vogel mit den verhandelnden Ski ausgestattet und für sein Burgfahrwerk ein neuer Ski konstruiert. Die Forderungen des LBA, Berechnungen, Materialnachweis, Flugerprobung usw. konnten wir ja schon und gingen deshalb davon aus, dass das Ganze in überschaubarer Zeit zu einer Zulassung führen würde.



Wie man sich doch täuschen kann.

Ab Januar 2004 steht die Dimona (D-KYSI) flugfertig in der Halle und wartet auf die Zulassung. Im Februar 2005 hebt der Dreibeinfalke der DASSU, 3 Tage nach Beantragung einer Flugzulassung beim LBA ab, und unsere DIMONA steht startklar, genau wie vor einem Jahr, noch immer am Boden. Das Engagement der Firma Scheibe hat bewirkt, dass das LBA sofort und auf kleinem Dienstweg, nach altem Verfahren und unter Umgehung der EASA das Flugzeug zugelassen hat.

In unserem Fall verweigert das LBA den kleinen Dienstweg und schiebt den Ball der EASA und dem österreichischen Hersteller zu. Da die den Bau der Dimona aber eingestellt haben, ist ihr Unterstützen, obwohl zugesagt, nicht sehr groß.

Na ja, am 31.12.2005 war es dann doch so weit und wir konnten endlich mit der Flugerprobung beginnen. Penetrantes Meckern kann doch manchmal zu einem positiveren Ergebnis beitragen.

Historische Rarität oder Schrott?

Inmitten von Abfall, der in einer Schubkarre hinter unserer Unterkunft zum Abtransport bereitsteht, liegen zwei verstaubte Blechkästen. Bei näherer Betrachtung entpuppen sie sich als noch mit Röhren bestücktes Funkgerät und die dazugehörige Bodenstation. Es sind die ersten, rein für den Segelflug entwickelten Funkgeräte.

Zwischen 1956 und 1957 wurden sie von zwei Mitgliedern der Segelfluggruppe Siemens, Walter Freter und Helmut Seitz, entwickelt und dann unter der Bezeichnung SFG 4/59 zur Vermarktung der Fa. Walter Dittel Luftfahrtgerätebau Landsberg überlassen.

1960 erhielt der Verein dafür den OSKAR-URSINUS-PREIS. Aus diesem Funkgerät entwickelte Dittel einige Jahre später dann sein erstes eigenes Gerät mit der Bezeichnung FSG 6/63.

Ist das nun Schrott, den man so ohne weiteres wegschmeißen kann, oder doch eine historische Rarität, die man besser einem Museum zur Verfügung stellt?

Im Nachhinein ist man immer schlauer und da wir schon einmal einen gravierenden Fehler gemacht hatten, war es schnell klar, dass dieses Gerät dem Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe zur Verfügung gestellt wird.

Welche Freude man bei engagierten Menschen auslösen kann, war deutlich an der Reaktion von Theo Rack, dem Vorstand des Museums, zu sehen, als ich ihm 2012 die zwei verstaubten Blechkästen überreichte. Mit großer Begeisterung nahm er das Funkgerät entgegen und zeigte mir, in welcher Vitrine es seinen Ehrenplatz erhalten sollte. Genau dieses Gerät, den Vorgänger einer Baureihe, konnte er jetzt präsentieren.



1959
SFG 4/59 in der Flugerprobung

Der Doppelraab D-1000

Ja, im Nachhinein ist man immer schlauer und Fehler lassen sich selten korrigieren. Das gilt leider auch für unseren Fehler von 1976. Das erste nach dem Krieg in Deutschland neu entwickelte und gebaute Segelflugzeug, der Doppelraab D-1000, fand damals sein endgültiges Ende.

An die Fliegerei war nach Kriegsende lange nicht zu denken. Es gab ja das Kontrollratsgesetz Nr. 25 mit seinen drastischen Strafen.

Der **Alliierte Kontrollrat** war nach dem Zweiten Weltkrieg die oberste Besatzungsbehörde und übte im westlichen Deutschland die Regierungsgewalt aus.

Im **Kontrollratsgesetz Nr. 25** vom 29. April 1946 werden die Konstruktion, der Bau und der Besitz von Flugzeugen aller Art unter Strafe gestellt. Unter anderem steht dort, dass Personen, die diesem Gesetze zuwiderhandeln, mit folgenden Strafen belegt werden:

- a) Gefängnis bis zu fünf Jahren
- b) Zuchthaus bis zu fünfzehn Jahren, jedoch nicht unter einem Jahr
- c) in schweren Fällen Zuchthaus auf Lebenszeit oder Todesstrafe

1949 hatte sich die Einstellung der westlichen Besatzungsmächte durch die Spannungen zwischen den USA und der UdSSR bereits grundlegend geändert, aber das Kontrollratsgesetz Nr. 25 gab es noch immer und vom Fliegen durfte man nur träumen. Das Rhöntreffen zum 53. Todestag von Otto Lilienthal im August 1949 war zwar noch verboten, aber nicht viele Segelflughänger ließen sich von einem Besuch der Rhön abhalten.

Die Hoffnung, dass das Flugverbot irgendwann aufgehoben werden muss, hatten viele, und einer davon war der Gewerbelehrer Fritz Raab. Er begann, seine Gedanken, den Bau eines Doppelsitzers mit den Abmessungen und dem Preis eines Einsitzers, in die Tat umzusetzen.

Erst im August 1950 lockerte der Alliierte Kontrollrat die Gesetzgebung. Das allgemeine Verbot wurde aufgehoben. Wie Pilze schossen überall Luftfahrtvereine aus dem Boden. Der Bau von Segelflugzeugen und der Segelflug waren zu diesem Zeitpunkt jedoch noch immer untersagt. Trotzdem wurden im Stillen überall Pläne geschmiedet, konstruiert und gebaut.

Als am 1. Mai 1951 der Segelflug in der Bundesrepublik wieder zugelassen wurde, setzte im ganzen Land schlagartig ein hektisches Treiben ein. Aus Scheunen, Hinterhöfen, Schlafzimmern und Kellern zogen die Segelflieger ihre 1945 versteckten oder inzwischen neu gebauten, meist halbfertigen Flugzeuge heraus. Die Flugbegeisterung war so groß, dass trotz des bisherigen Verbots und der angedrohten Strafen im August 1951 bereits einige schwarz eingeflogene Flugzeuge zur Verfügung standen.

Bei Fritz Raab war es ein völlig neuartiges, doppelsitziges Ausbildungsflugzeug, das er mit Unterstützung durch den Aero-Club Dachau (am 16.09.1950 gegründet) im Mälzkeller des Hörhammerbräu, der ihnen von der Pächterfamilie Mühlbauer als Behelfswerkstatt zur Verfügung gestellt worden war, auf die Kufe stellte.



Am 29.07.1951, wenige Wochen nach der Wiederzulassung des Segelflugs, taufte man in Dachau mit flüssiger Luft die erste deutsche Flugzeug-Neukonstruktion nach dem Krieg auf den Namen „Start“. Das Flugzeug erhielt das amtliche Kennzeichen D-1000.

Doppelraab.

Ziel der Konstruktion war es, ein ebenso einfach zu bauendes wie zu fliegendes doppelsitziges Flugzeug mit den Abmessungen und dem Preis eines Einsitzers für die Segelflugausbildung zu schaffen.

Hierzu ging der Konstrukteur Fritz Raab einige ungewöhnliche Wege. So ist der Sitz des Fluglehrers stark erhöht, wodurch es ihm möglich ist, direkt von hinten den vorne angebrachten Steuerknüppel zu bedienen. Auf diese Weise ist es möglich, auf ein aufwendiges Doppelsteuer zu verzichten. Der Rumpf bestand im Cockpitbereich aus Stahlrohr, ab der Endleiste der Tragflächen wurde der hintere Rumpfabschnitt in Holzbauweise gefertigt, ebenso wie Tragflächen und Ruder. Davon abweichend gab es auch Rümpfe, die komplett aus Stahlrohr gefertigt wurden.

Raab gab die Pläne seiner Entwicklung zum Nachbau an Luftsportvereine frei. Rund 400 Exemplare wurden gebaut.

Doppelraab

Länge	6,90 m
Spannweite	12,76 m
Gleitzahl	20 bei 55 km/h
Geringstes Sinken	0.85m/sec bei 50km/h
max. Fluggewicht	350 kg
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Mindestgeschwindigkeit	50 km/h

1967

Die Begeisterung über ein neues Vereinsflugzeug sieht normalerweise anders aus. Reichlich skeptisch und mit gemischten Gefühlen betrachteten wir diesen Neuzugang, den unser erster Vorsitzender am 2.9.1967 anschleppte. Erst als wir das Kennzeichen sahen, war alles klar.

Unser Nummernfetischist konnte dem Kennzeichen D-1000 nicht widerstehen, obwohl sich darunter nur ein Doppelraab verbarg, der zudem nur noch als Einsitzer zugelassen ist.

Uns war klar, dass der Bauprüfer für das erste nach dem Wiederbeginn der Fliegerei zugelassene Flugzeug,

(Doppelraab D-1000, Werknummer 01) die Flugtauglichkeit nicht lange aufrechterhalten würde. Aber der Spaß, den man bis dahin haben würde, und die schöne Nummer waren den Kaufpreis von DM 400,- den die DASSU für das Nostalgieflugzeug forderte, wert. Das Einzige, was uns wirklich störte, war das biedere Aussehen. Ein Spaßflugzeug hatte da etwas anderes verdient und deswegen wurde sofort mit einer Neubemalung begonnen.

Als 1969 unsere ASK 13 geliefert wurde, bekam sie vom nun ausgemusterten Doppelraab die Traditionsnummer D-1000.

Was macht man nun mit dem ausrangierten, jetzt nutzlosen, seiner Nummer beraubten Vogel? Als gemeinnütziger Verein gibt man noch brauchbare Teile an Bedürftige ab, aber es fand sich kein Bedürftiger. Auf den aus heutiger Sicht naheliegenden Gedanken, den ersten nach dem Krieg in Bayern wieder zugelassenen Vogel und den ersten seiner Art einem Museum zu übergeben, kam auch keiner.

Das „Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug“ gab es noch nicht und das „Deutsche Museum“ hatte bereits ein hervorragend restauriertes Exemplar.

Den Vogel wollte damals niemand, sodass er immer und überall im Weg stand und den dringend benötigten Hallenplatz belegte.

Es war Sonnwend 1976 und auf allen Bergen ringsum brannten Sonnwendfeuer. In der Höhe des "Schmutzigen- Löffels" hatten auch wir ein Feuer aufgebaut, das bei Beginn der Dämmerung entzündet wurde. Viel zu schnell nach unserem Geschmack brannte das Feuer nieder, sodass Nachschub an Brennmaterial benötigt wurde.

Es ist nicht mehr nachvollziehbar, wer auf den frevelhaften Gedanken kam, dieses historische Flugzeug als Brennmaterial zu verwenden. Sicher ist, dass keiner der Anwesenden einen ernsthaften Einwand dagegen erhob. Es stellte sich schnell heraus, dass weder die Holzflächen noch die mit Lack getränkte Bespannung sehr brennfreudig waren. Erst ein Schuss Benzin brachte den Oldtimer so richtig zum Brennen.

Die Bedenken, die uns am nächsten Tag kamen, kamen leider etwas zu spät.



In den französischen Alpen

Unser Fliegerlager zu Ostern in Lienz, wie wir es 30 Jahre lang betrieben haben, hat einiges an Flugstunden und damit an Erfahrung gebracht. In den Anfangsjahren, wenn bei uns der Schnee noch jegliche fliegerische Tätigkeit unterband, lockte die Alpensüdseite und bescherte uns die ersten Flugserlebnisse. Im Laufe der Jahre hat sich daran aber einiges geändert. Zu Ostern ist der Schnee bei uns so gut wie verschwunden und auf der Alpensüdseite ist das Wetter an Ostern nicht mehr so einladend wie früher. Kein Wunder also, dass dieser Ausflug nach Osttirol im Laufe der Zeit einiges an Attraktivität eingebüßt hat.

Der Trend nach Süden war aber weiterhin vorhanden. Jetzt nicht mehr zu Ostern, sondern ab Anfang August, dann, wenn bei uns das Streckenfliegen zu Ende geht. Der Süden Frankreichs war das Ziel, denn dort lässt sich die Saison noch etwas verlängern.

Lohnende Segelflugplätze gibt es in Südfrankreich einige. Da das Fliegen im Hochgebirge aber einen besonderen Reiz ausübt, wurde Barcelonnette unser Ziel. Es ist ein sehr guter Ausgangspunkt für schöne Streckenflüge, die im Süden bis ans Mittelmeer und im Norden zum Mont Blanc und Matterhorn führen.

Barcelonnette, eine Gemeinde im Ubayetal mit 2575 Einwohnern (2018), nahe an der Grenze zu Italien, liegt in 1138 m NN. Der Ort hat den typisch südfranzösischen Charakter. Ein historischer Stadtkern mit kleinen Gassen, mit hübschen Boutiquen und einladenden Cafés und Restaurants bietet auch außerhalb der Fliegerei angenehme Abwechslungen.

Der Flughafen von Barcelonnette liegt 3 km westlich von Barcelonnette. Es ist ein kleiner Flughafen an der Nordseite

des Flusses Ubaye mit einer 800 m langen Landebahn, die eine topographische Besonderheit besitzt. Die dortige Landepiste ist über einen Hügel gebaut. Wird von Osten die Piste 28 angeflogen, so geht es im ersten Drittel bergauf, danach kommt ein flacher Teil und dann geht es wieder etwas abwärts.

Auch beim Fliegen sind einige Besonderheiten zu beachten. Der Anflug von Osten muss relativ hoch angesetzt werden, da dort in der Regel ein starkes Lee zu erwarten ist. Wenn man sich langsam herantastet und auf die Anweisungen der Einheimischen hört, ist auch das kein Problem.



Obwohl viele Piloten um diese Zeit ein Fliegerlager in Südfrankreich machen, verschrägt es doch nur wenige nach Barcelonnette.

Angesehen habe ich mir die Gegend schon 1998, als uns ein Frankreichfahrer den Mund mit seinen Schilderungen wässrig machte. Mit unserem Motorsegler, einer G 109, habe ich zusammen mit Gustel Layendecker an einem verlängerten Wochenende die Flugplätze im Süden Frankreichs und deren Umgebung abgeklappert.



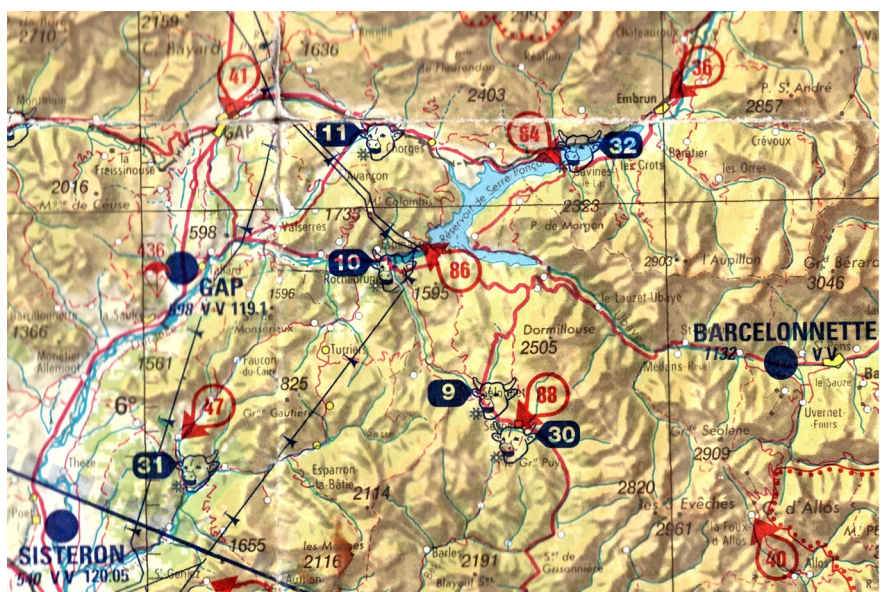
Der Frankreichfahrer hatte Recht. Barcelonnette war das richtige. Hohe, anspruchsvolle Berge und kein Gedränge am Start – dies bedeutet ausgeglichene Piloten und damit genau das Richtige für unseren Verein.

Mit einem Flug in der weiteren Umgebung konnte ich die Gegend auch gleich testen, da einige Mitglieder unseres Vereins die Saisonverlängerung bereits auskosteten und unsere ASW 20 dorthin entführt hatten. Es war ein Tag mit hoher Basis und wunderschönen Kumulanten, der mich im Norden bis kurz vor „Briançon“ brachte. Besonders beeindruckt hat mich beim Rückflug ein Abstecher an die italienische Grenze. Hier in den Bergen eine Basishöhe um die 3000 Meter und dann, nur wenige km weiter, die mit Kumulanren übersäte Poebene mit einer geschätzten Basishöhe um die 2000 m. Es war das erste Mal, dass ich so eine abrupte Luftmassengrenze zu sehen bekam. Dort die Flugsaison mit eigenem Flugzeug zu verlängern, stand also nichts mehr im Weg.

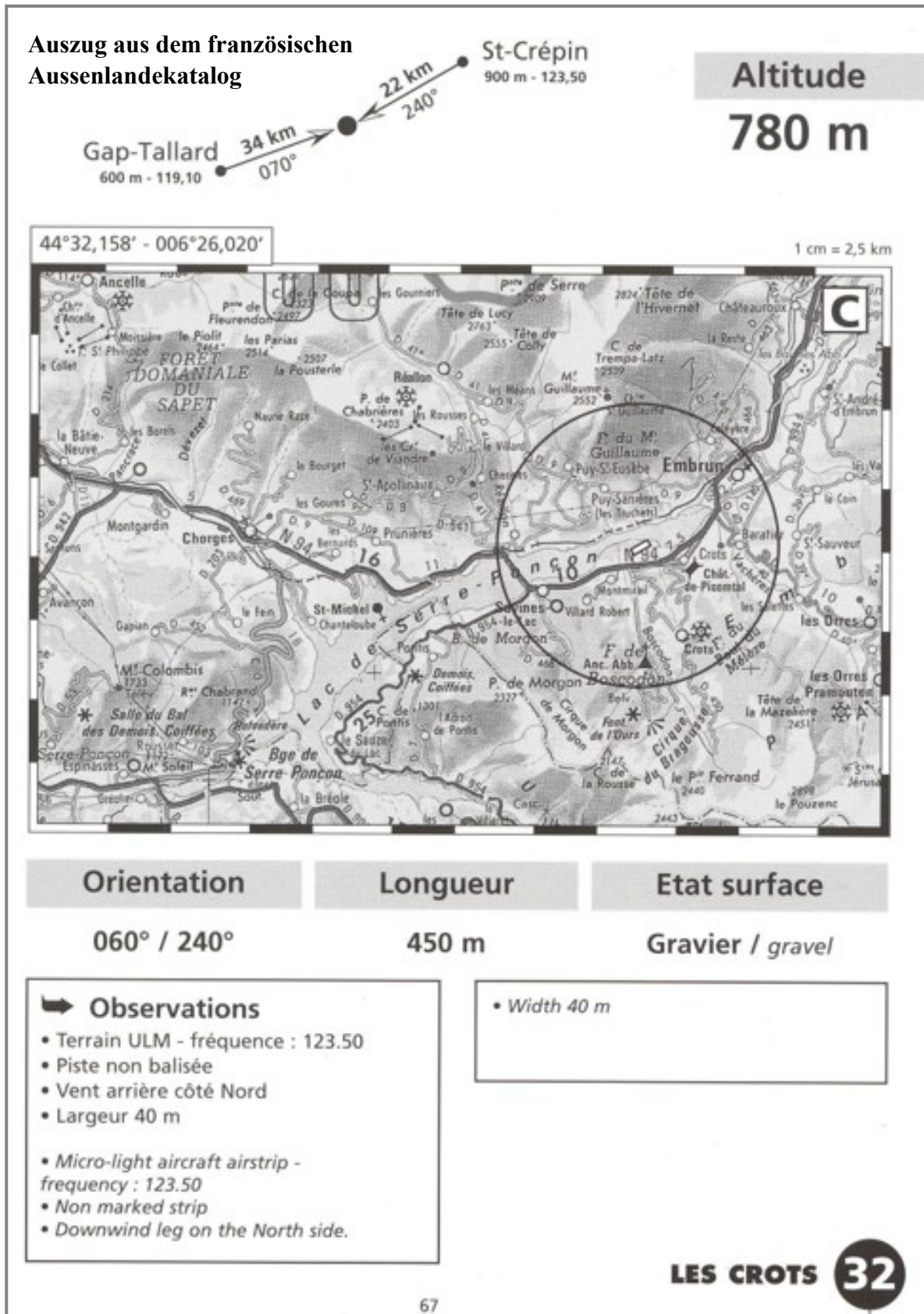
In den Folgejahren konnte ich einige Male dieses Vorhaben verwirklichen und die Gegend zwischen „Fayence“ und „Bardonecchia“ erkunden. Mein Wunsch, von hier aus einmal zum Matterhorn zu fliegen, wurde aber nie erfüllt. Meistens hatte das Wetter etwas dagegen.

Hier im Süden Frankreichs gibt es zwar viele Flugplätze, aber auch problematische Außenlandeplätze und unlandbare Täler.

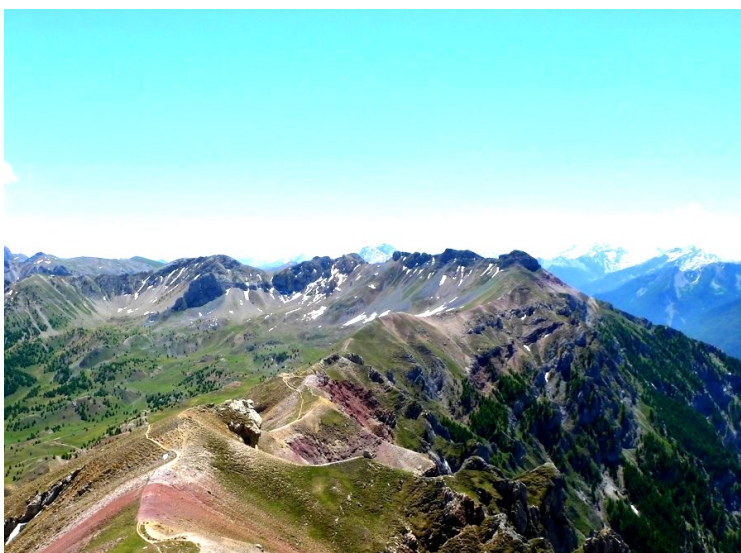
Um die Weltmeisterschaft 1997 sicherer zu machen, wurde eine Karte mit eingetragenen Landemöglichkeiten und ein Außenlandekatalog herausgegeben. Bei meinem ersten Besuch konnte ich mir diese Hilfsmittel, die sich noch als sehr nützlich erweisen sollten, beschaffen.



Es war ein Tag, an dem ich wieder einmal vergeblich versucht hatte, dem Matterhorn etwas näherzukommen. Während es am Morgen recht zügig losging, verschlechterte sich dies, je weiter man in den Norden vorstieß. Da das Vorankommen immer schwieriger wurde, blieb mir nichts anderes übrig, als die Schnauze des Vogels wieder nach Süden zu richten.



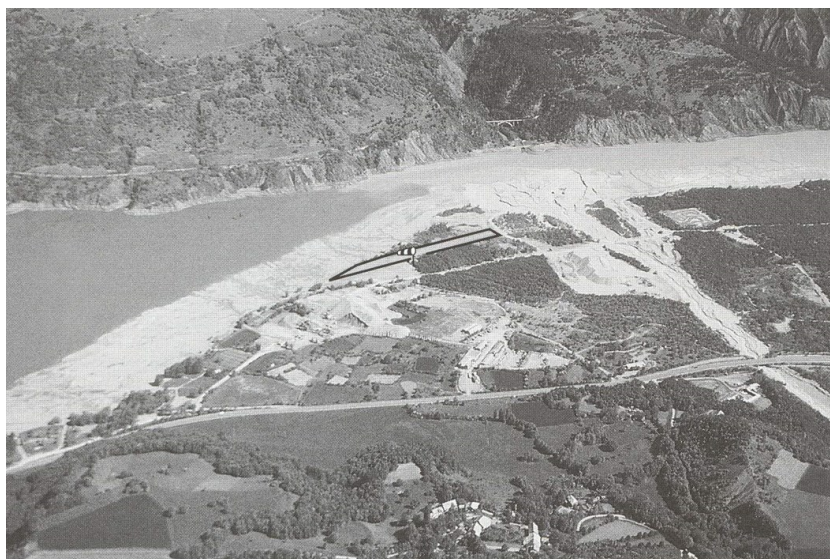
Anscheinend erging es nicht nur mir so. Ich hatte mich bis zum „Pic de Morgon“ durchgemogelt und versuchte nun, mit Seigen unter einem Meter über den Gipfel zu kommen. Es ging überall noch ein bisschen, aber so richtig, so wie es Spaß macht, ging es nirgends.



Tief unter mir entdeckte ich eine Maschine, die den Hang abtastet. Der Größe nach zu urteilen scheint es ein Doppelsitzer zu sein. Ob der da unten etwas findet, bezweifle ich, und deswegen, man ist ja immer etwas neugierig, beobachte ich ihn eine Zeit lang.

Wo will der denn hin, so tief, und nun fliegt er nach Süden, dort gibt es doch keine Landemöglichkeit, ist mein erster Gedanke, und der zweite ist: Vermutlich braucht er nur sein Triebwerk auszufahren, um sicher nach Hause zu kommen. Unterdessen habe ich die Frequenz von Barcelonnette gerastet und bekomme mit, wie eine Maschine immer wieder versucht, auch auf Deutsch mit dem Platz Kontakt aufzunehmen. Ist das womöglich mein Beobachtungsobjekt? Da mein Kontakt mit Barcelonnette

einwandfrei funktioniert, bitte ich mich, alles Relaisstation am und erfahre, dass er, ein Duo Discus T, seinen Qirl nicht zum Laufen bringt und deswegen gerade nach einer Außenlandemöglichkeit Ausschau hält, aber keine sichere findet.



Schnell kram ich Karte und Katalog aus der Seitentasche.

Im nördlichen Bereich des „Lac de Serre-Ponçon“, dort, wo der „Torrent de Boscodon“ gut sichtbar sein Geröll im See abgelagert, ist ein Landefeld eingetragen. Zwar sind Karte und Katalog schon einige Jahre alt und die Informationen können nicht mehr aktuell sein, aber es ist die einzige Möglichkeit.



Dorthin versuche ich, den Kollegen zu lotsen, wo er dann auch sicher landet.

Gleich muss ich heulen...“ oder „Bist jetzt auch eine Barcelonnette?

Wie ein Barcelonnette Neuling sich hier fühlt, schildert Ute Hoffmann.

Neue Landschaften fliegerisch erkunden und dazulernen, das macht einfach am meisten Spaß. In Barcelonnette gab es die optimalen Voraussetzungen dafür. Schöner Zufall, dass Mark (Christmann) sich kurzfristig mit dem gleichen Gedanken trug, und wir uns für etwas mehr als eine Woche zum „Platz der Verrückten“ begaben.



Nach Ankunft, abends beim „Concours de Pâtes“ zu deutsch „Wettbewerb der Nudeln“ gewann ich die Verrückten gleich lieb. Partymäßig flippen die ganz schön aus. Wenn ich nun noch ein Flugzeug von Ihnen kriegen kann denk ich mir und starte am nächsten Tag mit Bart (Simpson) in für dort ungewöhnlich ruhige Bedingungen mit dem Duo. Dann darf ich dies auch gleich noch zweimal mit Vivian wiederholen, der mich durch seine Bandbreite an Natur-und Luftsportarten (vom Basejump über Gleitschirm zum Klettern) beeindruckt.

Nun gibt's Barcelo, wie sie es lieben, mit 40er Wind auf der Piste, Turbulenzen und starker Thermik an den windangeströmten Gräten. Entsprechend geht's abwärts, wenn Frau zu knapp über den Gräten kreist und ins Lee gespült wird. Vivian unterbindet dies sekundenschnell, denn da ist richtig viel Vorsicht geboten. Es knallt ordentlich und macht riesig Spaß.

Vor lauter Konzentration vergesse ich das Fahrwerk im Duo an der Position auszufahren und darf dann natürlich gleich ausgiebig weiter mit Vivian luftwandern. Im Endanflug bekomme ich ordentlich eine gewischt und arbeite, die Klappen wiedereinfahrend, das Fallen ist zu stark...

1-3 Mahl aufsetzen bei der Landung auf der konkaven Piste scheint normal, denn Vivian lobt mich und ich wundere mich darüber. Prompt kann ich auch den Slip zur Piste im Endteil noch präsentieren. Kunstflug sei in Frankreich verboten, erzählt Vivian und zeigt mir die Pegase, die ich nun chartern darf.

Vivian stellte mir neben seinen Basejumptplätzen, den Kletterbergen, den Hausbärten, das Tal mit all seinen Pässen und Grenzen vor und gab mir Höhenempfehlungen, damit ich sicher von allen Enden des Tals zum Platz komme. Außenlandeplätze haben wir im Ubayetal keine (er meint hier tatsächlich keine), mir wird klar, hier sollte Frau es nicht drauf ankommen lassen.

Die Centrair C101 Pegase, ein ASW 19 Rumpf mit einem neuen Flügel.

Centrair C101 Pegase

Länge	7 m
Spannweite	15 m
Gleitzahl	42,5 bei 105 km/h
Geringstes Sinken	0,62 m/s bei 85 km/h
max. Fluggewicht	505 kg
Max. Geschw.	250 km/h

Die Flüge im Duo haben schon mal echt Laune gemacht, dank des coolen Guide und der Servicefreundlichkeit am Platz. Ich hatte den Duo immer zur thermikbesten Zeit, obwohl die beiden Dui (Duos) ausgebucht sind, durch Schüler und Gäste.

Für die nächsten Tage bekomme ich nun die Pegase, das weichflügelige Wesen. Sie macht Spaß, wenn ich auch ein wenig brauche, bis ich gut steige. Damit darf ich erst mal im Tal bleiben. Immer wieder fragt Viv am Funk wo und wie hoch ich bin. Da kann ich glänzen, denn Hans Georg (Raschke) hat mich beim Menü alle Bergnamen im Ubayetal abgefragt. Nach einer perfekten Landung (1xAufsetzen!!) und dem Satz „Alles ist leichter als in Barcelo, also kannst Du nun aus dem Tal rausfliegen, wünscht Viv viel Spaß.

Hans Georg will mir am nächsten Tag die Gegend zeigen, yippieh.

Mark (Christmann) und ich nennen ihn in Barcelo „Freak“, weils eben am besten dort zu ihm passt. Er gehört hier zum Inventar und die Kultur in Barcelo lässt ihn aufblühen.

Hans Georg Raschke



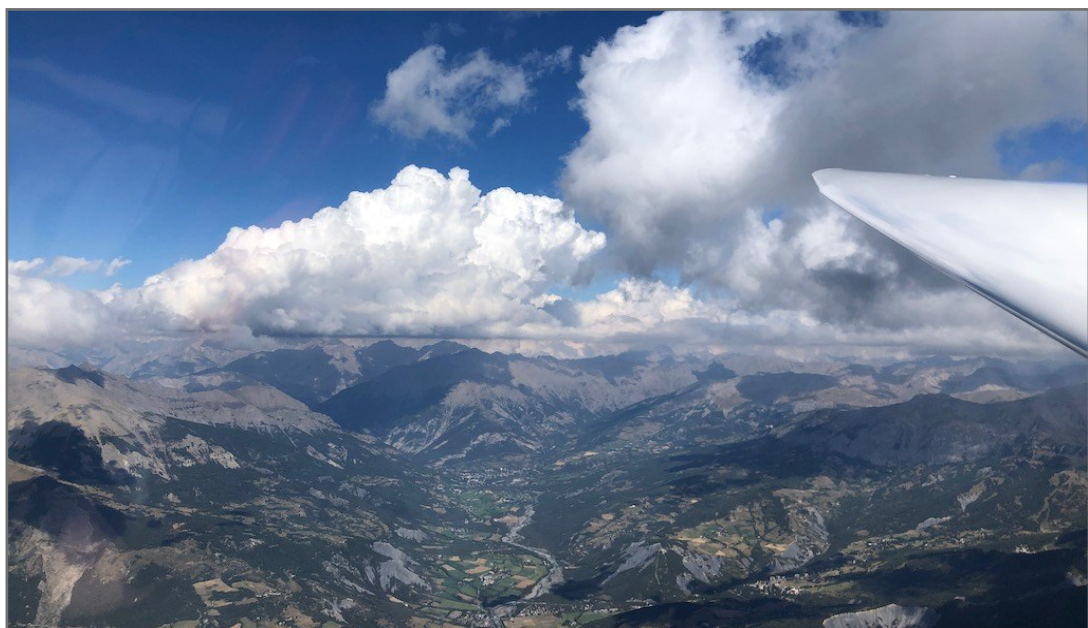
Die Berge hier haben nicht nur höhentechisch eine andere Dimension, sondern auch in ihrer horizontalen Ausdehnung. Es gibt riesige flache Mulden und Flanken, nicht enden wollende steile Felsgräten, an denen es sich abends immer noch mit 150 km/h ohne Höhenverlust entlang brettern lässt. Schnell habe ich den Tête de Siguret liebgewonnen, da geht's einfach immer, turbulent wie Hexe, von unten rauf und dann trägt einen der Wind und die Thermik den Grat entlang. Aber Vorsicht mit den Lees, ich respektiere Vivians Maßgaben und Hinweise.

Der „Freak“ fliegt schon mal eine Runde nach Westen bis wir uns am Grand Berard treffen. Herrlich, es geht über den Col de Vars Richtung Briancon (es empfiehlt sich die Tipps von Hans Georg ernst zu nehmen, bin auf der falschen Talseite des Col und komme nur langsam wieder hoch). Überall steht Wind und starke Thermik. Am Pracheval vergnüge ich mich dann mit den Schülern des dortigen Flugplatzes St.Crepin und gerate unter den Grat. HGR kommentiert von oben und schon krebse ich mühsam gegen den Wind nach vorn und hab alle vorher aufgebauten Höhenmeter verspielt grrr. Das Umgehen mit dem Wind will einfach gelernt sein. Erste Sahn Sightseeing ist der Lohn der Arbeit, nachdem ich es ein paar Rippen weiter bis über Briancon geschafft habe.

Das Massif des Ecrins mit seiner Gletscherwelt, erhebt sich im Westen, neben mir im Osten der Rochbrune. Wilde Bergwelt unter mir. Supiiii. Dann zurück zum Col de Vars und wieder ins Ubayetal springen.

Mark ist wieder da und „le Freak“ holt mich mit den Worten „Ute, folge mir unauffällig“ ab. Was ich nun erlebe, an der französisch-italienischen Grenze, den Col de Larche entlang fliegend, treibt mir die Tränen in die Augen. Solche Schönheit stelle ich mir vor, gibt's wohl bei der Föhnflieger-ei. An der Konvergenzlinie liegt die Wolkenobergrenze 500m links unter uns an den Felsgräten, darüber hellblauer Himmel. Nebelschwaden krabbeln über den höchsten Punkt des Col de Larche aus Italien hoch. Ein betörender Anblick, den ich bisher mit unfliegbaren Bedingungen verbinde, faszinierend. Diese Wolkenstraße über uns hätte ich mich alleine nicht getraut zu fliegen!

Weils gerade so viel Spaß macht und wir auch wieder Höhe brauchen, verweilen wir überm Lac de Neuf Couleur und am Plateau des Brec des Chambeyron und machen wieder auf 3400m. Es geht weiter durchs nördliche Ubayetal zum Morgon, dann springen wir auf die Südseite zur Dormilouse und auf geht's den Parcours entlang nach Süden. Längst hätte ich bei 2400m wieder aufgedreht, aber HG sagt „weiter, das reicht“ und wie ich merke, ganz ohne Probleme. Ohne Höhenverlust können wir kilometerweit die Gräten mal unter mal über Grat entlangdüsen.



Über der Germanwings – Unglücksflanke kommen traurige Bilder und Stimmungen in mir hervor und holen mich für einen Moment aus der Trance der Gräten-Rushhour.

Ja das ist Südfrankreich - es ist anders als in den Nordalpen. Wir treffen auf „Haiopais“ die in ihren teuren Flugzeugen „unnötig“ kreisen. Hier ist die Rennstrecke, eine Menge Flugzeuge überall, manchmal erschreckend überraschend. Noch ein Grund das Basislager in Barcelo zu haben.

Der Tag mit seinen vielen neuen Eindrücken hat mich bereits tief erfüllt. Die Wolkenstraßen nehmen noch immer kein Ende, ich lande den Weichflügler perfekt, genieße die Kommentare und gebe mich dem Putzen und den Erinnerungen hin. Ein give-me-five von Vivian, Antoine schält seine gelähmten Beine, wie immer ohne große Hilfe und Aufsehen aus dem Duo XL und fragt mich wie

lange ich unterwegs war. Mit Momo, Christophe alias Woody aus Paris, Matthias, le Freak und Mark und den anderen Verrückten heute ein Landebierchen genießen hoffe ich, die beiden landen erst kurz vor Sonnenuntergang.

Dann eben gleich vedisch kochen, essen und Christmann Wein genießen - Heute zeigte sich die Welt von ihrer besten Seite.

Bis nächstes Jahr dann liebe Grüße und Danke an HGR und Mark



Wie man sich doch täuschen kann.

Ringsherum nur fröhliche Gesichter kann ich entdecken, als ich die Haube der K 8 öffne. Bei näherem Hinsehen erkenne ich nicht nur fröhliche Menschen, manches der grinsenden Gesichter kann auch eine gewisse Portion Schadenfreude nicht verbergen.

Na ja, kein Wunder, so eine Reaktion hätte ich doch vorhersehen können, wenn ich nur ein klein wenig mein Gehirn aktiviert hätte.

Da wird wie jedes Jahr zum Saisonabschluss ein Ziellandewettbewerb mit einer K8 organisiert und ich, eigentlich nur Zuschauer, lass mich zur Teilnahme überreden. Meine zögerliche Haltung und die Tatsache, dass ich vor 30 Jahren das letzte Mal eine K8 unter mir hatte, werden mit der Anmerkung zu meiner Erfahrung mit diversen Oldtimern und Anspielungen auf Ereignisse in meiner Vergangenheit zum Schweigen gebracht.

Und jetzt hab ich den Salat. Gute 20 m vor dem gewünschten Aufsetzpunkt sitze ich nun und betrachte die strahlenden Gesichter meiner ach so lieben Freunde.

So eine K8 ist halt doch etwas anderes als meine AW 20 und das scheine ich auf den letzten Metern des Fluges vergessen zu haben. Der Flug war ja noch okay und ich hatte den Eindruck, dass ich den Vogel wie damals sicher beherrsche. Auch im Endteil glaubte ich dies noch. Dann aber, auf den letzten 100 m, passierte es. Knapp über Grund wollte ich ein Schweben, um dann mithilfe der Klappen sanft aufzusetzen. Dafür musste ich diese vorsorglich schon mal entriegeln. Die waren aber etwas schwergängiger, als ich es gewohnt war. Deshalb war auch ein etwas erhöhter Kräfteinsatz erforderlich. Das Ergebnis war, dass sie trotz sofortiger Korrektur zu weit herauskamen, und da meine Fahrt nicht allzu hoch war, hatte dies fatale Auswirkungen.

Na ja, so weit meine Ausrede. Wenn ich aber ehrlich bin, hät-



te mein Anflug auch ohne das Missgeschick mit den Klappen zum Erreichen der Ziellinie nicht ausgereicht.

Ja, damals, mit dem Baby der Fliegergruppe Traunstein, da war manches anders.

Dieses Gronau-Baby der Traunstein-Freunde hatte seine eigene Geschichte. Das Baby, das wir damals nur noch für Spaßveranstaltungen verwendeten, war einige Jahre früher noch heiß begehrt.

Gegen Ende des Krieges hatten einige flugbegeisterte Jugendliche, darunter Ottmar Aicher, Walter Langmayer und Adolf Wiedl, sechs „Grunau-Babys“ organisiert und sie im Dachgeschoss der Tierzuchthalle in Traunstein vor den anrückenden alliierten Truppen versteckt.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs waren ein Drittel der Wohnungen zerstört, die rationierten Lebensmittel reichten nicht zum Überleben und das Wetter machte die Lage noch schlimmer. Bereits im Oktober 1946 war es mit andauernden Temperaturen um den Gefrierpunkt ungewöhnlich kalt. Von Weihnachten 1946 bis weit in den Februar 1947 sanken die Temperaturen bis zu minus 25 Grad und es gab kein Heizmaterial. Erst Ende Februar überschritt das Thermometer wieder den Nullpunkt – nach 40 Tagen Dauerfrost. Kein Wunder also, dass die Hausmeisterin zwei der Flugzeuge ausgeschlachtet und zu Brennholz verarbeitet hat. Die restlichen 4 stark beschädigten Babys wurden im Stillen wieder aufgebaut. Es galt ja immer noch das strikte Flug- und Bauverbot in Deutschland.

Als 1949 das Segelfliegen in Österreich wieder erlaubt wird, bekommen Kufstein, Schwaz und Innsbruck je einen der Vögel. Ein „Baby“ bekommen die Rosenheimer.

Mit dem 1. Vorstand der Kufsteiner, Walter Simmer, wurde vereinbart und mit Handschlag besiegelt, dass ein „Baby“ an Traunstein zurückgegeben wird, sobald die Fliegerei in Deutschland wieder erlaubt ist.

Als es 1951 so weit war, weigerten sich die Kufsteiner, das „Baby“ herauszurücken, da die bei den anderen mittlerweile zu Bruch gegangen waren. Es gab einen heftigen Streit zwischen Adolf Wiedl und Walter Simmer, in dem Adolf Wiedl Herrn Simmer Lüge und Wortbruch vorwarf und ob denn sein Handschlag keine Gültigkeit hätte. Herr Simmer, ein ehrenwerter, vornehmer Herr, willigte daraufhin ein, das „Baby“ zurückzugeben.

Dies wollten aber die Kufsteiner Flieger nicht hinnehmen, so legten sie vor dem Abtransport ein Nagelbrett vor die Räder des Anhängers. Die Traunsteiner fuhren dennoch mit platten Reifen einige Kilometer, bevor sie jemanden fanden, der ihnen die Reifen flickte. Hierbei wurde auch noch das unterdessen „rot-weiß-rot“ lackierte Leitwerk überklebt.

In der Vorahnung, dass die Kufsteiner die Grenzer an den Zollstationen Kufstein und Sachrang-Wildbichl über den Transport eines „gestohlenen“ Segelflugzeugs informieren könnten (Papiere gab es ja nicht), entschlossen sie sich, über Unken zu fahren.

Die Grenzer der Zollstation Unken, den Überlieferungen nach hatten sie reichlich dem Alkohol gefrönt, durchsuchten das „Baby“ gewissenhaft nach Schmuggelgut, sämtliche Handlochdeckel mussten geöffnet werden. Nachdem aber nichts gefunden wurde, durften die Traunsteiner weiterfahren.

Dass das Segelflugzeug geschmuggelt wurde, merkten sie gottlob nicht.

So kam das Baby IIb D-1033 wieder zurück nach Bayern und wir konnten es Jahre später für die Ziellande-Wettbewerbe nutzen.



Noch einmal Afrika

In der Wintersaison 2008 konnten einige Vereinsmitglieder Afrikaerfahrung sammeln und alle kamen begeistert zurück. Kein Wunder also, dass der Wunsch aufkommt, so etwas zu wiederholen. Die Wintersaison 2010 war dafür vorgesehen und der Duo, unser einziger Vogel mit einer Heimkehrhilfe, ging auf Reisen.

Natürlich war auch ich wieder dabei. Für mich gibt es bei solchen Vorhaben meist noch einen zweiten Anlass, mitzumachen. Ich will nicht nur den Flugplatz, sondern auch das Land kennenlernen. War es 2008 eine Rundreise durch Namibia, bei der die bewegte Geschichte des Landes und die Natur einen bleibenden Eindruck hinterlassen haben, so war es diesmal eine Rundreise durch Botswana mit dem Okavango-Delta.



Als wir, das heißt Hans-Georg Raschke und ich, nach einer Rundreise durch Botswana am 6.11.2010 in Bitterwasser ankommen, steht unser Duo-Discus (D-KKSM) bereits zusammengesteckt in der Halle. Lediglich das Höhenleitwerk und die Ansteckflügel fehlen noch. Am darauffolgenden Tag wird der Vogel für den ersten Flug hergerichtet.

Dass unser Schlepppilot für den 8.11. nach Windhoek beordert wurde, um seine namibische Lizenz mittels eines Überprüfungsfluges zu erneuern, war nicht so schlimm, da stabiles Wetter vorhergesagt war. Auch am 9. und 10.11. hat sich die Wetterlage nicht geändert, die stabilen Luftmassen lassen die Thermikbildung kaum zu und wir bleiben am Boden. Wir befinden uns ja am Anfang der Flugsaison, die von Anfang November bis Ende Januar dauert.

Am 11.11. herrscht gutes Flugwetter, es passt alles, wir stehen am Start und ich bin heute der PIC. Einige kräftige Ablösungen sind bereits durchgezogen und während der ersten Phase des Schleppts benötige ich den vollen Querruderausschlag, um die Maschine in der Waagerechten zu halten. So ab 20m Höhe wird es ein absolut ruhiger Schlepp. Gerade haben wir den Pfannenrand überflogen, als plötzlich das Schleppseil aus der Motormaschine fällt.



„Warum klinkt der aus?“, ist mein erster Gedanke, und das zweite ist: „Kann ich unseren Flautenschieber ausfahren?“. Dass dazu unsere Höhe, es sind gerade mal 130 m, nicht reicht, ist sofort klar. Wir sind viel zu tief für so etwas, nur eine sichere Landung in der Pfanne ist möglich.

Ob sich das Seil auch bei mir verabschiedet hat, kann ich nicht feststellen. Wenn ich jetzt auch ausklinke, ist das Seil im Buschwerk unter uns bestimmt unauffindbar, und ob ein Ersatzseil vorhanden ist, das weiß ich nicht. Unser Duo-Discus ist die einzige Maschine am Platz, die geschleppt werden muss, und welcher Aufwand dafür betrieben wird, ist nicht bekannt. Um einen Seilverlust zu vermeiden, nehme ich es bis zum Pfannenrand mit und klinke es dort aus.

Mit 4 Minuten Flugzeit war es nicht gerade das, was ich mir für diesen Tag erhofft hatte.

Unsere Schleppmaschine landet in der Werkstatt und wird dort gründlich untersucht. Die Schleppkupplung ist stark verschmutzt und das dürfte die Ursache sein. Sie wird ausgebaut, gereinigt und wieder eingebaut, und bis die Maschine wieder einsatzfähig ist, ist auch der Tag zu Ende.

Der 12.11. brachte wieder stabiles Wetter, das uns am Boden hielt, aber am 13.11. wollten wir es wieder probieren. Unser DUO wurde zum Start in die Pfanne geschleppt, das Seil wurde eingeklinkt, die



Schleppmaschine zog an und unser DUO blieb stehen. Das Schleppseil hielt nicht in der Kupplung der Schleppmaschine und wir mussten auch diesen Tag als Flugtag streichen.

Am späten Nachmittag entdeckte man dann die Ursache für das Übel. Das Flugzeug war bei der Generalüberholung und dort wurde das Bodenbrett mit einem Teppich verschönert. Dem Seilzug zum Ausklinken, der über dieses Bodenbrett lief, wurde dadurch jegliches Spiel genommen, so dass die Kupplung nicht zu 100 % schließen konnte.

Während solcher Tage, an denen man zum Nichtstun verdammt ist, hat man auch mal Zeit, sich mit der Geschichte von Bitterwasser zu beschäftigen. In der Büchersammlung von Bitterwasser fiel mir ein Artikel in die Hände, in dem der Ursprung dieses Segelflugparadieses geschildert wurde. In den fünfziger Jahren hatte der damalige Farmpächter Peter-Jürgen Kayssler erkannt, dass die Pfanne sich gut fürs Segelfliegen eignen könnte. Mit den damaligen einfachen Flugzeugen und einer alten Winde in Form einer Trommel mit Weidezaun-Draht nutzte er bereits die Thermik von Bitterwasser. Es war schnell klar, dass dieser Flugsport am Kalahari-Rand Zukunft hatte. Obwohl die Farmwirtschaft viel Zeit beanspruchte, hatte Kayssler mit anderen Segelfliegern über die Jahre ein kleines „Mekka“ für diese Sportart geschaffen. Schon seit 1960 ist Bitterwasser unter dem Namen Diamantenfarm bei Fliegern bekannt. Rekorde und besondere Flugleistungen wurden schon damals jeweils mit einer neu gepflanzten Palme verewigt. So entstand nach und nach eine Palmenallee. Einer Gruppe von begeisterten Segelfliegern, vor allem aus der Schweiz und Deutschland, ist es zu verdanken, dass auch nach Peter Kayssler Bitterwasser weiter existieren konnte.

Das Problem mit der Schleppkupplung war also gelöst und am 14.11. kamen wir endlich in die Luft. Hans-Georg Raschke saß vorne und obwohl es sich um mäßiges Streckenwetter handelte, das am Abend zur Überentwicklung neigte, kamen fast 500 km zusammen. Die nächsten beiden Tage, bescherten uns Regen. Nicht wie in Namibia üblich einmal einen kräftigen Schauer, sondern einen zwei Tage andauernden, leichten Landregen, über den sich die Natur bestimmt freuen konnte, aber über den wir Segelflieger nicht gerade begeistert waren.



Der Regen hatte die Pfanne unter Wasser gesetzt, so dass sie für einige Tage als See dalag und nicht mehr als Start- und Landebahn benutzt werden konnte.

Irgendwie war heuer anscheinend nicht mein Jahr. Von zwei Wochen Fliegerurlaub war bereits die Hälfte ohne Fliegen verbraucht.

Am 17.11. hatte sich das Wetter so weit gebessert, dass wieder geflogen werden konnte. Das Wasser in der Pfanne verdunstete zwar schnell, der Schlamm aber, den es hinterließ, machte dort die Startbahn unbrauchbar. Gestartet und gelandet wurde, wie auch in den nächsten Tagen, auf „27 Hangar“, einer Piste, die zu einem Teil aus Betonplatten und zum



anderen Teil aus festem, grobkörnigem Sand bestand. Beim morgendlichen Briefing erfahren wir, wie die ideale Wetterlage für einen „1000er“ aussehen müsste. Ein Tief über dem Kontinent sowie ein Hoch östlich davon sorgen im Idealfall dafür, dass die Luftmassen über Namibia aufeinandertreffen und so hervorragende Reihungen verursachen.

Diese Wetterlage, die man sich in Bitterwasser erhofft, war es heute zwar nicht, aber nach der Durststrecke der ersten Tage kann auch Kleinkram befriedigen. Am Morgen blauer Himmel, dann einige Wolken, die schnell überentwickelten, und am Abend Regenschauer, die von der untergehenden Sonne in ein Farbenmeer verwandelt wurden.

Der 19.11. brachte dann das Wetter, um mal wenigstens bis Lendepas an der Grenze zu Botswana zu fliegen. Diese 228 km in Blauthermik gingen besser als ich dachte. Immer wieder plumpste ich in Bärte, deren Auslösepunkte mir schleierhaft blieben.

Die Unterschiede in der Landschaft, die Pfannen, Farmen und die sanft gewellten, roten Sanddünen sind zwar die Auslöser, aber eine genaue Positionsbestimmung gestaltet sich durch den starken Wind und die damit versetzte Thermik recht schwierig.

Während in Namibia Blauthermik herrschte, stehen in Botswana schöne Kumuluswolken. Die Basis ist hier in 4100 m und wir durften leider den gut sichtbaren Grenzzaun, an den wir bis auf 50 m (laut PDA) herankommen,



nicht überfliegen. Der Luftraum dort ist für uns gesperrt. Es ist auch fraglich, ob ein Flug dorthin mit unserem DUO der nur einen Flautenschieber besitzt, sinnvoll wäre. Auf der anderen Seite des Grenzzauns ist die Landschaft noch unberührter und wilder als in Namibia. Nur Buschland bis zum Horizont sehe ich dort und nirgendwo eine Möglichkeit, heil herunterzukommen.

In Namibia hat der Regen die Landschaft verändert. Der sandige Boden der Kalahari ist grün und von markanten, roten Dünen durchzogen. Nur vereinzelt sehe ich Farmhäuser. Im Norden zeigen sich auch am späteren Nachmittag die ersten Ansätze zur Wolkenbildung. Über Mariental und Pokweni geht es zurück nach Bitterwasser. Am Ende hat dieser Flug doch 605 km mit einem Schnitt von 102 erbracht und damit war ich voll zufrieden.

Am nächsten Tag kann zwar auch geflogen werden, aber weit kommen wir nicht. Kein Wölkchen steht am Himmel und die Sonne brennt unbarmherzig. Es ist wieder einmal blau. Andere, die erfahrenen Afrikafahrer, haben den Tag gestrichen und sich in den Schatten zurückgezogen, und das hätten wir besser auch gemacht.

Im Gegensatz zu gestern gibt es heute, am 22.11., Bewölkung über Bitterwasser. Es ist eine hohe, abschirmende Bewölkung. Weit im Norden sind zwar einige Cumulus-Wolken zu erkennen, aber der Weg dorthin ist weit und von Thermik ist um 2 Uhr am Platz noch wenig zu spüren. Nachdem ich den Tag, wie die meisten Piloten, um 2 Uhr 30, auch für mich gestrichen habe und am Pool liege, gibt es gegen 3 Uhr 30 einige kräftige Ablösungen. Die Vorboten einer heraufziehenden



Wolkenfront. Die Entscheidung, diesen Tag auszusetzen, war also richtig.

Das Wettergeschehen in Namibia wird von zwei unterschiedlichen Luftmassen beherrscht: einer feuchten, die aus den Subtropen im Nord- bis Nordosten nach Süden vordringt, und einer kalten, sehr trockenen Luftmasse, die von Süd-Südwest nach Norden dringt. Die beiden Luftmassen treffen über Namibia zusammen und je nachdem, welche sich durchsetzt, gibt es Blauthermik (kalte Luft aus Süden) oder Wolkenthermik mit Schauern und abendlichen Gewittern (labile Luft aus NO).

Der 23.11. bringt wieder Flugwetter. Zwar ist es am Anfang wieder Blauthermik und es dauert seine Zeit, bis sich die im Norden sichtbaren Wolken, die wieder einmal außerhalb des Segelflugggebietes liegen, auch im übrigen Gelände entwickeln. Dann aber lief es ganz gut. Das Naukluftgebirge im Westen ist das Ziel und von dort aus lässt sich die dahinter beginnende Namib-Wüste gut erkennen. Zurück geht es dann über Maltahöhe. Zirka 40 km östlich davon, über einem kleinen Stausee, erwartet mich dann der Bart des Tages. Die Wolke, die ich anfliege, schaut gar nicht vielversprechend aus. Etwas Steigen, so an die 2 m, damit wäre ich schon zufrieden. Dass das Vario

aber von unten bis oben am Anschlag steht, überrascht mich dann doch. Es ist ja schon relativ spät am Tag und die Thermik schwächelt bereits. Diese kleine Überraschung beschert mir auch einen sicheren Endanflug auf Bitterwasser. Ein Endanflug bei Sunset ist schon ein tolles Erlebnis. An der Pfanne herrscht dann oft erhöhtes Verkehrsaufkommen und die Landung bei tiefstehender Sonne ist nicht immer einfach. Die Pfanne ist dann konturlos, was das Abschätzen der Abfanghöhe bei der Landung nicht einfacher macht.



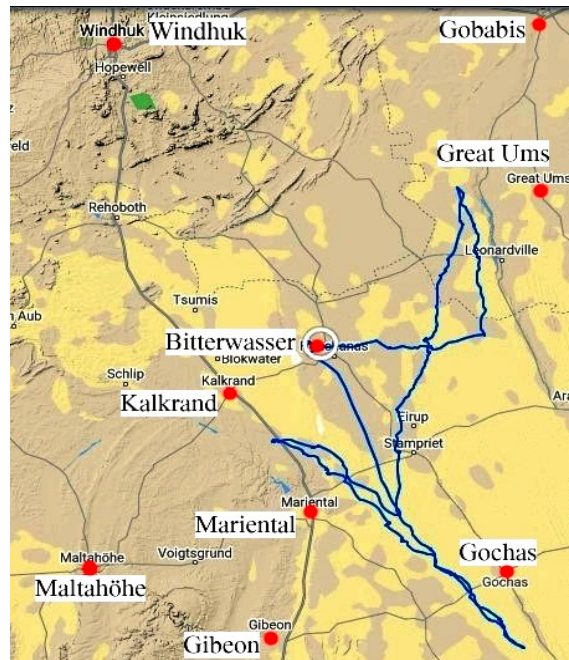
Der erste richtig gute Tag war dann der 24.11. Hans-Georg Raschke ist PIC und er schafft trotz spätem Start an diesem Tag mit einem Schnitt von fast 121 km/h eine Strecke von 803 km. Zunächst geht es nach Lendepas an der Grenze von Botswana. Dann über Maltahöhe an die Naukluftberge am Ostrand der Namib. Diese erheben sich durchschnittlich 1000 Meter über das Vorland und bilden oft die Wettergrenze. Durch das Aufeinandertreffen der Namib- und Kalahari-Luftmassen kommt es immer wieder zu ein- bis zweihundert Kilometer langen Konvergenzlinien, die zu unglaublichen Flugerlebnissen verhelfen

Auch in Namibia tut das Wetter, was es will, und richtet sich nicht nach unseren Wünschen. Anstelle den gestrigen Tag fortzusetzen, empfängt uns der Morgen des 25.11. mit Starkwind, der bis 2 Uhr 30 andauert, dann entwickeln sich kräftige Cumulanten und ab 15 Uhr steht eine starke Überentwicklung am Himmel. Fast alle Maschinen bleiben am Boden oder landen nach kurzer Zeit wieder.



Eine positive Überraschung gibt es aber auch. Die Regierung von Botswana hat einen 200 km tiefen Bereich ihres Landes, der an das Segelfluggebiet von Namibia angrenzt, für die Segelflieger freigegeben. Die Einschränkungen, die durch die Erweiterung der Sperrzone um Windhoek von 50 auf 60 Meilen entstanden sind, werden dadurch etwas gemildert.

Am 26.11. gab es dann endlich das passende Wetter. Das Erreichen der Auslöstemperatur war für 12:00 Uhr vorhergesagt. Wie immer hatten wir es nicht sehr eilig. Mit der Konkurrenz, die mit den langen Ohren und dem enormen Gleitwinkel, konnten wir uns sowieso nicht messen und deswegen war Hektik fehl am Platz. Alle Langohren waren schon in der Luft, als kurz nach 13 Uhr Ortszeit unsere Schleppmaschine auftauchte. Am Platz war von den vorhergesagten Wolken noch nichts zu sehen, aber die Blauthermik war schon gut ausgeprägt. Bei der guten Fernsicht war weit im Nordosten die erste Wolkenentwicklung auszumachen. Die Erfahrung, dass der Weg bis dorthin näher erscheint als er tatsächlich ist, lässt mich zunächst nach Osten bis zum Trockental des Nossob fliegen. Eigentlich war Gobabis

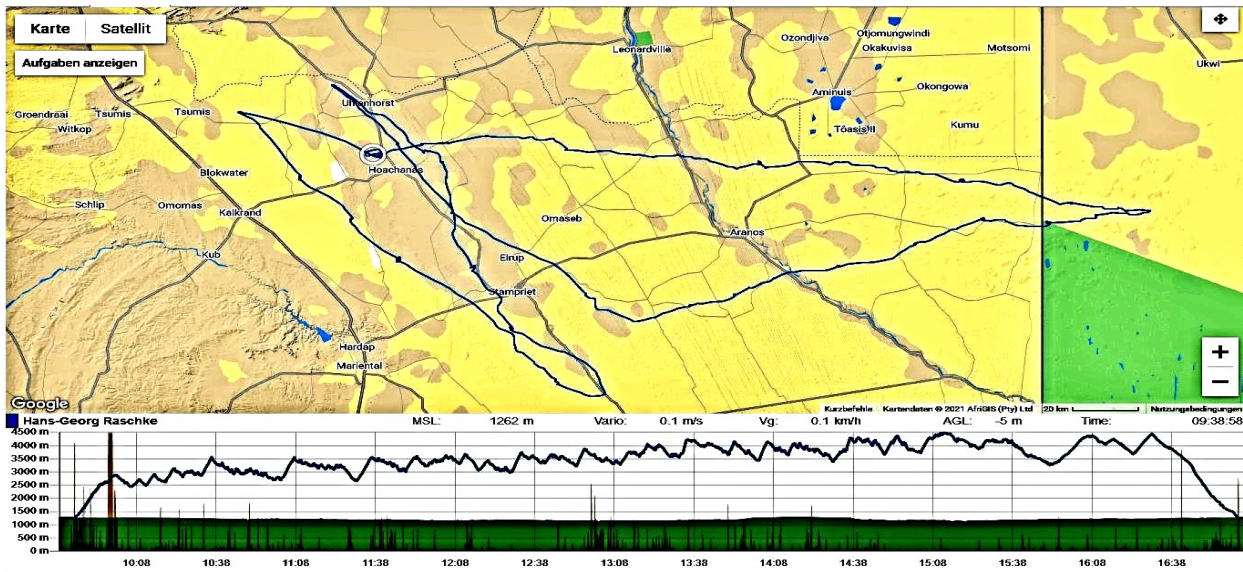


mein Ziel, aber auf halber Strecke dorthin wurde mir klar, dass dies ohne Risiko nicht möglich ist. Bis hierher bewegte ich mich in einer Flughöhe zwischen 3000 und 3500 m und der weitere Verlauf der Strecke versprach keine Besserung. So an die 2000 m über Grund sind zwar bei uns recht komfortabel, aber in Namibia, mit seinen wenigen Außenlandemöglichkeiten, will ich nichts riskieren. Ich drehe also nach Süden ab. Unterdessen haben sich auch hier Wolken gebildet und in Höhe von Mariental steigt die Basis auf 4400 m. Südlich von Gochas lösen sich die Wolken auf und auch die verbleibende Blauthermik bringt keine guten Steigwerte. Ich habe den Eindruck, dass hier die Luftmasse etwas an Klarheit verloren hat. Trotz der jetzt ordentlicher Basishöhe ist der Weiterflug nach Süden nicht ratsam, und diese Erkenntnis quittiere ich mit einer 180° Kurve.

Im Norden stehen immer noch schöne Cumulus-Wolken. Jetzt heißt es Gas geben. Mein Schnitt muss besser werden und das klappt auch. Unter einer Wolkenreihung komme ich schnell voran. Zirka 100 km nördlich von Mariental ist die Basis unterdessen auf 4900 m geklettert, die schöne Wolkenstraße ist hier aber leider zu Ende. Mich reizen die Wolkenreihungen und deswegen wird sie noch einmal abgeflogen.

Am Ende des Tages bin ich mit über 700 km und einem Schnitt von 117 km/h recht zufrieden.

Hatte uns die Wetterlage der letzten Tage bereits gutes Flugwetter beschert, so brachte der 28.11. ein hervorragendes Wetter. Hans-Georg sitzt heute wieder auf dem vorderen Sitz und wir schafften mit einem Schnitt von fast 126 km/h eine Strecke von 874 km.



Da die Regierung von Botswana vor einigen Tagen einen Teil ihres Luftraums für den Segelflug freigegeben hat, ist man fast verpflichtet, dies einmal auszuprobieren. Da die Basis zu diesem Zeitpunkt aber nur bei 3500 m liegt, wird trotz gutem Vorankommen nach ca. 40 Kilometern abgebrochen. Die Außenlandemöglichkeiten in Botswana sind gleich 0 und mit dem Flautenschieber unseres Duo-Discus kommen wir nicht weit.

Drei andere haben an diesem Tag die 1000-km-Grenze knapp überschritten. Mit einer ASH25 M oder einer ASH25 EB 28 geht dies doch etwas einfacher als mit einem Duo-Discus T. Wie groß dieser Unterschied ist, wurde uns anschaulich demonstriert. Wir fliegen mit 150 km/h, als einer dieser Langohren mit geschätzten 180 km/h an uns vorbeizieht. Während unser Vogel bei dieser Geschwindigkeit schon erheblich an Höhe verliert, schwebt das Langohr weiter und verschwindet weit über uns in der Ferne.

Duo Discus T	
Länge	8,62 m
Spannweite	20 m
Gleitzahl	43
Geringstes Sinken	0.58 m/sec
max. Fluggewicht	700 kg
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Mindestgeschwindigkeit	70 km/h

Leider gab es an diesem Tag auch einen tödlichen Unfall. Ein italienischer, älterer Arzt, der an diesem Tag erst angekommen war, startete, obwohl er den Eindruck hinterließ, er fühle sich nicht wohl. Nach 7 Minuten Flugzeit stürzte er 2 km westlich der Pfanne ab. Am darauffolgenden Tag, meinem letzten Flugtag vor der Rückreise, blieben deshalb alle Maschinen am Boden.

Fazit von Namibia 2010

Trotzdem das Wetter am Anfang nicht das hergab, was Bitterwasser auszeichnet, war es eine interessante Erfahrung.



Ausziehen, Laufen, Los.

Das waren die Kommandos, die man immer wieder hörte, wenn die alten Hasen 1952 von ihren Erlebnissen aus der Vergangenheit erzählten. Und wir, wir Segelflugeinsteiger, saßen dabei und lauschten mit offenen Mündern.

Etwas später, in der Zeit, wo man schon selbst ein wenig mit dem Knüppel spielen durfte, wollte man es den älteren Herren gleichtun und auch deren Fluggerät einmal ausprobieren. So kam es, dass sich in meinem Flugbuch ein Großteil der bekannten und einige Exoten aus der Oldtimer-Szene versammelt haben. Ein Typ, ein SG38, auf dem die meisten meiner Vorbilder ihre ersten Flugversuche unternommen haben, fehlte lange Zeit in dieser Sammlung.

Erst am 15.08.1989 bot sich mir die Möglichkeit, auch einmal diesen Urtyp eines Segelflugzeugs zu fliegen. Ein Gast der DASSU hatte seinen Schulgleiter mit dem amtlichen Kennzeichen D-0042 mitgebracht und den durften wir, das heißt Gustl Leyendecker und ich, ausprobieren.

Stilgerecht wäre natürlich ein Gummiseilstart gewesen, aber da das nötige Material fehlte, musste die Winde als Ersatz herhalten.

Auf einem Holzbrett sitzend, vor einem nichts, rechts und links auch nichts, so vermittelt der Schulgleiter einem ein etwas anderes als das gewohnte Fluggefühl. Aber man gewöhnt sich erstaunlich schnell daran. Die Schleppkupplung sitzt zwischen Bug und Schwerpunkt, sodass trotz kräftigem Ziehen am Knüppel bereits in einer Höhe von 250 m Schluss ist. Das Ding lässt sich mit etwas Gefühl recht ordentlich fliegen. In dieser Höhe



hat man den Eindruck, dass die Behauptung, der Gleitwinkel sei 1 zu Plumps, etwas übertrieben ist. Zwar muss bei meinem Gewicht ständig etwas am Knüppel gezogen werden, da eine Trimmung fehlt und die Trimmgewichte nicht richtig angepasst wurden, aber daran gewöhnt man sich rasch. Da der Hang nicht ausreichend zieht, macht sich der Gleitwinkel doch schnell bemerkbar. Nach einigen Achten geht es bereits in den Gegenanflug und schon nach 8 Minuten hat einen die Erde wieder. Ein kurzer, aber interessanter Flug.

Was nun noch in meiner Sammlung fehlt, ist ein Gummiseilstart. Es ist bekannt, dass der „Rhönflug-Oldtimer-Segelflugclub-Wasserkuppe e. V.“ eine solche Gelegenheit bietet, wenn man die dafür nötige Mannschaft zusammenbringt. 14 Männer bzw. Frauen an den Gummiseilen und 4, oder besser 6, an den Halteseilen, 1 Startleiter, ein Startschreiber und natürlich auch ein Pilot sind dafür notwendig.

So einen Haufen williger Mitstreiter für ein derartiges Vorhaben zu begeistern, erwies sich in meiner Umgebung, wo alle nur nach Hammertagen zum Streckenfliegen lechzen, als aussichtslos. Ich hatte mein Bemühen, eine Mannschaft zusammenzutrommeln, und damit meinen Traum vom Gummiseilstart schon aufgegeben, als Ute und Axel Baranowski mir erzählten, dass sie nächstes Wochenende zum SG 38 Fliegen auf der Wasserkuppe sind. Natürlich war mein Wunsch, dabei mitzumachen, sofort geweckt und dank Ute, die alles kurzfristig organisiert hat, klappte dies auch.

Der 20.10.218 ist ein kalter Morgen, als wir beim Rhönflug-Oldtimer-Segelflugclub auf der Wasserkuppe den Papierkrieg erledigen, eine kurze Einweisung bekommen und unser Gewicht zur korrekten Einstellung der Trimmgewichte in eine Liste eintragen. Es ist eine junge Mannschaft des Aero Club Ansbach, die sich dort eingefunden hat und die uns in ihre Reihen aufnimmt.

Dann geht es zum Weltensegler-Hang. Vorne der Traktor mit dem SG38 D-7052 im Schlepp, dann das flugwillige Volk und zum Schluss mein Bus mit dem Anhänger, in dem alles Notwendige verstaut wurde.

Der Start wurde aufgebaut, Gummihunde und die Haltemannschaft wurden eingewiesen und der Ablauf des Flugbetriebes wurde im Detail erklärt. Die Einweisung auf unser Fluggerät ist kurz, da der Schulgleiter laut Fluglehrer absolut simpel, wenn auch etwas träge zu fliegen ist.



Der Start wurde aufgebaut, Gummihunde und die Haltemannschaft wurden eingewiesen und der Ablauf des Flugbetriebes wurde im Detail erklärt. Die Einweisung auf unser Fluggerät ist kurz, da der Schulgleiter laut Fluglehrer absolut simpel, wenn auch etwas träge zu fliegen ist.

Den ersten Start machte unser Fluglehrer. Bei S-SW ist hier am Weltensegler-Hang Hangflug möglich. Leider haben wir heute keinen S-SW. Es sind unregelmäßige, umlaufende Winde und schon nach 22 sec. ist sein Flug mit einer sauberen Landung zu Ende. Jetzt sind wir an der Reihe.

Ich sitze auf dem Bock, erinnere mich an meinen ersten SG38-Flug und erwarte ein ähnlich sanftes Gleiten wie damals bei meinem Erstflug mit einem SG 38 an der Winde.

Vom Startleiter ertönen die Kommandos:

„Pilot fertig?“

„Fertig!“, gebe ich zurück.

„Haltemannschaft fertig?“

„Fertig!“ kommt es von hinten.

„Seilmannschaft fertig?“

„Fertig!“ brüllen die Gummihunde.

„Ausziehen!“

Die Startmannschaft bringt das Startseil auf Vorspannung.

„Laufen!“

Im kräftigen Lauftempo wird das Seil gespannt.

„Los!“

Die Haltemannschaft lässt das Seil los und ich werde in die Luft katapultiert.



Kaum hat der Startleiter das letzte Wort gebrüllt, bin ich schon acht bis zehn Meter über Grund. Jetzt sanft und möglichst weit den Hang entlang gleiten ist mein Ziel. Für ein paar Sekunden gelingt dies auch und dann geht es mehr abwärts als vorwärts. Meine automatische Reaktion, die Schnauze des Vogels nach unten zu drücken, gelingt nicht richtig. Der Vogel reagiert zu träge und auch an ein sanftes Abfangen, wie ich es mir vorstelle, ist nicht zu denken. Es geht alles viel zu schnell. Schon nach 20 Sekunden hat mich die Erde wieder und auf meine Landung bin ich alles andere als stolz.

Der böige, umlaufende Wind vermagelt auch manch anderem ein positives Ergebnis.

Der erste Tag geht zu Ende. Jeder hat einen Start bekommen und alle sind glücklich und todmüde. Diese Art Flugbetrieb ist auch eine körperliche Herausforderung und geht nur im Team. Unverzichtbar ist eine leidensfähige Startmannschaft an jedem der beiden V-förmig ausgelegten, 2 Zentimeter dicken Gummistränge. Will man eine ausreichende Anfangsgeschwindigkeit erreichen, so müssen diese auf das Doppelte ihrer 45 Meter Länge gedehnt werden, bevor die Haltemannschaft zwei Stricke am Heck des Gleiters loslässt und der SG38 in die Luft geschleudert wird. Das ist schon anstrengend, wenn man den Berg dabei schnellstmöglich hinunterrennt. Aber hinauf muss man ja auch wieder, und so ein Gummiseil hat sein Gewicht.

Unsere Vorgänger, die damals ihre Ausbildung auf einem derartigen Drahtgestell hinter sich brachten, kann man da nur bewundern. Die mussten nicht nur das Gummiseil wieder nach oben schleppen, sondern auch ihre Flugzeuge zu Fuß und mit Muskelkraft auf den Berg bringen – und das für einige Sekunden Flugerlebnis.

Heute hat man es bequemer. Kaum ist man gelandet, schon ist der Trecker da, um den Gleiter auf den Anhänger zu



hieven und zurück zum Startplatz zu ziehen, und trotzdem spürt man am Ende des Tages die körperliche Belastung.

Auch der 21.10.2018 ist ein kalter Morgen. An der Wetterlage hat sich nichts geändert. Immer noch haben wir unregelmäßige, umlaufende Winde.

Von unserem gestrigen Startplatz gehen die ersten in die Luft. Auch ich sitze wieder auf dem Bock und habe mir vorgenommen, es besser als gestern zu machen.

Unmittelbar nach dem Seilabwurf habe ich einen kurzen Moment das Gefühl des Gleitens, aber dann geht es wie am Vortag, rasant abwärts.



Der böige, immer stärker werdende Rückenwind hat mir vermutlich einen Streich gespielt. Mehr als ein größerer Hüpfen wurde es leider nicht und nur 18 sec. kann ich in mein Flugbuch eintragen. Da sich auch beim nächsten Start nichts ändert, wird ein Umzug des Startplatzes auf die gegenüberliegende Hangseite fällig.

Glück hatten die Piloten, die ihren Start noch vor sich hatten. Vom Windeinfluss war am neuen Startplatz kaum etwas zu spüren und deswegen waren die Flüge um einiges länger.

Trotz der wenigen Sekunden, die man sich in der Luft halten konnte, war das Ganze ein Erlebnis, das ich gerne wiederholen möchte und das in mir den Respekt vor der Leistung unserer Vorgänger gewaltig gesteigert hat.

URKUNDE



Hans Limmer

hat zu den Wurzeln des Segelflugs zurückgefunden.
Mit dem Gummiseil und ganz viel Muskelkraft gestartet,
konnte er vom 20. bis zum 21. Oktober
die Hänge der Wasserkuppe herabgleiten.
2 Starts ergaben eine
Flugzeit von 35 Sekunden

Wasserkuppe, den 21. Oktober 2018



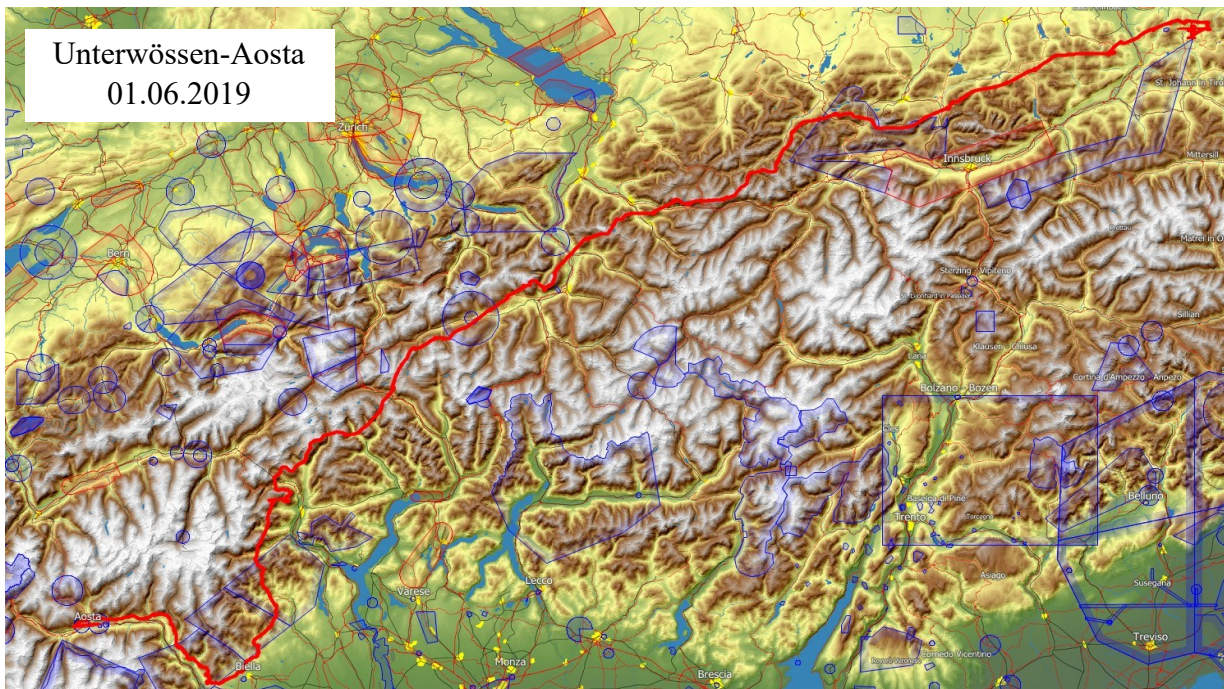
Rhönflug Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe e.V.
www.osc-wasserkuppe.de



Am Samstag, dem 01.06.2019, hab ich mal wieder einen meiner gefühlten, zahllosen Versuche unternommen, eine richtig große Alpendiagonale von Unterwössen nach Puimoisson oder Serres zu fliegen.

Dieses Mal bin ich bis Aosta gekommen.

Die Routenwahl übern Lukmanierpass, durchs Tessin und tief unten an der Monterosa vorbei, war nicht gerade glücklich, aber immerhin, Aosta von Unterwössen aus war ein Erlebnis und die Monterosa ist einer der letzten weißen Flecken auf meiner Routenkarte gewesen.



In Aosta freundliche Aufnahme, Flieger in den Hangar, Shuttle zum Hotel, alles bestens.

Am nächsten Tag war bei bester Wetteroptik 10:30 Uhr für den Schlepp ausgemacht, aber der Pilot kam schon um eine dreiviertel Stunde zu spät.

Unten im Controllingbüro werde ich dann freundlich gefragt, ob ich wieder nach Deutschland zurückfliegen will, was ich ohne irgendein Problembewusstsein bestätige. Man wünscht mir guten Flug und eine Remo bringt mich auf die in Aosta bitter nötigen 2.000 m über Grund.

Im Schlepp ruft mich der Controller nochmal und fragt tiefenst nach meinem Flugplan. Auf meine Antwort, dass ein Segelflug nicht weiß, wo er endet und ich in solchen Fällen noch nie einen aufgegeben habe und das Controlling am Boden ja auch keinen verlangt habe, kam ein kurzes „standby and don't leave the frequency“. Nach einer Minute dann die Aufforderung, ich müsse zurückkommen und einen Flugplan aufgeben. Milano Information akzeptiert auf keinen Fall einen geplanten Flug ins Ausland ohne Flugplan.

Meine Versuche ihn zu überreden, für mich halt jetzt den Flugplan aufzugeben, wurden kategorisch abgelehnt. Ich war, obwohl eh schon so spät dran, tatsächlich gezwungen, wieder zu landen um diesen vermaledeiten Flugplan aufzugeben.

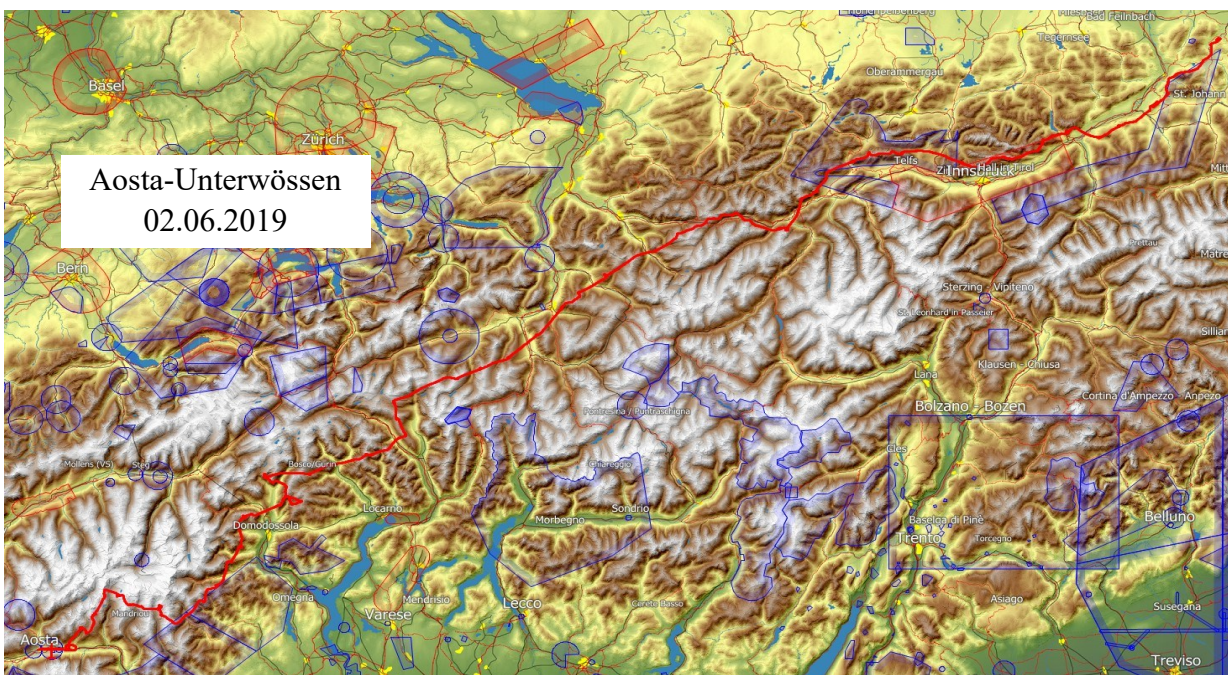
Die Aosta Segelflieger waren voll Mitleid und stinkesauer auf die Schikane durch das Controlling. Ich hatte fast den Eindruck, dass ich das Opfer eines internen Streits von denen war.

Als ich dann endlich, fast 2 Stunden zu spät, wieder in der Luft, bin, ist auch das Problem vom Vortag wieder da. Eine tiefe Basis verhindert am Matterhorn über den Theodul in die klare Schweizerluft zu kommen.

Also wieder runter ins Tessin. Der Controller von Milano Information hat mich da aber am Funk einfach nicht mehr erreicht. Dafür hat er mich dann insgesamt 5 mal am Handy angerufen und wollte ständig Position, Höhe, wann und wo über die Grenze wissen. Und das alles während ich wiederum schon schaurig unter Grat rumgekurvt bin und eigentlich meine Konzentration für wichtigere Dinge gebraucht hätte.

Diese dauernd erzwungene Beschäftigung mit Milano, Zürich, Ösicontrol und Langen Info über den ganzen Flug, der wegen der mickrigen Basishöhe eh schon for-

dernd genug war, geht einem dann echt auf die Nerven. Am Arlberg hab ich dann erst sehr, sehr spät gemerkt, dass ich unter der Valuga gerade noch 2400m hatte, weil ich mal wieder mit Frequenzwechsel und erfolglosen Kontaktversuchen beschäftigt war.



Das Heimkommen um 19:00 Uhr auf die allerletzten Meter am Kufsteiner Hang war dann schon mehr Glück als Verstand.

Also, was lernen wir daraus?

In Aosta musst du schon am Boden auf ATC-Tretminen aufpassen. Dass die mich gezwungen haben, tatsächlich wieder zu landen, hätte ich bis dahin nicht für möglich gehalten.

Bin schon gespannt, ob ich es in diesem Leben noch hinbringe mit der großen Alpendiagonale...

Anmerkung

Was lange währt, wird endlich gut. Markus Müller schafte am 10.05.2022 die 720 km Strecke Unterwössen-Puimoisson in 8 Stunden 39 Minuten.

Ein Corona-Projekt!

Seit Jahren fristet der Motor unserer ASW 20 unbe-
nutzt sein Dasein im Keller meines Partners. Funkti-
oniert hatte er ja immer, aber ohne TOP fliegt unser
Vogel schöner und man darf die Ansteckflügel ver-
wenden. Außerdem ist ein Selbststart zudem das
Motörchen unserer ASW 20 befähigt in Unterwös-
sen nicht möglich. Die Landebahn ist nicht das
Problem, die reicht locker. Die Lärmbelästigung ist
das Problem, weswegen ein Eigenstart in Unterwös-
sen nicht erlaubt wird. Und wenn man schon nichts
selbst starten darf, warum soll man dann das zusätz-
liche Gewicht mit herumschleppen?

Bei einer Diskussion über die Zukunft des Motors
meinte mein Partner, Manfred Schneider, dass die
Wiederinbetriebnahme eine sinnvolle Beschäfti-
gung während der Einschränkungen durch die
Corona-Pandemie für ihn sein könnte. In einem In-
ternettagebuch, hier in gekürzter Ausgabe, hat er
Freud und Leid eines solchen Vorhabens hinterlegt.

Corona Januar 2020 bis Februar 2023

Im Januar 2020 hat der weltweite Aus-
bruch der Atemwegserkrankung COVID-
19 Deutschland erreicht. Von da an war
nichts mehr wie es vorher war. Ansamm-
lungen von mehr als zwei Menschen wer-
den verboten. Theater, Kneipen, Sportstät-
ten, Friseure – einfach alle, auch die
Sportflugplätze müssen schließen.

Im Januar wird ein Impfstoff in der EU
zugelassen.

Bis zum Ende der Epidemie im Februar
2023 wurden in Deutschland rund 38 Mil-
lionen Infektionen registriert, etwa 64 Mil-
lionen Menschen wurden per Impfung
grundimmunisiert. Mehr als 164.000 Infi-
zierte starben.

14. Februar 2021 (Manfred Schneider)

Bisher ist er ohne Zicken zu machen eigentlich immer angesprungen, aber nun liegt er schon seit
Jahren im Keller und besser wurde er dadurch bestimmt nicht. Wegwerfen können der Hans und
ich das Teil immer noch. Aber erst mal werde ich versuchen, die ASW 20 mit Motor wieder in
die Luft zu bringen. Zeit ist ja momentan genug. Also erst mal alle Gummiteile, Schläuche, Filter
usw. ersetzen. Dann Vergaser, Zündkerzen, Batterien usw. Und das viele Gestänge wieder etwas
aufhübschen.

Unmittelbar erkennbare Schäden hat der Motor ja nicht, er ist
bisher nur 75 Stunden gelaufen. Wichtig ist, dass der Propeller
noch in Ordnung ist. Spätere Werknummern hatten nämlich
das Problem, dass sich der FCKW-freie Schaum im Inneren
ausgedehnt hat und das Propellerprofil damit unbrauchbar wur-
de. Die Firma LTB Lindner hat inzwischen die Musterbetreu-
ung für das Top übernommen. Dort werde ich den Motor dann
vorführen und schauen, ob ich wieder eine Zulassung für das
Teil bekomme.

16. Februar 2021

Jetzt habe ich das Teil komplett zerlegt. Wahnsinn, diese Kon-
struktion, so viele Teile! Aber ich habe alles vorher fotogra-
fiert, wird spannend beim Zusammenbau. Bisher keine unlös-
baren Aufgaben. Vergaser und Benzinpumpe gereinigt, überall
Öl, sonst aber scheinbar in Ordnung. Morgen steht die Lackie-
rung der vielen Gestänge an, natürlich mit temperaturbeständi-
gem Lack.



27. Februar 2021

Das Ende ist in Sicht, alles läuft nach Plan. Die neuen Benzinschläuche, Pumpe und Filter fast alle ist drin. Warte nur noch auf spezielle Schellen, dann kann ich fertig machen. Abschluss dann mit dem Gestänge zusammenbauen. Testlauf, sobald ich den Hänger aus der Halle bekomme. Und der Termin bei LTB Lindner steht auch schon, am 7. April werde ich hoffentlich das ARC bekommen.

3. März 2021

Geschafft und keine Teile sind übriggeblieben!

Das Wartungshandbuch umfasst ganze 48 Punkte, die bearbeitet werden müssen! Nachdem es laut IHP keinen Zeitablauf (früher 10 Jahre) mehr für die Grundüberholung gibt, habe ich alle vakanten Teile nach Zustand beurteilt. Laufzeit hat der Motor ja erst 75 Stunden, also weit weg von 300 Stunden für die Grundüberholung. Alle Gummi und Kunststoffteile, z.B. Schläuche und Membranen, waren gut zu



ersetzen. Kugellager und Elektroteile wissen ja ohnehin nicht wann 10 Jahre um sind.

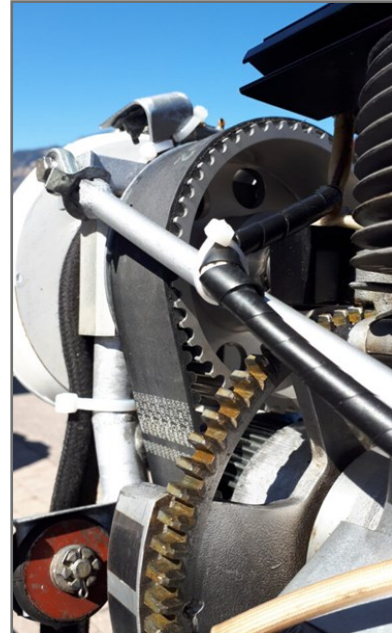
Eigentlich schade, dass ich schon fertig bin, ist eine befriedigende Arbeit. Aber auch schön, dass das Projekt (bis jetzt) gelungen ist. Es folgt erst mal ein Dichtigkeitstest, heißt ein Betankungs- und Enttankungsvorgang. Ist der Test o.k. dann muss das Top für die weiteren Aktionen auf den Rumpf geschraubt werden. Bin gespannt, ob der Motor läuft und die nötige Leistung bringt.

9. März 2021

Es ist leider noch saukalt. Deshalb erst mal nur den Hänger holen und die richtigen Dinge zwecks Check und Bearbeitung ausbauen. Wenigstens steht der Flieger vor der Türe, so kann ich schnell wieder ins Warme.

17. März 2021

Leider ist es immer noch kalt und es schneit. Um die Zeit sinnvoll zu nutzen eine gute Gelegenheit die Elektrik zu studieren. Es ist halt noch solide Elektronik, teilweise mit Relais und noch gut zu verstehen. Eigentlich habe ich nur zwei Besonderheiten erkannt, nämlich eine Zündeinschaltverzögerung und eine Einfahrverzögerung. Ersteres braucht es, damit es die Propellerblätter nicht gleich mit Wucht aufreißt, wenn der Motor zündet. So soll der Anlasser die Blätter erst schon mal teilweise entfalten, bevor dann der Motor das weitere Auffalten erledigt.



Zum Einfahren muss natürlich sichergestellt sein, dass der Motor auch sicher steht. Dafür gibt es ein weiteres Zeitglied, das 12 Sekunden Verzögerung schafft. Ich glaube inzwischen, dass auch wenn die Elektrik einen Fehler hätte, dieser zu finden und auch zu beheben ist. Man hat es nur mit gängigen Bauteilen zu tun.

Noch nichts mit Mikrocontroller und Software, zum Glück. Denn die Firma Fischer hat die Pflege des Top einfach aufgegeben. Der künftige Musterbetreuer, die Firma Lindner, sagt mir, dass sie sich primär mit dem Rückbau beschäftigen muss, denn dafür gibt es bisher auch keine Arbeitsanweisungen. Aber ich will das nicht, der Motor wird wieder laufen, da bin ich sicher!

25. März 2021

Das Wunder ist leider ausgeblieben. Etliche Fehler haben sich gezeigt, aber die ganze Elektrik samt Zündung funktioniert jetzt wie sie soll. Kaum habe ich die Benzinpumpe richtig rum eingebaut ist der Motor auch schon mal gelaufen, wenn auch nicht richtig. Heißt Vollgas geht, Teillast auch einigermaßen, bei Standgas bleibt er sofort stehen. Er ist zu mager. Der Vergaseranschlussgummi war nicht dicht, da hat er wahrscheinlich falsche Luft gezogen. Den Luftfilter, gibt es leider nicht mehr zu kaufen, habe ich in Eigenherstellung ersetzt. Wenn jetzt der Benzinhahn kommt, der war natürlich auch undicht, dann starte ich den nächsten Versuch.

31. März 2021

Ja, Tage sind vergangen, eigentlich hätte ich lieber fliegen sollen. Aber, hilft ja nichts, das Projekt muss zu Ende gebracht werden. Größtes Problem die letzten Tage, der Zahnriemenantrieb für den Propeller. Problem dabei: Drei Einstellschrauben müssen genau im richtigen Verhältnis zueinander eingestellt werden. Am Schluss soll dann die Spannung des Riemens und die genaue Ausrichtung erreicht werden. Heißt, ich muss den Spurlauf genauso hinbringen, dass sich der Riemen ganz leicht an diese Führung anlehnt.

7. April 8:00 Uhr...

Ein Erfolgserlebnis erster Güte!! Test bestanden, mein TOP bekommt den Stempel! Die Arbeit hat sich mehr als gelohnt! Der Herr Lindner hat absolut gar nichts beanstandet. Beim Testlauf ist der Motor sauber angesprungen, alle Instrumente arbeiten wie sie sollen und die Leistungswerte sind sehr vielversprechend, heißt die Stand-Vollgasdrehzahl ist gut im grünen Bereich. Jetzt warte ich noch auf die Papiere, dann kann es in die Luft gehen!

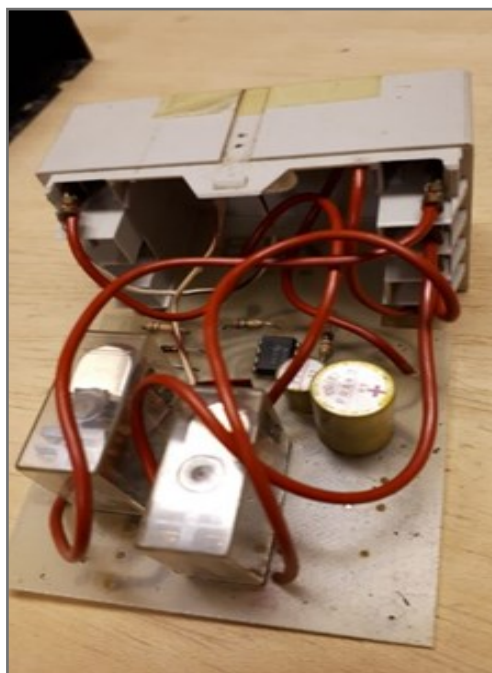
Nebenbei haben Hans und ich von Herrn Lindner gesagt bekommen, dass die ganze TOP-Sache eigentlich sehr kritisch war. Denn, hätte sich die Firma Lindner nicht als Musterbetreuer zur Verfügung gestellt, wäre es für alle Flugzeuge mit TOP erst mal vorbei gewesen. Wenn ein Flugzeug ein K-Kennzeichen hat, dann muss es auch einen funktionstüchtigen Motor haben! Obwohl die Flugzeuge ja auch ohne TOP fliegen, aber dann brauchen sie streng genommen ein normales Segelfluggkennzeichen und müssen zurückgebaut werden. Wobei die Firma Lindner dafür auch erst Arbeitsanweisungen erarbeiten muss. Lindner hat praktisch die TOP-Flugzeuge gerettet!

11. April 2021

Gestern habe ich dem TOP noch den allerletzten Schliff verpasst. Den Luftfilter galt es noch zu verbessern. Habe jetzt endlich das passende Vergaser-Luftfilter-Vlies gefunden und eingebaut. Der Flieger hat sich schön zusammenbauen lassen. Sobald die Papiere von der Fa. Lindner da sind, kommt der ultimative Testflug.

23. April 2021

Immer hat er jetzt funktioniert, der Motor, beim Testflug natürlich nicht. Der Herr Lindner hat mich schon vorgewarnt, die Elektronik wäre anfällig, kompletten Ersatz gäbe es nicht mehr. Ist wahrscheinlich nur eine Kleinigkeit, ein Schalter, ein Relais, ein Elko? Aber wenigstens mal in der Luft gewesen, die Saison fängt ja gerade erst an!



Solide Technik für die Luftfahrt.

24. April 2021

Nix Thyristor oder so, viel einfacher, nur Relais bei der Zündverzögerung, die keinen gescheiterten Kontakt mehr hatten. Heißt, das Zeitelement hat zwar schön 5 Sekunden verzögert, doch nachdem die Relais die Zündspannung nicht gegen Masse abgeleitet haben, hat es natürlich trotzdem zu früh Zündfunken gegeben. So soll es nicht sein. Nachdem ich erkannt habe, dass die Relais ein Problem sein können, tausche ich jetzt auch noch das Anlasserrelais.

Fehler behoben, die Zündverzögerung arbeitet jetzt absolut perfekt! Motor springt traumhaft an! Mal schauen, welche Macke jetzt noch da ist bzw. noch kommt, bin gespannt!

12. Mai 2021

Motor springt am Boden traumhaft an, aber beim nächsten Flug geht etwas noch immer nicht. Diesmal hat der Anlasser beim Hans in der Luft nicht einmal mehr gezuckt. Nach wiederholter, eingehender Analyse haben wir den Anlassertaster als Fehlerquelle lokalisiert. Nur durch extrem starken Druck war es möglich, ihn noch zum Schalten zu bewegen. Nächster Versuch mit neuem Schalter!

22. Mai 2021

Aber jetzt muss es der letzte Fehler gewesen sein. Die Firma Lindner hatte noch einen Originaltaster als Ersatzteil. Habe es vorgezogen, diesen einzubauen, denn in dem Kästchen war kein Spielraum für Umbauten. Wenn der Taster wieder 30 Jahre hält, dann ist alles gut. Beim nächsten Start, wann immer der bei diesem Wetter sein wird, könnte alles perfekt funktionieren!

5. Juni 2021 (Hans Limmer)

Wie neu präsentiert sich unser alter Motor. Manfred hat in vielen Stunden ganze Arbeit geleistet. Es ist schön, wenn man einen Partner hat, dessen Bastelbegeisterung zu solchen Ergebnissen führt, und jetzt soll ich das Ergebnis testen.

Heute ist einer der wenigen Tage, an denen im Bereich zwischen Gebirge und dem Nordende des Chiemsees Thermik zu erwarten ist, und dies wird mir anschaulich bestätigt. Schon am Talausgang steht ein



mächtiger Barth, der mich mit 3, 4 Meter an die Basis bringt. Eigentlich will ich ja unser Schmuckstück mal ausgiebig testen, wenn aber solch kräftige Bärte einen locken, kann man so ein Vorhaben auch auf später verschieben. Dementsprechend forsch fliege ich nach Norden, obwohl dort ein großer Bereich von einer schwarzen Wolke abgeschattet wird. Ich habe ja jetzt einen Motor, der seine Funktionsfähigkeit am Boden bereits bewiesen hatte.

Bei Trostberg geht es nur abwärts und vor mir ist ein breiter Streifen, der auch nichts bringen wird. Ich entschieße mich also zur Umkehr. Bei Altenmarkt bin ich nur noch 400 m über Grund und schwebe über dem Haus meiner Tochter. Das liegt auf einer Anhöhe und gleich daneben ist eine Wiese, die zur Landung geeignet ist. Also der richtige Ort, um den Motor anzuwerfen.

Jetzt fahre ich den Motor hoch, drücke den Anlasser und der Motor springt sofort an. Die Drehzahl stimmt und mit einem guten Meter geht es aufwärts und Richtung Unterwössen.

Entspannt lehne ich mich zurück und genieße den Flug. Entspannt bin ich aber nur ca. 3 Minuten, dann beginnt der Motor zu stottern und die Leistung ist kurzzeitig weg. Was war jetzt dies, denke ich, und da beginnt er schon wieder zu stottern.

Die Leistung ist einige Sekunden da und dann ist sie wieder weg. Mit meiner derzeitigen Höhe werde ich nicht nach Hause kommen. Zunächst glaube ich noch, dass der stotternde Motor den Heimflug noch etwas unterstützen könnte, dann schalte ich ihn ab.

Kurz hinter der Autobahn ist ersichtlich, dass Unterwössen nicht mehr erreichbar ist, und ich entschieße mich, in Grabenstätt zu landen.

Der kleine Grasplatz Grabenstätt liegt näher und den hab ich sowieso als Ausweichplatz eingeplant. Am Ausgangspunkt für den Landeanflug reicht die Höhe gerade noch für einen Kreis. Der wird eingeleitet und das Vario zeigt 0 an. Also noch einen Kreis und jetzt sind es 0,5 m. Hier geht noch was, denke ich, und es geht bis zur Basis.

Jetzt bin ich hin- und hergerissen zwischen dem Wunsch, die Ursache dieses Fehlers zu finden, und dem Wunsch, diesen herrlichen Tag fliegerisch zu genießen. Die Fluggeilheit siegt zumindest noch für ein paar Stunden, bevor ich zur Landung ansetze.

Gleich nach der Landung wird analysiert und die Ursache für den stotternden Motor wird sofort sichtbar. Der Entlüftungsschlauch vom Vergaser ist abgerissen! Bei genauem Hinsehen hat sich gezeigt, dass das Messingrohr einen ganz scharfen Grat hatte. Genau da wurde der Schlauch durchgeschnitten.



Und was macht das Top?

Er kennt keine Probleme mehr. Ab diesem Zeitpunkt springt er an und läuft und läuft und läuft usw...

Nicht nur wie neu sieht er aus, er benimmt sich auch so.



Namibia 2021

So eine Gelegenheit kann man sich doch nicht entgehen lassen. Da sitzt man im Freundeskreis gemütlich beisammen und erfährt von seinem Nachbarn, dass er seinen Arcus-M in Bitterwasser in der ersten Woche noch nicht verchartert habe. Ab 25.10. steht er dort bereit und erst ab 8.11. ist er im Einsatz, so höre ich von Stefan Senger.



Mit der Idee, die Saison diesmal im Süden Afrikas ausklingen zu lassen, konnte ich mich auf Anhieb anfreunden. Trotz der sofortigen Begeisterung ist eine nüchterne Betrachtung eines derartigen Vorhabens erforderlich. Da ist nicht nur die derzeitige Covid-Lage und die damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich Auslandsreisen zu bedenken, auch meine eigenen Möglichkeiten sind objektiv einzuschätzen. Vor 11 Jahren war mein letzter Besuch in Namibia und damals hatte ich kein Problem bei der Klimaumstellung. Jetzt aber bin ich 11 Jahre älter, und mit 85 sollte ich ein solches Vorhaben doch etwas vorsichtiger angehen, meint meine Frau. Wir vereinbarten also, dass ich im verfügbaren Zeitraum den Vogel 5 Tage übernehme, und als mir Stefan anbietet, als Sicherheitspilot mitzufliegen, sind alle Bedenken ausgeräumt. Schließlich will ich das Ganze ja langsam angehen. Der Arcus ist für mich ein neues Flugzeug und an dessen Eigenschaften muss ich mich erst herantasten.

Wie so oft kommt es anders, als man denkt. Wir sitzen in Bitterwasser, ich fühle mich pudelwohl und hab keinerlei Schwierigkeiten mit der Klimaumstellung. Wir sind also vor Ort, aber von den Containern mit den Flugzeugen, die am 22.10. ankommen sollten, ist noch nichts zu sehen.

Am 28.10. sind die Container endlich da und nachdem am nächsten Tag die Zollabwicklung überstanden ist, kann mit dem Ausladen und Aufbauen begonnen werden. Unsere Arcus (D-KAAC) mit dem Wettbewerbskennzeichen DW war dann das erste Flugzeug, das in der Palmenallee Einzug hielt.

Fliegen aber können wir noch lange nicht. Es fehlte die behördliche Überfluggenehmigung. Beantragt wurde sie zwar rechtzeitig, aber die namibischen Behörden sind noch komplizierter als unsere. Viele müssen ihre Unterschrift auf ein Dokument setzen, damit geflogen werden darf. Am 31.10. fehlte nur noch das letzte Glied, die Unterschrift eines Generals. Da dieser sich aber in einem Manöver befindet, dauert es trotz Einsatz aller Möglichkeiten, einschließlich der deutschen Botschaft, bis zum Abend des 4.11., bis endlich gegen 17 Uhr die Genehmigung eintrudelt.



Gut essen und trinken, im Pool herumplanschen und die Zeit mit Diskussionen totschlagen, Ausflüge in die Umgebung machen und dabei die Tiere Afrikas beobachten – das ist für die meisten ein angenehmer Urlaub. Aber bei einem Fliegerurlaub stehen andere Erwartungen im Vordergrund und Ausflüge in die interessante Landschaft Namibias können diese nicht ersetzen.

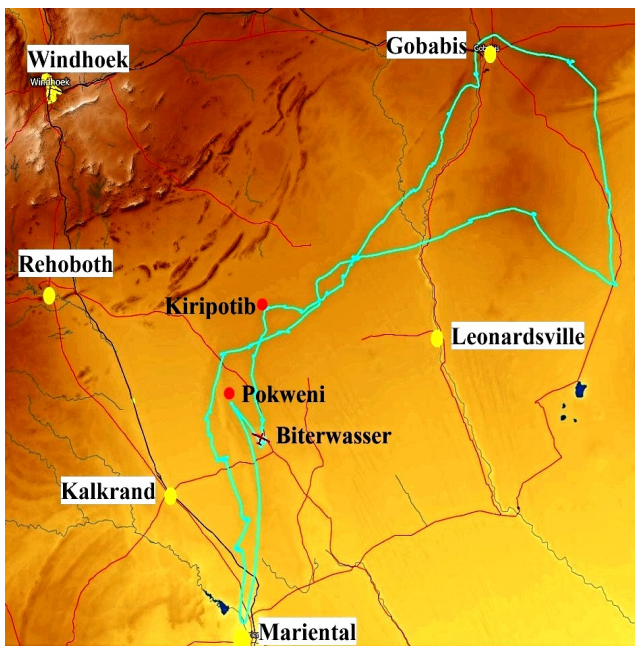
Tröstend war nur, dass in diesem Zeitraum das Wetter zum Fliegen nicht berauschend war. Kältere Atlantikluft aus Westen war eingedrungen und damit schafft es die Thermik vielleicht bis 3500 m, also um die 2000 m über Grund.

Ja, so kann's gehen. Der Mensch macht einen tollen Plan, aber die Realität hält sich nicht daran. Ursprünglich war der Plan, bei den ersten Flügen vom hinteren Sitz aus mich mit den Eigenheiten des Arcus vertraut zu machen und dann nach vorne zu wechseln. Jetzt aber, da von den geplanten 5 Flugtagen nur noch 2 Tage möglich sind, wollen wir diese optimal nutzen. Übungsstunden mit einem Arcus, der doch etwas anders zu handhaben ist als meine ASW 20, kann ich auch zuhause machen.



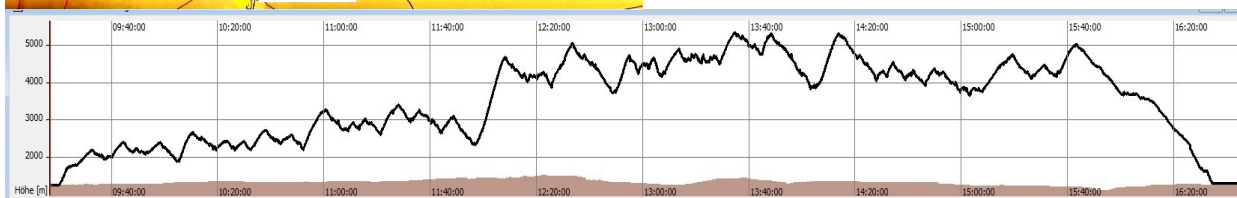
Arcus M · D-KAAC · (DW)

Im Briefing wird für den 5.11. das Erreichen der Auslösetemperatur für 9 Uhr UTC, das ist 11 Uhr namibischer Zeit, vorhergesagt. In Bitterwasser soll es, wie so oft, mit Blauthermik losgehen. Später kann man im Norden mit Wolken und einer Basishöhe über 4500 m rechnen. Ähnliche Vorhersagen habe ich noch gut in Erinnerung. In der buckligen Welt um Windhoek und damit innerhalb des für den Segelflug gesperrten Bereichs bilden sich meistens schöne Wolken. Man kann nur hoffen, dass sie sich heute aus dieser für uns verbotenen Zone herauswagen. Also Start um 11 Uhr 19 und 5 Minuten später sind wir auf 1750 m und können den Motor einfahren. Einen guten Meter spendiert der Bart am Pfannenrand und mit 2200 m, also 1000 m über



Grund, fliegen wir in Richtung Uhlenhorst ab. Jetzt kommt die Erfahrung zum Tragen, die Stefan bei seinen vielen Aufenthalten in Bitterwasser sammeln konnte. Wir basteln uns von Pfanne zu Pfanne und nutzen alle möglichen Auslösepunkte, also Pfannenränder, Farmhäuser, Wasserstellen, um zügig voranzukommen. Langsam steigt auch die auskurbelbare Höhe an. Nordöstlich von Kiripotib, um 13 Uhr, sind wir zum ersten Mal über 3000 m.

Im Gebiet von Windhoek, in dem Bereich, der für uns gesperrt ist, sind bereits schöne Wolken zu sehen. Auch im Nordosten, bei Gobabis, lassen sich die ersten Wolkenschleier erahnen.



Als wir dort um 14 Uhr ankommen, werden unsere Erwartungen erfüllt. Wolken haben sich gebildet und der erste kräftige Bart bringt uns auf knapp 5000 Meter.

Es ist gut, dass hauptsächlich Stefan das Fliegen übernommen hat. Vom hinteren Sitz aus kann ich die Landschaft vor uns schlecht überblicken und wäre vermutlich an manchen Bart vorbeigeflogen. Nicht nur dies ist ein Grund, der das Vorankommen verzögert hätte. Ich bin viel zu sehr mit der Auffrischung meiner Erinnerungen von 2008 und 2010 beschäftigt, um die landschaftlichen Merkmale wiederzuerkennen.

Gobabis wird umrundet und wir fliegen zunächst Richtung botswanische Grenze, um dann nach Süden abzubiegen.

Es ist 15 Uhr und das Gebiet vor uns animiert nicht zum Weiterflug. Je weiter wir nach Süden kommen, umso spärlicher und unansehnlicher werden die Wolken. Jetzt sind im Süden nur noch vereinzelt Wolkenstreifen zu entdecken und im Südwesten gibt es gar nichts mehr. Zudem vernebelt ein



Buschbrand unsere Sicht. Der Weiterflug scheint nur im Westen sinnvoll zu sein und diese Entscheidung wird belohnt. Um 15 Uhr 38 bringt uns ein Bart auf 5350 m und einer der nächsten Barte spendiert uns integrierte 6 m Steigen.

Zwischen Kalkrend und Mariental steht der letzte Bart, den wir auskurbeln. Es ist unterdessen 17 Uhr 40 und es wird Zeit, an den Heimflug zu denken. Mit der hier erreichten Höhe von 5000 m kommen wir im Gleitflug ca. 170 km weit und das wird genutzt. Der Endanflug wird eingeleitet. Über Mariental und dann nochmal über Pokweni geht es nach Bitterwasser. Als wir um 18 Uhr 34



landen, ergibt die Auswertung eine Strecke von 718 km mit einem Schnitt von 102 km/h.

Na ja, mit 100 Jahren Flugerfahrung im Cockpit höre ich da eine scherzhafte Bemerkung.

Stefan sitzt schon seit 40 Jahren im Cockpit und seine Erfahrung steckt in diesen 718 km. Ich war bei diesem Flug mehr Passagier als Copilot. Trotzdem, oder vielleicht gerade deshalb, konnte ich den Flug in vollen Zügen genießen.

Eigentlich treibe ich mich nun schon 70 Jahre auf allen möglichen Flugplätzen herum und noch immer hat mich der Segelflugglazillus fest im Griff. Das heißt nicht, dass ich seit 70 Jahren richtig fliege. Streng waren die Vorgaben der ersten 10 Jahre. 1952 war der Segelflug die einzige Möglichkeit, sich in die Luft zu erheben, und der Andrang war groß. Motorflug war noch verboten. Segelflugzeuge, die versteckt waren und deshalb die Nachkriegszeit überdauert hatten, waren Mangelware. Es mussten erst wieder welche gebaut werden. Deswegen hatte man beim Augsburger Verein für Luftsport zuerst 200 Arbeitsstunden in der Werkstatt zu absolvieren, bevor man das erste Mal im Cockpit platznehmen durfte. Dass dadurch das Vorankommen eines 16-Jährigen nicht gefördert wird, ist wahrscheinlich verständlich. Die ersten Jahre waren also alles andere als eine ordentliche Ausbildung zum Segelflieger und dann wurde das Ganze noch durch Studium, Ortswechsel usw. behindert. Seit 60 Jahren aber betreibe ich diesen Sport aktiv und davon sind 98 % alpines Fliegen. Meine Flachlanderfahrung ist also nicht berauschend.

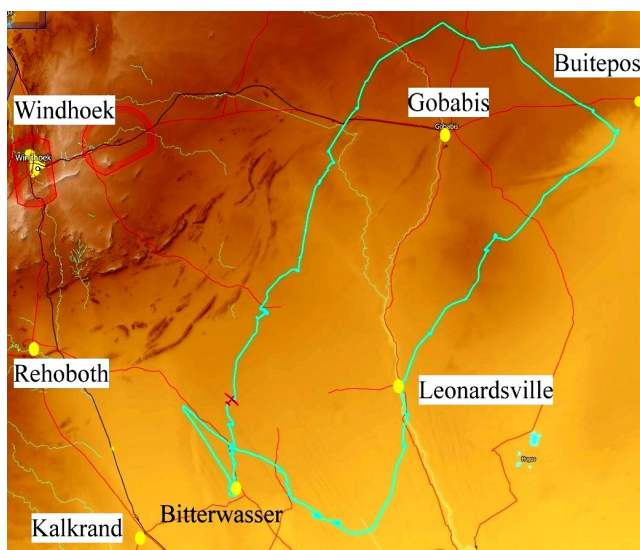
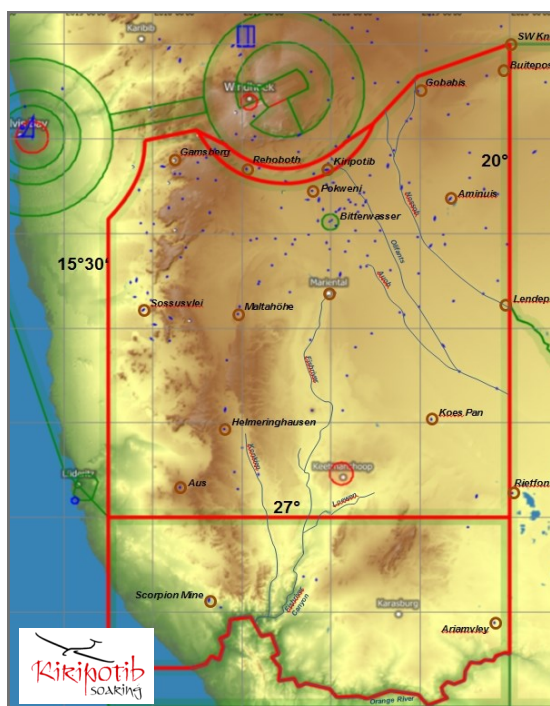
Auch für den zweiten Tag ist ordentliches Wetter vorhergesagt. Natürlich ist um Bitterwasser am Morgen keine Wolkenbildung zu sehen. Vorhergesagt ist, dass sie, wie meistens, ganz weit im Norden als erstes auftauchen soll.

Etwas besser als gestern läuft es heute. Die Blauthermik erreichte schneller eine größere Höhe als gestern und auch die ersten Wolken begannen einige km früher. Meine Sitzposition von gestern, die nicht ideal war, habe ich mittels eines dicken Kissens verbessert. Jetzt lässt sich der Arcus auch vom hinteren Sitz aus gut bedienen. Bei Blauthermik habe ich zwar immer noch Probleme, da die Auslösepunkte der Thermik vom hinteren Sitz aus schlecht zu erkennen sind, aber wenn Wolken als Thermikanzeiger den Weg vorgeben, klappt das recht gut.

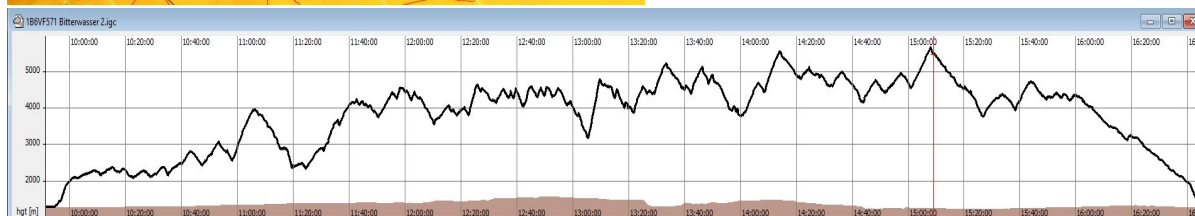
Die Segelflugbox südlich der Hauptstadt Windhoek, so wie sie hier von unseren Freunden aus Kiripotib wiedergegeben wird, ist zwar mächtig groß, aber am Vormittag gibt es die ersten Wolken meist nördlich der Box.

Jetzt gibt es eine erfreuliche Nachricht zum Thema Luftraum. Seit November 2018 ist ganz Namibia für den Segelflug freigegeben. Jetzt kann man nicht nur nach Botswana, sondern auch in den nördlichen Teil von Namibia fliegen. Schade ist nur, dass man hier nicht wie in der Box bis zur FL195 steigen darf. Auch wenn es einem manchmal einiges an Überwindung abverlangt, die Bärte noch so gut ziehen und die Wolken weit über einem sind, bei FL145 ist leider Schluss.

Auch heute ist so ein Tag. Kurz vor 12 Uhr Ortszeit sind wir gestartet und eine Stunde später verlassen wir in Höhe von Kiripotib die Box. Am Rande der Kontrollzone geht es gegen Nord. Bei Steigwerten unter 3 m aus einem gut zentrierten Bart auszusteigen, weil die Höhenbegrenzung näher-



kommt, kostet ja noch nicht allzuviel Überwindung. Etwas schwieriger wird dies dann doch, wenn das Variometer konstante 6 m Steigen anzeigt und damit um die 1000 m mehr Höhe machbar wären. Das erste Mal wurden wir in der Höhe von Windhoek auf die Probe gestellt und beim nächsten Mal, diesmal waren es sogar 7 Meter in der Spitze, nordöstlich von Gobabis. Aber wir blieben standhaft. Die Auswirkungen eines Verstoßes würden sich ja nicht nur auf den jeweiligen Piloten auswirken, der gesamte Segelflugbetrieb könnte darunter leiden.



Das Vario zeigt konstante 5 m Steigen, wir sind auf 5000 m, etwas südlich von Buitepos, dem Grenzort nach Botswana. Segelflieger, was willst du mehr?

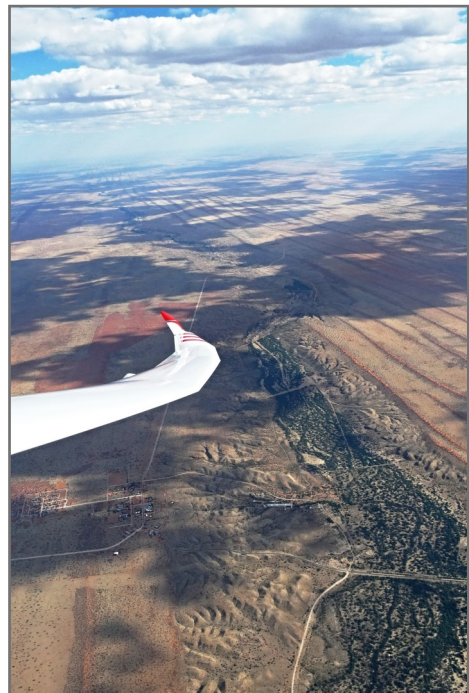
Mehr Zeit wollen wir. Es ist unterdessen 15 Uhr 30 und bis Bitterwasser sind es noch ca. 270 km Luftlinie. Kein Problem, wenn man die momentane Wetterentwicklung betrachtet, und Sunset ist ja erst um 19 Uhr 04. Wenn die Thermik aber schwächer wird und



damit unser Vorwärtskommen negativ beeinflusst, könnte es doch etwas knapp werden. Die Dämmerung kommt hier sehr schnell und innerhalb von einer halben Stunde ist es komplett dunkel.

Nicht nur bei uns ist das Wetter manchmal heimtückisch. Hier kann die klare Luft beim Schätzen der Entfernungen zu Fehlern führen. Manches weit entfernte Objekt ist noch weiter entfernt, als man dies von zu Hause gewohnt ist. Auch die Thermik benimmt sich etwas anders. Gutaussiehende Wolken gemütlich anfliegen, das führt meist zu einer Enttäuschung. Oft haben sie ihren Betrieb bereits eingestellt, bevor man sie erreicht. Hier ist alles viel kurzlebiger. Ausnahmen machen dicke Cumulus. Sie sind etwas langlebiger, aber bei den kleinen Cumulanten kommt man oft zu spät an. Dauerbärte wie Zuhause sucht man vergebens. Langsam wird es also Zeit, die Schnauze unseres Vogels nach Südwesten auszurichten.

Auf halber Strecke zwischen der Grenze zu Botswana und Leonardsville bringt uns ein Bart auf 5300 m. Unter uns liegt die Kalahari mit ihren 800 bis 1200 Metern über dem Meeresspiegel. Diese Dornstrauch- und Trockensavanne wird wegen des roten Sandes oft als Namib-Wüste bezeichnet. Aus solchen Höhen sieht die Kalahari flach und endlos aus. Gut zu erkennen sind die Salzpflanzen, die roten Dünen und die wenigen Trockentäler. Kommt man etwas tiefer, lassen sich auch die weit verstreuten Farmhäuser in das Landschaftsbild einordnen. Jetzt wird einem auch klar, warum Namibia, dieses große Flächenland, eines der am dünnsten besiedelten Länder der Erde ist.



Etwas nördlich von Leonardsville, es ist unterdessen 16 Uhr 45, sind wir noch 3900 m hoch. Die 110 km nach Bitterwasser sind auf direktem Weg heute nicht ratsam. Zwischen uns und unserem Ziel liegt ein Wolkenfeld. Normalerweise freut

einen so etwas und mittags ist dies bestimmt sehr hilfreich. Jetzt aber wirft die tiefer stehende Sonne lange Wolken Schatten, die den gesamten Bereich abdunkeln. Wenn Sonneneinstrahlung gleich 0 ist, ist auch Thermik gleich 0, und deswegen müssen wir ca. 50 km nach Süden ausweichen, um die Wolkenbank zu umfliegen. Auch bei meinem ersten Besuch 2008 hatte mich an gleicher Stelle so eine Wolkenbank weit nach Süden gezwungen und damit eine Landung kurz nach Sunset verursacht.

Bis 30 km südlich von Leonardsville, dort, wo wir mit 5400 m die größte Höhe des Tages erreichen, geht es noch sehr gut, dann wird das Vorankommen etwas zäher. Bis zum südlichen Ende der Wolkenbank geht es nur abwärts. Es ist 17 Uhr 30, wir sind noch 3550 m hoch und bis Bitterwasser sind es über 70 km.



Die Westseite dieser Wolkenbank schaut dann noch recht einladend aus. Etliche km wären hier noch möglich, wenn sich die Sonne nicht so schnell verabschieden würde. Es wird also langsam Zeit, an den Endanflug zu denken. Natürlich wird die restliche Höhe in Strecke umgewandelt und dabei geht es noch ein gutes Stück nach Norden.

Um 19 Uhr 04 ist Sonnenuntergang und um 18 Uhr 44 sind wir nach 703 km und mit einem Schnitt von 108 km/h wieder in Bitterwasser.

Wenn auch die namibischen Behörden durch die verspätete Ausstellung der Überfluggenehmigung unsere Pläne erheblich durcheinandergebracht haben, war es doch ein schönes Erlebnis.

Das Land mit seinen 2,1 Millionen Einwohnern und den vielen Volksgruppen (in Namibia leben Damara, Herero, Himba, Ovambo, San (Buschleute), Nama (Hottentotten), Kavango, Rehoboth Baster, Buren und Deutschnamibier)) bietet durch seine Natur auch abseits des Segelflugs erstrebenswerte Erlebnisse.

Arcus M	
Länge	8.74 m
Spannweite	20 m
Gleitzahl	50
Geringstes Sinken	m/sec bei km/h
max. Fluggewicht	850 kg
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h



Das Jahr 2022, ein Jahr zum Feiern

Vor 70 Jahren wurde ich Mitglied im Augsburger Verein für Luftsport.

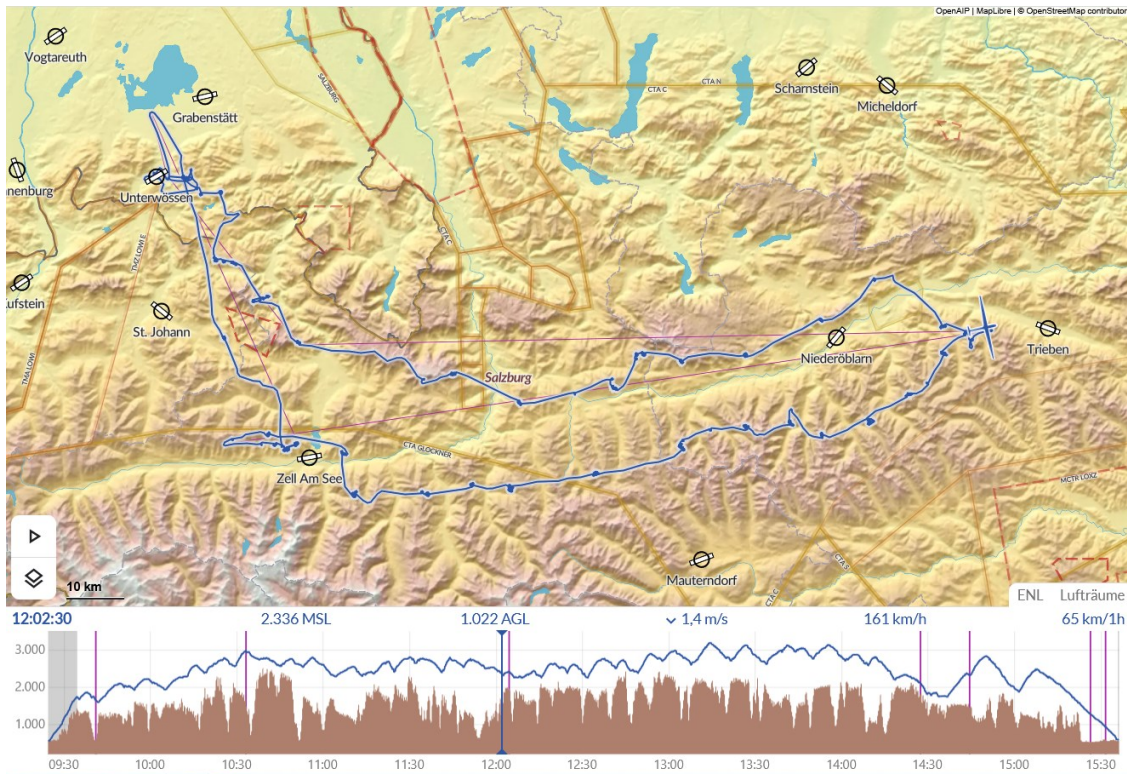
Vor 60 Jahren wurde ich Mitglied der Segelflugguppe Siemens.

Vor 50 Jahren habe ich mein erstes 500-km-Dreieck mit einem L-Spatz bewältigt.

Und nun tönt mir vom Fliegerarzt entgegen: „Wie lange wollen sie denn noch fliegen?“

Diese doch recht provokante Frage hatte ich von meinem Fliegerarzt eigentlich nicht erwartet. Wollte der mich darauf hinweisen, dass andere in meinem Alter schon seit langem das Flugplatzgeschehen von der Ruhebänk aus betrachten? Was soll man schon auf eine derartige Frage antworten, wenn man sich noch einigermaßen fit fühlt und der Arzt, auch nach einer gründlichen Suche, kein stichhaltiges Argument für einen negativen Bescheid findet?

„So lange wie es geht und ich Spaß daran habe“ war meine spontane Antwort, die mich dann aber doch zu einem etwas längeren Nachdenken anregte.

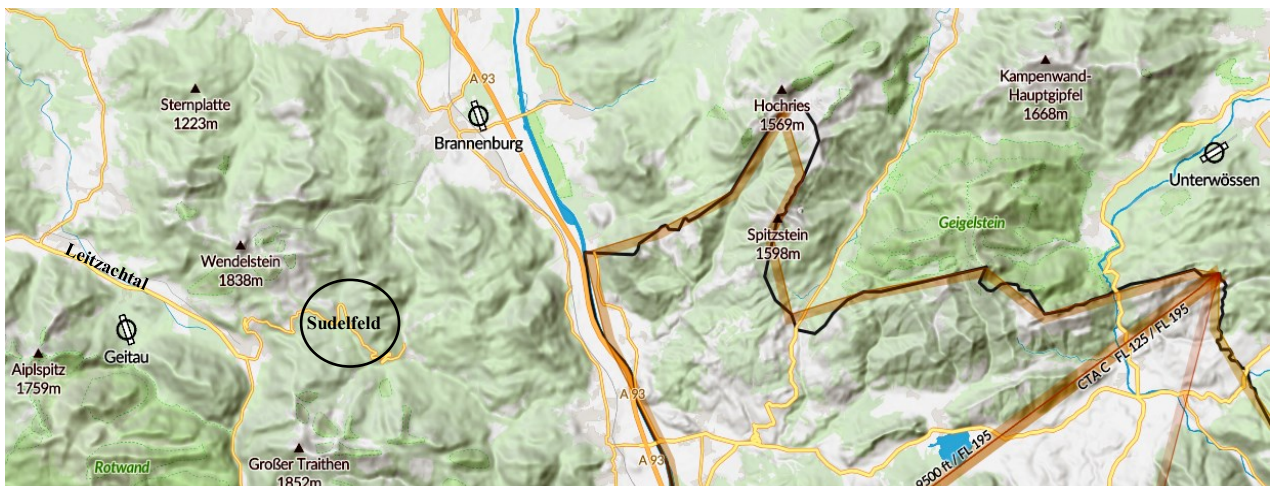


Der Spaß ist nach wie vor vorhanden und auch ein längerer Flug, so über 3, 4 Stunden, überanstrengt mich noch nicht. So ein Flug über 6 Stunden im Doppelsitzer, und dazu noch auf dem hinteren Sitz, ist da schon etwas vordernt. Von vorne fliegt sich unser Duo-Discus, Baujahr 1998, ja noch ganz ordentlich, aber den hinteren Sitz kann man nicht gerade als bequem bezeichnen. Man sitzt aufrecht, nur mit einem eingelegten Rückenpolster ist es erträglich.

Wenn man auch nicht mehr in der Streckenfliegerei mit der jüngeren Generation mithalten kann, bleibt doch das Vergnügen. Kräfteressen mit der Natur in der näheren Umgebung hat ja auch seinen Reiz und das kann ich hoffentlich noch einige Jahre genießen.

Die letzte Aussemlandung

Nicht gerade Euphorie auslösen, wirkt die Vorhersage der Meteorologen für den heutigen Tag. Aber was soll man machen, wenn wochenlang ein Tiefausläufer dem anderen hinterherzieht und bei einem sich die ersten Entzugserscheinungen bemerkbar machen? „Ein bisschen was geht immer“ war früher mein Motto und bis zum „Spitzstein“ habe ich es ja schon geschafft. Knapp über dem Gipfel häng ich und zweifle an meinem Optimismus. Einige Momente lang geht es mit einem halben Meter aufwärts und im nächsten Moment ist wieder alles Suchen vergebens. Ich hatte mich schon entschlossen, es den anderen gleichzutun und abzurechen, als sich doch etwas bewegte. Zähl ging es aufwärts und am Ende erreichte ich doch fast die Mindesthöhe zum Überqueren des Innenteils. Zum „Großen-Traithen“ komm ich damit nicht, aber zum „Sudelfeld“ komm ich und da steht ja auch manchmal etwas.



Ja, manchmal steht dort etwas, aber heute steht dort nichts. Jetzt muss ich mein Glück im Leitzachtal suchen. Geitauer-Hang, nichts, am Parkplatz der Wendelsteinbahn, nichts, überall, wo man sich im Normalfall hocharbeiten kann, geht heute nichts. Übrig bleibt nur ein Besuch bei den Geitauer-Freunden.

Schon beim Überfliegen von Bayrischzell habe ich deren Frequenz gerastet, und als ich mich nun dort meldete, tönt mir von Fridolin ein fröhliches „Hallo, herzlich willkommen“ entgegen. Eigentlich heißt er ja Martin Dinges, aber sein Codename aus der Zeit, in der es in „Prien am Chiemsee“ noch den Flugplatz der „Akaflieg München“ gab und den er dort beim Funkverkehr benutzte, ist ihm geblieben. Nur wenige zugewiesene Frequenzen gab es damals, und wenn man sich mal außerhalb dieses Bereiches unterhielt, brauchte man dem Bedenkenträger ja nicht auf die Nase zu binden, wer dahintersteckte.

„Na, wieder eine Außenlandung“, werde ich begrüßt. Das Holzzeitalter, in dem kein Jahr verging, ohne mehrmals einen Besuch bei den Kühen zu machen, ist eben noch gut in Erinnerung.

Wann war eigentlich meine letzte echte Außenlandung? Diesen Besuch auf einem Flugplatz kann man ja nicht als Außenlandung bezeichnen?



links Fridolin - Martin Ding

Außenlandungen gab es viele. In der Zeit, in der man mit Flugzeugen wie dem Spatz unterwegs war, waren sie sehr häufig.

Mit dem Übergang zu den Kunststoffflugzeugen, bei uns dem Standard-Cirrus, nahmen sie merklich ab, und je leistungsfähiger diese Maschinen wurden, umso weniger Außenlandungen gab es.

Meine letzte echte Außenlandung war mit der ASW 20 (D-2020), einem Vogel, dessen Wölbklappenstellung von 55 Grad extrem steile Anflüge ermöglichte.

Im Spätherbst 1980 wurde er geliefert und während unseres Osterfliegerlagers 1981 in Lienz-Nikolsdorf konnten wir ihn ausgiebig testen. Als wir dort ankamen, herrschte große Aufregung. Von Platzschließung und solchen schlimmen Dingen wurde gemunkelt.

Was war passiert? In einer Entfernung von ca. 150 m der Schwelle 12 verläuft die Bundesstraße, und die muss in ausreichender Höhe überflogen werden. Einige Tage zuvor hatte ein Gast mit seinem Langohr sich nicht an die vorgegebene Höhe beim Anflug auf den Platz gehalten und war recht tief über die dortige Staatsstraße angeflogen. Ein LKW-Fahrer, der auf dieser Straße unterwegs war, hat die Situation anscheinend falsch eingeschätzt und die Presse über einen beinahe Zusammenstoß informiert. Dass die Boulevardpresse eine solche Gelegenheit, die man so schön ausschlagen kann, sich nicht entgehen lässt, ist doch verständlich. Dementsprechend war auch ihr Kommentar, der viel Staub aufwirbelte.

Wir wurden angewiesen, möglichst hoch anzufliegen, und das kam mir gerade recht. Die ASW 20 hat bei Klappenstellung 5 einen Gleitwinkel von 1 zu 4. Nach Überfliegen der Straße wurde also Klappenstellen 5 gerastet, der Vogel auf den Kopf gestellt und mit einem sauberen Abfangbogen der Pistenanfang angepeilt. Nach einigen Versuchen klappte dies auch sehr gut.

Das Beherrschen dieser Landemethode kam mir bei meiner letzten Außenlandung so zugute. Beim Rückflug vom Semmering bin ich, wie so oft, wieder einmal zu spät dran, und bei Radstadt am Fuße des Rossbrands wird es Zeit, eine Landewiese zu suchen. Knapp hinter einem Bauernhof bieten sich 2 parallel verlaufende, schmale Wiesen an. Sie sind nicht gerade lang, müssen aber, wenn ich mit einem steilen Anflug knapp hinter dem Bahnhof aufsetze, ausreichen. Gut zu erkennen ist, dass diese Wiesen eingezäunt sind. Die eine sieht abgeweidet aus, während auf der anderen noch hohes Gras erkennbar ist. Ich entscheide mich für die abgeweidete Wiese.

Klappenstellung 5 Rasten, den Vogel auf den Kopf stellen, die Landeklappen ausfahren und schon geht es mit 90 km/h und einem Gleitwinkel von 1 zu 4 nach unten. Plötzlich entdeckte ich in der Mitte der Wiese einen quer verlaufenden, grüneren Streifen, den das Weidevieh anscheinend nicht erreichen konnte. Ist da womöglich ein Draht gespannt? Mitten im Abfangbogen ziehe ich den Vogel auf die parallel verlaufende Wiese und setze auf.

Glück gehabt: Es war tatsächlich ein Draht in Höhe meines Kopfes quer über die Wiese gespannt, in den ich unweigerlich geraten wäre.

Nun war auch klar, warum in Holland die Vorschrift bestand, einen Abweisbügel innerhalb der Haube anzubringen.

