

# **Der Abschnitt 4**

## in einem Fliegerleben

### **Die Zeit des Abschieds**



Es ist der Zeitraum, in dem man an Flugplatzrand sitzt, den startebden Maschinen nachschaut und von vergangenen Zeiten Träumt.



## Eine unangenehme Tatsache.

Auf die Erkenntnis, dass es nicht nur drei, sondern noch einen vierten Abschnitt in einem Fliegerleben gibt, hat mich der ehemalige Konstrukteur von „Glasflügel“, Josef Prasser gebracht.

In seiner Ergänzung (Seite 162) zu „Deutsche Segelflieger jagen österreichische Adler“ (Seite 152) und „Dienstag der 17.04.1990“ (Seite 166) schildert er auch seine momentane Situation.



*Inzwischen bin ich jedoch in „Abschnitt 4“ angekommen, habe nach meiner Herz-OP vor elf Jahren nun im Februar dieses Jahres auch noch einen Schrittmacher bekommen und war seither schon deshalb noch kein einziges Mal in der Luft. Mein „Achleitner-Kestrel“, meine „Tapani-Mosquito“ und auch die „Club Libelle“ stehen geprüft und auch noch versichert hier herum, haben in diesem Jahr noch keinen einzigen Start gemacht und warten sehnsüchtig darauf, wieder einmal in ihr Element zu kommen. Sicher ergeht es nicht nur mir so, und schon deshalb ist es schön, wenn ein Fliegerfreund viel Zeit und Aufwand investiert und damit andere Kollegen an seinen Erlebnissen teilhaben lässt und somit auch die Erinnerung an manch eigene Aktion wieder weckt.*

*Mir macht die Lektüre Deines neuen Büchleins mächtig Spaß, vielen Dank.*

Gewusst, dass es irgendwann so kommen wird, das hat man ja schon immer, und bei einigen hat man es schon miterlebt, aber an unangenehme Dinge denkt man nicht gerne, und nachdem sie einen noch nicht betreffen, verdrängt man sie. Man verdrängt am Anfang auch, dass nach und nach die ehemaligen Kampfgefährten vom Flugplatz verschwinden. Spätestens dann, wenn man plötzlich als Letzte alleine dasteht, kann man es nicht mehr ignorieren und muss sich mit der Wirklichkeit beschäftigen.

Auch bei mir sind die Jahre nicht spurlos vorbeigezogen. Ein schleichender, sich über Jahre hinziehender Prozess ist dies, den man am Anfang gar nicht wahrnimmt oder nicht wahrnehmen will. Kleinigkeiten sind das oft, die einem zwar bewusst werden, die man aber gerne schnell wieder vergisst. Irgendwann lassen Sie sich aber nicht mehr in den Hintergrund schieben.

Man kann dann nicht mehr verheimlichen, dass es im Gegensatz zu früher nicht mehr so leicht ist, den schweren Vogel durch hohes Gras an den Start zu schieben. Auch das bequeme Cockpit unserer ASW 20 hätten wir besser ausstatten können. Darüber diskutiert, das feststehende Instrumentenbrett durch ein klappbares zu ersetzen, haben wir, aber realisiert haben wir es nicht. Solche Versäumnisse rächen sich. Das Einfädeln der Beine unter dem Instrumentenbrett beim Einsteigen klappt ja noch ganz gut, aber beim Aussteigen wäre etwas mehr Beinfreiheit von großem Nutzen. Sich am Cockpitrand hochzustemmen kostet Kraft in den Armen und die wird mit zunehmendem Alter unmerklich, aber stetig reduziert. Das gilt nicht nur für die Kraft, auch die Beweglichkeit nahm ständig ab.

Es nutzt nichts, wenn beim wieder einmal fälligen Besuch beim Fliegerarzt dieser nichts Gravie-rendes finden kann und das Tauglichkeitszeugnis verlängert wird. Der Leistungsabbau ist eine Tatsache die beim einen früher, beim anderen später auftritt.

Angenehm ist es dann, wenn der Verein einen Doppelsitzer besitzt und jüngere Leute Lust daran haben, sich als Sicherheitsballast zur Verfügung zu stellen.

Noch ein weiterer Faktor vermindert die Leistungsfähigkeit. Der Ehrgeiz, der einen früher zu Hochleistungen trieb, ist abhandengekommen. Fast alles Machbare hat man in seiner Sturm- und Drangzeit schon einmal erreicht und dabei seine Grenzen erkannt. Zunächst hat man noch versucht, diese Grenzen zu überwinden, was manchmal in kleinen Schritten auch gelang, aber je seltener solche Erfolge erzielt werden konnten, umso mehr erlahmte der Ehrgeiz.



Zudem fehlen die Kameraden von damals, die einen immer wieder zu größeren Herausforderungen angestachelt haben und mit denen man am Abend die gemeinsamen Erlebnisse nochmal aufleben lassen konnte. Einer nach dem anderen musste sich vom Fliegen verabschieden. Trotz guter Kontakte zu den jüngeren Vereinsmitgliedern wird es einsam, wenn die eigene Generation nicht mehr da ist.

Und noch etwas trägt zu dieser Situation bei. Viele, die sich jahrelang im Verein als Werkstattleiter, Fluglehrer, Vorstand oder an anderer Stelle engagiert haben, geben ihre Ämter irgendwann an Jüngere weiter. Neue Ideen werden geboren, die das bisher Übliche verdrängen. Wenn diese auch von den bisherigen Leistungsträgern als sinnvoll und richtig anerkannt werden, so bleibt doch die Erkenntnis, dass die eigenen Einflussmöglichkeiten begrenzt sind. Das Zurücktreten ins zweite Glied fällt nicht jedem leicht.



Wann sich der Abschnitt 4 beim Einzelnen bemerkbar macht, ist nicht vom Lebensjahr abhängig. Es gibt Junge, die schon uralt sind, und Alte, die anscheinend ewig jung bleiben, aber es gibt keinen, der diesem Abschnitt entkommt.

Eigentlich dürfte ich nicht jammern. Wer beim Skilaufen mit 88 Jahren bei Extremabfahrten noch mit den 60-Jährigen mithalten kann, dürfte sich nicht beschweren. Bisher habe ich diese auch nicht, aber jetzt wirft ein leichtes Schwindelgefühl meine Planung restlos über den Haufen. Weil einem ein so sporadisch auftretendes Gefühl doch etwas suspekt vorkommt, geht man zum Arzt, und was macht der? Der diagnostiziert „Gefahr von Schlaganfall“ und schickt einen unters Messer. Den Besuch bei meinem Fliegerarzt im Januar 2025 habe ich damit versäumt und jetzt hat er seine Praxis geschlossen.

Was macht man nun? Einen neuen, vernünftigen Fliegerarzt zu finden, ist gar nicht so einfach. Bei mir funktioniert zwar alles wieder wie vor der Operation, aber ob ein neuer Flugmediziner ohne neuerliches Gutachten für alles Mögliche das auch so akzeptiert, ist vermutlich zweifelhaft. Dann wieder zu den einzelnen Fachärzten rennen, um mir dort die nötigen Bestätigungen zu holen - dazu hab ich wenig Lust.

Eigentlich hatte ich vor, den Schein noch einmal zu verlängern und dann meine Fliegerlaufbahn nach 75 Jahren mit 90 zu beenden.



Naja, irgendwann ist es so weit, und nun ist der Abschied von der aktiven Fliegerei 2 Jahre früher als geplant.

Die heißgeliebte ASW 20 steht zum Verkauf, und was neben vielen schönen Erinnerungen nun noch bleibt, ist das gelegentliche Mitfliegen auf dem hinteren Sitz.

**Die Zeit der großen Abenteuer ist vorbei.**

## Zum Heulen ...

17. Mai 2025    Manfred Schneider

Zum Heulen für mich, aber hilft ja nix. Der Hans 89, ich „erst“ 73, aber auch schon zu alt, um 10 Stunden in der Kiste zu sitzen. Und dann das Aussteigen, da mag besser keiner zuschauen. Was soll's, alles hat seine Zeit. Der Hans fliegt schon über 70 Jahre, ich immerhin an die 50 Jahre, habe 3.700 Stunden gesammelt, das sollte reichen. Aber mit der Dimona mache ich noch weiter. Zumindest so lange die Landungen noch erträglich sind.

Und jetzt verkaufen wir unsere ASW 20 L TOP. Ein voll ausgestattetes, mit PU-Lack lackiertes, eigenstabilitätsfähiges Wölbklappenflugzeug mit Hänge.

Traurig macht mich, dass ich so viel Energie in die Wiederherstellung des Motors gesteckt habe, der Motor nach den Mühen jetzt so schön läuft und ich ihn aber nicht mehr nutzen kann!

Der Motor mit seinen 24 PS ist für Eigenstart zugelassen! Er hat nur ca. 30 Stunden reale Laufzeit und wurde nach längerer Nichtnutzung bzw. Lagerung von Grund auf von mir hergerichtet und überholt. Der Zustand ist jetzt praktisch wie neu.





Unser Käufer, der Stefan, fliegt in Ungarn und ist dort Wettbewerbspilot in der Standardklasse. Dafür möchte er eine ASW 20. Während der Woche hat er meist keine Möglichkeit, in die Luft zu kommen, da bietet sich der Motor an. Also Wettbewerb: Motor runter, zum Üben während der Woche Motor drauf, perfekt, besser geht es nicht!



Der Stefan und seine Frau haben unseren Flieger heute abgeholt.



Der Hans und ich wünschen ihm viel Glück und schöne Flüge mit unserem (ehemaligen) Flugzeug!

## Der Staffelstab kann weitergegeben werden,

und somit bleibt die Flugbegeisterung in unserer Familie.

Wie kriegt man den nur dazu, die Spielerei am Computer etwas einzuschränken, wenn auch der Microsoft-Flugsimulator ein interessantes Programm ist? Vermutlich müsste man ihm mal zeigen, wie es in der Wirklichkeit zugeht. So ein Schnupperflug ist leicht zu organisieren, und wenn er auch erst in 2 Monaten 14 Jahre alt wird, probieren kann man es ja mal.

Am 29.03.2024 sitzt Magnus Schauppel zum ersten Mal in einem Segelflugzeug und wird sofort vom Flugbaucillus befallen. Computer ade, ab jetzt sind nur noch der Flugplatz und das Segelfliegen beim MBB-SG Flugsportgruppe Augsburg wichtig.



Ein ganz besonderes Ereignis für einen Segelflugpiloten ist sein erster Alleinflug. Für Magnus war es am 08.09.2024 nach 71 Start und 17 Stunden soweit. Hatte er bisher immer die beruhigende Gewissheit, dass der Fluglehrer auf dem Rücksitz – falls nötig – eingreifen kann. Jetzt war er plötzlich für sich selbst und das ihm anvertraute Vereinsflugzeug allein verantwortlich.

Er meisterte diese Herausforderung mit Bravour – sowohl die Flüge als auch die Landungen gelangen hervorragend. Die Erinnerung an diesen Tag wird ihn sein weiteres Leben begleiten.

Nach altem Segelfliegerbrauch wird ihm mit einem Brennnesselstrauß und dem obligatorischen Schlag auf die Kehrseite gratuliert. Rituale mit Symbolcharakter. Sowohl die Hände als auch das „Sitzfleisch“ sollen für das Erfühlen der Thermik sensibilisiert werden .

So ein Erlebnis trägt einiges zur Steigerung des Selbstbewusstseins wie auch des Verantwortungsbewusstseins bei.