

Vom Segelfliegen

Früher, ja, da war so manches anders.



Erinnerungen und Erlebnisse vom
Segelflug zwischen 1952 und 2025

Hans Limmer

So ein Fliegerleben

*Ein Flieger in den ersten Jahren
sieht nur nach vorn, um zu erfahren
was ihm die Zukunft bringen wird.
Ein Blick zurück ist ihm nicht wichtig.
Der Zeitraum ist ja übersichtlich.*

*Der Flieger und sein Wissensdrang
der sammelt dann sein Leben lang
all jenes, was ihm wichtig ist,
auch dann, wenn's mal nicht richtig ist.
Er denkt, dass man es irgendwann
auch sinnvoll mal verwerten kann.*

*Der Flieger in den späten Jahren
sein Speicher voll mit viel Erfahrung
beginnt das alles auszulesen.
Er schmunzelt dann, ist auch verschreckt
wen er erkennt, was er entdeckt.*

*Der Flieger in den letzten Jahren
Erzählt dann gern, wie's früher war.
Und wenn's auch nerwt,
manchmal ist's wichtig,
aus Fehlern lernen wär doch wichtig.*

H. Limmer

Zur zweiten, etwas erweiterten Ausgabe

Hallo liebe Freunde!

Im Alter wird man vergesslich, behaupten einige. Ja, vergesslich wird man aber selten bei dem, was früher war, meist bei der Frage „Hab ich jetzt dem das schon erzählt?“

Um dem vorzubeugen, hatte ich mich damals entschlossen, diese Geschichten aufzuschreiben und als PDF-Datei für jedermann zugänglich ins Internet zu stellen. Da ich selbst lieber ein Buch in der Hand habe als vor dem Bildschirm zu schmökern, habe ich das Ganze auch als Druckausgabe zur Verfügung gestellt. Dass so viele dies auch so sehen, hat mich überrascht.

Noch mehr, und zwar sehr positiv, überrascht hat mich die Reaktion auf mein Geschreibsel. Nicht nur Ältere meldeten sich, bei denen ihre eigenen Erfahrungen wieder wachgerüttelt wurden, auch von der jüngeren Generation kam ein positives Echo. Wer wäre da nicht gebauchpinselt, wenn dort steht: „Oft, wenn ich über Land unterwegs bin, fällst gerade Du mir ein, denn Du hast mir die Schönheit des Alpenflugs beigebracht. Es war Dein Streckenlehrgang, der mir bis heute noch die Grundlage für sicheres Fliegen gibt.“

Es wurde aber auch klar, dass das Wissen über unseren Sport von den Anfängen bis zum Ende des Krieges bedeutend größer ist als das über die Nachkriegszeit. Viel ist in dieser Zeit geschehen und ich kann nur hoffen, mit meinen Erinnerungen einen kleinen Beitrag zur Konservierung der Vergangenheit geleistet zu haben.

Noch etwas wurde mir durch die Rückmeldungen bewusst. Der Abschnitt 1 in einem Fliegerleben unterteilt sich oft, so wie bei mir, in zwei Zeiträume. Dem, in dem man zwischen seinen verschiedensten Interessenlagen hin- und hergerissen wird, und dem, in dem das Ziel klar erkennbar ist, und angestrebt wird.

Klar wurde auch: Es sind nicht 3, sondern 4 Abschnitte, die ein Fliegerleben bestimmen, und, da ich ja nur den Westen Deutschlands überblicken konnte, es fehlt der Osten.

Der Abschnitt 1 ist ein Zeitabschnitt, in dem man voller Begeisterung am Fluggeschehen teilnimmt, gierig alle Informationen aufsaugt, zu erfahrenen Fliegern aufschaut und mit Ungeduld auf die ersten eigenen Flugerlebnisse zustrebt.

Der Abschnitt 2 ist der Zeitabschnitt, da schwillt einem der Kamm, wenn man sieht, dass man zu den Vorbildern aufschließt, sie einholt und ihre momentanen Leistungen sogar übertrifft.

Der Abschnitt 3 ist dann die Zeit, in der man feststellt, dass der Nachwuchs einem langsam näherkommt, zu einem aufschließt und einen schließlich überholt.

Der 4te Abschnitt ist der Zeitraum nach dem Ende der aktiven Fliegerei. Diejenigen, die dort am Flugplatzrand sitzen und den startenden Maschinen nachschauen, diese sollte man nicht vergessen, denn oft haben sie den Grundstock für nachfolgende Generationen gelegt.

Am Anfang hatte ich ja noch Zweifel, ob mein Vorhaben, diese Geschichten aufzuschreiben, sinnvoll ist und ob es überhaupt jemanden interessiert. Die Reaktion auf meine Arbeit hat mich eines Besseren belehrt und ich kann nur empfehlen: Schreibt auf und erzählt, ihr habt dankbare Abnehmer.



Hans Limmer

Inhalt:	Abschnitt 1	Die Zeit des Aufbruchs	5
		Jede Geschichte hat eine Vorgeschichte	6
		Der Augsburger Verein für Luftsport	14
		Eine Auszeit	30
		Die Münchner Jahre	31
		Die Siemens Segelfluggruppe München	36
	Abschnitt 2	Die Sturm- und Drangzeit	79
	Abschnitt 3	Nicht mehr ergebnisorientiert sondern erlebnisorientiert	189
	Abschnitt 4	Die Zeit des Abschieds	279
	Abschnitt 5	73 Jahre eines Fliegerlebens	287

Achtung

**Die hier geschilderten Ereignisse werden mit dem
damals vorhandenen Wissen wiedergegeben.**

Deswegen wird vor der Nachahmung einzelner Punkte gewarnt.

Heutige Erkenntnisse sind zu berücksichtigen.

Anmerkung:

Innerhalb des Hauses Siemens wurde 1966 der Wunsch geäußert, dass Freizeitgruppen des Hauses nicht mit den Namen Siemens beginnen sollten.
Aus „Siemens Segelflug Gruppe München“ (SSGM) wird 1966
„Segelflug Gruppe Siemens München“ (SGSM)

Das Kartenmaterial ist von SeeYeu und OpenTopoMap

Der Abschnitt 1 in einem Fliegerleben

Die Zeit des Aufbruchs



Es ist der Zeitraum, in dem man voller Begeisterung am Fluggeschehen teilnimmt, gierig alle Informationen aufsaugt, zu erfahrenen Fliegern aufschaut und mit Ungeduld dem ersten Flugerlebnis zustrebt.

Jede Geschichte hat eine Vorgeschichte

Wie alles begann

Bestimmt wurde meinen Eltern nie bewusst, dass sie vermutlich Schuld an meiner Leidenschaft für die Fliegerei hatten. Ich kann mich noch gut an eine Begebenheit erinnern, die, würde man einen Psychologen mein Leben durchforsten lassen, dieser als Kindheitstrauma einstufen würde.

An einem Wochenende, es dürfte 1941 oder 1942 gewesen sein, wurde zu meinem Leidwesen wieder einmal einer dieser langweiligen, von mir gehassten Familienspaziergänge unternommen. Immer unter Aufsicht der Eltern und dazu noch im guten Sonntagsgewand, wie soll da Freude aufkommen?

Von unserer Wohnung am Schleifgraben in Augsburg ging es entlang des Wertach-Kanals zum Wittelsbacher Park, unserem Ziel. Zwischen dem Kanal und dem Park war damals noch die Perzheimwiese, eine breite, ebene Fläche, die nach Kriegsende mit Schrebergärten bebaut wurde. Auf dieser Wiese führte die Flieger-Hitlerjugend mit einer kleinen Motormaschine Rundflüge durch. Natürlich wollte ich, trotz der Sicherheitsbedenken meiner Eltern, sofort mitfliegen. Da aber noch einige Flugwillige vor mir waren, hieß es zirka eine Stunde warten. Meinen Eltern kam dies gerade recht. Trotz meines Einspruchs wurde der Spaziergang fortgesetzt und so verzögert, dass die Rundflüge bereits eingestellt waren, als wir wieder am Startplatz ankamen. Meine Enttäuschung war riesengroß und der Frust über das entgangene Erlebnis hielt lange an.

Die Begeisterung fürs Fliegen war geweckt und drückte sich von da ab auch dadurch aus, dass ich immer, wenn sich die Möglichkeit bot und ich der elterlichen Aufsicht entkommen konnte, in einem Behelfsbau auf dem Postsportgelände an der Holzbachstraße, in dem Teile für Lastensegler gebaut wurden, zu finden war. Dort durfte ich dann aus Sperrholzabfällen Fantasiegebilde, die für mich Flugzeuge darstellten, zusammenleimen.

In der Schulzeit während des Krieges wurde viel über die Möglichkeiten, die durch die Hitlerjugend angeboten wurden, erzählt. Die wahren Hintergründe, die Jugend im Sinne des Nationalsozialismus zu erziehen, mögen den Erwachsenen bewusst gewesen sein, wir Kinder sahen nur das gebotene Abenteuer und die Uniform mit dem großen, tollen Fahrtenmesser.

Mein Bestreben konzentrierte sich selbstverständlich voll auf die Flieger-HJ. Ich rechnete oft nach, wie lange es noch dauern würde, bis ich das erforderliche Alter von 14 Jahren erreichen würde, um mit der Ausbildung beginnen zu können. Als dann auch noch gegen Ende 1943 die Flieger-HJ in unserem Schulhof einen SG 38 (SG = Schulgleiter) aufbaute und ein 14-jähriger Schüler aus einer der höheren Klassen in seiner schicken HJ-Uniform von seinem ersten Alleinflug auf diesem Flugzeug schwärmte, träumte ich immer wieder davon, wie ich mich mit diesem Vogel in die Lüfte erhebe.

1945 war der Krieg zu Ende, die Flieger-HJ gab es nicht mehr und das Interesse für die Fliegerei trat notgedrungen etwas in den Hintergrund.

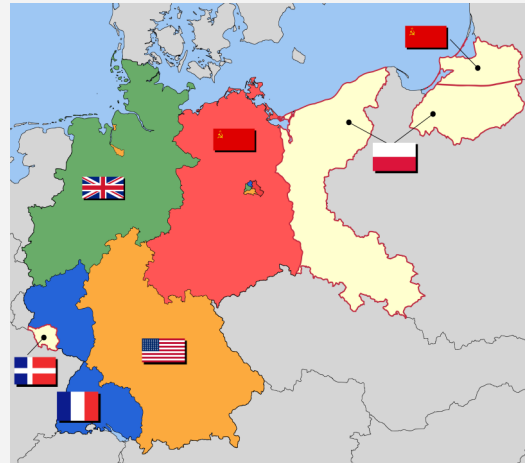


Die Nachkriegszeit

1945 Nach Kriegsende wird Deutschland in vier **Besatzungszonen** aufgeteilt.

Auch Berlin wird in vier Zonen geteilt.
Alle Vereine und Verbände werden verboten und aufgelöst.

20.09.1945 Mit der Proklamation Nr. 2 der Besatzungsmächte werden Entwurf, Bau, Besitz und Betrieb von Flugzeugen aller Art, auch von Flugmodellen, verboten.



Trotz drastischer Strafen verschwinden Segelflugzeuge in Dachböden, Kellern usw.

1948 Die politischen Spannungen zwischen den USA und der UdSSR nehmen zu. Die westalliierten Besatzungsmächte England, Frankreich und USA brauchten den Rückhalt in ihren Zonen und lockerten ihre Besatzungspolitik. Im Poker um die Macht schränkten sie ihre Demontage ein und gaben die Idee auf, Deutschland im Zustand eines nichtindustriellen Landes zu halten. Ihre Besatzungszonen werden in den westlichen Wirtschaftsblock eingebunden und die Währungsreform vom 18. Juni 1948 bringt die DM. Jeder erwachsene Deutsche bekam ein Kopfgeld von 40,00 Deutsche Mark (was etwa der Grundaussgabe einer Woche entsprach) und später nochmals 20,00 DM.

Die UdSSR blockierte die Versorgung West-Berlin durch die Sperrung der Land- und Wasserwege. West-Berlin wird aus der Luft versorgt. (24. Juni 1948 bis 12. Mai 1949 Luftbrücke)

In der sowjetischen Besatzungszone wird die DM-Ost eingeführt

1949 Die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Demokratische Republik wurden gegründet. Die Trennung zwischen Ost und West war vollzogen.

Die uneingeschränkte Vereins- und Versammlungsfreiheit zu jedem gesetzlichen Zweck ist wieder erlaubt; Nur die Luftfahrt bleibt hiervon ausgenommen.

Durch die immer stärkere Einbindung in den westlichen Block war abzusehen, dass auch das Flugverbot irgendwann aufgehoben werden musste.

In Österreich wird das Fliegen wieder erlaubt.

Und in Deutschland ist alles was mit Luftspore zu tun hat verboten. Der französische Weltrekordler im Dauersegelflug „Guy Marchant“ und sein deutscher Freund „Ernst Jachtmann“ zogen unermüdlich durch das Bundesgebiet, um Vorträge zu halten und für dessen Wiederzulassung des Segelflugs zu werben. Auch andere ausländische Stimmen meldeten sich. Als Rufer in der Wüste hat sich hier besonders Dr. Dollfus, Schriftleiter der „Schweizer AERO Revue“ und Bengt Bergman, der Chefinstrukteur der schwedischen Segelflieger, hervorgetan.

Das Rhöntreffen im August zum 53. Todestag von Otto Lilienthal war zwar noch verboten, aber nicht viele Segelfluganhänger ließen sich von einem Besuch der Rhön abhalten.

1949 Die uneingeschränkte Vereins- und Versammlungsfreiheit zu jedem gesetzlichen Zweck ist wieder erlaubt. Nur die Luftfahrt bleibt hiervon ausgenommen.

Auf einer Tagung von Sportoffizieren der westlichen Besatzungszonen und Vertretern der deutschen Sportorganisationen am 16. und 17. Juni 1949 in Bad Schwalbach wurde festgelegt, dass Segelflug und sogar der Modellflug, mit dem Pistolenschießen gleichzusetzen sind und nach wie vor zu den verbotenen, militärisch infizierten Sportarten zählen.

Ring der weißen Möwen

Auch wenn das Segelfliegen und die Segelflugvereine noch verboten waren, übte die Wasserkuppe zum Todestag von Otto Lilienthal (10. August 1896) auf viele luftsportbegeisterte Menschen eine unwiderstehliche Anziehung aus. Zum 50. Todestag war ein Besuch des Fliegerdenkmals auf der Wasserkuppe noch undenkbar, aber 3 Jahre später war ein solcher Gedanke nicht mehr so abwegig. Zwar war der Gipfel der Wasserkuppe seit Ende des Zweiten Weltkriegs militärisches Sperrgebiet und damit für die Zivilbevölkerung nicht frei zugänglich, aber das Fliegerdenkmal steht ja nicht direkt am Gipfel.

Segelflugvereine waren noch nicht erlaubt, aber wandern durfte man. Unter dem Pseudonym „Ring der weißen Möwen“ fanden sich Flugsportenthusiasten zusammen und organisierten 1949 ein Wandertreffen auf der Wasserkuppe, welches aber von dem zuständigen Offizier der US-Militärregierung prompt verboten wurde.

Der deutsche Aero-Club

Ein Jahr später hatte dieser aber nichts mehr gegen ein solches Treffen. Daraufhin wurde bei einer Versammlung der Wandervögel „Ring der weißen Möwen“ am 4. August 1950 im Gasthaus „Zur Krone-Post“ in Gersfeld/Rhön spontan der deutsche Aero-Club gegründet.

Auf diese Nachricht hin fanden sich ebenso spontan innerhalb von zwei Tagen fast 3000 ehemalige Segelflieger auf der Wasserkuppe ein, die auf einer Gründungsversammlung in der Gersfelder Turnhalle die ersten Wahlen vornahmen. Der erste Präsident wurde Wolf Hirth.

Dem Aufruf zum Treffen bei einem „Fest der Freude“ folgten am 26. August 1950 nicht weniger als 50 000 Freunde des Segelflugs. Es gab zwar ein Bauverbot für Segelflugzeuge, das erst zum 19. Juni 1951 aufgehoben wurde, trotzdem standen schon einige Flugzeuge am Start, darunter Fritz Stamer mit einem Schulgleiter SG 38, eine ES 49, ein vergrößertes „Baby“ und der Doppelraab von Fritz Raab.

Auf der ersten Mitgliederversammlung, dem 1. deutschen Luftfahrertag nach dem Kriege, am 3./4.3.1951 in Frankfurt am Main wurde Dipl.-Ing. Wolf Hirth (Nabern/Teck) als Präsident bestätigt. Vizepräsidenten wurden Rechtsanwalt K. F. Reuss (München), Flugkapitän Helmut Kaden (Augsburg) und Dr. Werner Naumann (Bremen).

Der neue Deutsche Aero-Club war innerhalb eines Jahres auf weit über 10.000 Mitglieder angewachsen. Ein herausragendes Ereignis ist die zum 10. Juli 1951 erfolgte Aufnahme des DAeC als Mitglied der Fédération Aéronautique Internationale FAI.

Am 8. Januar 1951 schrieb Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm, der Bundesminister für Verkehr: Er habe davon Kenntnis genommen, „dass zur Förderung des Luftsportgedankens und zur Wahrnehmung der Luftsportinteressen des Bundesgebietes der Deutsche Aero-Club e. V. (Luftsportverband) mit dem vorläufigen Sitz in Gersfeld/Rhön gegründet und am 8. November 1950 in das Vereinsregister eingetragen worden sei.

Die Entwicklung in der ersten Hälfte der 50er Jahre (Einige Beispiele)

- 1950** Da die uneingeschränkte Vereins- und Versammlungsfreiheit wieder erlaubt ist, schießen überall Luftfahrtvereine wie Pilze aus dem Boden.
- 11.03.1950 Um die Wiederezulassung des noch verbotenen Segelflugsports zu erreichen, wandte sich der Bundesminister des Innern an den Bundeskanzler mit der Bitte, bei der Alliierten Hohen Kommission vorstellig zu werden, um die noch Verbotenen Sportarten Segelfliegen, Schießen und Fechten aufzuheben
- 14.07.1950 Der Bayerische-Luftfahrtverein-München (BLVM) wird gegründet.
Erster Vorsitzender war Georg „Schorsch“ Kantz.
- 1950 In der Deutschen-Demografischen-Republik (DDR) ist das Segelfliegen wieder erlaubt.
- 04.08.1950 Der Deutsche Aero-Club e.V. (DAeC) wird von Wolf Hirth, Helmut Kaden und Fritz Stamer auf der Wasserkuppe/Rhön gegründet.
- 02.10.1950 Der Luftsport-Verband Bayern wird in Nürnberg aus der Taufe gehoben.
Die Vorstände sind Helmut Kaden, Hermann Nein und Edgar Dittmar. Zu diesem Zeitpunkt gab es in Bayern bereits 86 illegal gegründete Vereine.
- 30.10.1950 Der „Augsburger Verein für Luftsport (AVL)“ wird von Helmut Kaden, Ernst Frank und Fritz Wendel gegründet.
- 1951** Deutscher Luftfahrttag am 3./4.3.1951 in Frankfurt am Main.
Der DAeC vertritt 17.000 Luftsportler in etwa 600 Vereinen und ist seit dem 10. Juli 1951 Mitglied der Fédération Aéronautique Internationale (FAI).
Es gab 134 Segelflugzeuge.
- 28.04.1951 Nach langwierigen Verhandlungen gibt die Alliierte Hohe Kommission ihre Absicht bekannt, Segelflug-, Ballon- und Modellflugsport wieder zuzulassen.
- 25.08.1951 Rund 50.000 Menschen versammelten sich auf der Wasserkuppe, um den Wiederbeginn des Flugbetriebs zu feiern,
- 01.09.1951 Für die Bundesrepublik Deutschland wird der Segelflug-, Ballon- und Modellflugsport wieder freigegeben. Erlaubt werden Segelflugzeuge mit weniger als 400 kg Leergewicht und mit höchstens zwei Sitzen. Sie können ab sofort gebaut, eingeführt, ausgeführt, transportiert und geflogen werden
- 07.10.1951 Etwa 40000 Menschen bejubelten den ersten Flugtag nach dem Krieg auf dem Hornberg.
- 1952** Mit dem Deutschlandvertrag vom 26. Mai 1952 wird das Besatzungsstatut in der Bundesrepublik Deutschland aufgehoben.
- 20.04.1952 Deutscher Luftfahrttag in Düsseldorf. Der DAeC hat ca. 40.000 Mitglieder in über 800 Vereinen. Es gab 536 Segelflugzeuge (teilweise noch im Aufbau).
- 30.05.1952 Die „Rhön 1952“ gilt als der „erster Flugbetrieb der neuen Epoche“. Das Treffen lockte zehntausende Zuschauer und hunderte aktive Flieger an. Es markierte die Rückkehr der Wasserkuppe als „Berg der Segelflieger“ in das öffentliche Bewusstsein der jungen Bundesrepublik

Die „Rhön 1952“ gilt als der „erster Flugbetrieb der neuen Epoche“.

Im Gegensatz zu den Wettbewerben der Vorkriegszeit stand 1952 eher das Wiedersehen und der kameradschaftliche Austausch im Vordergrund, da viele Vereine ihre Flugzeugparks erst mühsam wieder aufbauen mussten. Dennoch wurden bereits beachtliche Flugleistungen gezeigt.

Außer einem von Engländern geflogenen Kranich II sahen etwa 50.000 Zuschauer elf deutsche Segelflugzeuge. Darunter das von Egon Scheibe in Tirol gebaute Leistungssegelflugzeug Mü 13 E Bergfalke. Scheibe hatte den Doppelsitzer 1951 entwickelt und den Prototyp wegen des damals in Deutschland noch gültigen Bauverbotes in Österreich fertiggestellt und zugelassen.



Im Verlauf der Sommersaison 1952 erhöht sich diese Zahl der Segelflugzeuge von 134 auf 536. Die Begeisterung für das Segelfliegen war überall zu spüren.

An den Segelflug-Weltmeisterschaften 1952 in Spanien auf dem Flugplatz Cuatro Vientos nahe Madrid nahm erstmals nach Kriegsende wieder eine deutsche Delegation teil.

Focke-Wulf stellte kurzfristig die beiden ersten, wenige Wochen zuvor fertiggestellten Serienflugzeuge des Kranich III für die Teilnehmer in der Doppelsitzerklasse zur Verfügung.

Ernst Frowein wurde damit Vizeweltmeister und Hanna Reitsch erreichte den dritten Platz.

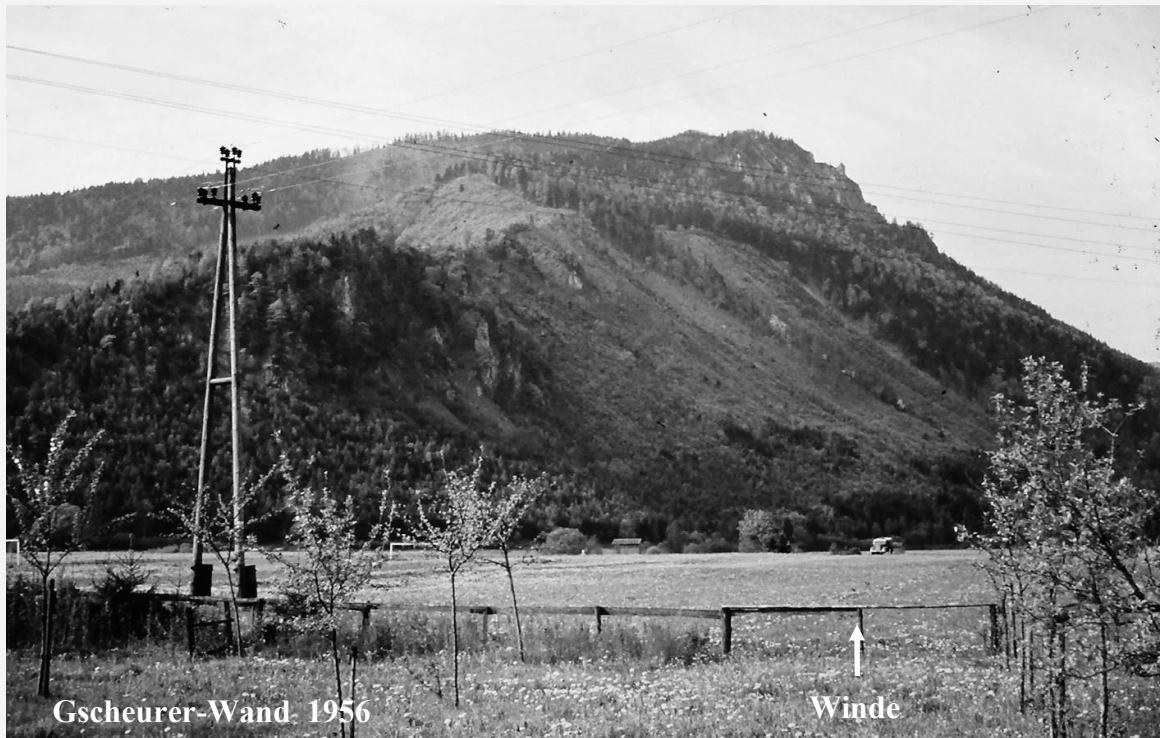
Von den 59 Teilnehmern der Weltmeisterschaft flogen 33 Flugzeuge deutscher Konstruktion.

Waren es zum 1. deutschen Luftfahrttag nach dem Kriege am 4. März 1951 schon rund 17.000 Luftsportler in etwa 600 Vereinen, sind es am 20. April 1952 in Düsseldorf zum 2. Luftfahrttag, so nennt sich die Mitgliederversammlung des DAeC, bereits 40.000 Mitglieder in über 800 Vereinen. Diese Zahl ist angesichts der Tatsache besonders beachtlich, dass zurzeit der Motorflugsport immer noch nicht erlaubt ist, dass sich also die bisherigen im DAeC zusammengefassten Flugbegeisterten im Wesentlichen aus Segelfliegern, Modellfliegern und Ballonfahrern zusammensetzen.

20.09.1952 Ein Wettbewerb war der Grundstein der „Deutschen Alpensegelflugschule“.

Dieter Meirer aus Unterwössen, Gründer der „Alpenflug-Gemeinschaft-Achental“, entdeckte den „Chiemsee-Wind“ und hatte den konstanten Aufwind an der „Gscheurer-Wand“ mit Beirdeckel und Luftballon untersucht. Er wollte in seinem Heimatort eine Segelflugschule gründen.

Schorsch Kantz, (Segelflugreferent im Landesverband Bayern) ließ sich von den außergewöhnlichen Möglichkeiten, die das Gelände bot, überzeugen. Um diese Möglichkeiten nachzuweisen, organisierte er einen Wettbewerb, der die längste Flugzeit als Ziel hatte.



Die Münchner Akaflieger brachten ihre Maybachwinde aus Prien, einen Spatz und die aus dem Deutschen Museum zurückgeholte Mü13 Milan mit. 2 Grunau-Babys, 1 Doppelraab, 2 Mü13 und weitere Segler waren am Start. Alle Teilnehmer konnten sich, trotz ungünstiger Wetterlage, an der Gscheurer-Wand längere Zeit halten. Der Sieger, Gerd Müller, war mit der Mü13-Milan und einem Passagier unterwegs und schruppte über 3 Stunden lang den Hang.

In der folgenden Woche testete Sorsch Kahtz, wie oft der Chiemsee-Wind blies. An 9 Tagen war er 6 mal aktiv. Der Chiemsee-Wind und die „Gscheurer-Wand“ als konstante Aufwindspender wurden damit bestätigt.

Bis zur Gründung der „Deutschen Alpensegelflugschule“ am 15.08.1954 waren dann aber noch einige Hürden zu überwinden.

12.10.1952 Einweihung der ersten Segelflugschule der jungen Bundesrepublik auf dem Hornberg. Die offizielle Wiedereröffnung fand am 4. Juli 1953 statt.

Der Hornberg bei Schwäbisch Gmünd gilt zusammen mit der Wasserkuppe in der Rhön und der Hahnweide bei Kirchheim als die Wiege des Segelflugsports in Deutschland.

1953

3. Deutscher Luftfahrertag vom 4. – 7. Juni in Augsburg
Der DAeC hat 35893 Mitglieder in 857 Vereinen, die in 11 Landesverbänden zusammengeschlossen sind.

Davon sind 22.000 Segelflieger.

2600 mit der A

2300 mit der B

7000 mit der C

463 mit Silber C

15 mit Gold C

9700 ohne Prüfung,

Es gab 646 einsitzige und

241 Doppelsitzer-Segelflugzeuge.

400 Flugzeuge befinden sich im Bau.

Fast 300 Segelfluggelände nehmen den Flugbetrieb auf,



08.06.1953 Die Siemens Segelfluggruppe München (SSGM) wird gegründet.

1966 wird sie in Segelfluggruppe Siemens München (SGSM) umbenannt.

07.07.1953 Bundesanstalt für Flugsicherung wird gegründet.

02.10.1953 Die Musterzulassung des zweisitzigen Segelflugzeugs „Doppelraab V“ für Schul- und Übungszwecke wird vom Bundesminister für Verkehr bekanntgegeben.

Es ist das erste Segelflugzeug, das nach dem Kriege neu entwickelt wurde und als Muster zugelassen wird (Baumuster Nr. 101.5).

15.10.1953 Der Bundesminister für Verkehr gibt bekannt, welche Segelfluggelände in der Bundesrepublik Deutschland für den Segelflug zugelassen sind.

Die Krönung des Segelflugbetriebs 1953 war der „Deutsche Segelflugwettbewerb“ in Oerlinghausen mit 28 Leistungsfieger am Start, der gleichzeitig eine Vorentscheidung für die deutschen Teilnehmer an den Segelflugzeugweltmeisterschaften 1954 war.

Vorgestellt wurde ein neues deutsches Hochleistungssegelflugzeug, die „HKS 1“ der Entwicklungsgemeinschaft Haase-Kensche-Schmetz aus Herzogenrath.

1954

4. Deutscher Luftfahrertag im Juni 1954 in Braunschweig.

----- Bei den Internationalen Segelflugweltmeisterschaften 1954 in Camphill/England belegte Flugkapitän August Wiethüchter auf seiner „Weihe“ im Wettkampf von 19 Nationen den 3. Platz.

----- Im Jahr 1954 wurde das Segelfluggelände Wasserkuppe wieder freigegeben.

13.08.1954 Die „Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen“ (DASSU) wird im Gasthof zur Post in Unterwössen als Verein gegründet. Ziel war es, die zuvor vom LVB betriebene Alpensegelflugschule in eine Vereinsstruktur zu überführen, wofür die Gründungsmitglieder hohe Aufnahmegebühren leisteten.

1955

Der Motorflug wird ab 5. Mai 1955 wieder erlaubt.

Ein Segelflugzeug und was sich daraus entwickelt.

Die Schulzeit ging 1952 zu Ende und der Ernst des Lebens begann. Rundfunkmechaniker wollte ich werden und Werkzeugmacher wurde ich. Eine Lehrstelle für meinen Wunschberuf war nicht aufzutreiben.

Die Berufsschule, in die wir einmal in der Woche zu gehen hatten, war im ehemaligen Verwaltungsgebäude der Messerschmitt AG untergebracht. Unser Klassenraum war im zweiten Stock und von dort konnte man das Nordende des Flugfeldes gut überblicken. Im Spätherbst 1952 entdeckte ich dort ein Segelflugzeug in einem Pulk von Menschen und schon war mein Interesse an der Fliegerei wieder wach. „Das muss ich mir ansehen“ war mein erster Gedanke und der zweite konzentrierte sich darauf, wie man dem laufenden Unterricht entfliehen könnte. Da mir keine passende Ausrede einfiel, wurde die Zeit bis zur nächsten Pause recht lang.

Als ich dann vor dem Segelflugzeug stand und den Gesprächen der Experten fasziniert lauschte, verging die Zeit wie im Flug. Das Pausen- und sogar das Schulende wurde übersehen, und als sich die ersten Herrschaften in Richtung Straßenbahn aufmachten, hatte ich einen von mir unterschriebenen Aufnahmeantrag in den Augsburger Verein für Luftsport in den Händen.

Jetzt hatte ich ein Problem. Da ich ja noch unmündig war, volljährig wurde man mit 21, war meine Unterschrift auf dem Aufnahmeantrag ungültig. Ich musste eine schriftliche Einverständniserklärung meiner Eltern nachreichen. Dass das nicht einfach werden würde, war mir sofort klar. Fliegen und das noch dazu ohne Motor, das war nach ihrer Auffassung zu gefährlich.

Nach reiflicher Überlegung kam ich zu dem Schluss, dass nicht die Fliegerei, sondern die erforderlichen Werkstattarbeiten bei meinen Argumenten in den Vordergrund gerückt werden mussten. Vorgeschrieben waren 200 Werkstattstunden, bevor man zum ersten Mal in eine Maschine steigen durfte. Mein Argument, dass der dabei entstehende Wissenstransfer einem später bestimmt im Beruf von Nutzen sein würde, war ja logisch und nicht zu widerlegen.

Zuerst wurde der Vater bearbeitet und ihm wurde erklärt, dass die Mutter im Prinzip nichts dagegen habe. Dann kam die Mutter an die Reihe und auch ihr wurde erklärt, dass im Prinzip der Vater nichts dagegen habe. Der Erfolg dieser Taktik war nicht berauschend, da sie offensichtlich durchschaut wurde. Es gab zwar keine strikte Ablehnung, aber eine Zustimmung gab es auch nicht. Wenigstens hatten sie nichts dagegen, dass ich mich ab Januar 1953 öfters in der Werkstatt, die in einer Ruine der Augusta-Brauerei in der Jakobervorstadt untergebracht war, sehen ließ.

Der stete Tropfen höhlt den Stein, sagt man, und es ist was Wahres an diesem Sprichwort. Im März 1953 konnte ich die Einwilligung meiner Eltern dem Augsburger Verein für Luftsport präsentieren. Vermutlich waren sie der Auffassung, dass mir bis zur Vollendung der 200 Arbeitsstunden die Lust an der Fliegerei vergehen würde.

Als im Juni 1953 beim Deutschen Luftfahrttag, dem ersten Flugtag in Augsburg nach dem Krieg, der Schweizer Fallschirmspringer Böhlen tödlich verunglückte, kamen nochmals Zweifel bei meinen Eltern auf, aber sie hatten ja bereits ihre Einwilligung gegeben und eine Annullierung konnte ich mit viel Mühe verhindern.



Der Augsburger Verein für Luftsport (AVL)

Zunächst war also Arbeiten angesagt. Anfangs ging es ein- bis zweimal in der Woche in die Werkstatt in der Jakobervorstadt. Die Straßenbahn dorthin kostete 25 Pfennig, was hin und zurück dem Preis eines Kinobesuchs entsprach. Da dies mein Lehrlingsgehalt von 25 DM (im ersten Lehrjahr) zu stark in Anspruch genommen hätte, war ein Fußmarsch von einer guten halben Stunde angesagt. Dann kamen 2 Stunden Werkstatttätigkeit und der Rückweg.

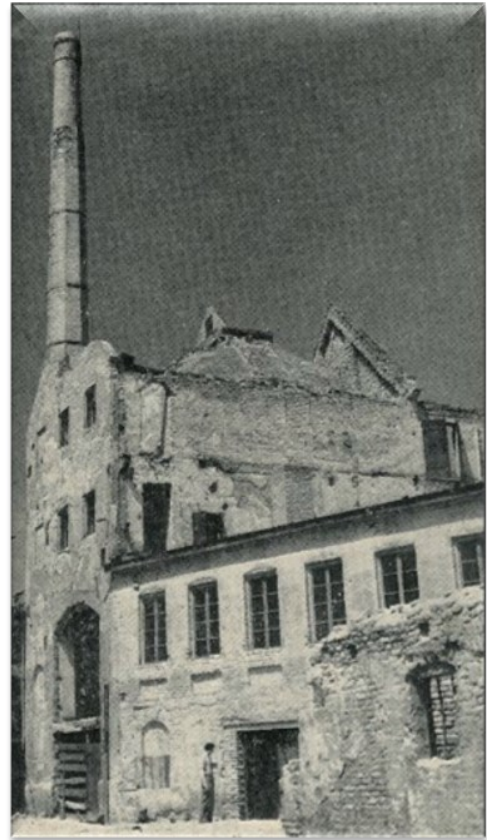
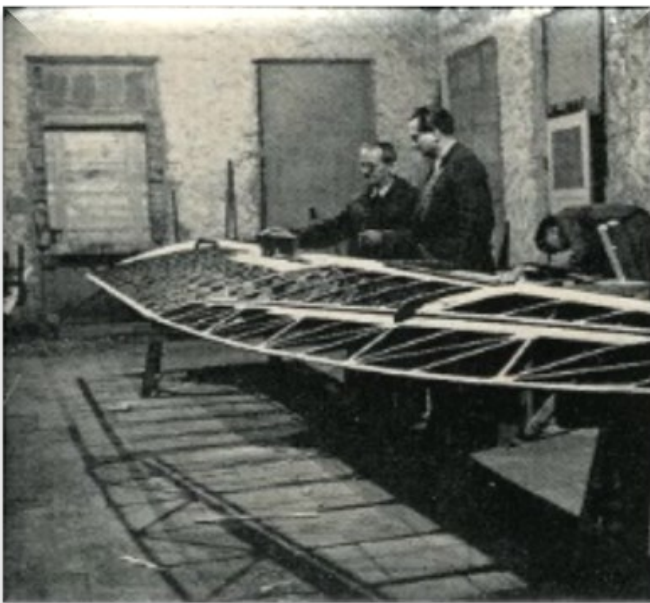
So schnell wie gedacht waren damit die 200 geforderten Arbeitsstunden nicht zu erreichen.

Die Werkstatt bestand aus einem Raum für Metallbearbeitung und einem Raum für die Holzarbeiten und war in einem im Krieg zerbombten Gebäude der Augusta-Brauerei untergebracht.

Da der Verein viele Mitglieder und wenige Flugzeuge hatte, wurde fleißig an einem Neubau gearbeitet.

Meine erste Aufgabe war die Produktion von Nagelleisten. Dies sind lange, dünne Sperrholzstreifen, in die im Abstand von ca. 2 cm kleine Nägel geklopft werden. Diese Leisten dienen z. B. zur Fixierung der Nasenbeplankung am Flügel bis zur Aushärtung der Leimung.

Beim ersten Werkstattbesuch bekam ich also eine Schachtel mit Nägeln und einige Holzleisten überreicht. Auf der Werkbank lag ein normaler Hammer. Diese kleinen Nägel, die zwischen Daumen und Zeigefinger fast verschwanden, mit diesem Hammer ins Holz zu treiben, ohne bei jedem Versuch die eigenen Finger in Mitleidenschaft zu ziehen, war fast unmöglich. Nachdem meine Finger einige Male diese schmerzliche Erfahrung gemacht hatten, musste der nötige Abstand zwischen Finger und Hammer geschaffen werden. Mittels zweier schmaler Sperrholzstreifen und eines Gummibandes wurde eine Ersatzpinzette konstruiert, die dann auch ihren Zweck erfüllte.



Augusta-Brauerei 1952 in der Jakobervorstadt.

Kaum waren die ersten Nägel im Holz versenkt, stand der Werkstattleiter neben mir und überreichte mir einen kleinen, zierlichen Hammer, dessen Spitze mit einem Magneten zur Aufnahme der Nägel versehen war.

Beim Anblick der grinsenden Gesichter der anderen in der Werkstatt war mir schnell klar, dass der dicke Hammer kein Zufall war. Diese Herrschaften wollten anscheinend nur sehen, wie ich mit dieser Situation zurechtkam.



Schöner als die Werkstattarbeit waren natürlich die Sonntage auf dem Flugplatz. Am Samstag wurde ja noch bis Mittag gearbeitet und als Lehrling hatte man anschließend die Werkstatt aufzuräumen, was meistens sehr lange dauerte. Ein Flugplatzbesuch war deswegen meist nur am Sonntag möglich.

Dort war man unter Gleichgesinnten, und wenn man auch noch nicht selbst fliegen durfte, so war man mit Begeisterung beim Zurückschleppen des Windenseiles dabei. Was gab es Schöneres für einen 16-Jährigen, als ungestraft mit einem ausrangierten PKW über den Flugplatz zu brausen?

Nach kurzer Anlernzeit beherrschte man den Lepo genauso gut wie die Erwachsenen.

Als Ersatzfahrzeug stand ein schweres Motorradgespann aus Beständen der Wehrmacht, eine Zündapp KS750 (Zündapp Elefant) mit Seitenwagenantrieb und einer Leistung von 26 PS zur Verfügung. Das Getriebe hatte vier Gänge, einen Rückwärtsgang und eine zusätzliche Geländeuntersetzung. Die Hinterachse verfügte über eine Differenzialsperre, das Hinter- und das Seitenrad hatten hydraulische Bremsen.

Bei unserer Zündapp waren die Kriegsspuren nicht zu übersehen. Sie erwartete deswegen von uns einen erhöhten Reparatur- und Pflegeaufwand, den sie auch bekam. Leider wurden derartige Arbeiten nicht als Werkstattstunden angerechnet.

Besonders für das Motorrad konnte ich mich begeistern. Das Fahren auf diesem bulligen Kraftprotz war ein Genuss und weckte in mir den Wunsch, einmal selbst so ein Gefährt zu besitzen. Da der Führerschein aber erst mit 18 Jahren gemacht werden durfte, war Geduld angesagt.

Ein reines Vergnügen war das Zurückschleppen des Windenseiles aber nicht immer. Wenn das Stahlseil der Belastung nicht standhielt, was häufig passierte, musste es repariert werden.

Am Anfang war zeitaufwendiges Spleißen angesagt. Später konnten die beiden Enden mit Metallkauschen wieder zusammenge nagelt werden. Da solche bis zu 1000 m langen Seile nur sehr mühsam zu beschaffen waren, bestanden sie meist aus vielen Spleiß- und Nagelstellen.

Die vielen Flickstellen hatten auch etwas Gutes.

Für den Windenfahrer war der Seildurchhang anhand der dort hängengebliebenen Rasenstücke leichter erkennbar.



Lepo ist der Name Opel von rückwärts gelesen. Er stammt aus der Anfangszeit der Startwinden, als meistens Opel-Fahrzeuge benutzt wurden.



Helmut Dumberger

Verbotene Turnübungen

Der Augsburger Verein für Luftsport besaß ein Grunau Baby IIb, das die Nachkriegszeit verbotenerweise in einer Scheune überlebt hatte. Komfortabel war dieses Versteck anscheinend nicht, denn die Werkstatt musste einigen Arbeitsaufwand investieren, damit der Vogel wieder flugfähig wurde.

Im Verein gab es einige alte Hasen, die aus Mangel an Alternativen das Baby für ihre „Turnübungen“ missbrauchten. Um nicht negativ aufzufallen (offiziell war Kunstflug mit diesem Flugzeug nicht gestattet), wurden diese Versuche möglichst außerhalb der Sichtweite des Platzes durchgeführt.



Einmal hat einer der Herren diese stillschweigend geduldete Regelung missachtet und seine Kunststücke in Sichtweite des Platzes ausgeübt, womit er den Flugleiter in sichtbare Gewissensnöte brachte. Da wir mit Begeisterung das Geschehen verfolgt hatten, musste er dem Missetäter nun eine Rüge erteilen, was ihm sichtlich peinlich war. Es war nämlich allgemein bekannt, dass er mit dem Baby auch gerne mal einen Looping drehte.

Ob nun dieser Vorgang die Ursache dafür war, dass der erwischte Missetäter einige Wochen später der Platzaufsicht etwas zu weit entfloh, oder ob es andere Einflüsse dafür gab, konnte leider nicht ermittelt werden. Fest steht dagegen: Die Strecke für seinen Endanflug war um zirka 200 m zu kurz. Dumm war nur, dass an seinem Aufsetzpunkt, der zwischen dem alten Verwaltungsgebäude der Messerschmittwerke (1953 Berufsschule) und dem Start lag, ein Betonsteinwerk seine Erzeugnisse gestapelt hatte. Die hatten zwar zwischen den Stapeln eine Gasse gelassen, in der der Rumpf gut hineinpasste, aber an die Spannweite eines Babys hatten sie dabei offensichtlich nicht gedacht. Das Ergebnis war ein längerer Aufenthalt des Vogels in der Werkstatt.

Bei der Wiederinbetriebnahme der D-1019 war fast die gesamte Turngemeinde des Vereines am Platz. Die Werkstattarbeit musste doch durch fachkundiges Personal begutachtet und beurteilt werden. Eine ordentliche Arbeit war die allgemeine Meinung, aber um eine endgültige Aussage darüber abgeben zu können, reicht Ansehen alleine nicht aus, man muss es ausprobieren. Das Baby wurde an die Winde gehängt, und da es an diesem Tag keine Thermik gab, musste man halt mit der erreichbaren Höhe zufrieden sein. Ein Looping ist da kein Problem, dachte sich der erste Tester, und das war auch kein Problem. Nur einer, wird sich der nächste gedacht haben, zwei gehen bei dieser Höhe auf jeden Fall, und damit wurde er ein Vorbild für die nächsten Piloten, die eifrig am Diskutieren waren, ob drei oder vier Loopings machbar sind. Nur die Praxis konnte Klarheit schaffen, und als dann der vierte Looping in einer Höhe von ca. 40 bis 50 m über Grund beendet wurde, stellte man weitere Versuche ein.

Um zu verhindern, dass wir Zuschauer den Experten nacheifern, hatten diese bereits ein Schild vorbereitet, das unmittelbar nach der letzten Landung am Armaturenbrett des Babys angeschraubt wurde.

Darauf stand:

**Jeglicher Kunstflug ist verboten.
Zu widerhandlung wird mit 1/2
Jahr Startverbot geahndet.**

Grunau Baby

Das 1-sitzige Schulsegelflugzeug „Grunau Baby“ ist der weltweit meistgebaute Segler der 30er und 40er Jahre.

Um den Anforderungen des Schulbetriebes zu entsprechen, wurde es besonders robust ausgelegt und sollte billig und einfach nachzubauen sein. Der Name verweist auf die von

Wolf Hieth 1921 gegründete Flugschule im schlesischen Grunau, heute Jeżów Sudecki. Das ab 1933 fliegende Baby wurde in den folgenden Jahren ständig verbessert und erhielt einen zusätzlichen Hilfsholm, eine vergrößerte Spannweite, eine verstärkte Flügelbefestigung sowie ab 1938 eine Sturzflugbremse.

Baby IIb

Länge	6,15 m
Spannweite	13,50 m
Gleitzahl	17 bei 60 km/h
Geringstes Sinken	0,9 m/s bei 50 km/h
max. Fluggewicht	250 kg
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Mindestgeschwindigkeit	45 km/h

Der Augsburger Verein für Luftsport war eigentlich das Dach über mehrere selbständige Gruppen. Neben einigen Segelfluggruppen, ich gehörte damals zur Gruppe 1, gab es auch eine für den Motorflug. Obwohl dieser noch verboten war, stand in der Halle eine Piper Super Cup mit Schweizer Hoheitsabzeichen, die zwischendurch angeblich von einem Schweizer geflogen wurde, wie man offiziell berichtete.

Groß war der Verein. Bei den monatlichen Versammlungen in einem Gasthaus in der Annastraße war der Saal immer gut gefüllt. Da konnte man schon mal über 200 Besucher zählen. Für mich waren dies hochinteressante Abende. Dort wurde nicht nur Vereinspolitik gemacht, auch kuriose, unterhaltsame Geschichten bekam man zu hören. Eine dieser Geschichten, die vom Storch der rückwärts flog, ist mir besonders in Erinnerung.

Der Erzähler, ein ehemaliger Werkspilot von Fieseler, war vor dem Krieg mit einem Fi 156 Storch in New York. Er führte dort die außergewöhnlichen Flugeigenschaften des Vogels vor. Leider wurde ihm ein Abstellplatz in der entferntesten Ecke des riesigen Flugfeldes zugewiesen.

Jetzt musste er bei jeder Vorführung die kilometerlange, betonierte Strecke bis zum Startpunkt rollen, und das konnte nicht lange gutgehen. Der Storch hatte nämlich zur damaligen Zeit kein Spornrad, sondern einen Schleifsporn, der sich nach einigen Tagen mit Abnutzungserscheinungen bemerkbar machte. Da Ersatz nicht so einfach zu beschaffen war, musste eine andere Lösung gefunden werden. Das Beste wäre doch, wenn man direkt vom Stellplatz aus starten könnte, dachte sich der Werkspilot. Nur wie kann man einen Flugplatzkommandanten, der strikt auf seine Regeln achtet, dazu bewegen, eine Ausnahme zuzulassen?

An einem Tag mit sehr hoher Windgeschwindigkeit hatte er die rettende Idee. Er lud den guten Mann zu einem Spazierflug ein. Da man im Tiefflug das Geschehen dort unten viel besser verfolgen kann, ging es reichlich tief den Hudson River entlang.

Bei der ersten Brücke stand der Wind richtig. Der Pilot setzte den Storch neben das Brückengeländer, drosselte die Fahrt auf das Minimum und ließ sich vom Wind rückwärts versetzen.

Den verblüfften Flugplatzkommandanten beeindruckte diese Demonstration derart, dass er alle bisherigen Einwände fallen ließ und der Storch in Zukunft von seiner Parkposition aus starten konnte.

Das Schleifspornproblem war damit gelöst.

Nach dem Krieg sind viele bekannte Persönlichkeiten in Augsburg hängen geblieben, zu denen man als Jugendlicher bewundernd aufschaute. Einer davon war Heini Dittmar, Inhaber des Gold-C Nummer 1.

In den 30er Jahren erzielte er im Segelflug mehrere Wettbewerbserfolge und Weltrekorde.

Als erster Mensch überschritt er am 2. Oktober 1941 die 1000-km/h-Marke mit einem Flugzeug.

Mit einer Me 163 A erreichte er 1.003,67 km/h und am 6. Juli 1944 steigerte er den Geschwindigkeitsrekord mit einer Me 163 BV18 Komet auf 1130 km/h.

Noch gut in Erinnerung ist mir auch eine lebhafte Diskussion an einem dieser Vereinsabende. Heini Dittmar hatte die Absicht, ein Segelflugzeug

zu bauen, das nach der Wiederzulassung des Motorflugs mit einem VW-Motor ergänzt werden sollte, und dafür benötigte er eine Werkstatt. Da in der Vereinswerkstatt kein Platz war, darin entstanden gerade dringend benötigte Segler, stellte Spielwaren-Teinert das Dachgeschoss seines Hauses zur Verfügung.

Auch an einen bebilderten Artikel in der Augsburger Allgemeinen kann ich mich erinnern. Der Fensterstock im Dachgeschoss musste großflächig entfernt werden, um die Neukonstruktion sicher aus dem Haus zu bringen.

Etwas gewöhnungsbedürftig war der Vogel mit seinem auffälligen Flächenprofil. Man konnte darin zwar nicht spazieren gehen, wie einige behaupteten, aber die Profildicke war schon ungewöhnlich. Na ja, es sollte ja nur für eine Übergangszeit, bis zur Wiederzulassung des Motorflugs, ein Segelflugzeug sein.



Zweisitziger Übungssegler HD 53 Möwe

Im Hintergrund rechts, das ehemalige Verwaltungsgebäude von Messerschmid in Augsburg, 1953 meine Berufsschule.

HD 53 Möwe

Länge	6.2 m
Spannweite	10,5 m
Gleitzahl	17 bei 58 km/h
Geringstes Sinken	1,1 m/sec bei 45 km/h
max. Fluggewicht	520 kg
Mindestgeschwindigkeit	38 km/h



HD 153 Möwe

Ab 05.05.1955 durften auch Motorflugzeuge offiziell wieder in die Luft und aus der
HD 53 wurde die HD 153

Ein Doppel-Raab mit Düsenantrieb

Im Oktober 1954 und im September 55 finden auf dem Oberwiesenfeld in München Großflugtage statt, die man natürlich nicht versäumen darf. So ein Besuch bietet auch eine günstige Gelegenheit zum Meinungsaustausch mit dem ortsansässigen Verein.



Beim Bayerischen Luftfahrtverein München (BLVM) fiel uns dabei ein Tempo-Dreirad und ein Stahlgestell auf, das laut Augenzeugen als Versuchsträger für einen motorisierten Doppel-Raab gedient hatte. 1955 ein motorisierter Doppel-Raab, wo doch die Motorfliegerei für Deutsche vom Alliierten Kontrollrat noch streng untersagt ist? Aber was soll man denn mit den kleinen Schubrohren, die man gerade organisiert hatte und die so schön an den Streben des Doppel-Raabs befestigt werden können, sonst machen, wird sich Max Moser, der Initiator des Ganzen, gedacht haben.

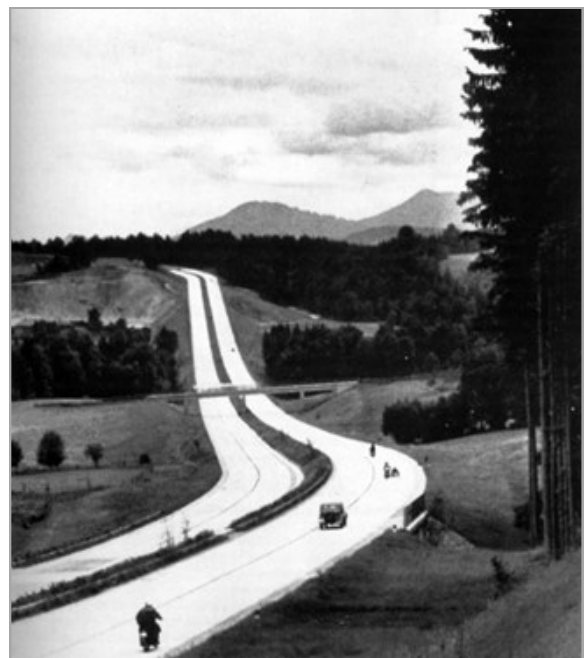
Laut Augenzeugen handelte es sich bei den Schubrohren um kleine Argus-Schmidt-Rohre. So ein Pulstriebwerk wird gestartet, indem durch die Flatterventile (Blattfeder-Einlassventile) Frischluft in das Triebwerk gelangt und diese mit Kraftstoff in der Brennkammer vermischt wird. Eine Zündkerze entzündet das Brennstoff-Luft-Gemisch, die Verbrennung erzeugt einen schnellen Druckanstieg. Dadurch schließen die Flatterventile und das expandierende Gas entleert sich durch das Schubrohr nach hinten.

Um nun die Rohre zu testen, wurde auf der Ladefläche des Tempo-Dreirads besagtes Stahlgestell nebst Schubrohren montiert und für einen Probelauf ausgestattet. Mit Vollgas ging es über den Platz, aber die 12,5 PS, die so ein Gefährt leistete, reichten für eine sichere Zündung nicht aus. Man musste eine höhere Geschwindigkeit erreichen. In Ermangelung eines schnelleren Fahrzeugs kam man auf eine grandiose Idee. Da gab es doch die Autobahn am Irschenberg. Wenn man dort mit Vollgas den Berg herunterfährt, müsste die nötige Geschwindigkeit doch erreichbar sein, und sie ist erreichbar. Mit Donnergetöse und einem Feuerschweif, so wird erzählt, geht es den Berg herunter. Wie sich dabei der Fahrer im wackeligen Gefährt gefühlt hat, ist nicht überliefert.

So ein gelungener Probelauf erfordert natürlich den Beweis, dass der Grundgedanke trotz des Verbots der Motorfliegerei verwirklicht werden kann. Dieses Verbot wird ja sowieso in vielen Vereinen dadurch übergangen, dass man einer Motormaschine ein Schweizer Hoheitsabzeichen verpasst und behauptet, es fliege ein Schweizer Pilot. Außerdem soll das Segelflugzeug ja keinen Motor, sondern nur Schubrohre bekommen.

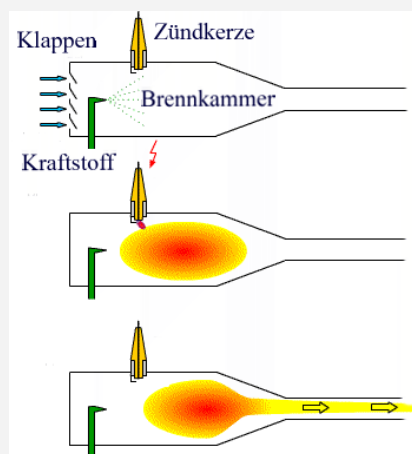
Die Schubrohre nebst den anderen erforderlichen Teilen werden also am Doppel-Raab montiert und das Ganze in sein Element befördert. Der Testpilot beschleunigte den Segler auf Höchstfahrt und schaltete die Zündung ein. Eins der beiden Schubrohre zündet auch, das andere verweigerte den Dienst, was die Flugeigenschaften nicht verbesserte.

Als großen Erfolg konnte man diesen Versuch nicht verbuchen, aber er beweist, dass der Experimentiergeist in der Segelfliegerei nie untergeht.



Pulsstrahltriebwerke Argus-Schmidt-Rohre.

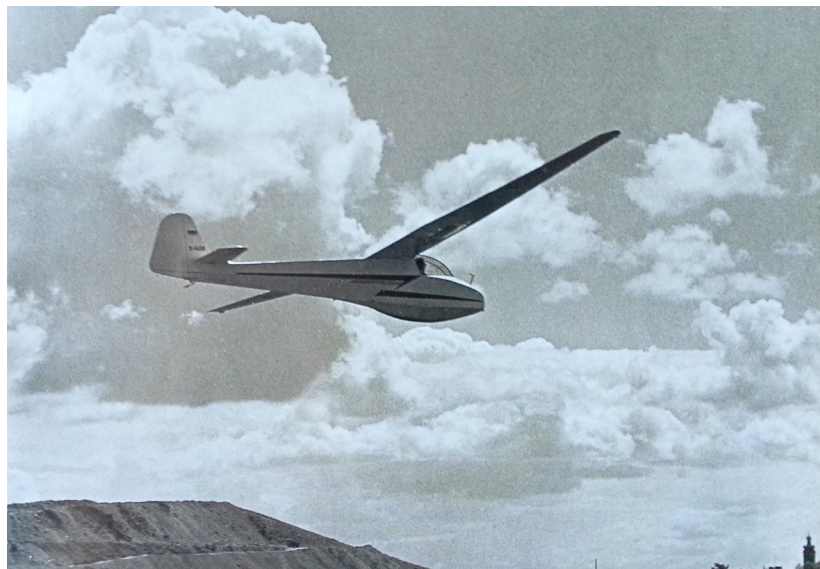
Das Pulsstrahltriebwerk besteht aus einer Brennkammer mit angesetzter Düse. Im Kopf der Brennkammer sitzen Klappen, die Außenluft in die Kammer strömen lassen. Die einströmende Luft zerstäubt den Kraftstoff und bildet ein zündfähiges Gemisch. Durch den Explosionsdruck werden die Eingangsklappen geschlossen. Die heißen Verbrennungsgase strömen unter hohem Druck und mit hoher Geschwindigkeit aus der Düse und erzeugen den Vorschub.



Der Zuckerhut von München

Und noch eine Neuigkeit bekommen wir bei unserem Besuch auf dem Oberwiesenfeld zu hören. Nicht nur Rio besitzt seinen berühmten Zuckerhut, auch München kann mit solch einem Berg aufwarten.

Zu verdanken ist dies einem immer auf Sparsamkeit bedachten Mitglied der Siemens Segelflugguppe München. Er war für seine Ausdauer beim Auskurbeln der schwächsten Aufwinde bekannt. Seinem Prinzip folgend, dass sich die Startkosten sich besser amortisieren, je länger man in der Luft blieb, beobachtete Rüdiger Zucker die schwache Wolkenbildung über dem 50 m hohen Schuttberg, dem heutigen Olympiaberg am Oberwiesenfeld. Da der Aufwind ausrei-



Oberwiesenfeld, im Hintergrund der Schuttberg

chend schien, um einen Flug nicht vorzeitig beenden zu müssen, stand sein Entschluss fest. Also rein in den Doppelraab und hin zum Schuttberg. Natürlich flog er diesen Doppelsitzer alleine, um nicht durch das höhere Gewicht seine Chancen, oben zu bleiben, zu verringern. Der zu erwartende schwache Aufwind am Schuttberg war auch vorhanden, forderte aber erhöhte Aufmerksamkeit vom Piloten. Einige Zeit ging die Kurbelei auch ganz gut und das Variometer zeigte mal ein bisschen mehr, mal ein bisschen weniger Steigen an. Dass die Instrumente nicht so genau arbeiteten und dass das angezeigte bisschen Steigen auch ein bisschen Fallen sein könnte, daran dachte er nicht, und zum Raussehen hatte er ja keine Zeit, er musste ja das Variometer beobachten. Ein lautes Krachen und das Schütteln des Vogels ließen den überraschten Piloten dann doch nach draußen blicken und erblassen. Er war unfreiwillig und unversehrt auf dem Gipfel des Schuttbergs gelandet. Auch der Vogel hatte kaum Schaden genommen.

Dem Ereignis zu Ehren wurde der Schuttberg in Fliegerkreisen in „Zuckerhut“ umbenannt.



Doppelraab D-1222 der Siemens Segelfluggruppe München, rechts Rüdiger Zucker

Der Doppelraab

Der Münchner Gewerbelehrer Fritz Raab, von 1943 bis 1945 technischer Leiter der Segelflug-Erprobungsstelle in Trebbin bei Berlin, entwickelte den „Doppelraab“ um 1949/50, also in einer Zeit, in der in Deutschland das Segelfliegen und auch der Besitz und Bau von Flugzeugen noch streng verboten waren.

Das erste Versuchsmuster, die D-1000, entstand 1951 beim Aero-Club Dachau.

Es ist das erste Segelflugzeug, das nach dem Kriege entwickelt wurde und am 02.10.1953 die Musterzulassung erhielt.

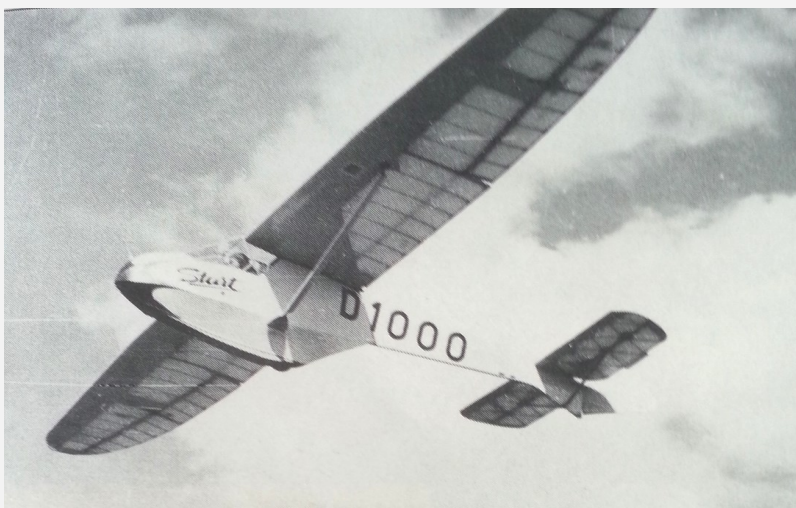
Ziel der Konstruktion war es, einen ebenso einfach zu bauenden wie zu fliegenden und zu unterhaltenden Doppelsitzer

zur Segelflugausbildung zu schaffen.

Der Fluglehrer saß auf einer Art „erhöhtem Notsitz“, hatte keine eigenen Instrumente und konnte den einzigen Steuerknüppel nur über die Schulter des Schülers hinweg bedienen.

Doppelraab

Länge	6,90 m
Spannweite	12,76 m
Gleitzahl	20 bei 655km/h
Geringstes Sinken	0,85 m/s bei 50 km/h
max. Fluggewicht	350 kg
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Mindestgeschwindigkeit	50 km/h



Oberwiesenfeld,

Münchens erstem internationalen Flughafen.

Heute ist der Name Oberwiesenfeld fast in Vergessenheit geraten. Der Nordteil wurde zum Olympiagelände, auf dem 1972 die Olympischen Sommerspiele stattfanden.

Ursprünglich war das Oberwiesenfeld ein ausgedehntes Heidegelände vor den Toren Münchens, das gegen Ende des 18. Jahrhunderts zum Schießplatz für die bayerische Artillerie umfunktionierte wurde.

1909 legte man im Nordteil auch ein Flugfeld an. Am 03. Mai 1931 wurde der erste, voll funktionsfähige Flughafen München mit einem Großflugtag und knapp 100.000 Besuchern gefeiert.



Bereits kurze Zeit, nachdem der Flugplatz Oberwiesenfeld seinen Betrieb aufgenommen hatte, wurde offensichtlich, dass dieser nicht für den weiter wachsenden Flugverkehr ausreichen würde. Am 1. September 1939 wurde im Osten der Stadt der Flughafen „München-Riem“ eröffnet. Das Oberwiesenfeld wurde bis Kriegsende von der Luftwaffe genutzt.

1945 übernahmen die „US Air Forces“ es und betrieben dort einen Behelfsflugplatz.

Dem am 14. Juli 1950 gegründeten „Bayerischen Luftfahrtverein“ wird 1952 die Mitbenutzung des Geländes erlaubt.

1954 und 1955 finden Großflugveranstaltungen statt.

1957 wurde das Gelände der Stadt München zurückgegeben. Diese plante, das Gelände andersweitig zu nutzen, und als 1966 München den Zuschlag für die Olympischen Sommerspiele 1972 bekam, war das Ende der Fliegerei auf dem Oberwiesenfeld absehbar.

Die Flugsportler mussten sich nach einem neuen Gelände umsehen.

Das letzte Flugzeug startete im März 1968.

Zum ersten mal Höhenluft schnuppern

Obwohl ich im Sommer 1954 erst zirka 140 Werkstattstunden abgeleistet hatte, erbarmte sich Willi Auer und ließ mich die Welt einmal von oben betrachten.

Gut 20 Minuten dauerte der Flug mit dem Bergfalken D-1028 und ich hatte vor lauter Schauen, Staunen und dem Gefühl, das Fliegen zu genießen, kaum Zeit, einmal den Knüppel in die Hand zu nehmen. Die leichte Thermik, die an diesem Tag vorhanden war, verstärkte noch den Eindruck des Fliegens. Genauso hatte ich mir das Fliegen immer vorgestellt. Ein lautloses Dahinschweben war es zwar nicht, aber alles andere entsprach dem, wie ich es in meinen Träumen bereits erleben durfte. Auch der erste Kontakt mit dem Knüppel und die Reaktion des Vogels auf meine zaghaften Ruderausschläge verstärkten nur den Wunsch, selbst ein tolles Gerät zu beherrschen.

Mein Vorsatz stand fest: Bis zum Frühjahr werden die restlichen geforderten Stunden geleistet und mit der Schulung begonnen.

Leider war die Werkstatt nicht mehr in der Jakobervorstadt, die für mich noch einfach zu erreichen gewesen war, sie wurde unterdessen auf den Flugplatz in Augsburg-Haunstetten verlegt. Aus den 2 Kilometern Anfahrtsweg wurden fast 7 km. Mit einem Fußmarsch war da nichts mehr zu machen. In der warmen Jahreszeit konnte man die Strecke mit dem Fahrrad ja gut zurücklegen, aber in der kalten Jahreszeit, dann, wenn die Werkstattarbeit so richtig begann, war man nun auf die Straßenbahn angewiesen. Die Winter waren damals kalt und schneereich und die Straßenreinigung war oft überfordert.



Helmut Dumberger und Fritz Bardo mit einem Schüler in der D-1028, einer Mü 13E Bergfalke I

Mü 13E „Bergfalke I“

Die einsitzige Mü 13D „Merlin“ der Akaflieg München ist ein Entwurf von Egon Scheibe unter der Beteiligung von Kurt Schmidt und Tony Tröger. Sie galt als eines der erfolgreichsten Segelflugzeuge ihrer Zeit und war die Grundlage für den Entwurf einer zweisitzigen Variante, der Mü 13E „Bergfalke“.

Da in Deutschland der Bau und Betrieb von Segelflugzeugen noch verboten war, wick Egon Scheibe nach Österreich aus. Das Flugverbot wurde dort bereits 1949 aufgehoben. Er konstruierte dort den Doppelsitzer Mü 13E „Bergfalke“. Den Prototyp baute die Segelfliegergruppe Jenbach in Tirol.

Nach der Aufhebung des Segelflugverbots 1951 kehrte Scheibe nach Deutschland zurück und nahm den Serienbau des „Bergfalken“ auf.

Mu 13E Bergfalke I

Spannweite	17,20 m
Gleitzahl	28 bei 80 km/h
Geringstes Sinken	0,7 m/s bei 65 km/h
Leermasse	250 kg

Ein Ausflug nach Unterwössen

Als einige alte Hasen im Spätsommer 1954 beschlossen, mit zwei Einsitzern einen Ausflug zur neu eröffneten Alpensegelflugschule in Unterwössen zu machen und dafür Helfer benötigten, war ich dabei.

In den Montagsversammlungen hatte man ja schon einiges über die fantastischen Hangwindverhältnisse, die dort herrschen sollen, gehört. Flüge von 5 Stunden und mehr sind dort überhaupt kein Problem, so wird erzählt.

Im Gegensatz zu heute war damals das Leistungsabzeichen in Silber, das Silber-C, noch heiß begehrt, und dafür war ein Flug von 5 Stunden nötig.

Zwar sind die Anforderungen, ein Dauerflug von 5 Stunden, 1000 m Startüberhöhung und ein Streckenflug von 50 km, aus heutiger Sicht nicht erwähnenswert, damals aber waren Gleitwinkel von 1:17 bei 55 km/h (Grunau-Baby IIb) bis 1:25 bei 76 km/h (A-Spatz) üblich und unser heutiges Wissen gab es auch nicht.



Länger als geplant dauert die Fahrt nach Unterwössen. Es dämmerte bereits, als wir dort ankamen. Unsere erste Aufgabe war es nun, eine Unterstellmöglichkeit für die offenen Hänger und ein Quartier für die Nacht zu suchen. Mit Hilfe des Schulleiters wurde ein Heustadel ermittelt, in dem die Flugzeuge abgestellt werden konnten.

Dass unser Komforthotel auch ein solcher Heuschober war, lag vermutlich nicht am Bettenmangel in Unterwössen, sondern an der Sparsamkeit der Beteiligten. Viel Platz bot unser Schlafsaal nicht, denn dort wurden nach dem Flugbetrieb auch noch zwei abgebaute Flugzeuge untergebracht.

PS: Heute zieren die Balken dieses Heustades die Decke unserer Unterkunft in Unterwössen.

Unterwössen.

Die oberbayerische Gemeinde Unterwössen liegt im Achental zwischen Reit im Winkl und Marquartstein und gehört zum Landkreis Traunstein. Das früher landwirtschaftlich geprägte Dorf erlebte durch den Zuzug vieler Heimatvertriebener nach dem 2. Weltkrieg einen Aufschwung. In dieser Zeit entstand die heutige Wirtschaftsstruktur, die auf Landwirtschaft, Handwerk, Gewerbe und vor allem dem Fremdenverkehr basiert.

Unterwössen ist ein beliebtes Ziel für Segelflieger.

Der ehemalige Hauptmann der Luftwaffe Dieter Mairer aus Unterwössen war der Initiator und Organisator des Segelfluggeländes. Er und Hans Schröck hatten schon vor 1950 mit Kinderballons und Bierdeckeln das Aufwindverhalten der Gscheurer-Wand erforscht und erstaunliche Ergebnisse erreicht.

Meierer, der in Unterwössen eine Segelfluggruppe gegründet hatte, konnte Schorsch Kanz (Segelflug-Referent des Landesverbands Bayern) veranlassen, einen Wettbewerb mit zu organisieren.

Am 20. September 1952 war es so weit. Die Münchner Ackerflieger brachten ihre Maibach-Winde aus Prien mit und Sepp Betz mit seiner Mü 13 machte den ersten Start.

Am 21.09.1952 starteten 2 Grunau-Babys, 1 Doppelraab, 2 Mü 13, 1 Spatz und weitere Segler, die sich alle längere Zeit an der Gscheurer-Wand halten konnten. Über 3 Stunden konnte sich Gerd Müller mit dem Milan der Akaflieg, den diese aus dem Deutschen Museum in München zurückgeholt hatten, erreichen. Das Phänomen des Chiemsee-Windes war damit bewiesen.

Mit der Gründung der Deutschen Alpensegelflugschule sollte es aber noch bis 1954 dauern.



Der Flugplatz war im Gegensatz zum Messerschmittplatz in Augsburg nur eine einfache, zum Teil recht sumpfige Wiese. An der Windseestraße liegt sie, und ein verlandeter Ausläufer der „Tiroler Achen“ scheint das Gelände ja auch zu sein. Da es einige Tage zuvor geregnet hatte, konnten wir diese Tatsache an diesem verlängerten Wochenende so richtig auskosten.

Trotzdem waren die Piloten von den langen Flügen im Hangaufwind begeistert.

Mit großen Ohren und voller Bewunderung

lauschte ich der abendlichen Diskussion der Experten über die Möglichkeiten, die dieses Gelände bietet. Es wurde kontrovers über den Chiemseewind und dessen Auslöser diskutiert. Die vorherrschende Meinung war, dass die kühlere, über dem Chiemsee lagernde Luft durch die auf den höheren Bergen frühzeitig erwärmte und damit aufsteigende Luft angezogen wird und dass dadurch dieses Talwindssystem entsteht.

Einheitlich kam man zu dem Ergebnis, dass der erforderliche 5-Stunden-Flug für das Segelflugeleistungsabzeichen in Silber hier bestimmt zu schaffen ist.

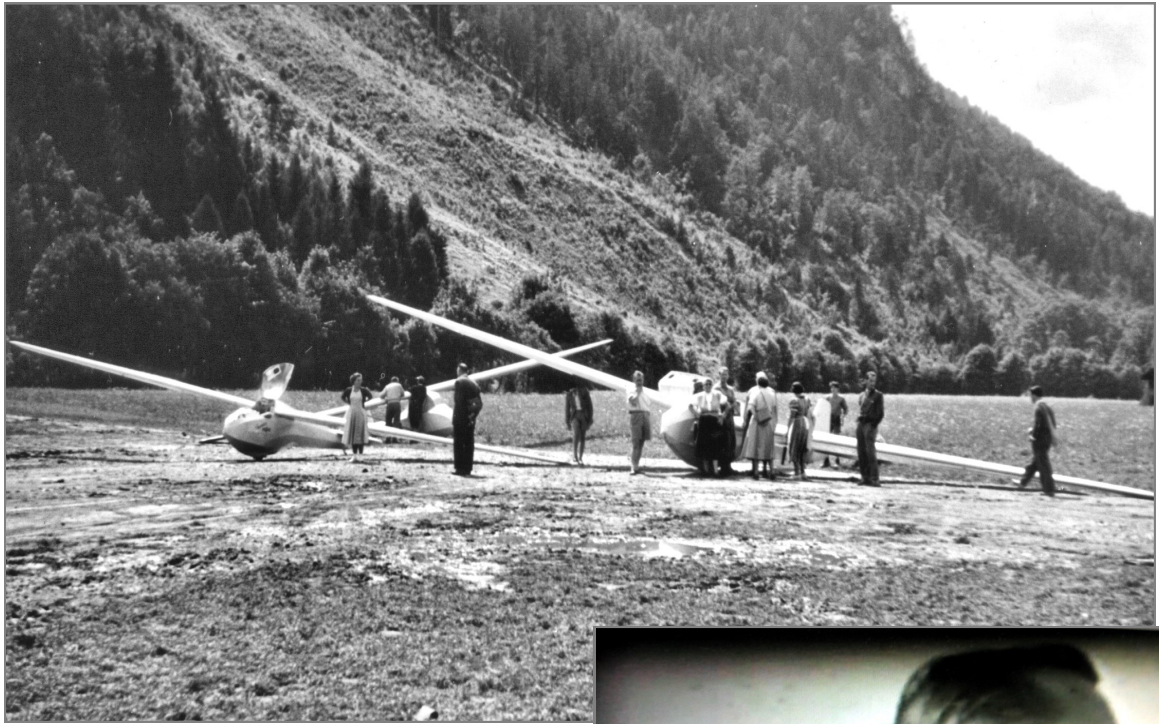


Da von einer geplanten Halle noch nichts zu sehen war und die finanziellen Mittel der „Deutschen Alpensegelflugschule“ nicht üppig waren, musste dieser Heu-schober als erste Halle der DASSU herhalten.

Die erste Halle der DASSU



Unterwössen um 1955



Und so war es dann auch. 2 Piloten aus der Mannschaft hatten den 5-Stunden-Flug hinter sich gebracht und der Rest der Truppe war fest davon überzeugt, dass es beim nächsten Mal auch bei ihnen klappen würde.

Eine recht fröhliche und zuversichtliche Mannschaft trat ihren Heimweg an.

Für mich als Hilfskraft, die nur zusehen durfte, war der Ausflug zwar interessant und lehrreich, doch es fehlte etwas. Wenn man so am Flugplatz mitwerkelt, selbst aber nicht in eine Maschine steigen kann, weil einem immer noch Arbeitsstunden fehlen, stimmt das nicht gerade fröhlich.

Für die Werkstattarbeit waren vom Verein hauptsächlich die Wochenenden eingeplant. Wenn man aber Samstag arbeiten muss, es gab ja immer noch die 6-Tage-Woche, und als Lehrling nach der Arbeit dafür zu sorgen hat, dass die Werkstatt aufgeräumt wird, bleibt nicht viel Zeit.

Im Frühjahr 1955 fehlten mir immer noch 27 Arbeitsstunden bis zum offiziellen Ausbildungsbeginn. Man hatte aber ein Einsehen. Trotz der fehlenden Arbeitsstunden und mit Hilfe von Willi Auer und Helmut Dumberger durfte ich mit der Schulung beginnen.

Viele wollten fliegen und nur ein Bergfalke stand für die Schulung zur Verfügung, und die, die ihre 200 Arbeitsstunden bereits voll abgeleistet hatten, wurden natürlich bei der Flugzeugverteilung bevorzugt. Sie bekamen an einem Wochenende maximal 2 Schulungsflüge.

Da der Bergfalke auch anderweitig gebraucht wurde, ging nicht nur ich, sondern auch einige der Bevorzugten öfter leer aus.

Bis ich im Spätsommer 1955 endlich meine 200 Arbeitsstunden abgeleistet hatte, standen 7 Schulflüge in meinem Flugbuch.

Nicht gerade eine stattliche Ausbeute für ein Jahr.



Hans Limmer Helmut Dumberger

Wenn der Chiemsee-Wind bläst.

Ein positives Fliegererlebnis der anderen Art ergab sich bei meinem 2. Besuch in Unterwössen.

Viele Gäste kamen nach Unterwössen, um dort den erforderlichen 5-Stunden-Flug für das Silber-C zu erreichen. Es hatte sich unterdessen herumgesprochen, dass der beste Ort dafür die „Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen“ (DASSU) ist.

Hier steht die „Gscheuerwand“ dem Talwindssystem im Weg. Der direkt am Platzrand aufsteigende Hang, damals noch kaum bewaldet, bot einen konstanten Hangaufwind, der am späten Vormittag einsetzte und oft bis in die Abendstunden andauerte.

Um den richtigen Zeitpunkt für den ersten Start nicht zu verpassen – schließlich wollte man ja mindestens 5 Stunden obenbleiben –, war im östlichen Bereich des Hangs ein Windsack aufgebaut. An ihm konnte man das Einsetzen des Talwinds bereits erkennen, bevor der Kaltluftsee im Talbereich ganz abgebaut war.



Eines Tages herrschte schon in aller Früh große Hektik am Platz. Obwohl sich am Boden noch kein Lüftchen regte, war der Windsack prall gefüllt und zeigte in die richtige Richtung. Schorsch Kantz, der damalige Leiter der „Deutschen Alpenflugschule Unterwössen“, bereitete sich und seine Schützlinge auf einen ereignisreichen Flugtag vor.

Nachdem der Start aufgebaut war und die Winde an ihrem Platz stand, machte er als Erster, wie an jedem Flugtag, den üblichen Probeflug. Nur der Hang wollte ihn nicht, kein bisschen Aufwind fand er, und nach der Landung betrachtete er nachdenklich den prall gefüllten Windsack. Keinerlei Luftbewegung im Tal und da oben bläst es anscheinend bereits wie an den besten Tagen? Das Ganze ist doch nicht normal, da stimmt doch etwas nicht, dürfte er sich gedacht haben. Dem sonst so aufgeschlossenen, agilen Schulleiter waren seine zweiflerischen Gedanken anzusehen.

Nach einigem Zögern entschloss er sich zu einem weiteren Probeflug. Nachdem auch der zweite Versuch daneben ging, wurde er misstrauisch und entdeckte ein kleines Grüppchen offensichtlich gut gelaunter junger Piloten, die anscheinend gerne noch einen dritten Absafer von ihm bewundert hätten. Jetzt fiel ihm auch auf, dass der Windsack zwar prall gefüllt war, sich aber kein bisschen bewegte. Die Gäste der DASSU, die auf sein Urteil bauend einen hervorragenden Flugtag erwarteten, waren etwas verunsichert.

Auch Leo Allkämper mit seiner Königsteiner Gruppe war ein regelmäßiger Gast in Unterwössen. Wenn ich mich richtig erinnere, hatte das jüngste Mitglied dieser Gruppe, Bernd Wehrheim, der auch noch viele Jahre, meist als Gastfluglehrer, in Unterwössen auftauchte, die Idee, den guten Schorsch einmal hinters Licht zu führen. Mitstreiter dafür waren schnell gefunden. In aller Früh und bewaffnet mit einer Leiter haben wir dann den Hang erklommen und den Windsack mit allem, was am Hang zu finden war, ausgestopft.

Negativ war nur, dass wir nach Klärung des Windphänomens vom Schorsch mit den Worten „jetzt schaugds aber schleinigst, dass ihr do naukommts und des Graffel wieder abbauts, ihr gscherde Hammi (Hammel) ihr“ ein zweites Mal die ca. 150 Höhenmeter den Hang hinauf mussten.



Schorsch Kantz und Hanna Reitsch

Eine Auszeit

7 Schulflüge in einem Jahr, obwohl man fast jedes Wochenende auf dem Flugplatz verbracht hatte, kann man nicht gerade als üppig bezeichnen. Vermutlich war dieser zähe Beginn eine der Ursachen, dass in den folgenden Jahren die Fliegerei etwas in den Hintergrund trat.

Eine andere Ursache war, dass mein Freundeskreis keinerlei Leidenschaft für die Fliegerei entwickelte. Motorisierte Zweiräder und die Touren, die man damit unternehmen konnte, standen hier im Vordergrund, und dafür war ich auch zu begeistern.

Schon 6 Wochen vor meinem 18. Geburtstag wurde eine gebrauchte DKW RT 125 2H mit 6,4 PS und einer Spitze von 92 km/h für DM 900,- gekauft. Ich hatte zwar nur ein Vermögen von 500 DM, aber mein Vater, der sich auch für Motorräder erwärmen konnte, streckte mir den Rest vor. Vermutlich auf Grund erzieherischer Maßnahmen musste ich meine Schulden in monatlichen Raten von 50 DM bis auf den letzten Pfennig zurückzahlen, um den Betrag dann als Geschenk überreicht zu bekommen.

Da 6,4 PS und 92 km/h doch etwas wenig sind, wenn andere eine 500 cm³ BMW R 51/3 mit immerhin 24 PS fahren, musste die Zeit bis zum Erhalt des Führerscheines sinnvoll genutzt werden. Mit Tipps und Unterstützung von Werner Haas, dem dreifachen Motorradweltmeister auf NSU und auch einem Mitglied des Augsburger Vereins für Luftsport, wurde aus dem kleinen Motor erheblich mehr Leistung herausgekitzelt. Danach hatte ich weniger Probleme, mit den größeren Maschinen Schritt zu halten. Fahrzeugtuning war in den 1950er Jahren ein mit Ernsthaftigkeit betriebenes Hobby.

Nun fehlte nur noch der Führerschein für das Motorrad. Da ich bereits genügend Fahrpraxis auf dem Flugplatz sammeln konnte, traute ich mir die Prüfungsfahrt ohne vorherige Fahrstunden zu. Eine Stunde Theorie in einer Fahrschule, eine Prüfungsfahrt von einer Viertelstunde, und ich hatte meinen Führerschein der Klasse I. So einfach und kostensparend konnte man damals noch zu einem Führerschein kommen. Na ja, früher war es halt anders.

Und noch eine Ursache gab es dafür, dass die Fliegerei etwas in den Hintergrund trat.

Meine Lehrzeit war beendet und mein Wunschberuf lag nicht im Werkzeugbau, sondern in der Elektronik. Die Deutsche Post bot für Feinmechaniker eine Ausbildung im Fernmeldebereich am Fernmeldezeugamt in München an und in meinem Gesellenbrief stand Mechaniker/Werkzeugbau. Nach einem halben Jahr als Geselle wurde ich von der Handwerkskammer zur Gesellenprüfung als Feinmechaniker zugelassen und anschließend begann die Ausbildung zum Fernmeldetechniker in München.



Die Münchner Jahre

Natürlich trieb es einen auch hier immer wieder auf den Flugplatz. Einige der Segelflieger auf dem Oberwiesenfeld kannte man ja bereits, und wenn man dann den startenden Flugzeugen nachsah, kam doch etwas Sehnsucht auf. Eine aktive Teilnahme am Flugbetrieb in Augsburg verhinderte zunächst der zeitliche und räumliche Einsatz im Fernmeldedienst und ab 1958 das Fehlen der dafür nötigen finanziellen Mittel.

Ich hatte mit dem Studium der Elektrotechnik begonnen, und die 150 DM, die mir im Monat zur Verfügung standen (50 DM davon verschlang alleine ein möbliertes Zimmer), reichten ohne Zusatzverdienst zum Leben nicht aus. Kein Wunder also, dass ans Fliegen nicht zu denken war.

Das Leben als Student in München war trotz des kleinen Geldbeutels alles andere als langweilig. Altschwabing mit seinen vielen Kneipen, in denen jeden Abend kleine Kapellen spielten, war einer der Hauptanziehungspunkte.

Eine dieser Kneipen war das „Tabu“, eine Kellerbar, deren Bardame eine begeisterte Segelfliegerin war. Für mich und meine Kumpane hatte dies einige Vorteile. Bierflaschen, die im „Picnic“, einer Imbissbude an der Leopoldstraße, erheblich preiswerter zu bekommen waren als im Tabu, konnten wir unter der Jacke mit nach unten nehmen und Jorlanda heimlich übergeben. Diese versorgte uns dann aus unseren eigenen Flaschen, was die finanziellen Probleme zwar nicht beseitigte, aber doch etwas verbesserte.

Eine begeisterte Segelfliegerin kann doch einen begeisterten, verhinderten Segelflieger und dessen Anhang nicht dursten lassen.

An einem dieser Abende hatte sie die Siemens-Hauszeitschrift dabei, in der unter der Überschrift „Der Spatz flog bis nach Frankreich“ ein Segelflugbericht veröffentlicht wurde. Dort war auch neben Leo Allkämper, einem Original in Fliegerkreisen, den ich 1954 in Unterwössen kennengelernt hatte, auch Willi Auer, der mir den ersten Flug meines Lebens ermöglicht hatte, abgebildet. Willi Auer war unterdessen Mitglied der Nationalmannschaft.

Von diesem Augenblick an war mir die Firma Siemens irgendwie sympathisch.

Die Entwicklung in der zweiten Hälfte der 50er Jahre

1955 Wiedererlangung der eingeschränkten Lufthoheit der Bundesrepublik Deutschland am 05.05.1955.

Jetzt durfte in Deutschland auch wieder Motorflug betrieben werden.

10.06.1955 Das einsitzige Flugzeug „Zaunkönig“, entwickelt von einer Gruppe von Studenten der TH Braunschweig, erhält als erstes nach dem Kriege in Deutschland gebautes Motorflugzeug die Verkehrszulassung (D-EBAR).

1957 Musterzulassung des ersten in der DDR entwickelten Segelflugzeuges FES 530 „Lehrmeister“ am 12.11.1957

20.12.1957 Musterzulassung des einmotorigen Motorflugzeuges mit Kurzstart- und Kurzlandeigenschaften Dornier 27 A-1. Die Do27 ist das erste im Großserienbau hergestellte Motorflugzeug nach dem Kriege in der Bundesrepublik Deutschland.

31.01.1959 Als erstes Segelflugzeug in GFK-Bauweise wird das Segelflugzeug FS 24 „Phönix“ der Akademischen Fliegergruppe Stuttgart als Muster (Geräte-Nr. 207) zugelassen.

Der Spatz flog bis nach Frankreich!

Ein Bericht aus der Siemenszeitschrift
über den Rhön-Wettbewerb 1958

Pilot

Rudi Nahler

Mannschaft

Götz Scherff

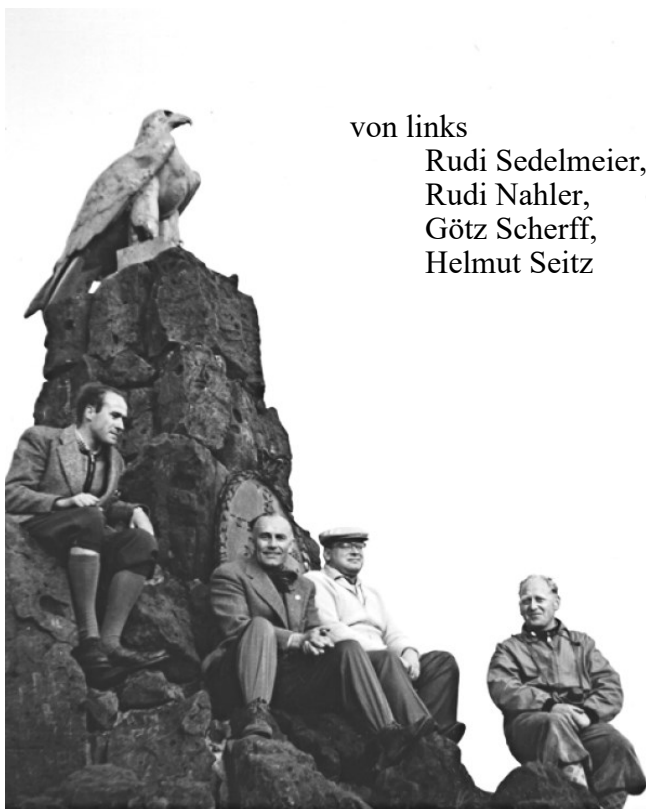
Rudi Sedelmeier

Helmut Seitz

Otto Tuscher (Text und Fotos)

von links

Rudi Sedelmeier,
Rudi Nahler,
Götz Scherff,
Helmut Seitz



Segelflieger sind ein abergläubisches Volk. Deshalb wird auch jeder die Skepsis verstehen, die uns, Mitglieder der Siemens-Segelfluggruppe München, bei der Ankunft auf dem „Berg der Segelflieger“, der Wasserkuppe, befiel. Die Wettbewerbstaffel zum „Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1958“ zeigte es schwarz auf weiß: Wir hatten die Teilnehmernummer 13 erhalten. Eine „gute 13“, eine „böse 13“, wer wollte es sagen?

Nicht besser wurde unsere Stimmung, als wir abends in der „Rhöngeistklausur“ saßen. Da wurde gefachsimpelt, und da wurde geplaudert mit den anderen Gruppen. Von allen Seiten mussten wir Berichte von früheren Segelflug-Wettbewerben hören, bei denen unsere „Konkurrenten von morgen“ außerordentliche segelfliegerische Leistungen vollbracht hatten. In der Halle standen zudem schnittige Schiffe moderner Bauart aus „renommierten Ställen“.

Die Piloten dieser Maschinen ließen keinen Zweifel an der hervorragenden Gleitzahl, der sagenhaften Geschwindigkeitspolare und der unwahrscheinlichen Thermikeignung.

Resignieren? Nein, wie so oft im Sport trösteten auch wir uns damit, dass nicht der Sieg entscheidend sei, sondern die Teilnahme am Wettbewerb. Außerdem, man würde ja sehen. Schließlich hatten wir nicht den schlechtesten Piloten der Gruppe gemeldet, und in unserer Werkstatt hatte

man nach Ansicht aller Experten sogar viel zu viel Zeit aufgewendet, um unseren serienmäßigen „Leistungsspatz“ etwas zu „frisieren“. Wir hielten es für das Beste, erst einmal abzuwarten.

Das gute Flugwetter der folgenden Tage ließ uns nicht viel Zeit zu Überlegungen und immerhin hatten wir am zweiten Tag des Wettbewerbs bereits eine Tageswertung mit einem 210-km-Flug Wasserkuppe – Ingenheim a. d. Weinstraße gewonnen. Dann aber schien unsere „13“ ihren bösen Zauber zu entfalten. Bei dem folgenden Zielstreckenflug schnitten wir nur leidlich, bei einem freien Streckenflug sogar schlecht ab. Die Stimmung sank. Doch es kam der große Tag, der Tag des segelfliegerischen Abenteuers.



9⁴⁴ Uhr Start!

Unsere Maschine erhebt sich in den blauen Himmel und ist schon kurz darauf in großer Höhe unseren Blicken entschwunden. Wie üblich machen wir unseren VW-Bus und den Transportanhänger abfahrtsbereit, um beim Einlaufen der Landemeldung sofort losbrausen zu können. Es ist alles wie an jedem der vorangegangenen Tage auch. Wir warten, wir warten eine Stunde, zwei Stunden, vergebens. Keine Landemeldung. Dann brechen wir auf in Richtung Südwest.

Nach unseren Berechnungen müsste unsere Maschine schon 100 km geschafft haben. Wir erreichen Aschaffenburg und rufen vom dortigen Technischen Büro aus zum ersten Mal die Wettbewerbsleitung auf der Wasserkuppe an. Antwort: „Noch keine Landemeldung“ Die Autobahnraststätte Pfungstadt ist unsere nächste Station - dasselbe: Keine Landemeldung.

Um 17³⁰ Uhr versuchen wir es von Kaiserslautern aus. Es folgt wieder die lakonische Antwort: „Keine Landemeldung“! Nanu, was ist mit unserem Rudi los? Böse „13“, gute „13“? Am Himmel stehen noch dicke Kumuluswolken. Sollte wir wagen es kaum zu hoffen, unserem Piloten ein ganz großer Flug gelingen, ein Flug nach Frankreich? Wir fahren an die französische Grenze bei Saarbrücken, treffen dort das Rückholteam des Rhönsiegers 1957 und melden

zum vierten Mal Gersfeld 364 an. „Hallo Siemensgruppe“, kommt es da vom anderen Ende der Leitung, „vor ein paar Minuten hat sich euer Pilot gemeldet. Er ist nach acht Stunden Flug in Sorcy bei Void an der Straße Nancy - Paris gelandet. Ich buchstabiere: S wie Siegfried 0 wie...“. Donnerwetter, das sind nach unserer Autokarte ja rund 370 km! „Bravo Rudi“, rufen wir, schlagen uns gegenseitig auf die Schulter. „Es lebe die gute 13“!

Als wir lange nach Mitternacht durch Sorcy fahren, ist keine Menschenseele zu sehen. Dann finden wir unseren treuen „Spatz“ am Rande einer Wiese. Rudi hat es sich, von französischen Bauern mit Decken versorgt, im Pilotensitz bequem gemacht. Wie wir hören, hat die Gendarmerie die Papiere unseres Vogels einbehalten, aus Zollgründen. Da das Auto der guten Zöllner aus Verdun kaputt ist, können wir erst am nächsten Tage abgefertigt werden und gegen Mittag die Heimreise antreten.

Um Mitternacht treffen wir wieder auf der Wasserkuppe ein. Dort hören wir, dass unser Flug mit 364 km ausgewertet wurde; eine andere Maschine hatte jedoch 427 km geschafft. Das trübt unsere Freude nicht, denn mit 364 km hat unser Pilot ja auch eine Bedingung für die „Goldene C“ eine doch recht begehrte und seltene segelfliegerische Auszeichnung erflogen und uns zudem in der Gesamtwertung auf den zweiten Platz gebracht



Der letzte Tag strapazierte dann noch einmal unsere Nerven.

Für den Zielflug Wasserkuppe - Bad Hersfeld und zurück ist als Schlusszeit für die Wertung 15¹⁵ Uhr festgesetzt. Als um 15¹⁰ Uhr von unserer Maschine noch nichts zu sehen ist, werden unsere Gesichter lang. 15¹¹ Uhr, 15¹² Uhr - nichts!

Alle Konkurrenten sind schon gelandet, die unseren zweiten Platz gefährden könnten. 15¹³, 15¹⁴ Uhr - wir wagen kaum noch in den Himmel zu sehen.

15¹⁵ Uhr, plötzlich taucht in rascher Fahrt eine Maschine auf. In einem riesigen Kurvenslip schwebt sie auf den Landeplatz zu. Wir können es kaum fassen.

Die „13“! Ist sie also doch eine „gute 13“ gewesen; denn bei der Gesamtauswertung kommen wir nun endgültig auf den zweiten Platz.



Ein zweiter Platz beim traditionellen Rhön-Wettbewerb, an dem zum ersten Male eine Siemens Segelfliegergruppe teilnahm. Ein schöner Erfolg!

von rechts

Willi Auer, Michael Widemayr,
Hans Günter Heinzel, Rudi Nahler, Leo Allkämper
der auch die Laudatio hält



Die Entwicklung ab den 60er Jahren

- 24.04.1961 Der SF-24 „Motorspatz“ der Firma Scheibe Flugzeugbau wird als erster eigenstartfähiger Motorsegler als Muster (Geräte-Nr. 581) zugelassen.
- 29.06.1962 Adolf Daumann fliegt mit einer Lommatzsch-Favorit vom der VEB Apparatebau Lommatzsch (DDR) das erste 500-km-Dreieck in Deutschland.
Erstflug: 30.04.1962. Bis 1963 entstanden 5 Lom 61. Gleitzahl 38 bei 90 km/h
- 1966** Die vom LBA erarbeiteten neuen Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge (LFS) treten in Kraft.
- 05.04.1967 Die neue Prüfordnung für Luftfahrtpersonal (LuftPersPO) tritt in Kraft.
- 09.03.1968 Gründung der Oscar-Ursinus-Vereinigung (OUV). Die OUV fördert in Deutschland den Eigenbau von Luftfahrtgerät. In diesem Zusammenhang erstellt sie technische Gutachten, die dem LBA als Grundlage für die Einzelstückzulassung dienen.
- 16.05.1968 In der Bundesrepublik tritt die neue „Prüfordnung für Luftfahrtgerät“ (LuftGerPO) in Kraft. Die technischen Prüfungen (Muster-, Stück- und Nachprüfungen) werden von anerkannten Betrieben durchgeführt.
Die Anerkennung und Überwachung der „Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe“ erfolgt durch das LBA.
- 16.05.1968 Die Firma Autoflug erhält die erste Anerkennung als luftfahrttechnischer Betrieb (LTB) gemäß LuftGerPO
- Juni 1968 Das LBA führt das „Verzeichnis der Segelflugzeuge“, das bisher dezentral von den einzelnen Länderbehörden geführt wurde.
- 1970**
- 22.07.1970 Der Motorsegler SF 27 M der Firma Scheibe Flugzeugbau GmbH wird als erster nach dem Kriege in Serie gebaute Motorsegler mit Klapptriebwerk zugelassen.
- 01.09.1975 Musterzulassung des einsitzigen Segelflugzeuges in glasfaserverstärkter Kunststoffbauweise ASTIR CS der Firma Grob. Erstmals werden nach den Regeln industrieller Großserienfertigung erhebliche Stückzahlen (535 Stück) hergestellt.
- 1980**
- 18.03.1983 Mit der Einzelstückzulassung des Segelflugzeuges SB10 der Akademischen Fliegergruppe Braunschweig (Geräte-Nr. 284) wird nicht nur das größte Segelflugzeug der Welt (Spannweite: 29 m) zugelassen, sondern auch die Verwendung von kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen (CFK) im Segelflugzeugbau eingeleitet.
- 09.01.1984 Der erste nichteigenstartfähige Motorsegler, ein Ventus bT der Firma Schempp-Hirth wird als Muster zugelassen. Es handelt sich hierbei um die Umsetzung eines Konzeptes für einen Einfachmotorsegler mit Hilfsantrieb.
- 1990**
- 31.12.1997 Die Zahl der in der Bundesrepublik Deutschland registrierten Segelflugzeuge erreicht mit 7862 Stück ihren bisher höchsten Stand.
- 22.12.1987 Musterzulassung des doppelsitzigen Segelflugzeuges ASH 25, das mit einer Spannweite von 25 Metern die Leistungen von Hochleistungseinsitzern erreicht und neue Streckenrekorde ermöglichte.

Die Siemens Segelfluggruppe München (SSGM)

Das Studium ging zu Ende und kaum hat man den Prüfungsstress hinter sich, steckt man schon wieder im Entscheidungsstress. Soll man nun gleich einen Arbeitgeber auswählen oder soll man sich damit etwas Zeit lassen und einige Wochen das Leben genießen?

Finanziell gesehen war dies ja kein Problem. Während des Studiums haben wir zu dritt einen „Studenten-Elektroschnelldienst“ aufgebaut, in dem vom Versetzen von Steckdosen über die Reparatur von Rundfunk- und Fernsehreparaturen bis hin zum Setzen von Fernsehantennen aufs Dach alles erledigt wurde, was die zahlreichen Kunden benötigten. Unser Unternehmen und damit auch die Einnahmen liefen ausgezeichnet. Auch der Gedanke, den Schnelldienst offiziell anzumelden und weiterzuführen, wurde diskutiert, aber schnell verworfen.

Zuerst den Markt etwas zu sondieren, bevor man sich entscheidet, schien mir am sinnvollsten.

Wählerisch konnte man 1961–62 bei der Auswahl seines zukünftigen Brötchengebers sein. Es war eine Zeit, in der Ingenieure eine Mangelware darstellten und man umworben wurde. Aus ganz Deutschland gab es gut vergütete Einladungen zur Besichtigung einer eventuellen zukünftigen Arbeitsstätte.

Bei einem Besuch bei Siemens entdeckte ich am schwarzen Brett einen Aushang der Siemens-Segelfluggruppe und erinnerte mich sofort an den Artikel in der Siemens-Hauszeitschrift. Eine Firma mit einer eigenen Fluggruppe, das war mir auf Anhieb sympathisch und gab auch den Ausschlag, diesen Arbeitgeber zu wählen, obwohl Siemens nur 700 DM, IBM in Stuttgart immerhin 780 DM als Anfangsgehalt für einen Jungingenieur bot.

Mit dieser Entscheidung wird Segelfliegen endgültig zu meiner bevorzugten Sportart.

Eigentlich beginne ich jetzt erst, 10 Jahre nach dem ersten Schritt, mit dem Segelfliegen.



Helmut Seitz

Als ich am 1. März 1962 bei Siemens mein neues Berufsleben begann, wurde sofort mit dem Vorstand der SSGM Kontakt aufgenommen.

„Ja, bei uns“, bekam ich von Helmut Seitz, 2. Vorstand, Werkstatteleiter, 1. Fluglehrer und Träger des Silber-C, als Erstes zu hören, *„nehmen wir nur im Herbst, also vor der Winterarbeit, neue Mitglieder auf, und die können dann bei fleißiger Teilnahme am Werkstattbetrieb lernen, wie man Segelflugzeuge baut.“* „Segelfliegen ist nämlich nicht nur....“ usw. usw.

Erst als ich ihm erklären konnte, dass im Augsburger Verein für Luftsport für Neulinge 200 Arbeitsstunden vor dem ersten Flug gefordert wurden und dass ich ja einiges an Werkstattefahrung mitbringe, wurde er etwas zugänglicher.

„Du kannst dir ja mal den Werkstattbetrieb ansehen, was aber nichts daran ändert, dass du frühestens im Herbst wieder einen Aufnahmeantrag stellen kannst.“ „Für heuer ist die Arbeit schon fast erledigt“, wurde mir mitgeteilt.

Die Werkstatt der SSGM war nicht mehr auf dem Oberwiesenfeld, sondern in Unterwössen. 1958 mussten die Luftsportler das Gelände räumen, da die Stadt München Platz für die Olympischen Spiele 1972 brauchte. Während der Großteil der Segelflieger in Königsdorf, ca. 50 km südlich von München, einen neuen Platz aufbaut, zog es die SSGM nach dem 100 km entfernten Unterwössen. Der Grund hierfür lag im Engagement des Hauses Siemens für die „Deutsche Alpensegelflugschule“.

Nach dem Gespräch mit Helmut Seitz ging es also am darauffolgenden Wochenende in einem vollbesetzten VW-Bus mit 34 PS, den die Siemens-Fahrbereitschaft ausrangiert und der SSGM überlassen hatte, nach Unterwössen.

Ein eigenes Fahrzeug war damals noch nicht selbstverständlich, und so ein Sammeltransport hatte auch seine Vorteile. Während nur einer auf den Verkehr achten musste, konnten die andern ungestraft feiern, wovon auf der Heimfahrt des Öfteren Gebrauch gemacht wurde.

Unterwössen, der Platz, auf dem ich das erste Mal 1954 mit dem Augsburger Verein als Helfer durch die Sumpfwiesen gewatet bin, war also unser Ziel. Hier hatte sich Vieles zum Besseren verändert.



Unterdessen gab es zwei Hallen: die Steinhalle der Schule, in der auch die Flugzeuge der SSGM untergebracht wurden, und die Halle der SSGM, in der die Werkstatt und die Winde ihren Platz fanden.

Die Werkstatt wurde unter der Woche von der DASSU und an den Wochenenden von der SSGM benutzt.

Es war ein harmonisches Miteinander zwischen DASSU und der Segelfluggruppe Siemens.

Auch die Schleppstrecke von ehemals ca. 750 m hat sich durch die Verlagerung der Winde in Richtung Unterwössen auf ca. 950 m verlängert.

Negativ war nur, dass der neue Teil der Schleppstrecke nicht befahren werden durfte. Die Seile mussten also per Hand über diese Wiese transportiert werden.

Und noch eine positive Neuerung konnte ich entdecken. Ein Restaurant war im Entstehen.

Auch an der Unterbringung hatte sich einiges verbessert. Geschlafen wurde nicht wie bei meinem ersten Besuch in einem Heuschöber, sondern in einem Fünfbettzimmer im Ort. Dort gab es auch ein ordentliches Frühstück und das alles zu einem moderaten Preis.

Auffallend war auch, wie sich die Mitglieder der Segelfluggruppe Siemens bereits ins Dorfleben integriert hatten. Nicht nur regelmäßige, abendliche Besuche in der Gaststätte zur Post, dort, wo es ein Fliegeressen für 3,50 DM gab, waren üblich, sondern auch beim Metzger, Bäcker und Schuster wurde man wie ein Einheimischer behandelt.

Gleich an meinem ersten Abend in Unterwössen konnte ich diese Vorzüge genießen. Wir wurden vom Schützenverein zu einem Preisschießen in den Gasthof Ammer eingeladen. Im Keller des Gasthofes hatte der Schützenverein eine Schießbahn und dort wurde mit Luftgewehren auf Scheiben geschossen. Spät wurde es an diesem Abend, als wir leicht beschwipst zu unserm Nachquartier wankten. Ich, der Glückspilz, hatte den Siegerpreis, einen Kranz aus Bockwürsten, um den Hals hängen. Nicht weil ich so gut in dieser Sportart bin, sondern weil ich Glück hatte und zufällig im richtigen Moment abgedrückt hatte.

Einen so positiven Eindruck wie vom Ort bekomme ich beim Betrachten der anstehenden Werkstattarbeit nicht. Schnell war klar, dass die noch zu leistende Arbeit von meinem Gesprächspartner sehr optimistisch eingeschätzt worden war. Der Bergfalke II (D-1500) war zwar schon einsatzbereit, aber an den beiden anderen Flugzeugen des Vereins, einer Ka 8 (D-1616) und einem L-Spatz (D-1414), war noch einiges zu tun.

Bei der Heimfahrt wurde ich dann gefragt, ob sie mich am nächsten Wochenende wieder abholen und mit einplanen könnten, was ich natürlich bejahte. Meine Hoffnung war, dass sich die Wartezeit bis zur Aufnahme in den Verein damit verkürzen ließe.



Während in der Werkstatt die restlichen Arbeiten weitergingen, wurde bereits geflogen und der gerade überholte Bergfalke wieder für einen weiteren Werkstattaufenthalt vorbereitet.

Eine Alpensegelflugschule

Der erste Versuch, 1952 eine „Alpensegelflugschule Unterwössen des Landesverbands Bayern im DAeC“ zu gründen, brachte Probleme. Es kam kein Geld in die Kassen, es gab keine Halle, die Flugzeuge waren ausgeliehen und die Rümpfe und Flächen der Flugzeuge waren in Scheunen und Heustadeln untergebracht. Trotz der fliegerischen Erfolge drohte das Aus, zumal sich noch immer kein gesetzlicher Träger für die Schule gefunden hatte.

Dr. Franz-Josef Baumgärtner, Direktor des Presse- und Informationsamtes der bayerischen Staatsregierung und seit 1929 Segelflieger und Inhaber der Lizenz Nummer 2 in Bayern, wurde zum wichtigsten Förderer der Idee, die Alpensegelflugschule des LVB in einen Verein mit dem Namen „Deutsche Alpensegelflugschule“ umzuwandeln.



Am 15. April 1954 wurde im Gasthof zur Post der Verein „Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen“ (DASSU) gegründet. Jedes Mitglied hatte eine Aufnahmegebühr von 5000 DM zu erbringen, um stimmberechtigt zu sein. Die Gründung des Vereins und die eingegangenen Aufnahmegebühren von 25.000 DM lösten aber nicht automatisch alle Probleme der DASSU. Erst ein Kuratorium zur Förderung der DASSU brachte die Lösung für die größten finanziellen Probleme. Es wurde am 1. Oktober 1954 gegründet. Vorsitzender des Kuratoriums wurde der bayerische Wirtschaftsminister und spätere Ministerpräsident Hanns Seidel.

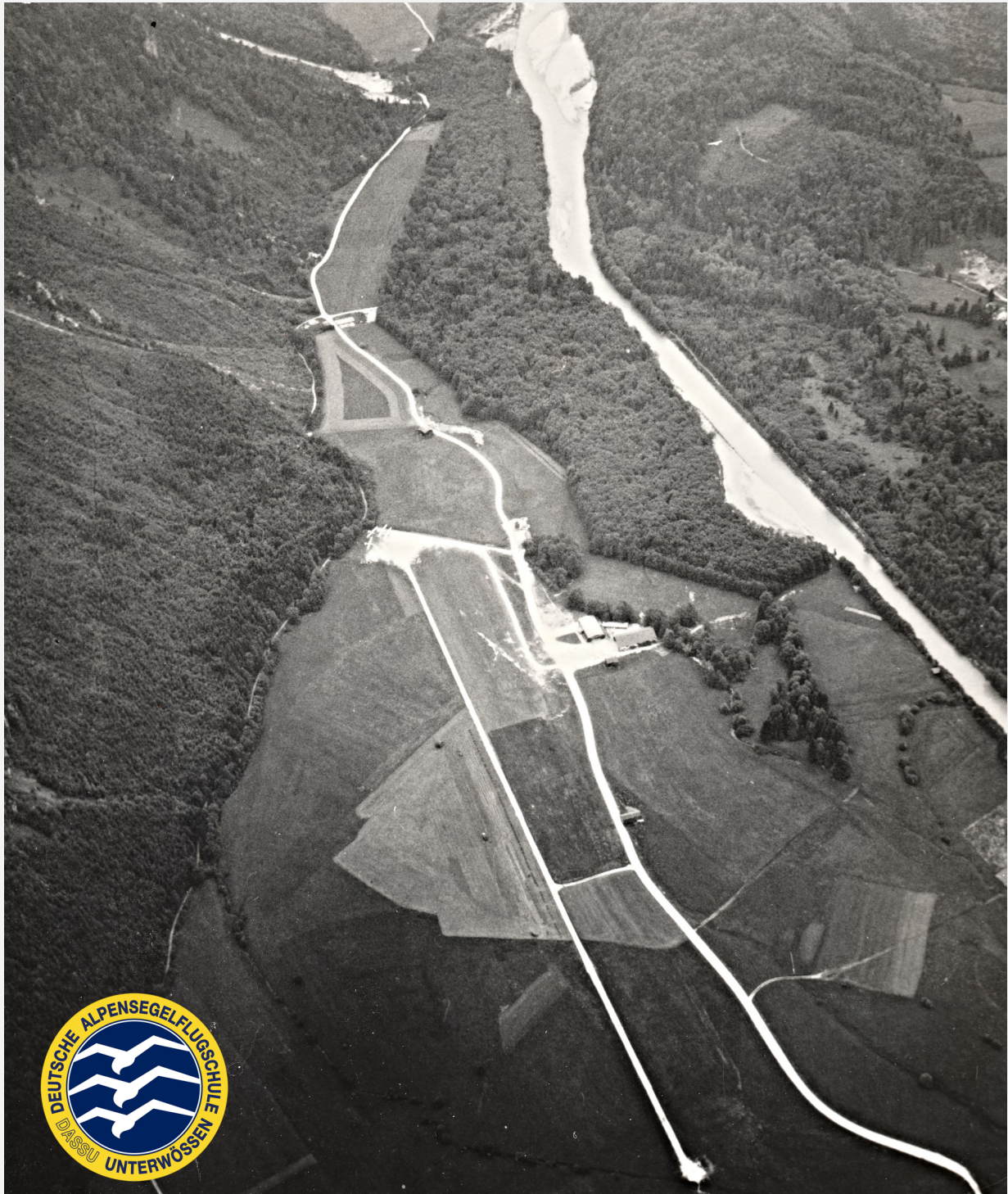
Der damals amtierende Ministerpräsident Dr. Ehard trat mit der Bitte an Dr. Hermann v. Siemens heran, der DASSU finanziell zu helfen, was ihm auch zugesagt wurde.

Sowohl die Siemens & Halske AG wie auch die Siemens-Schuckert-Werke beteiligten sich mit je 5000 DM und zählen somit zu den Gründungsmitgliedern der DASSU. Die Wahrnehmung der daraus resultierenden Verpflichtungen wurde an die Siemens-Segelfluggruppe übertragen.

Im Frühjahr 1958 wurde der 1. Vorsitzende der SSGM, Dr. Dr. Götz Scherff, als Vertreter des Hauses Siemens zum 2. Vorstand, dem geschäftsführenden Vorstand, der DASSU gewählt. Scherff hatte dafür die volle Unterstützung des Hauses Siemens. So konnte er z. B. offiziell alle anfallenden Büroarbeiten der DASSU bei Siemens von einer seiner Sekretärinnen erledigen lassen.

Bei diesem Hintergrund war es logisch, dass die SSGM nach der Schließung des Oberwiesenfeldes nicht nach Königsdorf, sondern nach Unterwössen ging.

Das Gelände der deutschen Alpen-Segelflugschule (DASSU) um 1962



Die Adresse der DASSU, Windseestraße 45, kündigt es ja bereits an. Alle paar Jahre besucht die Tiroler Ache den Platz und verwandelt ihn in einen See. Davon einmal abgesehen ist dies einer der schönsten und interessantesten Segelflugplätze Deutschlands.



Landung im Auwald

Bei einem Schulflug betätigte der Schüler beim Windenstart, obwohl schon im fortgeschrittenen Ausbildungsstand, anstelle des Ausklinkknopfes den Notabwurfknopf für die Haube. Bevor diese wegfliegen konnte, erwischte der Fluglehrer (Norman Dix) sie und konnte sie festhalten. Da er beide Hände dazu brauchte, musste nun der Schüler die Landung durchführen.

Die Haube gezielt abzuwerfen, war zu riskant, da nicht auszuschließen war, dass dabei eine Beschädigung des Leitwerks erfolgen konnte und damit ein unkalkulierbares Risiko entstehen würde.

Norman Dix wies jetzt den Schüler an, die Landeklappen auszufahren, um die Höhe schneller abzubauen und eine verkürzte Platzrunde einzuleiten.

Der Schüler, durch den Vorfall im erregten Gemütszustand, fuhr zwar die Landeklappen aus, überhörte aber dann die weiteren Anweisungen



Norman Dix und sein Schüler

seines Lehrers und hielt sich an die einstudierte Landeinteilung. Norman Dix, der mit dem Festhalten der Haube vollauf zu tun hatte und zusätzlich durch eine stark blutende Platzwunde am Kopf behindert war, bemerkte dies zu spät und konnte nicht mehr rechtzeitig eingreifen. Das Ergebnis war eine Baumberührung beim Einkurven in den Queranflug und somit eine unsanfte Landung im Auwald.

Bis auf die Schramme am Kopf von Norman, die ihm die Haube bereits beim versuchten Abwurf verpasst hatte, entstieg den beiden Piloten dem doch sehr ramponierten Flugzeug unversehrt.

Die Werkstattarbeit war damit für den Rest des Jahres gesichert.

Bergfalke I (Mü 13E), ein Mitteldecker für die Schulung und den Leistungsflug. Von Egon Scheibe 1951 entwickelt und in Österreich wegen des damaligen in Deutschland noch gültigen Bauverbotes fertiggestellt.

Bergfalke II/55 von Egon Scheibe auf der Basis der Mü 13E entwickelt. Erstflug 1955

Bergfalke II

Länge	8,0 m
Spannweite	16,6 m
Gleitzahl	28,5 bei 78 km/h
Geringstes Sinken	0.7m/sec bei 70km/h
max. Fluggewicht	420 kg
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Mindestgeschwindigkeit	55 km/h

Ein Funkgerät für den Segelflug

Die Arbeit ging also nicht aus. Erstaunt war ich, dass das mit Röhren bestückte Funkgerät den Aufprall unbeschadet überstanden hatte.

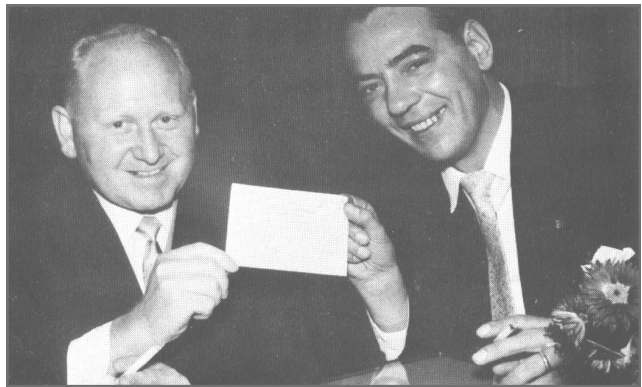
Zwei Mitglieder der SSGM, Walter Freter (Elektronik) und Helmut Seitz (mechanischer Aufbau) hatten dieses Funkgerät aufgrund einer Ausschreibung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt“ entwickelt. Gefordert war ein Sprechfunkgerät „kleinsten Ausmaßes und großer Reichweite“,

Ende 1957 war es dann so weit und die ersten Erprobungen auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Vom Walter Dittel Luftfahrtgerätebau Landsberg am Lech wird das Funkgerät 1959 übernommen und unter der Bezeichnung SFG 4/59 in Serie hergestellt. Der Lufttüchtigkeitsnachweis wurde durch das Luftfahrtbundesamt am 19.10.1960 erteilt.

Das Funkgerät mit Zubehör wurde für DM 1.315,- Bordstation und DM 1.515,- Bodenstation am Markt angeboten.

(Das Anfangsgehalt eines Ing. lag in dieser Zeit bei ca. DM 600,-- je Monat.)

Für die Entwicklung des Flugfunksprechgerätes erhielt die SSGM am 8.11.1960 aus der Hand des damaligen Bundesministers für Verkehr, Seehofer den mit DM 5000,-- dotierten Oskar-Ursinus-Preis.



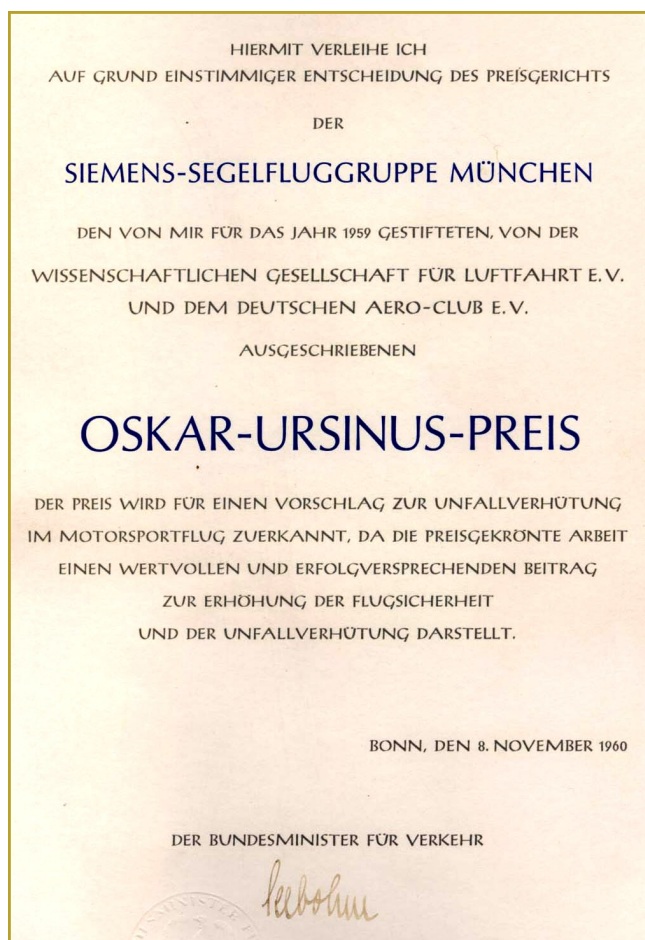
Helmut Seitz

Walter Freter



Dr. Seehofer

Dr. Dr. Götz Scherff



Mitglied der Siemens Segelfluggruppe

Viel Arbeit gab es. Der einzige Doppelsitzer des Vereins, der bei seiner Landung im Auwald erhebliche Schäden erlitten hatte, sollte wenigstens bis zum Herbst 1962 wieder in die Luft kommen, und dafür wurde jede Hand gebraucht.

Das war mein Glück. Ich durfte also entgegen der Regel meinen Aufnahmeantrag bereits im April stellen, der dann rückwirkend zum 1. März genehmigt wurde. Über den Sommer durfte ich dafür regelmäßig die Werkstatt besuchen. Da sich kaum ein Mitglied der SSGM vor der Arbeit drückte, ging es zügig voran.

Die Zeit, bis Scheibe die benötigten Teile zum Wiederaufbau der D-1500 lieferte, wurde mit der Instandsetzung eines Fieseler Storch ausgefüllt. Den in Schweden ausrangierten Storch hatte die Siemens Segelfluggruppe als Schleppmaschine für Unterwössen besorgt.

Während wir bei bestem Flugwetter in der Werkstatt saßen, hatten es diejenigen, die nicht auf den Bergfalken angewiesen waren, besser. Sie konnten die Werkstattarbeit unterbrechen, um mit der K8 oder dem L-Spatz für maximal zwei Stunden an einem Wochenende in die Luft zu gehen.

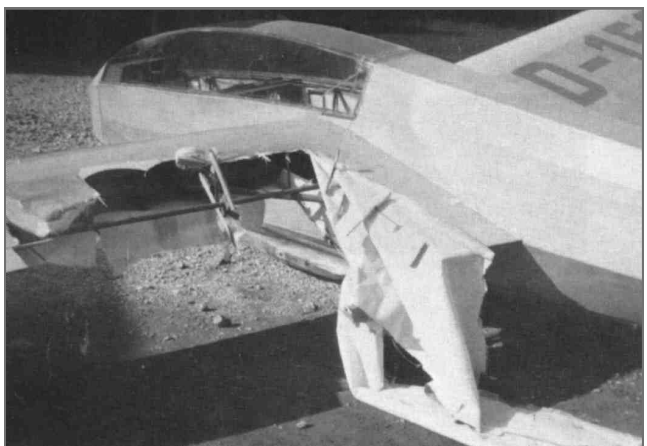
Was so alles passieren kann

Natürlich wird in der Werkstatt nicht nur gearbeitet, auch viele Ereignisse der vergangenen Jahre werden diskutiert. Dies verschafft einem Vereinsneuling interessante Einblicke in die Vergangenheit der Gemeinschaft. Dabei erfuhr ich auch, dass der Bergfalken D-1500, den wir gerade wieder flugfähig machten, schon im Vorjahr einen Unfall gehabt hatte.

Walter Freter flog mit einigen anderen Maschinen 1961 am Hang in Unterwössen. Der Hangaufwind ist dort nicht gleichmäßig über die gesamte Fläche verteilt, sondern es gibt schwache und stärkere Bereiche. Um diese möglichst optimal auszunutzen, ziehen einige Piloten im aufsteigenden Bereich den Vogel nach oben, um diesen Abschnitt mit Minimalfahrt zu durchfliegen und damit etwas mehr Höhe zu erreichen.

Ein Schüler der DASSU wollte dies wohl auch ausprobieren. Er tauchte unter dem Bergfalken hindurch, zog seine K8 hoch, kurvte ein und rasierte mit seiner Flächenspitze die Rippen des Bergfalken bis zum Klappenkasten heraus. Zum Glück wurden die Steuerorgane nicht in Mitleidenschaft gezogen. Beide Piloten konnten sicher landen.

Die Mitglieder der SSGM hatten wieder zusätzliche Arbeit. Zwar wurde der Flügel beim Scheibe wieder aufgebaut, aber die Bespann- und Lackierarbeiten erfolgten in Eigenregie.



Ein Storch in Unterwössen

Nicht nur mit der Wiederherstellung des Bergfalken II (D-1500) durften wir uns 1962 in der Werkstatt beschäftigen, ein zweiter Patient kam noch hinzu.

Durch Zufall entdeckte Dr. Götz Scherff, ein Mitglied der Siemens Segelfluggruppe München und 2. Vorstand der DASSU, 1961 in einer Zeitung, dass die schwedische Luftwaffe dabei war, ihre in den Kriegsjahren aus Deutschland bezogenen Fi 156 auszumustern. Da bei der DASSU eine leistungsfähige Schleppmaschine fehlte, wurde mit Siemens Stockholm sofort Kontakt aufgenommen, die dann nicht nur bei der Beschaffung behilflich waren, sondern den Vogel auch noch bezahlten.

Ludwig Karch, 1. Vorstand der DASSU, und Karl Sedelmayer als Vertreter der SSGM fuhren schnurstracks nach Schweden und suchten sich auf dem Flugplatz Oxelösund eine Maschine aus. Alle Flugzeuge waren, da sie einige Jahre unbenutzt im Freien gestanden hatten, in einem miserablen Zustand. Auf einem offenen Güterwagen begann die Reise gen Süden. Die Bevölkerung von Marquartstein staunte nicht schlecht, als auf ihrem Bahnhof (so was gab es damals noch) der Güterwagen ankam. Gemeinsam begannen DASSU und SSGM unter fachmännischer Aufsicht des Bauprüfers Kurt Bilzer, die vergammelte Maschine wieder aufzubauen.

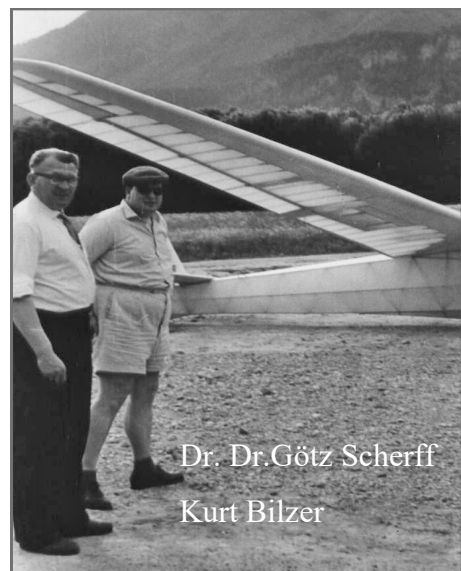
Ein Veteran mit 240 PS Argus V10, einer Startrollstrecke von 50 m und einer Landestrecke von 20 m mit dem Kennzeichen D-EBGY kam wieder in die Luft.

Nicht alle waren davon begeistert. Da gab es einen pensionierten Oberst, der sich ein Haus am Flugplatzrand gebaut hatte und den der Flugbetrieb im Allgemeinen und jetzt der Storch im Besonderen störten. Und es gab einen ehemaligen Bundesrichter, der seine Probleme mit dem Bürgermeister von Unterwössen und dritten Vorsitzenden der DASSU hatte.

Gute Kontakte zur Regierung von Oberbayern nutzten sie, um ihr Vorhaben, den Flugzeugschleppbetrieb in Unterwössen zu unterbinden, in die Wege zu leiten. Als sie dann noch aus der großen Masse der unbeteiligten Einwohner des Achentals einige Unterstützer mobilisieren konnten, untersagte das Luftamt den Flugzeugschleppbetrieb.

Schnell verbreitete sich darauf im Talbereich das Gerücht, die DASSU sei aus diesem Grunde nicht überlebensfähig und müsse ihr Gelände deswegen der Bundeswehr überlassen. Als dann tatsächlich Hubschrauber der Bundeswehr mit Übungsflügen auf dem Flugplatz der DASSU begannen – man hatte ja auch einige gute Kontakte –, war der Aufschrei bei den Anwohnern unüberhörbar.

Die vielen Leserbriefe pro Segelfluggelände konnten die Behörden nicht ignorieren, sodass der Schleppbetrieb wieder aufgenommen werden konnte.



Dr. Dr. Götz Scherff
Kurt Bilzer

Der Bergfalke D-1500 fliegt wieder

Ende August war der Vogel fertig und konnte eingeflogen werden. Am 9. September 1962 um 15:44 Uhr war es dann auch für mich so weit. Ziemlich genau 10 Jahre (2.9.1952) nach meinem Eintritt beim Augsburger Verein für Luftsport begann die Fliegerei in Unterwössen, natürlich auf dem wiederaufgebauten Bergfalken D-1500. Jetzt ging alles recht flott voran. Der Verein hatte einen jungen, gerade fertig ausgebildeten Fluglehrer (Otto Tuscher), der sich nicht nur überproportional für seine Schützlinge einsetzte, sondern auch noch dazu die Fähigkeit hatte, alle mit seiner Begeisterung anzustecken. Es war ein sonniger Herbst und an vielen Wochenenden konnte man fliegen.

Am 4. November 1962, bei meinem 24. Windenstart, war nicht mehr Otto Tuscher, sondern Helmut Seitz mein Fluglehrer, der mir nach der Landung eröffnete, dass am späten Nachmittag, wenn der Wind etwas nachlässt, mein erster Alleinflug eingeplant wird. Anscheinend hatte ich von den sieben Schulstarts in Augsburg doch nicht alles vergessen.



Otto Tuscher

Recht lange wird einem ein Tag, an dem man auf ein solches Ereignis wartet. Da geht einem so einiges durch den Kopf. Der Flug selbst machte mir wenig Kopfzerbrechen. Beim Fliegen fühlte ich mich sehr sicher und die Verbindung zum Fluglehrer blieb ja erhalten. Unser Schulflugzeug, der Bergfalke, war bereits mit einem Funkgerät ausgestattet, was 1962 noch eine Ausnahme darstellte. Kopfzerbrechen bereiteten mir eher die lieben Freunde. Ich konnte mir vorstellen, dass sie die übliche Prozedur, die Sensibilisierung des Allerwertesten für die Thermik, nach meinem ersten Alleinflug mit Genuss herbeisehnten, zumal sie eine gewisse Vorfreude erkennen ließen.

Was dann am Nachmittag kam, war nicht mein geplanter erster Alleinflug, sondern ein unangenehmer, böiger Wind, der diesen verhinderte. Mit dem Gedanken, wenn nicht heute, dann halt am nächsten Wochenende, ging es zurück nach München.

Anstelle meines ersten Alleinflugs brachte das nächste Wochenende kräftigen Schneefall, und damit war die Flugsaison 1962 beendet.



Eine SF 26 für die DASSU

Der Winter 1962/ 63 war für ganz Europa einer der strengsten Winter. Die Ostsee war komplett vereist, in Würzburg fror Ende Dezember der Main vollständig zu und am Bodensee und Chiemsee war es nicht anders.

Wir waren die meisten Wochenenden in der Werkstatt mit dem Bau einer SF 26 für die DASSU beschäftigt. Natürlich wurde dabei die Möglichkeit, einmal mit dem Auto auf dem Chiemsee spazierenzufahren, zu einem Ausflug auf die Fraueninsel genutzt.



auf dem Chiemsee. 1963

Dass die Mitglieder der SSGM ihre Winterarbeit für den Bau eines DASSU-Flugzeuges einsetzen, hatte folgenden Grund:

Die SSGM besaß drei Flugzeuge und das waren eindeutig zu wenige, um den Ansturm der Flugwilligen zu befriedigen. Aber was sollte man tun, wenn das Geld für ein viertes Flugzeug nicht reichte? Da kam einer auf eine glorreiche Idee. Die DASSU wollte sich eine SF 26 im Rohbau anschaffen und diese den Winter über aufbauen. Durch Reparaturarbeiten war ihre Werkstattkapazität aber bereits aufgebraucht. Wenn der Aufbau von uns übernommen würde, könnte doch damit die Chartergebühr für den Vogel erarbeitet werden. Ein Jahr eine SF 26 für uns zu haben, war kein schlechter Gedanke.

Im Dezember wurde der Rohbau geliefert und von uns fertiggestellt. Pünktlich zur Flugsaison 1963 stand die SF 26 bereit. Dass die DASSU unterdessen aus dem einen Jahr einen Zeitraum von 100 Flugstunden gemacht hatte, verschwieg uns unser Vorstand während der Bauzeit. Die Arbeitsmoral sollte ja nicht untergraben werden. Nach anfänglichem Murren akzeptierten die Mitglieder notgedrungen die veränderte Abmachung.

Dass abgesehen von einigen Erprobungsstarts der Vogel den Mitgliedern nicht zur Verfügung stand, war ein internes Problem der SSGM.

Die Bayerischen Segelflugmeisterschaften 1963 fanden Anfang Juni in Roth bei Nürnberg statt. Helmut Seitz, unser 2. Vorstand, wollte mit der neuen SF26 daran teilnehmen, und dem wurde zugestimmt. Dass damit die 100 Stunden, die der Vogel der SSGM zur Verfügung stand, fast aufgebraucht wurden und somit das Flugzeug für die anderen Vereinsmitglieder nicht mehr einsetzbar war, wurde dabei übersehen.



SF 26

Aufbauend auf der Zugvogelreihe und verschiedenen Spatzen wurde 1961 von Egon Scheibe die SF 26 gebaut.

Der Rumpf wurde vom Spatz abgeleitet, der Flügel war dreiteilig.

Gebaut wurden 60 Flugzeuge.

SF 26 Scheibe Flugzeugbau

Länge	6,7 m
Spannweite	15 m
Gleitzahl	30 bei 80 km/h
Geringstes Sinken	0.7m/sec bei 70km/h
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h

Der erste Alleinflug

Ostern 1963 war am 14. April und ans Fliegen war noch lange nicht zu denken. Es lag noch eine Menge Schnee am Flugplatz in Unterwössen. Erst in den letzten Apriltagen waren die ersten Starts möglich.



Am 27.4. ging es auch für mich los und am 1. Mai, nach über 5 Stunden mit Lehrer und 32 Starts in Unterwössen, durfte ich endlich zum ersten Mal alleine fliegen.

Der 1. Mai war ein mäßig bewölkter, aber kalter Tag und begann wie jeder Flugtag. 8 Uhr: Halle ausräumen, Flugzeuge überprüfen und ausrüsten, Start und Winde aufbauen usw. Bei der Flugzeugeinteilung wurden mir die ersten Starts auf unserem Bergfalken zugesprochen. Wie üblich waren maximal 5 Starts am Tag eingeplant.

Der erste Start war gleich ein Seilriss, und nach dem zweiten Start saß nicht mehr Otto Tuscher, sondern Helmut Seitz auf dem hinteren Sitz. Ich wurde etwas unruhig, sollte es heute wirklich so weit sein? Also sauber das Gelernte abspulen und bei der ruhigen Luft klappte auch alles sehr ordentlich. Während des Fluges war von hinten kein Kommentar zu hören und nach der Landung wurde mir erklärt: „Den nächsten Start machst du alleine.“

Jetzt wird es ernst. Ich sitze mit Kribbeln im Bauch und voller Vorfreude alleine im Bergfalken. Kurz noch einmal alles überprüfen, dann die Haube schließen, das Seil wird eingeklinkt, die Fläche angehoben und los kann's gehen.

Die Winde zieht an, beschleunigt, ich hänge am Seil und schieße in den Himmel. Der Aufstieg wird flacher und geht in die Horizontale über, das Seil klinkt aus, zur Sicherheit auch selbst nochmals klinken, und ich bin frei.

Noch bei keinem der bisherigen Starts habe ich das Gefühl des Schwebens so bewusst wahrgenommen. Bisher wurde ich kontrolliert und korrigiert, und jetzt kontrolliere und korrigiere ich mich selbst. Was für ein Hochgefühl.

Viel zu schnell war die Höhe abgekurbelt und ich musste meine Aufmerksamkeit der bevorstehenden Landung zuwenden. Gegenanflug über den Buchberg, Queranflug auf den Steinbruch an der Gescheuerwand zu und dann der Landeanflug. Jetzt volle Konzentration auf die Landung. Der Boden kommt näher, den Vogel behutsam abfangen und sanft setzt der Bergfalk auf der Piste auf und rollt aus.

Die Erde hat mich wieder und ich schwebe noch immer im siebten Himmel.

Geht doch ganz einfach, ist mein Empfinden, als ich mit stolzgeschwellter Brust aus der Maschine steige. Nach dieser guten ersten Landung folgten dann noch zwei weitere Alleinflüge, die dank der ruhen Luftmasse auch recht ordentlich ausfielen.



Der unangenehme Teil der A-Prüfung, die Sensibilisierung des Hinterteils zum Zwecke der Erhöhung des Thermikgefühls, fiel dann recht moderat aus, da dank der kalten Witterung nicht allzu viel Publikum am Flugplatz war.

Dass dieser erste Abschnitt eines Fliegerlebens nur der Anfang eines immerwährenden Lernprozesses ist, bei dem ein überhöhtes Selbstbewusstsein manch kräftigen Dämpfer verkraften muss, konnte ich zwar erahnen, wurde an diesem Tag aber in den Hintergrund verbannt. Die Euphorie über das Erreichte stand im Vordergrund und das wurde natürlich ordentlich gefeiert.

K8 D-1616

Schon am darauf folgenden Wochenende wurde ich nur noch für einen Start auf unserem Bergfalken eingeteilt. Danach gab es eine kurze Einweisung, wie mit unserer K8 umzugehen sei und wo die wesentlichen Unterschiede bei der Handhabung zwischen einem Doppel- und einem Einsitzer liegen.

Dann durfte ich das erste Mal einen Einsitzer fliegen.



Der Start war nicht zu beanstanden und

beim Abkurbeln der Höhe hatte ich den Eindruck, das Gerät voll zu beherrschen. Wendig war der Vogel! Während man beim Bergfalken zur Überwindung der Ruderkräfte einiges an Kraft aufwenden musste, ging dies bei der K8 alles ohne Anstrengung.

Beim Abkurbeln der Höhe hatte ich ja noch den Eindruck, das Gerät voll zu beherrschen, aber bei der Landung offenbarte der Vogel seinen eigenen Willen. Sanft wie ein rohes Ei wollte ich die Landung hinlegen, und was tat meine K8? Sie hüpfte einfach wieder in die Luft und startete damit einen Angriff auf mein Selbstvertrauen. Etwas verunsichert und in Erwartung einer Ermahnung wegen meiner holprigen Montag-Dienstag-Landung begab ich mich zu meinem Fluglehrer. Zu meinem Erstaunen hieß es nur: „*Das wird schon noch, K8 ist halt kein Bergfalke, mach noch ein paar Starts*“, was ich mir natürlich nicht zweimal sagen ließ.

Der Fluglehrer hatte recht. Schon mit dem nächsten Start wurde die Landung besser und am Ende des Tages hatte ich den Eindruck, dass der Vogel mir nun gehorchte.

Die **K8** war ein Entwurf von Rudolf Kaiser. Ihr Erstflug war im Jahre 1957. Ziel des Entwurfs war ein robuster, einfacher einsitziger Übungssegler für den Schul- und Vereinsbetrieb. Von der K8 wurden in der Ursprungsversion nur sechs Exemplare gebaut, da eine mangelnde Querruderwirkung festgestellt wurde. In der Nachfolgeversion K8B wurden größere Querruder, eine Federtrimmung (ab November 1958 wahlweise Flettnertrimmung) und ein Schiebefenster im Haubenrahmen integriert.

K8B

Länge	7,0 m
Spannweite	15 m
Gleitzahl	25 bei 75 km/h
Geringstes Sinken	bei 62km/h
max. Fluggewicht	310 kg
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Mindestgeschwindigkeit	55 km/h

L-Spatz D-1414

Sechs Wochen später und um 14 Starts auf der K8 erfahrener wurde mir dann zum ersten Mal der Star des Vereins, der L-Spatz D-1414, für eine Platzrunde anvertraut. Dieser Vogel war natürlich schon alleine durch sein Aussehen etwas ganz Besonderes. Beim Bau hatte die SSGM auf die Verringerung des Luftwiderstandes durch eine integrierte Haube geachtet, und das unterschied ihn von allen anderen L-Spatzen.



Haube zu, ein Ruck und schon bin ich in der Luft. Ausklinken, Nachklinken, Querabflug zur Position und der Faden hängt. Eine kurze Korrektur und er hängt auf der anderen Seite. Der Spatz ist noch viel empfindlicher als die K8. Zarte Korrekturen bringen den Faden endlich in die Mitte und dann geht's zur Landung. Ich bin etwas zu hoch, also Landeklappen raus. Es pfeift höllisch laut und die Klappen wirken kaum. Mit Seiten- und Querruder einen leichten Slip einleiten, aufrichten, ausschweben und sanft aufsetzen.

Der Spatz ist extrem wendig und gut zu slippen. Ich bin begeistert und habe damit mein Lieblingsflugzeug gefunden.

Der Spatz

war mit ca. 500 gebauten Exemplaren das erfolgreichste Produkt von Scheibe-Flugzeugbau in den frühen Nachkriegszeiten. Bei der „Spatzenfamilie“ handelte es sich um sehr wendige Flugzeuge, die bei überzogenem Flugzustand leicht über die Fläche abkippen und ins Trudeln übergehen. Dieser Zustand kann jedoch durch schnelles Gegenseitenruder sofort beendet werden.

„Spatz A“ und „Spatz B“ waren die Vorgänger der Spatz-Serie. Von diesen Mitteldecker mit einer Spannweite 13,20 m wurden ca. 35 Stück gebaut.

„L-Spatz“, ein Mitteldecker mit einer Spannweite von 15 m und einer Gleitzahl von 29, von dem etwa 40 Exemplare gebaut wurden.

„Spatz 55“, eine verbesserte Variante des B-Spatzen mit einer Spannweite von gleichfalls 13,20 m, jedoch als Schulterdecker. Der Erstflug des auch für den Eigenbau zugelassenen „Spatz 55“ erfolgte 1954. Insgesamt wurden davon etwa 15 Exemplare gebaut.

„L-Spatz 55“, ein Schulterdecker mit einer Spannweite von 15 m. Der Erstflug erfolgte 1954 und der Serienbau ging bis 1962. Ca. 470 wurden gebaut - z.T. auch in Lizenz in anderen Ländern -, davon ca. 300 in Deutschland, ca. 155 in Frankreich von der Fa. Avialsa als A.60 Fauconnet und ca. 15 Exemplare bei Meteor in Italien als MS-30 L Passero.

L-Spatz	
Länge	6,25 m
Spannweite	15 m
Gleitzahl	29 bei 73 km/h
Geringstes Sinken	0.68m/sec bei 64km/h
max. Fluggewicht	265 kg
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
bei böigem Wetter	110 km/h
Mindestgeschwindigkeit	50 km/h

Die Flugplatztaufe

Die Winde stand in Unterwössen nicht immer dort, wo sie heute steht. Vor der Platzverlängerung 1964 wurde sie auf der kleinen Anhöhe, ca. 200 m östlich des heutigen Standorts, aufgestellt.

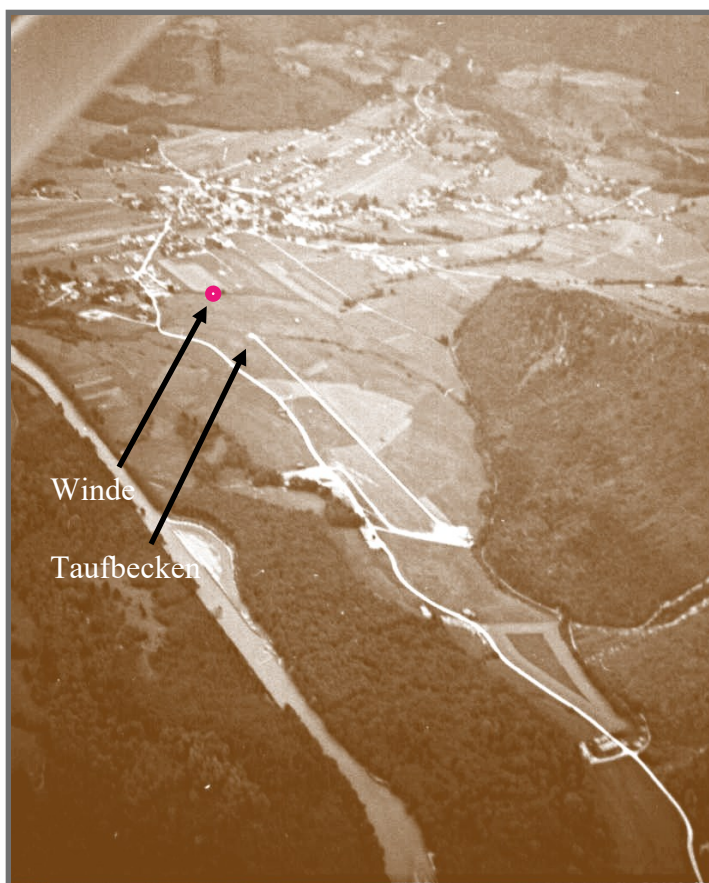
Da der Bauer, dem die Wiese dazwischen gehörte, etwas gegen das Befahren seines Grundes hatte, mussten die Seile immer von der Winde bis zum heutigen Windenstandplatz per Hand gezogen werden, und deswegen brauchte man Fallschirmjäger. Eine anstrengende Angelegenheit für jeweils zwei Personen, die sich selbst meist nicht als Fallschirmjäger, sondern als Windensklaven bezeichneten. Mindestens zwei Stunden je Flugtag hatten die Flugschüler dafür zu opfern.

Interessant wurde es immer, wenn Neulinge, mit und ohne Schein, am Platz auftauchten. Diese wurden mit Vorliebe zum Fallschirmjagen eingeteilt, denn auf sie wartete eine Überraschung.

Den kleinen Bach, heute direkt hinter der Winde, überspannte eine Holzbohle, die bewusst nicht im rechten Winkel, sondern etwas schräg darübergelegt worden war.

Besonders ins Zeug legen musste man sich, wenn der Windenfahrer die Trommelbremsen, aus welchen Gründen auch immer, etwas anzog.

Wurde nun ein Neuling zum Fallschirmjagen abkommandiert, so zog der Windenfahrer die Bremsen so weit an, dass die Seile gerade noch zu ziehen waren. Beim Überqueren der schmalen Holzbohle wurden dann die Bremsen gelöst und das Opfer landete, meist kopf voraus, im kühlen Nass. So wurde der kleine Bach als Taufbecken für die Fallschirmjägerneulinge zweckentfremdet.



Große Strecken

Immer wenn über weite Strecken diskutiert wurde, saß ich mit großen Ohren in der Runde und staunte, was so mancher vorhatte.

Da ist Ludwig Karch, der erste Vorsitzende der DASSU. Sein Ziel ist der Malejapass, also ein Zielrückkehrflug von 506 km. Als ich mir die Strecke dann auf der Karte einmal ansehe und die zu fliegende Strecke nachmesse, komme ich, da es ja den Tälern entlanggeht, auf knapp 560 km. Ihm, dem Altmeister des Alpenflugs, ist das Gelingen dieses Vorhabens zuzutrauen. Er hat nicht nur 1937 den Rhönwettbewerb gewonnen, sondern sich mit seinen zahlreichen Flügen in und über die Alpen zum größten Alpenflugexperten entwickelt. Wenn er sein Wissen weitergab, bildete sich schnell ein Pulk wissbegieriger Streckenflieger und solche, die es werden wollten.

So war es auch Anfang Juni 1962. Ich sitze im Garten des „Schmutzigen Löffel“ und lausche gebannt dem Informationsaustausch zwischen Karch und einigen anderen erfahrenen Streckenpiloten. Im Wesentlichen geht es um 300-km-Flüge nach Westen und um das Gold-C.

Einer dieser Streckenpiloten, die mit Karch diskutieren, ist Hans Günter Heinzel. Er, der vor kurzem von Harro Wödl das Amt des DASSU-Schulleiters übernommen hatte, will mit der K7 der Schule (D-1777) einen neuen Streckenrekord für Doppelsitzer aufstellen. Geplant ist ein Zielrückkehrflug über 350 km mit Wendepunkt in St. Anton am Arlberg.

Die 300 km Zielrückkehrstrecke Unterwössen – Landeck hat Ludwig Karch

schon erprobt und sein Wissen weitergegeben, auch einige andere haben es ihm gleichgetan, aber mit einem Doppelsitzer bis zum Arlberg ist dann doch eine andere Herausforderung.

Am 23. Juni 1962 hat Hans Günter Heinzel sein Vorhaben verwirklicht. Der neue deutsche Zielrückkehrrekord für Doppelsitzer steht nun auf 354 km.



Ludwig Karch



Hans Günter Heinzel

Die **Schleicher K 7 Rhönadler** ist ein doppelsitziges Segelflugzeug. Der Erstflug erfolgte am 27.09.1956. Das Flugzeug ist als Schulterdecker in Gemischtbauweise ausgeführt. Es wurde, trotz der Auslegung als robustes Hochleistungssegelflugzeug, vorrangig zur Anfängerschulung eingesetzt.

K7 Rhönadler

Länge	8,15 m
Spannweite	16 m
Gleitzahl	25 bei 67 km/h
Geringstes Sinken	0,89 m/s bei 67 km/h
max. Fluggewicht	480 kg
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Mindestgeschwindigkeit	59 km/h

Neben mir sitzt an einem dieser Tage Jochen von Kalckreuth für den ich als Rückholer eingesprungen bin. Er hört den Erklärungen Karchs genauso angespannt zu wie wir Anfänger und gibt dem Meinungsaustausch durch gezielte Fragen immer wieder neue Nahrung. Er macht sich fleißig Notizen und man gewinnt schnell den Eindruck, dass in ihm ein Gen für den Streckenflug aktiviert ist. Als wir anschließend noch bei einem Glas Bier zusammensitzen, bestätigt sich dieser Eindruck. Er plant einen 300 km-Zielrückkehrflug nach Landeck.

Hubert Kaspar, der die Strecke bereits am 2.6.1961 mit einer K8 der Schule bewältigt hatte, sitzt auch mit am Tisch und erzählt von diesem Flug. Anhand einer Karte wird der Flug im Detail nachvollzogen und ich kann nur staunen. Nicht nur staunen, sondern auch richtig neidisch kann man werden, weil man selbst noch nicht so weit ist.

Es kostete einige Anstöße, bis Hubert Kaspar seinen Flug 1969 zu Papier brachte.

Erinnerungen an einen 10-Stundenflug.

Wie war es doch damals am 2.6.1961 bei der DASSU ?

Es war ein wunderbar klarer, vielversprechender Morgenhimmel. War vielleicht heute der Tag die 300,- DM zu gewinnen, die die Gemeinde Unterwössen für den ersten 10-Stundenflug mit Start und Landung auf dem Flugplatz der Deutschen Alpensegelflugschule ausgeschrieben hatte?



Hubert Kaspar

Kleines Frühstück ohne viel Flüssigkeit und ab zum Flugplatz. Es ist erst $\frac{1}{2}7$, Rolf macht bereits die Tost-Winde fertig, als er mich mit den Worten empfängt: „Hubert, heute machst du den 10-Stundenflug“. Für mich war damit alles klar.

Unser beliebter Egon Eberle war zur Zeit Stellvertreter vom Schulleiter Hans Günter Heinzel und bei ihm musste ich den beabsichtigten 10-Stundenflug anmelden, damit er gültig ist. Egons Antwort: „Hast wohl schlecht geschlafen, heute kommen bestimmt Gewitter, nimmst die K8 1611 dann kanst als erster starten“.

Da ich immer Spatzen flog, war die K8 für einen solchen Streckenflug für mich ein Fragezeichen. Fünf Starts mit einer K 8 hatte ich aber schon.



9 Uhr Start.

Der Hang ging bereits so gut, dass ich schnell auf 700 m über Platz war. Aber es ging noch höher. An der „Rauhen Nadel“ am Taubensee vorbei, steigend über die Rudelsburg zum Breitenstein. Ich konnte von hier direkt über den Walchsee zum Kaiser fliegen.

Da der Rückenwind sehr stark war und sich die Thermik von der allerbesten Seite zeigte, konnte ich ohne Umweg über Kufstein den Pentling (am Abend als Säufing verrufen) anfliegen.

Auch der Pendling meinte, ich solle mich nicht lange aufhalten und lieber gleich Richtung Achen-see abhauen. Allmählich glaub ich schon, daß die K8 das Kurbeln nicht verträgt. Bis zum Rofan (2299 m) ging es geradeaus. Etwas unterhalb der Spitze kam ich an.

Ein Steinbock stand an einem Vorsprung wie ein Denkmal. Leider hatte ich vor lauter Staunen vergessen, ihn im Foto festzuhalten.

Nun kurbelte ich bis zur Wolkenuntergrenze, ohne mich weiter aufzuhalten, ab in Richtung Birkkar (2756 m). Die Wolkenuntergrenze lag zwischen 3200 und 3500 Meter. Bis zur Karwendel-Westspitze (2375 m) geht es ohne zu kurbeln, dann wieder an der Basis und über Seefeld zur Miemingerkette (2593 m). Leider, oder Gott sei Dank, hatten wir damals noch keinen Funk. In aller Ruhe konnte man die Schönheiten genießen.

Nun konnte ich bereits das Gebiet um Landeck erkennen. Über den Mutterkopf (2777 m) mit kurzem Aufenthalt, ab in Richtung Parseier-Spitze (3036 m). Ich wusste bis zu diesem Flug nicht, dass eine solche Strecke mit so wenig Kurbeln zu fliegen ist. Bei früheren Überlandflügen hatte ich immer versucht, nicht unter die Bergkante zu kommen. Heute war es fast nicht möglich. So etwas durfte ich hinterher nie wieder erleben.

Landeck hatte ich links liegengelassen und bin direkt zur Parseier-Spitze geflogen. Die Flughöhe war hier nach meiner Erinnerung 3400 m, also weit über der Gipfelhöhe.



Nun erst kam mir zu Bewusstsein, dass ich besser umkehre, da ich ja einen enormen Gegenwind zu erwarten habe. Es war ja erst 11 Uhr 30. Ca. 160 km in 2 1/2 Stunden mit einer K8. Hätte ich keinen 10 Stundenflug angemeldet, Start und Landung mussten in Unterwössen sein, wäre ich sicher weitergefliegen. Damals wurden Rückkehrflüge noch selten geflogen. Außerdem kam mir der Gedanke, da ich so frühzeitig 160 km erreicht hatte, daraus gleich 500 km zu machen. Es sollte aber anders kommen.

Meine große Höhe schmolz nur so dahin. Bei Imst hatte ich schon so viel Höhe verloren, dass ich mit großer Mühe und Zeitverlust gerade so den Tschirgant erreichte. Endlich ging es wieder aufwärts und ich hatte wieder so viel Höhe, um über den Inn zu kommen. Der Grieskogel war meine Rettung. Ich musste zwar ganz unten anfangen, konnte aber die Basis erreichen um dann Richtung Seefeld abzuhausen. Viel Schweiß und trotzdem nur wenige Kilometer in der langen Zeit. Schnitt 22 km, aus der Traum von 500 km.

Nachdem ich den Inn überquerte, kam ich bei Seefeld wieder ganz unten an. Mit sehr viel Zeitaufwand und der Hilfe eines örtlichen Gewitters kam ich auf Höhe. Als ich die Basis erreichte, musste ich über Innsbruck ausweichen.

Noch spürte ich keinen Wasserdrang, hatte aber umso mehr Schweißausbrüche wegen der körperlichen Anstrengung. Andere meinten, es könnte aber auch Angst mitgespielt haben, was ich auch noch nie abgestritten habe. Es gibt genug Notlandeplätze, wo es einem bestimmt nicht warm ums Herz wird.

Das Karwendel musste ich umfliegen. Der Flugplatz Innsbruck lag direkt unter mir und in Richtung Bettelwurf stand das nächste Gewitter. Wieder zurück über den Inn zum Patscherkofel (2248 m). Fallen, fallen und dann etwas steigen am Fuß des Berges. Mühselig erreiche ich wieder Höhe. Die Basis wurde erreicht aber mit welchem Zeitaufwand. Nun glaubte ich, dass ich jetzt ohne weiteres das 2344 m hohe Kellerjoch erreichen würde. Doch dieser enorme Gegenwind brachte mich zur Verzweiflung. Schwaz am Fuße des Kellerjochs lag unter mir und es wurde wieder einmal dunkel. Liebe Sonne, scheine, erwärme den Boden unter mir, sonst komm ich nicht mehr weiter. Der Wind steht doch günstig zum Kellerjoch, aber es geht noch immer abwärts.

Noch flieg ich Richtung Fügen im Zillertal, aber Sicherheit geht vor. Dort ist eine Wiese ohne Einfriedung. Ich bin im Anflug und vor mir setzt auf dieser Wiese gerade ein Segler auf. Wo kam dieser nur her? Ohne weiter zu überlegen, mach ich nochmals einen Kreis in einer geringen Höhe und das Varo zeigt 0, dann 0,5 und allmählich 1 m. Vielleicht sieht mich der Pilot und zieht das Flugzeug weg, damit ich auch landen kann. Sonst gibt es hier ja keine Landemöglichkeit. Ein kleines Dankgebet und die Bitte, mein Schutzengel möge die Blicke des gelandeten Piloten auf mich lenken.

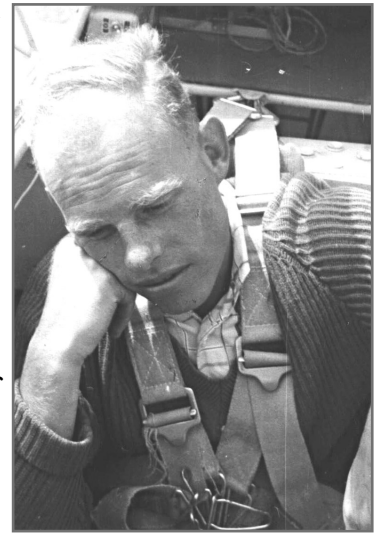
Ein Wunder geschieht. Er sieht mich und zieht sein Flugzeug weg. Er winkt und ein zweites Wunder geschieht. Mein Schutzengel bläst mit vollem Backen und mein Segler steigt langsam und beständig. Nach langer, anstrengender Zeit war ich wieder an der Basis. Den gelandeten Piloten sehe ich vor seinem Segler, sicherlich war er sehr traurig. So ist das Leben, des einen Freud ist des anderen Leid!

Wenn ich nun wieder hoffen konnte mit dieser Höhe doch noch nach Unterwössen zu kommen hatte ich mich gründlich getäuscht. Der Gegenwind machte es mir so schwer, dass ich mit Mühe und Not den alten Segelflugplatz am Zahmen-Kaiser erreichte, dort aber wieder Höhe gewinnen konnte. Es war fast zum Verzweifeln. Um die 9 Stunden war ich nun schon unterwegs. Aber wie soll ich nun nach Unterwössen kommen? Vor dem Kaiser Richtung Norden war alles im Stau. Die Höhe würde reichen, aber soll ich das Risiko dort durchzufliegen eingehen?

Im Krieg hatte ich viel Blind- und Nachtflug geflogen. Außerdem hatte ich die Berechtigung für Wolkenflug. Was tun?

Volle Konzentration, kein Fallen im Stau und schon sehe ich den Walchsee unter mir. Es fehlt nicht mehr viel zum 10 Stundenflug. Nur ich hatte Unterwössen noch nicht erreicht. Das Fallen war wieder so stark, dass ich an eine Landung in Kössen dachte, aber sicher reicht es noch bis Ettenhausen. Fast glaube ich, beim Durchfliegen vom Klobenstein aus der dortigen Wirtschaft Essensgerüche zu schnuppern, so tief bin ich, aber Ettenhausen liegt vor mir. Eine volle Stunde benötige ich nun, um die Höhe zum Anflug auf Unterwössen zu bekommen.

Klaus zu Nieden saß vor der Flugleitung. Ich sah ihn aufspringen und hörte seine Stimme: „*Er ist da*“. 19 Uhr 26 schreibt er ins Hauptflugbuch.



Klaus zu Nieden

Um 19 Uhr 30 sollte die Flugrettung beginnen. Da am Nachmittag überall Gewitter waren, glaubte niemand mehr an meine Heimkehr. Der Flugdienst war wegen der schlechten Witterung bereits am Nachmittag eingestellt worden. Außer Klaus zu Nieden war niemand mehr am Platz. Die anderen hatten genügend zu feiern. 4 Flüge über 5 Stunden, 2 mal 1000 m Startüberhöhung und dann kam ich auch noch zum Ausschuster-Stüberl. Endlich konnte ich trinken und essen, denn während des Fluges hatte ich keine Zeit für die 2 mitgenommenen alten Semmeln. Es wurde eine lange, fröhliche Feier.

Von den gewonnenen 300,- Mark blieb nach der Bezahlung der Flugkosten und der glücklichen Heimkehrfeier wenig übrig.

Anmerkung zum Bericht von Hubert Kaspar:

Ein Facharbeiter verdiente 1961 im Monat ca. DM 500,--. Da war eine Prämie von DM 300,-- für den ersten 10-Stunden-Flug, den die Gemeinde Unterwössen ausgeschrieben hatte, schon erstrebenswert.

Zum Verständnis einige Preise von 1961:

- Ein Windenstart bei der DASSU kostete 3,-- DM
- Bei Otto Stumbeck, einem der Vorstände der DASSU und Besitzer des „Gasthof zur Post“ in Unterwössen, gab es ein Fliegeressen für 2,50 DM und das Bier (0,5 Liter) kostete 0,60 DM.
- Auf dem Oktoberfest kostete die Maß 1,90 DM.
- Eine Übernachtung mit Frühstück in Unterwössen (Mehrbettzimmer) war für 3,50 DM je Mann zu haben.

Die Flugrettung, die Hubert Kaspar in seinem Bericht erwähnt, war noch in der Aufbauphase. 1960 erhielt die Bundeswehr die ersten eigenen Hubschrauber. Im November 1961 begann nach einer etwa einjährigen Vorbereitungsphase in Fürstenfeldbruck und in Lechfeld die Gebirgsluftrettung durch die Maschinen der Bundeswehr. Während dieser Vorbereitungsphase bestanden bereits Kontakte zur Flugrettung, da die Sportfliegergruppe Neubiberg der Bundeswehr auch einer der Domizilvereine in Unterwössen war.

Klaus zu Nieden war Fluglehrer an der DASSU.

Wie man einen Streit auch schlichten kann und ein Baby das heult.

Bei der SSGM war es üblich, einmal im Jahr ein verlängertes Wochenende auf einem anderen Flugplatz zu verbringen. 1963 war dies das Wochenende um den 31.8. und das Ziel war Zell am See. Geschleppt wurde dort mit einer Piper PA-18 Super Cub. Für uns war dies eine Gelegenheit, etwas Flugzeugschlepp zu üben. Ein anderer Flugplatz, andere Landschaft und andere Leute, mit denen man am Abend grillte und diskutierte – so etwas ergibt einen gelungenen Ausflug.

Als wir am Tag nach unserer Ankunft aus unseren Zelten krochen, war die Landschaft weiß. Es hatte über Nacht ca. 5 cm Neuschnee gegeben, den der aufkommende Föhn aber rasch wieder beseitigte.

Zell am See war, ähnlich wie Innsbruck, ein Eldorado für die Föhnfliegerei. Von überall her kamen bei Föhnwetterlagen Piloten, in der Hoffnung, ihren Höhendiamanten zu erfliegen. An diesem Wochenende waren auch drei Schweizer darunter, die, als wir zum Frühstück gingen, bereits eifrig mit dem Aufbau ihres Zugvogel III beschäftigt waren. Beim Rückweg hörten wir bereits von weitem zwei Personen heftig streiten. Zwei der Schweizer waren sich über die Startreihenfolge derart in die Haare geraten, dass jederzeit mit einer tätlichen Auseinandersetzung zu rechnen war. Der Dritte baute unterdessen das Höhenruder wieder ab, legte es auf den Boden und sprang mit den Worten „*So, und jetzt fliegt keiner*“ mit beiden Beinen hinein. Schlagartig kehrte Ruhe ein und die beiden Kontrahenten stürzten sich auf das zerstörte Flugzeugteil. Den weiteren Verlauf des Geschehens wollten wir nicht erleben, weswegen wir uns vom Ort des Geschehens entfernten. Noch während des Vormittags verschwanden die beiden Hitzköpfe und der Streitschlichter nebst Flugzeug vom Platz. Ein Föhnflug mit der Aussicht, den Höhendiamanten zu erreichen, war an diesem Tag sowieso nicht möglich, da der vorhergesagte Föhn es sich anders überlegt hatte und nur in stark abgeschwächter Form erschien.



Zugvogel III

Länge	7,10m
Spannweite	17 m
Gleitzahl	35 bei 80 km/h
Geringstes Sinken	0.58m/sec bei 67 km/h
max. Fluggewicht	365 kg
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Mindestgeschwindigkeit	58 km/h

Am Nachmittag wurde von einigen Experten für einen Ziellandewettbewerb mit einem Grunau Baby trainiert. Darunter war auch einer, der den Vogel beherrschte wie kein anderer. Jede seiner drei Landungen war genau auf dem Zielstrich. Für ihn war es ein überschaubares Risiko, mit seinen Freunden vom Platz eine Wette auf seinen Sieg einzugehen.

Am darauf folgenden Tag fand der Wettbewerb statt und der Experte durfte als Erster ran. Zielsicher schwebte er der Landemarke entgegen, kurz vor dem Ziel noch eine kleine Korrektur mit den Landeklappen, und das Baby heulte auf. Schlagartig verschwanden die Klappen wieder und der Vogel schoss ein gutes Stück über den Zielstrich hinaus. Etwas irritiert entstieg der vermeintlich sichere Sieger dem Vogel und begutachtete die Landeklappen. Als er die grinsenden Gesichter seiner Wettfreunde sah, wurde ihm einiges klar. Diese hatten ihm, um seinen Sieg zu verhindern, in der Nacht eine Mundharmonika in den Klappenkasten eingebaut.

Der Luftfahrerschein

Den für den Segelflug notwendigen Luftfahrerschein gab es in 3 Klassen.

Für mich war die Prüfung zum Luftfahrerschein Klasse 1 für den September 1963 eingeplant. Zum Erlangen dieses Papiers war eine mündliche Prüfung (Theorie) und eine praktische Prüfung erforderlich. Die Übermittlung des Wissens für die theoretische Prüfung wurde in den Flugbetrieb mit eingebunden und fand so nebenbei statt. Besonders erstaunt hatte mich dabei die Information, dass der Prüfer neben Flugzeugkunde, Wetter, Sicherheitsverhalten und Verkehrsvorschriften auch die Namen der höchsten Berge der deutschen Mittelgebirge und ihre tatsächliche Höhen abfragen würde.

Als dann Anfang September die Prüfung erfolgte, war dieser Punkt für unseren Prüfer tatsächlich eine wichtige Angelegenheit. Den tieferen Sinn dieser Frage konnte er uns nicht erklären, aber da dieser Punkt bereits in seiner Prüfung 1942 wichtig war, könne sie bestimmt heute auch nichts schaden, meinte er.

Zur Vorbereitung der praktischen Prüfung wurde jede Möglichkeit, zu fliegen, genutzt. Da mein Lieblingsflugzeug, der L-Spatz, meistens für Überlandflüge eingesetzt wurde, stand er mir selten



zur Verfügung. Die meisten Flüge wurden auf K8 (D-1616) und auf einem Oldtimer, der Mü 13D (D-1488) unternommen. Eigentlich hätte die Mü 13D meine volle Sympathie erlangen müssen. Ihr Jungfernflug war ja 1936, also im gleichen Jahr, in dem ich geboren wurde, aber dieser Luftballon war dann doch etwas zu träge für mein Gefühl.

Die praktische Prüfung war dann ganz einfach. Drei Flüge mit einigermaßen sauberer Landung und ich war Scheininhaber.

Klasse I

Einsitzige Segelflugzeuge und Doppelsitzer im Alleinflug. Notwendig waren 2 Std. Flugerfahrung, eine mündliche Theorieprüfung und eine praktische Prüfung, die aus 3 Flügen mit Landung in einem Zielfeld von 50×150 m bestand.

Klasse II

Doppelsitzige Segelflugzeuge. Dafür waren 20 Std. Flugerfahrung und 20 Alleinflüge im Doppelsitzer erforderlich.

Klasse III

Drei- und mehrsitzigen Segelflugzeugen (Lastensegler). Dafür waren 20 Alleinflüge auf derartigen Flugzeugen erforderlich.

Mü 13 D Merlin

Länge	6m
Spannweite	16 m
Gleitzahl	28 bei 66 km/h
Geringstes Sinken	0.6m/sec bei 55km/h
max. Fluggewicht	270 kg
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Mindestgeschwindigkeit	50 km/h

Die **Mü 13D**, ein Entwurf (1935) von Egon Scheibe unter der Beteiligung von Kurt Schmidt und Tony Tröger. Sie galt als eines der erfolgreichsten Segelflugzeuge ihrer Zeit.

Als zweiseitzige Variante wurde sie bei der Scheibe Flugzeugbau GmbH unter der Bezeichnung **Mü 13E Bergfalke** eines der beliebtesten Schulungsflugzeuge der Nachkriegszeit.

Stolzer Scheininhaber

Nun war ich also stolzer Besitzer des Luftfahrerscheins Klasse 1, und dass so etwas gefeiert werden muss, ist doch klar. Dieses rosa-rote Dokument verhalf einem ja zu Freiheiten, die einem bisher verschlossen blieben.

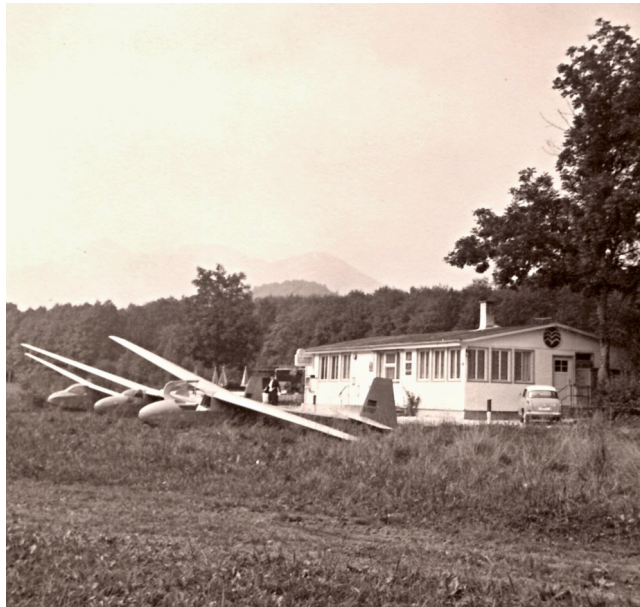
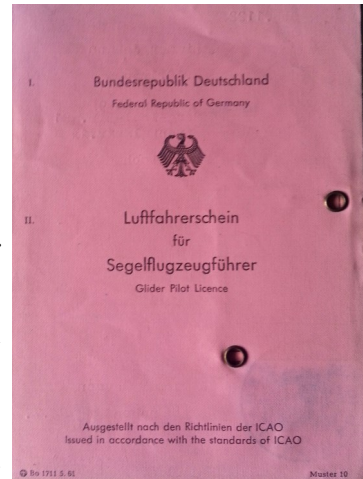
Zu einem richtigen Flugplatz gehört selbstverständlich auch eine Kneipe, und in Unterwössen war dies der „schmutzige Löffel“. Hier gab es neben den üblichen Getränken und schmackhafter Hausmannskost auch Wirtsleute, die die hungrigen Mäuler auch dann stopften, wenn es schon kurz vor Mitternacht war und die Kneipe offiziell bereits geschlossen hatte. Die Polzeistunde, also die Uhrzeit, zu der Gaststätten ihren Betrieb einstellen müssen, galt ja nicht für die Bewirtung von privaten Freunden.

Zusammen mit zwei weiteren Scheinneulingen der SSGM wurde bis in die Morgenstunden gefeiert. Das Ergebnis der Feier war, trotz gutem Flugwetter am nächsten Tag, ein sehr eingeschränkter Flugbetrieb. An der Feier hatten ja nicht nur die Mitglieder der Domizilvereine Traunstein, Neubiberg und SSGM teilgenommen, auch die Gäste der DASSU hatten kräftig mitgefeiert.

Einer dieser Gäste, ein Pilot aus Finnland, trug das Gold-C mit 3 Diamanten und war ein ausgezeichnete Erzähler. In den nächsten Tagen berichtete er uns von seinen vielen vergeblichen Versuchen, die geforderte 500-km-Strecke zu fliegen, von den Erfahrungen, die er dabei gemacht hatte, und wie er letztendlich die Strecke als Dreieck in Finnland geschafft hatte. Besonders interessant war die Geschichte über den Höhendiamanten, den er am Rande einer Gewitterfront mehr zufällig als gezielt erreichte, und die Probleme, die er dabei

mit den Turbulenzen und seiner Sauerstoffversorgung hatte.

Unsere Bewunderung hatte er, und es war klar: Das wollten wir auch! Klar wurde uns aber auch, dass dies nicht so einfach zu erreichen ist und dass bis dahin noch einiges an Wissen und Erfahrung vonnöten war.



Leistungsabzeichen in Silber

- Strecke ein Flug auf geradem Kurs über mindestens 50 km
- Dauer ein Flug von mindestens fünf Stunden
- Höhe ein Höhengewinn von mindestens 1000 m

Leistungsabzeichen in Gold

- Strecke ein Flug über mindestens 300 km
- Dauer ein Flug von mindestens fünf Stunden
- Höhe ein Höhengewinn von mindestens 3000 m

Diamanten Es gibt drei Diamanten

- Strecke ein Flug über mindestens 500 km
- Ziel ein Flug von mindestens 300 km über eine Zielrückkehr oder Dreiecksstrecke (als geschlossener Kurs)
- Höhe ein Höhengewinn von mindestens 5000 m

Zeit wird es, dass der seinen Schein abgibt.

Wir saßen im Garten des schmutzigen Löffels, der seinen Spitznamen vollkommen zu Unrecht trug. Zu diesem nicht gerade schmeichelhaften Namen kam das Lokal durch zwei hungrige Schüler der DASSU. Einem der beiden fiel sein Suppenlöffel in den Matsch des Wirtsgartens. Still und heimlich vertauschte er das schmutzige Esswerkzeug mit dem des Freundes, um diesen dann darauf anzusprechen.

„Jetzt schau dir mal an, in welch ein Lokal du mich da eingeladen hast. Das kann man nicht gerade als vornehm bezeichnen, wenn sie dir einen solch schmutzigen Löffel auf den Tisch legen. Diese Kneipe müsste man in Schmutziger Löffel umbenennen.“

Natürlich wurde der Vorgang sofort durchschaut und mit viel Gelächter quittiert, aber der Name war geboren und nicht mehr auszumerzen.

In diesem Garten saßen wir also mit den Mitgliedern eines Vereins aus dem Ruhrgebiet und lauschten den Ausführungen ihres Fluglehrers, der gerade seine Ausbildung beendet hatte und anscheinend das Sprachrohr dieses Vereins war.

Eine Landemeldung unterbrach unsere Fachsimpelei. Ein Mitglied dieses Vereins hatte sich bei Lofer eine Wiese zur Landung ausgesucht und erwartete seine Rückholer. Bei der Landung wurde die Rumpfbespannung leicht beschädigt. Ein für den Piloten unsichtbarer, im hohen Gras versteckter Holzpfeiler war der Übeltäter.

Während der Großteil der Vereinsmitglieder sich zur Rückholung bereit machte, bekamen wir vom Wortführer einen Vortrag über das Verhalten bei Außenlandungen im Einzelnen und über Piloten im fortgeschrittenen Alter im Besonderen zu hören.

Nach seiner Meinung müsste man seinem Vereinskameraden den Schein entziehen. Schließlich sei der Mann schon 76 Jahre alt und in so einem Alter für ein sicheres Fliegen ungeeignet. Mein Einwand, dass der ältere Herr mir durch seine präzisen Landungen aufgefallen sei, wurde mit der Bemerkung „Du bist zu unerfahren, um hier ein Urteil abgeben zu können“ entkräftet.

Am nächsten Tag hatte unser gestriger Gesprächspartner einen Seilriss in niedriger Höhe. Um jedes Risiko zu vermeiden, wird bei einem solchen Vorfall geradeaus gelandet, und was macht er? Er hält sich nicht an die Vorgaben, sondern kurvt ein und versucht eine Landung in Gegenrichtung. Zu niedrig, um eine saubere 180°-Kurve zu fliegen, versucht er, den Vogel mit Minimalfahrt doch noch auf den Platz zu bringen, was natürlich schiefgeht. Er plumpst in die Nachbarwiese, beschädigt das Fahrwerk und sein Kreuz, macht einen Ringelpiez und bricht damit die Endleiste seines linken Flügels.



Die anschließenden Rechtfertigungsversuche ließen erkennen, dass ihm das Nachdenken über das eigene Können und über sein Urteilsvermögen fremd waren.

Strafe muss sein

Wenn der Funke zwischen zwei Menschen überspringt, kann dies manchmal beachtliche Folgen haben. Geht der Funke aber nur von einem aus, so kann das den Erfahrungsschatz des Betroffenen, gewisse Umstände vorausgesetzt, erheblich bereichern.

Die aktive Fliegerei in unserem Verein war nicht immer eine reine Männerdomäne. Auch einige recht ansehnliche Exemplare des weiblichen Geschlechts fühlten sich hinter dem Steuerknüppel recht wohl. Eine davon war Centa Rieder.

1964 gab es am Platz auch einen jungen Mann, Hubert hieß er, der bei der DASSU schulte und vor allem durch seine Faulheit auffiel. Alles außer Fliegen war ihm zuwider, und wenn es irgendwie ging, so drückte er sich vor solch unangenehmen Dingen wie Flugzeuge zurückschieben, Fallschirme jagen, Aus- und Einräumen usw. Dass so einer bei seinen Kameraden nicht sehr beliebt war, kann man sich gut vorstellen.

Besagter Hubert hatte nun ein Auge auf unsere Centa geworfen. Diese wollte aber von einem derart unkameradschaftlichen Typen nichts wissen und ließ ihn links liegen. Eine so milde Strafe war uns aber für den guten Hubert zu wenig und eine gute Idee hatten wir auch. Unser Freund wurde zu einem Gewaltmarsch verdonnert. Da unsere Centa aus humanen Gründen bestimmt nicht bereit war, bei diesem Anschlag mitzuspielen, musste ein anderes weibliches Wesen her.

Es bedurfte einiger Überredungskunst und eines Kniefalls meinerseits, bis sich Gudrun Braumandel, ein weiteres Mitglied unserer Frauenquote, bereit erklärte, ihre weibliche Handschrift für einen Brief an den lieben Hubert zur Verfügung zu stellen. In diesem Brief entschuldigte sich Centa wegen ihrer abweisenden Haltung mit der Begründung, „dass es ja die anderen nicht unbedingt zu wissen bräuchte“, und bestellte ihn für diesen Abend um 8 Uhr zum Klobenstein. Wissenswert ist, dass das Gasthaus Klobenstein an diesem Tag seinen Ruhetag hatte und dass es zur damaligen Zeit noch keine ausgebaute Straße, sondern nur einen Feldweg dorthin gab. Besonders schlimm war dies für unseren liebeshungrigen Hubert, da er, wie die meisten von uns, über keinen fahrbaren Untersatz verfügte und deshalb den Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen musste. Gespannt warteten wir gegen Ende des Flugbetriebs darauf, ob sich unser lieber Hubert still und heimlich davonschleichen oder doch beim Einräumen der Flugzeuge helfen und die für diesen Abend angesetzte Grillfeier vorziehen würde.

Ab halb 6 Uhr wurde unser Hubert nervös und eine Viertelstunde später war er verschwunden. Es wurde ja auch Zeit, denn unter 1 ½ Stunden war die schlechte Wegstrecke kaum zu bewältigen.

Als er so gegen Mitternacht müde und abgekämpft wieder auftauchte und unsere grinsenden Gesichter sah, wusste er, dass wir über sein missglücktes Rendezvous Bescheid wussten. Zu allem Überfluss und zu unserem größten Bedauern war auch das Grillfleisch vertilgt und das Bierfass leer. Leid tat uns nur unsere Centa, die sich die bösen Blicke, die ihr der liebe Hubert an diesem Abend zuwarf, beim besten Willen nicht erklären konnte.



Centa Rieder



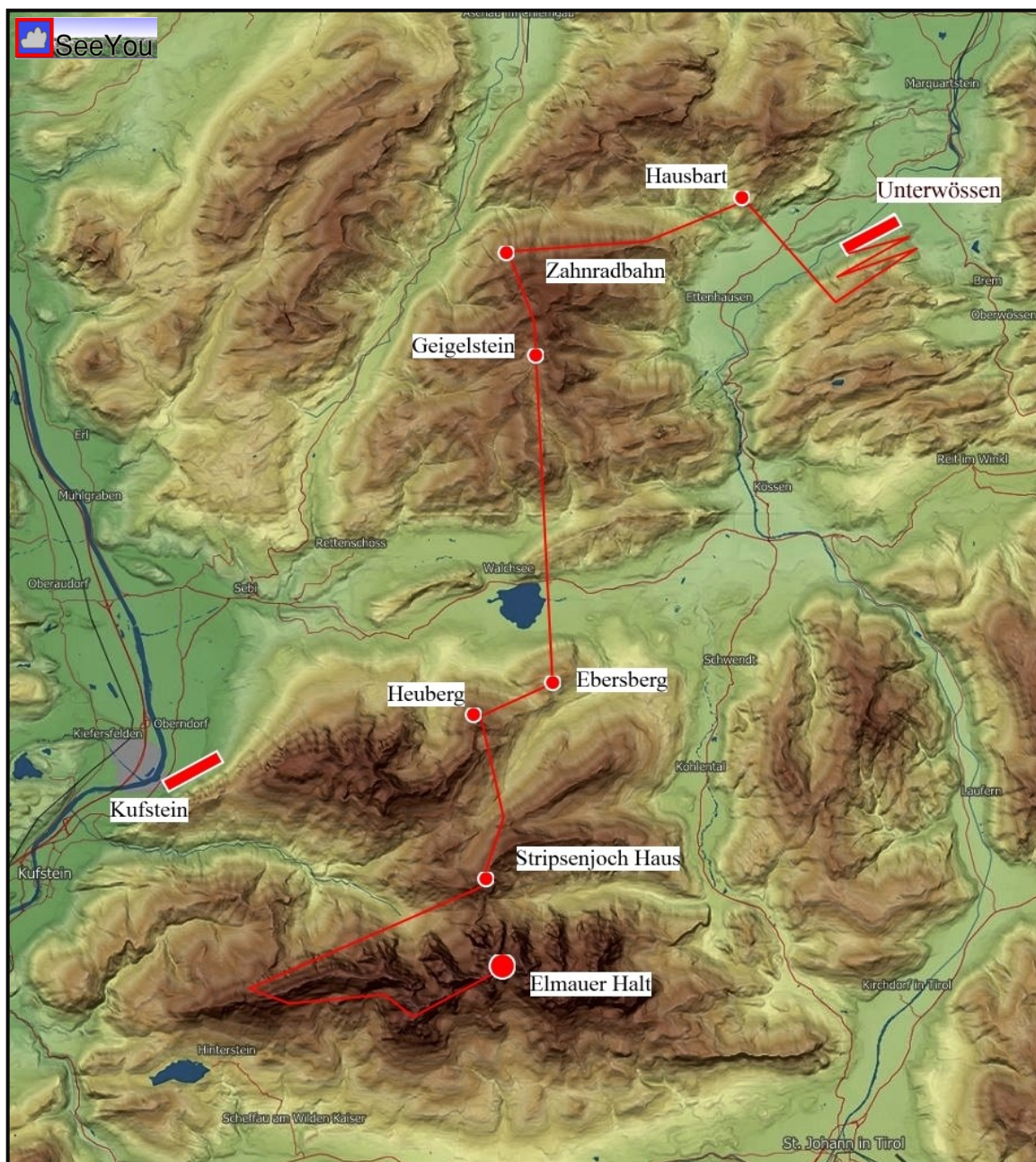
Gudrun Braumandel

Der Nestflüchter

Das Jahr 1964 begann, trotz einer kleinen Einschränkung des Flugbetriebs durch die Vorbereitung zur Platzterweiterung, recht vielversprechend. Zum ersten Mal wagte ich mich aus dem vertrauten Achental.

Mein Ziel war der Wilde Kaiser. Ich wollte doch mal die „Ellmauer Halt“ mit ihren 2.344 m von oben betrachten, nachdem sie mir bei meiner letzten Besteigung viel Kraft und Schweiß abverlangt hatte.

Los ging es wie immer in Unterwössen (555 m NN). Im Hangaufwind Höhe gewinnen und beim Übersteigen des Gipfelkreuzes (1106 m) um ca. 150 m, Abflug zur Oberauerbrunst Alm (957 m), dem Hausbart von Unterwössen. Da ich wieder einmal die Mü 13d fliegen durfte und bei einer Ankunft unterhalb der Hangkante der sofortige Rückflug zum Platz angeordnet war, wurden für den Abflug einige Höhenmeter mehr eingeplant, und das war gut so. Am Hausbart kam ich nämlich in Höhe der Hangkante an. Eigentlich müsste ich jetzt in Richtung Platz abdrehen.



Der Flugplatz von Kufstein lag bis 1970 am „Zahmen Kaiser“

Da es aber nah am Hang aufwärts ging, konnte ich mich mit mühsamen Hangfliegen über die Hangkante hocharbeiten. Jetzt konnte ich zwar kurbeln, aber der Bart mochte mich nicht. Er brachte zwar ausreichendes Steigen, war aber so turbulent, dass ich an meinen fliegerischen Fähigkeiten zu zweifeln begann. Wenn hier alles so verblasen ist, dann könnte doch die Zahnradbahn funktionieren, kam mir da in den Sinn. Dieser am Nordende des Geigelsteinmassivs gelegene Hang, der von Schleching im Achantal bis zum Tauron mit seinen 1738 m aufsteigt und dann steil ins Priental abfällt, brachte an manchen Tagen Steigwerte, die an das Fahren mit einer Zahnradbahn erinnerten. Zwei, drei Schleifen am Ostende, dann den Hang entlang, und oft ging es in einem Rutsch hinauf bis über den Gipfel des Tauron. Ob heute so ein Tag ist, konnte ich nicht beurteilen, ich musste es einfach ausprobieren.

Heute war ein solcher Tag, man braucht nur geradeaus zu fliegen. So wie der Hang ansteigt, steigt auch meine Mühle. Die Zahnradbahn machte ihrem Namen mal wieder alle Ehre. Noch einmal zurück, ein wenig kurbeln, und dann lag der Geigelstein mit seinen 1808 m unter mir. Von hier aus konnte ich mein nächstes Ziel, den Ebersberg (1164 m) am Zahmen Kaiser, gut erkennen. Die Mü 13d soll ja einen Gleitwinkel von 1 zu 28 haben und damit sind die 10 km leicht zu bewältigen. Zur Sicherheit noch die restlichen Meter bis zur Basis auskurbeln und dann Abflug ins Neuland.

Am Anfang lief alles sehr ordentlich, nur das Ziel kam kaum näher. Die Anspannung stieg und als dann der Ebersberg in greifbarer Nähe war, verlor mein Vogel plötzlich enorm an Höhe. Kurzzeitig machte sich Panik breit. Umkehren, das ging nicht, den Platz werde ich bestimmt nicht erreichen, nach Kufstein, auch zu weit entfernt, die Wiesen in Kössen, na, die lagen ja fast unter mir, also aufatmen und klar denken. Wie war das doch? Bei starkem Fallen schneller fliegen, um das Gebiet in kürzerer Zeit zu durchqueren, und das tat ich dann auch. Die paar Sekunden wurden zur gefühlten Ewigkeit, bis ich aus dem Fallgebiet heraus war und dann in beruhigter Luft weiterfliegen konnte. Im Nachhinein wundert man sich doch etwas über die eigene Reaktion. Es war ja nicht das erste Mal, dass mich Turbulenzen durcheinander geschüttelt haben, aber da war ich immer in Platznähe. So fernab des Heimatplatzes ist es doch etwas anderes.

Dann lief es aber sehr ordentlich. Der Ebersberg brachte ca. 1 m Steigen und an der Rippe, die zum Heuberg hinaufführt, stand das Vario zeitweise am Anschlag. Kurbeln konnte ich hier nicht, ich war viel zu nah am Hang, und nur da ging es aufwärts. Kurze und enge Achten waren zu fliegen,



und erst als der Gipfel mit seinen 1603 m unter mir lag, konnte ich einkurven. In 2600 m war die Basis erreicht. Auf dem Weg zum Stripsenjoch hatte ich wieder einiges an Höhe verloren und der dort erhoffte kräftige Aufwind war, trotz schöner Wolke, nur ein Hauch davon. Zu meinem Ziel, die „Ellmauer Halt“, konnte ich zwar hinaufschauen, aber mit diesem 0-Schieber wird das wohl nichts. Der Wilde Kaiser ist im Westen niedriger, und dort musste ich hin, um auf die sonnenbeschienene Südseite zu gelangen. Von da ab lief alles prächtig. Überall gab es satte Aufwinde, so dass das Kurbeln ein Vergnügen war. Mit stolzgeschwellter Brust schwebte ich über dem Gipfelkreuz der „Elmauer Halt“. Ich hatte mein Ziel erreicht. Dass ich damit auch die notwendige Höhe für das Silber-C erreicht hatte, wurde mir erst im Nachhinein bewusst, aber ohne Barograph zur Dokumentation war es nur eine Übung.

Die Platzzerweiterung

Bei der Platzzerweiterung 1964 waren viele Probleme zu bewältigen, die den Vorständen der DASSU, Karch und Scherff einige schlaflose Nächte bereiteten.

Der Flugplatz war zu kurz und die Halle war viel zu klein. Das musste geändert werden. Nur wie verlängert man einen Flugplatz und baut eine große Halle, wenn die nötigen Mittel dafür fehlen?

Problem Nr. 1 war die Finanzierung der Grundstücke, die erworben werden mussten.

Ein alter Plan der Straßenbaubehörde kam da der DASSU zu Hilfe. Die Bundesstraße 305 von Prien nach Reit im Winkl geht mitten durch Unterwössen. Zu Beginn der Motorisierung in den 50er Jahren brachte dies einen Teil der Bevölkerung auf die Barrikaden. Der Durchgangsverkehr musste reduziert werden. Es wurde also eine Umgehungsstraße für Marquartstein und Unterwössen geplant, die nach der Trassierung das DASSU-Gelände in seinem östlichen Teil tangieren und um ein Geringes verkürzen würde. Gegenüber der Behörde konnte also ein plausibler Grund für eine Verlängerung des Platzes nach Westen genannt werden. Der Schaden, der damit der



DASSU entstand, musste natürlich vom Verursacher erstattet werden. Nach einigem Hin und Her einigte man sich auf eine Entschädigungssumme von 180.000 DM unter der Voraussetzung, dass gegen diese Trassierung der Umgehungsstraße kein Einspruch erhoben wird.

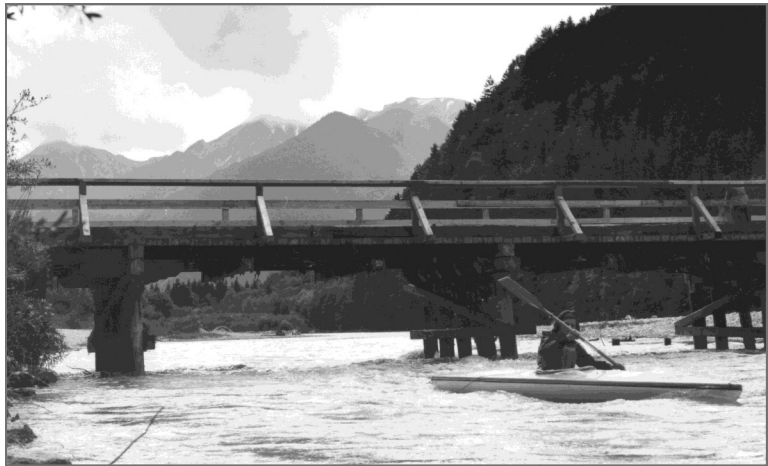
Problem Nr. 2 war das Gelände. Verlängern konnte man den Platz nur nach Westen, und dort zeichnete sich das Gelände durch Baumbestand, Unebenheiten, zahlreiche alte, bis zu 2 m tiefe Rinnen des alten Achebettes und allerhand sonstige, einem Fluggelände wenig zuträgliche Sonderheiten aus. Es war also einiges an Erdarbeiten mit schwerem Gerät und eine Menge Kies zur Planierung der Fläche nötig. Ein solches Vorhaben mittels Aufträgen an das Baugewerbe zu stemmen, war aus finanzieller Sicht für die DASSU unmöglich. Eine andere Möglichkeit musste also gefunden werden.

Die Kiesbeschaffung zur Planierung war dabei das kleinere Problem. Das Wasserwirtschaftsamt war Feuer und Flamme, als die Segelflieger anboten, einen Teil des überflüssigen und lästigen Kieses der Tiroler Achen kostenlos abzuräumen. Das größere Problem dabei war, wie kommt man an den Kies heran. Die Sandbank lag auf der anderen Seite der Achen.

Da kam der DASSU Kurt Bilzer (1. Ehrenmitglied der SSGM). zu Hilfe. Bilzer war seit langem der für die DASSU und die SSGM verantwortliche Bauprüfer. Er arbeitete im Fliegerhorst Erding als Prüfer der Militärflugzeuge und kannte Oberst Feuerrohr, den damaligen Kommandeur des Luftwaffen-Parkregiments 1, der selbst Segelflieger war.

Das Luftwaffen-Parkregiment 1 hatte Truppenteile, die mit schwerem Gerät für Erdarbeiten umgehen konnten. Nach einer Besichtigung des Unterwössener Geländes entschied Feuerrohr (der Mann hieß wirklich so), dass seine Mannen als sinnvolle Übung hier einen Behelfsflugplatz anlegen sollten.

Das benötigte Material für den Platzumbau konnte man aus einer Kiesbank am Nordufer der Ache entnehmen. Nur wie kommt man mit einem schweren LKW auf die Nordseite? Große Umwege auf öffentlichen Straßen wollte man vermeiden. Eine Brücke musste her, aber wer baut einer armen Segelflugschule eine Brücke?



Die Bundeswehr war wieder der Retter. Major Dieckmann mit seinem Pionier-Bataillon 8 aus Deggendorf konnte für diese Aufgabe gewonnen werden. Seine Pioniere bauten die Bärwolf-Brücke über die Ache.

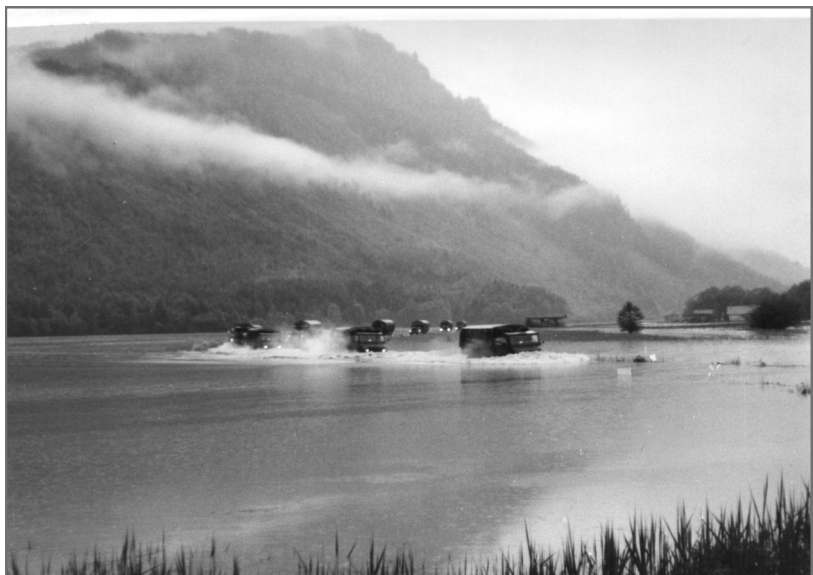
Als dann noch Schnesing-Schneeberg vom Luftwaffentransportgeschwader 61 in Neubiberg mit den Transportfahrzeugen der Bundeswehrfahrschule so ziemlich alles transportierte, konnte das Unternehmen nicht mehr schiefgehen.

Am Platz herrschte ein lustiges Lagerleben. Die Zelte der Bundeswehr wurden durch Zelte der SSGM und durch Zelte von Gästen der DASSU ergänzt. Fast jeden Abend wurde etwas gefeiert. Besonders die Abende mit Bier und gegrilltem Ferkel waren recht lang, was der Arbeitsleistung der Bundeswehr am nächsten Tage aber keinen Abbruch tat. Nur einmal hatten wir uns verrechnet.

Eine Sau mit 1,2 Zentnern an einem eigens dafür angefertigten Spieß wollte einfach nicht in der errechneten Zeit fertig werden. Nachdem auch noch ein Gewitter im Anzug war, meinten einige, dass Fleisch nicht unbedingt durchgebraten sein müsste. Der Genuss des halbprohen Schweinefleisches führte dazu, dass in den nächsten Tagen der Anblick von Fleisch bei einigen ein komisches Gefühl in der Magengegend hervorrief und deshalb die abendliche Fressorgie für einige Zeit ausfiel.

Auch als die Tiroler Achen wieder einmal über die Ufer trat, konnte dies die Bundeswehr nicht stoppen. Nur unserem Zeltlager und den allabendlichen Feiern setzte die Überschwemmung ein Ende. Trotzdem war die Aktion nach 6 Wochen beendet.

Das Ganze hatte noch ein Nachspiel. Feuerrohrs Vorgesetzte in Bonn erfuhren von der Aktion und ließen den Oberst antanzen. Der hatte sich aber von den Segelfliegern eine Bescheinigung geben lassen, in der die Industrie- und Handelskammer bestätigte, dass durch die Erdarbeiten keiner einheimischen Firma die Butter vom Brot genommen werde. Oberst Feuerrohr konnte seine Chefs von der Sinnhaftigkeit der Aktion letztlich überzeugen.



Eine Unterkunft für die SSGM

In Unterwössen wurde es immer deutlicher, dass die SSGM für ihre Mitglieder eine feste Übernachtungsmöglichkeit braucht. Der Fremdenverkehr im Ort nahm ständig zu. Es war auch verständlich, dass die Vermieter ihre Zimmer lieber für eine ganze Woche vermieten als nur für ein Wochenende. Zwar hatten wir noch keine Probleme, aber für die Zukunft musste eine Lösung gefunden werden.

Die DASSU hatte andere Probleme. Der Flugzeugpark hatte sich im Laufe der Jahre vergrößert, sodass dringend eine neue Halle benötigt wurde. Diese Halle sollte im Zuge der geplanten Platzerweiterung erstellt werden.

Durch dieses Bauvorhaben bestand die Möglichkeit, an der Westseite der neuen Halle einen Anbau für die Mitglieder der SSGM zu errichten. Kaum standen die ersten Pfeiler für die neue Halle, begann auch der Aufbau der Unterkunft.

Karl Dahm, ein Schwager von Götz Scherff und ehemaliger Segelflieger, half beim Aufbau der Halle mit seiner Firma tatkräftig mit. Auch die SSGM unterstützte er und war immer als williger, kostenloser Ansprechpartner und Helfer zur Stelle. Unter seiner Anleitung wurden nach dem Motto „beim Arbeiten lernen“ aus den vorwiegend elektronisch vorgepolten Mitgliedern der SSGM Maurer, Eisenbieger, Betonarbeiter, Fliesenleger usw.

Fundament und Wände der Unterkunft waren bald fertig und dank der fachlichen Aufsicht fiel ihre Ausführung auch ganz passabel aus. Als Nächstes musste die Decke in Angriff genommen werden. Die Verschalung und Armierung waren noch die leichtere Arbeit. Aber wie sollte man die Betondecke ohne die Verwendung eines teuren Krans gießen? Wie zu Großvaters Zeiten wurde eine schräge Rampe aufs Dach gebaut. 5 kleine Betonmischer lieferten das Material, das dann in Schubkarren über die Rampe auf das Dach transportiert wurde. Nach dieser Aktion hatten alle Beteiligten eine Vorstellung davon, welch kräftezehrende Arbeit das Maurerhandwerk früher war.



Im Herbst 1964 stand der Rohbau.

War die Fliegerei 1964 durch den Bau der Unterkunft schon stark eingeschränkt, so sollte das Jahr 1965 ein fast reines Arbeitsjahr werden. Jedes Wochenende war für die Arbeit verplant, sodass nur zwischendurch schnell einmal ein Flug von kurzer Dauer möglich war.

Einen Vorteil hatte dies natürlich. Der Bau der Unterkunft ging zügig voran, sodass bald schon Richtfest gefeiert wurde.

Als Nächstes wurde das Dach mit Eternitplatten eingedeckt, damit der Bau austrocknen konnte.

Nach geleisteter Arbeit saßen alle rechtschaffen müde und zufrieden mit einem Bier in der Hand am Waldesrand und bestaunten ihr Werk. Plötzlich krachte es einige Male und es regnete faustgroße Holzstücke.

Was war passiert? Beim Roden des Auwaldes widersetzten sich einige große Baumstümpfe den eingesetzten Maschinen. Die Pioniere waren der



Meinung, dass man diesen widerborstigen Gesellen besser mit Sprengstoff zu Leibe gehen sollte, als sich mit ihnen weiter abzumühen, vom Spaß an der Sache einmal ganz abgesehen.

Anscheinend hatten die Pioniere nicht an alles gedacht. Die Baumstümpfe waren zwar eliminiert, aber die SSGM durfte ihr gerade fertiges Dach ein zweites Mal decken. Die Eternitplatten hatten den herumfliegenden Holzgeschossen wenig Widerstand entgegengesetzt und sahen aus wie ein Schweizer Käse.

In meinem Arbeitsbuch stehen Ende Juni bereits 186 Arbeitsstunden für das Jahr 1965 und bei 75 % der restlichen Mitglieder ist es ähnlich. Von den anderen Vereinen und von der DASSU werden wir bereits spöttisch als Siemens Bauunion bezeichnet.

Dass man die meisten Wochenenden ohne einen Start nach Hause fuhr, daran hatte man sich, wenn auch zähneknirschend, bereits gewöhnt. In meinem Flugbuch stehen für dieses Frühjahr gerade mal 12 ½ Flugstunden. Damit der Bau endlich bezugsfertig wird, war die Flugzeit an einem Wochenende auf maximal 2 Stunden begrenzt. Derjenige, der sich nicht an diese vom 2. Vorstand vorgegebene Zeitvorgabe hielt, durfte mit Repressalien rechnen.

Es ist Sonntagnachmittag, als unser Spatz einschwebt. Das, was von unserem 2. Vorstand, Werkstatt-Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter Helmut Seitz stets als größte Schandtat angeprangert wurde, passiert im Heute selbst. Er hatte die abgesprochene Flugzeit gewaltig überzogen. Aus seinem geplanten zweistündigen Flug wurden mehr als vier Stunden. Das Wetter war wohl gar zu verlockend für eine größere Strecke. Doch die ersten Anzeichen zur Überentwicklung und hoffentlich auch ein schlechtes Gewissen veranlassten ihn dann doch, den Flug abubrechen und zum Arbeiten zu uns zu kommen.

Dieser Flug verstärkte den Unmut über das unausgewogene Verhältnis zwischen Fliegen und Arbeit. Die Einsicht aber, dass die Unterkunft bezugsfertig werden musste, gewann bei den meisten doch immer wieder die Oberhand. Einen kleinen Ausgleich gab es am 14.08.1965. Da in Unterwössen mit dem Storch geschleppt wurde und die Minute 1,70 DM kostete, wurden wir von der Bundeswehr-Sportfluggruppe nach Neubiberg eingeladen, um dort die F-Schleppberechtigung für 1,- DM je Start zu machen.

Im Nachhinein muss man unserem Helmut zugestehen, dass seine Arbeitsstunden die unsrigen übertrafen und dass ohne seine Initiative und Einsatzfreudigkeit unsere Unterkunft vermutlich nicht gebaut worden wäre.

Unser Schlipspilot

Bereits in den 40er Jahren forschte und entwickelte Siemens an Funkmessgeräten. Dieser Tradition folgend war in den 60er Jahren die Grundlagenforschung und Entwicklung von Radarsystemen ein Aufgabengebiet, mit dem sich Siemens auseinandersetzte. Wenn solche Systeme ein gewisses Stadium erreichen, sind Simulationen nicht mehr weiterführend. Praxistests sind nun notwendig und dazu benötigt man eine geeignete Zieldarstellung.

Als unser Vereinsvorstand Götz Scherff dies mitbekam und feststellte, welche Summen für das Chartern eines geeigneten Flugzeugs vorgesehen waren, hatte er eine Idee. Siemens könnte doch eine ausgemusterte Do27 der Bundeswehr übernehmen und sie dann der SGSM zur Nutzung überlassen. Dafür würde die SGSM die Piloten gegen eine entsprechende Gebühr stellen und die notwendige Organisation und Pflegearbeit übernehmen. Der Verein würde sich damit eine Finanzierungsmöglichkeit schaffen und hätte eine eigene Schleppmaschine, so sein Gedanke.



Als uns die Idee präsentiert wurde, standen die Verhandlungen schon kurz vor einem positiven Abschluss. Wer wollte da dann noch dagegen stimmen? So stand dem Verein und den wenigen PPL-A-Scheininhabern eine Motormaschine zur Verfügung.

Einer der Scheininhaber war unser lieber Wolfgang. Ihm kam die Situation gerade recht, denn er hatte seine privat „Jodel Bebe“ kurz davor wegen Spritmangels im Bodensee versenkt. Er war zwar auch Segelflieger, hatte sogar die Lehrerlizenz, aber in Wirklichkeit galt sein Interesse vorwiegend den Motorfliegern. Während wir in Räuberzivil den Platz unsicher machten, war er immer elegant gekleidet. Ein typischer, recht sympathischer Schlips-Pilot halt.



eine Jodel BeBe

Unser Wolfgang liebte den Zigarrenrauch. Seinen Wunsch, einen Aschenbecher in der Do 27, den konnten wir noch verhindern, aber mit einer brennenden Zigarre im Mund in die Mü 13 einzusteigen, das schaffen wir nicht.

Lange war er nicht unterwegs und die Landung war alles andere als gut. Kaum stand der Vogel, schälte er sich hektisch aus der Maschine und wir verfolgten verwundert das Geschehen. Bei näherem Betrachten der Mü 13 entdeckten wir am Kufenkasten ein Loch mit schwarzem Rand in der Bespannung.

Was war passiert? Unserem Wolfgang war bei einer kräftigen Böe die Zigarre aus dem Mund gefallen und für ihn unerreichbar im Kufenkasten gelandet. Zunächst empfand es die Situation nicht als besorgniserregend. Er nahm an, die Zigarre würde von selbst erlöschen, was sie im gut durchlüfteten Kufenkasten aber nicht tat. Erst als ihm der Geruch von kokelndem Spannlack in die Nase stieg, wurde er nervös und auf seinem Weg aus 2100 Meter Höhe zur Erde, was ja einige Zeit dauert, immer nervöser. Verständlich, es soll ja nicht das Angenehmste sein, wenn man nicht weiß, ob man gebraten wird.

5 Stunden und 14 Minuten

Zwei Jahre lang war das Fliegen durch den Bau unseres Vereinsheimes etwas in den Hintergrund gedrängt worden. Gerade mal 2 Stunden an einem Wochenende waren meistens die Regel und die wurden von mir zur Erkundung der näheren Umgebung genutzt. Die Gegend bis zum Inntal im Westen und bis nach Berchtesgaden im Osten, zu den Leoganger und Loferer Steinbergen und zum Kaiser im Süden war mir unterdessen recht vertraut.

Eine der wenigen Ausnahmen, an denen die 2-Stunden-Regel außer Kraft gesetzt wurde, war der 10. Mai 1964. An diesem Tag erwarteten die Spezialisten gutes Streckenflugwetter und der Chiemsee-Wind blies schon am frühen Morgen recht kräftig. Unser Aspirant auf die Gold-C, Helmut Seitz, wollte diesen Tag für ein 300-km-Dreieck nutzen, und damit kein Neid aufkommen kann, genehmigte er seinen Vereinsmitgliedern einen arbeitsfreien Tag.

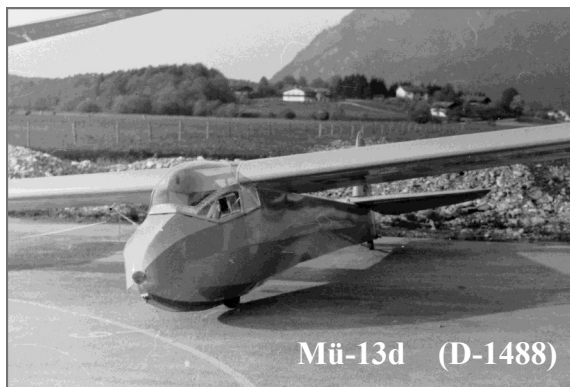
Einige Gäste der DASSU bereiteten sich auf den 5-Stunden-Flug, der zum Erlangen des Silber-C notwendig war, vor. Da mir die Mü-13d zur Verfügung stand, war dies für mich ein Anreiz, es ihnen gleichzutun. Um 10:55 Uhr katapultierte mich die Winde auf 350 m, dann Rechtskurve zum Hang und zwischen den 12 anderen 5-Stunden-Aspiranten einordnen zum Hangschruppen. Bei solchen Wetterlagen trägt der Hang in der Regel bis 1200, maximal 1300 m. Das sind 100 bis 200 m über dem Gipfelkreuz der Gscheuerwand (1106 m) und diese Höhe war bald erreicht.

Bis hierher war die Sache ja noch ganz interessant, aber nach 2 Stunden Achten am Hangfliegen (Kurbeln war hier wegen der Gefahr der Kollision nicht erlaubt) wurde die Sache langsam etwas langweilig.

Die Experten hatten uns doch heute von der Arbeit befreit, weil die Wetterprognose einen guten Streckenflugtag vorausgesagt hatte. Ob man das nicht mal probieren sollte, war jetzt die Frage. Beim näheren Betrachten der Umgebung kamen mir dann doch einige Bedenken bezüglich der Richtigkeit der Vorhersage. Die Wolken hatten zerfaserte Ränder und die Loferer Steinberge und das Kaisergebirge versteckten ihr Haupt in den Wolken. Dass dies heute kein gutes Streckenflugwetter war, konnte sogar ich erkennen. So ein Wetterbericht im Radio, der den ganzen Süden Bayerns umfasst und auf den man angewiesen war, etwas Besseres gab es nicht, ist halt dann doch etwas ungenau. Aber einmal ausprobieren kann doch nicht schaden!

Es war klar, dass ich mit meiner derzeitigen Höhe am Rechenberg nicht über der Hangkante, sondern weit darunter ankommen würde, und genau so war es. Auch hier war also Hangschruppen angesagt, wobei es einen kleinen Unterschied gab. An unserem Haushang war es ein ruhiges, geruhssames Fliegen und ich hatte keine Schwierigkeiten mit dem Hochkommen. Am Rechenberg war es turbulent und ich komme trotz angestrengtem Bemühen nicht hoch. Also zurück zum Haushang und brav die restlichen 3 Stunden einen Kilometer nach Westen, einen Kilometer nach Osten, nach Westen, nach Osten, nach Westen usw. Am frühen Nachmittag wurde es dann doch noch etwas interessant. Der Hangwind wurde schwächer und die ersten 5 Stunden Aspiranten mussten landen. Auch ich hatte zu kämpfen, aber mit der Mü13d war ich im Vorteil. Der Vogel war nicht umsonst als Luftballon verschrien.

Nach 5:14 Stunden hatte ich die erste Hürde für die Silber-C hinter mir. Eins hatte ich mir dabei geschworen: Ich werde nie wieder 5 Stunden ohne ein Kissen als Unterlage auf einem Holzbrett sitzen!



Der Chiemsee-Wind



A, B, C trägt man am Anfang ja mit einem gewissen Stolz, aber nach einiger Zeit, mit mehr Starts und Erfahrung, streben die meisten nach Höherem. Das Leistungsabzeichen in Silber ist der nächste Schritt und damit der klassische Einstieg in den Streckensegelflug. Ein Höhengewinn von 1000 Metern, ein Streckenflug von mehr als 50 km und eine Flugdauer von 5 Stunden sind dafür nötig.

Fliegen am Hang gehört ja zu den Ursprüngen des Segelfliegens und wenn man 5 Stunden oben bleiben muss, dann ist eine konstante Luftströmung von großem Vorteil. Der alpine Bereich bietet da etwas Besonderes, den Berg- und Talwind. Dies ist ein tagesperiodisches Windsystem, das im Gebirge bei ruhigen Hochdruckwetterlagen entsteht. Die grundlegende Voraussetzung ist eine starke Sonneneinstrahlung.

Am Morgen erwärmen sich sonnenbeschienene Hänge rascher als der Talgrund. Diese warme Luft steigt auf und es entsteht ein Hangaufwind. Die Luft im Tal bewegt sich talaufwärts und es entsteht der Talwind.

Werden die Hänge nicht mehr beschienen, kommen Hang- und Talwind allmählich zum Erliegen. Sie schlafen vorübergehend komplett ein, bevor das Windsystem in umgekehrter Richtung startet: Die Berghänge und die bodennahe Luft über ihnen kühlen stärker ab als die Luft im Tal. Die nun kühlere Luft und somit schwerere Luft fließt als Bergwind die Hänge hinab.

Dieses lokale Windphänomen ist an einigen Stellen besonders ausgeprägt. In Unterwössen ist es der Chiemsee-Wind. Er gilt als verlässliches Windereignis, das vom Chiemsee kommend zwischen den Berggipfeln der Hochplatte (1583 m) und dem westlichen Ausläufer des Hochgern (1748 m), dem Schnappenberg (ca. 1250 m), ins Achental (555 m) strömt. Dort behindert die Gscheurer-Wand (1106 m) seinen direkten Weg in Richtung Wilder Kaiser.

Für den Segelflieger steht die Gscheurer-Wand genau an der richtigen Stelle. Der Chiemsee-Wind strömt den Hang hinauf und bildet eine tragende Schicht, die bis ca. 1300 m, also 200 m über das Gipfelkreuz, reicht.

Diese zuverlässige Aufwindquelle, die bei entsprechender Wetterlage vom späten Vormittag bis zum frühen Abend aktiv ist, hat Unterwössen den Ruf einer 5-Stunden-Fabrik eingebracht. Schnell hatte sich diese Möglichkeit in Fliegerkreisen verbreitet. 1955, im 2. Jahr nach Gründung der DASSU, waren es bereits 126 Fünfstundenflüge.



Bild: Wolfgang Gasser

Machtpoker an der DASSU

Erwin Lauerbach, neu ernannter Staatssekretär des bayerischen Kultusministeriums, Präsident des Bayerischen Luftsportverbandes und noch einiger anderer Verbände und Vereine, besucht die DASSU und lässt sich den Platzumbau und die neu errichtete Halle zeigen. Als er an unserem fast bezugsfertigen Vereinsheim vorbeikommt, ist seine Bemerkung: „*Schön, dass ihr für DASSU-Gäste eine Übernachtungsmöglichkeit geschaffen habt.*“ Die Richtigstellung, dass dies kein Gebäude der DASSU, sondern der Siemens Segelfluggruppe sei, wurde mit den Worten quittiert: „*Dafür habe ich keine Genehmigung erteilt.*“ „*Wer das gebaut hat, ist mir egal, es ist auf LVB-*



Grund errichtet, damit bestimme ich, was damit zu geschehen hat.“

Ja, LVB Grund war es, auf dem unsere Unterkunft stand, aber alles bis hin zum geplanten Untererbbaurecht war im Vorfeld mit der DASSU geklärt.

Ob dies der Grund dafür war, der die Feindschaft Lauerbachs gegen die DASSU-Leute hervorgerufen hatte, weiß man nicht. Den ersten Vorsitzenden, Ludwig Karch, ging er nicht persönlich an. Die-

ser hatte verwandtschaftliche Beziehungen zum Bundespräsidenten, und wenn man da zu forschen vorangeht, könnte es ja politisch Nachteile bringen. Besonders im Visier hatte Lauerbach den geschäftsführenden Vorstand Dr. Dr. Götz Scherff. Dieser war ja ein Siemens-Mann und Siemens hatte, nach seiner Meinung, zu viel Einfluss an der DASSU.

1954 hatten sowohl Siemens & Halske wie auch Siemens-Schuckert auf Bitten des damals amtierenden bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Ehard die Gründung der DASSU mit je DM 5000,- unterstützt. Sie sind damit Gründungsmitglieder der DASSU. Die Wahrnehmung der daraus resultierenden Verpflichtungen wurde an die Siemens Segelfluggruppe übertragen. Kein Wunder also, dass es zwischen DASSU und der SSGM eine fruchtbare Zusammenarbeit gab.

Nur ein Beispiel: In München hatte Siemens eine große, zerlegbare Holzhalle, die nicht mehr benötigt wurde. In Unterwössen benötigte die DASSU eine Werkstatt und die SSGM eine Unterstellmöglichkeit für ihre Flugzeuge. Siemens wurde überzeugt, dass nur die SSGM ein sinnvoller Abnehmer für diese Halle sei. 1958 wurden der Abbau, der Transport und der Wiederaufbau in Unterwössen auf einem Grundstück, das die Gemeinde dafür zur Verfügung gestellt hatte, organisiert. In der Halle wurde eine Werkstatt eingerichtet, die unter der Woche der DASSU und am Wochenende der SSGM zur Verfügung stand.

Jeder profitierte davon und alle waren glücklich, bis Lauerbach mit seinen Intrigen 1965 in Unterwössen auftauchte. Er überzeugte seine Parteigenossen im Gemeinderat davon, dass nicht wie zugesagt das Grundstück an die SSGM, sondern an den LVB verkauft wurde. Unsere Halle stand somit auch auf fremdem Grund und ein jahrzehntelanger Streit um die Besitzverhältnisse begann. Dass er als LVB-Präsident und damit oberster Herr des Luftsports in Bayern mit seinen Plänen beim Vorstand der DASSU nicht auf Jasager, sondern auf eigenständig denkende Menschen mit viel Engagement stieß, konnte er anscheinend nicht verkraften. Im geschäftsführenden Vorstand stand ihm Götz Scherff als besonders hartnäckiger Gegner gegenüber, der noch dazu von allen Seiten Rückendeckung erhielt.

„*Der Vorstand muss weg*“, verkündete Lauerbach lautstark und ließ keinen Einwand im Hinblick auf die außerordentlich erfolgreiche Arbeit von Karch und Scherff gelten.

„*Warten Sie den Bericht des Finanzamtes ab*“, war seine Entgegnung.

Lauerbach hatte beim Finanzamt Strafanzeige gegen Scherff wegen Schwarzarbeit beim Bau der Halle eingereicht. An allen Vorwürfen war nichts dran, wie selbst das Finanzamt feststellte, aber es gab eine Menge Ärger.

Trotz des Misserfolges verlangte der Präsident des Landesverbandes die Einberufung einer außerordentlichen Mitgliederversammlung. Einziger Tagesordnungspunkt: Abwahl des Vorstandes.

Die völlig überraschten Mitglieder empfanden die Anschuldigungen Lauerbachs als konfus, lächerlich und unfair. Mit seinem Antrag, Scherff abzuwählen, kam Lauerbach nicht durch. Er verließ unter Drohungen die Versammlung.

Mal war es eine Anzeige gegen Scherff wegen übler Nachrede, dann wieder eine wegen Schwarzarbeit. Er veranlasste nicht nur eine, sondern eine ganze Serie von Wirtschaftsprüfungen, die alle eines ergaben: Die Arbeit Scherffs war lupenrein.

Dann hatte Lauerbach doch Erfolg. Er hatte Scherff bei dessen Arbeitgeber Siemens angeschwärzt. Obwohl alle vorgebrachten Punkte eindeutig widerlegt werden konnten, wurde Scherff von seinem obersten Brötchengeber nahegelegt, das Amt als geschäftsführender DASSU-Vorstand abzugeben. Siemens benötigte an einem seiner Betriebsstandorte in Bayern die Unterstützung des Kultusministeriums, und als Kulturstaaatssekretär hatte Lauerbach gute Kontakte.

Scherff war damit zum Rücktritt gezwungen. Die DASSU ernannte ihn zum Ehrenmitglied.

Nach dem Ausscheiden von Scherff 1957 musste ein neues Vorstandsmitglied gewählt werden. Nicht Lauerbachs Mann wurde gewählt, sondern Hans Joachim Zietsch, den Lauerbach mit den Worten „Das ist ja wieder ein Siemensmann“ ablehnte. Der Kampf ging weiter.

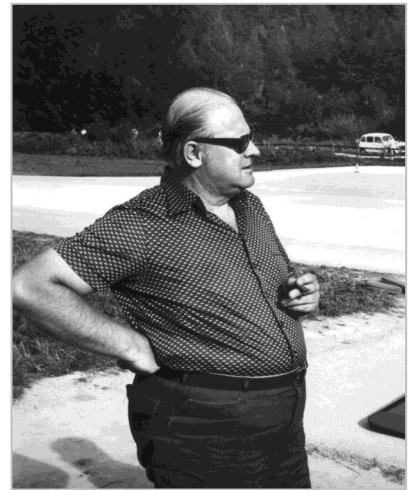
Gute Kontakte hatte Lauerbach auch zu den Stellen in der Regierung, die für die Zuschüsse zuständig waren. Er hatte also große Macht und konnte damit erpressen.

Die neu gebaute Halle hatte noch immer keinen Boden, keine Tore und kein ordentliches Vorfeld. Ein zugesagter Zuschuss dafür wurde von der Landesregierung zurückgehalten. Sie wollte das Geld erst auszahlen, wenn die DASSU ihre Satzung ändert und dem Landesverband damit mehr Mitspracherecht einräumt. Wer dahintersteckte, war jedem klar.

Dazu Gerd Müller, ein Mann der ersten Stunde: „Ein sachlich denkender Mensch begreift diese Situation nicht.“ Einen Vorstand schickt man zum Teufel, der unmöglich Scheinendes mit geringsten Mitteln und ehrenamtlich zu 80 Prozent vollendet hat. Nur, weil dieser Vorstand für den Landesverbandspräsidenten zu unbequem ist. „Dieser wird auch noch von Amts wegen unterstützt, obwohl er keine Leistung für die DASSU erbracht hat.“

Aber für die DASSU kam es noch viel dicker: Mit dem ihm zur Verfügung stehenden Druckmittel platzierte Lauerbach den Schatzmeister des LVD im DASSU-Vorstand, der dann einen nennenswerten Habensaldo zu einem kräftigen Schuldenkonto machte, das die DASSU 1969 an den Rand ihrer Existenz brachte.

Aber nicht nur die DASSU hatte jahrelang ihre Schwierigkeiten, auch die SSGM (unterdessen SGSM) musste bis 1983 kämpfen, damit ihre Liegenschaften mit einem ordentlichen Untererbbaupvertrag abgesichert wurden.



Dr. Dr. Götz Scherff

Innerhalb des Hauses Siemens wurde 1966 der Wunsch geäußert, dass Freizeitgruppen des Hauses nicht mit den Namen Siemens beginnen sollten.

Aus der „**Siemens Segelflug Gruppe München**“ (SSGM) wurde 1966 deshalb die „**Segelflug Gruppe Siemens München**“ (SGSM)

Das Silber C

Bei der SGSM hieß es: „Wer um 8 Uhr zum Ausräumen nicht anwesend ist, fliegt an diesem Tage nicht“!

Am 04.06.1966 kam ich erst gegen 11 Uhr nach Unterwössen. Trotz des guten Flugwetters mit einer hohen Basis waren nur wenige Vereinskameraden am Platz und sogar der L-Spatz (D-1414) stand noch in der Halle. Ich hatte mich bereits damit abgefunden, dass dieser Tag abgeschrieben werden kann, als ich von unserem Flugleiter am frühen Nachmittag gefragt wurde, ob ich nicht Lust hätte, heute nach Zell am See zu fliegen. Natürlich hatte ich Lust. Zell am See, das sind die 50 km für das Silber-C. Jetzt wurde es hektisch. Schnell wurde der Vogel startklar gemacht. Natürlich war der Barograph nicht vorbereitet. Alufolien und Petroleum zum Berussen waren zwar vorhanden, aber die Zündhölzer fehlten. Immer dann, wenn man einen Raucher braucht, ist keiner da. Hätte man diesem Laster nicht den Rücken gekehrt, hätte man jetzt Feuer und müsste nicht über den halben Platz hetzen, nur wegen eines Zündholzes.

Endlich war alles fertig und um 15:12 Uhr hing ich an der Winde. Am Hang ging es aufwärts und der Trug heute so hoch, dass ich am Rechenberg kaum kämpfen musste, um über die Hangkante zu kommen. Mit 2500 m flog ich von dort ab. An der Hörndlwand brauchte ich nur wenig zu kurbeln, um meine Höhe zu halten. Auch am Dürnbachhorn scheint ein ordentlicher Bart zu stehen. Als ich dort ankomme, ist nur noch ein laues Lüftchen vorhanden. Mit Mühe kann ich einige Höhenmeter gewinnen. Zur Steinplatte sind es mindestens 8 km, das heißt, 300 m Höhe gehen verloren, und da die Hochplatte mit 1869 m auch noch 100 m höher als das Dürnbachhorn ist, sind mindestens 450 m zusätzlicher Höhenbedarf einzuplanen. Manchmal gibt es ja auf dem Weg dorthin noch einen Bart, denk ich und fliege los. Manchmal ja, aber heute natürlich nicht, und darum kann ich zum Gipfelkreuz, dort, wo der Aufwind sich sammelt, nur hinaufsehen. Im Westen, gleich neben dem Gipfel, ist ein Geländeeinschnitt, der 400 m tiefer liegt, und darüber geht es hinaus ins Strubtal. Eine recht turbulente Hangfliegerei erwartet mich hier an der Südseite der Steinplatte, aber etwas höher kann ich kurbeln und jetzt geht es rasant aufwärts. Mein 5-m-Vario ist am Anschlag und mit 2800 m fliege ich zu den Loferer Steinbergen ab. Hier geht es sogar über 3140 m. Das läuft ja prächtig, die Welt liegt mir zu Füßen, und nach Zell am See kann man es im Gleitflug schaffen. Weil es aber so schön ist, wird auf der ganzen Strecke immer wieder ein wenig gekurbelt. An der Schmittenhöhe habe ich immer noch über 2000 m und jetzt die Klappen ziehen, um zu landen, dies kostete einiges an Überwindung. Aber so sind nun mal die Bedingungen. Mit der Nr. 9697 war ich jetzt auch Silber-C-Besitzer.



Die erste Außenlandung.

Für den Streckenflug wird Wissen benötigt, das in der normalen Segelfliegerausbildung nicht vermittelt wurde. Das Wissen anderer anzapfen ist nicht ganz einfach, da in den 60er Jahren sowohl die erfahrenen Streckenpiloten als auch die Kommunikationsmittel zum Datenaustausch recht spärlich waren. Man muss sich also selbst vorantasten und die Landschaft erkunden. Da dies nur an den Wochenenden und im Urlaub möglich war – man muss ja auch noch Brötchen verdienen –, konnte man nicht immer auf das ideale Wetter warten.

Einer dieser Tage war der 17.06.1966. Das Wetter konnte man nicht so recht einschätzen. Einmal riss die dünne Wolkendecke auf, die Sonne kam voll zur Geltung und die Cumulanten bildeten sich. Kurze Zeit später übernahm die Abschirmung wieder das Kommando.

An diesem Tag stand mir der L-Spatz (D-1414) zur Verfügung und ich sollte ein kleines Dreieck „Unterwössen, Gerlos Stausee, Zell am See, Unterwössen“ ausprobieren. Nun hat man sein Lieblingsflugzeug und das Wetter weiß nicht, was es will. Meine anfänglichen Zweifel werden durch die aufmunternden Worte der Kameraden in den Hintergrund geschoben und es geht an den Start.

Zunächst klappt alles wie geplant. Hang und Hausbart sind aktiv, am Geigelstein und am Kaiser das Gleiche, und in Richtung der 17 km entfernten „Ehrenbach-Höhe“ bei Kitzbühel hängen die Wolken zwar etwas tiefer, aber fliegbar scheint es zu sein. Auf halber Strecke dorthin, über dem „Rauher Kopf“, entwickelt sich gerade eine vielversprechende Wolke. Also Abflug! Je näher ich meiner Wolke komme, umso unansehnlicher wird sie. Als ich endlich dort bin, ist nur noch ein Hauch von Aufwind vorhanden. Mühsam geht es aufwärts, und bis ich die Höhe erreicht habe, um sicher über den Gipfel der „Ehrenbach-Höhe“ bei Kitzbühel zu kommen, vergeht einige Zeit.

An der „Ehrenbach Höhe“ ist es ähnlich. Mal geht es mit schwachen Steigwerten aufwärts, man beginnt schon zu frohlocken, dann ist der Bart verschwunden und es geht abwärts. Zweifel kommen auf. Ist man zu dumm zum Kurbeln und hat man deswegen den Aufwind verloren, oder ist der einfach nicht mehr da? Das Suchen beginnt, man versucht, den Aufwind zu ertasten, da die mechanischen Variometer viel zu träge für diese Situation sind, und verliert dabei an Höhe. Soll man nun warten in der Hoffnung, dass der Bart wieder da ist, bevor man zu viel an Höhe einbüßt, oder es gleich an einer anderen Stelle probieren?

In meinem Fall sind alle aussichtsreichen Punkte bereits außer Reichweite. Ein Anfängerfehler: Ich habe zu lange herumgesucht und gewartet.

Ich denke schon ans Umkehren, als ich in einen kräftigen Aufwind stolpere. Das Variometer hüpfte zwischen 0 und 3 m hin und her. Es dauert etwas, bis ich den Kern finde und zentrieren kann. Jetzt sind es ca. 1,5 m. Geht doch, und mein Stimmungsbarometer schnellte in die Höhe. Gerade noch wollte ich den Rückmarsch antreten, und jetzt geht der Blick nur noch nach vorne.



Bis zum „Kleinen Rettenstein“ am „Pass Turn“ ist es nicht mehr weit und die Wolke dort scheint sich gerade zu erneuern. Bis dorthin kann man auf dem Bergrücken entlangreiten, was sofort umgesetzt wird. Der Hang trägt auch etwas, sodass ich kaum Höhe verliere, aber ich bin zu langsam. Als ich ankomme, wird aus der Wolke ein Wolkenschleier. Die Wolke, sie löst sich auf und der Aufwind ist weg. Zudem beginnt die Abschirmbewölkung, die ich schon seit Längerem beobachte, wirksam zu werden. Die Sonneneinstrahlung nimmt ab und mein Stimmungsbarometer fällt ins Bodenlose. Nach „Zell am See“ komme ich mit dieser Höhe nicht, dafür müsste ich noch einmal bis an die Basis und ob es dann reicht, ist fraglich. Vielleicht ist am „Steinkogel“ noch etwas zu holen. Der mag mich aber auch nicht, muss ich feststellen.

Nun ist guter Rat teuer. Da sehe ich mitten über dem Tal ein Flugzeug kreisen und das scheint an Höhe zu gewinnen. Der Spannweite nach scheint es ein Segelflugzeug zu sein. Das ist die Rettung, denke ich, und fliege zu ihm. Als ich näher komme, werde ich bitter enttäuscht. Das Ding ist kein Segler, es hat einen Motor, womit es seine Höhe macht. Für mich ist dort nur gleichmäßiges Saufen.

Ein Blick zurück und mir wird klar: Hier komme ich nicht mehr weiter, ich sitze in der Falle.

Also vorbereiten zu einer Außenlandung!

Ich kurbele mich langsam abwärts und suche nach einem geeigneten Landefeld. Wie war das doch? Die Wiese soll ausreichend lang, frei von Hindernissen und ohne hohen Bewuchs sein. Die Windrichtung sollte stimmen und eine Möglichkeit zum Telefonieren wäre auch nicht schlecht.

Zwei Wiesen scheinen mir geeignet. Ich hatte schon ein geeignetes Objekt ausgesucht, als ich direkt unter mir an der Hauptstraße ein Segelflugzeug entdeckte. Seine Landewiese war mehr als ausreichend lang und verlief quer zum Tal. Nach seinem derzeitigen Standort zu urteilen, ist er aus Richtung Talmitte zur Straße hin gelandet. Anzeichen, an denen ich die Windrichtung ermitteln kann, sehe ich keine. Im Anflugbereich gibt es zwei Heustadel, die rechts und links kurz vor dem Aufsetzpunkt stehen. Der Abstand zwischen beiden erlaubt aber einen gefahrlosen Landeanflug. Die Telefon- oder Stromleitung auf der Nachbawiese, deren Masten zu erkennen sind und die quer über das Tal gehen, stören nicht.

Die Landerichtung war damit klar, und wenn der Vorgänger hier sicher gelandet ist, dann dürfte auch ich keine Probleme bekommen. Jetzt, wo alles entschieden war, verflog auch die bisherige Anspannung. In dieser Außenlandung sah ich kein Problem mehr.

Unruhig wurde ich erst wieder, als ich mich neben dem geplanten Aufsetzpunkt bis auf Höhe des Gegenanflugs herabgekurbelt hatte.

Da hatte ich das Gefühl, dass ein geringes Gefälle in meiner beabsichtigten Landerichtung vorhanden sei. Zum Umdisponieren war es zu spät und der andere ist ja auch in dieser Richtung gelandet. Also Gegenanflug und ja nicht zu früh in den Endanflug gehen, sonst wird die Wiese zu kurz.

Um einen solchen Fehler zu vermeiden, hatte ich mir zuhause ein Hilfsmittel für eine Außenlandung ausgedacht und erprobt. Beim Gegenanflug beginne ich in Höhe des Aufsetzpunktes mit dem Zählen der Sekunden bis zum Einkurven in den Queranflug, und das tat ich hier auch.



Die Sekunden wurden heruntergezählt und der Queranflug eingeleitet. So gut wie in der Erprobung klappt meine Methode hier aber nicht. Ich bin zu schnell und zu hoch. Vermutlich bin ich doch nicht so abgebrüht, wie ich mir eingeredet habe, und habe um einiges schneller gezählt als geplant. Also Fahrt wegnehmen und Klappen raus und den Endanflug durch einen schrägen Queranflug etwas verlängern. Jetzt müsste es passen. Den Aufsetzpunkt anpeilen, etwas slippen, weil die Klappenwirkung beim Spatz sehr bescheiden ist, abfangen und es passt, denk ich. Der Vogel schwebt und schwebt, die Straße kommt näher und der Vogel schwebt. Bei mir wird Überheblichkeit von Panik verdrängt. Die Wiese ist zu kurz und ich knalle auf die Straße, befürchte ich. Endlich habe ich Bodenberührung und drücke den Vogel in Ermangelung einer Radbremse auf die Kufe. Kurz bevor er zum Stehen kommt, bleibt meine linke Fläche im hohen Gras hängen und ich produziere einen halben Ringelpiez.

Mit gemischten Gefühlen steige ich aus der Maschine. Ich bin zwar ca. 50 m vor der Straße zum Stehen gekommen, aber bei einem Ringelpiez bricht meistens durch die Stauchung der Fläche deren Endleiste. Sowas lässt sich zwar innerhalb weniger Stunden leicht reparieren, aber peinlich wäre es doch. Die Inspektion ergibt zu meiner Beruhigung keine negativen Ergebnisse. Auch der Rumpf hat nichts abbekommen, da der Schwanz durch mein Bremsmanöver beim Ringelpiez den Grashalmen keinen nennenswerten Widerstand bot.

Als ich nun meine Landewiese in Augenschein nehme, wird meine Vermutung bestätigt. Die Wiese hat zur Straße hin ein Gefälle, was natürlich meinen Landeweg verlängerte.

Da vom Piloten der bereits gelandeten Maschine nichts zu sehen ist, gehe ich auf die Suche nach einem Telefon zum nahegelegenen Bauernhaus. Hier saßen der Bauer und mein Sportkollege gemütlich beisammen und die Bäuerin servierte Bier und Brotzeit. Natürlich wurde ich auch dazu gebeten und mit Naturalien vollgestopft.

Auf die Landung angesprochen erzählt mir dann der Kollege, dass sein Verein versucht, alle geeigneten Landemöglichkeiten auf den üblichen Flugstrecken in eine Karte einzutragen. Dazu werden die Strecken vorher mit dem Auto abgefahren und begutachtet. Deswegen kannte er die Wiese und ist gegen die Geländeneigung eingeschwebt. Er habe nur seinen Vogel bereits zur Straße hin zurückgeschoben, um seiner Mannschaft die Arbeit zu erleichtern. Und ich habe mich vom Standort der bereits gelandeten Maschine beeinflussen lassen.

Bis zum Eintreffen der Rückholmannschaft war ich dann mit dem Übertragen der Landefelder zwischen Landeck und Trieben beschäftigt, was nicht ganz einfach war. Unser Gastgeber meinte es nämlich zu gut und hatte uns bis dahin ganz nett abgefüllt.



Der Austausch von Freundinnen wird untersagt.

Unsere Unterkunft ist fertig und wird nicht nur von verheirateten Mitgliedern, deren Ehefrauen und Kindern (die selbstverständlich den Status der Vereinsmitglieder besitzen). gut angenommen, sondern auch von uns Junggesellen und deren momentanen Freundinnen.



Dies führte bei der Raumbelugung zu Problemen.

Es galt immer noch der Moral-Paragraph (§ 180 StGB), der das Übernachten unverheirateter Paare als Verknuppelung einstuft und unter Strafe stellt. Diesem Vorwurf wollte sich der Verein natürlich nicht aussetzen. Deshalb hieß es in der Hausordnung: „Übernachten von Junggesellen mit Freundinnen im gleichen Raum kann nicht geduldet werden“.

Erst am 17. April 1970 wurde das Gesetz dem neuen Zeitgeist angepasst.

Ein anderes Problem sind die Übernachtungsgebühren.

Mitglieder und deren Ehefrauen zahlen DM 3,-- pro Nacht. Freundinnen von Mitgliedern sind Gäste und müssen deswegen DM 6,-- pro Nacht bezahlen.

Wir Junggesellen, die ja einen erheblichen Anteil am Aufbau der Unterkunft hatten, liefen dagegen Sturm und erreichten, dass auch die Freundinnen wie die Ehefrauen eingestuft wurden.

Um einen Missbrauch auszuschließen, durften Freundinnen, sie sind ja Gäste, laut Protokoll nur einmal im Geschäftsjahr gewechselt werden.

2. Gästegebühren für die Unterkunft

In Abänderung der im letzten Rundschreiben getroffenen Regelung der Gästegebühren hat sich der Vorstand bereit erklärt, jedem unverheirateten Mitglied für einen Gast die Benutzung der Unterkunft zu folgenden Gebühren zu gestatten :

- 3.-DM pro Übernachtung mit Tagesaufenthalt
- 2.-DM pro Tagesaufenthalt ohne Übernachtung
- 1.-DM pro Übernachtung ohne Tagesaufenthalt (nur gültig für den Tag der An- oder Abreise)

Dieser Gast muß dem Vorstand der SGSM namentlich schriftlich bekanntgemacht und persönlich vorgestellt werden. Ein Wechsel der Person des Gastes ist während des Geschäftsjahres der SGSM ausgeschlossen, ein Wechsel kann nur zu Beginn eines Geschäftsjahres unter angegebenen Voraussetzungen erfolgen.

Spannungen im Verein

Segelfliegen ist ein Gemeinschaftssport und bei den Akteuren gibt es zwangsläufig all die Typen, wie man sie auch im normalen Leben findet. Da ist der alte Herr, der von der Vergangenheit geprägt wurde und deswegen Schwierigkeiten mit dem Jetzt hat. Da ist der junge Spund, der die Vergangenheit nicht kennt, den alten Herrn deswegen nicht versteht und dessen Auffassung deswegen nicht akzeptiert. Und da sind all diejenigen, die zwischen diesen beiden Extremen angesiedelt sind.

Jeder Verein braucht einen Macher, der die Gemeinschaft durch sein Engagement voranbringt. Bei der SGSM war dies Helmut Seitz. Er war 2. Vorstand, Werkstattleiter, Fluglehrer und Ausbildungsleiter und war unterdessen Besitzer der Gold-C. Er wurde von den Mitgliedern als Altmeister bezeichnet und war die treibende Kraft im Verein. Die Leistung für den Verein, die er erbrachte, erwartete er auch von den restlichen Mitgliedern. Da die vergangenen, arbeitsreichen Jahre, in denen kaum geflogen wurde, noch gut in Erinnerung waren, wurde sein Vorschlag zur Erweiterung des Vereinsheimes vorwiegend von den jüngeren Mitgliedern abgelehnt. Dies führte zu unterschwelligem Spannungen und zu einer Gruppenbildung im Verein.

Zutage traten sie am 7. Mai 1967. An diesem Tag flog ich nach längerer Zeit wieder einmal unser Starflugzeug, den L-Spatz (D-1414), mit der eingestakten Haube. Ich kam am späten Nachmittag aus dem Gasteiner Tal zurück. In der Position kreisten einige Schüler der DASSU und konnten dort ihre Höhe ausbauen. Um diese nicht zu stören, entschloss ich mich, meine Höhe durch einen kräftigen Slip, die Klappen meines Vogels waren ja fast wirkungslos, zu verringern. Ich brachte also den Spatz in den Seitengleitflug, als es einen Schlag gab und mir der Fahrtwind um die Ohren pff. Die Haube war weggefliegen. Recht verunsichert brachte ich den Vogel in den Normalflug und überprüfte sein Flugverhalten. Der Spatz ließ sich auch ohne Haube einwandfrei fliegen.



Haubenverriegelung: Ein drehbarer Querstab der in zwei Bolzen am Rumpf einrastet

Nach der Landung, als ich versuchte, die Ursache des Haubenabwurfs zu ergründen, trat unser Werkstattleiter zu mir und erklärte:

„Die Haubenverriegelung hat sich gelöst, die ist abgenutzt, und das hättest du beim Start auch bemerken müssen.“ Ich hab es ja auch bei den letzten Flügen bemerkt und mit der Hand dagegen gedrückt. „Jetzt könnt ihr schauen, wie ihr dies wieder in Ordnung bringt!“

Dass ich nicht gerade freundlich auf diese nachträgliche Information reagierte, ist, wenn man darüber nachdenkt, was alles hätte passieren können, vermutlich verständlich.

Wurden bisher alle Arbeiten im Verein unter der Regie des Werkstattleiters gemeinsam ausgeführt, so war es jetzt anders. Man wollte anscheinend durch das Zurückhalten von Informationen demonstrieren, dass wir mit unserer geringeren Erfahrung so eine Reparatur nicht schaffen.

Nach drei Wochenenden hatte der Vogel eine neue Haube und flog wieder.

Blindflug

Ich sitze in unserem K8 und konzentriere mich das erste Mal bewusst auf ein Instrument, das ich bisher kaum beachtet habe. Zu was braucht man eine Libelle, war bisher meine Meinung, wenn man das Ganze auch erfühlen kann? Heute war es aber etwas anderes.

Über der „Winkelmoos Alm“ habe ich am wolkenlosen Himmel einen kleinen Schleier entdeckt, der sich beim Näherkommen zu einem schönen Cumulus entwickelte. Dort hänge ich nun und versuche, die gestern erworbenen Kenntnisse umzusetzen.

Gestern durfte ich eine private K6 fliegen, die mit einem Wendezeiger ausgerüstet war. Der Besitzer des Vogels, der die Blindflugberechtigung besitzt, hatte mir viel über die Möglichkeiten, die der Blindflug bietet, berichtet. Wenn ich seine K6 fliege, meinte er, sollte ich mich doch einmal auf den Instrumentenflug konzentrieren, was ich dann auch tat. Nach einer kurzen Eingewöhnungsphase lief alles wie am Schnürchen. Dass dies kein Wunder war, wurde mir schnell klar. Ich war ja im Sichtflug unterwegs und da schaut man automatisch immer wieder nach draußen. Die Flugeigenschaften der K6 wurden für mich schnell interessanter als der simulierte Blindflug.

Nun versuche ich also, verbotenerweise, mich am Wolkenrand hochzuarbeiten. Unsere K8 hat zwar keinen Wendezeiger, aber mit der Libelle müsste das doch auch machbar sein.

Es ist machbar. Einen halben Kreis in der Wolke, die andere Hälfte an deren Rand, und es geht aufwärts. Der Halbkreis in der Wolke ist mit der Libelle also beherrschbar. Mit dem Orientierungsverlust in einer Wolke kann es dann auch nicht so schlimm sein, wie behauptet wird, so denke ich.

Den Vogel aufrichten und hinein in die Wolke. Schnell wird es dunkler und recht turbulent. Jetzt auf die Libelle konzentrieren und einen sauberen Kreis fliegen. Plötzlich

wird es fürchterlich turbulent. Die Kugel der Libelle gehorcht mir nicht mehr, der Fahrtmesser spielt verrückt und ich verliere jede Kontrolle. Jetzt kommt Panik auf. Wie komm ich wieder aus der Wolke, was hält eine K6 aus, bevor sie abmontiert? Alle Versuche, wieder die Oberhand zu gewinnen, schlagen fehl. Nach einer gefühlten Ewigkeit falle ich einige 100 m höher aus der Wolke und bekomme den Vogel wieder unter Kontrolle.

Die kleine Wolke war unterdessen zu einem Wolkenturm angewachsen. Mir reicht das und ich lande. Besorgt werde ich gefragt, wie es mir gehe, da ich so blass sei.

Für mich ist eines klar: Nie wieder wird es einen derart unüberlegten Versuch geben!



Der Abschnitt 2 in einem Fliegerleben

Die Sturm- und Drangzeit



Dies ist der Zeitraum, in dem einem der Kamm schwillt wenn man sieht, dass man zu den Vorbildern aufschließt, sie einholt und womöglich ihre momentanen Leistungen sogar übertrifft.

Die Königsdisziplin des Segelflugs, der Streckenflug.

Kaum hat man die ersten Male den Platzbereich verlassen und sicher die ersten kleineren Strecken bewältigt, schon ist man vom Virus des Streckenflugs infiziert. Mehr und immer mehr möchte man, und dies ist kein Wunder, ist man doch dem Vorbild in der Natur besonders nahe. Nur mit den Elementen der Natur und ohne zusätzliche Energie befriedigt man seinen Vorwärtsdrang. Hinzu kommt noch der Reiz der erlebten dritten Dimension.

Ist dieser Teil des Streckenflugerlebnisses für den Piloten vom Gefühl bestimmt, so ist ein zweiter Teil von der Vernunft bestimmt. Er besteht aus der optimierten Koordination von Wissen, Beobachten, Entscheiden und Selbstkontrolle des Piloten.

Körperliche Kondition ist eine Voraussetzung für einen, manchmal sehr langen Flug. Wird dann das Schachspiel mit der Natur mit einer sicheren Landung am vorgesehenen Ziel abgeschlossen, ergibt dies ein Gefühl der Zufriedenheit und des Stolzes.

Auch dann, wenn man nicht sein vorgesehenes Ziel erreicht und sicher auf einer Wiese sitzt, entwickeln sich dank des Erlebten positive Gefühle. Man sieht die eigenen Fehler und erkennt, dass Segelfliegen ein fortwährender Lernprozess ist.

Vorbilder für den Streckenflug gibt es viele. Ihnen nachzueifern ist ein erstrebenswertes Ziel, aber Können und Ehrgeiz allein reichen meistens nicht aus. Der dafür erforderliche Aufwand und das zur Verfügung stehende Material haben einen wesentlichen Einfluss. Einer der wichtigsten Punkte hierbei ist die zur Verfügung stehende Zeit. Das für größere Vorhaben benötigte Wetterfenster ist in den wenigsten Fällen an einem Wochenende und unter der Woche sind die meisten Piloten an ihrem Arbeitsplatz.

Sich von diesen Voraussetzungen entmutigen zu lassen, ist ein Fehler.

Wichtig ist die Erkenntnis, dass 300 Kilometer mit einer K8 sich nicht hinter den 500 km mit einer LS4 oder den 1000 km mit einem Arcus M verstecken müssen.

Die Jagd nach den Diamanten

Ja, eine K8 mit ihrer Gleitzahl 1/25 stand uns damals, 1968, auch schon zur Verfügung. Aber wir hatten noch etwas Besseres, eine L-Spatz, der hatte immerhin schon eine Gleitzahl von 1/29, und dieser Flugzeugpark hielt uns nicht davon ab, von den 3 Diamanten zum Gold-C zu träumen. Einen Höhengewinn von 5000 m, einen Flug über 300 km als Zielrückkehr- oder Dreieckstrecke und einen freien Flug über 500 km braucht man dafür.

Noch keine 1000 Exemplare dieses erstrebenswerten internationalen Leistungsabzeichens soll es weltweit geben, so wird erzählt, und unter diese ersten 1000 zu gehören, das wäre doch was. Na ja, etwas träumen darf man doch, wenn einem der Verstand auch klarmacht, dass es bis dorthin ein weiter Weg ist. Vermutlich ist dieser Traum auch ein Grund, dass wir, Gustel Lyendecker und ich, uns so zum Streckenflug hingezogen fühlten.

Ein kleines und ein großes Hindernis gibt es. Das kleine Hindernis war die Gold-C, die noch nicht vorhanden war. Das größere Hindernis war etwas schwieriger zu bewältigen. Der Verein ist groß und hat zu wenig Flugzeuge. Zwar sind wir Streckenflugbegeisterte nur ein kleines Häuflein, aber die anderen wollen ja auch fliegen. Neue Flugzeuge müssen her, und da auch einer der Vereinsoberen hinter den 3 Diamanten her war, fällt diese Forderung auf offene Ohren.



Spatz mit goldenem Knüppel

Zwar war es üblich, dass die Wintermonate unter Anleitung des Werkstattleiters zur Überholung und zum Neubau von Flugzeugen benutzt wurden, aber damals, vom Herbst 1967 bis ins Frühjahr 1968 war es doch etwas anders. Wir jüngeren Vereinsmitglieder durften ohne Aufsicht, Anleitung und Einmischung durch die erfahrene ältere Generation ein Flugzeug aufbauen.

Unser Verein hatte damals 46 aktive Mitglieder. Es gab diejenigen, die den Verein 1953 gegründet und aufgebaut hatten und deren fliegerische Ausbildung meist noch in der „Flieger HJ“ erfolgte und es gab uns, die Neueinsteiger. Der Verein besaß einen Bergfalken III, eine K8, eine Mü-13D und als Leistungsflugzeug einen L-Spatz.

Es war auch die Zeit, in der die Gold-C noch etwas Besonderes und die Diamanten dazu noch äußerst selten und deswegen sehr begehrt waren.

Wie bei vielen anderen Vereinen, so war es auch bei uns. Die Zahl der am Leistungsflug interessierten Piloten überstieg bei weitem das vorhandene Flugzeugmaterial. Unser Leistungsflugzeug, der L-Spatz (D-1414) der vorwiegend von einigen älteren Mitgliedern bei gutem Streckenwetter beansprucht wurde, reichte nicht um allen gerecht zu werden. Nachdem sich auch einige, aus einer sehr aktiven jungen Gruppe vehement zum Leistungsflug hingezogen fühlten, beschloss der Verein, ein weiteres Flugzeug anzuschaffen.

Wir schwärmten nun natürlich vom Kauf eines echten Leistungsflugzeugs. Unser Wunschdenken, eine K6 oder zumindest eine SF 27, wurde aber schnell von der Realität eingeholt.

„Wenn ihr Streckenfliegen wollt, dann baut euch doch einen Spatzbruch auf, der reicht und den kann der Verein finanzieren“, so hieß es.

Von der Vereinsführung wurde der L-Spatz, also der Mitteldecker favorisiert, obwohl der Schulterdecker „L-Spatz 55“ öfter am Markt zu finden war. Trotzdem waren ein gebrauchter Rumpf und der Flächenrohbau als Ausgangsbasis bald gefunden und nun standen wir, von den Oberen aufmerksam beäugt, jedes Wochenende in der Werkstatt und bastelten am neuen Spatzen.



Stressig waren diese Wochenenden.

Immer am Freitagabend, gleich nach Feierabend, trafen wir uns zur Fahrt nach Unterwössen. Die DASSU, die unter der Woche die Werkstatt benutzte, hatte diese bereits geräumt und den Ofen kräftig aufgeheizt. Trotzdem erwartete uns bei unserer Ankunft des Öfteren nur noch eine schwache Glut. Selten war die Autobahn frei vom Schnee und dann können 100 km recht lange dauern. Ein schnelles Vorankommen behindert nicht nur die weise Pracht, oft sind andere Verkehrsteilnehmer das größere Hindernis.

Der Freitagabend war ja noch als Arbeitstag eingeplant, und an solchen Tagen konnte es dann schon mal weit nach Mitternacht werden, bis man das Werkzeug aus der Hand legte. Deswegen am Samstag etwas länger schlafen, das ging nicht, wenn man neben dem üblichen Zeug auch noch die Skiklamotten eingepackt hatte.



Ein bisschen Vergnügen sollte die vielen Arbeitswochenenden etwas angenehmer gestalten.

Schnee war keine Mangelware, Schnee gab es reichlich, und meistens verzierte er den Platz noch weit nach Ostern.

Besitzer von VW Käfern waren damals eine gefragte Spezies. Besaß man ein derartiges Gefährt – ich hatte mir ein gebrauchtes Käfercabrio zugelegt –, so bekam man einige Sonderaufgaben zugeordnet. Neuschnee auf nicht geräumten Wegen, dort, wo andere Fahrzeuge Schwierigkeiten mit dem Vorankommen hatten, war mit einem Käfer selten ein Problem, und der Weg vom Flug-

platz in den Ort, der war immer einer der letzten, die geräumt wurden. Ich hatte also die Ehre, am Samstagmorgen immer als Erster durch den tiefen Schnee zu pflügen.

Unser Ziel war Kössen. Dort, am Unterberghorn, gab es einen Sessellift. Nicht wie in der heutigen Zeit, mit einer großen Transportkapazität, sondern nur mit einem Sessel. Zu den ersten musste man gehören, wenn man nicht in einer langen Warteschlange seine Zeit verplempern wollte. Zweimal, dreimal konnte man die Abfahrt genießen, bis gegen 10:30 Uhr die Warteschlange zu lang wurde. Dann ging es zurück nach Unterwössen. Unser Flugzeug sollte ja fertig werden.

Natürlich setzten wir all unseren Ehrgeiz daran, in Konkurrenz zum vorhandenen einen noch besseren und schöneren L-Spatz auf die Kufe zu stellen. Genau wie dieser sollte auch unserer eine eingestakte Haube bekommen. Für die Cockpit- und Schlitzverkleidung wurde GFK eingeplant und der Sitz sollte körpergerecht gestaltet werden.

Für die Haube eigens eine Form zu basteln, war uns zu zeitaufwendig. Eine bereits existierende Haube sollte es sein, und die der SF 27 erschien uns dafür als geeignet. In der preiswerten Beschaffung eines solchen Exemplars sahen wir kein großes Problem. Egon Scheibe, der Vater der Spatzenreihe, war auch Vater von 3 Töchtern. Zwei davon waren mit Mitgliedern aus unserem Verein verbandelt, und bei den vielen Festen, die wir in seinem Haus in Dachau bisher gefeiert hatten, hatte er sich immer sehr zugänglich gezeigt.

So war es dann auch. Eine SF-27-Haube lag in der Werkstatt und nun musste der Spatzrumpf möglichst elegant an die Haube angepasst werden. Dabei gab es nicht nur ein Problem. Das kleinere davon war noch die Umgestaltung der Rumpfnase. Aufwendiger war schon die Anpassung der Rumpfoberseite.

Die Stahlrohre der Rumpfoberseite bildeten einen eckigen Verband, und der passte nicht zu den Rundungen der SF27-Haube. Auch die Schlitzverkleidung, die den Zwischenraum zwischen Haube und Rumpf abdeckt, musste neu gestaltet werden. Nach einer kurzen Diskussion waren wir uns über die Formgebung der Schlitzverkleidung und deren Ausführung einig. Bevor aber mit deren Bau begonnen werden konnte, musste eine Einigung über die Rumpfanpassung erzielt werden.

Hier war eine einheitliche Meinung schwer zu erziehen. Fest stand: Die eckige Rumpfoberseite passte nicht zu den Rundungen der Haube und der Schlitzverkleidung. Ein sanfter Übergang musste geschaffen werden.

Um den langwierigen Diskussionen ein Ende zu bereiten, wurde an einem Abend beschlossen, dass dieser eckige Verband nur ein formgebendes Teil ist und ohne Stabilitätsverlust der Rumpfstruktur durch einen Dreiecksverband ersetzt werden kann. Da einer von uns vor kurzem die Prüfung zum Flugzeugschweißer bestanden hatte, wurden die Rohre ohne Verzögerung abgeschnitten und durch einen Dreiecksverband ersetzt.

Vollendete Tatsachen reduzieren Diskussionsgrundlagen und langwierige Berechnung der Stabkräfte. Die könne man ja auch noch nach-

träglich machen, wenn diese Änderung vom Bauprüfer beanstandet wird, wurde beschlossen. Sicherheitshalber wurde noch der Vorschlag befolgt, die telefonische Zustimmung bei Egon Scheibe einzuholen, der aber an diesem Wochenende nicht erreichbar war. Uns blieb also gar nichts anderes übrig, als uns auf unser Urteilsvermögen zu verlassen. Schließlich hatte man im Studium auch etwas von statisch bestimmten Fachwerken und der Strömungslehre gehört.

Als dann unser Bauprüfer Kurt Bilser, der zwischendurch nach dem Rechten sah, kam und das Machwerk positiv beurteilte, waren wir dann doch etwas erleichtert. Ja, der geschulte Blick des Bauprüfers genügte damals noch für den Umbau eines Flugzeugrumpfes. Auch an der Rumpfnase waren zur Einpassung der SF27-Haube einige kleinere Schweißarbeiten zu erledigen, die vom Bauprüfer nicht beanstandet wurden.

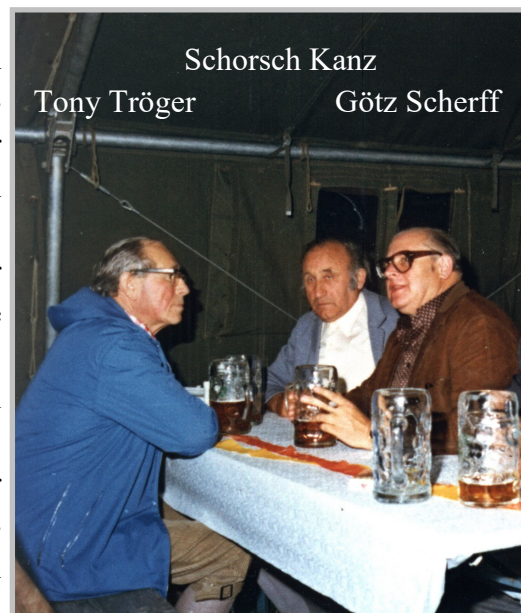
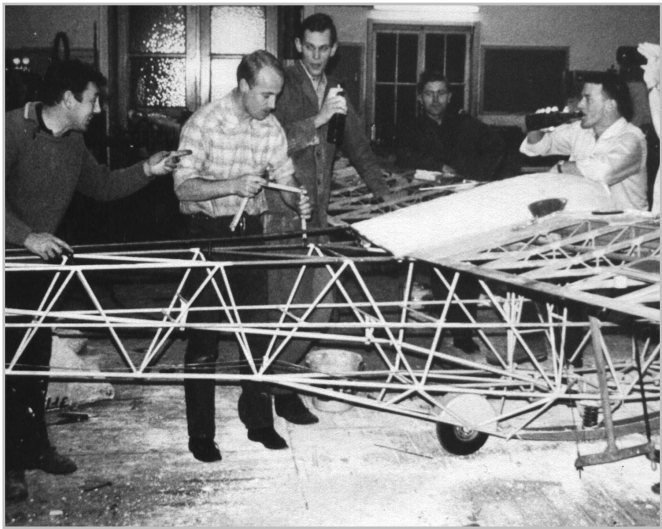
Für den Bau der Schlitzverkleidung wurde aus Gips und Haftschaum ein Modell entwickelt, das dann mit einer Glasfasermatte überzogen wurde. Die kleinen Unebenheiten, die dabei entstanden, waren leicht mit Spachtelmasse auszugleichen, sodass nach dem Verschleifen eine einwandfreie Oberfläche vorhanden war.

Aber etwas läuft immer anders als geplant. Wir hatten nicht richtig kalkuliert und deswegen fehlte uns das Material zur Versteifung der Verkleidung. Da es wie immer ein Wochenende war, konnte auf die Schnelle auch nichts beschafft werden.

Gott sei Dank hatte Tony Tröger, damals Werkstattleiter der DASSU, seine alte, schon stark mitgenommene Strickjacke in der Werkstatt hängen. Diese wurde nun als Stützmaterial für gut befunden, mit Harz getränkt und in die Schlitzverkleidung eingebaut.

Bei der anschließenden, wochenlangen Suche nach der Jacke, „dem gudn, oldn Stück“, wie Tony bemerkte, waren wir natürlich mit Feuereifer behilflich und stellten dafür die ganze Werkstatt auf den Kopf.

10 Jahre später feierte unser Verein sein 25-jähriges Bestehen. Irgendwie kam unser Gespräch auf die damalige Suchaktion, an die sich Toni noch lebhaft erinnerte. Als ich ihm daraufhin ein Bild vom Spatzen zeigte und den Verbleib der Jacke aufklärte, quittierte er dies lächelnd mit „ihr Hundsbubn“. Er war nämlich derjenige, der durch seine manchmal haarsträubenden Geschichten für uns immer ein Vorbild darstellte.



Unsere älteren Vereinskollegen begutachteten zwischendurch unser Machwerk, wobei sie sich die eine oder andere spitze Bemerkung nicht verkneifen konnten. Eine dieser Bemerkungen, „*Vergolden wollt ihr ihn womöglich auch noch*“, führte dazu, dass wir den Knüppel ausbauten und ihn bei Siemens in der Galvanik vergolden ließen.

Die Freude über den vergoldeten Knüppel bekam aber bald einen Dämpfer, als der Bauprüfer ihn entdeckte und mit der Begründung „*Der kann euch beim Fliegen blenden*“ eine Übermalung forderte.



Die Kritiker, die uns nicht zugetraut hatten, dass wir ohne ihre Hilfe ein derartiges Schmuckstück erstellen würden, verstummten allmählich.

Am 5.5.1968 stand der neue L-Spatz mit dem Kennzeichen D-1114 zum Erstflug bereit. Der Bauprüfer hatte sein OK gegeben und unser Werkstattleiter und Altmeister Helmut Seitz, der Erbauer des vereinsinternen Konkurrenzmodells D-1414, ließ sich den ersten Test des neuen Flugzeugs nicht nehmen.

Gespannt beobachteten wir seinen schnellen und langsamen Flug, den flachen und steilen Kurvenwechsel und dann das Einleiten eines zaghaften Trudelversuchs, den er sofort wieder beendete. Beim zweiten Start ließ er sich auf große Höhe schleppen und trudelte mehrmals.

Seine verhaltene Kritik nach der Landung: „*Ich hab euch doch vorausgesagt, dass der noch leichter ins Trudeln zu bringen ist als ein herkömmlicher Spatz*“, hatten wir erwartet. Etwas anderes hatte er an unserer Arbeit nicht auszusetzen.

Der Verein hatte nun einen Sitzplatz mehr und wir konnten hoffen, dass unsere Streckenflugelüste öfter in die Tat umsetzbar sind.

Noch eine Auswirkung hatte unsere Arbeit. Das Aussehen des D-1114 erzeugte überall wohlwollende Reaktionen und das stachelte den Ehrgeiz der Erbauer des Konkurrenzmodells D-1414 an.



Bei der nächsten Generalüberholung bekam dieses ein ähnliches Outfit verpasst.

Am 11.5.1968 durfte ich dann den Vogel auch ausprobieren und war begeistert. Hier passte alles. Man saß bequem, nichts behinderte die Sicht, die Trimmung war exakt und der Vogel reagierte auf den kleinsten Ruderausschlag. Auch im Langsamflug war er gut beherrschbar und nach Strömungsabriss, der sich spürbar ankündigte, hatte man ihn schnell wieder im Griff. Ich hatte damit mein Lieblingsflugzeug gefunden.

Im Verein hatte sich die Bemerkung unseres Werkstattleiters, die D-1114 würde leicht ins Trudeln kommen, herumgesprochen, und der Großteil derer, die nicht am Bau beteiligt war, glaubte daran. Um die Begehrlichkeit für unser Machwerk zu minimieren, haben wir dieser Meinung nur zaghaft widersprochen, und das hat sich ausgezahlt. Anscheinend war man der Meinung, dass man ein so gefährliches Flugzeug doch besser den Erbauern überlässt, solange noch eine andere Maschine zur Verfügung steht. Für mich hatte dies den Vorteil, dass ich nun öfter mit dem neuen L-Spatzen auf Strecke gehen konnte.

Bei meinen ersten Überlandflügen wurden die Grenzen des Vogels ausgetestet. Einen großen Leistungsgewinn gegenüber einem herkömmlichen Spatzen konnte ich dabei nicht feststellen. Schöner war er halt, die Sicht war besser und wir betrachteten ihn mit stolzeschwellter Brust.

Wenn man so eine neue Maschine im Grenzbereich bewegt, bleiben Fehlentscheidungen nicht aus. Einige spöttische Bemerkungen musste ich mir anhören, als mir auf einem meiner ersten Überlandflüge dies passierte und ich bei bestem Flugwetter in St. Johann saß.



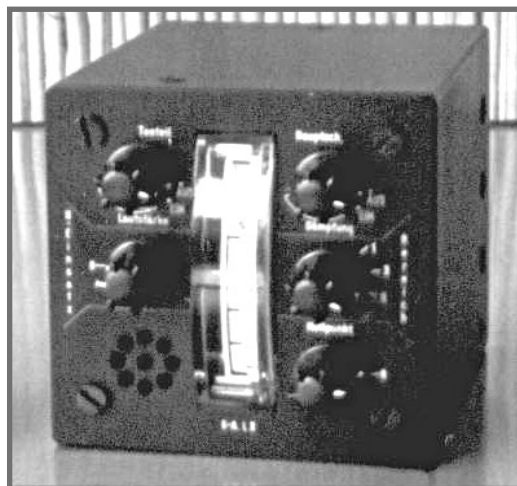
Es piept und grunzt.

Die Instrumentierung unserer Flugzeuge bestand um 1968 aus dem Fahrtmesser, dem Höhenmesser, dem Kompass und einem recht trägen, mechanischen Variometer. Diese Ausstattung entsprach nicht mehr unseren Anforderungen.

Im Verein wurde nun diskutiert, ob für die Maschinen das akustische Metallsonden-Variometer mit Sollfahrtanzeige von Dr. Westerboer angeschafft werden soll oder ob nicht doch ein MacCready-Ring ausreicht. Dem Argument, dass ein akustisches Variometer die Sicherheit gewaltig erhöhen würde, da man weniger auf die Instrumente schauen müsse, wurde zwar nicht widersprochen, aber die relativ hohen Anschaffungskosten gab die Vereinskasse nicht her. Das Geld wurde für den Kauf eines Motorseglers benötigt.

Gustl Leyendecker, einer der aktivsten unter uns Jüngeren, nahm sich der Sache an. Da Dr. Westerboer die Sonden für seine Variometer von Siemens-Bauelemente bezog, war es auch ihm möglich an diese Basiselemente heranzukommen. In Absprache mit Westerboer entwickelte und baute er für unseren Verein ein ähnliches Variometer mit Sollfahrtanzeige.

Ab Juli 1969 wurden die elektrischen Variometer nebst einem Zusatzanzeigegerät beim Doppelsitzer in allen Maschinen des Vereins eingebaut.



Ein Motorsegler

Der Verein hatte beschlossen, mit einem Motorfalken das Spektrum der Flugmöglichkeiten zu erweitern. Da dafür eine Scheinerweiterung notwendig war, ging es zur Umschulung mit dem Firmen-Falken von Scheibe (D-KOCO) ins schöne Altmühltal nach Beilngries.

Nach 12 Touch-and-go war ich auch ein Motorflieger.

Wer die Umschulung bereits hinter sich hatte, war leicht am rechten Handrücken zu erkennen. Der Falke hatte einen Handanlasser, dessen Seilzug unterhalb des Armaturenbrettes angebracht war. Zum Anwerfen des Motors musste kräftig an diesem Seilzug gezogen werden. Das Dumme hierbei war nur, dass das Armaturenbrett dabei etwas im Wege war und deswegen der Handrücken unweigerlich in Mitleidenschaft gezogen wurde. Piloten eines Motorfalken-B waren auf allen Plätzen sofort an ihrem aufgescheuerten Handrücken erkennbar.



Motorfalke SF 25 B

Länge	7,50 m
Spannweite	15,30 m
Gleitzahl	22
Geringstes Sinken	0.95 m/sec bei 70km/h
max. Fluggewicht	555 kg
Höchstgeschw.	190 km/h
Mindestgeschw.	60 km/h
Motor	33 kW (45 PS) Stamo
Dinstgipfelhöhe	ca. 5000m

Böckstein, Aigen und dann?

Es hat etwas gedauert, bis ich heute in die Luft kam. Erst war die Tafel zum Eintragen der geplanten Strecke nicht auffindbar, dann musste der Sportzeuge für die Unterschrift auf der Tafel gesucht werden, und dann streifte auch noch mein Fotoapparat, mit dem die Tafel vor dem Start fotografiert werden musste. Die schönsten Cumulanten standen bereits am Himmel, als ich endlich in die Luft kam.

Heute, am 3.7.1969, bin ich zum ersten Mal mit dem neu ausgestatteten Instrumentenbrett unterwegs. Ich habe die Gold-C-Strecke, das 300-km-FAI-Dreieck Unterwössen, Böckstein Bahnhof, Aigen im Ennstal, Unterwössen geplant, und jetzt musste ich mich erst daran gewöhnen, dass nun andere Geräusche im Cockpit die Herrschaft übernommen hatten.

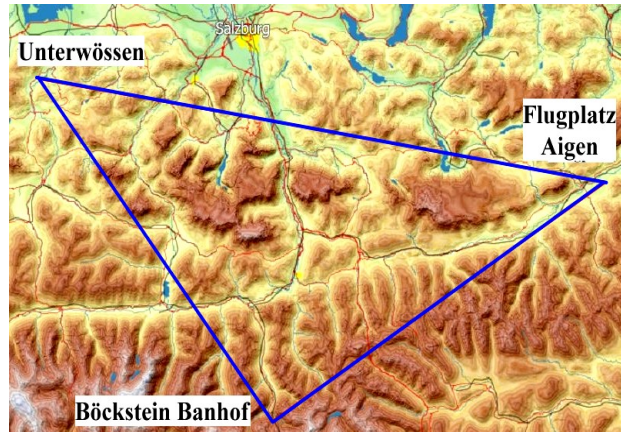
Das Gepiepse und Gegrünze des E-Varios bringt mich etwas aus dem Konzept. Bisher war nur mein Gefühl für die Thermik mit der Anzeige des mechanischen Variometers zu synchronisieren, und nun mischten sich auch noch das Gepiepse beim Steigen und das Gegrünze beim Sinken ein. Bis zum Erreichen der Sausteigen habe ich mich einigermaßen an die neuen Gegebenheiten gewöhnt, aber das Ausprobieren von Sollfahrt nach Maccready, das das neue Instrument bietet, hat auch einige Zeit gekostet. Obwohl Steigwerte und Basishöhe ideale Bedingungen bieten, bin ich extrem langsam unterwegs. Es wird Zeit, dass ich mich mehr auf mein Vorhaben konzentriere und die Vorteile des neuen E-Variometers später erprobe.

Um verlorene Zeit aufzuholen, versuche ich den Hundstein, einen sicheren Thermikspender, nicht wie üblich über die Schmittenhöhe, sondern direkt anzufliegen. Mit meiner Höhe und wenn die Hänge dorthin etwas tragen, müssten die 13 km zu schaffen sein. Bestärkt wird mein Vorhaben durch die Ansätze von kurzzeitiger Wolkenbildung, die ich auf dem Weg zum Hundstein beobachten kann.

Bei der Talquerung verliere ich etwas mehr Höhe als erwartet, komme aber über der Hangkante an. Unterdessen hat sich dort der vielversprechende Wolkenansatz in ein laues Lüftchen verwandelt, das kaum Steigen bringt. Also nicht lange herumprobieren, sondern weiter. Die Rippe, die Richtung Süden führt, trägt etwas, sodass ich meine Höhe bis zum Hundstein fast halten kann. Auf dessen Südseite steht ein mächtiger Bart. Zwei Kreise und der Gipfel des Hundsteins mit seinen 2117 m liegt unter mir. Mein neues E-Vario ist am Anschlag, piepst in den höchsten Tönen und wird mir immer sympathischer. Das Steigen wird schwächer und in 2800 m ist die Basis erreicht. Zum Bernkogel sind es 14 km und mit meiner Höhe müsste ich dort über dem 2325 m hohen Gipfel ankommen, also weiter.

Natürlich habe ich mehr Saufen als erhofft und kann mir den Gipfel von unten betrachten. Die tiefen Töne des E-Varios wandeln sich aber schnell wieder in ein fröhliches Piepsen und ich bin wieder an der Basis.

Von hier ab geht es recht zügig die westliche Seite des Gasteiner Tals entlang. Immer wieder kann ich im Geradeausflug Steigen mitnehmen und am Stubnerkogel hänge ich in 3100 m unter der Basis. Südlich von Böckstein-Bahnhof, am Salesen-Kogel, ist die erste Wende erreicht und der Fotoapparat tritt in Aktion. Es ist gar nicht so einfach, den Bahnhof im tiefen Taleinschnitt und dazu noch meine Flächenspitze aufs Bild zu bannen.





In extremer Schräglage hänge ich über meinem Wendepunkt und verliere einiges an Höhe. Am Feuersang arbeite ich mich wieder in die Höhe, und von hier ab verläuft der Flug so, wie man es sich immer erträumt. Die hohe Basis und die kräftigen Aufwinde ermöglichen ein schnelles Vorankommen. Über den Kreuzkogel, Schuhflicker, Hochgründeck und Rossbrand geht es zum Dachstein, wo ich erstmalig wieder zum Gipfelkreuz hinaufschauen muss. Der Bart hier liegt dicht am Hang, Hangsegeln ist also wieder einmal angesagt und ich werde kräftig durchgeschüttelt. Nach einigen Achtern, in denen ich nur minimal an Höhe gewinne, wird es mir zu viel und ich fliege weiter.

Entlang der Dachsteinsüdflanke kann ich annähernd meine Höhe halten und am Stoderzinken geht es wieder auf Basisöhe, die hier auf 2800 m abgesunken ist. Bis zum Stausee, einem tiefen Taleinschnitt am westlichen Ende des Grimming, sind es 10 km und dort war immer ein sicherer Aufzug. Heute schaut die Wolke dort aber etwas zerfasert aus. Bis ich ankomme, hat sie sich aber zum Besseren gewandelt und ich plumpse in einen mächtigen Aufwind. Auch der Grimming zieht ganz ordentlich. In 2800 m ist die Wolkenuntergrenze erreicht und 10 km sind es noch bis zu meinem 2. Wendepunkt, dem Flugplatz Aigen. Das Ganze hat nur einen Haken. Dank der Regelung für ein FAI-Dreieck muss der kleinste Schenkel mindestens 28 % der Gesamtstrecke ausmachen, und deswegen ist Aigen der Wendepunkt, und der liegt weit draußen im Tal.

Ewig lang kommt mir die Strecke vor und der ständige Höhenverlust trägt nicht zur Beruhigung meiner Nerven bei. In 2200 m, also in 1550 m über dem Talgrund, komme ich über dem kleinen Grasplatz an. Nirgendwo ist ein Anzeichen für ein kleines Aufwindchen zu sehen und der Rückweg zum Grimming kostet bestimmt nochmals 500 bis 600 Höhenmeter. Schnell den Wendepunkt fotografiert und zurück zum Grimming. Der Rückflug kommt mir noch länger als der Hinflug vor und mein neues E-Vario macht mich des Öfteren darauf aufmerksam, dass ich nicht im optimalen Gleitwinkel, sondern zu schnell fliege. Je höher der Grimming sich vor mir aufbaut, je stärker wird der Drang zum nächstmöglichen Aufwind, und das beeinträchtigt anscheinend mein Denkvermögen. Wie leicht man sich doch durch optische Eindrücke beeinflussen lässt, wurde mir dabei bewusst.

All die Anspannung war unnötig. Den an der Südostecke des Grimming vorgelagerten Tressenstein mit seinen 1196 m kann ich gut überfliegen und dort sogar etwas an Höhe gutmachen.

Im schwachen Aufwind Höhe gewinnen, das bringt nichts, wird mir bewusst. Ich hinke meinem Zeitplan sowieso schon weit hinterher. Wenn ich noch nach Hause kommen will, ist Beeilung angesagt. Also ran an die Südwand des Grimming. Aber auch das bringt nicht das erhoffte Steigen. Dort, wo es beim Abflug zum Wendepunkt noch kräftig aufwärtsging, ist nur noch ein sanftes Lüftchen zu spüren. Wenigstens kann ich meine Höhe bis zum Stausee einigermaßen halten. Der Bart dort ist noch vorhanden, aber aus den 3 bis 4 m/s beim Hinflug sind unterdessen 1 bis 1,5 m/s Steigen geworden. Es dauert lange, bis ich die Basis, die unterdessen kräftig abgesunken ist, erreiche.

Der Blick nach Westen verspricht nichts Gutes. Zwar markieren noch Wolken meinen Rückweg, aber die sehen sehr zerfranst aus. Langsam kämpfe ich mich bis zum Dachstein durch und kann dort zu meinem Erstaunen nochmals einen anständigen Bart auskurbeln. Etwas erleichtert hoffe ich doch, etwas schneller als die im Westen aufziehende Abschirmung zu sein. Mit Unterstützung des E-Varios, das ich unterdessen sehr zu schätzen gelernt hatte, komme ich bis zum Hochgründeck. Vor mir hat die Abschirmung jegliche Thermik gekillt und unter mir liegt St. Johann im Pongau mit der 50-Schilling-Wiese. Der Besitzer dieser einzigen, sinnvollen Außenlandemöglichkeit hat ein Herz für Segelflieger und natürlich auch für seinen Geldbeutel. Bei Wetterlagen wie heute sitzt er in einem Liegestuhl gleich neben dem dort von ihm aufgestellten Windsack und erwartet diejenigen Segelflieger, denen die Puste ausgeht. Die Landegebühr von 50 Schilling, das sind 7,15 D-Mark (= 13 Liter Benzin), zahlen die meisten gerne für eine sichere



Landung.

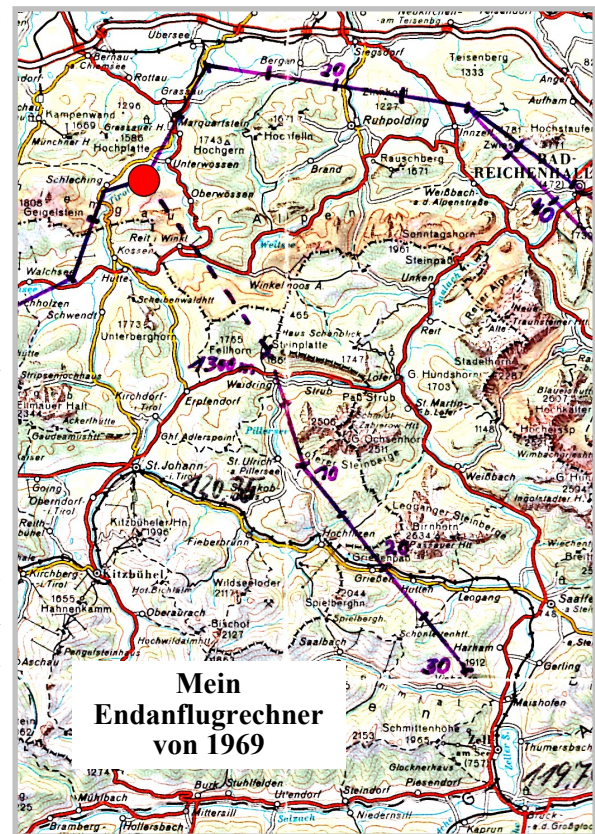
Nun hing ich also in knapp 2300 m über dem Hochgründeck und war im Entscheidungsstress. Auf meiner Karte habe ich die Entfernungen für mögliche Endanflüge eingetragen und bis Zell am

See sind es 40 km. Mit meiner Höhe würde ich laut meiner Endanflugtabelle zwischen 0 und 50 m über Zell am See einschweben. Etwas knapp, vielleicht zu knapp, denke ich. Ich hatte mich schon fast zur Landung auf der 50-Schilling-Wiese entschlossen, als sich am Forstegg, dem südlichen Ausläufer des Hochgründeck, eine kleine Wolke entwickelte. Hoffnung keimt auf und sofort wird Kurs auf sie genommen. Bis ich ankomme, ist sie bereits wieder im Abbau begriffen. Gerade noch einen halben Meter Steigen gönnt sie mir, und auch die halten nicht lange durch. 36 km sind es jetzt noch nach Zell am See und ich bin etwas über 2300 m. Das müsste doch zu schaffen sein.

Schnell noch einmal nachgerechnet. Mein Vogel hat laut Scheibe einen Gleitwinkel von 1 zu 29. Zieht man den Herstellerbonus ab, liegt man mit 1 zu 27 vermutlich auf der sicheren Seite. Auf den 36 km bis Zell verliere ich demnach rund 1400 m, sagt mir meine vorbereitete Tabelle. Zell am See liegt auf 750 m. Ich benötige also eine Mindestabflughöhe von 2150 m und ich bin 150 m darüber, ich kann es also wagen.

Was macht eigentlich der Wind und wie kräftig bläst er? Die Abschirmung kam aus Nordwest, demnach dürfte der Wind auch aus dieser Richtung kommen. Wie stark er bläst, keine Ahnung, bis jetzt ist er kaum bemerkbar. Ich kann nur hoffen, dass er bei meinem Endanflug nicht auffrischt.

Also los. Die Talquerung verläuft ohne Probleme. Auch die ersten km den Hang entlang ist noch alles einigermaßen normal. Dann setzt verstärktes Saufen ein. Bin ich hier im Lee oder ist dies bereits die Umkehrthermik? Spät genug ist es ja bereits. Wenn die Kaltluft ins Tal absinkt, muss es in der Talmitte noch etwas tragen. So genau lässt sich das nicht feststellen, also ausprobieren. Ich fliege Richtung Talmitte und das Saufen wird schwächer, dann habe ich fast einen 0-Schieber. Bis Embach sind es noch 8 km, sagt meine Karte, und der Punkt, wo eine Umkehr noch sinnvoll ist, liegt jetzt vor mir.



Embach liegt 1012 m hoch und dort gibt es eine sehr kleine, bucklige Wiese, auf der man mit etwas Glück einen L-Spatz heil herunterbringen kann. Ich fliege also weiter.

Gerade mal 150 m bin ich über der Wiese, als ich dort ankomme. Die nächste vernünftige Landemöglichkeit ist in 9 km bei Gries und das liegt auf 770 m NN. Ich habe also fast 400 m zum Abgleiten und das müsste reichen. Auf dem Weg dorthin habe ich zwischendurch vermindertes Sinken und an einer Stelle zeigt mein Variometer sogar über einige 100 m null an. Gries ist also gut zu erreichen und bis Zell am See sind es dann nur mehr 7 km. Da es bis dorthin auch noch einige landbare Wiesen gibt, vermindert sich meine Anspannung langsam. Zell am See wird also angepeilt.

Kurz vor dem Platz steigt mein Pulsschlag wieder an. Ich habe verstärktes Fallen. Im Direktanflug schaffe ich es gerade noch so über den Flugplatzzaun. Ausatmen, Haube ablegen, abschnallen und aussteigen, und dann kann ich einen genauso knappen Anflug beobachten. Nicht mehr als 3 m beträgt der Abstand zwischen dem Zaun und einem Spatzen, der DASSU dem Helmut Grix entsteigt. Er ist nach mir gestartet und hatte mich auf der gesamten Strecke immer wieder in Sichtweite.

Der Amtsschimmel wiehert.

Es ist 1969 abzusehen, dass die Deutsche Post als Träger der Fernmeldehoheit demnächst den Nachweis eines Flugfunkzeugnisses zum Betreiben unserer Funkgeräte verlangen wird. Bisher hatte es auch ohne eine behördliche Genehmigung ganz gut geklappt.

Vereinsintern wird ein Lehrgang mit Theorie und Praxis organisiert und die Prüfung bei der Oberpostdirektion München abgelegt. Nun, mit behördlicher Genehmigung, sind wir natürlich wesentlich besser zum Betreiben eines Funkgerätes geeignet.

Der Weg nach Westen

Wie an vielen Plätzen so haben sich auch in Unterwössen Standardrouten herausgebildet. Beim 300-km-Ziel-Rückkehr wird vorwiegend nach Westen abgeflogen. Der Grund hierfür ist, dass bei Wetterlagen mit Gewitterrisiko diese im Westen meist früher auftreten als im Osten.

Einen Nachteil hat diese Abflugrichtung. Um die kürzeste Stelle zur Querung des Inntals zu erreichen, wird immer der Wilde Kaiser und dort der Seffauer (2111 m) als Ausgangspunkt angefliegen. Auch meine ersten Flüge in diese Richtung folgten diesem bewährten Pfad. Einigermassen sicher war er, aber oft reichte die Höhe am Stripsenjoch (1602 m) nicht aus, um auf die Südseite, dort, wo die kräftigen Bärte stehen, zu kommen. Meistens wird der Gebirgsstock dann im Osten umflogen. Man verliert auf dieser kurzen Strecke relativ wenig Höhe.

Der direkte Weg vom Stripsenjoch zum Seffauer ist nicht zu empfehlen, da er hohes Absaufisiko birgt. Auch dort muss der Gebirgsstock umflogen werden. Tief kommt man über dem Hintersteiner See an und das Hocharbeiten zum Schäfer dauert viel länger, als wenn man den Gebirgsstock im Osten umfliegt.

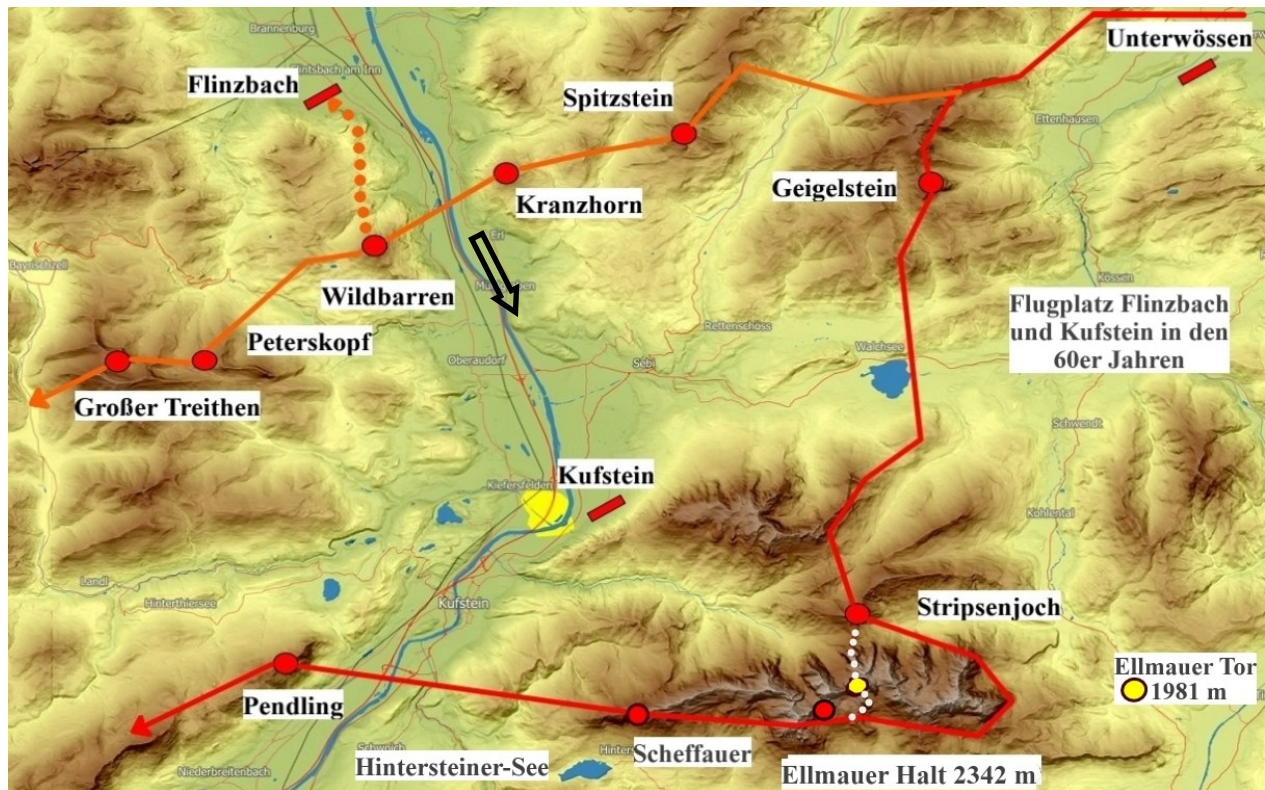
Eine Abkürzung gibt es, den Flug durch das Ellmauer-Tor. Der 400 m tiefe Einschnitt im Kamm des Wilden-Kaiser liegt zwar genau an der richtigen Stelle, um auf die sonnenbestrahlte Südseite zu kommen, aber der Durchflug durch diese Engstelle ist nicht jedermanns Sache.



Viel Geschwindigkeitsreserve und ein beklemmendes Gefühl hatte ich beim ersten Durchflug durch diese Rinne. Wenn links und rechts neben einem die Felswände hochragen, die jegliche Korrekturmöglichkeit blockieren, wenn der steil ansteigende Untergrund einem näherkommt und wenn dann noch starkes Fallen einsetzt, dann ist man erleichtert, das Wagnis glücklich überstanden zu haben. Zeit, um aufzuatmen, hatte ich bei diesem Versuch aber nicht. Gleich hinter der Hangkante stand ein mächtiger Bart, der die linke Tragfläche meines L-Spatzen so gewaltig in die Höhe drückte, dass trotz vollem Querruderausschlag eine Linkskurve nicht einzuleiten war. Eine gefühlte Ewigkeit dauert es, bis ich den Vogel wieder voll unter Kontrolle hatte.

So ein kleiner Umweg scheint doch die bessere Lösung zu sein.

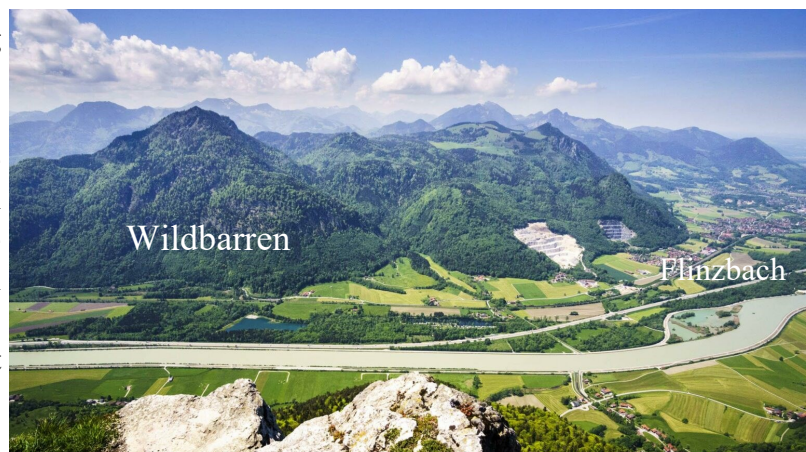
Die Strecke Geigelstein, Zahmer Kaiser, Wilder Kaiser und dann über das Inntal zum Pendling und weiter zum Rofan ist nach meiner Karte damit um ca. 14 km länger als wenn man den direkten Weg benutzt, und sowas kostet Zeit. Da mir niemand am Platz den Grund für die Vermeidung des direkten Weges erklären konnte und ich mich mit der Bemerkung „Das wird immer schon so gemacht“ nicht zufriedengab, musste ich es selbst herausfinden.



Die ersten Versuche waren alles andere als ermutigend. Bis zum Spitzstein lief es prächtig. Das Kranzhorn brachte gerade noch einen Nullschieber, und als ich die wunderschön von der Sonne angestrahlten niedrigen Hänge auf der anderen Talseite anflog, ging gar nichts. Ich musste in Flinzbach landen. Bei weiteren Versuchen dasselbe. Die Flinzbacher Kollegen erklärten mir dann, dass ich zu früh ankomme. Ab Mittag ging es hier auch manchmal, richtig gut ist es aber selten. Hänge, die so schön angestrahlt werden, sind keine Thermikauslöser? Es dauerte noch einige Zeit, bis ich die Lösung fand.

Im Inntal herrscht bei für den Segelflug idealen Wetterlagen der Kufsteiner-Wind. Ein taleinwärts-strömender, im Tagesverlauf immer stärker werdender Talwind. Dieser stört die Thermikentwicklung an den relativ niederen, bewaldeten westlichen Talrändern. Der Wildbarren mit seinen 900 m über Grund bringt, wenn überhaupt, erst am Nachmittag etwas Thermik.

Zur Inntalquerung am Vormittag benötigt man deswegen eine Abflughöhe auf der Ostseite, die es erlaubt, den Wildbarren zu ignorieren und die 19 km bis zum Großen-Treithen (1852 m) zu überbrücken. Manchmal ist auch der dem Großen-Treithen vorgelagerte Peterskopf (1634) ein Auslösepunkt der Thermik.



Berg und Talwind

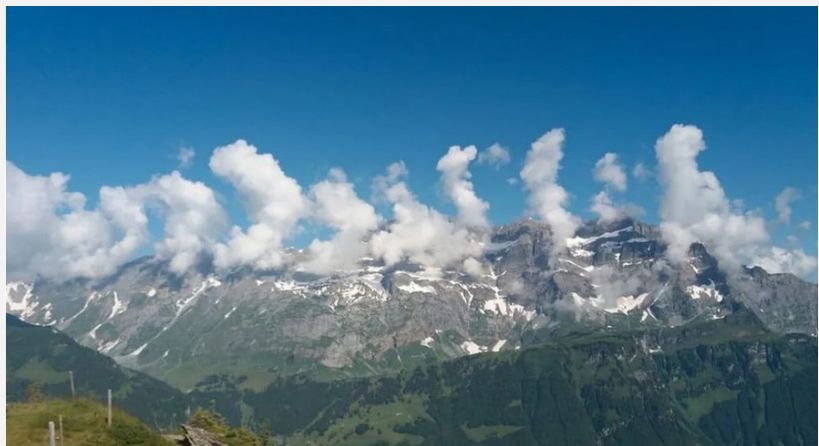
Die Berg-Talwind-Zirkulation ist ein tagesperiodisches Windsystem, das im Gebirge bei ruhigen Hochdruckwetterlagen entsteht. Die grundlegende Voraussetzung ist eine starke Sonneneinstrahlung.

Aufgrund des steilen Reliefs der Landschaft werden die Berghänge früher am Morgen beschienen als die Täler. Je nach Lage des Hangs (Orientierung zur Morgensonne), des Bewuchses (Weide oder Wald) und Bodenrelief (zerklüftet oder großflächig) erfolgt die Erwärmung dynamisch und gleichmäßig oder langsam und durch Kaltluftzuflüsse gestört.

Sonnenbeschienene Hänge erwärmen sich rasch und damit auch die unmittelbar darüberliegende bodennahe Luft als die hangferne Luft im Tal. In der Folge setzt dort durch die Verringerung der Luftdichte der warmen Luft thermischer Auftrieb ein. Es entsteht ein Hangaufwind.

Die Luft kühlt sich beim Aufsteigen ab und sinkt je nach Talbeschaffenheit, manchmal erst im Gebirgsvorland wieder in tiefere Lagen ab. Die aufsteigende Luft muss ersetzt werden, sodass sich eine aus dem Vorland die Täler und Berghänge hinauffließende, im Tagesgang immer stärker werdende Ausgleichsströmung einstellt - der Talwind.

Um die Mittagszeit bilden sich über den Berggipfeln und -kämmen häufig die ersten Quellwolken, da die Luft aus den Tälern, die sukzessive die Hänge hinauftransportiert wird, meist feucht ist. Auch sie wird erwärmt und steigt ebenfalls auf, wodurch sie sich abkühlt und relativ gesehen feuchter wird. Wenn sie das Kondensationsniveau (100 % Luftfeuchte) erreicht, bilden sich Wolken. Über den Tälern bleibt es dagegen wolkenlos, da sich die absinkende Luft erwärmt und dabei relativ trockener wird.



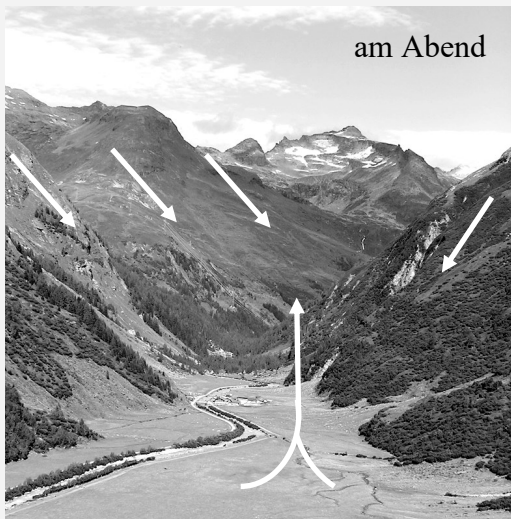
Werden die Hänge nicht mehr beschienen (spätestens nach Sonnenuntergang), kommen Hang- und Talwind allmählich zum Erliegen. Sie schlafen vorübergehend komplett ein, bevor das Windsystem in umgekehrter Richtung startet: Die Berghänge und die bodennahe Luft über ihnen kühlen stärker ab als die Luft im Tal. Die nun kühlere Luft und somit schwerere Luft fließt als Bergwind die Hänge hinab.

Der die Hänge hinabfließende Bergwind verdrängt die im Tal noch vorhandene Warmluft und regt sie zum aufsteigen in der Talmitte an. Es entsteht eine, kaum wahrnehmbare Umkerthemik die aber zur verlängerung des Gleitpfades sinnvoll genutzt werden kann..

Der nächtliche Bergwind ist meist schwächer ausgeprägt als der Talwind am Tage, mitunter ist er kaum zu spüren, sorgt jedoch am Talgrund für frische Luft. Typischerweise beginnt er zwei bis drei Stunden nach Sonnenuntergang und dauert bis kurz nach Sonnenaufgang an.

Diese Art von Zirkulation findet man nicht nur in Hochgebirgen wie den Alpen, sondern man kann sie durchaus auch in den Mittelgebirgen beobachten.

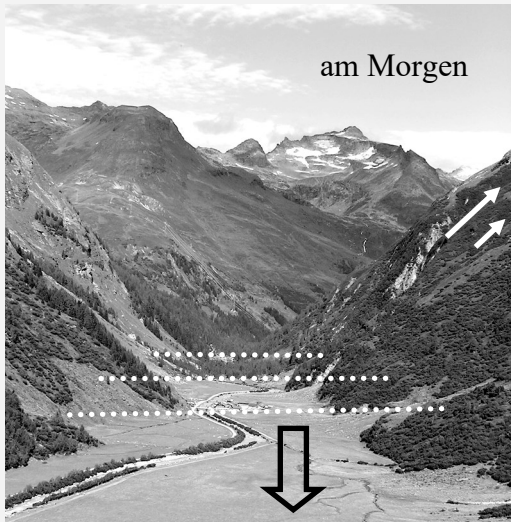
Berg und Talwind im Tageslauf



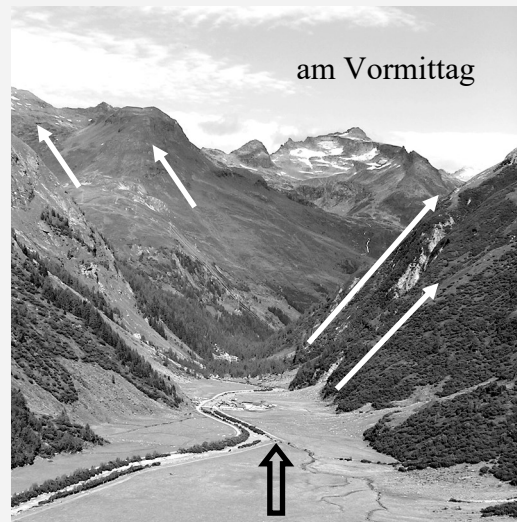
Kaltluft sinkt ins Tal,
Umkehrthermik wird ausgelöst.



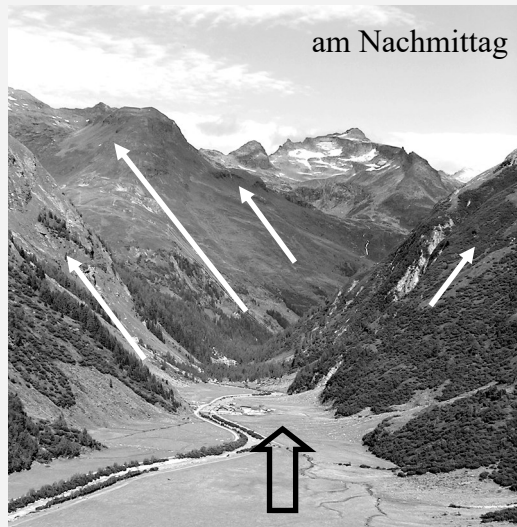
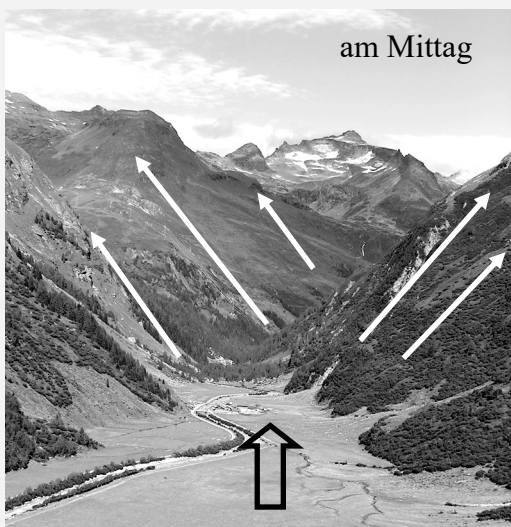
Ein Kaltluftsee bildet sich,
die Luft fließt talauswärts



Der Kaltluftsee wird abgebaut.
Erste Thermik entwickelt sich.



Der Talwind kommt zum Stillstand.
Der Bergwind entwickelt sich.



Der Bergwind erreicht gegen 14 Uhr seinen Höhepunkt, um dann allmählich abzuflachen

Eine etwas erweiterte Platzrunde.

Wer denkt schon Anfang September noch an einen guten Streckenflug in unseren Breiten. Deswegen war ich einigermaßen überrascht, wie flott ich doch vorankam, und das, obwohl ich heute offiziell gegroundet war.

Nun, ich war beim Ausräumen nicht da, weil der Gewinn des Ziellandewettbewerbs am Vortag ja auch gefeiert werden musste und ich deshalb heute Morgen nicht rechtzeitig aus den Federn kam. Unsere Regelung, „wer beim Ausräumen nicht da ist, der fliegt an diesem Tage nicht“ wird normalerweise strikt eingehalten. Aber wenn der Vereinsvorstand einen bittet, seinem Sohn wieder einmal den Chiemgau von oben zu zeigen und wenn dazu noch unsere K 13 so traurig, weil unbenutzt in der Halle steht, dann kann man als einfaches Vereinsmitglied, dies doch nicht ablehnen.



Und so hing ich also in 2800 m mit unserer neuen ASK 13 D-1000 über den Loferer-Steinbergen. Der Blick zurück zeigte mir, dass der Chiemgau auch von Österreich aus ganz gut aussieht und da der Blick in Richtung Zell am See wunderschöne Cumulanten zeigte, kam ich in Gewissensnot.

Weiterfliegen oder die erweiterte Platzrunde beenden war nun die Frage. Die Bemerkung meines Passagiers, dass es ihm gefalle und dass er sich ganz wohl-

fühle, interpretierte ich als Aufforderung zum Weiterflug (war ja der Sohn des Vorstandes und wer will da schon widersprechen). Nicht mal 20 Minuten später kreisten wir über der Schmittenhöhe bei Zell am See. Die Wolken am Alpenhauptkamm sahen auch gut aus und „Böckstein Bahnhof“ am Ende des Gasteiner-Tals, der Wendepunkt für ein 300 km FAI Dreieck von Unterwössen aus, liegt ja zum Greifen nahe. Gedacht, getan und es klappt reibungslos bis in der Höhe von Bad Hofgastein. Der Gipfel des 2454 m hohen Kramkogel kommt mir sehr nahe und einen kräftigeren Aufzug scheint es bei Bad Gastein zu geben. Also zurück zur Schmittenhöhe. Ich habe den Eindruck, dass der Rückflug um einiges länger dauert als der Hinflug. Aber was macht das schon, der Pinzgau schaut ja auch ganz gut aus.

Es geht auch noch ganz ordentlich bis zum Pass Thurn, nur der Wind aus Westen scheint stärker geworden zu sein und die Wolken in meiner Flugrichtung sind nicht mehr so vertrauensgeweckend. Nachdem die letzten km schon äußerst zäh waren, siegt die Vernunft. Also die Nase Richtung Unterwössen, wo noch brauchbare Wolken stehen. Die haben aber anscheinend etwas gegen mich. Bis ich bei denen ankomme, beginnen sie sich aufzulösen. Langsam und immer zäher geht's bis zum Kaiser. Dort keimt nochmals Hoffnung auf, als durch mühsames Hangsegeln wieder einige Meter gutgemacht werden können.

Wenn jetzt der Kufsteiner Hang auch noch trägt, könnte der Heimflug doch noch klappen. Am Anfang klappt es auch ganz gut, aber im Ostteil geht es rasant abwärts. Hinaus ins Achantal komm ich nicht mehr, und so setz ich den Vogel problemlos auf eine Wiese am Ortsrand von Kössen auf.

Problemlos, die Landung ja, aber der Papierkrieg, der jetzt folgen wird, dem sehe ich mit gemischten Gefühlen entgegen. Es gibt ja noch Grenzen, die nur mit gültigen Papieren überwunden werden können, und die Papiere meines Passagiers, vermutlich ein Zusatz in dem elterlichen Dokument, waren irgendwo, aber nicht an unserer Landestelle. Wer denkt schon bei einer erweiterten Platzrunde an Dokumente für den Grenzübertritt? Es soll schon vorgekommen sein, dass österreichische Ordnungshüter so etwas als illegalen Grenzübertritt bewertet haben. Na, wenn das mal gut geht.



Es dauerte auch nicht lange, bis ein Vertreter der örtlichen Gendarmerie auftauchte, zu meiner Beruhigung ein bekanntes Gesicht, der nicht zum ersten Mal eine Außenlandung protokollieren musste. Anscheinend war er in Eile, denn er sammelte nur hastig alle Papiere ein, ohne sie zu kontrollieren, und forderte uns auf, sie später in seinem Büro wieder abzuholen. Nicht mal das übliche Protokoll mit den Fragen „Warum gelandet, haben sie zollpflichtige Waren usw.“ wurde angefertigt. So schnell wie der Vertreter der Staatsmacht auftauchte, war er auch wieder verschwunden.

Es vergingen keine 5 Minuten, bis ein Spatz der DASSU auf unserer Landewiese einschwebte. Helmut Grix hatte die restlichen 6 km bis zum Flugplatz auch nicht mehr geschafft. Sichtlich verärgert tauchte der Behördenvertreter wieder auf, sammelte die Papiere ein und verschwand mit den Worten: „*Der nächste der kommt, den derschieß i*“.

Als dann die Rückholmannschaft ohne Papiere für meinen Passagier eintraf (sein Vater wollte zur Grenzstation kommen), ging es zum Gendarmerieposten, um unsere Papiere abzuholen. Jetzt wurde uns das seltsame, unfreundliche Verhalten des Gendarmen klar. Im Fernsehen wurde gerade ein Fußballspiel zwischen der österreichischen und der deutschen Nationalmannschaft übertragen, und dabei hatten wir den guten Mann gestört.

Auch an der österreichischen und an der deutschen Grenzstation interessierte sich diesmal niemand für unsere Papiere. Vermutlich waren auch diese Zöllner mit dem Fußballspiel beschäftigt, und somit konnte das Schmuggelgut, mein Passagier, anstandslos über die Grenze gebracht werden.

Die **Schleicher ASK 13** ist ein doppelsitziges Segelflugzeug in Gemischtbauweise für Schulung und Leistungsflugtraining

Am 25. April 1972 stellten damit Dr. Siegfried Baumgartl und Walter Schewe vom mit einem Flug über 714 km vom Flugplatz Schwarze Heide nach Angers in Frankreich einen Weltrekord für Doppelsitzer auf.

Ka 13

Länge	8,18m
Spannweite	16 m
Gleitzahl	27 bei 75-85 km/h
Geringstes Sinken	0.75-0,80 m/sec bei 60-68 km/h
max. Fluggewicht	480 kg
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Mindestgeschwindigkeit	53 km/h

Begegnung mit der Zukunft

Da vorne fliegt doch einer, denk ich, als die Sonnenstrahlen ein Objekt aufblitzen lassen. Wenn der dort kurbelt, ist Aufwind zu erwarten, und den brauche ich langsam. Ich bin im Anflug auf das Kitzsteinhorn und dankbar, dass einer den Bart so schön anzeigt. Die Steigwerte sind zwar nicht wie erwartet, aber an einem solchen Tag wie heute ist man mit 11/2 m auch schon gut bedient. Am Morgen war ich noch recht zuversichtlich, dass das Wetter sich zum Guten entwickelt. Jetzt aber, wo es sich immer mehr eintrübt, will ich nur noch nach Hause. Unter mir kurbelt unterdessen mein Bartmarkierer. Anscheinend hat er sein Glück anderswo versucht und ist reumütig zurückgekehrt.

Ich bin an der Basis und fliege zur Schmittenhöhe ab. Mitten über dem Tal ist die andere Maschine neben mir, wackelt kurz mit den Flächen und zieht an mir vorbei. Es ist eine H 301 Libelle, eine der neuen Kunststoffvögel mit ihrem sagenhaften Gleitwinkel bei hoher Geschwindigkeit. Die Libelle soll einen Gleitwinkel von 40 bei 94 km/h haben und ich schaffe mit meinem L-Spatz gerade mal 29 bei 73 km/h. Etwas neidisch schaue ich ihm hinterher.

So einen Vogel müsste der Verein auch mal anschaffen. Privat ist das zurzeit nicht möglich. Ich habe unterdessen geheiratet. Obwohl meine Frau meine Leidenschaft voll unterstützt – sie hatte ihren Freundeskreis bei der Akaflieg München und wusste deswegen, was auf sie zukam –, geht die Familienplanung vor.

An der Schmittenhöhe sind wir wieder im gleichen Bart. Er ist zwar weit über mir, aber ich steige anscheinend schneller. Näher komm ich ihm zwar, aber einholen kann ich ihn nicht. Dann stellt unser Aufwind seinen Betrieb ein, er fliegt in Richtung St. Johann ab, und ich bin im Entscheidungsstress: In Zell am See landen oder es nach St. Johann versuchen? Diese trübe Luftmasse, die unterdessen die Vorherrschaft übernommen hat, tötet zwar jede Thermik, aber St. Johann könnte gerade noch erreichbar sein.

Dass dies die verkehrte Entscheidung war, wurde schnell klar. Überall ging es abwärts und hinter Saalfelden war mein Flug zu Ende.

Tröstend war der freundliche Empfang vom Bauern, auf dessen Wiese ich gelandet war. Eine ausgedehnte Brotzeit, zu der er mich ins Haus einlud, verkürzte die Wartezeit bis zum Eintreffen der Rückholmannschaft. Sein Interesse an unserer Sportart war auffallend und es stellte sich bald heraus, dass er über Detailkenntnisse vom Segelflug verfügte. Kein Wunder, wie sich später ergab. Während des Krieges war er Pilot eines Lastenseglers.

Da auch die Rückholmannschaft der Gastfreundschaft nicht widerstehen konnte, wurde es ein langer, interessanter Abend.



Die Zielstrecke

Einige Versuche waren noch nötig, bis ich das 300-km-FAI-Dreieck Unterwössen - Böckstein Bahnhof - Aigen im Enstal - Unterwössen zum ersten Mal erfolgreich umrundete. Neben einigen abgebrochenen Versuchen waren zweimal Zell am See und einmal St. Johann in Tirol mein Landeplatz.

Am 22.06.1970 war es dann so weit. Der Wetterbericht im Rundfunk hatte für Süddeutschland ein Hoch mit einigen Schönwetterwolken vorausgesagt. Für den Alpenraum musste dies zwar nicht zutreffen, aber bessere Informationen gab es nicht.

Sehr früh kam ich aus den Federn. Die klare Luft, der tiefblaue Himmel und mein Gefühl bestätigten den gestrigen Wetterbericht.

Die Vorbereitungen laufen problemlos. Aluminiumfolie und Zündhölzer zum Berußen des Barografen lagen neben dem dazu nötigen Gerät, und das war sogar mit dem nötigen Öl aufgefüllt. Auch eine Dose Haarspray, das zum Fixieren der Aufzeichnung nach der Landung benötigt wird, hatte jemand stehen lassen. Selbst die Starttafel ist noch dort, wo sie hingehört. Einen Sportzeugen aufzutreiben, der die Tafel mit meinen Flugabsichten unterschreibt, ist schon etwas schwieriger.



Aber dann ist dieses auch geschafft, ein neuer Film kommt in die Kamera und die Tafel wird fotografiert. Jetzt kann es losgehen.

Ich bin der Vierte am F-Schlepp. Ein dünner Wolkenschleier hat das Tiefblau des Himmels etwas abgeschwächt. Wir warten, dass der Rückenwind endlich aufhört und der Talwind einsetzt. Gegen 10 Uhr wird es windstill, der erste hängt hinter der Piper PA-18 Super-Cub und ist fast so schnell wie die Motormaschine wieder da. Der Wind hat unterdessen gedreht und fließt nun taleinwärts. Die gelandete Maschine bekommt noch einen Versuch und diesmal bleibt sie oben.

Um 10 Uhr 45 bin ich an der Reihe. Die Thermik am Rechenberg, meinem Ausklinkpunkt, ist noch nicht richtig ausgeprägt, aber man kann sich halten. Mal hebt es einen 100 m höher und dann ist wieder Totenstille, aber die Aufwinde werden immer häufiger. Dass sich etwas Geduld auszahlt, sehe ich an den vor mir gestarteten Maschinen. Die kommen weit unter der Hangkante von der Hörndlwand zurück. Ob die in dieser Höhe nochmal Anschluss finden, bezweifle ich.

Langsam stabilisiert sich der Aufwind und wird kräftiger. Der Wolkenschleier hat sich unterdessen aufgelöst und mein vorher zaghafter Aufzug beschleunigt plötzlich rasant.

Es ist 11 Uhr 10, als ich in 2400 m NN in Richtung Zell am See auf Strecke gehe. Fast eine halbe Stunde habe ich mich am Rechenberg aufgehalten, jetzt aber läuft alles so, wie man es sich immer erträumt. Hörndlwand, Dürnbachhorn, Steinplatte – überall stehen unterdessen herrliche Cumulanten, die kräftig ziehen. An den Loferer Steinbergen ist das 5 m-Vario am Anschlag und lässt sich in 2600 m nur durch heftiges Klopfen wieder zur vernünftigen Mitarbeit bewegen. Da zeigt es dann, wie auch das E-Vario, nur noch 2 m Steigen an, aber die bringen mich auch noch auf 2800 m. An den Leoganger Steinbergen komme ich unter Gipfelhöhe auf der Südseite an. Wie immer geizen die Leoganger im südwestlichen Teil mit der Unterstützung für Segelflieger.

Der Aufwind versteckt sich dort in einem engen Kar, das selbst mit einem wendigen Spatzen nicht gefahrlos ausgekurbelt werden kann. Nur wenn man über Gipfelhöhe ankommt, hat man eine Chance. Meine Höhe müsste aber reichen, um über den Nordhängen des Saalbachtals anzukommen, und dort stehen vielversprechende Wolken.

Zunächst habe ich stärkeres Saufen als erwartet. Erst an der Rippe, die zum 1914 m hohen „Großen Asitz“ hinaufführt, wird das Saufen schwächer. Zweifel kommen auf, ob ich es noch über die Hangkante schaffe.

Ich schaffe es. Keine 50 m unter mir ist der Gipfel, als ich nach oben katapultiert werde. Das Vario beißt sich wieder an der 5 m-Marke fest und auch das E-Vario ist am Anschlag. Wieder sind es 2800 m, als ich über die Sausteigen und Schmittenhöhe zum Hundstein abfliege. Dort geht es sogar bis



knapp 2900 m und ich kann einigermaßen entspannt zur Überquerung des Salzachtales ansetzen.

14 km sind es bis zum 2325 m hohen Bernkogel am Eingang des Gasteinertals. Da an den südlichen Ausläufern des Hundstein bei Taxenbach meist auch noch was zu holen ist, müsste ich dort mit meiner Ausgangshöhe knapp über dem Gipfel ankommen.

Die Gipfelhöhe ist es nicht, aber es fehlen nur wenige Meter und es geht aufwärts. Ein kräftiger Bart bringt mich wieder zur Basis und von hier ab ist mein Weiterflug ein reines Vergnügen. Über der westlichen Seite des Gasteiner Tals komme ich fast im Geradeausflug zum Alpenhauptkamm und dort liegt die Basis bei 3000 m.

Auch wenn man sich bei der alpinen Fliegerei trotz 3000 m Höhe ständig der Bodennähe bewusst sein muss, bleibt Zeit, den Anblick des Landschaftsbildes zu genießen. Glücksgefühle kommen bei mir auf, als ein Adlerpaar mit mir über dem Stubnerkogel kurbelt.

Es ist 12 Uhr 40, als ich meinen Wendepunkt Böckstein Bahnhof fotografiere. Für die ersten 90 km habe ich 1 1/2 Stunden benötigt und somit 60 km/h als Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht. Nicht gerade schnell, aber wenn es so weitergeht, sind die 300 km heute zu schaffen. Ich entschieße mich, nicht den üblichen Weg über den Hochgründeck zu nehmen, sondern den direkten und kürzeren auszuprobieren. In der Regel wird dieser Weg gemieden, da einige Täler überquert werden müssen. Die Gefahr, dass man dabei unter der Hangkante ankommt und durch mühsames Hangsegeln viel Zeit verliert, ist sehr hoch. Heute aber, bei dieser Basishöhe, dürfte es keine Probleme geben. Überall sieht man wunderschöne Cumulus stehen.

Östlich vom Hochwurzen werden die Abstände zwischen den Quellwolken größer. Ich quere zum Dachstein und habe sofort Anschluss. Hier ist die Basis etwas niedriger, aber der Weg zum Grimming ist mit schönen Wolken markiert.

Am Grimming wird die mögliche Höhe bis zum letzten Meter ausgereizt. Den langen Weg zu meinem 2. Wendepunkt Aigen und den gefühlten noch längeren Weg zurück habe ich noch in schlechter Erinnerung. Aber heute ist alles anders. Sogar an meinem Wendepunkt geht es, wenn auch recht geruhsam, aufwärts.

Es ist 14 Uhr 15 und der zweite Wendepunkt ist umrundet. Für diese 90 km habe ich etwas über 1½ Stunde benötigt. Den Schnitt von 60 km/h konnte ich also beibehalten.

In sicherer Höhe komme ich wieder an der Südostecke des Grimming an. Stark verwirbelt sind hier die Luftmassen, und meine Versuche, den Bart sauber zu zentrieren, wird zu einem Herumeiern. Der dem Grimming an dieser Stelle vorgelagerte Tressenstein mit seinen 1196 m fungiert anscheinend als Abreißkante und konkurriert mit seinem fast doppelt so großen Nachbarn. Mit meiner Höhe habe ich es nicht nötig, derart herumgeschubst zu werden, und suche mein Heil in der Flucht zum westlichen Ende des Grimming. Hier liegt der Aufwind zwar sehr nahe am Hang und kann deswegen nur mit engen Achtern bezwungen werden, ist aber bedeutend ruhiger. Oberhalb der Hangkante ist das Vario wieder einmal am Anschlag und an den Wolken in Richtung Heimat kann man nichts aussetzen. Über Stoderzinken, Dachstein, Rossbrand, Hochgründeck und vorbei am Hochkönig geht es zum Steinernen Meer. Unterdessen haben sich die Wolkenfelder erheblich ausgedehnt und schirmen einen Großteil der Landschaft von der Sonneneinstrahlung ab. Trotzdem geht es noch zügig voran.



Am Breithorn (2504 m) liegt die Basis bei 2860 m und bis Unterwössen (555 m) sind es 47 km. Mir bleiben also bei einem Endanflug ca. 2000 Höhenmeter für 47 km. Als Hindernis auf halber Strecke steht mit 1684 m das Ostende der Steinplatte im Weg. Mit meiner Höhe müsste, wenn auch knapp, dieses Hindernis zu bewältigen sein.

Es wird tatsächlich das erste Mal auf diesem Flug etwas knapp und der niedere Überflug über die Almwiesen der Winkelmoosalm sorgt für Anspannung.

Um 17 Uhr 07 hatte ich das erste 300-km-FAI-Dreieck hinter mir und wieder festen Boden unter den Füßen.

Jetzt sind noch zwei Punkte zu erledigen. Das Barogramm ist für die Dokumentation zu fixieren und der Film mit den Wendepunktfotos muss zum Entwickeln gebracht werden, was unverzüglich erledigt wird. Bei der Rückfahrt vom Fotoladen fällt mir ein, dass ich nicht ausdrücklich darauf bestanden habe, dass der Film nicht zerschnitten werden darf. Ein zerschnittener Film ist laut Reglement nicht auswertbar. Gerade noch rechtzeitig vor Ladenschluss kann ich dies korrigieren.

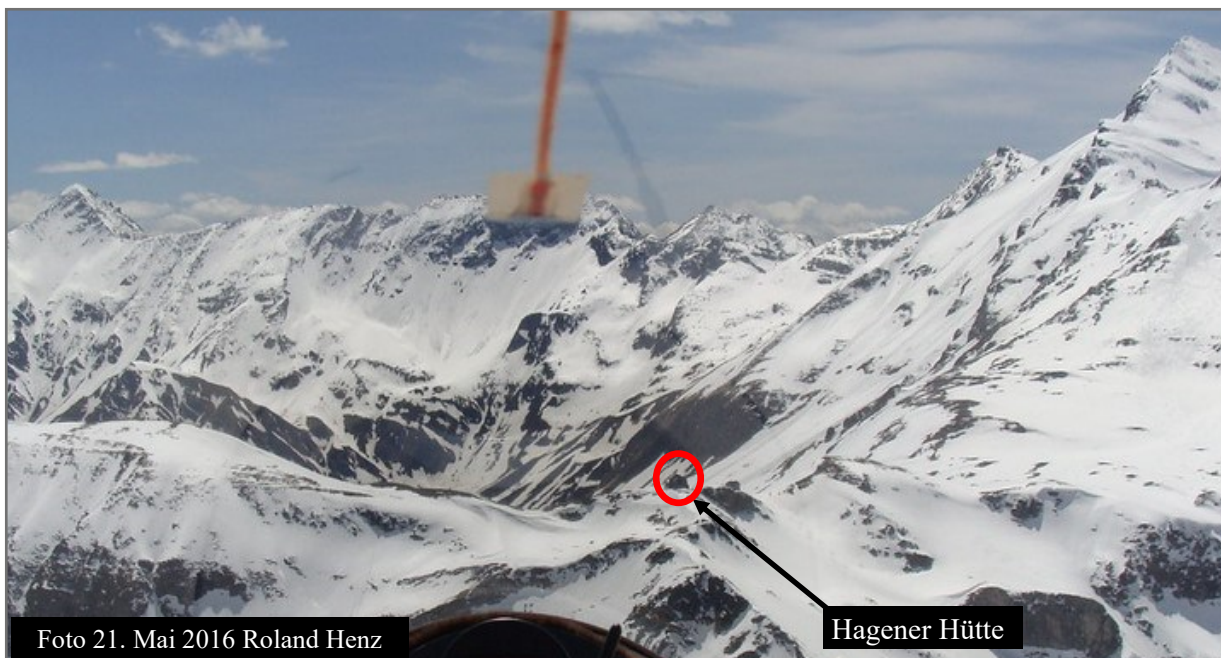
Nach Süden

Eigentlich hatte ich für heute Trieben im Paltental als Wendepunkt eingeplant, aber jetzt bin ich mir nicht mehr so sicher. Ich kreise am Ende des Gasteiner Tals in knapp 2800 m über dem Kreuzjoch (2688 m). Bis zur Basis sind es hier noch ca. 100 m. Südlich des Hauptkammes bekomme ich eine fantastische Wolkenbildung zu sehen und die Basis scheint noch höher zu sein. Soll ich mein bisheriges Vorhaben aufgeben und stattdessen den Sprung auf die Alpensüdseite wagen? Dagegen spricht eigentlich nur, dass heute Sonntag ist und das Rückholen bei einer Außenlandung stressig werden könnte. Mit dem Hänger auf die Südseite, das dauert, und am Montagmorgen sollte man einigermaßen pünktlich in der Firma auftauchen. Die Südseite ist aber zu verlockend, und wer weiß, wann sich wieder einmal eine solche Gelegenheit bietet. Wenigstens die Kreuzeckgruppe müsste ich mal umrunden.

Der Tauern-Hauptkamm liegt ca. 4 km vor mir und hat seinen tiefsten Punkt bei der Hagener Hütte (2446 m). Von da an geht es hinaus nach Kärnten ins Mallnitzer-Tauerntal. Mit meiner Höhe dürfte ich also keine Schwierigkeiten bekommen.

Die Alpensüdseite ist für mich fliegerisches Neuland. Bei Berg- und Schitouren habe ich zwar schon einige Teile erkundet, aber der Blick vom Berggipfel aus bietet doch einen etwas anderen Eindruck als wenn man sich weit über den Gipfeln bewegt.

Um eine neue Landschaft zu erkunden, ist eine ICAO-Karte nicht das richtige Mittel. Bei einem Maßstab von 1:500000 werden die Berge recht klein. Außerdem scheinen die Kartenproduzenten nur die Cockpitabmessungen des neu entwickelten Airbus A300 zu kennen und wissen nicht, dass es auch kleinere Flugzeuge gibt. Deswegen habe ich mir eine topographische Karte von Freytag & Berndt angeschafft, dort die wenigen Flugbeschränkungsgebiete eingezeichnet und sie so gefaltet, dass ich jetzt auch die Alpensüdseite aufschlagen kann.



Also auf in ein für mich neues Fluggebiet, die Alpensüdseite.

Sicherheitshalber wird mein Bart am Kreuzjoch bis zum Anschlag ausgekurbelt und dann fliege ich los. Zunächst habe ich starkes Fallen. Es gibt aber keinen Grund für einen erhöhten Pulschlag. Den Einschnitt neben der Hagener Hütte schaffe ich bestimmt und auf der Südseite scheint ein kräftiger Bart zu stehen.

So ist es dann auch. Kurz hinter dem Hauptkamm ist der 2187 m hohe Feldspitz, ein kleiner, vorgelagerter Gipfel, und dort steht der Bart.

Ich werde regelrecht nach oben katapultiert, das Vario ist am Anschlag und in 3000 m bin ich an der Basis. Ein Hochgefühl stellt sich ein. Auf dem direkten Weg in Richtung Goldeck fällt die Basis zwar etwas ab, aber mit dieser Höhe sind die 25 km bis zum Eingang des oberen Drautal bestimmt kein Problem. Beim Gleitwinkel meines L-Spatzen müsste ich dort über den Gipfeln ankommen und damit Zeit gutmachen.

Wie man sich doch täuschen kann. Aus einem sanften Gleiten wird, je näher ich der Klippenhöhe (2478 m) komme, ein starkes Fallen. Ich drücke die Schnauze meines Spatzen nach unten, um das Fallgebiet schneller zu durchfliegen. Es nutzt nichts, das Fallen nimmt nicht ab. Jetzt bin ich auf gleicher Höhe mit der Hangkante und komme nicht mal mehr auf die Südseite des Gebirgsstocks, wo der Aufwind zu erwarten ist. Diese wenigen Kilometer haben mich an die 600 Höhenmeter gekostet und es geht immer noch abwärts.



Anzeichen dafür, woher der Wind bläst, sind nicht zu sehen. Anscheinend stecke ich im Lee. Zurück zur Talmitte, wo das Sinken noch erträglich war, oder weiter zum Talausgang, was ist besser?

Die Landemöglichkeiten im Malnitzer Tal sind meines Wissens gleich null, also ab in Richtung Talausgang. Unter ständigem, jetzt etwas vermindertem Sinken geht es den Hang entlang. Erst als ich die Südseite der Lassacher-Höhe (2166 m) erreiche und damit im Möltal ankomme, kann ich aufatmen. Der Höhenmesser steht auf 1850 m, das sind ca. 900 m über Grund, meine Anspannung ebbt langsam ab.

Gerade mal 1/3 von meinem geplanten Direktflug zum oberen Drautal habe ich geschafft und schon muss ich mich wieder mit Hangfliegen hocharbeiten. Erst als ich kurbeln kann, wird mir wohler. Hier stehen zwar gute 2 m und im oberen Bereich wird es sogar noch besser, aber meine Begeisterung für den direkten Weg ist verflogen.

Es geht also auf die andere Talseite und das zahlt sich aus. Hier ziehen alle Rippen und ich komme flott voran. Kurz vor dem Drautal wechsele ich wieder die Talseite. Ab Möllbrücke wird das Tal breiter und bei meinem Gleitwinkel ist eine kurze Talquerung angebracht. Die Kreuzeckgruppe empfängt mich mit mäßigen Steigen. Erst am Eingang zum Drautal werde ich wieder hochgeschossen. Zwischen 3 und 4 m sind es hier. Die Basis ist aber um einiges niedriger als am Hauptkamm.

Und schon wieder bin ich im Entscheidungsstress. Soll ich wie geplant in Richtung Lienz abbiegen und die Kreuzeckgruppe umrunden oder den Süden noch etwas weiter erkunden? Die Wolke über dem Goldeck (2142 m) gibt den Ausschlag. Die sieht so verlockend aus, dass ich mich zum Weiterflug entschließe. Bis ich dort ankomme, haben sich die scharfen Konturen der Wolke zwar etwas aufgelöst, aber sie bringt immer noch gute 2m Steigen.

Von hier aus bis zum Dobratsch (2166 m) sind nur verwaschene Wolkenschleier über den niedrigen Bergen zu sehen. Erst am Dobratsch scheint es wieder einen ordentlichen Bart zu geben. Bis dorthin sind es 25 km und um sicher dorthin zu kommen, wären 2 ordentliche Bärte sehr nervenschonend. Da die aber nur in Ansätzen vorhanden sind, ist mir das Absaufrisiko zu hoch, ich drehe in Richtung Gailtal ab.

Über die Eckwand (2221 m) und dem Ostende des Weißensees geht es zum Graslitzer-Ostgipfel (1932 m). Die Basis ist bei 2700 m. Die Steigwerte nehmen aber im oberen Bereich stark ab. Von dort bis zum Dobratsch (2166 m) sind es immer noch 18 km und dazwischen sind nur sanfte Hügel. Von denen kann nicht viel erwartet werden, keine ordentliche Wolke ist dort zu sehen. Wenn ich mit meinen 2700 auf dem Weg zum Dobratsch nichts erwische, komme ich dort unter Gipfelhöhe an und brauche bestimmt viel Zeit, um mich wieder hochzuarbeiten. Da ich keine Außenlandung riskieren möchte – wie gesagt, es ist Sonntag und der Weg von Unterwössen bis hierher ist lang –, drehe ich ab und richte die Nase meines Vogels in Richtung Lienzer Dolomiten.



Die Nordseite des Gailtals ist gut mit Cumulanten bestückt, sodass einem sicheren Vorankommen nichts im Wege steht. Vorbei am Vellacher-Egel, dem mit 2108 m höchsten Berg am Gailtal und dem Golz (2004 m), geht es entlang des Reißkofel (2371 m) zum Hocheck (1645 m) am Gailbergsattel. Bis hierher hatten die Bärte mittlere Steigwerte, waren sanft und gut auskurbelbar. Das Hocheck empfing mich aber ganz anders. Sehr kräftig und eng ist der Bart und im unteren Bereich so turbulent, dass man an seinem fliegerischen Können zu zweifeln begann. Das Vario stand einmal oben und im nächsten Moment wieder unten am Anschlag. Der Kern des Bartes war nicht zu finden und trotzdem ging es aufwärts. Erst im oberen Bereich beruhigte er sich und ich hatte Zeit, mich etwas mit der Umgebung zu befassen.

Vor mir liegen die Lienzer Dolomiten, an deren Südflanke der kürzeste Weg ins Pustertal ist. An eine Außenlandung auf diesen 35 km, daran denkt man besser nicht. Das Umfliegen des Gebirgsstocks im Norden ist ein sicherer Weg. Sogar ein Flugplatz, Nickolsdorf, wird einem dort geboten. Es ist ein sicherer, aber auch ein langer Weg. So gerne ich meinen L-Spatz auch fliege, in so einer Situation wäre mir eine K6 E mit ihrem besseren Gleitwinkel doch lieber. Ein Gleitwinkel von 33 bei 85 km/h ist doch etwas anderes als einer von 29 bei 73 km/h. Trotzdem entschließe ich mich, den kürzeren Weg einzuschlagen.

Am Anfang läuft alles noch ganz ordentlich, aber je weiter ich vorankomme, umso schwieriger wird es. Die Aufwinde werden seltener und immer schwächer. Keiner lässt sich bis zur Basis auskurbeln. Ich kann gerade so meine Höhe halten und trotzdem kommt mir der Talgrund immer näher. Das Gelände steigt hier, am Kartitscher Sattel, bis auf 1525 m an.

Endlich erreiche ich den Eggenkofel (2591 m). Ich bin zwar nur einige Meter über dem Gipfel, aber hier geht etwas. Berühmt ist es nicht, aber nach einigen Verlagerungen wird es besser und ich gewinne langsam wieder an Höhe.

Auf der Nordseite des Pustertals schaut es viel besser aus. Es dauert recht lange, bis ich mir die nötige Höhe zur Überquerung des Pustertals erarbeitet habe. Dort am Eingang zum Villgratental komme ich mal wieder unter Hangkante an, aber der Hang trägt einigermaßen. Erst als ich oberhalb der Hangkante kurbeln kann und etwas nach Osten zum Kühlegg (2253 m) hin versetze, bin ich in einem ordentlichen Bart. Mit 2 bis 3 m geht es aufwärts und schnell stellt sich wieder ein Hochgefühl ein.

Die Wolkenbildung auf der Nordseite des Pustertals in Richtung Westen verspricht ein gutes Vorankommen. Trotzdem kommen bei mir Zweifel auf, ob ich es in der verbleibenden Zeit bis zum Brenner und von dort nach Hause schaffe. Es ist ja Neuland für mich, und da ist es eventuell ratsam, doch ein wenig vorsichtiger an die Sache heranzugehen. Außerdem habe ich keine Informationen, was ich in Italien fliegerisch darf und was verboten ist. Ich wollte ja nur einmal auf die Alpensüdseite und hab dabei gar nicht daran gedacht, dass womöglich auf italienischem Gebiet Vorschriften anders gehandhabt werden können als auf österreichischem.

Jetzt erinnere ich mich auch noch an eine Schilderung, in der einer von seinen Problemen bei einer Landung in Sterzing berichtet hatte.

Bei einem Flug in der Nähe des Brenners wurde er durch ein Gewitter von seinem Kurs abgedrängt und kam auf der Südseite in ein Leegebiet. Nach einer sicheren Landung in Sterzing hatte er seinen Vogel noch nicht ganz verlassen, als Carabinieri und Militär auftauchten, alles beschlagnahmten und ihn festsetzten. Er stand unter dem Verdacht der Spionage, da er einen Fotoapparat mitführte. Erst am nächsten Tag bekam er seinen Pass zurück und durfte das Land ohne sein Flugzeug verlassen. Zwei Wochen sollte es dauern, bis dann der Segler abgeholt werden durfte.

Die Ursache dafür waren Spannungen zwischen der deutsch- und ladinischsprachigen Bevölkerung Südtirols und der Regierung in Rom.

Das zu 90 % deutschsprachige Südtirol (3,8 % ladinisch) wurde nach dem Ersten Weltkrieg von Italien annektiert und einer Italienisierung unterzogen, die vom Verbot der Muttersprache bis hin zur zwangsweisen Übersetzung der Familiennamen ins Italienische gipfelte.

Ein Abkommen nach dem Zweiten Weltkrieg sicherte der deutsch- und ladinischsprachigen Bevölkerung das Recht zum Schutz ihrer Sprache und kulturellen Eigenart zu. Schulen mit Deutsch als Unterrichtssprache und die deutschen Ortsnamen wurden wiederhergestellt. Die zwangsweise italienisierten deutschen Familiennamen wurden rückgängig gemacht.

Die Regierungen in Rom waren aber weiterhin bestrebt, die Italienisierung Südtirols fortzusetzen. Arbeitsmigranten aus Süditalien und Venetien wurden angesiedelt und Sozialwohnungen wurden fast ausschließlich für Italiener gebaut. Bei der Vergabe von öffentlichen Stellen wurden Italiener bevorzugt, sodass ein Großteil der Verwaltung in italienischsprachiger Hand blieb.

Zwischen 1956 und 1969 kam es aus Frustration über die Südtirol-Politik Italiens zu einer Serie von Bombenattentaten, vor allem auf Hochspannungsmasten, die den Strom in die italienischen Industriegebiete lieferten.

Die Lage in Italien hatte sich 1970 bereits etwas beruhigt. Da ich aber 1968 selbst schlechte Erfahrungen mit den Carabinieri gemacht hatte, traute ich der Sache trotzdem nicht ganz. Damals wurde mein VW Käfer durch das Fahrzeug eines betrunkenen italienischen Fahrers beschädigt. Keine Amtsperson verstand im deutschsprachigen Grödnertal Deutsch und die Behörde verweigerte deshalb eine Schadensaufnahme.

Die Lage in Südtirol soll sich ja gebessert haben, sagen die Leute, aber bei Behörden ist man ja nie sicher und ich habe auch einen Fotoapparat an Bord.

Da die Wolkenbildung in Richtung Lienz auch nicht schlechter als die nach Westen ist, wird die Nase meines Spaten nach Osten gewendet. Eine Landung im österreichischen Osttirol, sollte ich nicht mehr über den Hauptkamm nach Norden kommen, ist vermutlich angenehmer als im italienischen Südtirol.

Anscheinend war dies die richtige Entscheidung. Überall geht es aufwärts und bis zum Eingang des Pustertals, dem Hochstein (2057 m), brauche ich nicht zu kurbeln. Hier sind es fast 2 m Steigen und 6 km nordwestlich schwankt mein Variometer um die 3 m. Warum sie diesen Berg mit seinen 2521 m Höhe „Böses Weibele“ nennen, wo er doch mir so wohlgesonnen ist, das kann mir bestimmt niemand erklären. In 2800 m fliege ich zum Zetterfeld, dem Skigebiet von Lienz ab, und finde sofort Anschluss. Wieder erreiche ich eine Höhe von 2800 m, aber das reicht noch nicht, um über den Hauptkamm auf die Nordseite zu gelangen. An der Hagener Hütte (2446 m) könnte diese Höhe ausreichen, aber bis dorthin sind es mindestens 25 km und dieser Teil des Mölltal soll keine Landemöglichkeit bieten.

Zum Großglockner hin steigt die Basis an, bei Heiligenblut ist sie um einiges höher als am Zetterfeld. In meiner Karte habe ich zwischen dem Alteck (2942 m) und der Golderspitze (3073 m) den tiefsten Punkt zum Überqueren des Hauptkamms, die Niedere Scharte mit ihren 2696 m, eingetragen. Wenn ich dort zum Rauriser Tal hinüberhüpfen kann und keinen Aufwind finde, reicht meine Höhe auf jeden Fall bis zum Ort Rauris. Dort soll es eine kleine Wiese geben, auf der ein Spatz heil heruntergebracht werden kann. Meine Entscheidung für den direkten Weg Richtung Norden ist gefallen und es zeigt sich schnell, dass dies die richtige Entscheidung war.

Das Ebeneck (2283 m) empfängt mich mit einem kräftigen Bart, der bis auf knappe 2900 m reicht. Jede Rippe auf der östlichen Talseite zieht kräftig, und je näher ich dem Hauptkamm komme, umso höher geht es.



Am Stanziwurten (2707 m) steht mein Höhenmesser etwas über 3000 m und ich kann ins Rauriser Tal hineinsehen. Dort ist die Basis um einiges niedriger und die Wolken haben nicht so scharfe Konturen wie auf der Südseite des Hauptkammes.

Der Eckkopf (2871 m) bringt mich noch einmal auf fast 3000 m, dann geht es den Grad zum Alteck (2942 m) entlang, wo ich etwas unter Gipfelhöhe ankomme und den Hauptkamm überquere.

Jetzt liegt wieder bekanntes Gebiet vor mir. Die Ostseite des Rauriser Tals ist ja auch unser Weg zum Wendepunkt Böckstein Bahnhof im Gasteiner Tal, und da hat man unterdessen jede Ecke ausprobiert. Bis zum Bernkogel (2325 m) am Talausgang sind es 24 km. Trotz meiner Höhe muss eine der verwaschenen Wolken vor mir etwas Aufwind spenden, und damit rechne ich fest. Dementsprechend zuversichtlich gehe ich also die letzte Etappe meiner Südseitenerkundung an. Da die Basis hier erheblich niedriger ist, muss ich Höhe abbauen und fliege schneller.

Es war wohl etwas zu schnell. Wenn man nicht weiß, woher der Wind weht und wo sich Lees bilden können, sollte man etwas vorsichtiger agieren. Nicht wie geplant, knapp unter der nächsten Wolke komme ich an, sondern knapp über dem Grad, und muss mich jetzt bei mäßigem Steigen wieder nach oben kämpfen. Ja, man wird bescheiden und freut sich schon über einen knappen Meter Steigen, wenn man die Landemöglichkeiten in solch einem Tal betrachtet. Langsam mogele ich mich dem Talausgang entgegen. Es trägt zwar zwischendurch immer wieder etwas, aber ich kann es nicht richtig fassen. Erst am Bernkogel (2325 m) kann ich mich wieder auf Basishöhe hocharbeiten. Knappe 2600 m sind es hier und meine Stimmung steigt wieder.

Es ist mir klar, dass ich am Hundstein (2117 m) weit unter dem Gipfel ankommen werde. Auch die vorgelagerte Pfarrachhöhe (1922 m) werde ich vermutlich mit meiner Ausgangshöhe nicht überfliegen können, aber beim Honigkogel (1857 m) – dort könnte es klappen.

Da ich langsam ein Zeitproblem bekomme und es noch ca. 70 km bis Unterwössen sind, möchte ich langwieriges Hangschruppen vermeiden. Also wird der etwas weitere Weg in Richtung Zell am See eingeschlagen.

Beinahe hätte ich mich wieder einmal verschätzt. Es sind nur wenige Meter über dem Grad, als ich dort ankomme, aber da der Grad trägt, reicht es, um einen Bart aufzuspüren. Zunächst ist er sehr schwach. Je höher ich komme, umso besser wird er, und in 2600 m kann ich die Nase meines Spatzen auf Heimatkurs bringen. Die altbekannten Bärte auf dieser Strecke verrichten alle, wenn auch des Öfteren etwas widerwillig, ihren Dienst und bringen mich sicher nach Hause.

So ein Flug, das erste Mal auf der Alpensüdseite, muss natürlich dokumentiert werden. Ich bin gerade dabei, mein Barogramm für die Nachwelt mittels Haarspray haltbar zu machen, als ein Vereinskamerad freudestrahlend in den Raum kommt. Er habe soeben sein erstes 300-km-Dreieck erfolgreich geschafft, so berichtete er, und ob ich ihm mein Haarspray ausleihen könnte.

Natürlich bekam er das Spray. Plötzlich verstummte sein begeisterter Redefluss. Anscheinend hatte er ein Problem.

In der Hektik der morgendlichen Startvorbereitung hatte er vergessen, eine neue Alufolie auf die Trommel des Barographen zu spannen, und statt dieser Folie war die Trommel berußt und nun fixiert.

Wie soll er jetzt seinen Leistungsnachweis zum Auswerter bringen?



3000 m Startüberhöhung

Einen Teil, nein zwei Teile der Bedingungen für das goldene Leistungsabzeichen habe ich also mit meinem Flug am 22.06.1970 erfüllt. Neben dem 308-km-Dreieck Unterwössen, Bockstein, Aigen, Unterwössen war es wieder mal ein Flug über 5 Stunden, die zweite Bedingung. Als dann am Abend in fröhlicher Runde auch über diesen Flug diskutiert wurde, fiel die Bemerkung, dass damit ja auch die Bedingung für den Zielflug Diamant erfüllt sei. An das hatte ich noch gar nicht gedacht. Natürlich wurde auch dieses Antragsformular ausgefüllt.

Jetzt hatte ich zwar einen Diamanten, den Zielflug Diamant mit der Nr. 2188, den man sich ans Silber-C heften konnte, aber das Gold-C hatte ich damit immer noch nicht. Es fehlte die 3000-m-Startüberhöhung.

Unterwössen liegt in 555m NN, 250m Winde dazu, um Anschluss am Hang zu finden, und dann noch die 3000 m ergeben eine erforderliche Mindesthöhe von 3805 m NN, wobei noch keinerlei Reserve eingerechnet ist. Eine Wetterlage, die 4000 m in der Thermik ermöglicht, hatte ich bisher bei uns noch nicht erlebt. Aber in 3400 m war ich schon, und wenn man dann an einer sich entwickelnden Wolke noch etwas hochklettert, dann könnte sowas doch klappen.

Wir, das heißt Gustl Leyendecker und ich, hatten einen Plan. Am Hang Höhe machen, dann mit Überfahrt weit unter 100 m abtauchen und wieder zum Hang hochziehen. Damit wäre die erforderliche Mindesthöhe von 3805 auf unter 3655 geschrumpft. Nach längerer Diskussion mit Lotte Kulartz, der Schulleiterin der DASSU, willigte sie ein, uns den Versuch bei passendem Wetter machen zu lassen.

Der 08.07.1970 war Tag mit hoher Basis und damit bestens für unser Vorhaben geeignet. Gegen Mittag wurde am Hang Höhe gemacht, der Flugbetrieb kurzzeitig unterbrochen und dann ging es mit Höchsfahrt zum Talgrund. Mit der Überfahrt konnten wir gerade so die Höhe erreichen, um wieder Anschluss an den Hangaufwind zu bekommen. Der erste Teil unseres Vorhabens hatte also gut funktioniert. Auch der Weg zum Hochkönig verlief reibungslos. Die Basis stieg kontinuierlich an. An den Loferer und Leoganger Steinbergen waren es über 3200 m, am Steinernen Meer schon knapp 3300 m und am 2941 m hohen Gipfel des Hochkönig nochmal gut 100 m mehr. Die Wolke, die dort stand, sah vielversprechend aus.

Gustl ging die Sache als Erster an und ich bemühte mich, den Luftraum um unsere Wolke zu überwachen. Zwei, drei Kreise am Rande der Wolke, und dann tauchte er immer öfter und tiefer in sie ein. Sein Spatz, die D-1414, hatte einen Wendezeiger, was ihm das Ganze erleichterte. Nach kurzer Zeit meldete er eine Höhe von 3750 m und dass hier das Steigen gegen null gehe. Seine geplante Höhe hatte er damit erreicht.

Jetzt übernahm er die Wächterfunktion und ich war an der Reihe. Mein Spatz, die D-1114, hatte keinen Wendezeiger und ich eine negative Erfahrung mit Wolkenflug aus meinen Anfängerjahren. Deswegen ging ich die Sache sehr vorsichtig an. Einen Viertelkreis in der Wolke, den andern Teil außerhalb. Innerhalb hatte ich gutes Steigen, außerhalb leichtes Saufen. Erst als ich zu engen Kurvenradien überging, konnte ich mich sichtbar hocharbeiten. In 3750 m war auch für mich Schluss.

Sehr zufrieden und mit der Gewissheit, nun auch zu den Besitzern des Gold C zu gehören, flogen wir nach Hause. Die Ernüchterung kam in einem Schreiben der Akaflieg Stuttgart eine Woche später. Die Auswerter des Barogramms bestätigten bei mir eine Startüberhöhung von 2905 m.

Wir hatten bei unseren Überlegungen nicht die Trägheit des Barographen berücksichtigt und das Schätzungsvermögen, wie weit wir am Hang abgetaucht waren, dürfte auch nicht korrekt gewesen sein.

DEUTSCHER AERO CLUB e. V.

— Hauptgeschäftsstelle —

Frankfurt am Main

Bockenheimer Landstr. 19

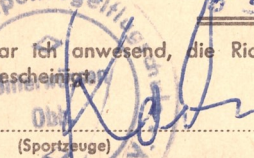


Bescheinigung über den Höhenflug

Name: Limmer Vorname: Hans

Geb. am: 9. 12. 1936 in: Hugsburg

Zur Unterschrift berechtigt sind nur diejenigen Personen, die zur Zeit des Fluges anerkannte Sportzeugen waren und sich von der ordnungsmäßigen Durchführung, Kontrolle usw. des betreffenden Fluges persönlich überzeugt haben.

Flugzeug D-	Baumuster
Startbescheinigung Datum: <u>8. 7. 1970</u> Zeit: <u>13⁵³</u> Ort: <u>Unterwössen</u> Startart: <u>Windel</u> Barografentyp: <u>Winter</u> Nr.: <u>29721</u> Letzte Eichung am: Luftdruck z. Z. des Fluges <u>1018</u> mb/mm Höhe des Startplatzes <u>555</u> NN Ausklinhöhe: <u>300</u> GND Starthöhe: <u>1855</u> Beim Start war ich anwesend, die Richtigkeit der Angaben wird bescheinigt.  (Sportzeuge) (Nr.)	Landebescheinigung Datum: <u>8. 7. 1970</u> Zeit: <u>17⁰⁴</u> Ort: <u>Unterwössen</u> Höhe des Landeortes: <u>555</u> NN Bei der Landung war ich anwesend, die Richtigkeit der Angaben wird bescheinigt.  (Sportzeuge) (Nr.) <u>479</u> Behördliche Landebescheinigung liegt bei.
Flugzeugschleppstart Ich habe oben angeführten Schleppflug durchgeführt Ausklinhöhe GND Auslinkort Auslinkzeit (Schleppflugzeugführer)	Barogramm Das beiliegende Barogramm wurde ausgewertet bei <u>Akademische Fliegergruppe Stuttgart e.V.</u> Amtlich anerkannte Stelle für Barographen-Eichungen und Barogramm-Auswertungen und ergab einen Höhengewinn von <u>2905</u> m Bescheinigung liegt bei
Der Höhengewinn lt. FAI-Reglement beträgt: m	Vermerke des DAeC

Eine Startüberhöhung von 3000 m ist vermutlich doch besser im Föhn als in der Thermik zu machen, war unsere nächste Überlegung. In Innsbruck sind am 1. und 2.11.1968 128 Höhendiamanten erflogen worden, da müssen die 3000 m Startüberhöhung für uns auch möglich sein.

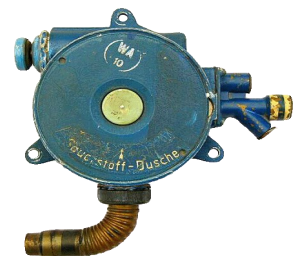
Theoretisch weiß ich einiges über den Föhn. Da gibt es Bücher wie dies von Walter Georgii (Metrologische Navigation des Segelfluges), die einem weiterhelfen. Die Theorie ist das eine, praktische Erfahrung das Andere, und in unserem Umfeld gibt es niemand, der uns da weiterhelfen kann. Man hört nur von ungeheuren Turbulenzen, sagenhaften Steigwerten und grauenhaftem Fallen. Es bleibt uns also nichts anderes übrig, als eigene Erfahrungen zu sammeln.



- 1 Piste 2.000 m
- 2 Abfertigungsgebäude — Flugsicherung, Verwaltung, Zoll- und Paßabfertigung, Restaurant, Duty-free-shop
- 3 Motorflieger-Hangar
- 4 Segelflug-Gelände
- 5 Segelfliegerzentrum — Anmeldung, Hangar,
- 6 Flughafenhotel
- 7 Fallschirmspringer-Zielkreis

Im Oktober 1970 konnten die Bedenken im Verein gegen das Föhnfliegen endlich überwunden werden. Ausschlaggebend war ein Bericht im Aerokurier, der vom Föhn Flug in Innsbruck mit über 100 Flugzeugen am Start berichtete. Gustl Leyendecker und mir wurde die Mitnahme der K8 (D-1616) nach Innsbruck genehmigt. Die L-Spatzen, die besten Flugzeuge des Vereins, mussten geschont werden.

Vorsorglich hatten wir eine alte Sauerstoffanlage der ehemaligen Luftwaffe organisiert. Man weiß ja nie wie hoch es geht. Vielleicht werden es ein paar Meter mehr als die benötigten 3000 m Startüberhöhung. In einer Broschüre der Luftwaffe von 1941 über diesen Höhenflugregeln steht, dass ab 4000 m Sauerstoff vorgeschrieben ist und daran wollen wir uns halten. Der Einbau der Dräger Membran Lunge erforderte einigen Aufwand aber Anfang November waren wir so weit.



Für Donnerstag den 12.11.1970 wurde Föhn vorhergesagt. Das bedeutete Urlaub einreichen und auf nach Innsbruck.

Der angekündigte Föhn war da, aber am Boden war es noch windstill. Der Föhn sei noch nicht bis zum Tal Grund durchgedrungen aber weiter oben bläst er schon und dort kann man den Einstieg bestimmt schaffen, erfuhren wir bei einer Einweisung.

Gegen Mittag hänge ich hinter der Innsbrucker Piper und wir fliegen am Karwendel entlang. Zunächst verläuft der Schlepp ganz normal. Mit zunehmender Höhe wird er immer turbulenter. Dass es im Schlepp bei Föhn etwas unruhiger zugehen würde als bisher, war mir bekannt, aber dass es so schlimm würde, hat mich dann doch überrascht. Die Piper vor mir hüpfte auf und ab, hing mal rechts und dann gleich wieder links in extremer Querlage, und ich zweifelte an meinem fliegerischen Können. Wie ein welkes Blatt taumelte ich hinter der Schleppmaschine her. Das Schleppseil straff zu halten, schaffe ich selten und dann auch nur kurzzeitig.

In 600 m über Platz klinkte ich aus. Zufällig befand ich mich in einer etwas ruhigeren Zone am Hafelekar. Hier geht es rasant aufwärts. Je höher ich komme, umso turbulenter wird es. Dann steige ich nicht mehr, sondern kämpfe nur noch mit meiner K8. Anscheinend bin ich an der verkehrten Stelle. Auch etwas Herumsuchen bringt keine Verbesserung. Die Turbulenzen sind hier so heftig geworden, dass ich mich überfordert fühle. Der Flug wird abgebrochen und ich setze frustriert zur Landung an. Kurz vor dem Landefeld geht es nochmals rasant bis wenige Meter über Grund abwärts. Nun ist klar, warum man so hoch anfliegen soll und warum der Flugplatzzaun umgelegt wurde.

Nach der Landung wollte ich mich beim Schlepppiloten (Hansi Rösch) für meine mangelhafte Leistung im F-Schlepp entschuldigen. „War doch gar nicht so schlecht für einen Föhnneuling, da hab ich schon Schlimmeres erlebt“, meinte er. Das war zwar etwas beruhigend, aber mein ange nagtes Selbstvertrauen konnte damit nicht repariert werden. Erst als Gustl Leyendecker, der nach mir einen Versuch wagte und auch nichts Besseres berichten konnte, ging es mir etwas besser.

Am Abend sitzen wir mit unserem Schlepppiloten und zwei Piloten, die bereits Erfahrung mit den Tücken des Föhns sammeln konnten, zusammen. Bereitwillig geben sie ihre Erkenntnisse an uns weiter. Dabei wurde uns bewusst, dass dies heute eine besondere Föhnlage gewesen ist, deren Auswirkungen schlecht vorhersehbar waren.

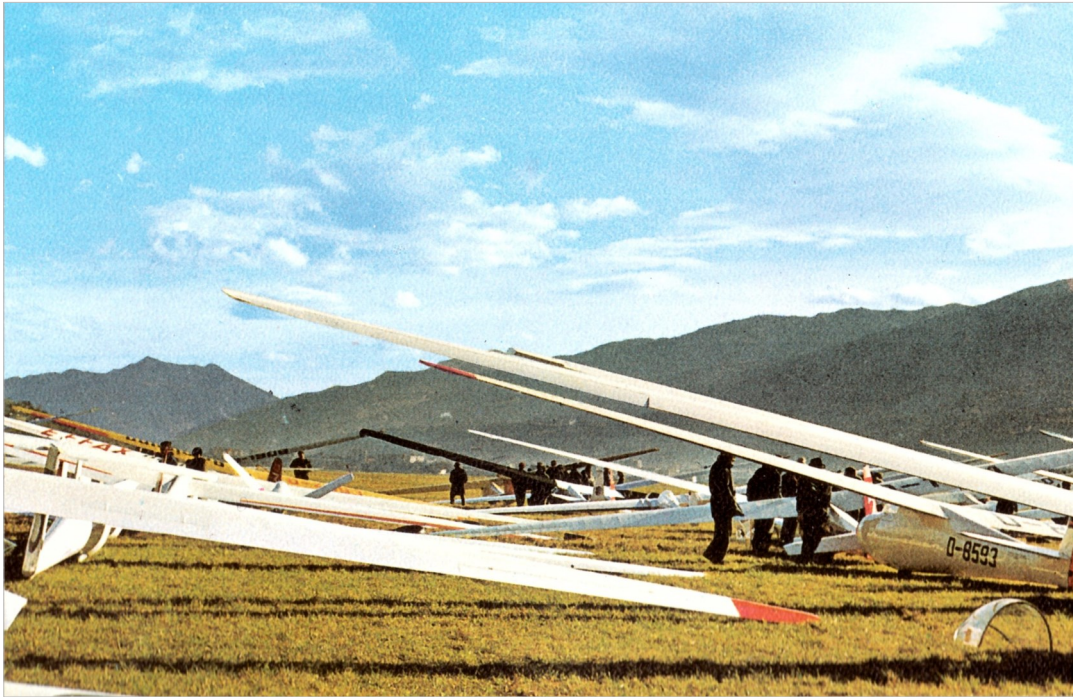
Der Alpenhauptkamm ist die Barriere für den Südföhn. Die Wolken türmen sich auf und regnen dort ab. Das Brennertal unterbricht als Kanal diese Barriere und stößt dann weiter nördlich senkrecht auf das breite Alpenlängstal des Inn. Die Kanalströmung vom Brenner herunter trifft dort auf die Nordkette und wird zur Aufspaltung gezwungen.

Um in die Welle zu gelangen, wird an der Nordkette Höhe gemacht. Auch die dort aufliegende Stauwolke muss voll mit einbezogen werden. Man kann an ihrer Südseite noch einige Höhenmeter gutmachen. Will man zum aufsteigenden Ast des über dem Inntal stehenden Rotors gelangen, ist zuvor der absteigende Teil zu durchfliegen, und dabei braucht man jeden Meter.

Diese Erfahrung durfte auch Gustl bei unserem nächsten Besuch machen. Er ist zwar in maximal erreichbarer Höhe abgeflogen, aber der Rotor hat die K8 so weit heruntergespült, dass eine Rückkehr zum Platz nicht mehr möglich war. Eine als Parkplatz vorgesehene Fläche eines im Entstehen begriffenen Supermarktes wurde deswegen von ihm zum Flugplatz umfunktioniert. Mit viel Mühe und einem Ringelpitz bekam er die K8 in das kleine Feld.

Am 14.11. sitze ich wieder in der K8 und diesmal geht alles besser. Ich muss beim F-Schlepp zwar wieder alles aufbieten, um einigermaßen ordentlich hinter der Piper zu bleiben, aber es fällt mir nicht mehr so schwer. In 500 m wird ausgeklinkt. Es ist wieder ordentlich ruppig, aber gut beherrschbar. Über der Nordkette liegt wie ein Keil die Staubbewölkung, die von Süd nach Nord immer höher ansteigt. An der Südflanke dieser Wolke sollen wir die Höhe machen, die zum Überqueren von Innsbruck nötig ist, haben uns die Kameraden vom ersten Flug geraten. Und genau dieses versuche ich.

Innsbruck ist ja ein Verkehrsflughafen, und da haben Segelflieger südlich der Rollbahn unter 1000 m über Grund nichts verloren. Da ich nicht abschätzen kann, welcher Höhenverlust beim Queren des Inntals und beim Durchfliegen des Rotors entsteht, wird jeder Höhenmeter benötigt.



An der Staubewölkung geht es auch ganz gut, aber der starke Südwind versetzt mich immer wieder nach Norden. Höllisch muss man hier aufpassen, dass man nicht zu weit nach Norden versetzt wird und der Wolke zu nahekommt. Der Gleitwinkel der K8 ist ja nicht gerade der beste, und wenn der nicht reicht um über die Nordkette ins Inntal hinauszukommen, die Folgen sollte man sich besser nicht ausmalen. Bei diesem starken Südwind ist der Höhenverlust schlecht abzuschätzen, wenn man auf Südkurs geht. Nahe der Wolke ist das größte Steigen zu finden, aber ich gehe lieber auf Nummer sicher und versuche, über dem Kamm der Nordkette zu bleiben.

Um in die Welle zu kommen, geht es über das Inntal. Es schüttelt gewaltig und dann geht es abwärts. Man hat den Eindruck, man befinde sich im freien Fall. Nach einer gefühlten Ewigkeit hört das Fallen auf und es geht aufwärts.

Mein Höhenmesser steht auf 4400 m und ich fliege immer noch in einem turbulenten Bereich. Von dem sanften, lautlosen Steigen in einer Welle ist hier nichts zu spüren. Zum sicheren Einstieg in die Welle fehlte vermutlich doch noch einiges an Erfahrung.

Die erforderlichen 3000 m Startüberhöhung sind erreicht, das Gold-C ist gesichert und zufrieden geht's an den Abstieg.

Diesmal ergab die Auswertung der Akaflieg Stuttgart eine Startüberhöhung von 3120 m.

Nun darf ich mir auch die Gold-C mit der Nr. 1187 ans Revier heften.



Das Ende des L-Spatz D-1414

Der Rechenberg, unser Aufwindspender und einer der Ausgangspunkte für Streckenflüge, kann recht tückisch sein, wenn man ihn unterhalb der Hangkante fliegt.

Startet man zu einem Streckenflug aus der Winde, kommt man, auch wenn Hang und Raue-Nadel hoch tragen, immer unterhalb der Hangkante an. Um die dortigen Turbulenzen zu beherrschen, muss unbedingt mit erhöhter Geschwindigkeit geflogen werden, auch wenn dies die Steigleistung vermindert.

Einer unserer Vereinsmitglieder war wohl etwas zu unaufmerksam, hatte Baumberührung und schmiss den L-Spatz D-1414 in den Rechenberg. Den Aufschlag hörte man auch am Flugplatz. Kurze Zeit später berichtete ein Anwohner von einem lauten Knall im Bereich der Rechenberg-Nordflanke und vom Verschwinden eines Segelflugzeuges, das er beobachtet habe. Den genauen Punkt, wo das Flugzeug verschwunden ist, konnte er nicht sagen.

Sofort wurde alles mobilisiert, was zur Suche des Verunglückten zur Verfügung stand. Die Motorsegler gingen in die Luft und wir fuhren über die Forststraßen den Berg hinauf. Trotzdem dauerte es über eine Stunde, bis wir vom gegenüberliegenden Hang das Gelb einer Flächenspitze entdeckten und dann vor Ort waren.

Erleichterung stellte sich ein, als feststand, dass der Pilot nur einen Schock und eine Schnittwunde am Arm hatte. Der L-Spatz D-1414 war aber ein Totalschaden.

Da der Abtransport im steilen, unwegsamen Gelände nicht zu schaffen war und ein Wiederaufbau des Vogels einem Neubau gleichkäme, wurden einige Tage später die Überreste des Bruchs am Berg verbrannt.

Bei aller Erleichterung über den geringen Personenschaden sah man nur betroffene Gesichter. Zu viele Arbeitsstunden hatten die Mitglieder in diesen Vogel der ersten Stunde investiert, um sein endgültiges Aus so ohne weiteres zu verdauen.

Daran änderte auch die Aussicht auf einen neuen, modernen Kunststoffvogel, der als Ersatz für die D-1414 diskutiert wurde, nicht viel.

Als Übergangslösung wurde von der DASSU für 3.500 DM die Mü 17 (D-1717) gekauft.



Segelflugzeug für Olympia 1940, eine Mü 17 „Merle“

Im Jahr 1938 begannen Ludwig Karch und Egon Scheibe, Mitglieder der Akaflieg München, ein Segelflugzeug zu entwerfen. Der Anlass war ein internationaler Konstruktionswettbewerb zum Bau eines Einheits-Segelflugzeuges für die Olympiade 1940.

Beim Bau war auf einfache Flugeigenschaften und unkomplizierte Montierbarkeit zu achten. So hatte die Mü17 schon damals Automatik-Anschlüsse für Querruder und Bremsklappen. Ihre besondere Stärke liegt in ihrem geringen Gewicht (158 kp) und der Mindestgeschwindigkeit (45 km/h).

Die Mü17 belegte im Konstruktionswettbewerb Platz 2 hinter der DFS Olympia-Meise.

Die „Merle“ wurde etwa 60-mal nachgebaut, teilweise sogar mit Einziehfahrwerk. Kein Exemplar überstand den Zweiten Weltkrieg.

Als die Akaflieg München 1960 beschloss, eine Mü 17 wieder aufzubauen, zeigte Ludwig Karch, damals 1. Vorstand der DASSU, Interesse.

Im Sommer 1960 wurde bei der Akaflieg -München mit dem Bau von 2 Mü-17 begonnen. Das für die DASSU bestimmte Flugzeug mit dem Kennzeichen D-

1717 war im Mai 1961 fertiggestellt und wurde im Rohbau ausgeliefert. In der DASSU-Werkstatt wurde es dann, auch mit Hilfe der Segelfluggruppe Siemens, fertiggestellt.

Ludwig Karch flog 1964 beim internationalen Alpensegelflugwettbewerb in Unterwössen mit diesem Flugzeug ein 357 km FAI-Dreieck (Unterwössen – Lienz – Aigen – Unterwössen) und somit die größte Strecke.

Am eindrucksvollsten waren dank der Langsamflugeigenschaften seine Landungen. Noch im extremen Slip setzte er die Maschine zuerst mit dem Sporn auf und nahm sie dann erst aus dem Slip, um eine saubere, kurze Landung hinzulegen. Für dieses Flugmanöver war die Mü 17 mit einem schwenkbaren Sporn ausgerüstet.

Von 1969 bis 1973 war die SGSM im Besitz der MÜ-17 (D-1717), die anschließend in das Eigentum ihres Mitglieds Rainer Karch (Sohn von Ludwig Karch) übergang.



Mü 17 „Merle“ der SSGM



Mü 17 „Merle“ der Akaflieg München

Mü 17 „Merle“

Länge	7,50 m
Spannweite	15 m
Gleitzahl	26 bei 75 km/h
Geringstes Sinken	0,64 m/s bei 58 km/h
max. Fluggewicht	255 kg
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Mindestgeschwindigkeit	45 km/h

Ein ereignisreicher Tag im Leben eines Segelfliegers

ein Bericht von Hans Wenzel

Am 15. Mai 1965. Fluglehrer war Helmut Seitz, Flugzeug Bergfalke D-1441, Startort Unterwössen, Landeort Unterwössen, Flugzeit 3 Minuten. An diesem Tag also, um genau 11 Uhr und 12 Minuten, begann meine segelfliegerische Ausbildung.

Mein Freund Hans Limmer hatte es geschafft, daß man mich, einen „Nicht Siemensianer“ in die Segelfluggruppe Siemens München aufnahm, weil man dringend engagierte Leute gebrauchen konnte. -nicht zum Fliegen, wie ich erwartete, sondern zum „Betonieren“ -- Es war nämlich die Zeit, in der in Unterwössen das Vereinsheim der SSGM entstand.



Fünf Jahre später war es aber dann trotzdem so weit, mein erster Überlandflug stand an und ich begann mit der erweiterten Version meine Startvorbereitungen.

Dazu wurden noch zusätzlich eine Freundin, Streichhölzer und Petroleum benötigt. Der Barograph mußte „berußt“ werden. Der Schreiber also, welcher die Flughöhe und die Flugzeit auf einer mit Ruß geschwärzten Aluminiumfolie aufzeichnet. Dieses Dokument mußte sofort nach dem Flug „fixiert“ werden, um es für die Nachwelt zu erhalten. Zu diesem Zwecke mußte man sich von der Freundin eine Sprühflasche mit Haarfestiger ausleihen.

Nun saß ich also in der MÜ 17 (D-1717) und krebste seit zwei Stunden am Hang auf und ab. Da dies so ganz und gar nicht zu dem Marschbefehl „Manfred, (Berger) Hans, (v. Plata) und du, Hans (Wenzel) ab nach Zell a. See, Silber C Strecke fliegen“ paßte, entwickelte ich einen ungeheuren Plan: „Hans, sagte ich zu mir, wenn der Hang das nächste Mal ordentlich bläst und du 550 m (QFE) erreichst, fliegst du schnurstracks zum Hausbart“, wohl wissend, daß das nahezu zu 100 % eine Außenlandung auf den Schlechinger Wiesen bedeutete.

Gedacht, getan. Die Talüberquerung war wohl der längste Flug meines bisherigen Lebens. Sehr sehr langsam näherten sich die sanft ansteigenden bewaldeten Ausläufer der Hochplatte. „Du mußt jetzt abbrechen, umkehren, irgendwo beim Sägewerk auf den Wiesen landen“ hämmerte es in mir. Als ich die Linkskehre einleitete, tat es plötzlich einen fürchterlichen Schlag. Ich befand mich mitten in einem 3 m Bart.

Jeder Segelflieger kennt dieses Wechselbad der Gefühle. Auf allen Vieren im Staub daher kriechend und dann plötzlich wie ein Phoenix aus der Asche zu ungeahnten Höhen aufsteigend. Mit diesem Hochgefühl in meiner Brust ging es nun Schlag auf Schlag. Meine persönlichen fliegerischen Rekorde purzelten nur so. Abflug mit 1200 m vom Hausbart Richtung Rechenberg. Höhe spielte überhaupt keine Rolle mehr. Aber nur kurze Zeit, wie sich sogleich herausstellen sollte. Am Rechenberg schaffte ich gerade noch mit Mühe und Not den Anschluß. So vorgewarnt kurbelte ich nun sorgfältig die Bärte aus. 2400 m (ein neuer Rekord) Abflug vom Rechenberg Richtung Steinplatte und Loferer. Genüßlich lehnte ich mich zurück und löste den oberen Hemdsknopf über meinem stolzen Brustkorb.

Die Loferer allerdings waren weiter weg als ich dachte. Irgendwie kamen sie nicht wirklich näher, sie wurden nur immer höher. So passierte ich gerade noch in geringer Höhe den Parkplatz unterhalb der Steinplatte. Die Kennzeichen der Autos waren alle gut zu entziffern. Meinen Hemdsknopf allerdings konnte ich nicht mehr schließen, dazu überstürzten sich die Ereignisse jetzt. Gerade noch über den Parkplatz gerutscht, mit den Fallwinden hinunter nach Waidring. Jetzt war Eigeninitiative gefragt.



Ein Griff in den „Gepäckraum“ der rechten Tragfläche nach der Landkarte. Der heutigen Fliegergeneration muß dazu noch erläutert werden, daß die Tragflächen der MÜ 17 innen zwar nicht „begehrbar“ waren, sie boten jedoch wegen des beeindruckenden Profils einen erheblichen Stauraum. Studium der Karte: Da muß doch irgendwo ein Flugplatz sein. St. Johann, oder so ähnlich. Rechts neben mir die steil aufragenden Felsen der Steinplatte. Links unten ein wenig einladendes enges Tal. Die Nabelschnur nach Unterwössen war nun endgültig durchtrennt.

Gott sei Dank hatten höhere Mächte ein Einsehen mit mir. Mit Überfahrt schoß ich in einen starken Bart hinein. Um Gotteswillen, jetzt sauber zentrieren, nur den Bart nicht verlieren! Im Handumdrehen lagen die Steinplatte unter und die Loferer Steinberge vor mir. Die Welt lag mir nun praktisch zu Füßen. Dementsprechend unspektakulär verlief auch der weitere Flug nach Zell a. See. Zurück schaute ich schon lange nicht mehr. Was war schon Unterwössen. Irgend ein kleiner Flugplatz weit hinter mir am Horizont.

Wie gesagt, eine komfortable Höhe. Eigentlich zu komfortabel, stellte ich fest, als ich in 2500 m die Schmittenhöhe erreichte. Neugierig taxierte ich nun das Flugfeld Zell am See. Genau genommen war der Platz aus dieser enormen Höhe kaum auszumachen. Da sollst du also jetzt landen? Wenn das man gut geht!! Punkt für Punkt ging ich jetzt die Prozedur bei einer Außenlandung durch, denn dieses war ja praktisch eine Außenlandung. Ich weiß nicht, wie oft ich inzwischen den Landeplatz umrundet hatte. Die Höhe wollte und wollte nicht abnehmen. Als ich dann schon sehr niedrig war, (ca. 900 m) und der Adrenalinausstoß wieder größer wurde, entschloss ich mich die Landung einzuleiten.

Nur gut, daß wir perfekt Slippen gelernt hatten.

Die folgenden Abläufe waren alle automatisiert. Gegenanflug, 90 Grad links, aufrichten, Queranflug, wieder 90 Grad links, „Endteil“. Jetzt Seitenruder rechts voll rein, Nase schräg nach rechts oben ausrichten und auf Fahrt achten. Kurz vor dem Aufsetzen Maschine aufrichten, ausrichten, und langsam abfangen.

Nach 20 Metern herrscht plötzlich Totenstille, kein Lüftchen regt sich mehr. Es riecht nach Heu, und die Grillen zirpen. Es ist jetzt genau 16 Uhr und 38 Minuten. Flugzeit 4 Stunden und 56 Minuten. Ein Stundenmittel von 10 km/Std.

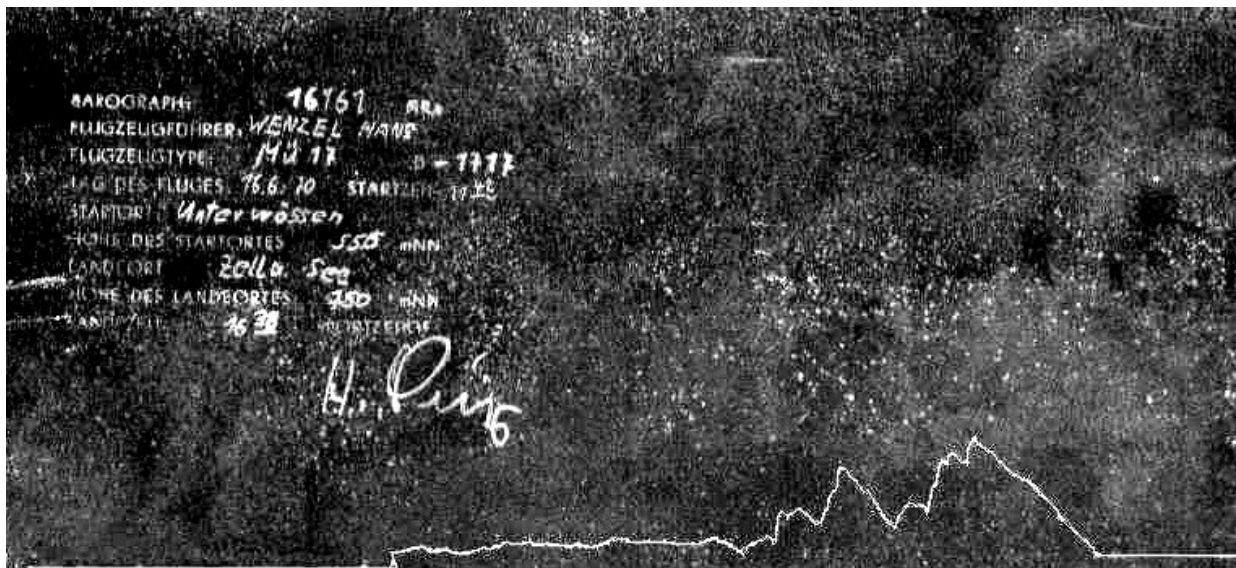
Überglücklich steige ich aus, ein gelungener Flug ist beendet. Eine gelungene Landung auf einem fremden Platz.

Eine kleine zierliche Frau blieb stehen und interessierte sich sichtlich für meine brave Kiste. „Ach, sieh mal an, die MÜ 17 gibt's auch noch“!! Rief sie freudig überrascht aus. Ich war verwundert, wieso kennt eine ältere Dame diesen Flugzeugtyp? Eifrig meldete ich umgehend: „Jawohl, habe soeben die Silber-C – Strecke damit geflogen“! Sie schüttelte mir die Hand, „Ja, da gratuliere ich aber herzlich dazu“! Es war ein fester Händedruck, den man von dieser zierlichen kleinen Frau eigentlich gar nicht erwartet hatte. Später stellte sich heraus, es war die legendäre Hanna Reitsch.



von links: Manfred Bergert, Hanna Reitsch, Hans v. Plata, Hans Wenzel

Rückblickend muß ich feststellen: Fliegerische Ersterlebnisse sind wohl in dieser Intensität heute nicht mehr möglich. Wen kann man heute noch mit einem 50 km – Flug hinter dem Ofen hervorlocken? Man muß ja nicht mal mehr dazu Außenlanden.



Da Hans Wenzel noch keine F-Schleppberechtigung hatte, ließ ich mich mit dem MOSE in „Zella am See“ absetzen, um die Mü 17 nach Unterwössen zurückzubringen. Dabei habe auch ich Hanna Reitsch kennengelernt, die uns einiges über ihre Erfahrung mit der Mü 17 berichtete.

Hans Limmer

Das erste Kunststoffsegelflugzeug im Verein.

Für den am Rechenberg verunglückten Spatz D-1414 brauchte der Verein einen echten Ersatz. Die als Übergangslösung gedachte Mü 17 war zwar ein interessantes Flugzeug, aber doch eher etwas für Nostalgiker als für den Leistungsflug. Die Anschaffung einer K6, bisher unser Traumflugzeug, war unterdessen von der technischen Entwicklung überholt worden. Das Kunststoffzeitalter hatte begonnen.

1970 gab es schon einige dieser leistungsfähigen Flugzeuge. Unsere Wahl fiel nach längerer Diskussion auf den Phoebus B1. Ausschlaggebend war die Lieferzeit. Gute Kontakte machten es möglich, dass uns eine Auslieferung für das Frühjahr 1971 zugesagt wurde.

Den ganzen Winter hindurch fieberten wir der Auslieferung des ersten Kunststoffsegelflugzeugs des Vereins entgegen. Dieser Vogel sollte ein Gleitwunder mit einem Gleitwinkel von 1/37 sein, und das bei 90 km/h.

Als der Phoebus (D-3000) Ende März 1971 geliefert wurde, war er heiß begehrt. Schon beim ersten Start stellte ich fest, wie angenehm und handlich der Vogel zu fliegen war. Man sitzt bequem, im Vergleich zum Spatzen herrscht im Cockpit Ruhe, die Ruderabstimmung ist so gut, dass auch beim Verlagern und Zentrieren zwei Finger für die Ruderausschläge genügen, und das Ding darf auch bei böigen Wetterlagen, also bei guter Thermik, bis zu 200 km/h geflogen werden.

Er war ein echter Fortschritt. Schon nach dem ersten Flug war mir klar, dass im Streckenflug damit eine erhebliche Leistungssteigerung erreicht werden kann. Aber nicht nur mir war das klar, auch andere hatten ein Auge auf den neuen Vogel geworfen.

In Kunststoff	Erstflug
Phönix	1957
H 301 Libelle	1964
Phoebus A / B	1964
Cirrus B	1967
Standart Libelle	1967
LS1	1967
Phoebus C	1967
ASW 15	1968
Kestrel	1969
Standart Cirrus	1969

Der **Phoebus**, eine Weiterentwicklung des Phönix, war das erste in Großserie gebaute Kunststoff-Segelflugzeug der Welt. Der Phoebus wurde entwickelt von Richard Eppler, Hermann Nägele und Rudolf Lindner. Von 1964 bis 1970 sind 254 Exemplare in drei Varianten gebaut worden, davon 133 in der C-Version mit 17 Meter Spannweite.

Phoebus A. 15 m Spannweite und festem Fahrwerk

Phoebus B., 15 m Spannweite und Einziehfahrwerk

B2 mit verbesserter Aerodynamik (1969)

B3 mit geändertem Profil und anderer Steuerung

Phoebus C. 17 m Spannweite und Einziehfahrwerk

C2 mit gewichtsparenden Maßnahmen)

Der Preis für eine Phoebus belief sich 1968 auf etwa 20.000 DM.

Phoebus	A/B	C
Spannweite	15 m	17 m
Gleitzahl	ca. 37 bei 90 km/h	ca. 40
Geringstes Sinken	0,65 m/s bei 80 km/h	0,63 m/s bei 80 km/h
Rüstmasse	210 kg	243 kg
max. Fluggewicht	350 kg	459 kg
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h	200 km/h
Mindestgeschwindigkeit	60 km/h	58 km/h

Da gab es auf der einen Seite den Mann der ersten Stunde und Motor des Vereins, Helmut Seitz, und auf der anderen Seite uns Nachwuchspiloten Gustl Leyendecker und mich. Helmut hatte ohne Zweifel für den Verein wesentlich mehr geleistet als wir. Deswegen wurde ihm ohne Widerspruch das Vorrecht auf den Phoebus eingeräumt.

Er strebte, genau wie wir, den Diamanten für die freie Strecke an. Bei gutem Streckenwetter war die neue Maschine deswegen fast immer für ihn reserviert.

Bis zum 5. Juli 1971 standen in meinem Flugbuch gerade mal 4 Flüge von maximal 30 Minuten. An dem Tag stand mir das erste Mal der Phoebus voll zur Verfügung. Leider war es ein Tag mit hohem Gewitterrisiko. Gerade mal bis zum Kitzsteinhorn bei Zell am See kam ich, als es in der Atmosphäre zu brodeln begann. Innerhalb kürzester Zeit explodieren die Wolken und im Nordwesten waren die ersten Cb's zu sehen. Es wurde also höchste Zeit, dass ich den Heimweg antrat. Mit meiner Höhe, ich war gut 100 m über dem 3203 m hohen Gipfel, ist Unterwössen im Direktanflug gut zu erreichen, so dachte ich. Dass die harmlose Wolke am Kaiser sich so schnell ausbreitet und sich sogar noch als Waschanlage für meinen Phoebus anbietet, damit hatte ich nicht gerechnet. Um den Vogel wieder sicher nach Unterwössen zu bringen, war deswegen noch ein zeitaufwendiges Ausweichmanöver nach Osten erforderlich.

Der 11.06.1971 brachte hervorragendes Streckenwetter mit hoher Basis und kräftigen Aufwinden. An diesem Tag stand Gustl Leyendecker der Phoebus zur Verfügung, da Helmut sich nicht ganz wohl fühlte. Als Gustl am späten Abend landete, hatte er als Erster im Verein ein Dreieck von 509 km (Unterwössen - Imst - Grimming - Unterwössen) umrundet.



Phoebus B2 D-3000

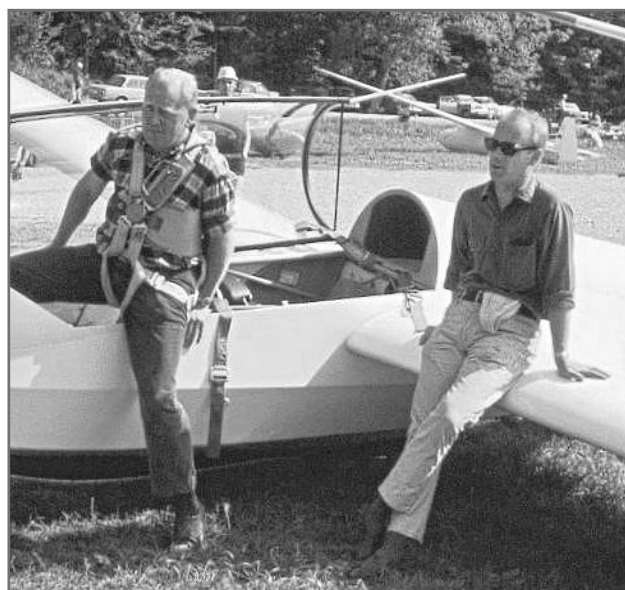
Ein tragischer Unfall

Der Freude über das erste erflogene 500 km Dreieck im Verein und über das neue, leistungsfähige Flugzeug folgte am 30.07.71 das Entsetzen über den tödlichen Unfall von Helmut Seitz.

Wie aus dem Polizeibericht zu entnehmen war, wurde ihm die ungesicherte Materialseilbahn am Pentling zum Verhängnis.

Der Phoebus berührte das Seil der Materialseilbahn und dies brachte ihn zum Absturz.

Das Unbegreifliche dabei ist, dass Helmut uns öfters vor dieser Seilbahn gewarnt hatte.



Helmut Seitz

Gustaf Leyendecker

Etwas Glück braucht der Mensch

In Vereinen gibt es immer etwas zu diskutieren. Auch wenn es nur Kleinigkeiten sind wie die Verbesserung der Innenausstattung unserer ASk13, und das kostet immer viel Zeit.

Heute, am 22.5.1972, war es auch so, und deswegen kam ich relativ spät in die Luft. Das geplante 300-km-FAI-Dreieck war trotzdem leicht zu bewältigen. Gerade mal 4 1/2 Stunden war ich unterwegs, und auch nach meiner Lan-



dung hatte die Thermik ihren Betrieb noch nicht eingestellt. Mit meiner Durchschnittsgeschwindigkeit von 65 km/h wäre heute auch eine größere Strecke möglich gewesen.

Morgen ist Pfingstdienstag und der Wetterbericht des Bayerischen Rundfunks hat vorwiegend sonniges Wetter vorhergesagt. Wenn es morgen genauso gut wie heute läuft, müsste mit dem L-Spatz auch ein 500-km-Dreieck zu schaffen sein. Der Pfingstdienstag war doch vor nicht allzu langer Zeit noch ein Siemensfeiertag, der abgeschafft wurde, weil die Gewerkschaft eine Arbeitszeitverkürzung durchgesetzt hatte. An so einem Tag kann die Fa. Siemens bestimmt auf mich verzichten. Mein Entschluss steht fest. Morgen werde ich ein flaches 500-km-Dreieck ausprobieren.

Um den morgendlichen Stress zu minimieren, werde ich alle Vorbereitungen noch heute erledigen und frühzeitig zu Bett gehen, nehme ich mir vor. Nun, so frühzeitig geht es doch nicht ins Bett. Die Ausarbeitung der Strecke nimmt mehr Zeit in Anspruch als ich dachte.

Das 500-km-Dreieck Unterwössen – Imst – Grimming – Unterwössen hat bedingt durch die Umwege, die zu fliegen sind, in Wirklichkeit 567 km. Wird der Endanflug abgezogen, bleiben immerhin noch 542 km.

Bei näherer Betrachtung kommen einem dann doch Zweifel, ob die geplante Strecke überhaupt zu schaffen ist. Ja, mit dem Phoebus wäre es bestimmt zu schaffen, aber mit einem Spatzen?

Es steht ein Flugzeug zur Verfügung, das bei böigem Wetter mit maximal 110 km/h geflogen werden darf und dessen bestes Gleiten bei 73 km/h mit 1:29 angegeben wird. Zieht man den Herstellerbonus ab, bleiben wahrscheinlich noch 1:26. Vielleicht auch 1:27 übrig.

Und nun beginnt das Rechnen:

- Bei 1:26 und einer Strecke von 542 km brauche ich einen Höhengewinn von ca. 21.000 m. Den Schlepp auf 1000 m abgezogen, bleiben immer noch 20.000 m.
- Um diese Höhe zu erreichen, benötige ich bei einem durchschnittlichen Steigen von 2 m/s 10.000 sec, also rund 3 Std.
- Diese 3 Std. von den geplanten 8 Std. Flugzeit abgezogen, verbleiben noch 5 Std. Demnach ist zwischen den Aufwinden eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 109 km/h nötig.

Na ja, liegt ja noch unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Welchen Gleitwinkel hat der Spatz denn bei 109 km/h ?

Besser nicht nachdenken, sondern einfach annehmen, dass das durchschnittliche Steigen doppelt so groß ist. Dann klappt es schon.

Dienstag, der 23.5.1972

6 Uhr

Raus aus den Federn, rein in die Klamotten und noch vor dem Zähneputzen und Waschen ein Blick zum Hochgern. Der Himmel scheint genauso tiefblau zu werden wie gestern. Der erste Eindruck verspricht einen sehr guten Flugtag.

Da ich gestern bereits die Flugvorbereitungen getroffen habe, ist nach einem reichhaltigen Frühstück, dem Einordnen des L-Spatzen am F-Schlepp und dem Fotografieren der Tafel noch jede Menge Zeit.



Vor mir stehen die Traunsteiner K6e mit Adi Ebersberger und der 17-m-Cirrus mit Remi Zähler. Die Wartezeit wird wie immer mit intensiver Diskussion über das Für und Wider der richtigen Strategie und mit gemeinsamem Studium der Karten überbrückt. Zum Nachdenken über meine gestrigen Rechenkünste hat man da keine Zeit.

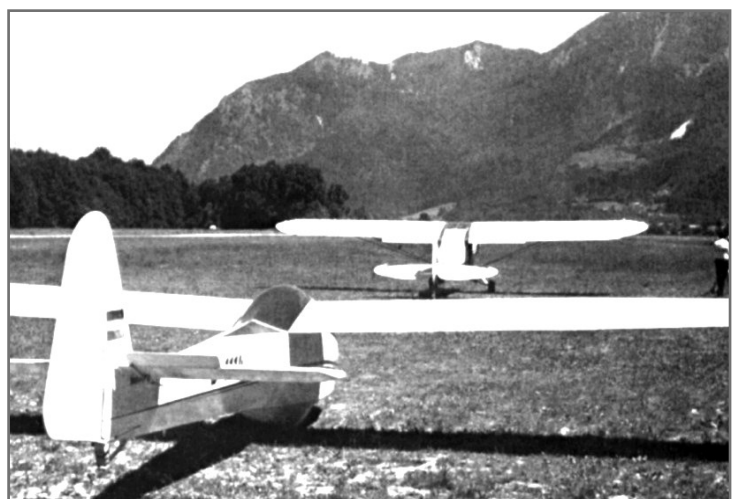
9 Uhr 10

Der talauswärts strömende Wind wird schwächer und schläft nach kurzer Zeit ganz ein. Ein sicheres Zeichen, dass in der Gipfelregion bereits die Thermik eingesetzt hat. Bei genauem Hinsehen erkennt man über der Hochplatte und dem Geigelstein bereits erste Wolkenschleier, die sich kurzzeitig aufbauen und gleich wieder verschwinden. Erfreulicherweise scheint sich die Wolkenuntergrenze schon am frühen Morgen in Höhen um die 2200 m, 2300 m NN auszubilden. Da die Basis bestimmt noch ansteigt, bedeutet dies eine relativ sichere Inntalquerung. Mein Entschluss steht fest: Mein Weg führt direkt über das Inntal und nicht wie üblich über den Kaiser.

Sowohl Adi Ebersberger wie auch Remi Zähler, die vor mir starten, wollen den Weg über den Kaiser nehmen. Ihrem Argument, dies sei der erprobte und damit sichere Weg über das Inntal, kann ich nicht widersprechen. Da dies aber auch der längere Weg ist, lasse ich mich nicht von meinem Entschluss abbringen.

9 Uhr 25

Der Talwind hat sich gedreht und strömt nun taleinwärts. Die Wolkenbildung wird konstanter und es kann losgehen. Als Erster hängt Adi Ebersberger mit der Traunsteiner K6e hinter der Piper. Als Nächstes ist der 17-m-Cirrus mit Remi Zähler an der Reihe, und um 9 Uhr 46 hänge ich hinter der Schleppmaschine. 9 Minuten später ist der Gipfel der Hochplatte erreicht.



Wie erwartet steht dort ein mächtiger Bart. Mit gleichen Steigwerten wie im Flugzeugschlepp geht es weiter. Erst oben wird mir bewusst, dass bei einem derart rasanten Aufstieg der Ausklinkpunkt auf dem Barogramm nicht sichtbar sein könnte. Im Nachhinein bestätigte sich dies auch und der Schlepppilot musste bezeugen, dass er mich ordnungsgemäß in 1000 m über Platz abgesetzt hatte.

10 Uhr

2200 m NN sind erreicht und es geht entlang der Kampenwand über das Aschauer Tal zum Spitzstein. Dieser 1579 m hohe Berg ist der Ausgangspunkt zur Inntalquerung. Hier heißt es, möglichst viel Höhe machen. In 2350 m ist die Basis erreicht.

Der Flug über das Inntal kostet 600 Höhenmeter. Wie erwartet komme ich am Großen Traithen unter der Hangkante an. Die Basis ist hier schon bedeutend höher. Die gesamte Südseite geht sehr gut, sodass ich schnell über 2600 m komme. Zwischen dem Sonnwendjoch und der Guffertspitze bekomme ich mit, dass die beiden vor mir gestarteten gerade das Inntal überflogen haben und am Pentling angekommen sind. Meine Route war, wie vermutet, um einiges schneller.

Und weiter geht's ohne viel Höhenverlust zum Rofan, dann über den Achensee zur Lamsenspitze und zum Bettelwurf. Die Basis hier im Karwendel ist bereits auf 2900 m angestiegen. Vor mir entlang der Nordkette markieren Innsbrucker Segelflieger die Bärte.

Ohne die vorhandenen Bärte bis zum Anschlag auszukurbeln, fliege ich bis zum Westende des Karwendels. Da komme ich an der 2374 m hohen Reither-Spitze zwar über Gipfelhöhe an, aber anstelle eines kräftigen Bartes erwartet mich hier nur ein sanftes Steigen. Jetzt liegt der Seefelder Sattel vor mir und um die 12 km bis zum Ostende der Mieminger Kette, der Hohen Munde, sicher zu queren, wäre etwas mehr Höhe nicht schlecht. In diesem schwachen Steigen Höhe gewinnen und Zeit verlieren oder sich an der Hohen Munde von weit unten hocharbeiten, das ist nun die Frage. Die kräftige, gut aussehende Wolke dort bringt mich zum Weiterflug.

Sehr tief komm ich an, ein kurzes Schütteln, dann ein kräftiger Schlag und das Vario ist am Anschlag. Über 3200 m sind es hier und auf dem Weg zum Hochplattig werden es nicht weniger.

Die Wolken in den Lechtaler Alpen schauen sehr verlockend aus, aber auch am Tschirgant steht eine prächtige Wolke. Nur auf der Strecke bis dorthin ist nichts zu sehen. Es stellt sich die Frage, welche Route die richtige ist. Ist es der direkte Anflug auf den Tschirgant und dann ins Tal hinaus zum Wendepunkt und wieder zurück zum Tschirgant, oder auf der etwas längeren Route über Nassereith in die Lechtaler und von dort direkt über den Wendepunkt Imst zum Tschirgant?

Ich entscheide mich für den Flug über die Lechtaler. Die Wolkenbildung dort ist zu verlockend. Von dort aus fotografiert man immer in das Dreieck hinein. Das Problem, mehrere Versuche für ein Zielfoto zu benötigen, entfällt damit. Mir ist es schon öfters passiert, dass ich dachte, den Wendepunkt bereits überflogen zu haben, um beim Fotografieren dann festzustellen, dass dies noch nicht der Fall war. So ein unnötiger Versuch kostet meist Zeit und Höhe.

12 Uhr

Die erste Wende ist umrundet und die Fotografiererei erledigt.

Bei den bisher geflogenen 138 km habe ich einen Schnitt von 69 km/h erreicht. Besser kann es gar nicht laufen.

Am Tschirgant steht immer noch die schöne Wolke. In 2550 m, also 180 m über dem Gipfel, komme ich an. Hier steht ein guter Bart, in dem sich auch andere tummeln. Da es richtig eng zugeht, verabschiede ich mich in 3200 m und fliege direkt zu den Miemingern. Auf der gesamten Rippe, vom Tschirgant bis zum Ostende, dem Simmering, ist kaum ein Höhenverlust zu beklagen und auch am



Hochplattig hat sich nichts geändert. Hier steht immer noch ein guter Bart, der sich aber, wie ich aus Erfahrung weiß, mit dem an der Hohen Munde nicht messen kann. Da es auch entlang der Mieminger Kette überall aufwärts geht, fliege ich direkt zur Hohen Munde. Auch hier hängt einer im Bart, mit dem ich aber sehr gut zurechtkomme. Anders als am Tschirgant, wo ein halbes Dutzend Maschinen kreuz und quer durch den Bart schossen, kurbelt er steil genug, um im engen Bart zu bleiben.

Die Basis an der Hohen Munde ist unterdessen bis auf 3400 m angestiegen. Mit so einer Höhe kommt man nach der Querung des Seefelder Sattels über den Gipfeln des Karwendel an. Hier schränkt einen keine Kontrollzone ein. Am Flughafen Innsbruck gibt es so etwas nicht.

Weiter geht's entlang der Nordkette bis zur Lamsenspitze und dann 14 km über das Inntal zum Kellerjoch, das mich heute aber nicht mag. Nach einigem Herumsuchen mit mäßigem Erfolg gebe ich auf und fliege auf der Westseite des Zillertals entlang, um in der Höhe von Aschau die Talquerung zum Kreuzjoch durchzuführen. Auf diesen 15 km geht so gut wie gar nichts mehr, sodass schon abzusehen ist, dass am Kreuzjoch ein klein wenig Hangsegeln mit eingeplant werden muss. In 2200 m komme ich am Kreuzjoch an. Der Aufwind über den Almwiesen liegt so dicht am Hang, dass er nicht auszukurbeln ist. Durch zeitraubendes Hangfliegen arbeite ich mich langsam wieder über die Hangkante. Von dort geht es zügig weiter. Aus 2 m werden 3 bis 4 m/s und im Nu ist die Wolkenuntergrenze erreicht. Meine Steigwerte sind anscheinend nicht unbeachtet geblieben. Eine K6 und ein Zugvogel gesellen sich zu mir und schmeißen mich fast aus dem Bart. Stolze 3500 m ist hier am Gerlos Stausee die Basishöhe. Vor lauter Kurbeln und Aufpassen auf die beiden anderen entgeht mir, dass die Basis in Richtung Pass-Thurn stark abfällt.

Das Auskurbeln des letzten Bartes bis zur Basis war ein Fehler, bei dem ich wieder einmal wertvolle Zeit vertan habe. Es stellt sich heraus, dass die Basis in meiner Flugrichtung nicht nur stark absinkt, sondern dass die Wolkenstraße in Richtung Zell am See zeitweise auch noch mit 3 bis 4 m Steigen aufwartet.

Zu knapp an der Basis zu fliegen, ist nicht nur gegen das Gesetz, sondern auch wegen des starken Flugverkehrs im Pinzgau nicht ratsam. Auf diesem Streckenabschnitt geht es zu wie auf der Autobahn, und ob die anderen einen immer sehen, ist zu bezweifeln. Weil Höchstfahrt nicht ausreicht, werde ich an manchen Stellen sogar gezwungen, neben der Wolkenstraße zu fliegen, um nicht eingeschnupft zu werden.

Am Wildkogel ist der Ritt über Salzachgeier, Kröndlhorn und Steinkogel zu Ende. Die Basis ist auf diesen 28 km von 3500 m bis auf 3200 m abgesunken. Wenn auch die Basis hier 300 m tiefer ist, so sind doch ca. 28 km ohne zu kurbeln und einmal sogar mit ausgefahrenen Klappen zu fliegen ein schönes Erlebnis. Von hier aus muss wieder gekurbelt werden. Über Gaißstein, Manlitzkogel und Hochkogel geht es zügig und ohne die Bärte bis zur Basis auszukurbeln nach Zell am See.

An der Schmittenhöhe habe ich noch knappe 2000 m. Meine Erwartungen werden nicht enttäuscht. Hier steht ein 5-m-Bart, der mich wieder auf 3200 m bringt. Nun ist aber guter Rat teuer. Die Wolken nach Osten sind etwas zerzaust und schauen nicht allzu gesund aus. Außerdem scheint die Basis auch noch etwas tiefer zu sein. Auf der Südseite, am Hauptkamm, machen die Wolken einen wesentlich besseren Eindruck, aber es ist eine weitere Talquerung notwendig und von der direkten Flugroute müsste ich ca. 15 km nach Süden abweichen. Dass dort alle Täler in Nord-Südrichtung verlaufen und ich spätestens zwischen Dachstein und Grimming wieder auf die Nordseite wechseln muss, gibt den Ausschlag zur Beibehaltung der geplanten Route.

Bis zum Hundstein läuft alles noch wie gehabt. Der zieht noch mit 1,5 bis 2 m/s. Der restliche Weg bis zum Hochgründeck gestaltet sich äußerst schwierig.

Richtige Bärte gibt es nicht mehr. Kurzzeitige Steigwerte von maximal 0,5 m sind zwar noch anzutreffen, aber auszukurbeln sind sie nicht. Zäh geht es voran und sehnsüchtig schaue ich auf die Südseite, wo für mich unerreichbar die schönsten Cumulanten stehen. Da ich zum Wechseln der Talseite bereits zu viel Höhe eingebüßt habe, bleibt mir nichts anderes übrig, als mich über den Hochgründeck und Rossbrand zum Dachstein durchzumogeln. Zu seinem 2995 m hohen Gipfel kann ich nur hinaufschauen. Mit meinen gerade mal 2200 m ist der mäßige Aufwind, der auch noch sehr nah am Hang liegt, nicht zu fassen. Das zerklüftete Relief lässt sich auch mit Hangfliegen nicht packen. Nach ca. 10 Minuten gebe ich entnervt auf und fliege zum Stoderzinken weiter. 1900 m sind es hier noch, aber der Gipfel in 2048 m ist etwas näher. Von hier zum Flugplatz Niederöblarn sind es nur 15 km und das gibt mir ein sicheres Gefühl.

Hangschrubben ist also wieder einmal angesagt. Es geht aufwärts. Oberhalb der Hangkante geht es sogar recht flott nach oben, sodass meinem moralischen Tief schnell wieder ein Hoch folgt. Aus den 1,5 m werden 2 bis 2,5 m und wieder einmal keimt ein Hoffnungsschimmer auf. Obwohl unterdessen weit und breit kein vernünftiges Wölkchen mehr zu sehen ist, finde ich auch am westlichen Ende des Grimming einen Bart, der aus der Schlucht des Salza-Stausees heraufzieht. 2800 m sind es hier. Welch schönes Gefühl, das aber gleich wieder einen Dämpfer bekommt. Die nächsten 6 km bis zum Gipfel des Grimming (2351 m) kosten mich gute 400 Höhenmeter.

16 Uhr 14

Der Grimming ist erreicht und das Wendepunktfoto ist gemacht.

Natürlich musste ich mal wieder zweimal den Auslöser betätigen, da gerade in diesem Moment eine kräftige Böe meinen Wendepunkt, den Gipfel, aus dem Sucher entfernte. Gott sei Dank waren damals die Sitten noch nicht so streng. Eine geklaute Fläche auf dem Foto behinderte die Anerkennung des Fluges nicht. Für die bisher geflogenen 386 km wurde ein Schnitt von 62 km/h erreicht. Na ja, 6 km/h langsamer als die geplanten 68 km/h.



Erstaunlicherweise geht es beim Rückflug bedeutend besser als beim Hinflug. Am Dachstein komme ich zwar wieder unter 2300 m an, aber im Gegensatz zu vorher kann ich jetzt einen guten Bart bis in eine Höhe von 3300 m auskurbeln. Die Steigwerte des Bartes im oberen Bereich lassen zwar stark nach, aber mit der Höhe steigt auch mein Optimismus wieder. In Richtung Zell am See sind die Konturen der Wolken verwaschen und am Hauptkamm schaut es nicht viel besser aus. Eine Tendenz zum Zerfall der Wolken ist zu sehen. Zwar tragen Roßbrand und Hochgrundeck noch, aber nur einige 100 m können mit schwachen Steigen gutgemacht werden. In Richtung Hundstein haben sich die Wolken unterdessen ganz aufgelöst. Langsam gebe ich den Traum vom 500-km-Dreieck auf. Zell am See ist verlockend nahe und sehr einladend.

Im Steinernen Meer, am Breithorn, steht noch ein gut aussehendes Wölkchen. Sollte dieses bis zu meiner Ankunft nicht schon den Geist aufgegeben haben, bestünde doch noch die Chance, wenigstens bis nach St. Johann zu kommen. Wenn nicht, bietet sich Zell immer noch an. Also ab in Richtung Breithorn.

Zum Hochkönig mit seinen 2941 m muss ich schon weit hinaufschauen und das Breithorn überragt mich bei meiner Ankunft um gute 400 m. Mit Hangsegeln geht hier gar nichts. Der immer noch vorhandene Bart kommt aus einem engen Einschnitt, der kaum auszukurbeln ist. Einen Halbkreis, dicht am Berg, geht es hoch, den anderen Halbkreis geht es abwärts. Nach 20 Minuten bin ich in Höhe der Hangkante. Jetzt geht's nicht mehr höher. Ich kann zwar die Höhe halten, aber das ist auch alles. Nach weiteren 15 Minuten gebe ich auf. Zell am See oder St. Johann, das ist jetzt die Frage.

Über dem Hundstein hat sich unterdessen ein leichter Wolkenschleier gebildet. Ein Zeichen, dass doch noch etwas gehen könnte, und außerdem ist Zell am See näher. Beim Näherkommen entdecke ich die Traunsteiner K6 unter dem Wolkenschleier kurbeln. Auf meine Anfrage bezüglich der Steigwerte bekomme ich die deprimierende Auskunft: „0 bis 1 m Saufen“.

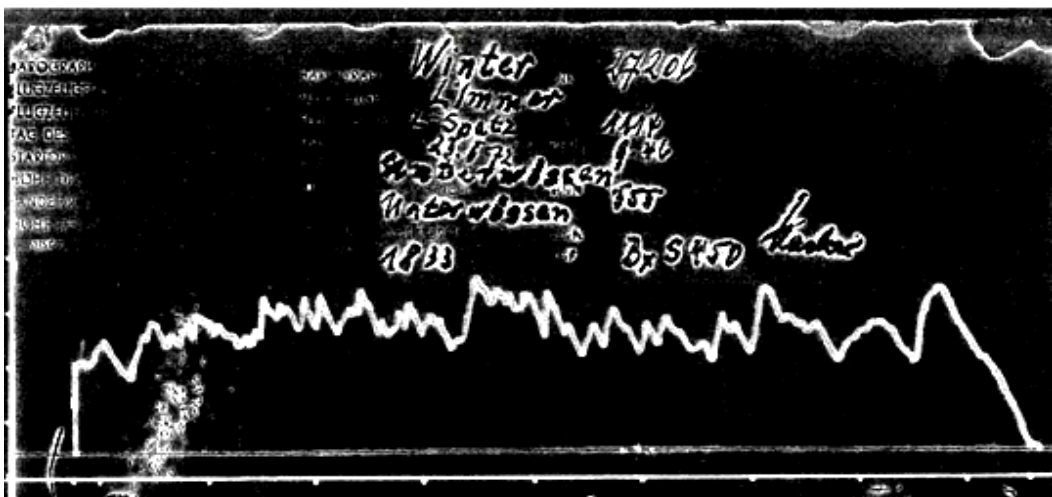
Ich bin einige Meter über der Hangkante und hier herrscht absolute Ruhe. Also Landung in Zell am See. Um die Höhe abzubauen, fliege ich mit Höchstgeschwindigkeit die Hangkante entlang, und auch ein klein wenig Turnen ist angesagt.

Plötzlich tönt es aus meinem Lautsprecher: „Hans, jetzt geht's mit 1 m aufwärts.“

Obwohl ich schon unter der Hangkante bin, wird sofort der Bart gesucht, und siehe da, es geht aufwärts. Aus dem 1 m werden 1,5 und dann sogar an die 2 m, und wieder einmal keimt ein Hoffnungsschimmer auf.



Jetzt muss nur noch das Fotolabor seinen Auftrag ordentlich ausführen und den Film unzerschnitten zurücksenden. Ein zerschnittener Film, wie es bei der Bestellung von Bildern normalerweise üblich ist, wird bei der Auswertung des Fluges nicht anerkannt.



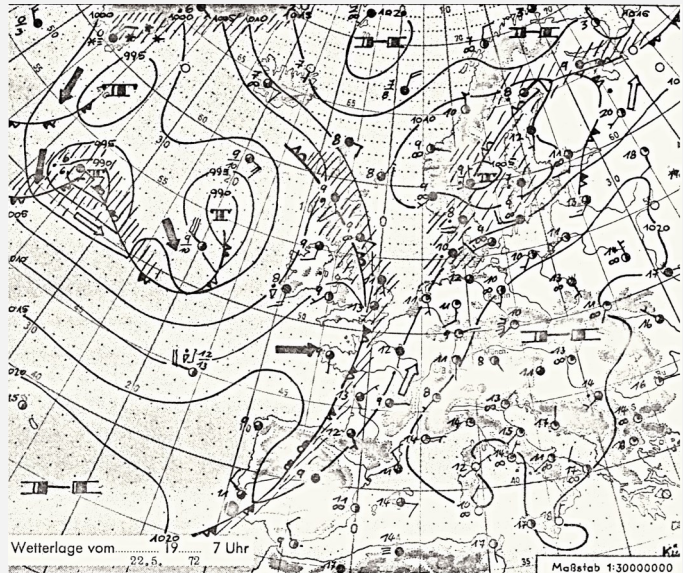
Die Auswertung des Dreieckzielflugs bescherte mir den Streckendiamant mit der Nr. 2605. Besonders erfreut war ich über die anerkennende Bemerkung des Auswerter Michael Wiedenmayr, einem meiner großen Vorbilder aus den Anfangsjahren in Augsburg.

Unterlagen mündig gemacht.
509 K x 1,75 = 890,75 Punkte. 28% Δ Klarheit wurde nicht erfüllt
gleichermaßen f., die beachtliche Leistung
mit dem L-Spek.

Im Nachhinein standen mir dann auch die Wetterdaten für die vergangenen Tage zur Verfügung. Der Wetterbericht, der vom Deutschen Wetterdienst herausgegeben und über Rundfunk und Zeitungen verbreitet wurde, ergab für Segelflieger nur einen groben Überblick. Erfahrungswerte und Wissensaustausch unter den Piloten waren daher zur Beurteilung von gutem Streckenflugwetter der wichtigere Aspekt.

Die Wetterlage am Montag den 22. Mai 1972

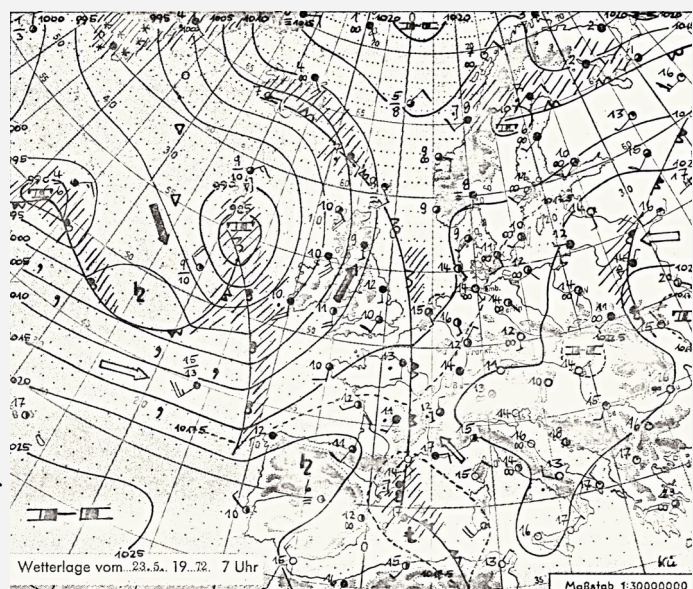
Übersicht: Am Sonntag traten in Bayern bei recht unterschiedlichen Bewölkungsverhältnissen besonders im Bergland Gewitterniederschläge auf. Zum Pfingstmontag setzt sich eine flache Hochdruckzone durch, so dass der Tag überall mit sonnigem Wetter beginnt. Die erwähnte Hochdruckzone wandert ostwärts, in den nächsten Tagen dürfte sie die über dem Atlantik erkennbare Westströmung in zunehmendem Masse zum Festland durchsetzen. Der erst über Frankreich gelegene Tiefausläufer greift allerdings zunächst nur zögernd auf Deutschland über.



Vorhersage für Dienstag: Nach rascher Auflösung örtlicher Frühnebel zunächst sonnig, am Nachmittag von Westen her zunehmend bewölkt und nachfolgend einzelne gewittrige Regenfälle oder Schauer. Tageswärme bei über 20 Grad. Nullgradgrenze in den Alpen von fast 3000 m auf 2000 m sinkend. In Gewitternähe Gefahr von Böen, sonst schwacher bis mäßiger Wind aus Südwest.

Die Wetterlage am Dienstag den 23. Mai 1972

Übersicht: Der über Frankreich angelangte Tiefausläufer zieht langsam unter Abschwächung ost- und nordostwärts und wird voraussichtlich in Bayern keine stärkere Wetterwirksamkeit mehr zeigen. Ihm folgt der in seinem Südteil bis zur Iberischen Halbinsel reichende Höhentrog. Gleichzeitig werden Ausläufer des atlantischen Tiefdrucksystems auf West- und Mitteleuropa übergreifen.



Ein Grenzkonflikt

Was nun zum Traumziel, dem Gold-C mit drei Diamanten, noch fehlte, war die 5000-m-Startüberhöhung.

Es war wieder November und damit Föhnzeit in Innsbruck. Unterdessen hatten die Vereinsoberen etwas mehr Vertrauen zum Föhnfliegen. Wir durften sogar den L-Spatz dafür herrichten. Um in Innsbruck in der Warteschlange eine aussichtsreiche Position einzunehmen, wurde der L-Spatz von Unterwössen nach München gebracht und vor meiner Haustür bereitgestellt. Da unser Spatzhänger nur mit einer Plane geschützt war, wurde von mir sicherheitshalber das wertvolle Funkgerät ausgebaut und auf der Rückbank meines VW Käfers verstaut.

Für den 14. November verspricht die Wetterlage kräftigen Föhn und der Höhendiamant scheint damit in greifbare Nähe zu rücken. Gegen 6 Uhr geht's Richtung Berge, aber die Straßen sind nicht so leer, wie ich dachte, meine Unruhe nimmt stetig zu. Es dauert, bis ich an der Grenze in Scharnitz ankomme, und hier wird mein Vorwärtsdrang abrupt abgebremst.

Vor mir hat sich eine kleine Schlange gebildet, die heute anscheinend besonders gründlich kontrolliert wird. Endlich bin ich an der Reihe und vom österreichischen Zollbeamten kommen die üblichen Fragen: Wohin wollen sie? Führen sie zollpflichtige Waren mit? Als ich wahrheitsgemäß mit Nein antworte, beginnt er, meinen VW Käfer zu umrunden. Dabei entdeckt er das auf dem Rücksitz liegende Funkgerät. *„Was ist denn das?“ „Ein Funkgerät“, antworte ich wahrheitsgemäß. „Ich dachte, sie haben nichts zu verzollen.“ „Ich will es ja auch nicht einführen und verkaufen, sondern wieder mit nach Hause nehmen!“ „Dann müssen sie 7000 Schilling hinterlegen, die sie bei der Ausfuhr wiederbekommen.“* 7000 Schilling, das sind 1000 DM, vermutlich der geschätzte Neuwert des Funkgerätes, wer hat schon so viel Geld im Geldbeutel? *„Ich hab aber nicht so viel Geld dabei.“ „Dann können sie es nicht einführen!“ „Das Funkgerät brauche ich aber in Innsbruck zum Föhnfliegen.“ „Dann können sie halt nicht einreisen.“* So geht es eine ganze Weile hin und her, immer wieder unterbrochen durch andere Grenzgänger, und die Zeit läuft mir davon. Irgendwann erkläre ich ihm, dass wir ja immer nach Österreich einfliegen und dass dabei die Funkgeräte im Flugzeug eingebaut sind. *„Dann ist das Funkgerät ein Bestandteil des Flugzeugs und darf die Grenze überqueren“*, klärt er mich auf.

Es bleibt mir also nichts anderes übrig, als den Rumpf aus dem Hänger zu holen und das Funkgerät einzubauen.

Der selbstgebaute Spatz-Hänger ist zwar ideal zum Transport und zum Aufrüsten, aber nicht durch eine Person. Ohne einen zweiten Mann, der den Rumpf hält, ist da nichts zu machen, und mein Zollbeamter verweigert die Hilfestellung.

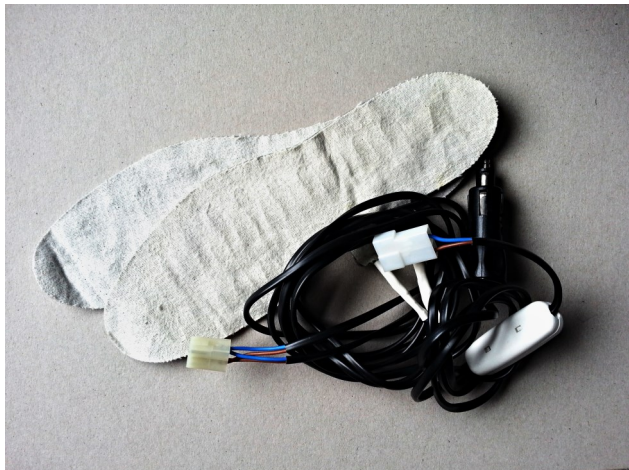
Erst als nach einer Ewigkeit dänische Segelflieger, die auch nach Innsbruck wollen, an der Grenze auftauchen, gelingt der Einbau und die Fahrt kann fortgesetzt werden. Fast 2 Stunden hat die Prozedur gedauert und die Schlange am Start in Innsbruck wurde in dieser Zeit immer länger. Vor mir stehen über 70 Maschinen, und bis ich an der Reihe bin, kann es später Nachmittag werden.



So war es dann auch: Bevor ich dran war, brach der Föhn zusammen und ich musste meinen Traum vom Höhendiamanten verschieben.

Noch ein Versuch

Unterdessen haben wir in der Föhnfliegerei ein wenig dazugelernt und unsere Ausrüstung den Erfordernissen angepasst. In größerer Höhe wird es recht kalt, -30 bis -40 °C sind zu erwarten. Schikleidung hilft dagegen, aber die gefütterten Winterstiefel hatten sich beim letzten Flug als zu schwach erwiesen. Um vorzubeugen, dass sich die Zehen nicht in Eiszapfen verwandeln, wurde eine Schuhsohlenheizung konstruiert und gebaut. Die Tests ergaben,



dass kurzes Einschalten der Sohlenheizung (ca. eine halbe Minute) für unser Vorhaben ausreichte. Sicherheitshalber wurde für diesen Stromfresser eine zweite Batterie im L-Spatz eingebaut, was gar nicht so einfach war.

Erstmals zum Einsatz kamen die Sohlen im November 1972. Ich stand in der Welle, hatte herrlich warme Füße und der Höhenmesser, den ich auf Platzhöhe eingestellt hatte, zeigte etwas über 5400 m an. Den Windenstart von ca. 250 m abgezogen ergibt dies eine ausreichende Startüberhöhung, so dachte ich. Da es anscheinend nicht wesentlich höher geht und unten noch Vereinskameraden auf eine Chance hoffen, beschloss ich, sie nicht länger warten zu lassen. In Hochstimung und in der Hoffnung, mir bald den Höhendiamanten anstecken zu können, leitete ich den Abstieg ein.

Ungeduldig erwartete ich die Auswertung des Barogramms durch die Akaflieg Stuttgart. Das Ergebnis war eine Startüberhöhung von 4982 m und mein enttäushtes Gesicht. Na ja, man sollte halt nicht Instrumenten blind vertrauen, die ihre Jugend in Maschinen der deutschen Luftwaffe verbracht haben.

Etwas Gutes hatte das Ganze dann doch. In unserer Werkstatt wurde eine Möglichkeit zur Reparatur und zur Eichung der alten Instrumente geschaffen..

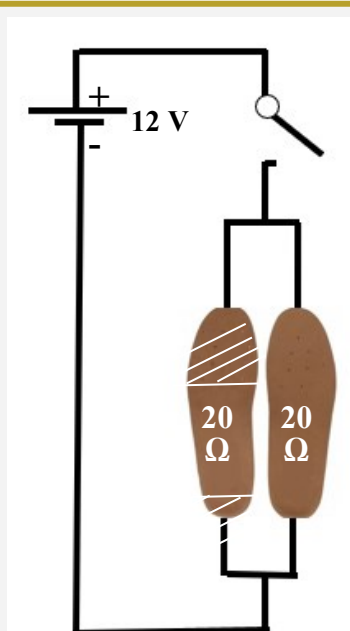
Sohlenheizung

Aus selbstklebendem Bügelstoff werden vier Einlegesohlen ausgeschnitten. Auf zwei Sohlen werden jeweils 3 m Widerstandsdraht ($6,93 \Omega/\text{m}$) von 0,3 mm Ø, dies entspricht 20Ω je Sohle, in Schleifen fixiert. Sinnvoll ist es, die Schleifen im Bereich der Zehen und der Ferse enger zu verlegen als im übrigen Bereich.

Besonders haltbar ist die Fixierung, wenn der Widerstandsdraht mit der Gewebestruktur des Bügelstoffs fest verbunden, also eingewebt wird. Dies erreicht man, indem der Widerstandsdraht unter einzelne Fäden des Bügelstoffes hindurchgeführt wird.

Nun werden die verbleibenden Sohlen auf die präparierten Sohlen aufgebügelt. Damit sind die Drähte zusätzlich fixiert und mit einer dünnen Isolationsschicht versehen.

Kurzzeitiges Einschalten reicht für warme Füße.



Die Entwicklung in den 60er und 70er Jahren.

Wie immer, wenn ein großer Entwicklungsschritt einen neuen Zeitabschnitt einläutet, gibt es Bedenkensträger. Das war in der Übergangszeit vom Holz zum Kunststoff in der Segelfliegerei nicht anders. Die Leistungsfähigkeit der neuen Maschinen wurde zwar nicht angezweifelt, aber gefährlicher seien sie, wurde von einigen behauptet. Die sind schwerer, müssen schneller geflogen werden, sind deswegen schwierig zu landen, brauchen bei einer Außenlandung längere Wiesen und wer repariert dann den Vogel, wenn einer das Fahrwerk nicht ausfährt oder ein anderer Schaden entsteht. Bei Holz- oder Stahlrohrbau kennt man sich aus, aber beim Kunststoff gibt es keinerlei Erfahrung.

Trotz dieser Bedenken bei einigen Vereinsoberen konnte die Neuzeit nicht aufgehalten werden.

Wie Dietmar Geistmann in seinem Buch „Die Entwicklung der Kunststoff Segelflugzeuge“ schreibt, waren 1960 in Deutschland (ohne DDR) 2220 Segelflugzeuge zugelassen.

Davon waren:

- 1 Flugzeug in Metallbauweise
- 2 in Kunststoff (Phönix) und
- 2217 in Holz bzw. Gemischtbauweise

Bis 1970 stieg die Anzahl der Segelflugzeuge auf 3542.

Davon waren:

- 20 Flugzeuge in Metallbauweise
- 288 in Kunststoff und
- 3234 in Holz bzw. Gemischtbauweise

Gegen Ende 1975 gab es in Deutschland 4670 Segelflugzeuge.

Davon waren:

- 98 Flugzeuge in Metallbauweise
- 1358 in Kunststoff und
- 3214 in Holz bzw. Gemischtbauweise

Obwohl in manchen Vereinen die Beherrschung der neuen Kunststoff-Segelflugzeuge zunächst nur den Spitzenpiloten zugetraut wird, setzen sie sich durch. Das liegt nicht nur am Leistungssprung, den sie durch Laminarprofile und Widerstandsminderung erzielen, sondern auch das Preisgefälle spielt eine wesentliche Rolle. Flugzeuge aus Holz und Metall lassen sich nur unwesentlich billiger herstellen als Kunststoff-Segelflugzeuge. Außerdem erleichtert der Wegfall der aufwendigen Überholungsarbeiten den Vereinsalltag. Es wird auch bald klar, dass die neuen Maschinen kaum höhere fliegerische Anforderungen stellen als die herkömmlichen. Da das allgemeine fliegerische Niveau aufgrund höherer theoretischer Kenntnisse steigt, wurden die Vögel auch für den Durchschnittspiloten ein erstrebenswertes Ziel.

	L-Spatz	K6	Phoebus B1	Cirrus
Spannweite	15 m	15 m	15 m	17,74 m
Gleitzahl	28 bei 73 km/h	30 bei 85 km/h	37 bei 90 km/h	39 bei 89 km/h
Geringstes Sinken	0,68m/sec bei 64 km/h	0,65 m/s bei 72 km/h	0,65 m/s bei 80 km/h	0,59m/sec bei 80 km/h
max. Fluggewicht	265 kg	300 kg	350 kg	400 kg
max Geschwindigkeit bei böigem Wetter	175 km/h 110 km/h	200 km/h	200 km/h	220 km/

Die Leistungsentwicklung im Segelflug stieg durch die Einführung der Kunststoffsegelflugzeuge sprunghaft an. Ein Spiegel hierfür ist die Anzahl der von der FAI weltweit vergebenen goldenen Leistungsabzeichen mit drei Diamanten.

Es waren: 1968 677 Piloten
 1970 900 Piloten und
 1974 1570 Piloten

Das leistungsfähigste und eleganteste Segelflugzeug der Welt war Anfang der 60er Jahre die BS1 von „Segelflugzeugbau Björn Stender“. Mit seinem Erstlingswerk, der BS1, setzte Björn Stender neue Maßstäbe im Segelflugsport. Sein Flugzeug erreichte eine Maximalgeschwindigkeit von 300 km/h und hatte bei 91 km/h eine Gleitzahl von 44.



Die BS1 D-9415 in Unterwössen

Im Oktober 1963 verunglückte der passionierte Segelflieger und Konstrukteur auf der Hahnweide tödlich, als er zur Hochgeschwindigkeitserprobung mit dem zweiten Prototyp startete.

Eugen Hänle, der Gründer von Glasflügel Flugzeugbau in Schlattstall, überarbeitete die Konstruktion Stenders und baute 16 Flugzeuge dieses Typs.

BS1	
Spannweite	18 m
Gleitzahl	44 bei 91 km/h
Geringstes Sinken	0,55 m/s bei 85 km/h
max. Fluggewicht	450 kg
max. Geschwindigkeit	250 km/h
min. Geschwindigkeit	64 km/h

1975 hatte Glasflügel 133 Standard-Libellen, 82 Club-Libellen und 73 Kestrel,
 Schempp-Hirth 272 Standard Cirrus,
 Alexander Schleicher 233 ASW 15 und
 Rollladen Schneider 209 LS1 ^
 in der Luft.

Mit den neuen Kunststoffflugzeugen war es einfacher geworden, größere Strecken zu fliegen. Die Traumgrenze eines 1000-km-Fluges rückte damit näher. Die ersten beiden Flüge über 1000 km erfolgten 1964 und 1968 in den USA.

In Europa war man zunächst noch der Meinung, dass die meteorologischen Bedingungen hier für ein derartiges Vorhaben nicht geeignet wären.

Am 4. Juni 1970 bewies Hans Werner Grosse das Gegenteil. Er schaffte als Erster in Europa und als Dritter in der Welt auf seiner ASW 12 einen Flug über 1032 km.

Und dann kam der 25. April 1972. Hans Werner Grosse wollte von Lübeck nach Nantes in Frankreich fliegen. Noch bevor er Nantes erreichte, entschied er sich, den sicheren Weltrekord sausen zu lassen und weiterzufliegen. Er steuerte seine ASW-12 weiter in Richtung Süden entlang der Atlantikküste, vorbei an La Rochelle und Bordeaux, und landete nach 1460,8 km auf dem Flugplatz von Biarritz. Am gleichen Tag flog Klaus Tesch mit einer LS1c von Hamburg Boberg nach Frankreich und landete schließlich nach 1050 Kilometern in Ancenis an der Loire.

ASW 12	
Spannweite	18 m
Gleitzahl	46 bei 100 km/h
Geringstes Sinken	0,57 m/s bei 90 km/h
max. Fluggewicht	411 kg
max. Geschwindigkeit	20 km/h
min. Geschwindigkeit	68 km/h

Der Club der 1000-km-Piloten war damit eröffnet.

Der zweite Anlauf zum Kunststoffzeitalter bei uns.

Als Ersatz für den 1971 verunglückten Phoebus war zunächst eine Standard-Libelle von Glasflügel vorgesehen. Ein erstrebenswertes Flugzeug, wenn nicht die lange Lieferzeit gewesen wäre. Wer will schon länger als 2 Jahre auf die Erfüllung seiner Wünsche warten? Der Standard Cirrus war schneller zu bekommen.

Der Hersteller Schempp-Hirth hatte der Fa. Grob 1971 eine Lizenz zur Produktion des Standard Cirrus erteilt

und damit die Lieferzeit auf ein erträgliches Maß reduziert. Es wurde also dieses Flugzeug bei Grob bestellt, das uns dann am 15. Juli 1972 in Königsdorf übergeben wurde. Vom verunglückten Phoebus bekam er das Kennzeichen D-3000.



Bei der Übergabe konnten wir den neuen Vogel dann auch zum ersten Mal ausprobieren. Nach einer theoretischen Einweisung, in der besonders auf die Eigenheiten des Pendelruders und des Einziehfahrwerks hingewiesen wurde, durfte ich im komfortablen Cockpit Platz nehmen. Ich war begeistert. Man sitzt bequem, nichts stört die Sicht nach draußen und das Flugzeug reagiert präzise auf kleinste Steuereingaben. Obwohl an diesem Tag nur mäßige Steigwerte vorhanden waren, konnte ich diese gut auskurbeln. Und dann erst das Gleitverhalten. Bisher hatte ich ja hauptsächlich den L-Spatz mit einer Gleitzahl von 29 bei 73 km/h unter meinem Allerwertesten und nun waren es 36 bei 85 km/h. Viel zu schnell verging die vereinbarte Flugzeit. Als ich nach dem ersten Probeflug ausstieg, hatte ich ein Grinsen im Gesicht, wie meine Kollegen behaupteten. Kein Wunder, ich war von dem neuen Flugzeug begeistert.

Und dann, beim nächsten Start, standen uns die Haare zu Berge. Ja, nicht vergessen, das Fahrwerk wieder auszufahren, war uns eingeschärft worden, und der macht keine Anstalten, dies auch zu tun. Sanft setzte er den neuen Vogel ohne Fahrwerk auf die Asphaltplatte. Die Funken fliegen und mein Puls beschleunigte sich enorm. Als dann der Rumpf nach Schäden abgesehen wurde, konnten nur einige Kratzer an der Rumpfschale gefunden werden.

Standard Cirrus	
Spannweite	15 m
Gleitzahl	36 bei 85 km/h
Geringstes Sinken	0,65 m/s bei 75 km/h
max. Fluggewicht	390 kg
max Geschwindigkeit	220 km/h

Der **Standard Cirrus** flog erstmals 1969. Über 700 Stück wurden bis 1977 hergestellt, davon 200 bei der Fa. Grob.

Der Standard Cirrus hatte rechts und links neben der Schwerpunktkupplung zwei, ca. 1,5 cm hohe, Aluminiumklötze montiert. Unser Unglücksrabe hat genau auf diesen Klötzen aufgesetzt und sie bis auf wenige mm herabgeschliffen. Der Schutz, der verhindern sollte, dass das Schleppseil den Rumpf beschädigt, hat verhindert, dass ein größerer Schaden entstand.

1973 wurde mein heißgeliebter Spatz (D-1114) verkauft, ein zweiter Standard Cirrus (D-3100) nahm seinen Platz ein. Der ursprüngliche Gedanke immer zwei gleichwertige Flugzeuge im Verein zu besitzen war damit wieder erfüllt.

Entlang der innerdeutschen Grenze

So ein Besuch bei den Schwiegereltern in Schleswig-Holstein ist ja immer recht angenehm, wären da nicht die vielen Autobahnkilometer zwischen München und Flensburg. Einen Zwischenstopp, zumindest bei gutem Flugwetter, einzulegen, ist da nicht die schlechteste Idee, wenn man schon mal an der Wasserkuppe vorbeikommt. Dass man dann nicht nur zusehen, sondern sich auch selbst in die Luft erheben will, dafür hat man dort immer Verständnis und das verhalf mir zu einigen schönen Flügen.

So ganz einfach drauflos Fliegen und die Gegend genießen geht aber hier nicht. Man befindet sich ja innerhalb der ADIZ und die Zonen-grenze, die in Sichtweite ist, die überfliegt man besser nicht.

Flugüberwachungszone.

Air Defense Identification Zone (ADIZ) bezeichnet eine Luftraumüberwachungszone, in der sich aus Gründen der militärischen Luftverteidigung durchquerende Flugzeuge identifizieren und regelmäßig ihre Koordinaten bekanntgeben müssen. Sie wurde zu Beginn des Kalten Krieges von der NATO eingerichtet und erstreckte sich entlang der deutsch-deutschen und der deutsch-tschechoslowakischen Grenze mit einer Tiefe von durchschnittlich 40 km.

Die ADIZ galt für Flüge nach Instrumenten- und nach Sichtflugregeln gleichermaßen. Abgesehen von speziellen Korridoren, die zu den in der ADIZ gelegenen Flugplätzen führten, durfte die Zone nur mit vorher abgegebenem Flugplan und unter Luftverkehrskontrolle beflogen werden.

Mit der Deutschen Einheit wurde die ADIZ aufgelöst.

Es ist Ende August 1970, als es wieder einmal so weit ist. Bei meiner Ankunft habe ich das Gefühl, dass sich etwas geändert hat. Die Stimmung am Platz ist gedämpft und angespannt. Bei der üblichen Einweisung wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass jede Annäherung an die Zungen-grenze zu vermeiden ist. Die Ursache hierfür sei ein Grenzzwischenfall mit einem Segelflugzeug.

Später erfährt man die ganze Geschichte.

Das Wetter war gut an jenem 13. August 1970, dem neunten Jahrestag des Mauerbaus, als ein Vereinskollege vom Lübecker Aero-Club, Gerhard Littmann, anrief und ihn darauf aufmerksam machte, dass heute der richtige Tag für sein Vorhaben sei. Littmann brauchte für sein Segelflug-Leistungsabzeichen in Silber noch den Überlandflug. Alles musste ganz schnell gehen, als er sich auf den Weg zum Flugplatz Lübeck-Blankensee machte, denn der Pilot des Motorfliegers, der ihn hochzog, war auch in Eile.

In der Luft versucht Littmann, sich am Grenzverlauf zu orientieren. Dass der Kompass nicht richtig anzeigt, bemerkt der Pilot nicht. Eine Karte hat er nicht dabei. Als er sich über dem Ratzeburger See wähnt, ist Littmann tatsächlich über dem Schaalsee – und durch den verläuft die innerdeutsche Grenze.

"Oh je, du bist hier falsch", merkt Littmann, aber es ist schon zu spät. Ein Flugzeug der DDR-Streitkräfte zwingt ihn zur Landung auf einer Wiese.

Die freundliche Begrüßungsstimmung am Boden kippt schnell, als er von Polizei und Militär umringt wird. Man bringt ihn zur Polizeistation. „Da dachte ich noch: Na, morgen bist du wieder zu Hause“, so Littmann. Ihm sei klar gewesen, dass er einen Fehler gemacht habe. „Ich hab‘ auch vor dem Abflug den Kompass nicht überprüft. Später erfuhr ich, dass das Segelflugzeug, eine Vereinsmaschine, vorher eine Bauchlandung hatte. Möglicherweise war der Kompass nicht in Ordnung.“ Das schließt er auch aus der Frage eines NVA-Piloten, ob er den Kompass manipuliert habe. „Natürlich nicht“, habe er entrüstet geantwortet.

Am nächsten Tag wird Littmann nach Berlin ins Stasi-Gefängnis verlegt. Während seine Familie nichts über sein Schicksal weiß, wird er wieder und wieder verhört. „Man warf mir Spionage vor. und dass ich den Dritten Weltkrieg auslösen wollte“. Littmann schüttelt den Kopf. „Als ich das hörte, sagte ich: Ihr tickt doch nicht richtig.“ Nach acht Tagen in Isolierhaft jedoch sei er „weichgekocht“ gewesen. „Ich hätte alles zugegeben.“ „Nennen Sie ihre Hintermänner, dann können Sie heim“, heißt es. „Aber ich kannte ja keine Hintermänner. Es gab doch keine.“

Kurz vor Weihnachten wird Littmann zu einem Jahr und acht Monaten Zuchthaus verurteilt. Er sitzt acht Monate in Berlin-Rummelsburg ab. „In einer Zwei-Mann-Zelle, die mit sechs Mann belegt war.“ Gerhard Littmann wird nach sieben Monaten Gefängnis von der Bundesrepublik für 60.000 D-Mark freigekauft. Das Segelflugzeug erhält der Verein nie zurück. Littmann: „Es wurde als Tatwerkzeug vernichtet.“

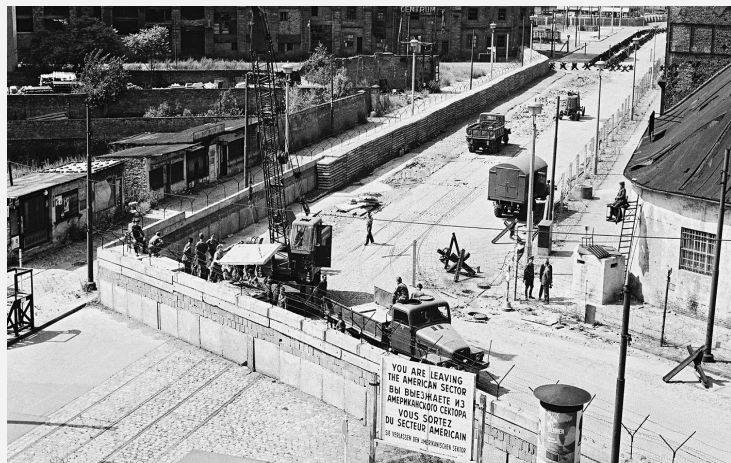
Innerdeutsche Grenze

Die Entstehung der innerdeutschen Grenze begann mit der Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen nach 1945 und den unvereinbaren politischen, wirtschaftlichen und ideologischen Zielen der Siegermächte. Zunächst war es nur eine Sektorengrenze. Mit der Gründung der Bundesrepublik und der Deutschen Demokratischen Republik 1949 wurde sie zur deutsch-deutschen Grenze.

Die Abriegelung erfolgte schrittweise. Aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Lage und sozialistischen Diktatur verließen immer mehr Menschen (zwischen 1949 und 1961 rund 2,7 Millionen) die DDR in Richtung Westen.

1952 wurde die innerdeutsche Grenze von Seiten der DDR mittels Zäunen markiert und durch Bewachung und Alarmvorrichtungen gesichert. Die Grenze zwischen Ost- und Westberlin war nun das einzig verbliebene „Schlupfloch“ in den Westen. Die Situation spitzte sich 1961 noch einmal zu. Allein im Juli dieses Jahres verließen 30.000 Menschen die DDR,

In der Nacht zum 13. August 1961 riegelten Volks- und Grenzpolizei sowie Mitglieder der Arbeiter-Kampfgruppen und die Nationale Volksarmee die Grenze nach West-Berlin ab. Unter dem Schutz der Sicherheitskräfte begannen Bauarbeiten. Stacheldraht durchtrennte die Stadt, erste provisorische Mauern wurden errichtet. Von da an wurde das Grenzsystem der DDR ausgebaut und perfektioniert.



Da hat sich ja einiges zum Negativen gewandelt. Ich kann mich noch an eine Grenzverletzung Anfang der 60er Jahre erinnern.

Weil sie sich verflogen haben, landen 7 Segelflieger innerhalb weniger Tage in der DDR. Die Maschinen wurden in Thüringen zwischengelagert, bis die Bürokratie erledigt ist. Die Bürokratie war eine langwierige Sache. Sechs Wochen mussten sich die westdeutschen Piloten gedulden, bis sie ihre Flugzeuge am 11.07.1962 im Warts in Empfang nehmen und über den Grenzübergang Herleshausen nach Hause bringen konnten. Die normalerweise relativ hohen Kosten für Landung, Unterstellung, Pflege und Wartung wurden von der GST übernommen.

Nach erfolgreicher und ausgesprochen freundschaftlicher Übergabe sind sich die beteiligten west- und ostdeutschen Segelflieger einig. Wind und Thermik sollten den Kurs von Segelflugzeugen bestimmen, nicht die Zonengrenze.

Segelfliegen 1950/60 in der DDR

Das Wissen im Westen über das Segelfluggeschehen im Osten war während der deutschen Teilung recht spärlich. Anfang der 50er Jahre waren alle mit dem Wiederaufbau des eigenen Umfelds beschäftigt und später verhinderten die unterschiedlichen politischen Systeme einen Meinungsaustausch.

Ja, in der sowjetischen Besatzungszone tat sich etwas. Die Gründung der FDJ (Freie Deutsche Jugend) am 7. März 1947 schafft die materiellen und organisatorischen Voraussetzungen für den Flugmodellbau, der im Westen bis 1951 noch verboten war. Die ersten Piloten begannen, Pläne zu schmieden, wie sie wieder zum Fliegen kommen konnten.

Im Januar 1950 wurde in der DDR das Verbot des Segelflugsports aufgehoben.

1950, so schreibt der Chronist des Fliegerclubs Rostock, wurde mit der Interessengemeinschaft Segelflug die Keimzelle des Fliegerclubs Rostock gelegt. Kurz danach konnte auch der Segelflug seine Auferstehung feiern. Ein Flugzeug musste her!

Ernst Burmeister, eines der ersten Mitglieder unseres Fliegerclubs, wusste, dass sein Vater auf einem Dachboden in Graal-Müritz drei Segelflugzeuge aus der Nazizeit versteckt hatte! Zwei Schulgleiter "SG-38" und ein einsitziges Übungsflugzeug "Baby II b". Sie trugen noch das Hakenkreuz auf dem Leitwerk. Aber das konnte man ändern.

Ernst Burmeister offenbarte sein Geheimnis von den versteckten Flugzeugen der zuständigen FDJ-Leitung. "Nun kann es losgehen", sagte man ihm, und "Du bist dabei." Zuvor jedoch wurden alle künftigen Flieger der FDJ ideologisch überprüft. Und da Ernst Burmeister nicht genügend von Marx, Engels und Lenin wusste, war er eben nicht dabei. Bei dem ersten Segelflugstart am 24.4.1950 in Pütnitz durfte er nur zusehen.

Der Anfang im Osten scheint sich nicht wesentlich von dem im Westen zu unterscheiden. Fliegen wollte man wieder und überall feierten verborgene Schätze ihre Auferstehung. Einen kleinen Unterschied gab es aber. Während im Westen sich überall kleine, unabhängige Vereine bildeten, die sich alle selbst organisieren mussten, gab es im Osten bereits eine staatlich geförderte Organisation, die FDJ, die sich der Sache annahm.

Die politische Obrigkeit hatte im Osten also auch in der Anfangszeit ihre Finger mit im Spiel.

Wollte man Segelfliegen, so musste man zumindest die Treue zur Doktrin der DDR glaubhaft vorgaukeln können.

Freie Deutsche Jugend (FDJ)

Die FDJ, die am 7. März 1946 gegründet wurde, war die zentrale Jugendorganisation in der DDR. Als staatlich geförderte Massenorganisation (ca. 80 % der 14- bis 25-Jährigen waren organisiert) diente sie der sozialistischen Erziehung im Sinne der SED (Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands).

Erkennungszeichen waren das blaue Hemd und das Abzeichen mit der aufgehenden Sonne.

Die FDJ war entscheidend für den Alltag junger Menschen in der DDR. Sie bot neben politischer Bildung auch Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung, organisierte fast alle Diskotheken, betrieb Ferienlager, betrieb das Reisebüro „Jugendtourist“, war aber immer ein Instrument der SED-Herrschaft. Wer Abitur machen, studieren oder Karriere in der DDR machen wollte, konnte sich dem Einfluss kaum entziehen.



Mit der Gründung der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) wurde das Ganze noch konkreter. Ihr Einfluss auf den Segelflug war ein zweischneidiges Schwert: Einerseits ermöglichte sie eine flächendeckende, staatlich finanzierte Infrastruktur, andererseits unterwarf sie den Sport einer strengen militärischen und politischen Kontrolle.

Gesellschaft für Sport und Technik (GST)

Ursprünglich sollte die am 7. August 1952 gegründete Organisation die technischen Fähigkeiten und Kenntnisse von Jugendlichen entwickeln und überdies sportliche Angebote unterbreiten. Kurse in diversen Sportarten wurden angeboten. Die benötigte Technik wird kostenlos zur Verfügung gestellt, der Monatsbeitrag für Schüler und Lehrlinge beträgt 0,25 DM (Ost).



Nach der Gründung der Nationalen Volksarmee (NVA) 1956 änderte sich die Ausrichtung der GST gründlich. Sie sollte als deren "Keimzelle" dienen. 1962 formulierte Verteidigungsminister Heinz Hoffmann schließlich die neuen Aufgaben der GST: Sie habe die "Schule des Soldaten von morgen zu sein". Die GST bezeichnete sich selbst als »sozialistische Wehrgesellschaft der DDR« und nahm sich der Wehrerziehung Heranwachsender an.

Dieser Richtungswechsel zeigte sich auch im äußeren Erscheinungsbild: Für die Mitglieder gab es Uniformen mit entsprechenden Dienstgraden und die hauptamtlichen Posten waren ausschließlich mit ehemaligen Offizieren der NVA besetzt und hierarchisch aufgebaut.

Zentralvorstand Hier wurden die Richtlinien, Ausbildungspläne und Budgets beschlossen.

Bezirksvorstände Dieser überwachte die Umsetzung der Vorgaben auf regionaler Ebene

Kreisvorstände Sie waren das direkte Bindeglied zur Basis und organisierten kreisweite Wettkämpfe, Lager und Übungen.

Die eigentliche Arbeit und Ausbildung fanden in den Grundorganisationen statt die besonders bei Ausbildungslagern in Gruppe, Zug und Abteilung unterteilt war.

1968 wurde die GST, die von ihrer Gründung an dem Ministerium des Innern unterstanden hatte, dem Ministerium für Nationale Verteidigung unterstellt.

Während die GST auf Führungsebene (Bezirks- und Kreisvorstände, Zentralvorstand) straff hierarchisch und hauptamtlich organisiert war, spielte sich das praktische Leben in den Grundorganisationen (z. B. Sektionen Flugsport) vor Ort ab. Diese bestand aus den dort registrierten GST-Mitgliedern und einer gewählten, manchmal ehrenamtlichen Leitung. Deren Vorsitzender hielt den direkten Kontakt zur übergeordneten GST-Kreisleitung.

Wer fliegen wollte, musste Mitglied der GST werden, denn nur sie verfügte über Flugplätze, Flugzeuge und die nötige Infrastruktur.

Es gab ein formelles Aufnahmeverfahren. Interessenten mussten sich meist über ihre Schule, den Betrieb oder direkt bei einer GST-Grundorganisation melden. Nur linientreue wurden zugelassen. Es wurde geprüft, ob der Bewerber bereit war, später eine Offizierslaufbahn bei der NVA einzuschlagen. Wer das Segelfliegen nur als Hobby ohne militärisches Interesse angab, hatte es schwerer, einen der begehrten Plätze zu bekommen.

Trotz der ideologischen Enge bot die GST Vorteile, von denen heutige Vereine oft nur träumen können. Die Kosten für Flugzeuge, Winden, Treibstoff und Ausbildung wurden fast vollständig vom Staat getragen. Dafür war der Flugbetrieb militärisch organisiert (Uniformen, Appelle, Befehl und Gehorsam). Der Fokus lag weniger auf dem „Genussfliegen“ als auf der technischen Perfektion und Leistungssteigerung.

Der Flugbetrieb

Privates Fliegen, wie man es heute aus Vereinen kennt, existierte in der DDR praktisch nicht. Der Flugbetrieb war von den politischen Rahmenbedingungen geprägt und nur im Rahmen der Gesellschaft für Sport und Technik möglich. Stand bei der Gründung der GST noch „Sport und Technik“ im Vordergrund, so verschob sich dieser Aspekt immer mehr hin zur vormilitärischen Ausbildung in den Nachfolgejahren. Die zukünftigen Segelflieger galten als Kader für die Luftstreitkräfte der DDR. Jungen, die sich als Berufsoffiziere zur NVA verpflichtet hatten, wurden bevorzugt ausgebildet. Die, die diese Laufbahn nicht einschlugen, hatten oft das Nachsehen.

Das Leben auf einem Flugplatz in der DDR war durch straffe, militärische Disziplin geprägt den nicht jeder so nacheiferte wie es manche Vorgaben vorschrieben (typische Segelflieger halt). Die Lehrgänge fanden oft als mehrwöchige Lager in den Ferien statt. Einzelunterricht, so wie im Westen üblich, gab es nicht.

Der normale Tagesablauf unterschied sich im Wesentlichen nicht gravierend von dem heutigen, - Fliegen bleibt Fliegen - anders hingegen die Äußerlichkeiten.

- ♦ Beginn war morgens gegen 7:00 Uhr. Antreten in der Regel in GST-Uniform. In den frühen Jahren und zu besonderen Anlässen wurde auch die GST-Fahne gehisst. Die Fluggenehmigung wurde per Fernschreiber bei den staatlichen Stellen eingeholt. Manchmal gab es die Genehmigung nur für wenige Stunden. Begründet wurde diese Einschränkung mit dem gesperrten Luftraum, der für Militärflugzeuge freigehalten werden musste.
- ♦ Die Technik wurde ausgeräumt, die Dienste eingeteilt. Neben den Windenfahrern, Fluglehrern und dem Flugleiter gab es noch einen „Objektdienst“, der für „Ordnung und Sicherheit“ im Objekt zu sorgen hatte.
- ♦ Vor jedem praktischen Flugtag gab es eine strenge Bodenvorbereitung. Beim sogenannten „Flugspiel“ hatten Flugschüler, aber auch Lizenzinhaber am Morgen drei sicherheitsrelevante Fragen aus den Bereichen Aerodynamik, Fluglehre und besondere Fälle fehlerfrei zu beantworten. Wer patzte, durfte an diesem Tag nicht fliegen.
- ♦ Während des Flugbetriebs war für jedes Flugzeug ein Beobachter eingeteilt. Das war notwendig, damit der Flugleiter immer genau wusste, wo seine Schäfchen sich am Himmel befanden und nicht etwa Richtung Grenze unterwegs waren. Funkgeräte wurden erst in den siebziger Jahren eingeführt.
- ♦ Am Abend wurden dann die Flugzeuge gewaschen, der Flugtag ausgewertet und die GST-Fahne in den Schrank geschmissen.
- ♦ Die Hangars und Flugzeuge waren nach Flugbetriebsschluss unter Verschluss zu halten und wurden oft, wie auch die Flugplätze, von Betriebsschutzkommandos oder der Volkspolizei bewacht.
- ♦ Der Abschlussspruch: „Der Flugbetrieb wurde ohne besondere Vorkommnisse durchgeführt.“ Was natürlich nicht immer der Fall war.

Anmerkungen zum Flugplatzleben: (aus der Chronik des Fliegerclubs Pinnow e. V. entnommen.)

- ♦ Was nur die wenigsten wussten – aber viele ahnten – war die Tatsache, dass die Staatssicherheit alle Flieger und das Geschehen auf dem Platz akribisch überwachte. Um diese Überwachung zu gewährleisten, wurden verschiedene Jugendliche, Fluglehrer und oft auch der hauptamtliche GST-Flugplatzleiter als IM (inoffizieller Mitarbeiter der Staatssicherheit) angeworben und eingesetzt.

Trotz alledem gab es eine starke Fliegerkameradschaft untereinander. Man half sich und unterstützte sich auch außerhalb des Flugplatzes. Die meisten machten die nebenbei zu absolvierende vormilitärische und politische Ausbildung einfach nur mit, um fliegen zu können.

Praktische Ausbildung in den 50er Jahren:

Da es noch keine Schulung im Doppelsitzer gab, half nur eine gründliche Einweisung am Boden. Zuerst übte der Schüler auf dem "Bock". Dabei wurde der Flieger flexibel eingespannt und in den Wind gedreht. Nun konnte das Flugzeug mit den Rudern gerade gehalten werden.



Der erste Flug war auch der erste Alleinflug.

Ein SG 38 wurde per Gummiseil einige Meter hoch gestartet und der Schüler machte einen kurzen Gleitflug von wenigen Metern. Der Schüler flog in der Ausbildung ausschließlich einsitzig. Die Fluglehrer wiesen den Flugschüler in seine Aufgaben methodisch ein und ließen ihn starten. Nach der Landung wurden die Flüge beurteilt, aber während des Fluges konnte der Fluglehrer nur hoffen, dass sein Schüler in der Luft alles richtig macht.

Die A-Prüfung soll fliegerische Disziplin und Flugstil unter Beweis stellen.

- ♦ Mindestens 25 Starts auf dem SG-38
- ♦ 4 Prüfflüge von mindestens je 20 Sekunden
- ♦ 1 Flug mit mindestens 30 Sekunden unter der Bedingung eines einwandfreien Geradeausflugs
- ♦ Die Landung soll in einer 30 m breiten Zielgasse erfolgen.



Ab 1956/57 Doppelsitzerschulung

1954 begann in einer ehemaligen Glashütte in Lommatzsch bei Meißen die Produktion von Segelflugzeugen, zunächst des Baby IIb und der Olympia-Meise, und ab 1955 der doppelsitzige FES-530 Lehrmeister. Mit diesem und dem aus der Tschechoslowakei importierten Schulflugzeuge "Pionyr" konnte die Doppelsitzer-Schulung eingeführt werden.



FES 530 Lehrmeister das erste in der DDR entwickelte und in Serie gefertigte Flugzeug. Produktion: VEB Apparatebau Lommatzsch,

1955 FES-530 erste Serienausführung mit abgestrebtem Tragflügel. Das Modell wurde aber erst ab 1957 an die GST ausgeliefert.

1959 FES-530/I mit freitragendem Flügel

1959 FES-530/II um zwei Meter Flügelspannweite reduzierte

Vom FES-530 wurden insgesamt 223 Exemplare gebaut.



FES-530 Lehrmeister

	FES-530	FES-530 I	FES-530 II
Spannweite	17 m	17 m	15 m
Gleitzahl	24 bei 85 km/h	26 bei 78 km/h	23 bei 83 km/h
Geringstes Sinken	0.85 m/sec bei 72 km/h	0.80 m/sec bei 72 km/h	0.95 m/sec bei 72 km/h
max. Fluggewicht	500 kg	480 kg	470 kg
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h	200 km/h	200 km/h
Mindestgeschwindigkeit	58 km/h	58 km/h	58 km/h

Mit einem Fluglehrer auf dem hinteren Sitz begann eine neue Qualität der Ausbildung.

1959/60

Die Leistungen der Segelflieger wurden immer besser. Thermisches Fliegen rückte immer mehr in den Vordergrund. Dabei ging es zuerst nur darum, in Platznähe länger zu fliegen. Später wurden echte Streckenflüge daraus.

Die ersten Meisterschaften im Streckensegelflug fanden im Juni 1959 in Schönhagen statt.

Die DFS Meise (Olympia-Meise), die von Hans Jacobs für die ausgefallenen Olympischen Spiele 1940 konstruiert wurde, war der Standard-Leistungseinsitzer der GST in den 50er Jahren.

Ab 1956 wurde sie im VEB Apparatebau Lommatzsch in Serie gebaut (ca. 147 Stück) und bis 1977 bei der GST eingesetzt.

Ab Mitte der 1950er Jahre wurde dort auch mit der Entwicklung eigener, moderner Leistungssegelflugzeuge begonnen. Diese Flugzeugfamilie, die das Kürzel „Lom“ trug, begann mit der Lom-55 und endete 1964 mit der Lom-61 „Favorit“. Der „Favorit“ war der letzte Segelflugzeugtyp, bevor die Produktion Mitte der 60er Jahre auf Beschluss der Regierung der DDR eingestellt wurde. Es wurden nur 5 Segelflugzeuge dieses Typs hergestellt, welche zur damaligen Zeit in den Leistungsparametern und technischen Bauweisen Weltspitze darstellten.

Im Juli 1962 erreichte Adolf Daumann mit diesem Typ das erste 500-Kilometer-Dreieck auf deutschem Boden.

Vorgesehen war noch eine Weiterentwicklung zum Wölbklappenflugzeug (Lom-64), deren Fertigstellung aber nicht mehr erfolgte.

Bereits Anfang der 1960er Jahre hatte die politische Führung beschlossen, den Flugzeugbau massiv zusammenzustreichen. Beim VEB Apparatebau Lommatzsch war es 1964 so weit. Der Flugzeugbau wurde abgewickelt und der Betrieb schrittweise in den VEB Carl Zeiss Jena eingegliedert.

Ab 1965 setzte die GST komplett auf den Import von Segelflugzeugen aus den sozialistischen Bruderländern. Die einsitzigen Holzflugzeuge wurden in den Folgejahren durch modernere Typen wie die polnischen SZD-30 Pirat, SZD-24 Foka oder später die SZD-48 Jantar abgelöst.

Gab es in den Anfangsjahren noch eine positive Entwicklung, so wurde diese bald von staatlicher Seite schrittweise ausgebremst. Der friedliche Segelflug bekam einen paramilitärischen Charakter und die Flugplätze gelangten immer deutlicher in den Bereich militärischer Sicherheitszonen und durften teilweise selbst von Familienangehörigen der Flugsportler nicht mehr betreten werden.



LF-109 Pionyr

Spannweite	13,47 m
Gleitzahl	18,5 bei 80 km/h
Geringstes Sinken	1,06 m/sec bei 62 km/h
max. Fluggewicht	440 kg
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Mindestgeschwindigkeit	52 km/h

470 LF-109 "Pionyr" wurde in der Tschechoslowakei gebaut. 38 LF-109 wurden ab 1953 in die DDR exportiert und dort bis 1965 verwendet.



	Lom-61	Lom-64
Spannweite	15 m	16,5 m
Gleitzahl	38 bei 90 km/h	40,8 bei 95 km/h
Geringstes Sinken	0.62 m/sec bei 80 km/h	0.5 m/sec bei 75 km/h
max. Fluggewicht	350 kg	
Geschwindigkeit max	216 km/h	
Geschwindigkeit min	68 km/h	

Der Streckenflug

Natürlich strebte man auch hier, wie international üblich, nach Silber-C, Gold-C und den Diamanten. Den Vorgaben der FAI zur Erlangung der internationalen Leistungsabzeichen gerecht zu werden, wurde hier aber noch einige Steine mehr in den Weg gelegt.



In der DDR war – anders als in westlichen Ländern – Segelfliegen kein reiner Freizeitsport, sondern straff staatlich organisiert, ideologisch eingebunden und massiven Sicherheitskontrollen unterworfen. Sämtlicher Luftsport war in der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) organisiert. Ein privater Besitz von Segelflugzeugen gab es nicht. Wer Segelflug betreiben wollte, musste aktives Mitglied der GST sein. Alle Flugplatzressourcen, Flugzeuge und Winden gehörten dem Staat.

Der Segelflug galt offiziell als „vormilitärische Ausbildung“ für angehende Piloten der Nationalen Volksarmee (NVA). Reine Hobbypiloten ohne Bereitschaft zur politischen und militärischen Kooperation hatten es schwer, in den Leistungsbereich aufzusteigen.

Da die Führung der DDR (und insbesondere das Ministerium für Staatssicherheit) permanente Angst vor Republikfluchten, auch mit dem Segelflugzeug, hatte, waren die Zulassungsvorschriften extrem streng. Jedes Mitglied wurde mehrmals politisch durchleuchtet. Mangelndes Engagement in der SED/FDJ oder „unangepasstes“ Verhalten führten zum sofortigen Entzug der Fluglizenz.

Für viele bedeutete das Jahr 1962 das Ende ihrer fliegerischen Karriere. Nach verschärften Kaderkontrollen mussten 50 % der DDR-Segelflieger aufgrund von „Westkontakten“ die Plätze verlassen. Es wurde auf Bezirksebene eine aus fünf Mann bestehende Kaderkommission eingeführt, die jährlich über die „Tragbarkeit“ jedes einzelnen Piloten entscheiden musste.

Die verschärfte Kontrolle 1962 war eine direkte Reaktion auf den Mauerbau 1961. Die Wege am Boden waren dicht, jetzt musste man mit allen Mitteln verhindern, dass die GST-Flugplätze und das dortige Navigationsmaterial für die Flucht über die innerdeutsche Grenze genutzt wurden. Detaillierte topografische Karten, insbesondere solche, die das Grenzgebiet zeigten, wurden deswegen als Verschlussache behandelt. Jeder Verlust oder jede unerlaubte Vervielfältigung einer Karte wurde als politisches Verbrechen (Vorbereitung zur Republikflucht) gewertet.

Die Flugplätze der GST wurden ab 1962 verstärkt eingezäunt, nachts bewacht und die Flugzeuge durch Sicherungsketten am Boden blockiert.

Während des Flugbetriebs durfte nur in den dafür freigegebenen Räumen geflogen werden. Ein flughafennaher Raum war die Regel. Für jedes Flugzeug war ein Beobachter eingeteilt. Das war notwendig, damit der Flugleiter immer genau wusste, ob seine Schäfchen sich innerhalb der vorgegebenen Flugsektoren bewegten, die Höhenbegrenzungen einhielten und nicht etwa Richtung Grenze unterwegs waren. Flüge in die Grenznähe waren absolut tabu. Wer dort landete oder auch nur gesichtet wurde, musste mit drakonischen Strafen und dem Ende der fliegerischen Laufbahn rechnen.

Um die Grenznähe zu meiden, wurden zentrale Ausbildungseinrichtungen später in das Landesinnere oder den Osten der DDR verlegt (wie Jahnisdorf oder Schönhagen), weit weg von der Bundesrepublik. Zudem wurden die Flugsektoren im eigenen Land streng limitiert und von der Flugsicherung radarüberwacht.

Streckenflüge (der Kern des Leistungssegelflugs) waren streng reglementiert.

Hatte jemand Ambitionen auf das Silber-C oder sogar auf das Gold-C, so war es besser, sich penibel an die vorgegebenen Flugkorridore und Höhenbegrenzungen zu halten, auch wenn ein per km außerhalb dieses Bereiches die bessere Thermik lockte.

Trotz all dieser Hemmnisse war das Niveau im Leistungssegelflug beachtlich.

Es gab Bezirkswettkämpfe und die DDR-Meisterschaften. Auch an internationalen Wettbewerben (hauptsächlich im Ostblock) nahm die DDR-Nationalmannschaft erfolgreich teil. Die besten Piloten erhielten Zugang zu modernerem Gerät mit gutem Gleitwinkel.

Es gab keine tägliche generelle Freigabe der Flugerlaubnis. Jeden Morgen musste die Fluggenehmigung per Fernschreiber bei den staatlichen Stellen eingeholt werden. Manchmal wurde sie wegen militärischer Sperrräume oder politischer Wetterlagen (z. B. starker Ostwind in Grenznähe und damit Rückenwind nach Westen) verweigert.

Um die Orientierung in Richtung Westen zu erschweren, flogen Segelflieger lange Zeit ohne Funk und moderne Navigationsgeräte. Als dann Funk in den siebziger Jahren eingeführt wurde, mussten Leistungssegelflieger permanenten Funkkontakt zur Bodenstation halten. Riss der Funkkontakt ab, löste dies sofort Alarm aus.

Nach Flugbetrieb mussten die Maschinen penibel gesichert, in den Hangar gestellt und abgeschlossen werden. Flugplätze wie Suhl-Goldlauter wurden bewacht, um nächtliche Entführungen zu verhindern.

1973 wurden neue „Hauptflugregeln“ eingeführt. Nach denen waren wochentags generell keine Sportflüge mehr erlaubt. Eine Ausnahme bildeten Starts im Rahmen von Wettkämpfen, so dass ab diesem Zeitpunkt alle Trainingsveranstaltungen als Wettkämpfe deklariert wurden.

Frei waren die Flugbetriebe nur an den Wochenenden: am Samstag ab 13:00 Uhr und Sonntag ganztägig.

„Fluchtwellen“

Trotz aller Sicherheitsmaßnahmen kam es immer wieder zu spektakulären Vorfällen, die meist drastische Konsequenzen für den gesamten Sport hatten.

Ein Höhepunkt der Zwischenfälle ereignete sich während der DDR-Meisterschaften im Segelflug in Neustadt-Glewe.

Während der DDR-Meisterschaften setzte sich der mehrfache DDR-Meister im Segelfliegen, Udo Elke, am 23. Juni 1973 in den Westen ab. Er startete zu einem Wertungsflug, flog aber statt zum Ziel in der DDR über die Grenze nach Westdeutschland und landete seine SZD-32 Foka 5 nach 380 km bei Soest in Nordrhein-Westfalen.

Der 32-jährige Diplomingenieur wurde u. a. 1969 DDR-Meister mit der "Foka 4". Er war Mitglied des Armeesportklubs Eisenhüttenstadt, Fluglehrer und der damals weltweit jüngste Inhaber des Goldenen Segelflugabzeichens mit 3 Diamanten.

Nach seiner Flucht wurde Udo Elke aus den Statistiken der DDR gestrichen.



SZD-32 Foka 5

Spannweite	14,98 m
Gleitzahl	36,3 bei 85 km/h
Geringstes Sinken	0.63 m/sec bei 77 km/h
max. Fluggewicht	385 kg
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Mindestgeschwindigkeit	68 km/h

Diese Flucht hatte für den Flugsport in der DDR verheerende Folgen. Die ohnehin streng reglementierte Fliegerei im Rahmen der GST wurde extrem beschnitten:

- Der Flugbetrieb wurde zeitweise komplett eingestellt oder stark eingeschränkt, um neue Sicherheitsrichtlinien zu implementieren.
- Es wurden extrem enge Flugkorridore (oft nur wenige Kilometer breit) und strenge Höhenbegrenzungen vorgeschrieben. Ein Verlassen dieses Korridors führte zum sofortigen Ende des Flugbetriebs oder zu Disziplinarstrafen.
- Flüge in Grenznähe wurden für Segelflieger praktisch unmöglich gemacht. Wenn Spitzenfunktionäre wie Erich Honecker flogen, blieb der Segelflug in der gesamten DDR am Boden.

Sportkollegen und Freunde von Udo Elke gerieten automatisch ins Visier der Behörden. Viele mussten zu Verhören beim Bezirksvorstand oder der Stasi antreten. Einige Piloten verloren dauerhaft ihre Fluglizenz, weil sie als politisch unzuverlässig eingestuft wurden oder schlicht mit Elke befreundet waren. Andere hängten den Sport aus Frust über die neuen Schikanen von sich aus an den Nagel.

Über die Folgen der Flucht von Udo Elke berichtet Gert Kalisch in einem Interview mit dem Aerocurier anlässlich seines 100ten Fluges über die 1000-km-Marke. (Veröffentlicht am 26.06.2019)

Solche Distanzen dürften zu Beginn deiner Fliegerlaufbahn in der DDR kaum eine Rolle gespielt haben. Wie hat das damals angefangen?

Ich habe 1962 mit 15 Jahren in Taucha bei Leipzig angefangen, zu fliegen. Es stellte sich heraus, dass ich Talent hatte. Nach der Armee habe ich mich da richtig reingekniet. Fredy Voss baute eine neue Sportmannschaft auf, und damit ging für mich die Wettbewerbsfliegerei richtig los. 1968 wurde ich erster Juniorenmeister der DDR, 1969 war ich Zweiter der DDR-Meisterschaften, stehe aber heute in der Statistik auf Rang 1, weil der Sieger, Udo Elke, nach seiner Republikflucht aus allen Statistiken gestrichen wurde. 1970 wurde ich wieder Juniorenmeister, und 71 war ich auch auf Siegfors, wurde aber im letzten Rennen disqualifiziert, weil ich den Zehn-Kilometer-Korridor, den wir damals fliegen durften, verlassen hatte.

Korridor? Keine freie Streckenwahl?

Nein, die Strecken waren streng abgesteckt. Beim Training fiel das nicht auf, wenn man da mal ein Stück rausgeflogen ist. Man muss sich das so vorstellen, dass jeder Verein damals mit seiner Jahresplanung ein paar Wunschstrecken eingereicht hat, meist ein 100er-, ein 300er- und ein 500er-Dreieck und vielleicht noch eine Zielrückkehr-Strecke. Man musste frühmorgens bei der Flugüberwachung anrufen und fragen, ob die jeweiligen Strecken frei sind. Wenn Honecker flog, dann blieb in der ganzen DDR der Segelflug am Boden. Daran hatte man sich zu halten. Heute sind Umwege von zig Kilometern normal, wenn anderswo das Wetter besser ist. Damals hieß es, sich innerhalb der Korridore zu bewegen, auch wenn das Wetter daneben weit besser war. Aber zugegeben, kleinere Abweichungen sind wegen fehlender Aufzeichnungsgeräte natürlich kaum aufgefallen.

Welche Folgen hatten Fluchten wie die von Udo Elke?

Das war für den Flugsport verheerend. Udo war ein Kumpel von mir und Träger der Gold-C mit drei Diamanten. Seine Flucht 1973 hat eine Streichaktion ausgelöst, im Zuge derer Leute mit Westverwandtschaft und solche, die man für unzuverlässig hielt, aus den Mannschaften geworfen wurden. Obwohl ich keine Verwandtschaft drüben hatte, hat es mich trotzdem erwischt. Hieß: antanzen beim Bezirksvorstand. Da saß man wie ein Angeklagter vor dem obersten Segelflieger und einem Kerl von der Stasi, und die beiden haben einem in wenigen Sätzen klargemacht, dass man ab sofort für alle Flugsportaktivitäten in der DDR gesperrt ist.

Als amtierender Meister und Sektionsleiter, das muss man sich mal vorstellen! Klar, ich hätte jeden Tag abhauen können, jeder von uns Segelfliegern, denn ob man nun nach Lübben oder nach West-Berlin fliegt, das macht ja kaum einen Unterschied. Wer wollte, der hat das langfristig geplant, aber mir kam das nie in den Sinn. Als ich zum Bezirksvorstand zitiert wurde, wusste ich, was kommt. Ich habe den Genossen klargemacht, dass ich nie wieder in einem Flugzeug der GST sitzen werde. Dann bin ich aufgestanden, rumgedreht und bin raus. Und das, ganz ehrlich, mit einem Schmunzeln im Gesicht, denn mir war klar, dass derjenige, der mich gerade kaltgestellt hatte, noch einmal zu mir kommen muss, um den Wanderpokal für den Juniorenmeister abzuholen. Das war das einzige Mal, dass ich mich getäuscht habe. Man hat einen neuen angefertigt, den Pokal habe ich heute noch.

Ein Jahr später, am 17.06.1974, trat dann die Anordnung des Kommandeurs der 1. Luftverteidigungsdivision (LVD) in Kraft.

Anordnung

Zur Organisation und Durchführung der Erprobung zur Überwachung der Flüge der GST durch die diensthabenden Kräfte und Mittel der Funktechnischen Truppen der LSK/LV

Nachzuweisen sind:

- Geplante Flugdienste der GST, mit Angabe der Plätze, Strecken, Höhenbereiche, Flugzeugtypen und Anzahl der geplanten Flüge.
- Einflüge bzw. Flüge im Grenzsperrstreifen (am Vortag zu melden)
- Flugdienstbeginn und –ende (sofort)
- Einschränkungen und Sperrungen best. Räume für die GST (sofort).

Täglich sind die Ortungsergebnisse in den Funktechnischen Kompanien (FuTK) auszuwerten und nachzuweisen.

1979

Der 25. August 1979 war für alle Segelflieger der DDR ein schwarzer Tag. Der Flugbetrieb auf allen GST-Flugstützpunkten der DDR wurde eingestellt. Grund dafür war eine erneute Republikflucht mit einem Flugzeug. Um Fluchten endgültig zu verhindern, wurde der Leistungs- und Streckenflug (Überlandflug) für die breite Masse de facto abgeschafft.

Von den 78 bisher existierenden Segelflugplätzen überlebten die Restriktionen ganze 35, und diese nur stacheldrahtumzäunt.

1980

Im Januar 1980 kam dann die endgültige Nachricht, dass 52 Prozent aller GST-Flugplätze, vor allem in Grenznähe, für immer geschlossen werden.

Ab Mai durfte wieder geflogen werden. Alle Kameraden hatten Uniform zu tragen und der Flugbetrieb wurde straff nach militärischem Vorbild abgewickelt. Aus „Sicherheitsgründen“ und auf Anweisung des Zentralvorstandes der GST waren nur Platzrundenflüge erlaubt. Dies änderte sich im Sommer, da gab es dann vier Flugräume, in denen in Sichtweite jeweils ein Segler fliegen durfte. Selbstverständlich sollte jeder Raum von einem Beobachter observiert werden.

1981

Die neuen Vorschriften wurden etwas gelockert. Es gab zwar immer noch vier Flugräume, diese reichten aber schon bis zur Flugplatzzonen-Grenze. und Die Piloten mussten alle zehn Minuten ihren Standort über Funk durchgeben und wurden außerdem von je einem Beobachter vom Boden aus verfolgt. Diese Beobachter standen um den SKP (Start-Kommando-Punkt) herum, trugen wegen der Übersichtlichkeit rote Armbinden mit der Nummer des zu beobachtenden Flugzeuges und durften zu anderen Tätigkeiten nicht eingesetzt werden. Nur ein sehr kleiner, extrem überprüfter Kreis von Spitzenkader-Piloten durfte weiterhin gezieltes Leistungstraining oder Meisterschaften (oft im sozialistischen Ausland wie Polen oder der UdSSR) absolvieren.

1989/1990

Mit dem Mauerfall im November 1989 brach dieses Kontrollsystem quasi über Nacht zusammen. Die GST verlor ihre politische Daseinsberechtigung als Nachwuchsschmiede für die Nationale Volksarmee (NVA).

Die Basis – die Piloten, Fluglehrer und Techniker an den Plätzen – forderte die sofortige Entpolitisierung, die Abschaffung von Uniformen und Dienstgraden sowie die Freigabe des Fliegens ohne ideologische Gängelungen.



Der Übergang von einer staatlich-paramilitärisch straff gelenkten Struktur hin zu einem freiheitlichen Vereinswesen nach bundesdeutschem Recht vollzog sich in der Wendezeit 1989/1990 in mehreren Phasen und unter dramatischen wirtschaftlichen wie organisatorischen Bedingungen.

Am 9. April 1990 wurde die GST offiziell aufgelöst. Um die Infrastruktur und die sportlichen Aktivitäten zu retten, versuchte die GST-Führung im Frühjahr 1990 noch, diese in den neugegründeten Dachverband „Bund der Technischen Sportverbände (BTSV)“ zu überführen.

Innerhalb dieses BTSV formierten sich die Luftsportler im März 1990 im Luftsportverband der DDR neu.

An den ehemaligen GST-Flugplätzen bildeten sich Anfang 1990 in Windeseile freie, eingetragene Vereine (e. V.) nach westdeutschem Vereinsrecht. Die Piloten standen jedoch vor dem Nichts: Sie hatten zwar Begeisterung, aber rechtlich gehörten ihnen weder die Flugzeuge noch die Flugplätze.

Die größte Herausforderung war die Privatisierung des enormen GST-Vermögens (hunderte Segelflugzeuge vom Typ Pirat, Bocian oder Wilga-Schleppflugzeuge, Fallschirme, Winden und Werkstätten).

Das gesamte GST-Vermögen fiel nach der Wiedervereinigung rechtlich an die Treuhandanstalt. Die Treuhand bewertete den Flugzeug- und Gerätepark der ehemaligen GST anfangs auf einen Verkehrswert von rund 11 Millionen DM und wollte das Gerät verkaufen, stieß jedoch auf unerwarteten Widerstand. Den neuen ostdeutschen Vereinen fehlte das Geld und die westdeutschen Flieger und der Deutsche Aero-Club (DAeC) übten Solidarität und kauften den Ostvereinen das Gerät nicht „vor der Nase weg“.

Durch zähe Verhandlungen von Luftsport-Aktivisten, Übertragungsverträge und die Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums gelang es schließlich, dass der Großteil der Flugzeuge, Fallschirme und Winden für symbolische Beträge oder kostenfrei direkt in das Eigentum der neu gegründeten ostdeutschen Luftsportvereine überging.

Die Flugplätze selbst (oft einfache Grasplätze, aber auch gut ausgebaute Flugplätze wie z. B. Schönhagen oder Jahnsdorf) wurden meist nicht direkt an die Vereine, sondern im Zuge der Kommunalisierung kostenfrei an die jeweiligen Städte und Gemeinden übertragen. Die Bedingung war meist, dass diese Plätze weiterhin luftsportlich genutzt werden durften. Die Vereine pachteten das Gelände dann langfristig von den Kommunen.

Parallel zur materiellen Abwicklung musste die Bürokratie angepasst werden. Die DDR-Flugscheine mussten in bundesdeutsche Luftfahrerscheine (PPL etc.) umgeschrieben werden. Da die GST-Ausbildung fliegerisch und theoretisch auf einem extrem hohen Niveau war, wurde sie nach kurzen Überprüfungen oder theoretischen Ergänzungen problemlos anerkannt.

Heute bilden die ehemaligen GST-Standorte das Rückgrat des Segelflugs in den ostdeutschen Bundesländern,

Ein Tag mit X

Innsbruck ist in den 60er und 70er Jahren das Mekka der Föhnfliegerei. Über Nacht reisen bei entsprechenden Föhnlagen bis zu 140 Maschinen an, die dann mit mehreren Winden in die Luft katapultiert werden. Der F-Schlepp wird an solchen Tagen aus Sicherheitsgründen eingestellt.

Dank des Organisationstalents von Helmut Eichmann, einem Hamburger, der dort jedes Jahr im Herbst den Flugbetrieb übernimmt, läuft der Windenbetrieb reibungslos. Helmut Eichmann ist für alles ansprechbar. Er koordiniert auch die Innsbrucker Vereine, die Winde, Windenfahrer, Seilrückholer, Startschreiber usw. stellen. Für diese Dienstleistungen, die auch unter der Woche bei Föhnwetterlagen bereitgestellt werden, habe ich im Vorjahr für 100 DM einen Föhn-Pass mit unbegrenzter Lebensdauer erworben.

So wie in den bisherigen Jahren, in denen wir Erfahrung sammeln konnten, ist auch der November 1973 der Monat der Föhnfliegerei. Wieder einmal sind wir, ein kleiner Haufen aus unserem Verein, in Innsbruck und zu spät am Start. Schon um 5 Uhr 30 sind wir in München losgefahren und jetzt, nach fast 3 Stunden, stehen wir im hinteren Drittel der Schlange und stecken unsere beiden Cirrus zusammen.

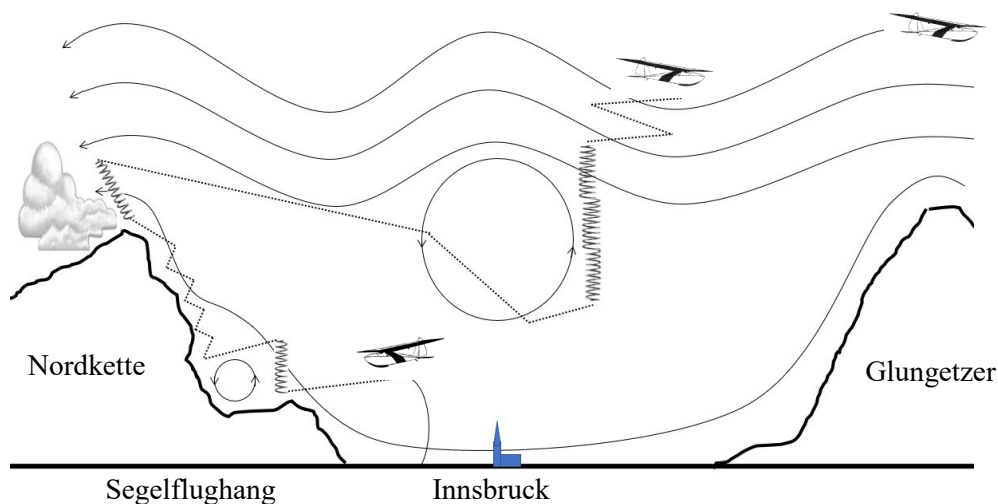


Vor uns sind an die 80 Maschinen in Viererreihen aufgebaut, die von den 2 Doppeltrommelwinden in die Luft gebracht werden sollen.

Um 9 Uhr beginnt das Briefing und danach sitzen wir noch mit Helmut Eichmann eine Weile zusammen. Wir haben Zeit. Der Föhn bläst oben bereits recht kräftig, aber bis zum Boden dringt er noch nicht durch. Hier herrscht absolute Ruhe.

Gegen 1 Uhr sind die ersten Böen zu spüren und es setzt Hektik am Platz ein. Die ersten Piloten machen sich fertig. Da wir im hinteren Drittel der Schlange stehen, herrscht bei uns noch Ruhe. Für uns heißt das noch lange warten, bis die beiden Winden die Schlange vor uns in die Luft gebracht haben.

Es ist schon nach 4 Uhr, bis ich zum Start vorgerückt bin. Die Ausrüstung wird noch einmal überprüft. Ist die Sauerstoffflasche offen? Ist das Uhrwerk des Barografen aufgezogen und eingeschaltet, die Folie auf der Trommel ausreichend mit Ruß beschichtet? Funktioniert die Fußsohlenheizung? Der Höhenmesser wird auf Platzhöhe eingestellt und dann geht es los.



Ca. 300 m Höhe bringt die Winde und die reicht gut, um am Segelflughang Anschluss zu finden. Hier müssen einige Höhenmeter gemacht werden, denn direkt an der Nordkette geht es im unteren Bereich bei Föhn meistens abwärts. Mit ausreichender Höhe fliege ich das Hafelekar an. Direkt am Hang ist der stärkste Aufwind. Um die Turbulenzen bestmöglich zu beherrschen, praktiziere ich den typischen Hangflug und gewinne schnell an Höhe. Erst im oberen Bereich beginne ich zu kurbeln.

Die Staubewölkung, an der man die benötigte Höhe zur Talquerung erreicht, ist in ihrem oberen Bereich weit nach Norden zurückversetzt. Zu nahe an diese Bewölkung heranzufiegen, ist nicht ratsam. Die hohe Windgeschwindigkeit um die 100 km/h kann einen leicht in die Staubewölkung drücken und das kann tödlich enden. Am Patscherkofel wurden heute sogar Spitzen von 151 km/h gemessen. Wie schnell einem eine falsche Einschätzung hier zum Verhängnis werden kann haben wir vor kurzer Zeit miterlebt.

Es war ein schöner Föhntag. Alle Maschinen waren bereits am Boden, bis auf eine. Eine Pilotenbefragung ergab, dass die fragliche Maschine zum letzten Mal an der Staubewölkung gesichtet wurde. Motormaschinen stiegen auf, um die Südflanke des Karwendelgebirges abzusuchen. Im nördlichen Teil war eine Suche nicht möglich. Dieser Bereich war unter der aufliegenden Staube- wölkung verborgen. Dann wurde es Nacht und die Suche musste eingestellt werden. Am darauf- folgenden Tag verhinderte die gleiche Wetterlage eine Suchaktion im nördlichen Karwendel. Man befürchtete bereits das Schlimmste, als wir aus Innsbruck abreisten.

Bei unserem nächsten Innsbruckbesuch wurde uns Folgendes berichtet. Der Pilot war in die Stau- bewölkung geraten und hat die Orientierung verloren. Als er in einer Wolkenlücke kurzzeitig ein Schneefeld sah, entschloss er sich zu einer Landung. Seine Maschine ging dabei zu Bruch, aber er blieb weitgehend unversehrt. Um in der aufliegenden Wolke die Orientierung nicht zu verlieren, baute er den Kompass aus seiner Maschine aus und versuchte ins Tal zu gelangen.

Der hohe Schnee verhinderte ein schnelles Vorankommen, sodass er am Berg übernachten muss- te. Glücklicherweise fand er eine stillgelegte Almhütte, in die er eindringen konnte. Am zweiten Tag versuchte er weiter ins Tal zu kommen, was misslang. Er kehrte zur Almhütte zurück und übernachtete dort. Am dritten Tag schlug er eine andere Richtung ein und wurde völlig erschöpft am späten Nachmittag von einem Förster entdeckt. Dieser Unglücksrabe kann zukünftig bestimmt einen zweiten Geburtstag feiern.

An solche Geschichten denkt man, wenn man sich an so einer Wolkenfront hocharbeitet und der Respekt davor lässt einen kein Risiko eingehen.

Beim Durchfliegen des Rotors, oder besser beim Durchfallen des Rotors, so fühlt es sich nämlich an, bekomme ich mit, dass die Höhe bis 8000 m freigegeben wurde. Da scheinen heute ja gewalti- ge Höhen möglich zu sein und meine Zuversicht, das gesteckte Ziel zu erreichen, wächst.

Nach den Turbulenzen im Rotor genieße ich die Ruhe in der Welle. Rasant geht es aufwärts. Es ist ein Genuss, als alle Geräusche verstummt sind und man zusehen kann, wie schnell sich der Höhenmesser dreht. Selbst vom Fahrtgeräusch ist nichts mehr zu hören.

Ich bin nicht alleine in der Welle. Drei weitere Maschinen kann ich beobachten, die etwas höher und seitlich von mir versetzt dieses Erlebnis genießen dürfen. Plötzlich werde ich unruhig. Etwas stimmt nicht und dann die Erkenntnis: Es ist zu ruhig, ich vermisste das Ticken des Barografen. Anscheinend hat das Uhrwerk des Barografen etwas gegen mein Vorhaben und seine Arbeit ein- gestellt. Wie lange schweigt das Ding hinter mir schon? Ich habe es am Boden doch nochmals überprüft und da lief alles ordentlich. Mein Höhenmesser steht auf 5820 m und wenn es gerade erst ausgefallen ist, hätte ich mein Ziel ja erreicht.

Der erste Impuls ist den Flug abubrechen, um Gewissheit zu bekommen. Dann aber kommt die Erkenntnis, dass dies an den Tatsachen nichts ändern würde und ich doch besser diesen herrlichen Flug auskosten sollte. Meine momentane Höhe ist 5820 m über Platz, das sind 6374 m NN. Es bis zu der zugelassenen Höhe von 8000 m zu schaffen ist schon reizvoll und könnte den Ärger über den ausgefallenen Barographen kompensieren. Ich entschieße mich also zum Weiterflug, zumal der Höhenmesser sich weiterhin nach oben bewegt.

Das Steigen wird schwächer und geht gegen null. Anscheinend bin ich aus der Welle gefallen. Über den Funkverkehr der anderen bekomme ich mit, dass die zulässige Höhe nochmals angehoben wurde. Dafür dürfte einiges an Überzeugungskraft von Helmut Eichmann, der am Boden ja alles organisiert, notwendig gewesen sein. Und wenn der sich diese Mühe macht, dann geht es bestimmt noch höher.



Ich habe noch genügend Sauerstoff, um diese Möglichkeit zu nutzen.

Nach einigem Herumgesuche ohne wesentlich besseres Steigen zu finden, orientiere ich mich am Standort der anderen Maschinen. Die sind um einiges höher und scheinen noch gut zu steigen. Schon auf dem Weg dorthin bin ich wieder in der Welle und genieße dieses herrliche Erlebnis. Wenn es auch im Schatten bitterkalt ist, habe ich dank meiner Fußsohlenheizung angenehm warme Füße. Dort wo einen die Sonne trifft, sind die Temperaturen erträglich und ein herrlicher Blick über die Bergwelt weit unter mir entschädigt mich für alles. Der Höhenmesser steht auf 7640 m, das sind ja 8214 m NN. Ich hätte doch besser den Höhenmesser auf NN eingestellt, das ständige Umrechnen nervt langsam. Jetzt fällt mir auch ein, dass ich einen Fotoapparat dabei habe. Die Landschaft aus 8200 m Höhe, die muss man festhalten.

Etwas mulmig wird mir, als ich zufällig auch einmal meinen Blick nach unten richte. Dort bewegen sich kleine Lichtpunkte. Die Autos fahren bereits mit Licht. Es ist also höchste Zeit, an die Landung zu denken. Klappen raus und runter, so denk ich, aber nur mit Klappen alleine geht das nicht. Ich muss aus der Welle heraus und den absteigenden Bereich finden. Dann hab ich ihn und es geht zügig abwärts. Wie hoch war ich denn jetzt, rätsle ich nun. Beim Erkennen der fortgeschrittenen Zeit hatte ich vergessen auf den Höhenmesser zu blicken und nun war ich schon um einiges tiefer. Man macht sich ja gar keine Vorstellung, wie lange ein Abstieg aus dieser Höhe dauert. Es war schon richtig dämmrig, als ich zum Landeanflug ansetzte. Vorsorglich hatte man Autos zur Landebefeuerung aufgestellt um den Schlafmützen, ich war ja nicht die einzige, eine sichere Landung zu ermöglichen. Im Endanflug hoch bleiben hatte ich mir eingepägt, denn kurz vor dem Landefeld ist ein gewaltiges Lee, das einen bis auf wenige Meter über den Boden herunderdrückt. Deswegen wird auch der Flugplatzzaun an solchen Tagen umgelegt.

Nach der Landung überließ ich einem Sportzeugen die Entnahme des Barografen aus der Maschine. Bei dessen Untersuchung stellte sich heraus, dass tatsächlich das Uhrwerk seinen Geist aufgegeben hatte. Man konnte den Windenstart und eine ca. halbstündige Flugzeit erkennen. Dann stand das Uhrwerk, und der aufgezeichnete Zacken reichte in geschätzte Höhen um die 8600 m.

Die Akaflieg - Stuttgart verweigerte natürlich die offizielle Auswertung des Barograms. So etwas lässt sich auch leicht am Boden erzeugen. Auf meine Bitte, und da ein Sportzeuge den ordentlichen Ablauf bestätigt hatte, ermittelten sie ausnahmsweise die erreichte Höhe.

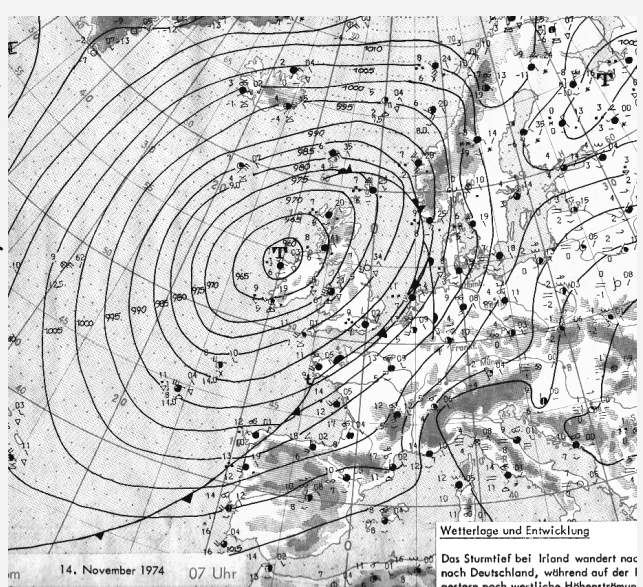
Es waren 8873 m NN.

Eine Rekord-Wetterlage

Wieder wird es Herbst und die erforderliche Höhe für den Höhendiamanten hab ich immer noch nicht. Eifrig wird der Wetterbericht verfolgt, um den richtigen Moment nicht zu verpassen. Dann kommt der 14.11.1974 und dort steht:

Das Sturmtief bei Island wandert nach Norden. Zwischen ihm und dem Hoch mit Kern über dem Balkan fließt vom Süden her Warmluft nach Deutschland, während auf der Rückseite des Sturmtiefs Kaltluft über den Ostatlantik weiter nach Süden vordringt. Dadurch dreht die westliche Höhenströmung über West- und Mitteleuropa noch stärker auf Südwest. Das hat wiederum zur Folge, daß die dort befindliche Kaltfront nur zögernd und wahrscheinlich unter Wellenbildung nach Osten vorankommt.

Südbayern: Stark bis veränderlich bewölkt, zwischendurch Regenschauer und Berge in Wolken. Mäßiger bis frischer Wind aus Südwest

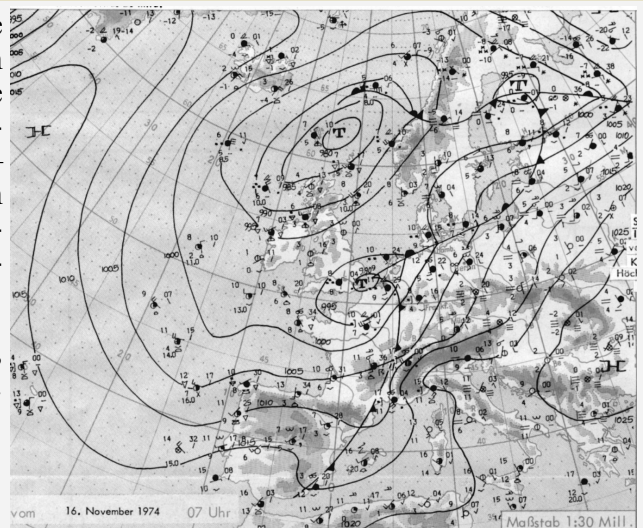


Da scheint sich ja eine interessante Föhnwetterlage zu entwickeln. Ein Anruf bei Helmut Eichmann in Innsbruck bestätigte meine Vermutung. An diesem Tag war der Föhn gegen 12 Uhr bis zum Boden durchgebrochen und Flüge bis zu 3500 m über Grund waren möglich.

Die Vorhersage für Freitag den 15.11.1974 lautete:

Dass jetzt nördlich von Schottland liegende Tief verlagert sich noch etwas nach Norden und schwächt sich dabei etwas ab. Seine Kaltfront, an der sich mehrere Wellen gebildet haben, kommt mit einem Bewölkungs- und Niederschlagsgebiet in der südwestlichen Strömung jedoch nur zögernd nach Osten voran. Somit verbleibt der Süden und Südwesten zunächst noch unter Hochdruckeinfluss.

Südbayern: Durchzug starker Wolkenfelder, sonst heiter und am Alpenrand föhnig. Schwacher bis mäßiger Wind aus Südwest.

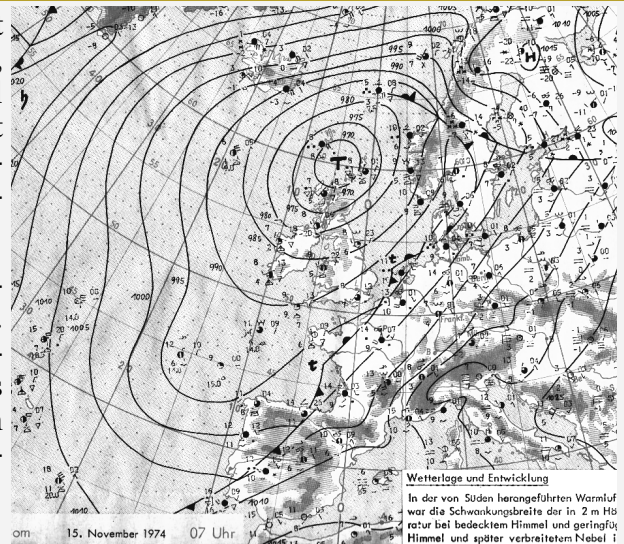


Auch an diesem Tag ist der Föhn gegen 12 Uhr bis zum Boden durchgebrochen und drei Piloten haben die Höhe für den Höhendiamanten erreicht.

Als ich diese Information bekam, war klar, dass ich noch heute Abend nach Innsbruck fahren werde. Ich hatte mich zwar mit vier Vereinskameraden verabredet am Samstag um 5 Uhr loszufahren, da aber einer bestimmt wieder zu spät kommen wird und wir dann wieder im hinteren Teil der Schlange stehen werden, stand mein Entschluss fest. Die Kameraden wurden über meine Entscheidung verständigt und dann ging es los. Am Zirler-Berg wurde mein VW Käfer ordentlich durchgeschüttelt. Der Föhn blies also noch immer recht kräftig und ich war froh, dass wir die beiden Cirrus D-3000 und D-3100 schon Anfang November in Innsbruck abgestellt hatten.

Ein über dem Kanal angelautes Tief zieht nach Nordosten. Der zugehörige Tiefausläufer, eine Kaltfront, überquert den größten Teil Deutschlands. Auf seiner Rückseite gelangt vorübergehend kühle Meeresluft nach Mitteleuropa. Es bleibt unbeständig und für die Jahreszeit immer noch etwas zu mild.

Südbayern: Veränderliche Bewölkung mit föhnigen Aufheiterungen. Kein Niederschlag. Nachts gebietsweise leichter Frost. Höchsttemperaturen 10 Grad, in Föhntälern noch etwas darüber. Schwach bis mäßiger, auf den Bergen lebhafter bis starker Wind aus südlichen Richtungen.



Da Hotelbetten in Flugplatznähe bei Föhnwetterlagen recht rar sind, hatte ich vorsorglich ein kleines Zelt eingepackt. Nach einigem Suchen bekam ich dann doch noch ein Bett in einer Absteige unweit des Segelfluggeländes. An einen erholsamen Schlaf war aber nicht zu denken. Immer wieder weckten mich Föhn-Böen auf, die durchs Haus piffen und an den Türen rüttelten.



Kurz nach 5 Uhr ging es aus den Federn und hinüber zum Flugplatz.

Ich war nicht der Erste am Platz. Dort war bereits reger Betrieb. Andere Segelflieger halfen mir beim Aufbau unserer beiden Maschinen, und gegen 6 Uhr schob ich sie in die Startreihe. Endlich hatten wir auch einmal einen der vorderen Startplätze ergattert. In meiner Reihe standen 12 Maschinen vor mir.

Bereits um 8 Uhr brechen die ersten Föhnböen bis zum Boden durch und alle sind damit beschäftigt, die Flugzeuge und Hänger zu sichern, was gar nicht so einfach ist. Ein leerer Hänger wird von einer Böe erfasst, dreht sich, obwohl ein Mädchen auf der Deichsel sitzt und kracht in ein halbaufgebautes Flugzeug. Unsere beiden Maschinen in der Warteschlange hatte ich zum Glück bereits mit Bodenanker gesichert. Die beiden Hänger zu ihrem Abstellplatz zurückzubringen, das hätte mich vermutlich überfordert, wenn nicht andere am Platz mit angepackt hätten.

Endlich tauchen auch meine Vereinskameraden auf und können mit anpacken. Noch vor dem Briefing um 9 Uhr wird die Ausrüstung überprüft. Diesmal habe ich zwei Barografen in der Maschine. Das Missgeschick vom vorigen Jahr sollte mir nicht noch einmal passieren.

Der Patscherkofel meldet Wind aus 160 Grad mit 48 km/h und 73 km/h Spitzenböen. In 500 mb, also in ca. 5500 m Höhe, bläst der Wind mit 70 bis 90 km/h. Dies sind ideale Bedingungen für große Höhen.

Gegen 10 Uhr starten die ersten Flugzeuge und um 11 Uhr 25 bin ich an der Reihe.

Die Winde bringt mich auf 270 m. Am Karwendel versuche ich die maximal mögliche Höhe herauszuholen. Im oberen Bereich agiere ich besonders vorsichtig. Auf keinen Fall möchte ich von der hohen Windgeschwindigkeit zu nahe an die Staubewölkung gedrückt werden. Dann geht es über die Stadt in Richtung Patscherkofel und Glungetzer. Dabei durchfliege ich den Hauptrotor, mein 10 m Variometer ist am negativen Anschlag. Andere sprechen im Nachhinein von bis zu 20 m/sec Fallen, die ihre Instrumente angezeigt haben.



Endlich bin ich im aufsteigenden Bereich und nach kurzer Zeit ist mein 10 m Variometer immer wieder im positiven Bereich am Anschlag. Es ist eine Freude zuzusehen, wie schnell sich der Höhenmesser dreht.

Der Höhenmesser steht auf 6200 m. Mein Ziel, die erforderliche Höhe für den Diamanten ist damit erreicht und unten warten die Vereinskameraden auf ihre Chance. Nicht mal eine Stunde bin ich nun in der Luft und obwohl es rasant nach oben geht, entschieße ich mich zum Abstieg. Unten warten halt leider die anderen.

Der Höhenmesser steht auf 6200 m. Mein Ziel, die erforderliche Höhe für den Diamanten ist damit erreicht und unten warten die Vereinskameraden auf ihre Chance. Nicht mal eine Stunde bin ich nun in der Luft und obwohl es rasant nach oben geht, entschieße ich mich zum Abstieg. Unten warten halt leider die anderen.

AKADEMISCHE FLIEGERGRUPPE, 7 - STUTTGART - 80, PFAFFENWALDRING 35		PSCHA STUTTGART, PSCHK.-NR. 2658-700	
Auswertung Nr. 1334 / 74			
Flugzeugführer:	Hans Limmer		
Flugzeug:	Std. Cirrus	D - 3100	
Tag des Fluges:	16.11.74	Startortdruck	706,6 mm Hg.
Startort:	Innsbruck	581 m NN	Startzeit: 11.25 h
Landeort:	Innsbruck	581 m NN	Landezeit: 12.50 h
Barograph:	Winter	Werk-Nr.:	29721
<u>BAROGRAMMAUSWERTUNG</u>			
Geringste Höhe vor Erreichen der größten Höhe:		850	m NN
Größte Höhe:		6240	m NN
Höhengewinn:		5390	m

Am 16.11.1974 herrschte eine Rekordwetterlage.

- Es waren 136 Segelflugzeuge am Start.
- Es wurden 95 Höhendiamanten, davon 9 mit über 8000 m über Grund erreicht.

Einer dieser Höhendiamanten, der mit der Nummer 3407 gehörte nun mir.

Mein Ziel, die Gold-C mit drei Diamanten, das höchste Leistungsabzeichen des internationalen Segelfluges, war damit erreicht.

Unter der Nummer 1566 wurde ich in die internationale Liste aufgenommen.



Ein Wochenendflieger

Jetzt hatte ich auch den 3. Diamanten zur Gold-C und die Jagd nach dieser Trophäe war beendet. Nicht mit meinem heißgeliebten L-Spatz, sondern mit dem neuen „Standard Cirrus“ D-3100 wurde das letzte Ziel erreicht.

Den Spatzen hatte der Verein leider verkauft. Wer wollte denn so ein altes, nostalgisches Holzflugzeug noch, wenn man im Zeitalter des Kunststoffs angekommen ist? Vermutlich war ich der Einzige, der dem Vogel nachtrauerte. Bei mir verbinden sich nun mal mit ihm viel zu viele wunderschöne positive Erinnerungen. Besonders das umrundete 500-km-Dreieck von 1972 bleibt immer ein unvergessliches Erlebnis.

Weltweit unter die ersten 1000 wollte Gustl Leyendecker und ich gehören, die das Goldene Leistungsabzeichen mit 3 Diamanten tragen dürfen, und jetzt wird mir vom FAI am 27.02.1975 mitgeteilt, dass ich der 1566te bin. Kein Wunder, wenn einem nur die Wochenenden zur Verfügung stehen und da auch nicht immer ein Vogel greifbar ist.

Die Anzahl der Kunststoffflugzeuge hat sich gewaltig gesteigert und immer mehr davon sind Privatflugzeuge. Waren es 1969, als wir die „Jagd nach den Diamanten“ ernsthaft in Angriff genommen haben, erst 288 Maschinen, so sind es jetzt, 5 Jahre später, 1358. Für die Startüberhöhung braucht man solche Vögel nicht, aber die 500 Kilometer lassen sich damit doch etwas leichter bewältigen.

Und jetzt? Ja, das höchste Leistungsabzeichen im Segelflug habe ich nun, das Ziel ist erreicht, und was nehme ich mir nun vor?

Da wird doch von einem Diplom gesprochen, welches ab 750 km Flugstrecke – in Schritten zu je 250 km – vergeben werden soll. Ein Streckenflug von 750 km wäre logischerweise das nächste Ziel. Ob dies aber mit einem Vereinsflugzeug zu schaffen ist, daran zweifle ich etwas. Am Flugzeug liegt es nicht, ein „Standard-Cirrus“ ist ja auch nicht das Schlechteste. An seiner Verfügbarkeit an Hammertagen, an denen man selbst auch noch Zeit hat, da könnte es knapp werden. Solche Tage, an denen Scheunentore fliegen, die sind ja nicht sehr häufig.

Die Lösung wäre ein eigenes Flugzeug, das einem immer zur Verfügung steht, aber daran ist momentan noch nicht zu denken. Ich habe eine Familie, die meine sportlichen Ambitionen tatkräftig unterstützt, aber die Belastung für das neu gebaute Haus verhindert solche Gedanken. Wem es auch schwerfällt, ein paar Jahre Geduld sind noch nötig. Ein klein wenig vordenken ist aber bestimmt nicht das Schlechteste.

So ist es, wenn ein Ziel erreicht ist und man kein Nachfolgeprojekt eingeplant hat. Der Ansporn ist weg, der Ehrgeiz erschlappt und man dümpelt, zwar auf hohem Niveau, so dahin.

Der Vereinswunsch, mich zum Fluglehrer auszubilden, begeistert mich nicht sonderlich. Ich gehe zu gern auf Strecke, und den Streckenanfängern steht man ja sowieso zur Seite. Sein Wissen und seine Erfahrung kann man ja auch ohne offizielle Lehrerlizenz weitergeben.

Vielleicht sollte ich mir mal Gedanken darüber machen, wie man sinnvoll einen Streckenfluglehrgang aufbaut. So ein Lehrgang soll ja nicht nur das theoretische Wissen vermitteln und in einem Praxisteil erproben, er soll die dabei erkannten Ungereimtheiten zwischen der Theorie und den Erfahrungen analysieren und auswerten. Dass Theorie und Praxis oft nicht so gut harmonieren, liegt ja meistens daran, dass man irgendeine Kleinigkeit übersehen hat.

Na ja, der Alpenbogen ist groß und es gibt dort noch einige Stellen, die mir unbekannt sind. Ich nehme mir vor, neue Gegenden und neue Flugstrecken zu erkunden, und vielleicht sind dann die 750 km auch drin.

Die Sportabzeichen des Segelflugs

Die Überlegungen, was man als Nächstes ins Auge fassen solle, waren nicht nur eine Vorschau, sie führten auch zu einem Rückblick.

Leistungsabzeichen

In jeder Sportart ist der Leistungsgedanke vorhanden. Angeregt wird der Ehrgeiz, mehr zu erreichen und besser zu sein als der andere, wenn ein erreichbares Ziel sichtbar ist. Eine Urkunde, ein Abzeichen, einen Pokal in die Hände gedrückt zu bekommen, hat schon immer das Selbstwertgefühl erheblich gesteigert.

Auch im Segelflug ist das nicht anders. Die Alten hatten uns mit der Schaffung der Leistungsabzeichen einen sinnvollen Anreiz für immer höher, schneller, weiter vor die Nase gehängt, und wir hatten mit Begeisterung angebissen.

Auch vor unserer Zeit war dies nicht anders. Das begann bereits 1930, als Vertreter aus Frankreich, Belgien, Holland, Italien, Ungarn, den USA und Deutschland am 14. Juni die „Internationale Studienkommission für motorlosen Flug“ (ISTUS) gründeten und am 1. August 1930 die deutschen Segelflugabzeichen A, B und C als weltweit einheitliches, den Ausbildungsstand darstellendes Abzeichen einführten.

A-Prüfung	Erster Alleinflug Ein gerader Gleitflug von mindestens 30 Sekunden Dauer. Die Landung musste ordnungsgemäß erfolgen. Die A-Prüfung markierte das Ende der ersten Schulungsphase. Zu dieser Zeit wurde meist im Gummiseilstart am Hang geschult. Der Schüler saß oft in einem offenen Schulgleiter.	
Ziel:	Nachweisen, dass man das Gerät in der Luft stabil halten und sicher landen kann.	
B-Prüfung	Kurvenflug Ein Flug von mindestens 60 Sekunden Dauer, in dem eine S-Kurve (oder zwei entgegengesetzte Kurven) geflogen werden musste. Hier ging es um die Beherrschung der Querruder und die Koordination von Kurven.	
Ziel:	Gezielte Richtungsänderungen und eine längere Flugdauer. Dies war oft die Erlaubnis, von reinen Übungshängen zu etwas anspruchsvollerem Gelände zu wechseln.	
C-Prüfung	Segelflug (Thermik) Ein Flug von mindestens 5 Minuten Dauer, bei dem die Starthöhe gehalten oder überschritten werden musste (echtes „Segeln“). Dies war die "Reifeprüfung". Erst mit dem C-Abzeichen galt man als echter Segelflieger, der die Aufwinde (meist Hangaufwind, da Thermikflug erst Anfang der 30er-Jahre durch Pioniere wie Robert Kronfeld und Wolf Hirth systematisch erforscht wurde) nutzen konnte.	
Ziel:	Der Pilot musste beweisen, dass er länger als die reine Gleitzahl des Flugzeugs hergab, in der Luft bleiben konnte.	

Anfang der 30er Jahre war die Zeit, in der sich der Segelflug vom Hang löste und der Flug in der Thermik von einigen erkundet wurde. Viele aber zogen das relativ sichere Hangfliegen dem Wagnis des Streckenflugs vor. Ein neues Ziel war nötig und dieses wurde 1930 mit der Einführung des Silber-C durch die ISTUS (Internationale Studienkommission für motorlosen Flug), dem Vorläufer der heutigen FAI-Segelflugkommission (IGC), ins Leben gerufen.

Des Silber-C

- Dauer:** Ein Flug von mindestens 5 Stunden.
Höhe: Ein Höhengewinn von mindestens 1.000 Metern.
Strecke: Ein Überlandflug von mindestens 50 Kilometern.



Die Silber-C, deren Anforderungen bis heute gleichgeblieben sind, ist weit mehr als nur ein schönes Abzeichen an der Reviertasche. In vielen Ländern ist es (oder zumindest Teile davon, wie der 50-km-Flug) eine Voraussetzung für die Erteilung der Segelfluglizenz (SPL) oder für die Berechtigung, Passagiere mitzunehmen.

Erste Verleihung des Silber-C

Bei der ersten Verleihung des Silber-C am 15. Februar 1931 erhielten „Robert Kronfeld“ rückwirkend und „Wolf Hirth“ jeweils das Abzeichen mit der Nummer 1.

„**Robert Kronfeld**“ hatte die Bedingungen bereits am 15. Mai 1929 mit seinem Weltrekord erfüllt. Mit der Wien, einer Weiterentwicklung des vom Alexander Lippisch entworfenen Professor, flog er 102,5 km entlang des Teutoburger Waldes.

Damit errang er den am 30. September 1928 von der Sonntagszeitung „Grüne Post“ ausgeschriebenen Preis von 5000 Reichsmark für den ersten Streckenflug über 100 km mit einem Segelflugzeug.

Im selben Jahr stellte er mit einer Höhe von 2.589 Metern einen neuen Weltrekord auf.

Den 5-Stunden-Flug hatte er bereits am 8. August 1928 beim Rhön-Segelflugwettbewerb 1928 auf Rhöngest von Alexander Lippisch mit 7 Stunden 54 Minuten erfüllt.



„**Wolf Hirth**“ für seinen Flug während des „Rhön-Wettbewerbs“ 1931 von der Wasserkuppe bis Koblenz mit landete an der Mosel – eine Strecke von nahezu 200 Kilometern.

Hirth war maßgeblich daran beteiligt, den Segelflug vom reinen "Hangwind-Surfen" zum thermischen Streckenflug weiterzuentwickeln. Während eines Aufenthalts in den Elmira-Bergen (USA) gelang ihm der erste dokumentierte Thermikflug in der Geschichte des Segelflugs. Er erkannte, dass man in aufsteigenden Warmluftmassen kreisen kann, um Höhe zu gewinnen, ohne auf einen Prallhang angewiesen zu sein.



In den 30er Jahren entwickelte sich die Leistungsfähigkeit der neu konstruierten Segelflugzeuge stetig nach oben. Lag die Gleitzahl 1928 beim „RRG-Professor“ noch bei 18, so konnte sie bis 1936 z. B. bei der „Mü-13e“ auf 27 gesteigert werden. Leistungen, wie sie beim Silber-C gefordert wurden: 50 km, 1000 m Startüberhöhung und 5 Stunden, waren leichter zu erreichen. Ein neues Abzeichen musste geschaffen werden.

Das Segelflug-Leistungsabzeichen Gold-C

Nachdem die Leistungen im Segelflug rasant anstiegen und immer mehr Piloten das Silber-Abzeichen erlangten, wurde eine neue Stufe geschaffen. Im Jahr 1935 wurde durch die ISTUS, Vorläuferorganisation der heutigen IGC, die Gold-C eingeführt. Zu dessen Erlangung waren ein Streckenflug von 300 km, eine Startüberhöhung von 3000 m und ein 5-Stunden-Flug nötig.



Heini Dittmar war der Erste, der damit ausgezeichnet wurde. Er schaffte am 16.02.1934 einen Höhenweltrekord für Segelflugzeuge mit 4350 m und im gleichen Jahr mit der Fafnir II einen Streckenweltrekord mit einem Flug von der Wasserkuppe nach Libañ (375 km).



Heini Dittmar
und Fafnir II

Nach dem Krieg war Heine Dittmar beim Augsburger Verein für Luftfahrt.

Das Segelflug-Leistungsabzeichen Gold-C mit 3 Diamanten

Nach dem Zweiten Weltkrieg suchte man nach einer Möglichkeit, noch höhere fliegerische Leistungen zu kennzeichnen, ohne das bestehende Alphabet-System (A bis Gold-C) komplett umzuwerfen. Die Einführung der Diamanten wurde im Jahr 1949 von der FAI beschlossen.

Ziel-Streckenflug: über 300 km.
Freier Streckenflug: über 500 km.
Höhengewinn: mindestens 5.000 Meter.



John Robinson, ein US-Amerikaner, war der Erste, der 1950 alle drei Bedingungen erfüllte und somit das Abzeichen mit der Seriennummer 1 erhielt. Er nutzte vor allem die Leewellengebirge in den USA (Sierra Nevada), um den für damalige Verhältnisse monumentalen Höhengewinn von 5.000 Metern zu erreichen.

Diplome für große Distanzen

Die heutigen Diplome für extreme Distanzen (750 km, 1.000 km, 1.250 km etc.) kamen hinzu, als moderne Kunststoff-Segelflugzeuge solche Leistungen regelmäßig möglich machten.

Die ersten 1000 km

Erster weltweit war **Alvin H. Parker (USA),** 31. Juli 1964, 1041 km
mit einer „Sisu 1A“ von Odessa, Texas, nach Kimball, Nebraska.

Erster Deutscher war **Hans-Werner Grosse** 25. April 1972 1461 km
mit einer ASW 12 von Lübeck nach Biarritz (Frankreich).

Heute sind 1000-km-Flüge zwar immer noch eine herausragende sportliche Leistung, werden aber dank Hochleistungs-Segelflugzeugen und moderner Wetterprognosen jedes Jahr dutzendfach geflogen – oft in Namibia oder den Anden (Argentinien), wo Strecken von über 3000 km erreicht wurden.

Weltrekord in der Kategorie „Freie Strecke“ Klaus Ohlmann (zusammen mit Co-Pilot Karl Rabeder) erreichte am 21. Januar 2003 mit einem Nimbus-4DM **3.008,8 km.**

So weit die Flügel tragen

10.45 Uhr und ich klinke an der Hochplatte in 1000 m über Unterwössen aus. Heute will ich wieder einmal Neuland erkunden. Schon lange wurde über die Möglichkeit diskutiert, unser Fluggebiet nach Westen auszuweiten. Bisher war spätestens der Arlberg der Wendepunkt. Um die neue Gegend zu erkunden, wurde mir vorgeschlagen, so weit nach Westen zu fliegen, wie es an einem Tag machbar ist. Für die Rückholung, egal wie weit ich komme, sei gesorgt, wurde mir angeboten.

Es ist Freitag und nun ist es so weit. Wenn man den Vorhersagen trauen darf, so ist heute der ideale Tag für so ein Abenteuer. Zwar soll es in der westlichen Schweiz gegen Abend eine leichte Neigung zur Gewitterbildung geben, aber manchmal bilden sich trotz Vorhersage auch keine Gewitter. Mein Plan, über Chur ins Vordere Rheintal und dann über den Oberalp-Pass möglichst weit nach Westen ins Rhone-Tal zu fliegen, steht fest. Die Abmessungen der Schweizer ICAO Karte, dieses Monster von 1,2 m auf 0,8 m, ist so zurechtgeschnitten und gefaltet, dass sie auch im engen Cockpit verwendet werden kann und die Außenlandemöglichkeiten sind eingetragen.



Knappe 2 m Steigen sind es hier über der Hochplatte und der Bart bringt mich, obwohl es noch sehr früh ist, auf 2300 m. Überall spüre ich, dass die Luft in Bewegung ist, und die Barriere, die Inntalquerung, ist schnell überwunden.

Den Gipfel des Großen-Traithen (1852 m), muss ich zwar wieder einmal von unten betrachten, aber nah am Hang geht es aufwärts. Nach einigen Schleifen bin ich wieder in Gipfelhöhe und kann kurbeln. Anscheinend ist der Bart über der Rotwand (1884 m) noch nicht richtig aufgewacht. Er bringt gerade mal einen Meter. Etwas vorsichtiger ist deshalb mein Weiterflug zur Guffertspitz (2194 m). Ich nehme jede Steigmöglichkeit mit und brauche dementsprechend lange. Jetzt beginnt die Basis anzusteigen. An der Guffertspitz sind es 2600 m.

Der kürzeste Weg wäre nun, so wie geplant, im nördlichen Karwendel nach Mittenwald. Die Hochkar Spitze mit ihren 2482 m ist dort ein sicherer Thermikspender, aber auf den 35 km bis dorthin geht oft recht wenig. Mit dem Standard-Cirrus D-3000, den ich fliege, geht das zwar etwas leichter, aber die Erfahrungen aus der Spatzen-Zeit lassen mich vorsichtiger agieren. Ich entschließe mich also, entlang des Inntals meinen Weg fortzusetzen.

Ein kleiner Schwenk nach Süden zum Rofan und dann das Inntal entlang nach Innsbruck. Hier ist die Basis unterdessen auf über 2900 m angestiegen und ich komme gut voran. Mit dieser Höhe werde ich wahrscheinlich noch über dem Ostgipfel der Hohen-Munde (2592 m) ankommen. Ganz schaffe ich es nicht, aber die Ostflanke katapultiert mich regelrecht wieder auf Basishöhe.



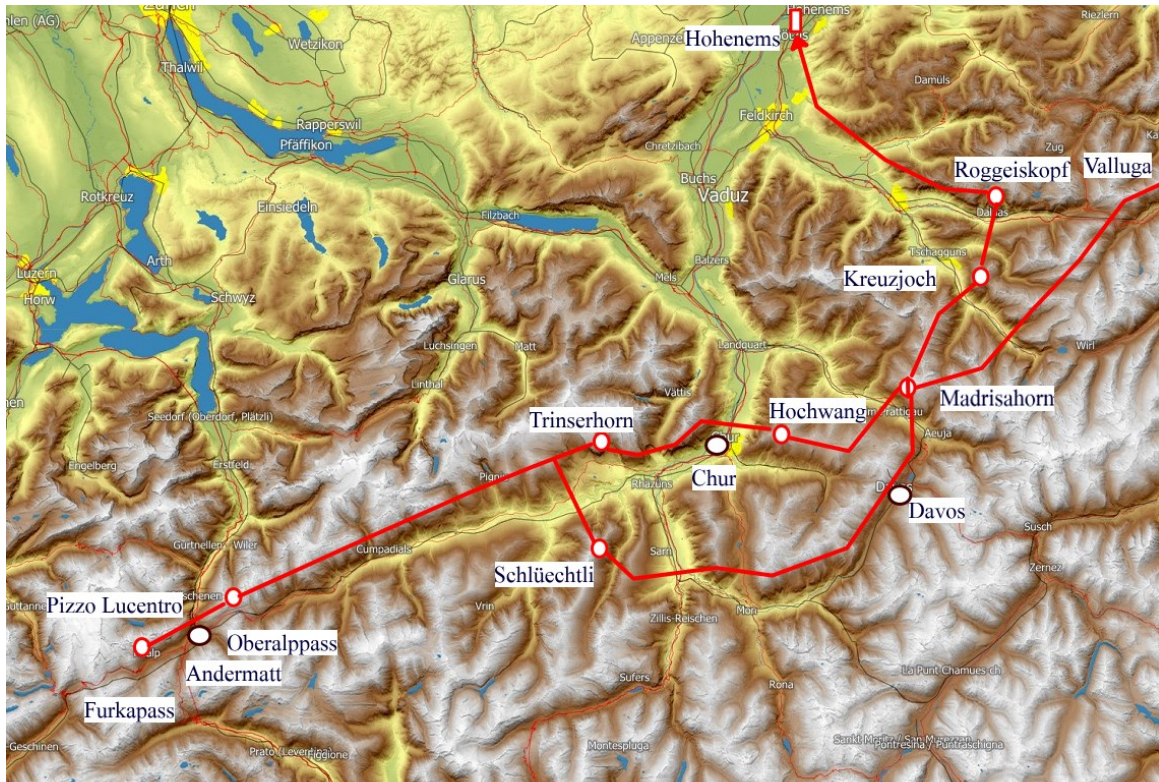
Auch die Lechtaler gingen gut und jetzt bin ich 300 m über der Parseierspitze (3036 m). Meinen ursprünglichen Plan, das Paznauntal entlang zum Silvretta-Stausee zu fliegen, verwerfe ich. Die Wolken dort sehen zwar ganz ordentlich aus, aber die 25 km zwischen Hoher-Riffler (3168 m) und Kuchenspitze (3146 m) bieten mir zu wenig Spielraum zwischen Gipfel und Wolkenuntergrenze. Ich fliege also weiter zum Arlberg-Pass. An der Valluga (2809 m) muss ich mich endgültig entscheiden. Ich nehme den direkten Weg nach Chur und betrete damit Neuland.

Anfänglich läuft es auch noch ganz gut, aber dann wird es immer zäher. Jetzt bedauere ich meine Entscheidung, dass ich nicht wie geplant das Paznauntal entlang zum Silvretta-Stausee geflogen bin. Dort stehen wunderschöne Cumulus und hier geht es nur langsam voran. Ich versuche, möglichst wenig Umwege zu machen, aber die vielen Quertäler kosten Zeit. Es geht über das Madrisahorn (2826 m) zum Hochwang (2534 m) bei Chur. Hier sind die Wolken verwaschen und die Steigwerte sind dementsprechend. Zwar habe ich schon gehört, dass das Churer-Becken seine Tücken hat, aber von der Ferne hatte man den Eindruck, man könne sich gut durchmogeln. Das Ergebnis dieser Selbstüberschätzung sind schwache Bärte, die einen kurzzeitig hoffen lassen, um dann abrupt ihre Dienste einzustellen. Es dauert lange, bis ich wieder an der Basis bin um an eine Talquerung denken zu können.

Auch die westliche Talseite benimmt sich nicht besser. Ein Anschluss ist schwer zu finden und ich komme immer tiefer. Zwischendurch bewegt sich die Luft zwar, aber auskurbeln kann man das Zeug nicht. Ich denke schon ans Umkehren, als ich am Fuße des Ringelspitz (3247 m) endlich eine Stelle finde, an der etwas an Höhe gutgemacht werden kann. Jetzt bin ich wieder so hoch, dass ich an der Bergflanke entlang, nach besserem Steigen suchen kann. In einem Kar etwas östlich von Flims finde ich brauchbare Steigwerte nah am Hang. Erst im oberen Bereich nehmen die Steigwerte zu, die Thermik löst sich hier vom Hang und ich kann kurbeln. Die Basis liegt hier etwas über Gipfelhöhe, steigt aber in Richtung Oberalp-Pass kräftig an.

Endlich Zeit zum Ausschnaufen. Es ist unterdessen 16.15 Uhr. Das Churer Becken hat viel Zeit gekostet, aber das Vordere-Rheintal entschädigt mich. In guter Thermik, teilweise im Geradeausflug geht es das Tal entlang und der Oberalp-Pass bringt mich auf 3500 m.

An den Wolken sind die ersten Anzeichen zur Überentwicklung zu erkennen. Ich überspringe Andermatt und kann vom Pizzo-Lucento (2963 m) aus meinen geplanten weiteren Weg gut erkennen. Der schaut nicht gut aus. Über dem Furkapass steht eine auseinandergelaufene Wolke, aus der es anscheinend bereits leicht regnet. Soll ich es trotzdem riskieren? Auf der anderen Talseite könnte man vielleicht am Schauer vorbeikommen, um dann ins Rhone-Tal abzugleiten. Wenn es aber weiter zumacht, bis ich dort bin, muss ich umdrehen, hänge womöglich irgendwo im Lee und komme nicht mehr bis Andermatt zurück. Die Landschaft unter mir ist unlandbar und nur Andermatt bietet laut meiner Karte die Möglichkeit, meinen Vogel einigermaßen sicher hinunterzubringen.



Die Entscheidung fällt mir nicht leicht. Das Ziel so nahe und dann diese Wolke, an der man vielleicht vorbeikommt, vielleicht aber auch nicht. Dann habe ich den Eindruck, dass der Regen stärker wird und die Wolke sich weiter ausbreitet. Dies gibt den Ausschlag. Der Kampf zwischen Ehrgeiz und Vernunft fällt zu Gunsten der Vernunft aus und ich breche den Flug ab.

Die Probleme im Churer-Becken brauche ich nicht noch einmal. Deswegen springe ich bei Flims auf die andere Talseite und versuche, das Gebiet weiträumig im Süden zu umfliegen. Langsam arbeite ich mich über Davos und dem Madrisahorn zum Kreuzjoch (2398 m) bei Schrunz vor. Zwar kann ich hier wieder etwas Höhe machen, aber um sicher über den Arlberg zu kommen, reicht es nicht. Die Wolken beginnen langsam abzutrocknen. Am Roggeiskopf (2284 m) versuche ich es noch einmal. Dort kann ich im Hangflug zwar die Höhe halten, aber richtig steigen kann ich nicht. Langsam muss ich mich damit abfinden, dass mein Ausflug in neue Gefilde zu Ende geht. Mit meiner derzeitigen Höhe von 1900 m komme ich hinaus ins Rheintal und auch die 40 km bis zum Flugplatz Hohenems (432 m) dürften keine Schwierigkeiten machen.

Etwas schwierig wurde es dann doch noch. Ich hatte den Gegenwind im Rheintal nicht in meine Überlegungen mit einbezogen. Hohenems musste ich im Direktanflug angehen. Die Höhe für eine saubere Platzrunde hatte ich nicht mehr.

Eine späte Erkenntnis

Freitag, der 29.4.1977

Ein illustres Völkchen trifft sich bei Bölkow in Ottobrunn zum Meinungsaustausch. Jochen von Kalckreuth hat eingeladen und die Spitzen der deutschen Segelflugszene sind anwesend. Auch wir, Dieter Bötcher, Gustaf Leyendecker und ich, dürfen dabei sein.

Die verschiedensten Themen werden angesprochen. Eines davon ist das Verhalten bei Föhnflügen. Bei der Frage, ab welcher Höhe der Einsatz von Sauerstoff erforderlich ist, gehen die Meinungen auseinander. Während die Mehrzahl die Meinung vertrat, dass der Sauerstoffeinsatz schon ab 3500 m sinnvoll sei, sind andere der Auffassung, dass je nach körperlicher Verfassung erst zwischen 4500 und 5000 m Sauerstoff zwingend notwendig ist. Jochen von Kalckreuth erwähnte, dass er, abhängig von seinem Trainingszustand, erst kurz vor 6000 m zum Sauerstoff greift. „Dort oben hab ich noch nie ein Verbotsschild gesehen“, meinte er scherzhaft auf die Frage nach der Zulässigkeit derartiger Höhenflüge außerhalb der offiziellen Föhnfluggebiete.

Wir sitzen an diesem Abend mit Jochen noch lange zusammen. Er erinnert sich noch gut an unser erstes Zusammentreffen 1962 in Unterwössen und an seine damalige Außenlandung im Inntal, bei der ich als Rückholer tätig war.

Sonntag, der 1.5.1977

In Unterwössen bläst der Föhn. Da keine unserer Maschinen zu diesem Zeitpunkt mit Sauerstoff ausgerüstet ist, haben wir ein Problem. Wie hoch können wir ohne Sauerstoff gehen, ist die Frage. Die Meinungen am vergangenen Freitag waren ja nicht einheitlich. Jeder von uns hat schon ohne Schwierigkeiten an der 4000-m-Marke gekratzt. Ich hatte auch im Himalaya am Tilicho Lake in 4920 m keine Anzeichen der Höhenkrankheit, nur etwas schlechter geschlafen hatte ich damals. Natürlich war ich dort durch einen mehrtägigen Aufenthalt in Hochlagen akklimatisiert. Wenn man sich nur wenige Minuten in solchen Höhen ohne zusätzlichen Sauerstoff befindet, müsste dies ohne Gefahr möglich sein, war die einhellige Meinung. Außerdem ist in einer Anweisung der ehemaligen Luftwaffe zu lesen, dass, wer sich selbst beobachtet, die ersten Anzeichen der Höhenkrankheit nicht übersehen wird, und das gibt den Ausschlag. Es wird beschlossen, spätestens in 5000 m Höhe den Flug abubrechen und schnellstmöglich wieder unter 3500 m zu sinken. Während der gesamten Flugdauer wollten wir uns gegenseitig mittels Funkkontakt überwachen.

Es ist ein typischer Frühjahrsföhn. Am Boden recht turbulent und dann, bereits in 1000 m, steht man in der Welle. Der Schlepppilot der Traunsteiner Piper, Elmar Reitmeier, hat mich in 1000 m an der Hochplatte ausgeklinkt und nun stehe ich am Ausgang des Achentals in der Welle. Es ist eine Freude zu sehen, wie schnell sich der Höhenmesser dreht. Auch die Kommunikation mit den anderen Maschinen funktioniert einwandfrei. Zum Genießen der Landschaft bleibt kaum Zeit. Schnell nähere ich mich der 5000-m-Marke und jetzt heißt es: Klappen raus, den Vogel in den Slipp bringen und runter auf 3500 m.

Ich fliege gegen Süden und bin über dem Klobenstein am Ende des Achentals wieder in der Welle. Das Spiel beginnt von neuem. Hinauf auf 5000 m, die Klappen heraus und wieder herunter auf 3500 m. Auch auf der Ostseite des Kaisergebirges, zwischen Zahmen und Wilden Kaiser, erwische ich eine Welle und kann noch einmal auf 5000 m klettern.

Wie hoch diese Welle reicht, erfahren wir durch einen, der Sauerstoff an Bord hat. Er meldet sich aus über 7000 m.

Mittwoch, der 4.5.1977 Wieder bläst der Föhn und diesmal noch kräftiger. Ich sitze in meinem Büro in München und tröste mich mit Erinnerungen an das vergangene Wochenende. Probiert es heute jemand und wie hoch es wohl gehen wird?

Einen Tag später weiß ich es. In der Zeitung steht, dass ein Segelflugzeug bei einem Föhn-Flug in Krün (zwischen Walchensee und Mittenwald) abgestürzt sei. Es war Jochen von Kalckreuth.

Der Segelflug verlor damit nicht nur einen Spitzenpiloten des Alpenflugs, sondern auch eine Persönlichkeit, die durch ihre schriftstellerische Fähigkeit die Faszination unserer Sportart wiedergeben konnte.

Der Absturz von Jochen von Kalckreuth, dessen Ursache anscheinend Sauerstoffmangel war, veranlasste uns, uns einmal etwas näher mit diesem Problem zu beschäftigen.

In den Höhenflugregeln der Luftwaffe von 1941, die wir mit einer Dräger-Membranlung bekommen hatten, steht:

Fliegen über 4000 m ohne Sauerstoffatmung ist verboten. Zwischen 4000 und 7000 m ist Luftbeimischung zum Atmungssauerstoff zulässig. In 8000 m Höhe muss reiner Sauerstoff ohne jede Luftbeimischung geatmet werden.

Und bei der Höhenkrankheit heißt es:

Der gegen Sauerstoffmangel empfindlichste Teil des menschlichen Körpers ist das Gehirn. Hieraus entstehen verhängnisvolle Krankheitserscheinungen geistiger Art. Es leidet die Selbstkritik und die Urteilsfähigkeit über den eigenen Zustand. Daher werden auch die ersten körperlichen Symptome oft übersehen, ja sogar eine überstandene Höhenkrankheit später abgestritten. Danach stellen sich als weitere Erscheinungen Gleichgültigkeit, Willensschwäche und Schläfrigkeit ein. Auch grundlose Heiterkeit oder Aufgeregtheit kann vorkommen.

Es war uns allen klar, dass jeder auf die Sauerstoffunterversorgung anders reagiert. Nur wie man in welcher Höhe reagiert und welche Anzeichen beim Einzelnen auftreten würden, das war nicht klar. Um dies herauszufinden, benötigt man eine Unterdruckkammer, die aber für einen normal Sterblichen selten zugänglich ist.

Einer der vier Domizilvereine in Unterwössen ist die „Bundeswehr-Sportfluggruppe Neubiberg“. Nach langwierigen, zähen Verhandlungen schafften sie es, dass wir Zivilisten unsere Höhentauglichkeit in einer Unterdruckkammer des Fliegerhorstes Fürstenfeldbruck testen konnten.

Nach aufwendigem Papierkram und einer medizinischen Untersuchung durften wir in der Kammer Platz nehmen. Wir bekamen Aufgaben gestellt und der Luftdruck wurde in kleinen Stufen reduziert.

Das Ergebnis dieses Versuchs war ernüchternd. Keiner erreichte ohne Ausfälle die Höhe, die er sich selbst zutraute. Die Symptome, die dabei auftraten, waren bei keinem gleich. Bei mir machte sich ab 4300 m eine spürbare Verminderung der Konzentrationsfähigkeit bemerkbar.

Bei anderen traten die Symptome bereits bei 3400 m auf und am schlimmsten war es bei einem starken Raucher. Bei ihm zeigten sich die ersten Anzeichen bereits in einer Höhe von 2800 m auf.

Und das Ergebnis:

Wenn kein Sauerstoff an Bord ist, werden längere Flüge in Höhen über 3500 m vermieden.

Nie wieder ohne Sauerstoff in Höhen über 4000 m NN, auch nicht kurzzeitig. Die Gefahr der veränderten Wahrnehmung und der Selbstüberschätzung ist viel zu groß.

Miteinander reden müsste man halt.

Wird ein Verein 25 Jahre alt, dann darf er sich schon mal einen größeren Wunsch erfüllen. Bei der Segelfluggruppe Siemens war dies 1978 der Fall, ein neuer Doppelsitzer, ein TWIN-Astir (D-1000) stand auf dem Wunschzettel.

Unser Vorstand Dr. Dr. Götz Scherff hatte es wieder einmal geschafft, einen Zuschuss zu organisieren, der zusammen mit einer Vereinsumlage diese Anschaffung ermöglichte.

Am 17.6.1978 war es dann so weit. Am Flugplatz in Unterwössen standen die Vereinsmitglieder und erwarteten ihren neuen Vogel, der per Luft von Mindelheim-Mattsies nach Unterwössen überführt wurde.

Wir, das heißt Götz Scherff als Pilot und ich als Sicherheitsballast, hingen unterdessen hinter unserer Do 27, die von Gustl Leyendecker geflogen wurde.



Ideal für so einen Lufttransport

konnte man das etwas böige Wetter mit seiner geschlossenen Wolkendecke bei ca. 350 bis 400 m über Grund nicht gerade nennen. Zeitweise wurden wir recht ordentlich durchgeschüttelt und da war es nicht so leicht für meinen Vordermann, den trägen Vogel hinter der Do zu halten. Vermutlich wäre eine Woche Hanteltraining die richtige Vorbereitung für so einen Überführungsflug gewesen. Die Ruderkräfte, die bei einer etwas höheren Geschwindigkeit auftreten waren ungewohnt und wir hatten es eilig, da wir in Mattsies gebummelt hatten.

Götz war ein hervorragender erster Vorsitzender, aber, wie er selbst meinte, ein Pilot mit wenig Übung. Ich hatte das Gefühl, dass er froh war, wenn ich zwischendurch mal eingriff und den Vogel wieder hinter die Schleppmaschine brachte. Meistens schaffte er dieses Manöver, aber seine Anspannung war deutlich zu spüren.

Als der Schleppzug gerade den Rand des Starnberger Sees bei Feldafing überflogen hatte und mein Vordermann bemüht war, den schweren Bock wieder hinter die Do zu bringen, löste sich nach einer kräftigen Böe das Schleppseil von der Do-27.

350 m sind nicht gerade viel zur Vorbereitung einer Außenlandung und da meine Erfahrung damit etwas wesentlich höher war als die meines Vordermannes, übernahm ich das Weitere.

180° Kehrtkurve, zurück zum Ufer, Schleppseil an einer Stelle ausklinken, an der man es wiederfinden kann (haben wir natürlich nicht wiedergefunden) und eine geeignete Landewiese suchen.

Na ja, zum Suchen hatte ich nicht viel Zeit und das Angebot von geeigneten Flächen in der buckligen Landschaft war sehr bescheiden. Eine bereits gemähte, eingezäunte Wiese mit offenem Gatter, die ich im Direktanflug erreichen konnte, bot sich an.

Quer zur Wiese verläuft eine Straße, auf der ein Bauer mit seinem Traktor unterwegs ist. Hoffentlich will der nicht auch auf diese Wiese, die Einfahrt hat er ja schon fast erreicht.

Links von mir, auf der anderen Seite der Alleebäume, liegt ein sanft ansteigender, mit hohem Gras bewachsener Hang. Der könnte als Notlösung infrage kommen, aber das gibt dann eine Landung hangaufwärts.

Natürlich beanspruchte der Bauer seine Wiese und biegt vor mir ein. Wenn ich den jetzt noch überfliegen wollte, müsste er wahrscheinlich den Kopf einziehen und die Landebahn wäre dann trotzdem zu kurz.

Es bewahrheitete sich wieder einmal, dass das Einplanen eines Ersatzlandefeldes nicht gerade das Schlechteste ist.

Linkskurve über die Alleeebäume, hinter den Bäumen kurz andrücken, um für den leichten Gegenhang genügend Fahrt aufzubauen, und dann weich aufsetzen, so dachte ich.

Leider habe ich in meiner Anspannung aber nur gedacht und

nicht mit meinem Vordermann geredet. Besser wäre es gewesen, ich hätte ihn von meiner Absicht in Kenntnis gesetzt.

Beim Fahrtaufholen hinter den Bäumen glaubte er, ich würde den Vogel in den Boden bohren. Sein rein instinktiver Griff zum Knüppel bewirkte, dass aus der sanften Landung eine Sacklandung wurde, die unser Fahrwerk mit dem Bruch einer Lagerschale quittierte.

Anstelle durch die Luft ging es also diesmal per Straße nicht nach Unterwössen, sondern zurück nach Mattsies.

Zur 25-Jahrfeier war der TWIN dann trotz aller Widrigkeiten in Unterwössen und einer zünftigen Feier stand nichts mehr im Wege.



Osterfliegerlager in Lienz

Wenn anderswo an Ostern bereits fröhlich geflogen wurde, da saßen wir in den 70er Jahren in Unterwössen meist noch am Boden. Da in den Wintermonaten die Sonne den Flugplatz Unterwössen meidet, lag dort meistens der Schnee zu Ostern noch so hoch oder der Platz war noch so nass, dass an einen ordentlichen Flugbetrieb nicht zu denken war. Ein Ausweichplatz musste her.

Helmut Grix, ein befreundeter Segelflieger und Stammgast in Unterwössen, hatte in den vergangenen Jahren das Gelände auf der Alpensüdseite bereits erkundet und 1975 am Flugplatz Lienz-Nickolsdorf ein Osterfliegerlager organisiert. Da die Nickolsdorfer in der Regel erst ab Mai den Flugbetrieb aufnahmen, musste er mindestens 8 Flugzeuge zusammenbringen, damit dieses Vorhaben in die Tat umgesetzt werden konnte. Seine Berichte über ihre Flüge in Osttirol, Kärnten und Südtirol gaben den Ausschlag, dass auch wir uns für Lienz entschieden.



Zum ersten Mal fand für uns 1979 in den Osterferien ein Fliegerlager in Lienz statt. Im Konvoi mit Cirrus (D-3100) Astir CS (D-7000) und der ganzen Familie ging es über den Felber Tauern Pass nach Osttirol. Sigi Bodner, der Obmann (Vorsitzende) der Lienzer Segelflieger, hieß uns mit so einer Herzlichkeit willkommen, dass der Eindruck entstand, man gehöre schon seit Jahren zu seinen Gästen. Das Ergebnis davon war, dass wir über mehrere Jahre die schadhafte Instrumente seines Vereins mit nach Unterwössen nahmen und dort reparierten. Wir hatten uns in unserer Werkstatt die nötige Einrichtung dafür geschaffen.

Obwohl das Wetter 1979 und damit die Ausbeute beim ersten Ausflug nach Lienz nicht gerade überwältigend war, hat uns Lienz zum Wiederkommen animiert. Nicht nur die Flüge bis zum Dobratsch im Osten und bis nach Sterzing im Westen waren dafür ausschlaggebend. Die Atmosphäre am Platz und der Kontakt mit Gleichgesinnten trugen genauso dazu bei wie das Urlaubsvergnügen der Familie. Da sich jeweils 2 Mann in dieser Woche eine Maschine teilten, blieb genügend Zeit für gemeinsame Aktivitäten.

Von da ab ging es 30 Jahre lang regelmäßig an Ostern auf die Alpensüdseite.



Eine ASW 20

Es tut sich etwas in unserem Verein. 1977 wurde von der FAI eine neue Wettbewerbsklasse eingeführt, die sogenannte „15-m-Rennklasse“. Diese Klasse schreibt als einzige Beschränkung eine Spannweite von maximal 15 m vor und nun konnten die Entwickler ihren Ideen freien Lauf lassen. Bei Schleicher wurde die ASW 20 speziell für diese Klasse konstruiert und so einen Vogel wollten wir haben. Einer der beiden Standard-Cirrus wurde verkauft und dafür eine ASW 20 bestellt.



Am 15. Juni 1980 stand dann das neue Flaggschiff unseres Vereins (D-2020) in Unterwössen und Gustaf Leyendecker und ich konnten es testen. Wir machten uns mit den Wölbklappen, die in fünf Stellungen zwischen -11° und $+55^\circ$ rastbar sind vertraut, und dann konnte es losgehen.

Erstaunt war ich über das stabile Verhalten in der ersten Phase beim F-Schlepp. Mit Wölbklappenstellung 2 (-6°) wurde mit minimaler Tendenz zur Flügelablage angeschleppt, bei 50 km/h in die Stellung 3 (0°) gewölbt und bei knappen 80 km/h war ich in der Luft. Schnellflug, Langsamflug, Trimmung, Kurbeln, Slippen, alles wird ausprobiert und nirgends finde ich ein Haar in der Suppe. Der Vogel lässt sich mit zwei Fingern steuern und seine weichen Flügel schlucken manch harten Schlag. Ich verliebte mich sofort in das tolle Flugverhalten.

Solange man die Wölbung in Stellung 3 lässt, benimmt sich die ASW 20 wie jedes andere gute Standardflugzeug. Als Wölbklappenflugzeug ist dies dann schon etwas anderes. Mir wird schnell klar, dass zur Beherrschung der verschiedenen Einstellungen noch einige Trainingsstunden erforderlich sein würden.

Und dann das Landen.

In Stellung 3, wie bereits erwähnt, hat man ein Standardflugzeug.

Aber es gibt ja noch die Stellungen 5 ($+55^\circ$) die

	ASW 20	G 104 (Seed Astir II B)
Spannweite	15 m	15 m
Gleitzahl	ca. 42 bei 115 km/h	ca. 41 bei 120 km/h
Geringstes Sinken	0,59 m/s bei 84 km/h	0,57 m/s bei 75 km/h
max. Fluggewicht	454 kg	400 kg
Höchstgeschwindigkeit	265 km/h	270 km/h
Mindestgeschwindigkeit	km/h	70 km/h

ich nach einigen Flugstunden ausprobiere. Rastet man diese Stellung und benutzt dazu noch die Bremsklappen, geht es steil nach unten. Gerade mal einen Gleitwinkel von 1 zu 4 erreicht man und der Abfangbogen sollte schon exakt passen. Der Bodeneffekt hält die 20 noch in der Luft und ein Durchsacken, auch aus geringer Höhe, soll für das Fahrwerk und das eigene Wohlbefinden nicht förderlich sein. Wer es nicht ganz so eilig hat, dem sei die unbezeichnete Rasterung zwischen 4 und 5 ($+38^\circ$) empfohlen. Die reicht auch für kurze Landungen und erfordert keinen so steilen Anflug.

Und noch ein neues Flugzeug gab es 1980. In München Sendling sind die Firmen Siemens und Grob Nachbarn mit freundschaftlichen Beziehungen. Da am Werksgelände von Siemens Platznot herrschte, hat es Burkart Grob ermöglicht, dass wir unsere Vereinswerkstatt in einem seiner Gebäude einrichten konnten. Unsere beiden Standard-Cirrus hatte Grob produziert und nun bot er uns im Herbst 1980 einen Speed-Astir II B mit kurzer Lieferzeit an. Damit konnte die Vereinsphilosophie, immer zwei gleichwertige Flugzeuge zu besitzen, wieder erfüllt werden.

Die Grob G 104, der Speed-Astir hatte ihren Erstflug am 3. April 1978 und wurde in den Versionen Speed-Astir II und II B insgesamt 108-mal gebaut.

Der Speed Astir

1981 konnten Gustl Leyendecker und ich den neuen Speed-Astir II B (D-3500) an Ostern nach Lienz entführen und ausgiebig testen.

Früher als sonst waren wir am Platz, denn uns war klar, dass sich der Speed-Astir beim Aufrüsten nicht mit der ASW 20 messen kann. Die Flügel mit über 72 kg pro Stück kann man nicht als rückenfreundlich bewerten und die durchgehende Wölbklappe verhindert das Anheben der Fläche im Endleistenbereich. Man braucht beim Montieren also eine Hebevorrichtung und einen dritten Mann. Auch der Ruderanschluss beim rechten Flügel ist etwas umständlich. Der Flügel wird bis auf ca. 4 cm an den Rumpf herangeschoben und in dieser Position die Ruder angeschlossen. Am besten verwendet man eine Holzleiste als Abstandshalter, dass keiner die Fläche an den Rumpf schieben kann, während man mit seinen Fingern dazwischen herumfummelt.

Wie vermutet benötigten wir für das Aufrüsten der Maschine erheblich länger als bei der ASW 20. Aufbauen ist das eine, das wird irgendwann zur Routine. Wie entspannt man mit diesem Vogel in der Luft zurechtkommt, ist bedeutend wichtiger und davon wollte ich mir ein Bild machen. Am Start- und Schleppverhalten gibt es bis auf ein nervöses Höhenruder nichts Auffälliges. An der „Roaner Alm“, dort wo die Straße über den Iselberg in Richtung „Großglockner“ abzweigt, wird ausgeklinkt. Nach einigen Achten bin ich über der Hangkante und kann kreisen. Der Bart ist sehr eng. Mit ca. 45° Querlage arbeite ich mich hoch. Dabei ist viel Stützquerruder notwendig und der Flieger schwimmt ein wenig. Auch das Rollverhalten scheint um einiges träger zu sein als das der ASW 20.

Als Nächstes kann ich mich mit einer Besonderheit des Speed Astir, dem Wölbklappenhebel, vertraut machen. Es gibt keine vorgegebene Rasterung, die Einstellung ist stufenlos. Der Hebel ist über einen Bowdenzug mit dem Fahrtmesser gekoppelt. Um die optimale Wölbklappenstellung zu erreichen, wird ein beweglicher blauer Bereich innerhalb der Skala, der sich mit dem WK-Hebel mitbewegt, einfach



Speed Astir Grob G 104

dem Fahrtmesserzeiger nachgeführt und zur Deckung gebracht. Es dauert einige Zeit, bis ich das einigermaßen im Griff habe. Man muss nämlich ständig nachtrimmen, damit die Ruderkräfte gering bleiben.

Bei Bruneck steigt eine Libelle knapp unter mir in den Bart ein und hat mich im Nu ausgekurbelt. So etwas weckt natürlich den Ehrgeiz. Gegen eine leichte Libelle kommt der Speed mit seinem hohen Gewicht beim Steigen nicht an. Beim Vorflug macht er dieses Manko aber schnell wieder wett. Ich fliege schneller als er und am nächsten Bart steigt er erheblich tiefer unter mir ein als beim letzten Bart. Na ja, Gewicht schiebt halt und die exakte Anpassung der Wölbklappenstellung an die Geschwindigkeit dürfte auch dazu beigetragen haben. Dieses Vögelchen macht zwischen den Bärten Spaß, aber diesen Spaß muss man sich erarbeiten. Der steife Flügel teilt einem die Thermik gut mit. Bei ruppiger Thermik hat man aber richtig was zu tun.

Dann geht es zur Landung. In Stellung fünf oder sieben wölben, die Bremsklappen ausfahren und man kann ähnlich steil wie mit der ASW 20 anfliegen.

Fazit: Der Speed-Astir ist ein Renner für gute Wetterlagen.

Ein Streckenfluglehrgang

Wie war das doch gleich? Ich brauche etwas Zeit, um die Frage meines Hintermanns einigermaßen richtig beantworten zu können. Ich bin mit einem Flachlandflieger im Twin-Astir zum Dachstein unterwegs, um ihm die Schönheiten des alpinen Segelflugs näherzubringen, und nun löcher-te er mich ständig mit Fragen. „*Warum fliegst du diese Kante an, die andere wird doch genauso von der Sonne angestrahlt.*“ „*Hier am Hang ist doch Steigen, warum fliegst du hier mit Überfahrt*“ „*Wo würdest du hier landen usw.*“ Den Großteil der Fragen konnte ich spontan beantworten, bei einigen aber war Nachdenken angesagt. Warum fliege ich immer genau diesen Punkt an, obwohl der andere doch genauso vielversprechend aussieht? Dass dieser Punkt aus Erfahrung besser ist, als der andere, ist keine Erklärung. Warum er besser ist, ist eine Erklärung, und deswegen war eine spontane Antwort nicht so einfach. Es wird vieles zur Routine, wenn man öfter das Gleiche tut und sich dieses bewährt. Der Mensch ist halt ein Gewohnheitstier.

Dass man sein erworbenes Wissen weitergibt, ist selbstverständlich. Meistens geschieht es aber so nebenbei und deshalb nur bruchstückweise. Dieser Flug war ausschlaggebend, alle Aspekte des Streckenflugs einmal in größerer Runde zu diskutieren. Das Ergebnis der Runde war der Wunsch an mich, einen Streckenfluglehrgang zu organisieren.

Die Überlegungen für den Praxisteil machten die kleinsten Probleme. Die Strecken, auf denen das im theoretischen Teil gebotene Wissen erprobt werden konnte, waren schnell gefunden.

Der theoretische Teil verursachte etwas mehr Kopfzerbrechen. Wenn man sich im Laufe der Zeit auch einiges an Fachwissen angeeignet hatte, so war mir doch klar, dass dieses Wissen oft oberflächlicher Natur war. Arbeitet man sich dann in tiefere Schichten vor, kommt einem schnell die Erkenntnis: „Je mehr man weiß, je klarer wird einem, dass man nichts weiß.“

Da jede Antwort auf eine Frage in der Regel den Weg für weitere Fragen öffnet, fällt mir die Entscheidung, bis zu welcher Tiefe man bei einem Lehrgang gehen kann, nicht leicht.

Über die Grundlagen unseres Motors, der Sonneneinstrahlung, gibt es genügend Informationsmaterial. Über deren Auswirkungen im Gebirge, dort wo die Hangneigung, Abreißkanten, Leebildung und die Talwindssysteme einen wesentlichen Einfluss auf die Thermik haben, werden die Aussagen spärlicher. Dieses Thema scheint mir für eine Vertiefung angebracht.

Ein anderes Thema für einen Streckenflug im Gebirge ist die Sicherheit. Nicht nur Hindernisse wie Berg- und Materialseilbahnen, Lawinensprengseile und Hochspannungsleitungen sind es, die zu erhöhter Aufmerksamkeit auffordern, viel öfter ist es der Berg selbst, der das Flugverhalten beeinflusst. Selbst in 3000 m Höhe befindet man sich oft in Bodennähe und Hangfliegen will gelernt sein.

Der Hangaufwind zwingt einen oft, sehr nahe an die Felswand heranzugehen. Dort ist er zwar am stärksten, aber oft auch sehr turbulent. Örtliche Leebereiche sind oft nicht vorhersehbar und müssen ertastet werden. Hangfliegen ohne Überfahrt kann demnach tödlich enden.

Fliegt man im Verband, ist dies auch ein Thema, das einer theoretischen Vorbereitung bedarf. Neben dem richtigen Ein- und Ausfliegen bei einem gemeinsam genutzten Bart ist vor allem das Verhalten beim Hangfliegen zu berücksichtigen. Zu der normalen Regelung, rechte Fläche am Hang hat Vorflugrecht und immer vom Berg weg kurven, kommt noch hinzu, dass die Kollegen nie hinter einer Hangkante verschwinden dürfen. Sehen und gesehen werden verhindert Zusammenstöße, und dies gilt nicht nur beim Hangflug. Es gibt ja auch noch andere, wir sind bei gutem Wetter nicht alleine unterwegs, und diese Freunde muss man auch im Blick behalten. Luftraumbeobachtung ist wichtiger, als auf die Instrumente zu starren.

Wie gesagt, je mehr man weiß, desto klarer wird einem, wie wenig man weiß“. Deswegen hat sich der theoretische Teil für den Streckenfluglehrgang auf 60 Overhead-Folien aufgebläht, der dann lange Jahre auch der DASSU als Grundlage für ihre Streckenfluglehrgänge diente.

Die Diskussionen, die bei der Vorbereitung für den Streckenflug entstanden, haben so manche Unklarheit beseitigt, und nicht nur für die Teilnehmer war dies lehrreich, auch für mich wurde einiges klarer.

Theoretisch waren die Teilnehmer des Streckenfluglehrgangs also gut vorbereitet. Etwas anderes war das mit ihrer Flugerfahrung. Alle waren sichere Piloten im erweiterten Platzbereich, aber den Stress der ersten Außenlandung, den hatten sie noch vor sich. Da bei Streckenflügen immer ein Absaufisiko besteht, musste ich mir auch darüber Gedanken machen. Auch die notwendige Routine beim Flugzeug-Handling am Boden fehlte ihnen noch. Unsere Vereinsmaschinen werden im Frühjahr aufgebaut, dann in die Halle gestellt und im Herbst wieder abgebaut.

Der praktische Teil begann also mit dem Organisieren einer Rückholmannschaft, dem Vorbereiten der Transporthänger, dem Auf- und Abrüsten und einer Ziellandung auf einem fremden Landeplatz. Hierfür bot sich der kleine Grasplatz Grabenstätt am Südostende des Chiemsees an. Bis dorthin sind es von Unterwössen aus 13 km. Ein F-Schlepp auf 800 m reichte aus, um dort mit über 400 m anzukommen. Da hatte der Pilot noch genügend Zeit, um sich eine ordentliche Lande-einteilung auszuarbeiten, und das ist ja auch die Höhe, in der man bei Gefahr einer Außenlandung in den Bergen, ein Landefeld ausgewählt haben sollte. Ein gut sichtbares weißes Band wurde als Ziellinie in Grabenstätt ausgelegt und die Anflüge konnten beginnen.

Für die meisten war es die erste Landung auf einem fremden Platz und dazu noch eine Ziellandung mit erfreulichem Ergebnis. Es gab nichts auszusetzen. Diese Aktion war ein voller Erfolg. Hatte man bei Einzelnen vorher noch den Eindruck, dass sie einer möglichen Außenlandung noch mit sehr viel Skepsis begegneten, so war nachher zwar der Respekt davor immer noch vorhanden, aber die Unsicherheit war verschwunden.

Auch die vorher ausgearbeitete Checkliste für einen Überlandflug bewährte sich. Sie beinhaltet alles, was für Überlandflüge notwendig war. Von den Vorbereitungsaufgaben bis zur persönlichen Ausrüstung und dem Prozedere nach einer Außenlandung.

Der Wettergott hatte Verständnis für unser Vorhaben und bescherte uns beim ersten Lehrgang 5 gute Tage, die meine Schützlinge sichtlich genossen. Die am Vorabend ausgearbeiteten Strecken wurden vor dem Start nochmals theoretisch erläutert und dann konnte es losgehen.

Wir hatten uns Strecken zwischen 150 und 250 km ausgesucht, die ohne Probleme bewältigt wurden. Ohne Probleme, für meine Schützlinge, wie sie am Abend behaupten. Für mich war es dagegen etwas anstrengender. Da gab es den Forschen, der vorwärtsstürmte, und den Zögerlichen, der aufs Obenbleiben großen Wert legte und deswegen langsamer war. Ich hatte es mir leichter vorgestellt, einen solchen Haufen über eine längere Strecke zusammenzuhalten. Aber nach einer Eingewöhnungsphase war auch dies kein Problem mehr.

Bei den abendlichen Auswertungen und Diskussionen über das Erlebte kamen auch andere Themen zur Sprache. Eine davon war die Beurteilung der eigenen Leistungsfähigkeit. Hierbei gingen die Meinungen weit auseinander. Während einer die Meinung vertrat, er könnte seine Leistungsfähigkeit sicher beurteilen, bestanden bei den anderen Zweifel an dieser Aussage. Die körperliche Leistungsfähigkeit ist natürlich ein wichtiges Thema, aber es kommt nicht alleine darauf an. Die geistige Leistungsfähigkeit nimmt in unserer Sportart einen hohen Stellenwert ein. Besonders deutlich wird dies bei längeren Flügen, bei denen man 6 bis 7 Stunden unterwegs ist und ständig Entscheidungen zu treffen hat.

Was passieren kann, wenn diese Leistung nachlässt, dafür habe ich ein Beispiel.

Ich befinde mich auf dem Rückweg vom Arlberg. Anstrengend und turbulent war der heutige Tag und jetzt am späten Nachmittag lässt auch noch die Thermik sehr stark nach.

Zwischen Rofahn und Kufstein gibt es einen Geländeabschnitt, ähnlich eines engen, kurzen Tals, dessen Nordseite steil aufragt und dessen Südseite ins Inntal abfällt. Der zum Inntal abfallende Bergkamm trägt noch etwas, und auf diesem fliege ich wenige Meter über den Baumwipfeln entlang.

Dann eine Schrecksekunde. Vor mir taucht in gleicher Höhe und etwas zum Tal hin versetzt eine Maschine auf, die mir entgegenkommt. Nach rechts, zum Tal hin ausweichen, das geht nicht, er ist schon viel zu nahe, und wenn ich jetzt einkurve, fliege ich ihm genau vor die Schnauze. Unter ihm hindurchtauchen, auch das geht nicht, dafür ist kein Platz vorhanden. Ich bin ja nur wenige Meter über den Baumwipfeln. Ich kann also nur nach links ins Tal hinein ausweichen. Ein kleiner Schwenk nach links und schon bin ich unterhalb der Hangkante im Tal gefangen.

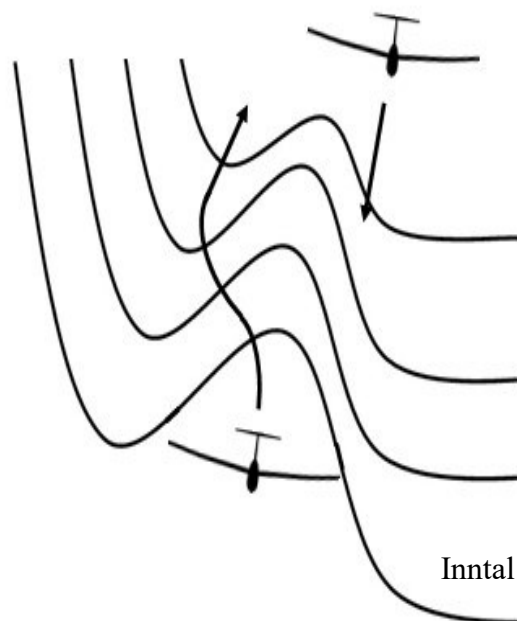
Jetzt ist guter Rat teuer. Das Tal steigt in meiner Flugrichtung leicht an. Über den Bergrücken ins Inntal hinaus komme ich aber nicht mehr und für eine Kehrtkurve ist das Tal viel zu eng. Auch der Talgrund, ca. 150 Meter unter mir, ist unlandbar.

Meine Ortskenntnisse verhindern vermutlich eine panische Reaktion. Mir ist bewusst, dass das Talende, das einige 100 m vor mir liegt, steil ins Inntal abfällt. Mit dem Gleitwinkel meines Spatzen müsste das gerade so zu schaffen sein, und so ist es. Nur wenige Meter sind es zwischen mir und dem dort stehenden Haus, aber dann hab ich wieder Luft unter den Flügeln und kann aufatmen. Der Schreck sitzt mir noch einige Zeit in den Gliedern und es dauert, bis ich das Geschehene aufarbeiten kann.

Warum habe ich die mir entgegenkommende Maschine so spät entdeckt? Da die entgegenkommende Maschine keine Kurskorrektur vornahm, gehe ich davon aus, dass er durch die tief stehende Sonne geblendet wurde und mich deshalb nicht sah. Außerdem hatte der Pilot auch nach den Hangflugregeln, rechte Fläche am Hang hat Vorflugrecht, sich vollkommen korrekt verhalten. Ich aber hatte die Sonne im Rücken und deswegen eine viel klarere und bessere Sicht. Und warum habe ich ihn so spät entdeckt?

Ich war spät dran und überall baute die Thermik stark ab. Vor mir lagen noch 45 km. Diesen kleinen Hang entlang konnte ich meine Höhe gerade so halten und darauf konzentrierte ich mich voll. Hinzu kommt noch, dass ich mich knapp über die Hangkante bewegte und auch dies meine Aufmerksamkeit in Anspruch nahm. Der Flug so knapp über der Hangkante war kein Problem, da ich ja jederzeit nach rechts ins Inntal ausweichen konnte. Das Problem war also nicht meine Flugtechnik, sondern es war die nachlassende Aufmerksamkeit.

Ich war bereits über 6 Stunden unterwegs und dieser Tag war anstrengend. Am Ende eines solchen Tages, an dem man sich nur noch auf den sicheren Heimflug konzentriert und aufkommende Müdigkeit das Konzentrationsvermögen vermindert, ist ein Fehlverhalten wahrscheinlicher. Zu beachten ist hierbei, dass aufkommende Müdigkeit, wenn überhaupt, erst im Nachhinein wahrgenommen wird. Dies zeigt wieder einmal, wie wichtig körperliche Fitness für unseren Sport ist.



Fallschirmfliegen

Wer kommt nur auf diesen blöden Gedanken? Manches ist mir schon eingefallen, aber dass ich einmal freiwillig aus einem Flugzeug springe, so etwas konnte ich mir nie vorstellen.

Einer dieser langen Abende nach einem erfolgreichen Flugtag war der Auslöser. Da wird über Erfolge berichtet, aber auch über Begegnungen mit anderen Maschinen, die einem zu nahe kamen. Dann wird diskutiert, wie man im schlimmsten Fall wohl reagieren würde. Ist doch klar, man müsste aussteigen, aber wie? Ausprobieren müsste man so etwas einmal, meint einer, und andere stimmen ihm zu. Die Mühldorfer Fallschirmspringer bieten doch einen Probesprung für diese Situationen an, kommt aus einer Ecke, und dort könnte man sich doch einmal unverbindlich erkundigen. Zustimmendes Gemurmel, keiner traut sich, gegen den Vorschlag ein Veto einzulegen, obwohl in den meisten Gesichtern keine Begeisterung zu sehen ist.

Der Herdentrieb schafft es, dass man an so einer Aktion teilnimmt, und nun sitze ich in der Maschine und soll mich in die Tiefe stürzen. Während der theoretischen Einweisung war ich noch ganz zuversichtlich, aber je höher wir steigen, umso mulmiger wird es mir. Die Auslöseleine des Fallschirms ist am Flugzeug gut verknotet, die Beine baumeln im Freien und die 600 Meter für den Absprung kommen immer näher. Dann ist die Absprunghöhe erreicht. Soll ich, soll ich nicht, aber man will ja nicht als Feigling dastehen, also lasse ich mich fallen.

Es sind ja nur wenige Meter freier Fall, bis der Fallschirm aus der Packung gezogen wird, aber dieser Zeitraum kommt mir ewig vor. Dann ein kräftiger Ruck, der Fallschirm hat sich geöffnet. Ich schwebe und langsam werde ich wieder ruhiger. Dieses Schweben ist ein herrliches Gefühl und jetzt kann ich Fallschirmspringer verstehen, wenn sie von ihrem Sport schwärmen.

Viel zu schnell kommt der Boden näher und jetzt muss ich mich auf die Landung konzentrieren. Nicht gerade sanft setze ich auf und dann hüllt mich der Fallschirm ein.

Schön war es, so meinen alle. Erst als der Erste zugibt, dass es ihm beim Absprung etwas mulmig war, stimmen auch die anderen ein.

Bei einem Flugfest in Moosburg demonstrierte ein Könnner, Gillmann oder so ähnlich hieß er, einen Sprung aus einer in 60 m Höhe fliegenden Motormaschine. Er besuchte uns am 18.09.1983 mit seinem Schirm und einem langen Seil in Unterwössen. Das Seil wird am Auto befestigt, 2 Mann halten den Schirm, das Auto zieht an und wenn die beiden den Schirm gleichzeitig loslassen, wird man in die Luft katapultiert. Wenn sie ihn nicht gleichzeitig loslassen, wie bei mir, geht es zunächst einige Schritte seitwärts, bis sich das Ganze stabilisiert.

Dann kommt das Positive. Man hat seinen Spaß, solange das Auto fährt. Das am Fallschirm schweben kann man auch hier genießen und man braucht nicht aus einem Flugzeug zu springen.



Doppelschlepp

Wieder einmal gibt es Probleme in Unterwössen. Ein Mensch liebt die Berge und das Achental, ja das ist für ihn etwas ganz Besonderes, und deswegen zieht er dorthin. Dass es dort seit 1954 einen Segelflugplatz gibt, auf dem auch eine Motormaschine zum Schleppen von Segelflugzeugen stationiert ist, das ist ihm bewusst, aber das kann man bestimmt ändern. Wozu hat man denn Beziehungen, und es gibt doch immer und überall Leute, die sich hinter dem Argument Lärmbelästigung einordnen lassen. Dass der F-Schleppbetrieb ganz eingestellt wurde, das erreichte er nicht, aber eine Reduzierung der Startzahl auf 15 pro Tag, das erreichte er.

Nun hatte die DASSU ein Problem. Bei gutem Streckenflugwetter standen erheblich mehr Flugzeuge am F-Schlepp als Startgenehmigungen für die Porsche Remorqueur vorhanden waren. Zunächst bekam jeder der 4 Domizilvereine 2 F-Schlepp je Tag und der Rest ging an die Gäste der DASSU. Da bei den meisten Wetterlagen der Windenschlepp keine Alternative zum F-Schlepp bietet, musste eine andere Lösung gefunden werden. Was also tun? Nach einigen Diskussionen der Vereine mit der DASSU kam jemand auf den Gedanken, den F-Schleppmangel durch Doppelschlepp zu mildern. In der Theorie wusste man Bescheid, wie so etwas ablaufen hat, aber die Praxis musste erstmal erprobt werden. Klar war die Seillänge: 30–40 Meter beim kurzen und 50–60 Meter beim langen Seil. Klar war auch, dass das Segelflugzeug am kurzen Seil die Leeposition einnimmt, als Erster abheben und als Letzter ausklinkt. Unklar ist, ob man die exakte Position nach dem Abheben während des gesamten Fluges einhalten kann.

Einige Piloten wurden für die ersten Testflüge ausgesucht und dann konnte es losgehen. Mein Partner ist die SB 5B von Martin Müller am kurzen Seil und ich fliege die ASW 20. Leicht versetzt haben wir uns hinter der Remo eingereiht. Einen etwas erhöhten Puls kann ich nicht verleugnen, als die Motormaschine anzieht. Es dauert unwesentlich länger, bis die Querstabilität erreicht ist. Die SB 5 hebt ab und hängt sauber, et-



was versetzt hinter dem Schleppflugzeug. Dann ist die Remo in der Luft und ich ziehe den Wölbklappenhebel ganz sachte von 2 auf 3 und nehme parallel zur Remo die ASW vom Boden. Jetzt ist nichts mehr vom erhöhten Puls zu spüren. Mit leichtem Seitenrudereinsatz versuche ich, die ASW etwas links von der Remo zu positionieren, und das geht leichter als gedacht. Meine ASW 20 besitzt nur eine Schwerpunktkupplung und das hat den Vorteil, dass im Gegensatz zur Bugkupplung, das Moment das mich zur Längsachse des Schleppflugzeugs ziehen will, geringer ist. Knapp oberhalb der Propellerturbulenz ordne ich mich ein und die BS 5 hängt etwas höher. Diese Höhenstaffelung versuchen wir während des gesamten Schlepp beizubehalten. Heute klappt das recht gut, da die Luft sehr stabil ist. Bei sehr bewegter Luft kann dies schon etwas problematischer sein. Dann ist die Ausklinkhöhe erreicht. Als Erstes bin ich an der Reihe, da ich am langen Seil hänge. Ich verkünde meine Absicht über Funk, klinke aus, warte noch einen kurzen Moment, um zu sehen, dass das Seil auch wirklich frei ist, kurve ab und melde den Vorgang.

Bei der anschließenden Besprechung herrscht die einheitliche Meinung, dass bei relativ ruhiger Luft der Doppelschlepp zu vertreten ist.

Ein Abschiedsflug

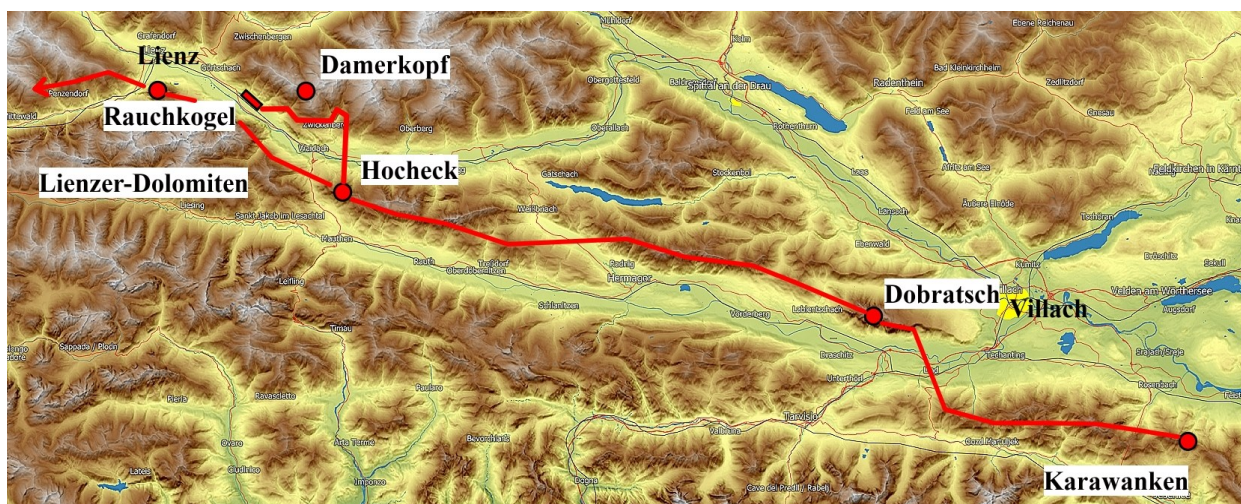
Heute ist der letzte Tag unseres Osterfliegerlagers in Lienz. Vorgesehen war, dass wir am Vormittag zusammen packen, aber bei diesem herrlichen Flugwetter muss das Ganze noch einmal überdacht werden. Es reicht doch noch, wenn man am Nachmittag die Zelte hier abbricht, dann kommt man immer noch rechtzeitig nach Hause und die verbleibende Zeit, die lässt sich doch noch für einen schönen Abschiedsflug verwenden.

Da meine Argumente auf fruchtbaren Boden fallen, versuche ich nun, die entstehende Thermik am Kärntner Tor zu finden. Es dauert auch gar nicht lange, bis mich der Bart bei der Hochspannungsleitung unterhalb des Damerkops, nach oben trägt. So früh am Tag und jetzt schon so kräftige Thermik, das lässt auf einen guten Tag hoffen. Ich nehme mir den Dobratsch zum Ziel und quere das Tal zum Gailbergsattel. Auch dort am Hocheck empfängt mich ein kräftiger Bart und die Wolkenbildung in meiner Flugrichtung verspricht ein schnelles Vorankommen.

Keine halbe Stunde habe ich von hier aus für die 55 km bis zum Dobratsch benötigt. Es lief fantastisch und ich musste kaum kurbeln. Wenn alles so leicht wie jetzt geht, hier bereits wenden, das kann ich nicht machen. Das wäre wie gutes Essen auf den Müll schmeißen und das wäre eine Sünde. Die Karawanken rufen und ich setze zur Talquerung an.

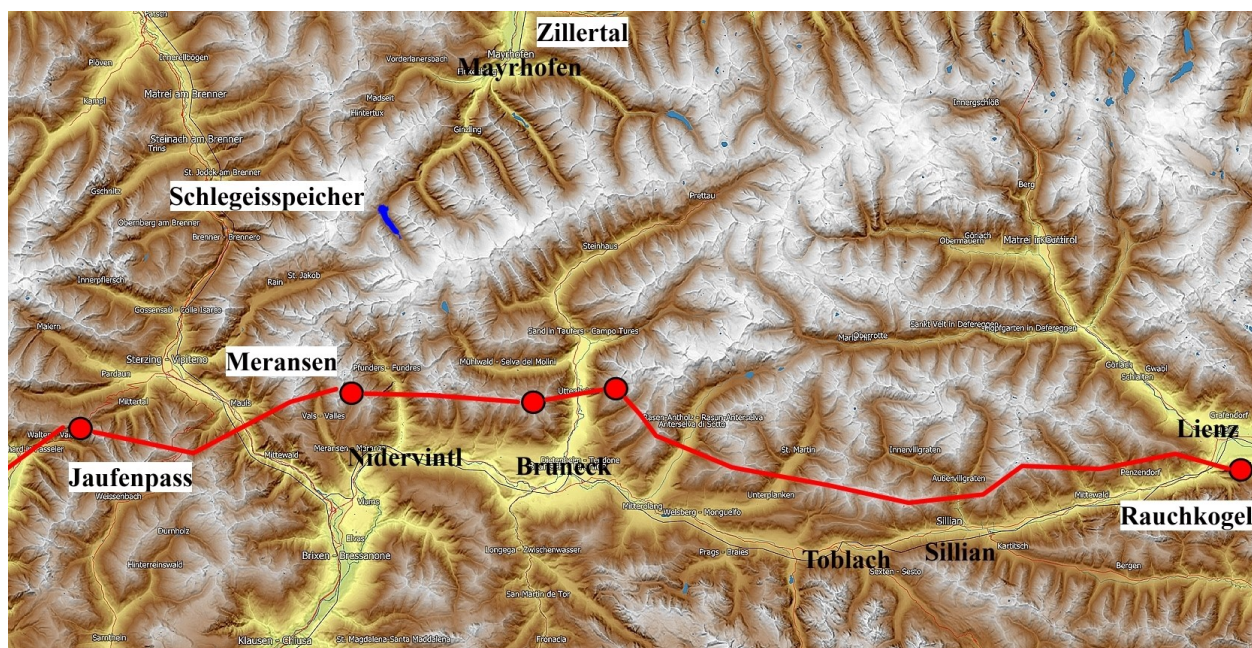
Ich hätte doch den Bart am Ostende des Dobratsch mitnehmen sollen. So knapp, wie ich jetzt über der Hangkante hänge, hätte es nicht sein müssen, zumal hier die Thermik erst gesucht werden muss. Es dauert etwas, bis ich den Einstieg finde. Die Steigwerte sind hier um einiges geringer und im Funk hören sich Kollegen, die östlich des Loibipasses unterwegs sind, nicht gerade zuversichtlich an. Zwischen dem Karawankentunnel und dem Loibipass breche ich ab und drehe um. Etwas ernüchtert geht es zurück zum Dobratsch. Wenn man zurückblickt, kann man südlich der Karawanken leichten Südlufteinfluss erkennen. Die Luft dort macht einen milchigen Eindruck. Dass mir dies beim Hinflug nicht bewusst wurde, dürfte womöglich an der Euphorie, die der erste Teil meines Fluges ausgelöst hatte, liegen. Um einiges vorsichtiger ging es zurück zu den Lienzer Dolomiten.

Genauso flott wie der Hinweg war auch der Rückweg. Ohne viel Höhenverlust komme ich am Hocheck an und fliege auf der Nordseite der Lienzer Dolomiten in den Talkessel ein. Eigentlich sollte ich jetzt ja ans Landen denken, aber bei diesem herrlichen Wetter ist das eine Zumutung. Ich fliege weiter zum Rauchkofel der mich mit satten 3 m Steigen erwartet. Gute 3000 m sind es hier und wenn man nach Norden, zum Alpenhauptkamm hinblickt, ist dort die Basis noch um einiges höher. Majestätisch steht dort der Großglockner und mit etwas Glück kann man sogar diesen Gipfel (3798 m) überfliegen.



Mein Entschluss steht fest. Wenn heute der Hauptkamm so leicht zu überqueren ist, dann muss man dies auch nutzen. Über Funk werden die am Boden gebliebenen davon informiert, dass ich beabsichtige, nach Unterwössen zu fliegen. Da kein anderer Fahrer zur Verfügung steht, müssen sie mein Auto und den Hänger am Flugplatz stehen lassen. Am Abend kann ich mich ja dann mit dem Motorsegler hier absetzen lassen und meine Sachen abholen. So war zumindest der Plan. Ein Flug über den Großglockner, so etwas reizt mich schon, aber zunächst will ich erst mal nach Westen. Ich hab ja noch so viel Zeit und auch das Pustertal schaut sehr gut aus.

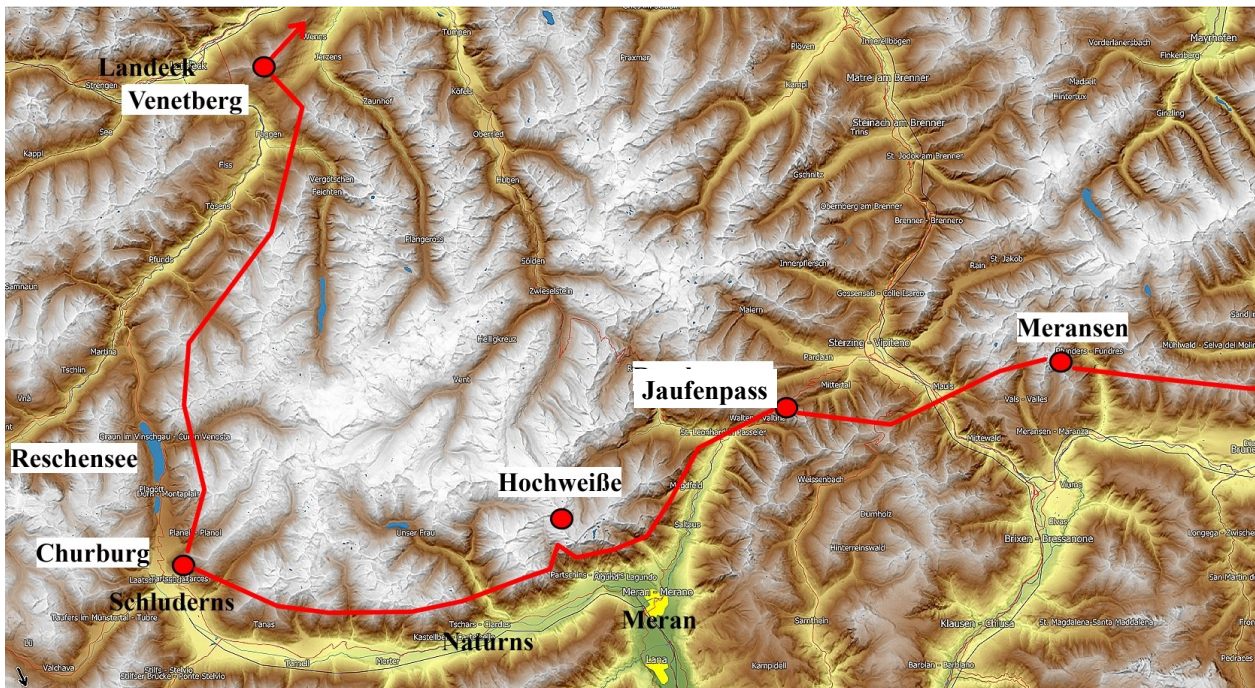
Über Silian und Toblach geht es auf der Nordseite des Pustertals nach Bruneck. Weil ich dort bisher immer einen guten Bart hatte und um schnell voranzukommen, ignoriere ich einige kräftige Aufwinde. Diesmal habe ich aber Pech. Mein Bart an der Ostseite von Bruneck ist heute alles andere als kräftig und wird deswegen verschmäh. Auf der Westseite komme ich gerade noch so über die Hangkante, aber einkreisen traue ich mich nicht. Hier ist es so turbulent und ich bin zum Kurbeln noch viel zu nah am Hang. Mit ein paar Achten bekomme ich genügend Luft unter die Flächen und dann geht es rasant nach oben. Drei Kollegen haben anscheinend meine Steigwerte entdeckt und kommen angeschossen. Vier Maschinen auf gleicher Höhe in einem Bart und eine davon hat Schwierigkeiten mit der Einordnung. Das ist nichts für mich. Ich fliege weiter zum Ski-gebiet Meransen.



Bei Nidervintl mündet das Pfunderertal ins Pustertal. Wenn ich nun an seinem nördlichen Ende den Hauptkamm mit seinen, bis zu 3000 m hohen Gipfeln quere, komme ich ohne Probleme über den Schlegeisspeicher (1800 m) ins Zillertal. Dort ist die Basis zwar um einiges tiefer, aber es schaut gut fliegbar aus.

Schaut man hinüber zu den Ötztaler Alpen, so stehen auch dort schöne Wolken und es ist erst zwei Uhr. Ich habe also noch genügend Zeit, um den Vintschgau von oben zu betrachten. Über das nördliche Ende der Sachsen-Taler geht es zum Jaufenpass. Von hier ab werde ich vorsichtiger und nehme alles Steigen mit. Das ganze Passeiertal bis hinunter nach Meran ist unlandbar und dort steht nur die Pferderennbahn zur Verfügung. Hat man Glück, so ist dort kein Betrieb und man kann seinen Vogel heil herunterbringen. Hat man Pech, dann stehen dort allerlei Gerätschaften und blockieren eine Landung. Da ich bei vergangenen Flügen nur einmal das Stadion ohne Hindernisse erlebt habe, ist Vorsicht geboten.

Auch der gesamte Vinschgau bis hinter zum Reschenpass lädt nicht zum Landen ein. Der Apfel soll ja sehr gesund sein und er schmeckt auch sehr gut. Natürlich braucht man dafür auch Bäume aber müssen die so dicht nebeneinander stehen und das ganze Tal ausfüllen? Der gesamte Talboden des Vinschgaus ist mit Obstbäumen zugepflastert. Erst am Reschensee ist wieder eine kleine Wiese, wo man mehr schlecht als recht landen kann.



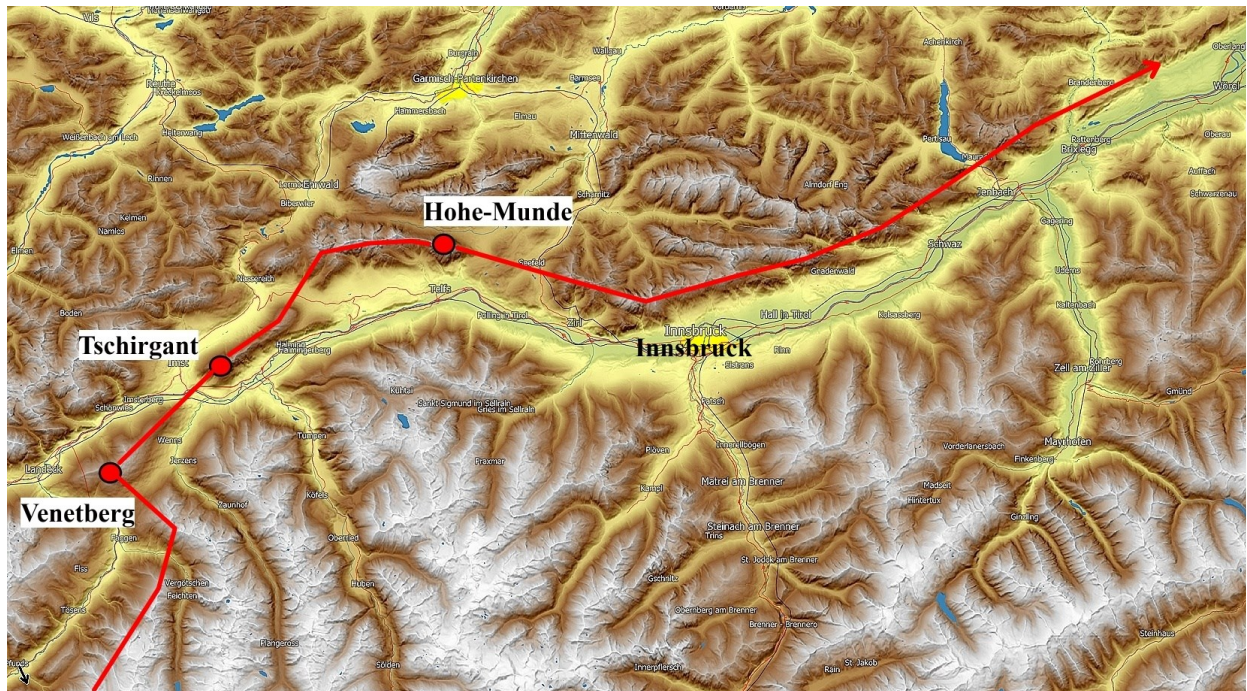
Überall geht es ein wenig, aber so richtig geht es nirgends. Ich habe genügend Höhe, um bis nach Meran und zum Eingang des Vinschgau durchzufliegen. Hier habe ich kräftiges Steigen erwartet, aber dem ist nicht so. Nicht mal einen Meter Steigen bringt diese Ecke. Erst als ich ins Tal, das zum Hochweiß (3277 m) hinaufführt einbiege, finde ich wieder vernünftige Steigwerte.

Der Blick nach Süden zeigt, dass sich eine Wetteränderung anbahnt. Bis Bozen ist bereits die Südluft vorgedrungen. Die milchige Luftmasse dort unterscheidet sich eindeutig von der klaren Luft im Norden. Es wird also Zeit, dass ich die Nase meines Vogels in Richtung Heimat wende. Unterdessen befinde ich mich über Naturns. Bis zum Jaufenpass sind es 30 km. Da der letzte Teil des Fluges nicht gerade berauschend war und der Jaufenpass mit seinen 2094 m Höhe mir womöglich den Weg versperrt, entschieße ich mich für die Strecke über den Reschenpass. Sie ist zwar um einiges länger, aber der Reschenpass ist nur 1.500 Meter hoch und dort gibt es zur Not eine Landemöglichkeit. Wie schon im ersten Talabschnitt komme ich mit vermindertem Sinken voran. Es geht zwar immer wieder ein bisschen, aber das kostet viel Zeit. Langsam komme ich voran und der Talboden kommt mir immer näher.

Schluderns liegt mit seinen 921 m unter mir und hier soll es auch eine Wiese geben, die aber, so meine letzte Information, durch Eisenstangen, die der Bewässerung dienen, blockiert ist. Wenn ich sie mir jetzt so betrachte, dann müsste man zwischen den Bewässerungsstangen einen 15-Meter-Vogel einigermaßen sicher landen können. Ich bin schon reichlich tief und die Wiese ist sehr kurz, aber sie ist beruhigend. Jetzt kann ich ohne Stress vernünftige Thermik suchen.

Über der Churburg, einer Burg aus dem 13. Jahrhundert, finde ich Anschluss, der mich bis zur Basis trägt. Die Welt ist wieder rosig und ich genieße meine Höhe. Von hier aus dürfte es kein Problem sein, ins Inntal zu kommen. Die Basis ist dort zwar um einiges tiefer, aber im Funkverkehr hört man noch keine beunruhigende Nachricht.

Es läuft auch ganz gut über den Venetberg bei Landeck bis zum Tschirgant. Dieser sonst so sichere Aufwindspender schwächelt bereits etwas. Lange brauche ich, bis ich wieder an der Basis bin und diese Höhe ist dringend erforderlich, um an der Mieminger-Kette den Anschluss zu finden. Auch die Memminger schwächeln und erst am Ostende, an der Hohe-Munde finde ich wieder Anschluss. Hier bin ich einiges unter Gipfelhöhe (2662 m). Engel 8er muss ich an der steil aufstrebenden Felswand fliegen, um im Bereich der thermischen Luft zu bleiben. Erst als ich die Gipfelhöhe erreicht habe, kann ich kurbeln. Jetzt steige ich zwar um einiges besser, aber die Aussichten sind nicht die besten. Man kann zusehen, wie kompakte Wolken ihre Struktur verlieren, zerfasern und sich dann auflösen. Sie bilden sich zwar wieder, aber das Ganze ist nur von kurzer Dauer. Bis ich ankomme, löst sich der entstehende Wolkenschleier manchmal schon wieder auf.



Immer langsamer komme ich voran. Von der Euphorie der vergangenen Stunden ist nicht mehr viel vorhanden. Jetzt kämpfe ich nur noch um nach Hause zu kommen. Rechtzeitig, um mit dem Motorsegler, wie geplant, noch nach Lienz zu fliegen, um Auto und Hänger dort abzuholen, das ist nicht mehr zu schaffen.

Vom östlichen Karwendel aus erreiche ich über Funk eine Maschine am Kaiser, die mit Unterwössen Kontakt aufnehmen kann und mir als Relaisstation dient. Bevor ich mich noch für mein verspätetes Ankommen rechtfertigen kann, bekomme ich die Information, dass der Motorsegler schon längst unterwegs ist. Sie wussten ja, wo der Schlüssel für das Auto deponiert ist, und schließlich brauchen sie den Hänger, wenn ich mich auf einer Wiese niederlassen sollte. Der zur Not eingeplante Ersatzhänger stand in Unterwössen nicht bereit. Der war unterdessen nach Atmont unterwegs. Eine Wiese hatte dort einen meiner Kollegen zur Landung eingeladen und bis der zurückkommt, kann es recht spät werden. Außerdem wurde mir angedroht, dass, sollte ich dieses nachmachen, dies nur mit einem dreifachen Außenlandebier honoriert werden könne. Solche Drohungen wecken natürlich den Ehrgeiz, und mit etwas Glück habe ich es dann doch bis nach Hause geschafft.

Es ist doch erfreulich, wenn man Freunde hat, die mitdenken und dann auch dementsprechend handeln. Obwohl an diesem Abend keine Zeit zum Feiern blieb, der Brötchengeber hatte Sehnsucht nach uns, war klar, dass das dreifache Außenlandebier ohne Außenlandung an einem gemütlichen Abend nachgeholt würde.

Ein teurer Kasten Bier

Es geht schon auf 9 Uhr zu und wir sitzen immer noch beim Frühstück in unserem Vereinsheim in Unterwössen. Keiner drängelt zum Ausräumen der Maschinen und ein Blick aus dem Fenster zeigt, dass der heutige Tag nicht gerade zu Überlandflügen einlädt. Das Wetter weiß nicht, was es will: Kurze sonnige Abschnitte werden von großen Wolkenfeldern abgelöst und der Wetterbericht macht auch keine Hoffnung auf eine Besserung.

Was machen Flieger, wenn sie nicht fliegen? Sie diskutieren übers Fliegen und so war es auch bei uns. Die Einschätzung eines Vereinskameraden, dass dieser Tag, der 2.6.1984, vergessen werden kann, veranlasst mich leichtsinnigerweise zur Bemerkung: „*Ein bisschen was geht immer*“, was sofort eine Debatte auslöst, die in einem Wettvorschlag von Manfred Walter endet. „*Ich wette mit dir um einen Kasten Bier, dass du es heute nicht mal bis zum Rofan schaffst.*“ Was tut man bei einem solchen Angebot, auch wenn Selbstzweifel einen plagen? Man nimmt dummerweise die Wette an und damit der Wettgegner auch etwas davon hat, muss er als Ko mitfliegen.

Zäh geht es, sehr zäh, aber zwischendurch spitzt immer mal wieder die Sonne etwas durch und nach einer Ewigkeit ist der Rofan erreicht. Nun könnte man ja zufrieden den Rückweg antreten, aber bei Innsbruck scheint es momentan Sonnenschein zu geben und der Ko soll ja auch etwas vom Flug haben, wenn er schon einen Kasten Bier zahlen muss. Bis wir dort ankommen, haben die Wolken wieder die Regie übernommen. Am Ende des Karwendel muss ich einsehen, dass nichts mehr geht und ein Besuch bei den Innsbrucker Kollegen unausweichlich ist.



Wenn ich mich jetzt in Richtung Heimat (95 km) schleppen lasse, wird dies eine recht kostspielige Angelegenheit, aber die Schadenfreude der Rückholmannschaft und der dann aus Tradition anstehende Wirtshausbesuch inklusive Abendessen kommt auch nicht gerade billig. Also ein Schlepp in die Nähe von Kufstein.

Am Rofan kommt die Sonne wieder durch, es lupft uns etwas und zwecks Kostenminimierung wird sofort

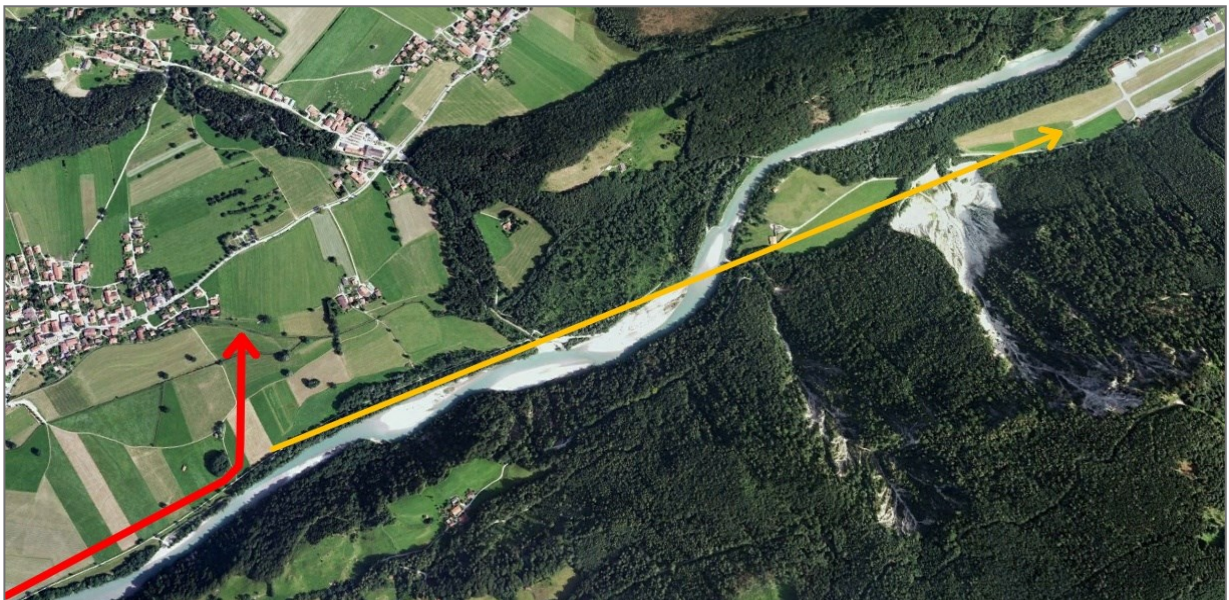
ausgeklinkt. Etwas voreilig, wie sich bald herausstellt, denn dort ist gerade mal ein halber Meter Steigen. Kurze Zeit später sind auch die Wolken wieder da und das Steigen verabschiedet sich. Etwas frustriert geht es Richtung Zahmer-Kaiser, wo ich knapp oberhalb der Kante des Kufsteiner-Hangs ankomme. Nach Unterwössen reicht das natürlich nicht und die Aussicht auf etwas Steigen ist gleich 0. Um der sicheren Außenlandung in Kössen zu entgehen, wird eine 180-Grad-Kurve eingeleitet und der Flugplatz Kufstein angepeilt.



Die Freunde dort sind auch recht hilfsbereit und holen ihre Schleppmaschine nochmals aus dem Hangar. In knapp 1000 m am Zahmer-Kaiser wird ausgeklinkt. Ein sicherer Heimflug mit dieser Höhe hat bisher immer geklappt und somit dürfte diesem auch heute nichts im Wege stehen, so dachte ich. Der Mensch denkt und die Natur hat die Frechheit sich nicht daranzuhalten. Über Kössen, kurz vor dem Klobenstein, bin ich plötzlich in einem fürchterlichen Lee, abwärts geht es wie im Fahrstuhl.

Den gespaltenen Felsbrocken nebst Wallfahrtskirchlein und Gasthaus an der Grenze zwischen Bayern und Tirol, der dem Durchbruchstal der Tiroler Ache seinen Namen gab, den wollte ich doch gar nicht so genau betrachten.

Das Fallen dauert die gesamte Klobenstein-Durchquerung an. Zum Glück ist es keine lange Strecke, aber der Höhenverlust ist gewaltig. Bis zum Platz sind es nur noch 4 km und im Normalfall hat man entlang der Gscheurer-Wand vermindertes Fallen, aber heute scheint nichts normal zu sein. Mit unserem Gleitwinkel könnten wir die Baumreihe vor der Landebahn gerade noch schaffen.



2 km vor dem Aufsetzpunkt entscheide ich, dass „gerade noch“ doch etwas zu wenig ist. Linkskurve, Klappen raus und die Erde hat uns wieder. Ist doch ganz gut, wenn man auch die Wiesen in Platznähe einigermaßen kennt.



Wie zu erwarten, kam die Rückholmannschaft in großer Mannschafstärke und aus dem anschließenden Wirtshausbesuch, der traditionsgemäß natürlich zum Teil von mir finanziert werden musste, wurde ein kleines Fest.

Mit diesem Flug wurde bewiesen, dass der Werbespruch eines großen Elektrohändlers „Geiz ist geil“ nicht zutrifft. Geiz kann manchmal sehr

teuer kommen, wenn man meint, beim F-Schlepp einige Höhenmeter sparen zu können.

Deutsche Segelflieger jagen österreichische Adler

Dies war in dicken Lettern der Aufmacher der Neuen-Kronen-Zeitung Anfang April 1985. Die Krone, wie sie auch genannt wird, ist die auflagenstärkste österreichische Boulevardtageszeitung und durch reißerische Aufmacher, einfache Sprache und tendenzielle Berichterstattung gekennzeichnet. Eine sachliche Information, wie wir erhofft hatten, das scheint ihr aber fremd zu sein.

Es ist Ostern und wir verbringen wie jedes Jahr unseren Fliegerurlaub im schönen Osttirol. Es gibt nicht nur uns, die dem Segelflug verfallen sind, hier haben wir ernsthafte Konkurrenten. Auch Adler sind typische Segelflieger, die wie wir die Thermik nutzen. Kein Wunder also, dass man sich manchmal begegnet. Meistens sind solche Begegnungen aber nur kurz, weil dieses Federvieh die Kunst des Segelflugs doch etwas besser beherrscht als wir. Da kann man dann nur neidisch nachschauen, wie mühelos er wegsteigt, während man krampfhaft versucht, den Kern des Aufwindes zu finden.

Begegnungen mit Adlern gehören zu den Höhepunkten eines Alpensegelfluges und verlaufen meist friedlich. Es wird aber auch immer wieder von gefährlichen, nicht zufälligen Begegnungen berichtet, wenn Adler ihren nahen Horst oder ihr Revier gegen Rivalen verteidigen, und wir sind für sie Rivalen. In einem solchen Fall sucht man am besten schnell das Weite, denn eine Kollision kann auch für einen Segelflieger sehr unangenehm werden. Weibchen dieser Spezies wiegen immerhin bis zu 7 kg. Für ernsthafte Probleme beim Segelflug reichen aber auch die 5 kg eines Männchens. Wenn 5 kg bei 100 km/h in die Haube oder ins Leitwerk knallen, daran und über die Folgen sollte man besser nicht nachdenken. Dies alles haben wir versucht einer Reporterin der Kronen Zeitung näherzubringen, die über die Zusammenstöße von Helmut Grix und Sepp Prasser mit einem Adler am Rande von Lienz berichten wollte.

Helmut Grix kreiste am 4.4.1985 mit seinem Glasflügel 304 über dem Stronach-Kogel als ein Steinadler auf ihn herabstürzte und mit der linken Tragfläche kollidierte. Dabei wurde der Ansteckflügel weggerissen und der Adler bezahlte sein waghalsiges Flugmanöver mit dem Leben. Helmut konnte seine lädierte 304 sicher landen.

Bei einer anschließenden Suche unter Mithilfe des zuständigen Försters wurden sowohl der Ansteckflügel als auch der tote Adler gefunden. Letzterer ziert nun den Gästeraum eines Kaffees am Iselberg.

Drei Tage später, am 7.4.1985, erwischte es dann Sepp Prasser. Er kreiste mit seiner Standard-Libelle am Hochstein, dem Eingang zum Pustertal, als er von einem Adler attackiert wurde. Auch dieser Adler hat den Zusammenprall nicht überlebt.

Ich kann nachvollziehen, dass eine Begegnung auf diese Art mit der gefiederten Konkurrenz reichlich unangenehm ist. Auch in Unterwössen kann so etwas passieren. Ende der 60er Jahre war es, als ein Bussard die Nasenbeplankung des Spatzen bis zum Hauptholm durchschlug und darin stecken blieb.



Meine Begegnungen mit Adlern verliefen dagegen bedeutend friedlicher.

Mitte der 70er Jahre kam der König der Lüfte mir das erste Mal sehr nahe. Es war ein Tag, an dem auch Scheunentore fliegen, und ich wollte auf die Alpensüdseite. Von Unterwössen bis zum Honigkogel bei Zell am See habe ich mit meinem Spatzen gerade mal 40 min benötigt. Wie das so ist, wenn anscheinend alles ohne Probleme läuft, geht man davon aus, dass dies auch weiterhin so ist. Das Ergebnis dieser Fehleinschätzung war, dass ich am nördlichen Ausläufer des Bernkogels, am Eingang zum Gasteiner Tal, tief ankam und in der zerrissenen Thermik kaum Höhe gut machen konnte. Bei der Suche nach besserem Steigen entdeckte ich östlich von mir und wesentlich höher einen Adler. Wo dieser Vogel kreist, dort steht bestimmt ein kräftiger Bart, beschloss ich und flog zu ihm hin. Und genau so war es. Mein Vario zeigte gleich über 2 m Steigen an. Vom Adler war unterdessen nichts mehr zu sehen.

Nach einigen Kreisen, wobei man meistens sein Augenmerk auf das Kreisinere richtet, bemerkte ich einen Schatten am äußeren Flügel. Da war der Adler wieder, nur wenige Meter von meiner Flügelspitze entfernt, und schaute mich neugierig an. Welch ein fantastisches Foto würde das geben, war mein erster Gedanke. Schnell ein Griff in die Seitentasche, die Rollei 35, die schussbereit dort lag, herausgerissen, den Entfernungsring auf 10 m eingestellt und dabei noch mit der Flächenspitze den schneller steigenden Kumpel verfolgen, das war nicht so einfach.

Als ich endlich so weit war und abdrücken konnte, hatte ich eine Schräglage, die mir mein Spatz übelnahm. Der kippte einfach weg und vollführte eine halbe Trudelmovement, dann hatte ich ihn wieder im Griff. Kaum hatte ich den Bart wieder ordentlich zentriert, kam der Adler angeschossen und nahm seinen alten Platz an meinem Flächenende wieder ein. Der wollte anscheinend unbedingt fotografiert werden. Schnell den Film weiter transportiert, die Kamera ans Auge und abgedrückt und schon verabschiedete sich mein Begleiter und verschwand hoch über mir.

Als ich dann die Bilder vor mir liegen hatte, war die Enttäuschung riesengroß. Beim ersten Bild hatte ich zwar meine Flächenspitze, aber nur den halben Adler fotografiert, und das zweite Bild war unscharf. Anscheinend hatte ich bei meinem unfreiwilligen Trudelversuch den Entfernungsring meiner Kleinbildkamera verstellt.

Steinadler sind nicht mehr gefährdet. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war dies nicht so. Der Steinadler stand aufgrund der Verfolgung durch den Menschen kurz vor der Ausrottung.

Jetzt begegnet man ihm wieder recht häufig. Es ist großartig, wenn man ihn in seinem Element beobachten kann, nur zu nahe sollte man ihm nicht kommen.

Zu nahe kam im August 2020 eine DG 500 einem größeren Vogel. Sie waren im südlichen Frankreich unterwegs und konnten nach einem Vogelschlag sicher in Barsolonette landen.

Zunächst hatten sie, wie sie nach der Landung erzählten, noch überlegt, den Heimatplatz anzufliegen. Da aber das Ausmaß des Schadens nicht abschätzbar war, sich doch zur Landung auf dem nächstgelegenen Flugplatz entschlossen.

Beim Betrachten des Schadens wurde schnell klar, dass die Besatzung knapp einer Katastrophe entgangen war. Der Aufprall hatte nicht nur das Höhenleitwerk beschädigt, sondern auch die Verklebung der Seitenflosse gesprengt.



Dieser Papierkram

Ärgerlich ist, wenn der Wetterbericht ausnahmsweise einmal stimmt und ich ihn nicht ernst nehme. Meistens ist meine Skepsis ja berechtigt, aber heute war es mal anders. Ich habe mal wieder das Wetter falsch eingeschätzt. Klar war, dass es ein guter Tag werden würde, dass er aber so gut wird und eine bedeutend größere als die angemeldeten 500 km möglich macht, das habe ich übersehen.

Um die 100 km/h war mein Schnitt auf der angemeldeten Strecke. Viel zu früh für den Endanflug kam ich beim Hochkönig an und das breite obere Tal der Salzach, der Pinzgau, lockte mit einer einladenden Wolkenstraße. So etwas kann man doch nicht ignorieren, und deswegen war nicht der Hochkönig, sondern das Kreuzjoch, dort, wo der Pinzgauer Spaziergang aufs Zillertal trifft, der Ausgangspunkt für meinen Endanflug.

500 Kilometer hatte ich angemeldet und nun ergab meine Auswertung eine Strecke von knappen 600 km. Auch wenn nur die angemeldeten 500 km für die Mannschaftswertung der Deutschen Meisterschaft im Streckenflug gewertet werden konnten, war ich zufrieden. Es war ein interessanter, herrlicher Flugtag und das stand bei mir im Vordergrund.

In der Regel hat man nach der Landung anderes zu tun, als sich um Papierkram zu kümmern. Man muss das Flugzeug versorgen, der Magen knurrt und die Kollegen stehen um einen herum und erwarten einen ausführlichen Bericht. Hat man sich aber wieder einmal dazu entschlossen, einen Flug anzumelden, so ist als Erstes nach der Landung ein Sportzeug zu suchen, der die Landebescheinigung unterschreibt. Auch der restliche Papierkram, der zum Leistungsvergleich mit anderen Teilnehmern an solch einem Wettbewerb notwendig ist, bringt noch einiges an Arbeit.

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM STRECKENSEGELFLUG
im Luftsport-Verband Bayern e.V.

Eingang 565
Lfd. Nr. FAI
Anmeldung vom 10.6.1989 (Datum des Fluges) Klasse FAI

Offene	FAI-15m	☒ Standard	Club	Doppelsitzer
Hauptkonkurrenz	Juniorenkonkurrenz	Damen	Einzelwertung	☒ Mannschaftswertung

(Bitte ankreuzen)

Pilot Hans Limmer geb.: 9.12.1936 LVB-Mitgliedsnr.:
Vor- und Zuname
Wohnort: 8025 Unterhaching Straße: Zugsplatzstr. 27
Mittegeier: geb.: LVB-Mitgliedsnr.:
Vor- und Zuname
Name und Anschrift des Vereins: SGS 17
Flugzeugtyp: HSW 20 D- 2020 Handicap-Faktor H = 108
Startort: Unterwössen Höhe: 555 m NN
Startzeit: 9:45 GMT Ausklinkhöhe: 1000 m GND Wundt/F. Schlegel

Aufgabe: km Dreiecksflug mit 1x/2x/3x-Umrandung/Zielrückkehrflug/Zielflug/freier Streckenflug
(nicht Zutreffendes streichen)

Abflugpunkt: Unterwössen Flugplatz Halle N Koord.: 47°43'45" N 10°26'18" E

1. Wendepunkt: Zell am See Schmittenhöhe Berghaus Strecke: 50 km
Koord.: 47°49'46" N 10°44'18" E E/Wende erreicht: ja/nein

2. Wendepunkt: Venetberg Sender (Kraberg) Strecke: 162 km
Koord.: 47°08'49" N 10°39'28" E E/Wende erreicht: ja/nein

3. Wendepunkt: Radbrand Sender Strecke: 219 km
Koord.: E/Wende erreicht: ja/nein

Zielpunkt: Unterwössen Flugplatz Strecke: 87 km
Koord.: 47°43'45" N 10°26'18" E E/Ziel erreicht: ja/nein

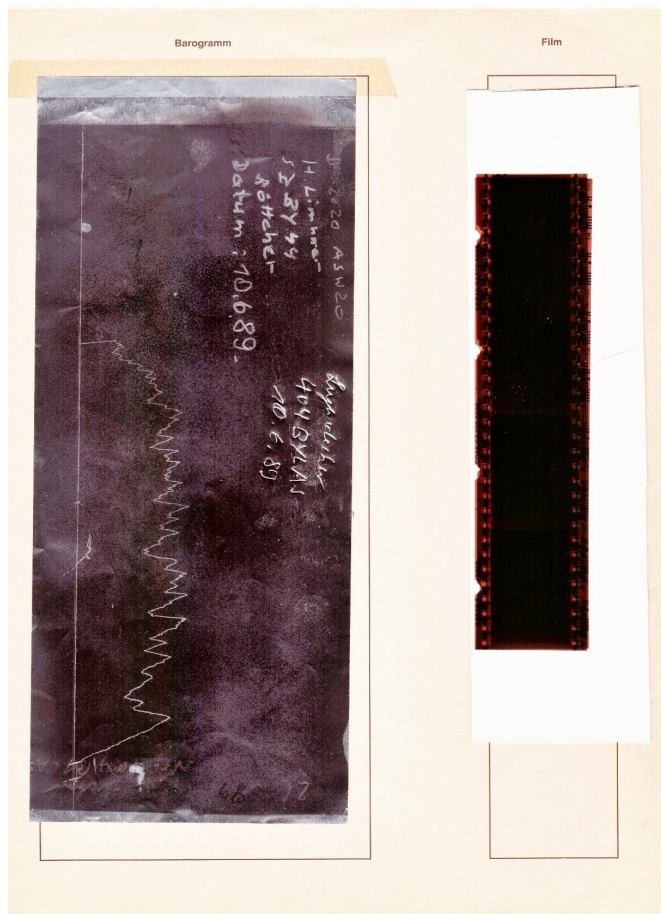
28% (bis 500 km und bei mehrmaliger Umrundung),
25% / 45% (über 500 km)-Klausel erfüllt: ja/nein Gesamtstrecke: 518 km

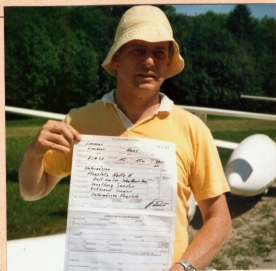
WERTUNG

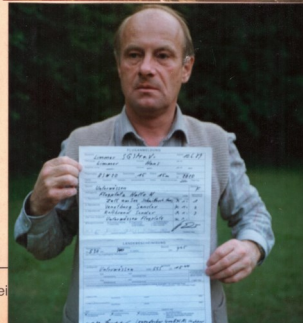
<u>518</u> km x 1,00 F = <u> </u> Punkte	P _{kon} = <u> </u> Strecke x F x 100
<u> </u> km x 1,50 F = <u> </u> Punkte	H
<u> </u> km x 1,75 F = <u> </u> Punkte	P _{kon} = <u>77</u> x 100
<u> </u> km x 2,00 F = <u> </u> Punkte	P _{kon} = <u>719</u> <u>SG</u>
Gesamt <u> </u> Punkte	

Während des Fluges wurden alle gesetzlichen und flugsicherungsrechtlichen Auflagen beachtet. Die Ausschreibung zur diesjährigen DMST ist mir bekannt.

Unterschrift des Piloten Hans Limmer Unterschrift des Sportzeugen Nr. 409
174



Aufnahmen	Beschreibung der Aufnahmen Bestätigung der Wendepunktumrundung durch Sportzeugen
	Vor dem Start <i>Lepoldeder</i> 1 Sportzeuge 404 BYLAS Nr.
	Unterwössen Flugplatz Halle N von N <i>Lepoldeder</i> 2 Sportzeuge 404 BYLAS Nr.
	Zell am See Schmittenhöhe Haus von O <i>Lepoldeder</i> 3 Sportzeuge 404 BYLAS Nr.

Aufnahmen	Beschreibung der Aufnahmen Bestätigung der Wendepunktumrundung durch Sportzeugen
	Landeck Venetberg Sender von W <i>Lepoldeder</i> 4 Sportzeuge 404 BYLAS Nr.
	Rastadt Roßbrand Sender von SO <i>Lepoldeder</i> 5 Sportzeuge 404 BYLAS Nr.
	Nach der Landung <i>Lepoldeder</i> 6 Sportzeuge 404 BYLAS Nr.

Da ist zunächst die Dokumentation des Fluges. Der Barograf ist zu beruhen. Das Startformular ist auszufüllen und ein Sportzeuge hat es zu unterschreiben. Dann darf er nebst Dokument fotografiert werden. Kommt man nach vollendeter Aufgabe zurück, wird die gleiche Prozedur mit der Landebescheinigung fällig.

Dann wird das Barogramm fixiert und der Film mit den Wendepunktphotos zum Fotografen gebracht. Wenn es schnell geht, kann man den entwickelten Film und die Bilder nach einigen Tagen abholen. Eine kleine Verbesserung gibt es bei dieser Prozedur. Man braucht nicht mehr darauf zu achten, dass der Film nicht zerschnitten wird. Unterdessen wurde erkannt, dass sich Manipulationen am Film auch mit anderen Mitteln feststellen lassen.

Als Nächstes wird das Formular für die deutsche Meisterschaft im Streckenflug organisiert und die nötigen Daten eingetragen. Ein besonderer Aufwand ist hierbei noch das Organisieren der Wendepunktekoordinaten. Ist das erledigt, benötigt man nochmals einen Sportzeugen, der das Ganze unterschreibt. Auch die einzelnen Bilder müssen von ihm bestätigt und mit Unterschrift beglaubigt werden. Danach kann alles zur Auswertung eingesendet werden.

Bei diesem Flug hat sich der Aufwand, der nun für die Anmeldung erbracht werden muss, gelohnt. Öfter aber, wenn man wieder einmal sein Ziel nicht erreicht hat oder von einer Wiese abgeholt werden muss, wird die Start- und Landebescheinigung nebst Film mit den Wendepunktphotos in einer Schublade beerdigt und irgendwann entsorgt.

Der notwendige Aufwand für die Anmeldung von Flügen ist vermutlich einer der Gründe, dass so manche Dokumentation von interessanten Flügen unterbleibt.

Ich muss gestehen, dass auch ich zu jener Pilotenkategorie gehöre, die Flüge nur dann anmeldet, wenn andere, wie hier im Zuge einer Mannschaftswertung, mich dazu animieren.

Zwar ist jeder Flug für mich ein Zielflug, den ich erfolgreich abschließen möchte, aber dazu benötige ich keine offizielle Bestätigung.

Dienstag der 17.04.1990

Die wollen heute 1.000 Kilometer fliegen und ich sitze am Boden. Wie immer, wenn wir in der Osterzeit in Lienz sind, haben wir zu zweit eine Maschine, die wechselseitig geflogen wird. Heute bin ich zum Bodendienst verurteilt und Gustl Leyendecker bewegt unsere ASW 20.

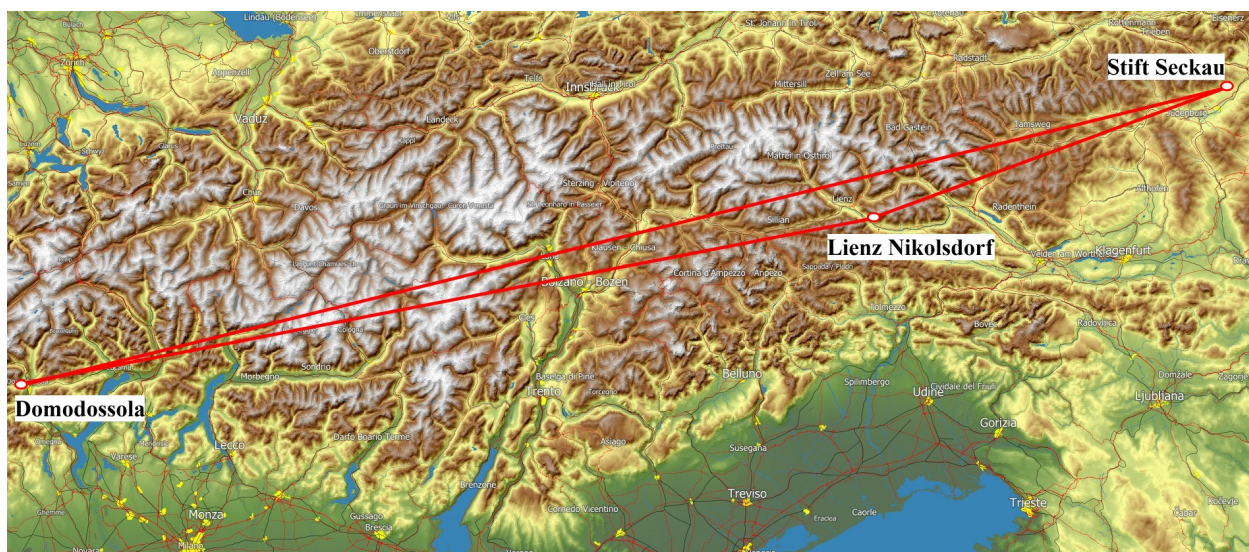
Nicht dass ich glaube, mit Helmut Grix im Ventus CM, Sepp Prasser und Günter Bartel in der ASH 25 und Aleksandar Müller mit seinem Nimbus 3T mithalten zu können, aber mit dem Vierten im Bunde, Johannes Renner mit der Glasflügel 303, der Mosquito dürfte die ASW 20 gleichziehen.

	ASW 20	Mosquito	Ventus CT	ASH 25	Nimbus 3T
Spannweite	15 m	15 m	17,6 m	25 m	25 m
Gleitzahl	42	42	48	58	57
Geringstes Sinken	0,59 m/s	0,61 m/s	0,58 m/s	0,42 m/s	0,48 m/s
max. Fluggewicht	454 kg	450 kg	500 kg	750 kg	750
max. Geschwindigkeit	265 km/h	250 km/h	270 km/h	280 km/h	275 km/h

Das Flugzeug ist das eine, das andere ist die Erfahrung und das eigene Können. Übung macht den Meister, so heißt es, und im Segelflug kann der Wahrheitsgehalt dieses Sprichworts auch nachgewiesen werden. Es macht einen Unterschied, ob man im Jahr um die 40 oder weit über 120 Stunden den Luftraum erkundet. Egal wie talentiert ein Pilot ist, für alle gilt:

Übung erhöht die Sicherheit und bringt Erfahrung. Erfahrung steigert das Wissen und damit das Leistungsvermögen. Leistung bringt Selbstvertrauen und Ehrgeiz, und das führt, bewusst eingesetzt, meistens zu Erfolgen. Die persönliche Leistungsgrenze wird durch diese Faktoren, das zur Verfügung stehende Material, die körperliche Verfassung und das Talent bestimmt.

Ich kann mich noch gut an die Spatzen-Zeit vor 20 Jahren erinnern. Hing damals Helmut Grix manchmal noch an meinem Schwanzende, so hat sich dies im Laufe der Jahre geändert. Er hat unterdessen einiges mehr an Flugerfahrung sammeln können und das zahlt sich aus. Ich muss neidlos anerkennen, dass ich heute seinem Schwanzende hinterher schaue, und das liegt nicht nur am leistungsfähigeren Flugzeug. Aber interessant wäre es doch zu sehen, wie lange ich bei einem solchen Vorhaben mithalten kann.



Die geplante Strecke von 1000 Kilometer, mit dem ersten Wendepunkt, Domodossola im Westen und den zweiten Wendepunkt, Stift Seckau im Osten.

Als wir kurz vor 9 zum Platz kamen, standen bereits die ersten Wölkchen am Himmel und der Schleppbetrieb war im vollen Gange. Ob deren Vorhaben heute erfolgreich sein wird, das war der Gesprächsstoff am Platz. Gebannt wird der Funkverkehr der 4 Maschinen verfolgt, bis sie außer Reichweite sind.

Nach 15 Uhr beginnen die Wolken am Platz auseinanderzulaufen und die Skeptiker bezweifeln bereits das Gelingen des Vorhabens. Eine Stunde später ist dann der erste, Helmut Grix, im Platzbereich und die anderen folgen kurze Zeit später. Es sind nur 3 Maschinen, die vierte fehlt. Johannes Renner verlor zu viel Zeit gegenüber den anderen Dreien und musste seine Mosquito bei Lugano in eine Wiese setzen. Mit einer Mosquito muss man halt auf längerer Strecke doch einige Male mehr kurbeln als die Vögel mit dem besseren Gleitwinkel.

Das war's, dachte ich, so wie das Wetter am Platz aussieht, ist jetzt bestimmt Kaffeetrinken angesagt. Ich sollte mich aber täuschen. Die flogen tatsächlich weiter und nach mehr als 10 Stunden Flugzeit war das erste neue Mitglied des Tausender-Club, Helmut Grix mit der Nummer 122, wieder am Platz.

Da gab es viel zu erzählen. Bis über den Tonalepass war das Wetter sehr gut, dann, bis zur ersten Wende Domodossola herrschte Schauerstimmung vor. Bei Domodossola wurde ihnen einmal gezeigt, was die Natur so alles kann. 7 Meter integriertes Steigen waren es hier. Im weiteren Verlauf wurde ihnen so etwas nicht noch einmal geboten. Nicht nur ich hatte an gemütliches Kaffeetrinken gedacht, als die 3 gegen 16 Uhr über den Platz flogen.

Noch 150 Kilometer waren es bis zur zweiten Wende und der Teil wurde nochmals recht anspruchsvoll. Die ASH-25 Crew hatte es dort besonders schwer. Sie war spät dran und musste bei Zeltweg, noch vor der zweiten Wende, an eine Außenlandung denken. So ohne weiteres kann man natürlich nicht auf einem österreichischen Militärflugplatz landen und bevor dort eine Landeerlaubnis erteilt wird, müssen natürlich die luftrechtlichen Konsequenzen ermittelt werden. Erst als sich herausstellt, dass es sich um Segelflieger auf einem 1.000-Kilometer-Flug und nicht um eine Motormaschine handelt, schaltet der Tower um. Jetzt dürfen sie sogar innerhalb der Kontrollzone des Flugplatzes am Hang kreisen, um den letzten Aufwind mitzunehmen. Auch um eine Schleppmaschine, sollten sie nicht wieder hochkommen, bemüht sich der Tower. Aber schließlich kommen sie wieder hoch und landen glücklich in Nikolsdorf.

So eine Leistung stachelt einen natürlich an. Ich bin nicht der Illusion verfallen, auch eine solche Strecke zu bewältigen. Dazu braucht man mehr Übung und das richtige Material, das den Flug erleichtert, wäre auch nicht schlecht. Aber einer solchen Leistung ein bisschen näherkommen, das müsste doch gehen.

1987 waren es hier auf der Alpen-Südseite schon mal etwas über 600 km. Damals kam gerade das mehrfache Umrunden eines Dreiecks in Mode und das musste ich natürlich auch ausprobieren. Dreimal die Strecke - Nikolsdorf - Toblach - Kreuen - Nikolsdorf - wurden angemeldet. Das klappte auch ganz gut, aber mit den Herausforderungen und dem Erlebnis eines größeren Streckenflugs kann man es nicht vergleichen.

Etwas anspruchsvoller waren da schon die 690 km - Unterwössen - St. Anton am Arlberg - Hiflau - Unterwössen von 1988. Die 750 km hatte ich bis dahin aber noch nicht geschafft.



Helmut Grix als Sportzeuge
1987

Hallo Hans,

Herzlichen Dank, das Buch ist hier gut angekommen. Jetzt bekommt auch Helmut sein Exemplar, das er mir bisher zum Schmökern überlassen hat, wieder zurück.

Nachdem ich selbst schon sehr früh, zusammen mit meinem Bruder und anfänglich mit unserem selbstgebauten L-Spatz 55 auf vielen Flugplätzen in den Alpen unterwegs war, wecken Deine Schilderungen wieder eine Unmenge an schönen und vereinzelt auch spannende Erinnerungen.



Seite 152 Auch die tragischen Unfälle mit den beiden Steinadlern kommen einem da wieder ins Gedächtnis. Ich kann mich noch gut an den Morgen nach dem Unfall erinnern, als mich eine Reporterin am Frühstückstisch bei der Fam. Hanser überfallen hatte und mir die unmöglichsten Fragen zu dem Vorfall stellte. Da ich vielleicht etwas zu Wortkarg war, kam dann auch prompt der Hammer: „Deutsche Segelflieger jagen Adler“!

Mein Adler hatte ursprünglich nur einen gebrochenen Flügel und sich dann nach seinem Trudelabgang zuerst in einem Busch versteckt. Das konnte ich sogar noch aus der Luft beobachten. Da er sich bei seiner Abholung jedoch heftig wehrte, wurde er mit einer Jacke vorübergehend „besänftigt“ und lag dann später mit ausgestreckten Flügeln, still und unbeweglich, beim zuständigen Jäger auf einer Wiese im Vorgarten.

Vom dritten Adler in der Tiefkühlbox des verantwortlichen Präparators war in der Presse kein Wort zu finden. Er war wohl den „Leckerli“ in einer Fuchsfalle zum Opfer gefallen.

Seite 156 Zu unserem längeren Flug mit einer Beinahe-Nachtlandung hätte ich auch noch einen kleinen Nachtrag! Auf dem Rückweg vom „Kloster Seckau“ kamen wir in ca. 350 m wieder in Zeltweg am Flugplatz an und wollten jetzt eigentlich auch dort landen. Doch das Glück war uns hold und schenkte uns einen winzigen Aufwind mit ca. 0.2 m und steigender Tendenz, mit dem wir leider den Anflug aus westlicher Richtung wieder total blockierten. Der Anpfiff vom Tower kam dann auch prompt. Nach den heftigen Schneeschauern über dem Katschberg und dem Überflug der Landewiese in Spittal brachte mein Freund Günter seinen Anflugrechner dann beinahe zum Kochen. Etwa 200 m Ankunftshöhe, 5 PKW's die mit ihren Scheinwerfern die Landebahn ausleuchteten, ein kleiner „Bums“ und Stillstand nahe des Windsacks, das erste Tausender war geschafft.

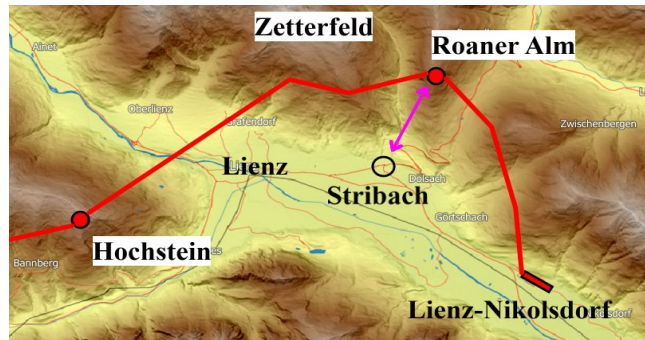
In Richtung Domodossola

Wenn Andere 1.000 Kilometer fliegen dann werde ich doch wohl auch mal die 750 km in Planung nehmen müssen. Mein Ehrgeiz, der seit dem letzten Diamanten zum Gold-C so dahindümpelt, ist wieder angestachelt.

In letzter Zeit stand für mich der Genuss am Streckenfliegen und nicht der Wunsch nach größerer Leistung im Vordergrund. Als Vereinsflieger steht einem nicht immer die gewünschte Maschine zur Verfügung und die Wochenenden mit gutem Streckenwetter sind rar. Wenn es wenigstens eine verlässliche Wettervorhersage für mehrere Tage gäbe, dann könnte man planen, aber so ist man froh wenn die Prognose für den nächsten Tag einigermaßen zuverlässig ist. Meist sitzt man bei gutem Wetter ja in der Firma und träumt nur von dem, was an solchen Tagen machbar wäre.

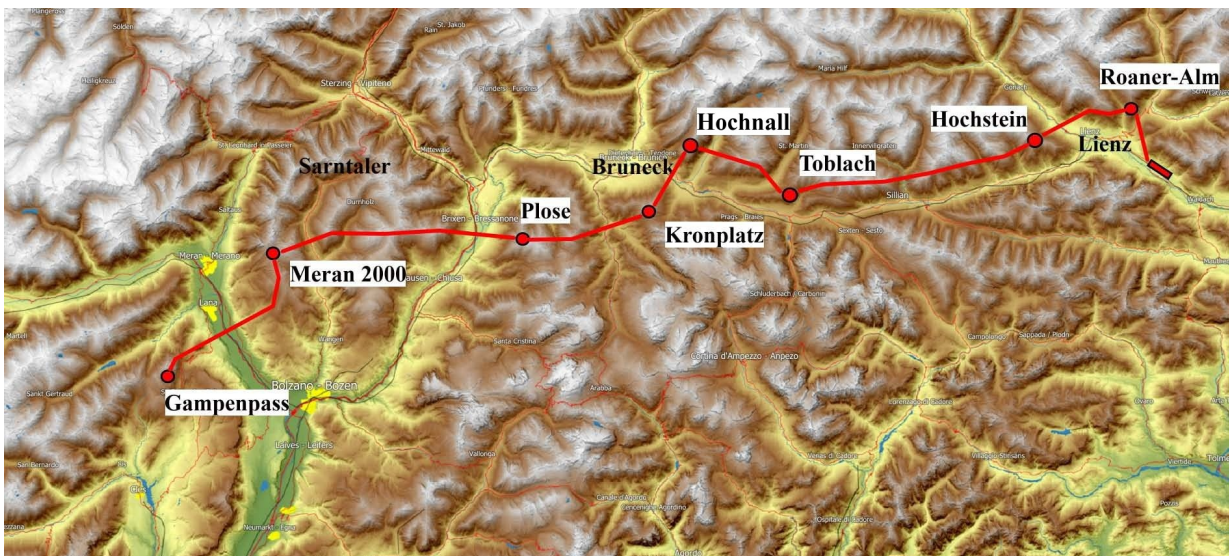
Jetzt ist so ein Tag, ich bin mal nicht in der Firma, sondern im Osterurlaub und die Gelegenheit, mein Vorhaben, die 750 km Strecke in die Tat umzusetzen, ist da. Heute gehören wir mal zu den ersten die am Flugplatz sind und die Maschine zusammenstecken. Dann trage ich die Strecke Stribach - Straßenkreuzung, Domodossola - Bahnhof, Berg im Drautal - Draubücke, mit Start und Landung in Nikolsdorf in das Formular ein und lasse es vom Sport-Zeugen unterschreiben.

Es geht auch recht früh los. Kurz nach 9 Uhr ist es, als sich die ersten, kurzlebigen Wolkenschleier zeigen und wenig später lasse ich mich zur Roaner-Alm schleppen. Wenn man hier zu so früher Zeit unter 1.000 Meter vom Haken geht, hat man meistens Schwierigkeiten. Deswegen klinke ich in 1.200 m und taste die Gegend ab.



Die Thermik hat noch nicht richtig eingesetzt, kurzzeitig ist Steigen zu ertasten, dann verschwindet es wieder. Die Höhe kann ich aber halten. Geduld ist angesagt und nach einer halben Stunde werden die Wolkenschleier kompakter. Jetzt werden auch die Ablösungen häufiger und ich kann davon ausgehen hier einen sicheren Aufwindspender zu haben.

Mein Abflugpunkt, die Straßenkreuzung von Stribach liegt 3 km vor und 1200 m unter mir. Um die Abflughöhe von 1.000 Meter zu erreichen werden 200 m in Fahrt umgesetzt und die Straßenkreuzung fotografiert. Dann geht es zurück zur Roaner Alm. Der dortige Bart hat sich unterdessen gut entwickelt und ich gewinne rasch an Höhe.



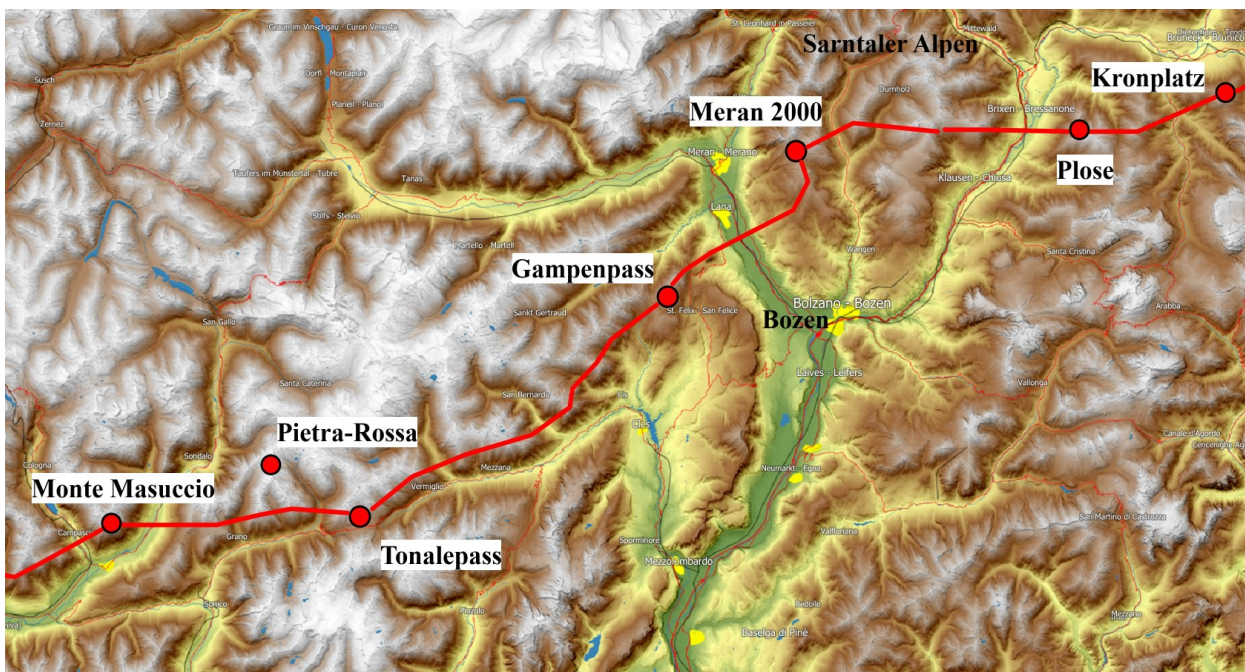
Über das Zetterfeld, dem Schigebiet von Lienz, geht es zum Hochstein am Eingang zum Pustertal.

Ich drücke aufs Tempo. So gut wie es hier im Pustertal geht, brauche ich mich nicht mit Kleinigkeiten abgeben. Der Bart bei Toblach, der mich bisher noch nie in Stich gelassen hat, der wird auch heute seinen Dienst verrichten und den peile ich an. Reichlich tief komme ich über den niedrigen Hügeln bei Toblach an. Der kräftige Bart der normalerweise von dort unten heraufzieht ist zwar vorhanden aber kräftig kann man ihn nicht nennen. Grade mal etwas über einem Meter bringt er heute und bremst mich aus. Um einiges vorsichtiger fliege ich auf der Nordseite des Pustertals weiter.

Vom Hochnell, kurz vor Bruneck, quere ich auf die Südseite zum Kronplatz, dem Skiberg Nr.1 in Südtirol. Zunächst habe ich starkes Fallen. Je näher ich den sanft ansteigenden Hängen dieses 2275 m hohen Grasbuckels komme, wird das Fallen weniger und verwandelt sich in leichtes Steigen. Ich bin hoch genug um über dem Gipfelplateau anzukommen. Aus dem leichten wird ein stärkeres Steigen und dann ist das Variometer am Anschlag. Kurzzeitig muss ich einige Kraft aufbieten, um vollen Querruderausschlag zu erreichen und damit den Vogel in den Bart zu zwingen. Erst kurz vor Erreichen der Basis wird das Steigen schwächer.

Dann geht es über die Plose bei Brixen und dem Berggebiet der Sarntaler-Alpen zum Skigebiet Meran 2000. Über diesen vertrauten Pfad komm ich zügig voran, lediglich Meran 2000 (Plattenspitz 2680 m) macht gerade eine Ausnahme. Dort komme ich weit unter Gipfelhöhe an und dort, wo der Bart normal steht, geht fast gar nichts. 7 Kilometer südlich, am Vöraner Joch (1941 m), steht dann ein Bart, der mich auf die Höhe zur sicheren Überquerung des Etschtal bringt.

Auf der westlichen Seite, Richtung Gampenpass, Val di Sole, sind kräftige Cumulanten zu sehen und sie halten was sie versprechen. Schnell komme ich voran und dann, am Tonalepass, bin ich das erste Mal über 3000 Meter. Etwas südlich der Punta di Pietra Rossa, dem zweithöchsten Berg der Sobretta-Gavia-Gruppe, sind es sogar an die 3200 m Auch meine weitere Strecke schaut sehr gut aus. Wie an einer Perlenschnur sind die Cumulanten in Richtung Sondrio und Comer See aufgereiht. Im Tal der Adda ist die Basis zwar etwas niedriger, garantiert aber ein schnelles Vorankommen. Nach der Talquerung zum Monte-Masuccio wird diese Vermutung auch bestätigt und bis weit hinter Sondrio klappt das auch.



Ab Como See aber ändert sich dies. Am Pizzo Ligonico geht es zwar nochmals ohne Probleme über 2700 m aber am Pizzo Paglia (2593 m), dem Gebirgsstock zwischen Como und Luganer See, bekomme ich Schwierigkeiten. Die Talquerung hat zu viel Höhe gekostet. Ich komme weit unterhalb der Hangkante an und muss mich mühsam wieder hocharbeiten. Außerdem sind die Steigwerte hier enttäuschend. Es dauert relativ lange bis ich einen vernünftigen Barth finde und wieder über die Hangkante komme.

Die Wolken im Westen sind nicht mehr die vielversprechenden Wattepakete. Je weiter man in meine Flugrichtung sieht, desto satter sehen sie aus. Die ersten Anzeichen von Regenschauern sind zu sehen und ich muss erkennen, dass mein Wendepunkt Domodossola nicht zu erreichen ist. Bis Locarno müsste ich es aber noch schaffen.

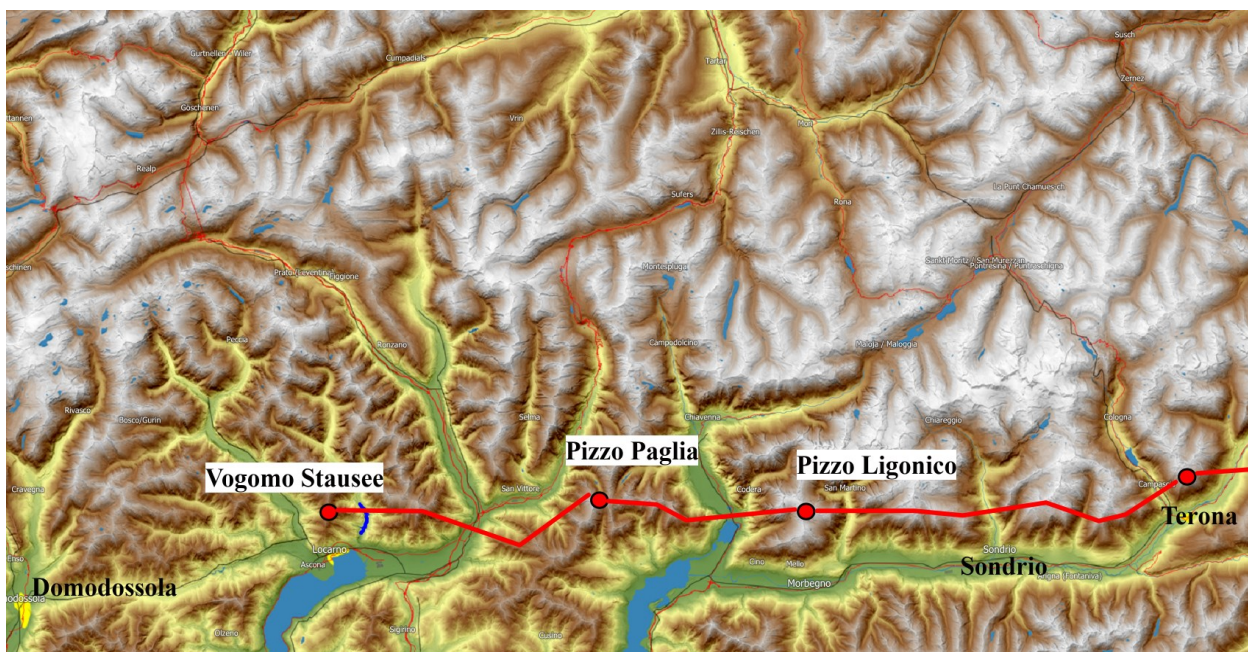
Es geht auch noch ganz gut, aber als ich nach Überfliegen des Vogomo Stausees einige Regentropfen einfange, reicht es. Ich breche ab und drehe um.

Beinahe hätte ich dabei vergessen ein Wendepunktfoto für die Dokumentation des Fluges zu machen. Jetzt muss ich noch einmal kreisen um den Fotoapparat aus der Seiten Tasche zu ziehen und den See nebst Ort Vogorno zu fotografieren. Dann aber geht es ostwärts.

Waren die letzten 40 Kilometer bis zum erzwungenen Wendepunkt nicht gerade der schönste Teil dieses Fluges, so ist davon beim Rückflug nichts mehr zu spüren. Dort, wo ich beim Herflug nur mühsam Aufwind fand, werde ich beim Rückflug regelrecht in die Höhe katapultiert. Und das nicht nur auf diesen 40 Kilometern. Auch der restliche Teil, das Tal der Adda entlang, gestaltet sich ähnlich. Bis Terano brauche ich kaum zu kurbeln. Dort, am Monte Masuccio, empfängt mich der Bart des Tages. Wie festgefroren hängt das Vario am oberen Anschlag und lässt mich die Enttäuschung über das Nichterreichen meines Vorhabens vergessen.

Wenn es so nach oben geht, geht es natürlich an anderer Stelle auch so nach unten. Bei Grano plumpse ich in solch ein Leegebiet. Es geht so rasant und großflächig abwärts, dass keine Zeit zum Suchen des dazugehörigen Aufwindes bleibt. Mit Höchstfahrt versuche ich dem Lee zu entkommen, was natürlich einiges an Höhe kostet. Nördlich von Punto di Legno, dem Ort am Aufstieg zum Tornalepass, bringt mich ein zerrupfter Bart wieder über die Hangkante.

Auch östlich vom Tornale komm ich gut voran. Das Etschtal ist zwar blau und die Luft ein bisschen milchig, aber ab Bozen und in den Dolomiten ist noch gute Wolkenbildung zu sehen.



Über die Sarntaler geht es zurück zum Pustertal. Weil es so gut läuft bleibe ich dort auf der Südseite und genieße das Panorama der Dolomiten. Vom Helm (2434 m), dem Hausberg von Sexten aus, kann ich das Gailtal gut überblicken. Den Flug schon zu beenden, dafür läuft es noch etwas zu gut und so ein kleiner Abstecher ins Gailtal drängt sich mir deswegen direkt auf. Außerdem werden es dann doch vielleicht etwas über 700 km.

Die Südseite der Lienzer-Dolomiten, die mir sonst nicht besonders wohl gesonnen sind, benehmen sich heute recht anständig. Ohne viel Kurbelei komm ich durch bis zum Jukbichl am Gailbergsattel. Ab hier läuft es zwar nicht mehr so spritzig, aber es läuft noch. In der Höhe des Weißensees kommt nochmal Ehrgeiz auf. Wenn es bis hierher ging, dann müsste auch der Dobratsch zu schaffen sein und dann sind es bestimmt über 700 km.

Diese letzten Kilometer bis dorthin werden die anstrengendsten des gesamten Fluges. Mit Mühe schaffe ich die Umrundung, kann aus Gipfelhöhe mein Wendefoto schießen und den Rückweg antreten. Der ist auch um einiges schwieriger als der Weg hierher. Überall beginnen sich die Wolken aufzulösen und die Thermik verabschiedet sich. Jetzt machen mich Steigwerte unter einem Meter bereits glücklich.

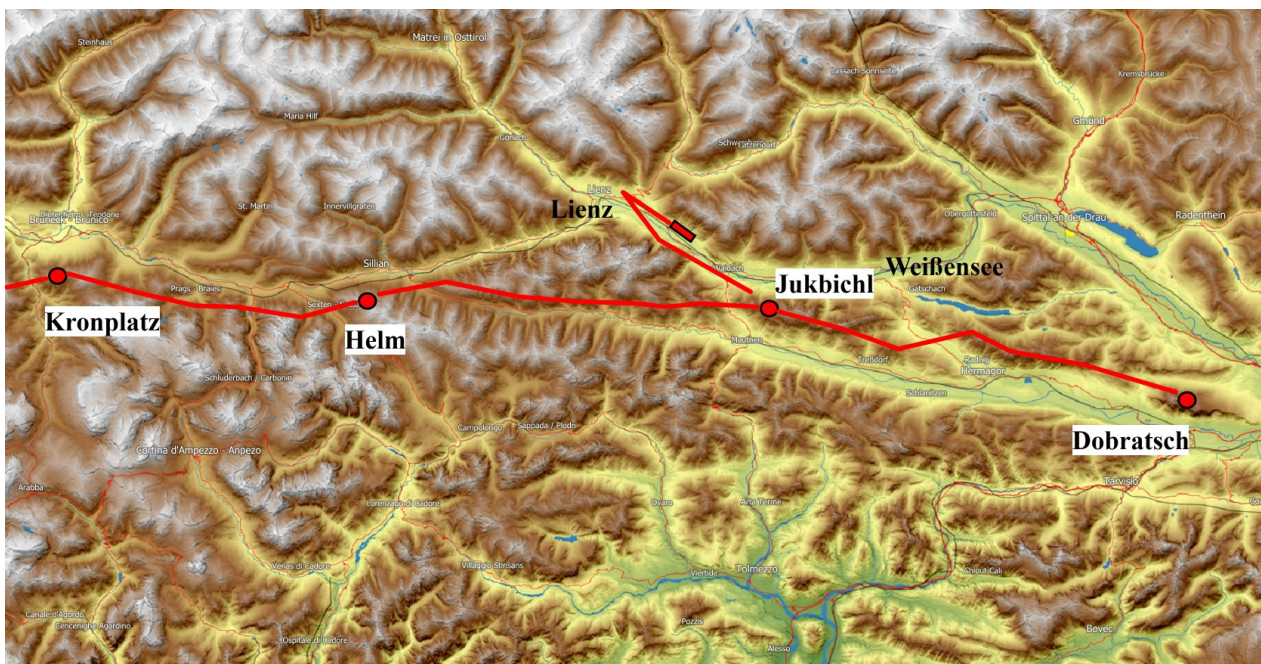
Am Gailbergsattel habe ich dann die Höhe um die letzten 30 km, ich muss ja noch zum Fotografieren bis zur Straßenkreuzung von Stribach, sicher im Gleitflug zurückzulegen.

Nach 8 Stunden und 32 Minuten bin ich wieder am Boden,

Wenn ich auch die angemeldete Strecke nicht vollenden konnte, so interessiert mich nun doch wie viel Kilometer es geworden sind. Der Flug wird zur Auswertung eingereicht und jetzt legt sich ein breites Grinsen auf mein Gesicht.

Es ist ein flaches Dreieck mit 751,26 km.

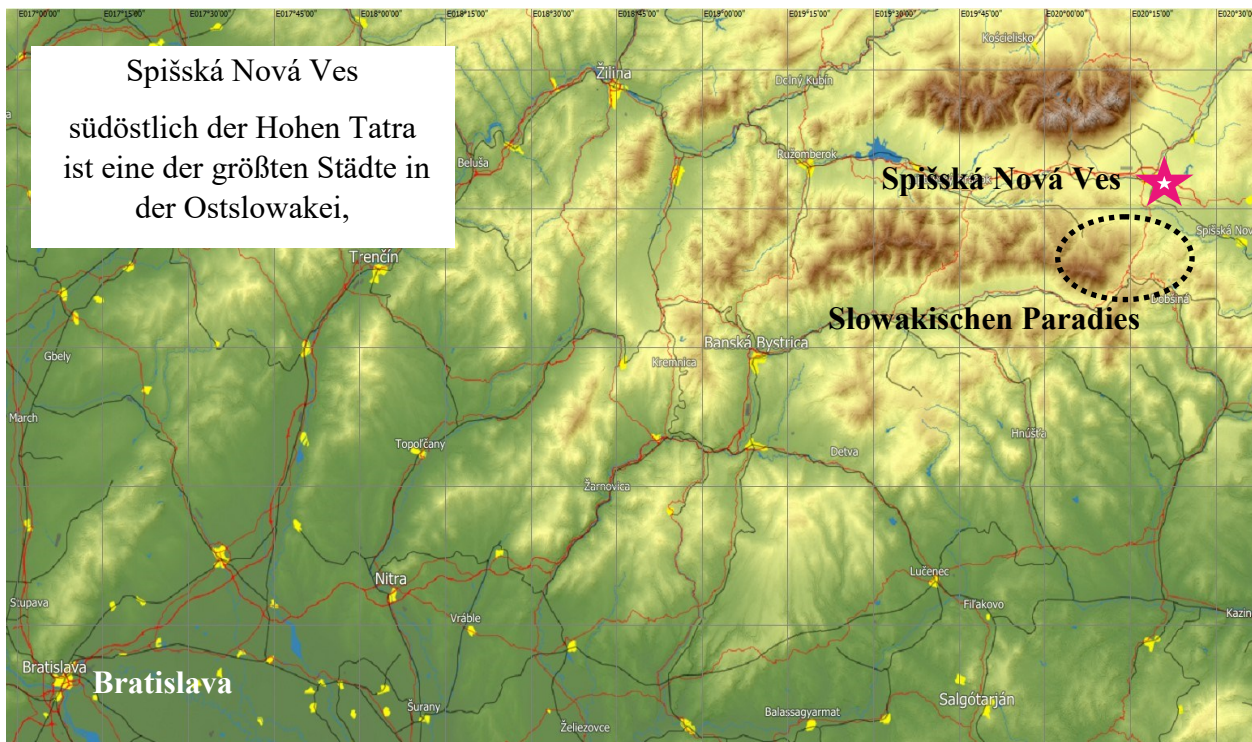
8 Stunden und 32 Minuten für 750 km, gerade mal 88 km/h bei so einem fantastischen Streckenwetter kann ich nicht als berauschend in meinem Flugbuch verewigen. Der letzte Abschnitt zum Dobratsch ist schuld daran. Dort habe ich viel Zeit liegen gelassen, aber die 750er Marke ist überschritten und das war ja das Ziel.



Endlich auch nach Osteuropa

In den 80er Jahren hatte ich oft in Berlin zu tun und wurde zwangsläufig mit der deutschen Teilung konfrontiert. Für uns Westdeutsche war ein Besuch von Ostberlin zwar möglich, aber die schikanöse, zeitaufwendige Willkommenskultur der DDR-Grenzer lud nicht dazu ein. Innerlich hatte ich die deutsche Teilung nie akzeptiert und deswegen war es einer der schönsten Tage meines Lebens, als sich am 9. November 1989 die Mauer öffnete.

Es ist klar, dass die DDR 1990 unser erstes Reiseziel war und in den Folgejahren die bis dahin verschlossenen Länder des Ostens folgten. Zwar habe ich mit 3 Fliegerkameraden schon 1967 versucht, etwas mehr von Osteuropa zu sehen. Damals sind wir mit 2 Autos über Brest, Minsk, Smolensk, Moskau und Leningrad nach Finnland gefahren. Die vorgeschriebene Route aber zu verlassen und etwas mehr vom wahren Leben zu sehen, das war nicht möglich. Der Überwachungsapparat des Systems hatte uns ständig im Blick und wenn wir, natürlich so rein aus Versehen, doch einmal vom vorgegebenen Weg abkamen, wurden wir nach wenigen km von einem Transportpolizisten eingefangen und, immer sehr höflich, auf den vorgeschriebenen Weg zurückgebracht.



Jetzt, 1992, ist die Tschechoslowakei unser Ziel. Wir sind in der Ostslowakei, südlich der Hohen Tatra, und auf dem Weg ins „Slowakische Paradies“. Dieser Nationalpark, ein traumhaftes Fleckchen Erde mit verwunschenen Schluchten, tiefblauen Badeseen und einzigartigen Höhlen, muss aber warten, denn meine Frau hat einen Schleppzug entdeckt und die Turnübungen, die nun folgen, sind sehenswert. Jetzt haben wir Vollbeschäftigung. Auf der einen Seite will man ja die interessante Vorführung in der Luft nicht verpassen und auf der anderen Seite muss die Schleppmaschine im Auge behalten werden, denn dort, wo sie landet, ist ein Flugplatz und den wollen wir uns natürlich mal ansehen.

In der Nähe der Stadt „Spišská Nová Ves“ scheint er zu landen und nach einigem Suchen haben auch wir den Weg dorthin gefunden. Die hiesige Welt einmal von oben zu betrachten, noch dazu bei der momentan guten Thermik – ich hoffe, dass dies möglich ist.

Neugierige Blicke empfangen uns, und da mit Deutsch und Englisch hier nichts anzufangen ist, ihre Weltsprache war ja bisher Russisch –, versuche ich mit Händen und Füßen, ihnen meinen Wunsch mitzuteilen. Zum Glück taucht ein älterer Herr auf, der etwas Deutsch spricht und wie sich herausstellt, auch Fluglehrer ist. Ihn interessieren nicht meine Papiere, nur am Flugbuch hat er Interesse, und als er meine Flugstunden entdeckt, bietet er mir den soeben gelandeten Einsitzer an. Damit könne ich ja ein paar Loopings drehen, meint er, und ist sehr erstaunt, als er von mir hört, dass ich den Blau-
 nik bevorzugen würde. Der Einsitzer, anscheinend eine reine Maschine für den Kunstflug, ist mir unbekannt, und die Landschaft mit ihm im Doppelsitzer zu erkunden, ist für mich schöner als Turnen.

Eine Zlin bringt uns zum Ausklinkpunkt und unweit davon bin ich im 2-m-Bart. Im Westen befindet sich eine vielversprechende Wolkenstraße, die ich anpeile. Kaum haben wir den Platzrand überflogen, habe ich das Gefühl, dass mein Hintermann etwas unruhig wird. Auch der nächste, etwas entferntere Aufwind ist ein Hammerbart, der so richtig Lust auf mehr macht. Kaum habe ich die Schnauze meines Vogels in Richtung der nächsten Wolke ausgerichtet, kommt von hinten der Wunsch, zum Platz zurückzukehren, was ich natürlich befolge.

Nach der Landung stellt sich dann heraus, dass nicht mein Flugstil die Ursache für die Rückkehr war, sondern eine Vorschrift, die besagt, dass nur in Platznähe geflogen werden darf. Jetzt wird mir auch klar, warum hier alles auf Kunstflug ausgerichtet ist, obwohl alles zum Streckenflug einlädt.

Natürlich wollte ich ihnen auch noch meine fliegerische Heimat zeigen und hatte dafür eine ICAO und eine Freitag-&-Bernd-Karte des Alpenraums dabei. Beide wurden mit großem Interesse studiert.

Von der anschließenden Diskussion bekam ich nur mit, dass die Höhe der Berge einen

Teil der Anwesenden in Erstaunen versetzte. Mit Informationen über den Westen war man in der Vergangenheit von offizieller Seite anscheinend sehr zurückhaltend.



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 stiege 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 hocherfreut 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 Lamburgern 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.

Slingaby 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.

Slingaby 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 abzuspuhlen 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 brodelt 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 umflogen 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 heimatischen 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.

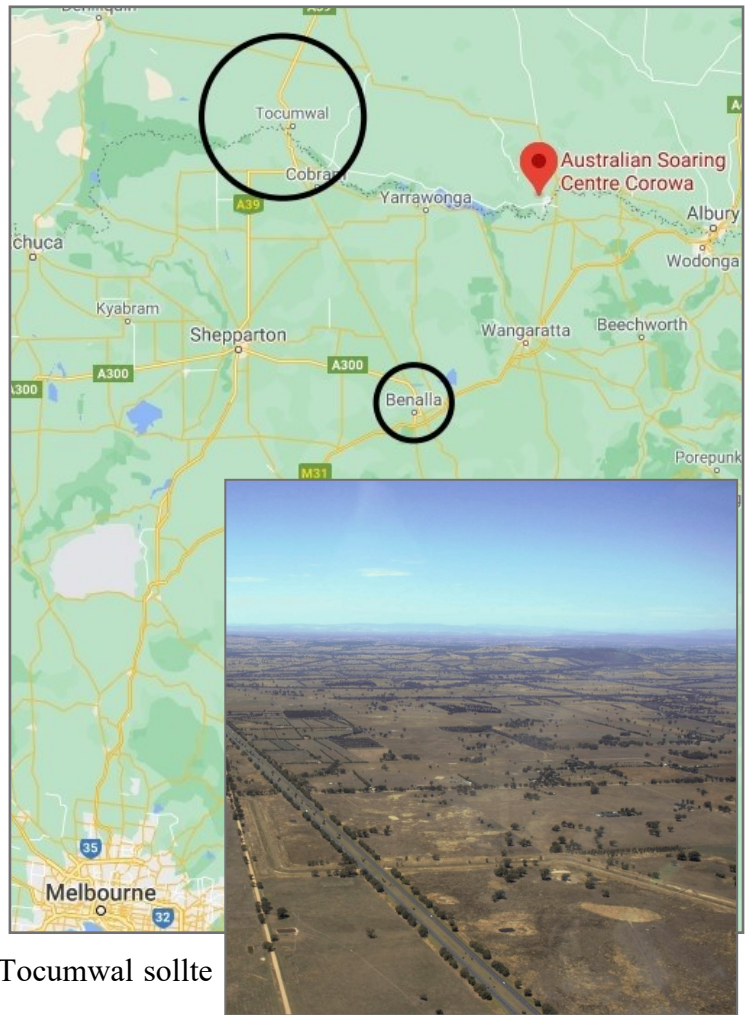
Benalla

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 Knappen 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 darzustellen.

Staubteufel bilden sich als wirbelnder Aufwind unter sonnigen Bedingungen .

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 Stoppfeld 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 Breitenenerprobung 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 Breitenenerprobung 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.

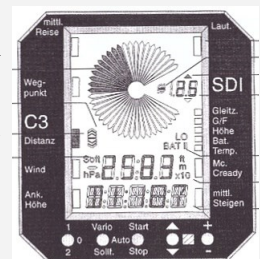
Das Luftamt Südbayern ließ sich aufgrund dieses Ergebnisses nicht lumpen und erlaubte der DASSU daraufhin 37 Schleppstarts pro Tag. Die Genehmigung war zunächst bis Ende 1999 befristet, aber die Segelflieger feierten die Entscheidung trotzdem als glorreichen Erfolg.

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

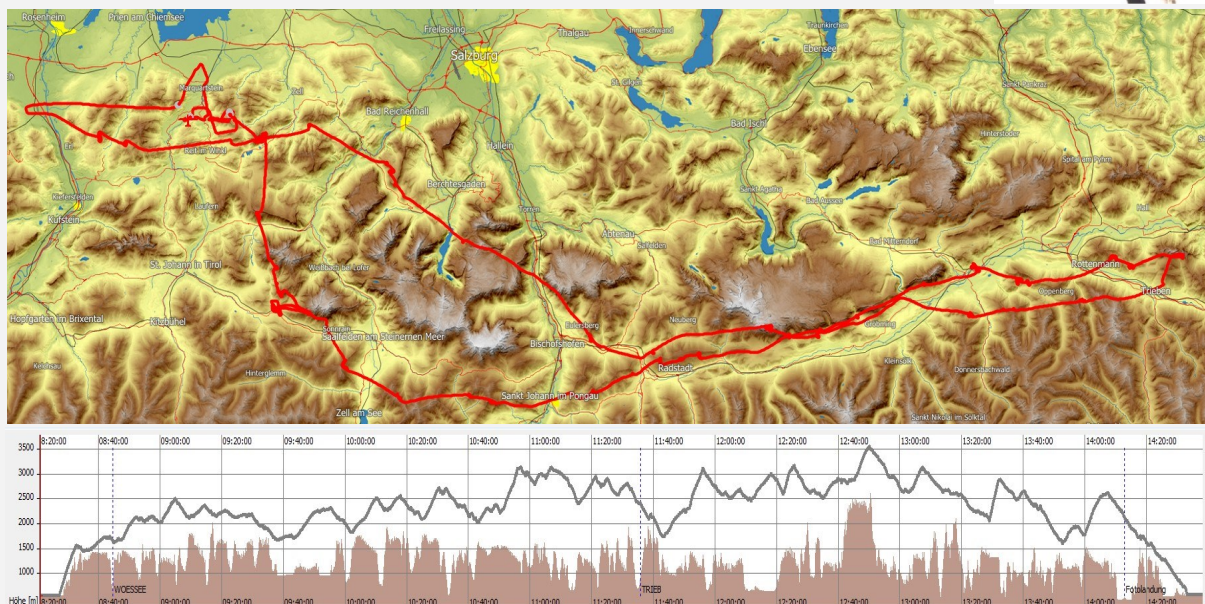
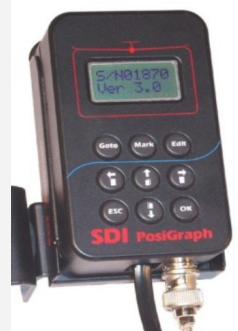
1997 war es auch bei uns so weit. Wir tauschten unser E-Vario gegen einen Segelflugcomputer. Franz Pöschl hatte einen Rechner entwickelt, der all das enthielt, was für die Streckenfliegerei von Nutzen war. Der C3, der mit einem GPS gekoppelt werden kann, belastete den Durchschnittspiloten nicht, sondern 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.

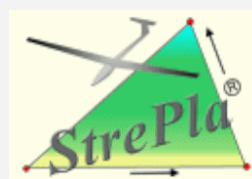
Die Software

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 Segelfliegen, 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.

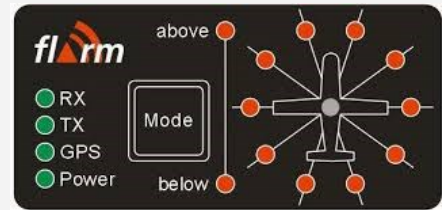
Drei Schweizer, Urs Rothacher, Andrea Schlapbach und Urban Mäder, befassten sich mit diesem Problem und entwickelten 2004 ein Gerät, das Piloten vor einem drohenden Zusammenstoß alarmiert und die Position des anderen Flugzeugs anzeigt.

Das durch Crowdfunding finanzierte Projekt war ein voller Erfolg. Auf Anhieb 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 Langhoren 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 Innates 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.

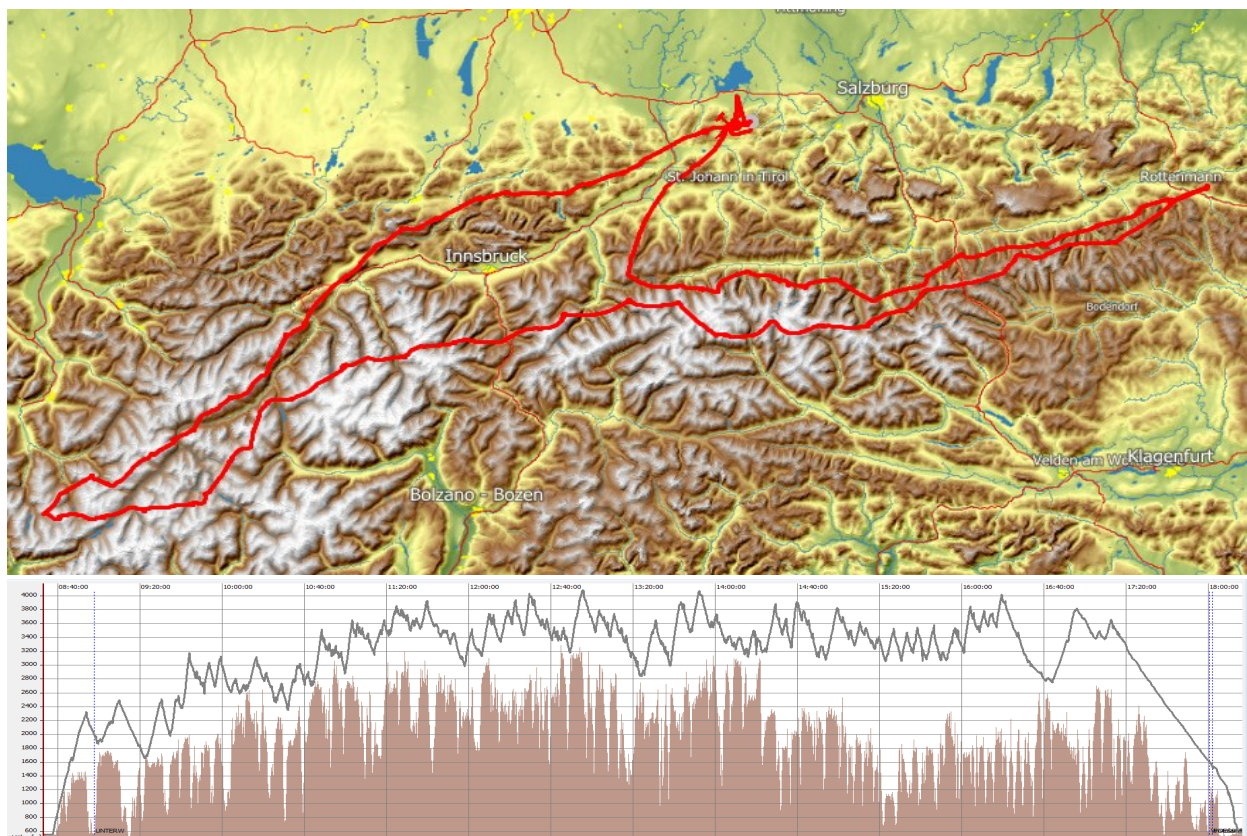
Am Muottas Muragl war die Thermik voll entwickelt und der Blick nach Osten machte Hoffnung auf einen Flug südlich des Ortlers vorbei nach Meran (noch eine Traumstrecke!), um nach Queren der Sarntaler Anschluss zu finden an die Rennstrecke des Pustatales. Doch nach Überfliegen Livignos' blaute es im Osten 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 Panoramafliegen 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. Gnadlos 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, welch 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.

Etliche 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 Gemeinschaft.



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 Talwindsystem 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.

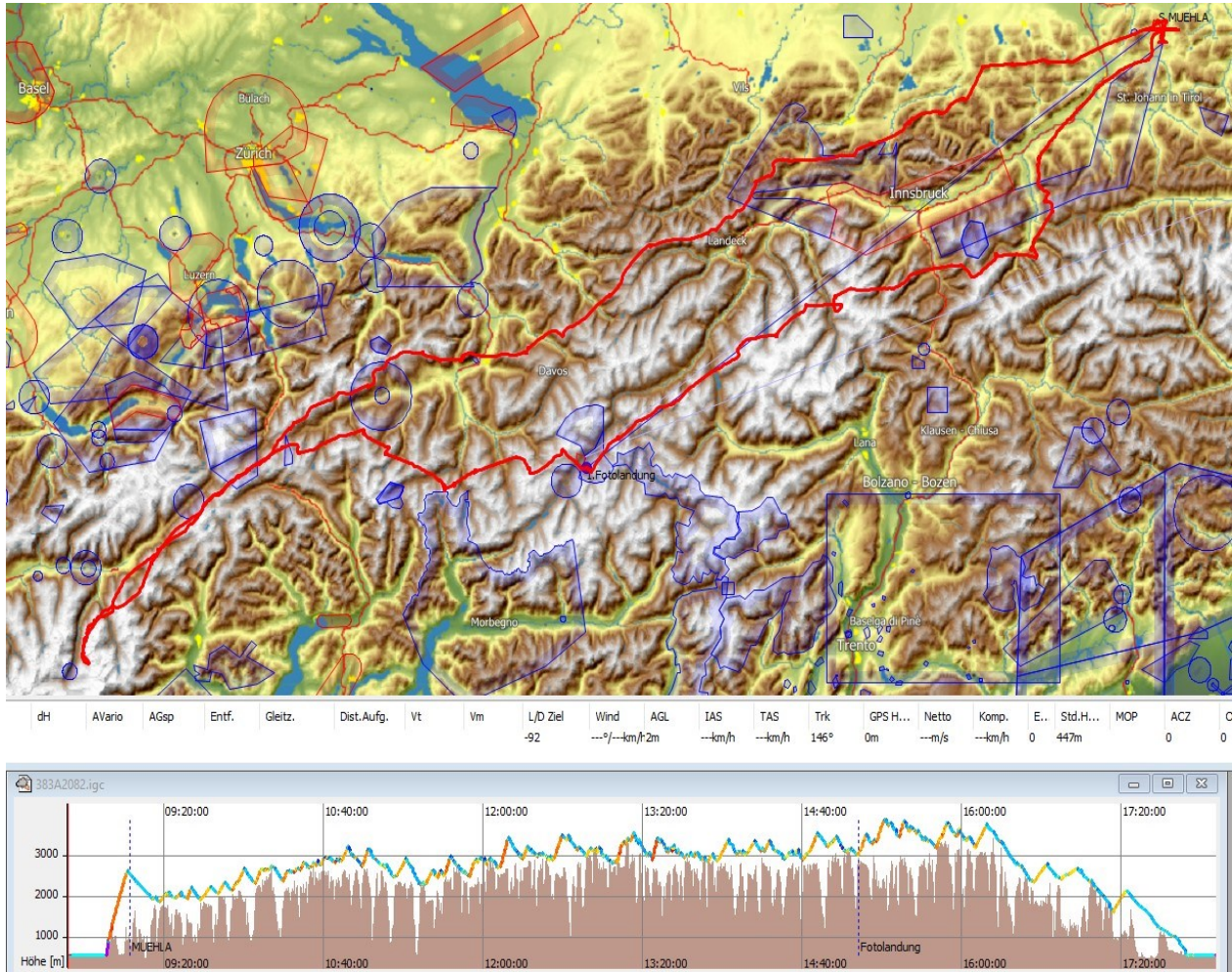
18.36 Uhr

Ein kleines Fluserl am Himmel zeigt mir, wo die Konvergenz bei Hintertux steht, 400 m Höhengewinn 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.



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 unbekannten 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 Absauser 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 Sicherheitspaket wie der TOP hat natürlich seine Vorteile, aber wenn er es in den 15 Jahren seit Er-



werb 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: Benzinbahn 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.

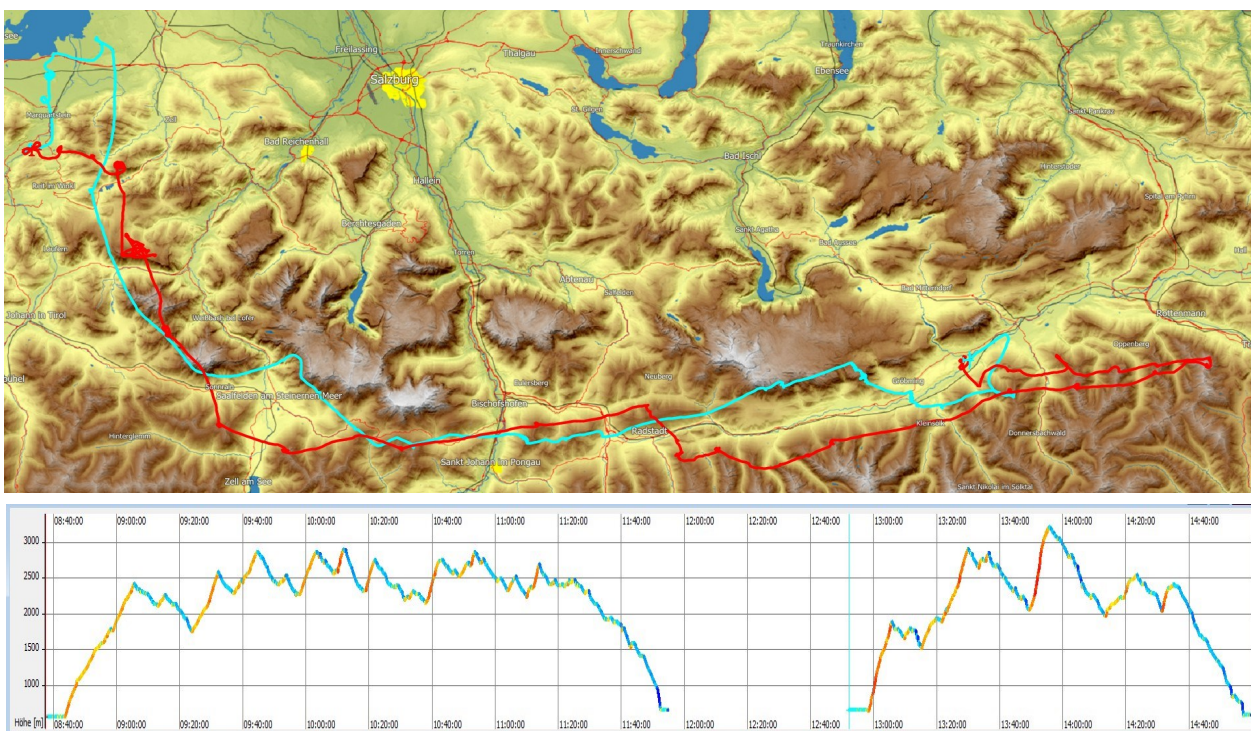
Beim Betrachten des Schalters zum Hochfahren des Motors kommt mir ein Gedanke. Hatte sich der Ärmel meines Hemdes, als ich den Schockhebel betätigte, nicht kurzzeitig im Bereich des Startknopfs verfangen?

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 Lienz 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 Lienz 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.

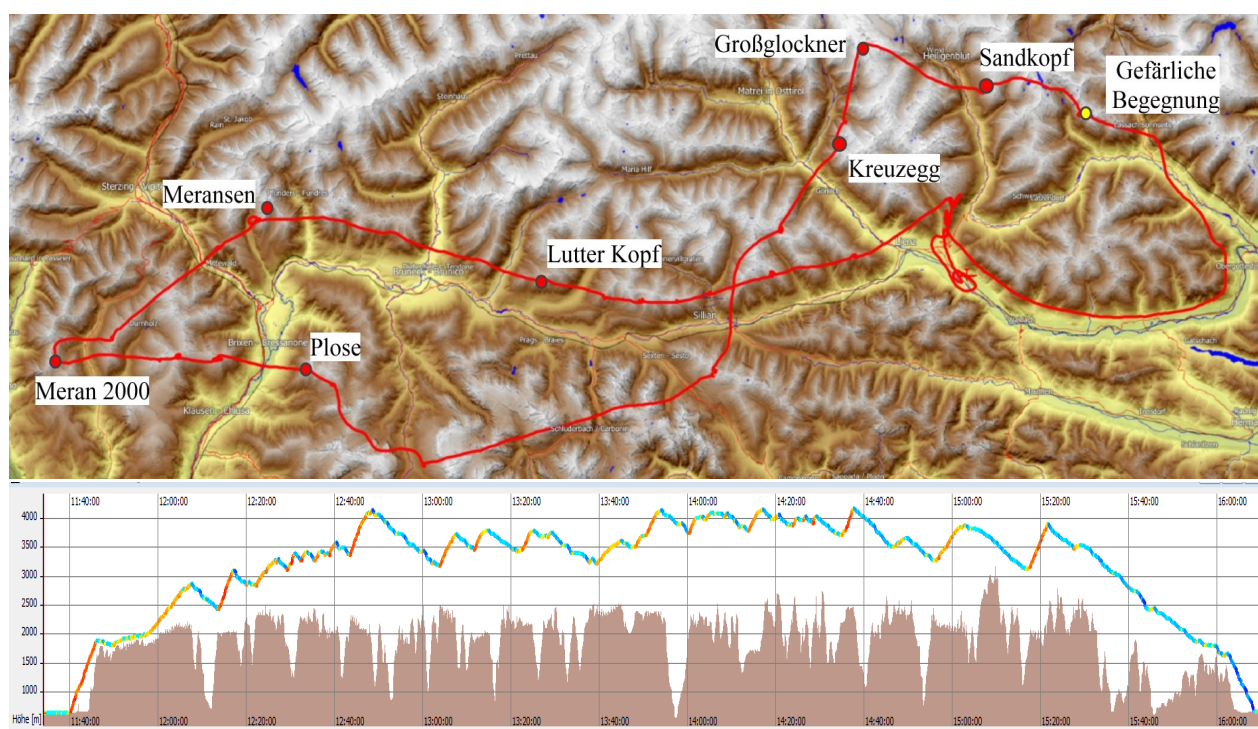
An diesem Tag hatte ich nichts Besonderes vor. Spazieren fliegen wollte ich nur und dennoch bleibt dieser Tag unauslöschlich in meiner Erinnerung.

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 Pragser 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.

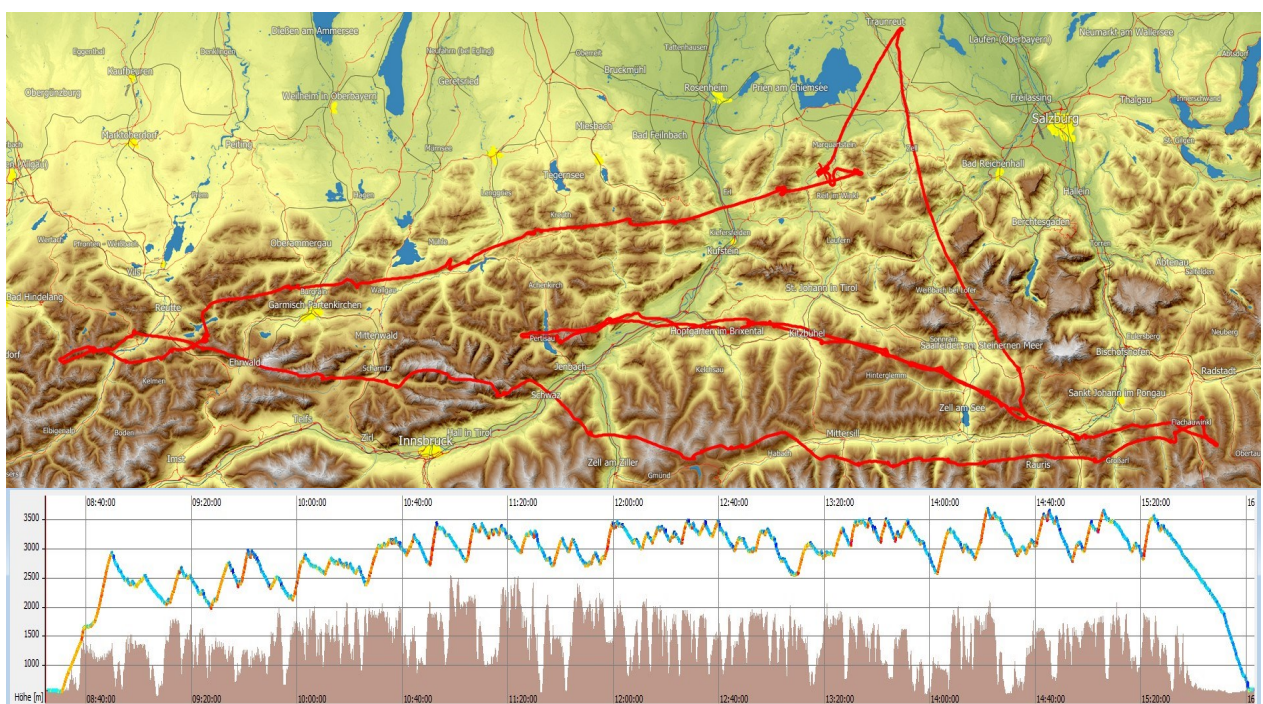
Zu ahnen war es ja schon, aber von hier aus gesehen wird es Gewissheit. Von Westen her schiebt sich eine neue Luftmasse übers Land und macht der Thermik den Garaus. Oberstdorf scheint bereits in ihrem Einfluss zu liegen. Von den Meteorologen war dies zwar vorhergesagt, aber erst für den späten Nachmittag 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. Berausend 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 Gubenkarspitz (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 Segelflzeuge 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 wechsle 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.

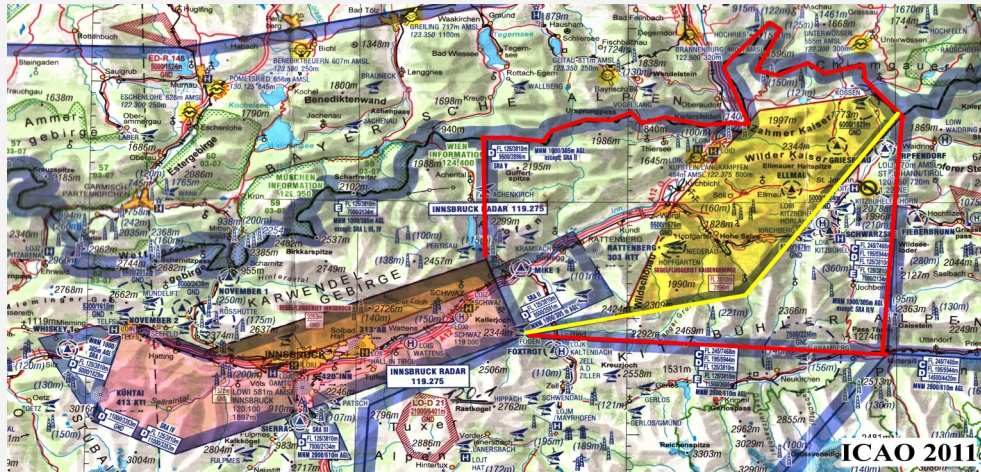


Soll ich jetzt den Gleitschirmpulk weiträumig

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.



Bestrebungen 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 Segelflugarparadies 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 verstaут 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 Schlepppilot 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 Schlepppiloten 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.

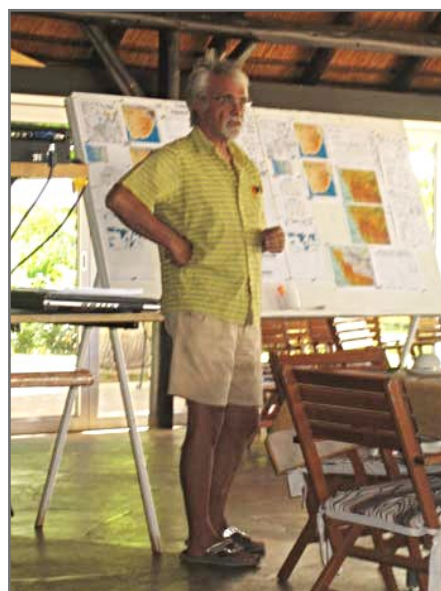
In der Blauthermik ging es schnell auf 4600m und ich konnte mir die Landschaft von oben betrachten. Erstaunlich war für mich, dass mir die Orientierung auch ohne GPS nicht schwerfiel. Eine gute Straßenkarte, in der die wenigen Orte, Trockenflüsse und größeren Pfannen (Gebiete ohne Bewuchs) eingetragen 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, schmiert Butter und Marmelade oder Wurst aufs frisch gebackene Brot und nimmt vom überreichlich gedeckten Obstbüfett. Diese, zum Teil unbekannten 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

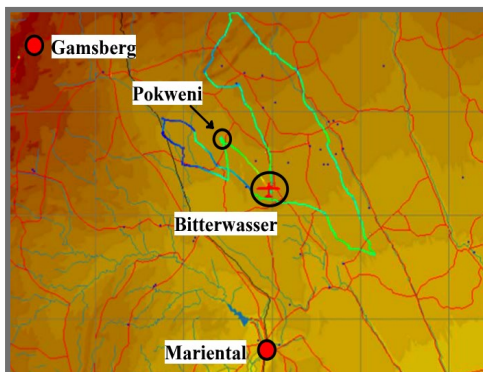


Überentwicklungen auszumachen waren, ging es zuerst nach Norden bis an den damaligen Luftraum von Windhoek. Dann nach Südosten zu unserem geplanten zweiten Wendepunkt, dem Lendepas. Wir kamen aber nicht so weit. Auf halbem Weg verspernte uns ein dichter Regenschauer den Weiterflug. Das Ding war so groß, dass es auch nicht umfliegen 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 verspernte.

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 Hauptrad 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-Falke 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 aufgeschauerter 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 Gesetz 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

D-1000

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, der zudem nur noch als Einsitzer zugelassen ist verbarg.

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 Doppeleraab 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.



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.

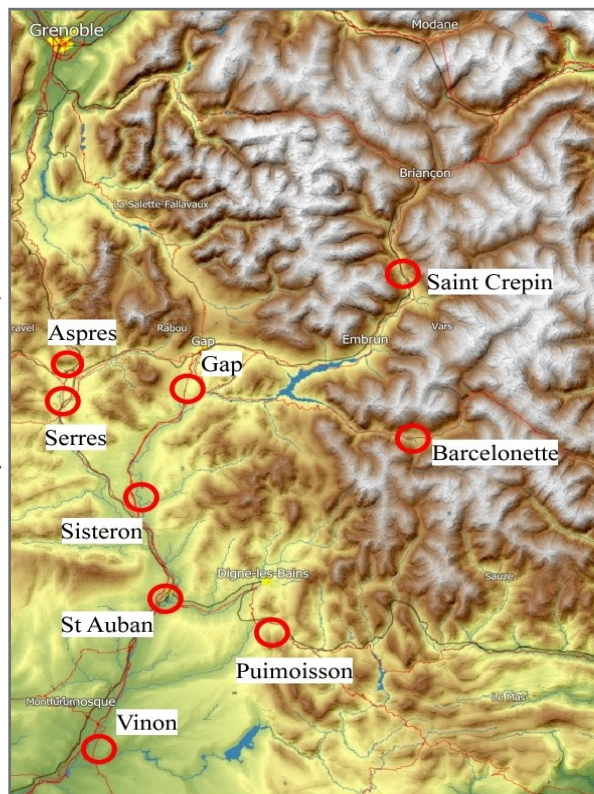
Lohnende Segelflugplätze gibt es in Südfrankreich einige. Da das Fliegen im Hochgebirge aber einen besonderen Reiz ausübt, wurde Barcelonnette unser Ziel. Es ist ein sehr guter Ausgangspunkt für schöne Streckenflüge, die im Süden bis ans Mittelmeer und im Norden zum Mont Blanc und Matterhorn führen.

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, schlägt 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.



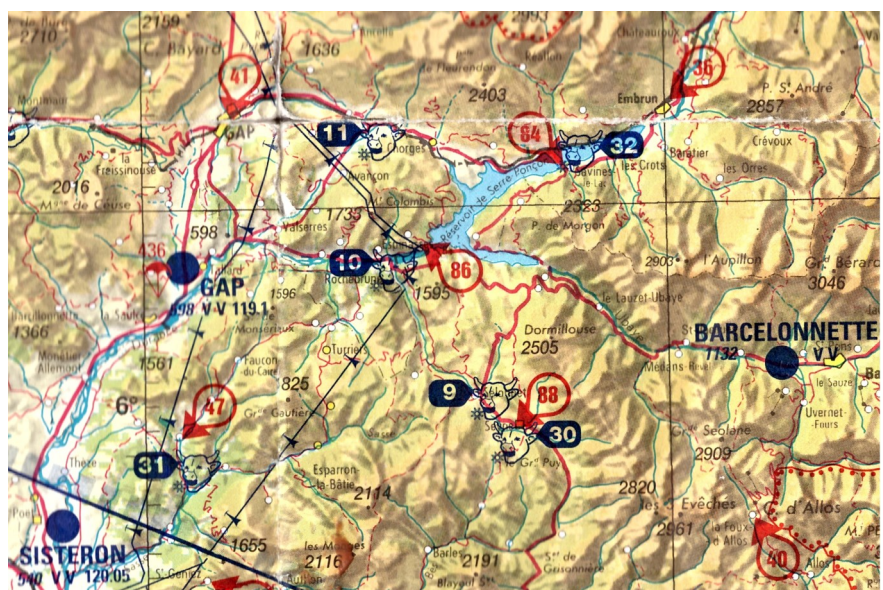
Der Frankreichfahrer hatte Recht. Barcelonnette war das richtige. Hohe, anspruchsvolle Berge und kein Gedränge am Start – dies bedeutet ausgeglichene Piloten und damit genau das Richtige für unseren Verein.

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.

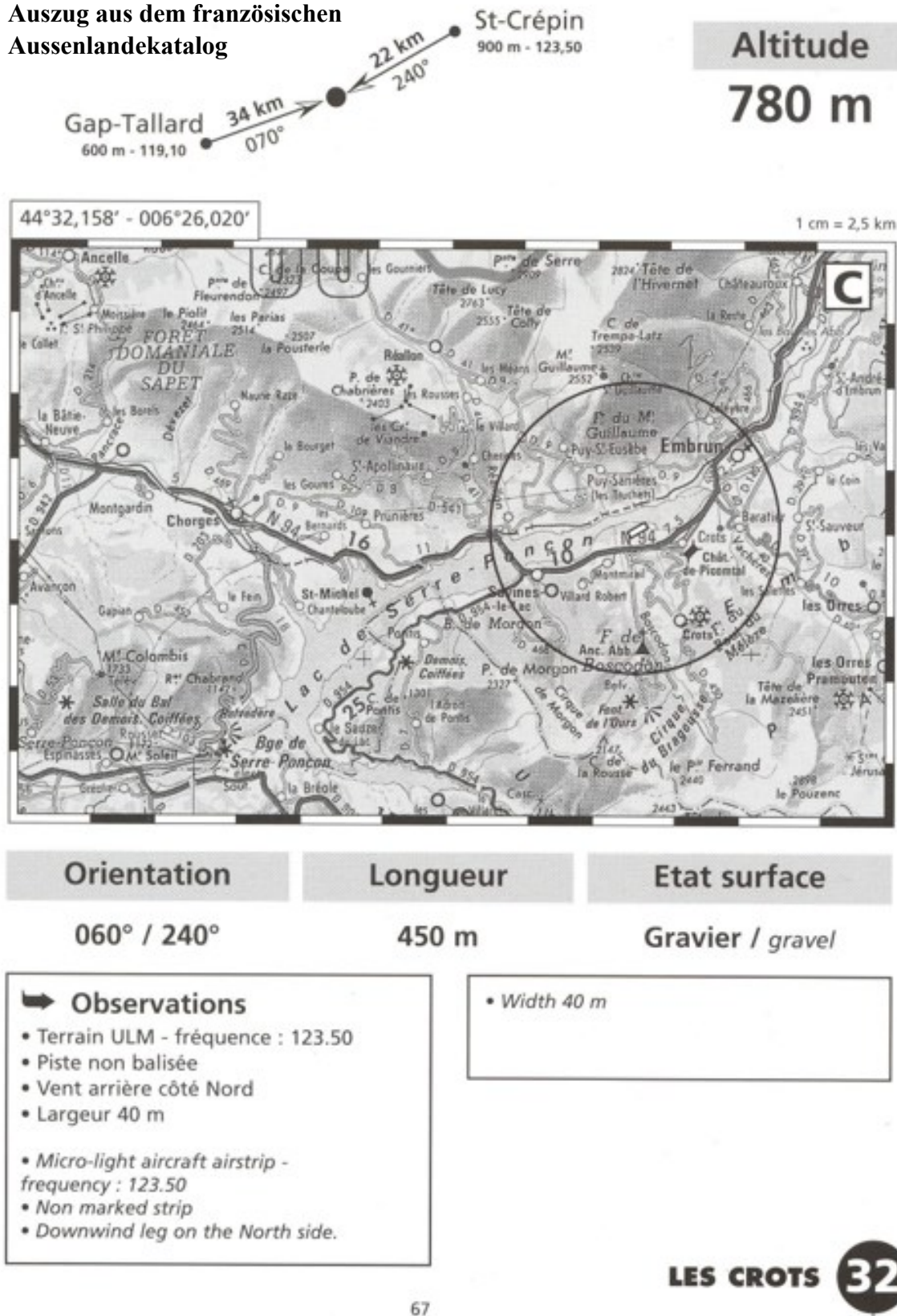
Hier im Süden Frankreichs gibt es zwar viele Flugplätze, aber auch problematische Außenlandeplätze und unlandbare Täler.

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.

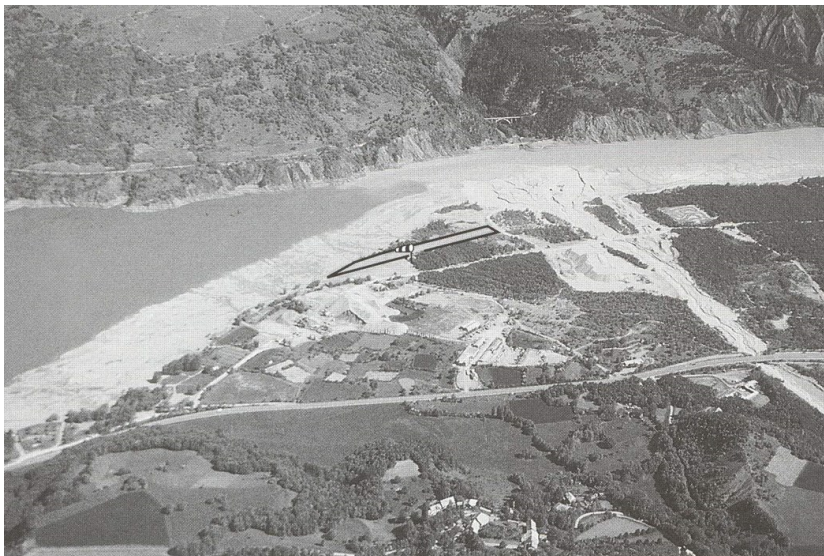
Auszug aus dem französischen Aussenlandekatalog



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.



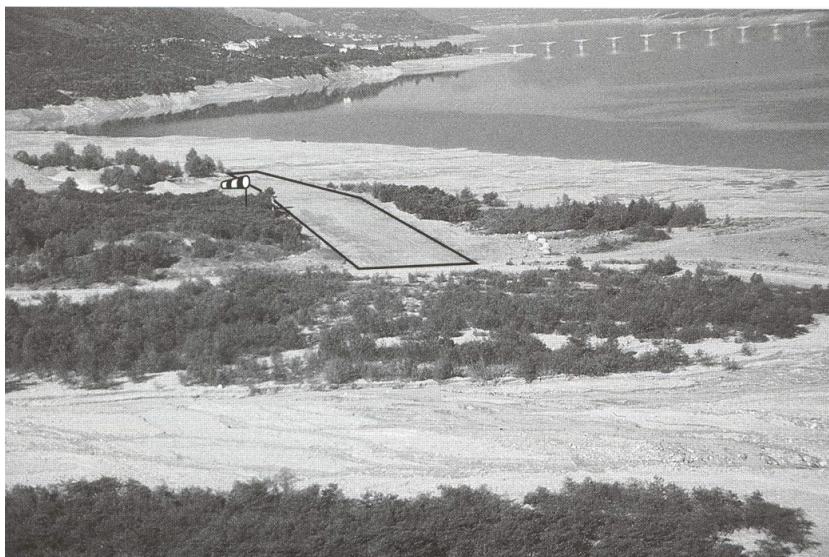
Tief unter mir entdeckte ich eine Maschine, die den Hang abtastet. Der Größe nach zu urteilen scheint es ein Doppelsitzer zu sein. Ob der da unten etwas findet, bezweifle ich, und deswegen, man ist ja immer etwas neugierig, beobachte ich ihn eine Zeit lang. Wo will der denn hin, so tief, und nun fliegt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



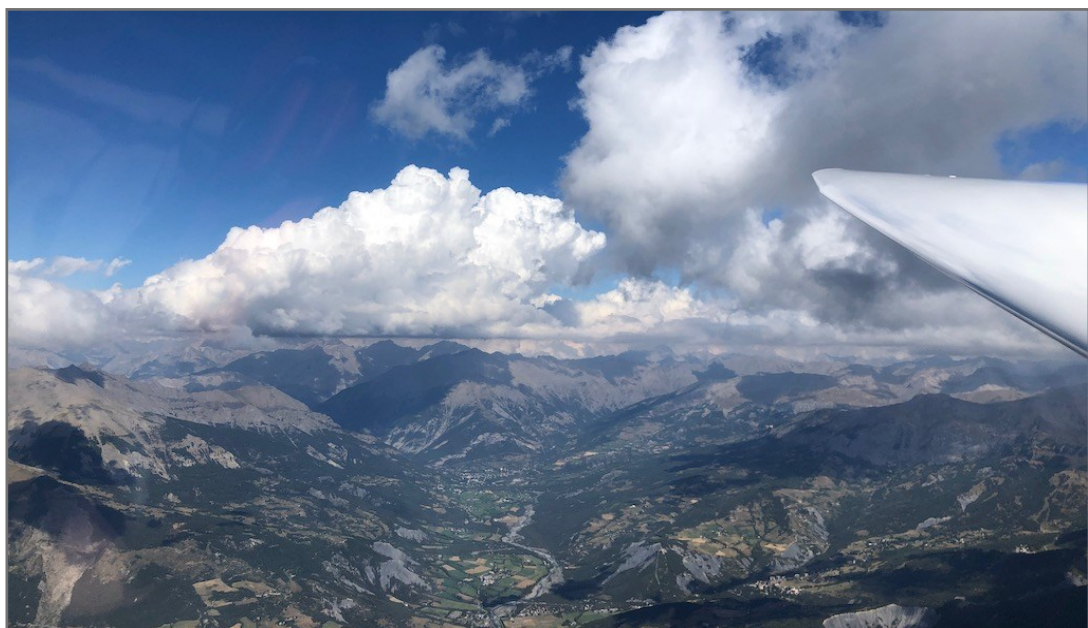
Die Berge hier haben nicht nur höhentechisch eine andere Dimension, sondern auch in ihrer horizontalen Ausdehnung. Es gibt riesige flache Mulden und Flanken, nicht enden wollende steile Felsgräten, an denen es sich abends immer noch mit 150 km/h ohne Höhenverlust entlang brettern lässt. Schnell habe ich den Tête de Siguret lieb gewonnen, 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 Dormil-louse 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 Saisonausklang 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 Krafteinsatz 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 Schlepps 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.



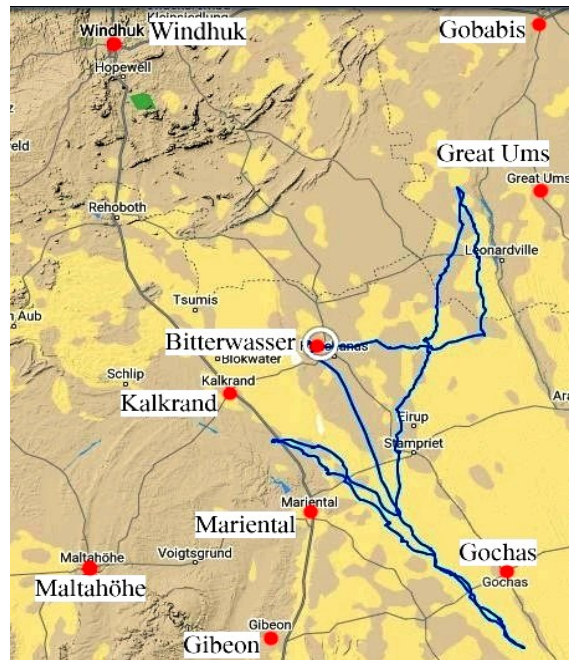
Der erste richtig gute Tag war dann der 24.11. Hans-Georg Raschke ist PIC und er schafft trotz spätem Start an diesem Tag mit einem Schnitt von fast 121 km/h eine Strecke von 803 km. Zunächst geht es nach Lendepas an der Grenze von Botswana. Dann über Maltahöhe an die Naukluftberge am Ostrand der Namib. 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

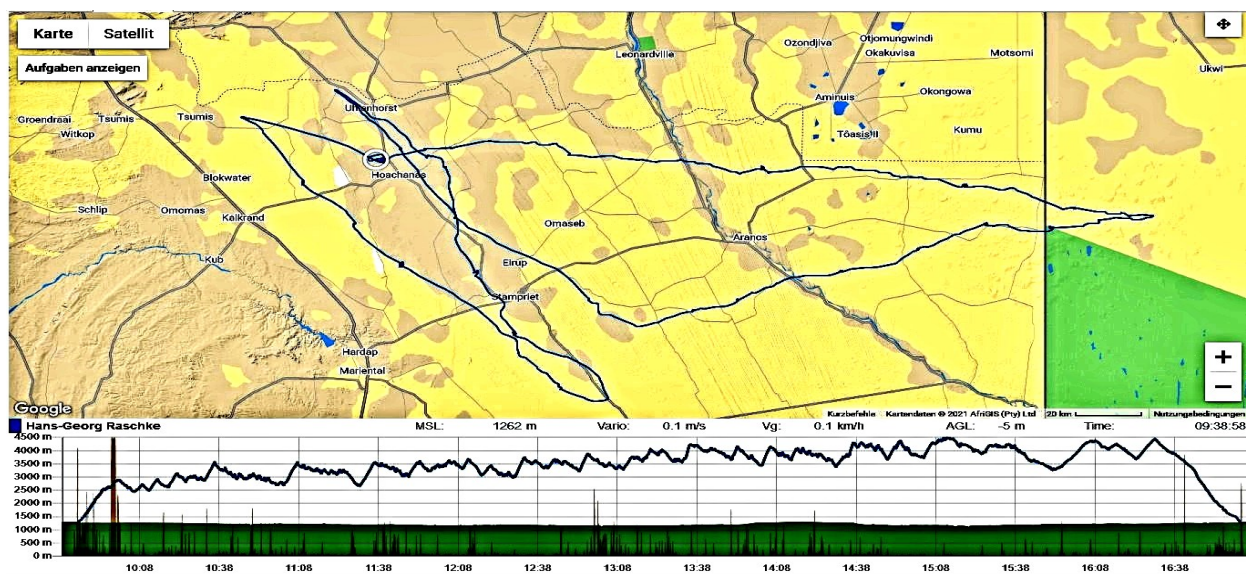


mein Ziel, aber auf halber Strecke dorthin wurde mir klar, dass dies ohne Risiko nicht möglich ist. Bis hierher bewegte ich mich in einer Flughöhe zwischen 3000 und 3500 m und der weitere Verlauf der Strecke versprach keine Besserung. So an die 2000 m über Grund sind zwar bei uns recht komfortabel, aber 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 hieß es Gas geben. Mein Schnitt muss besser werden und das klappt auch. Unter einer Wolkenreihe 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 Trimmungsgewichte 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 Was-serkuppe 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 ein-gewiesen und der Ablauf des Flugbetrie-bes wurde im Detail erklärt. Die Einwei-sung 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 sanf-tes 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 ge-lingt 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 verhagelt 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 Starter 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



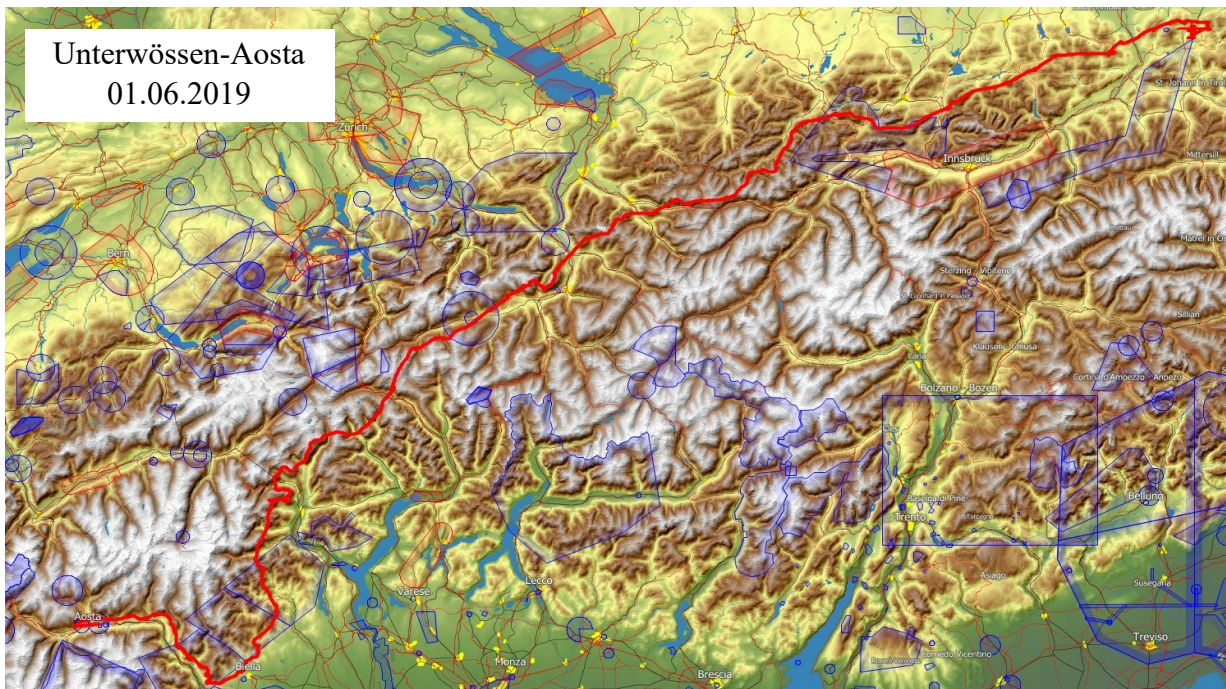
Rhönflug Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe e.V.
www.osc-wasserkuppe.de



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 tiefernt 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.

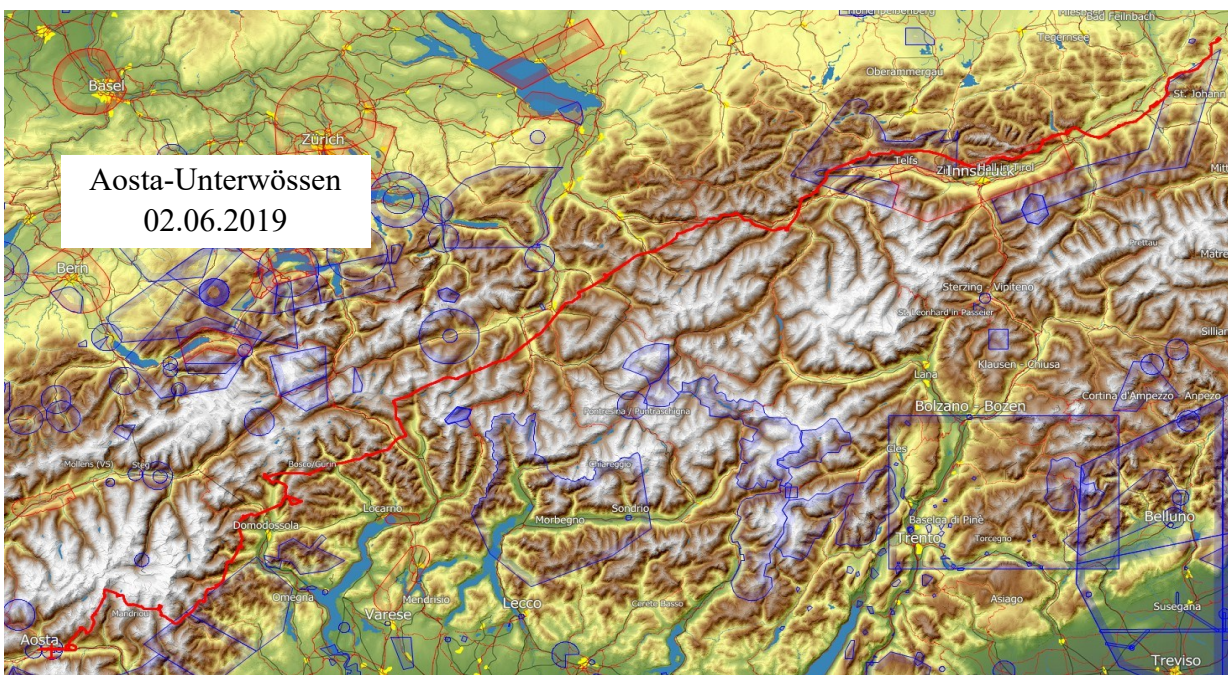
Meine Versuche ihn zu überreden, für mich halt jetzt den Flugplan aufzugeben, wurden kategorisch abgelehnt. Ich war, obwohl eh schon so spät dran, tatsächlich gezwungen, wieder zu landen um diesen vermaledeiten Flugplan aufzugeben.

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 fordernd 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-Puimisson 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.

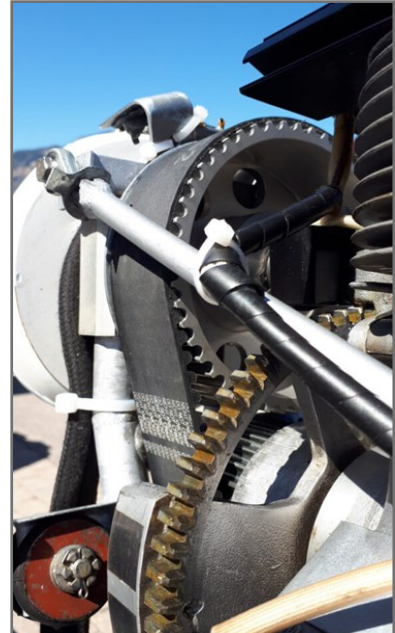
Eigentlich schade, dass ich schon fertig bin, ist eine befriedigende Arbeit. Aber auch schön, dass das Projekt (bis jetzt) gelungen ist. Es folgt erst mal ein Dichtigkeitstest, heißt ein Betankungs- und Enttankungsvorgang. Ist der Test o.k. dann muss das Top für die weiteren Aktionen auf den Rumpf geschraubt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

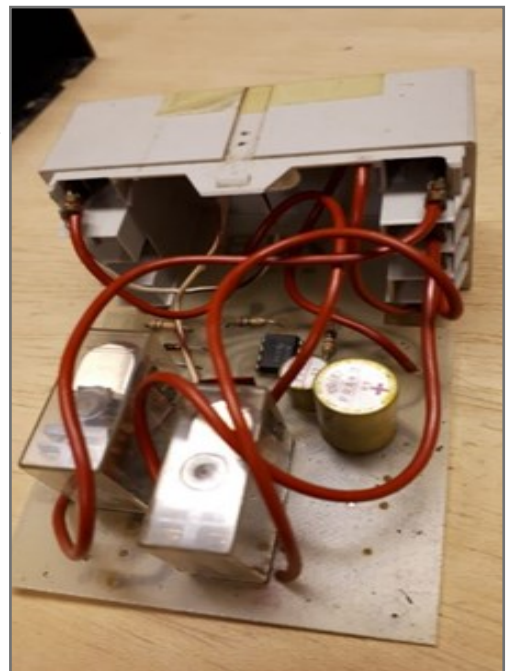
Nebenbei haben Hans und ich von Herrn Lindner gesagt bekommen, dass die ganze TOP-Sache eigentlich sehr kritisch war. Denn, hätte sich die Firma Lindner nicht als Musterbetreuer zur Verfügung gestellt, wäre es für alle Flugzeuge mit TOP erst mal vorbei gewesen. Wenn ein Flugzeug ein K-Kennzeichen hat, 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 vor gewarnt, 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 entschließe 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 entschließe 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.



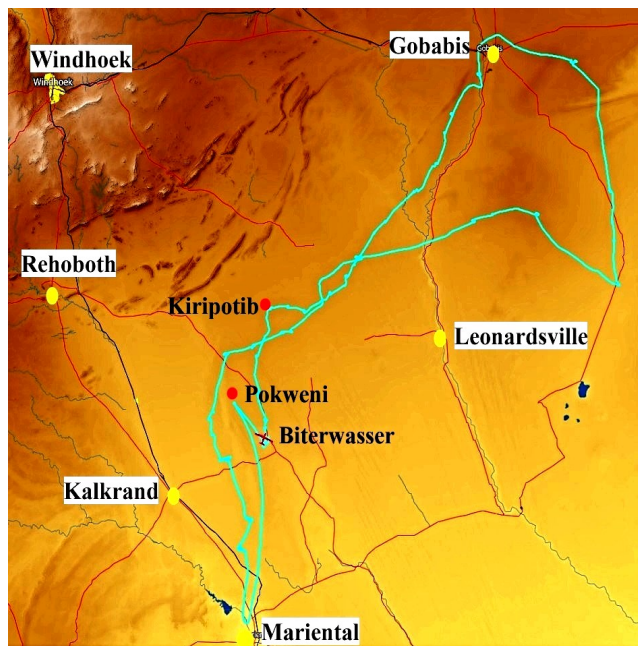
Gut essen und trinken, im Pool herumplanschen und die Zeit mit Diskussionen totschlagen, Ausflüge in die Umgebung machen und dabei die Tiere Afrikas beobachten – das ist für die meisten ein angenehmer Urlaub. Aber bei einem Fliegerurlaub stehen andere Erwartungen im Vordergrund und Ausflüge in die interessante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

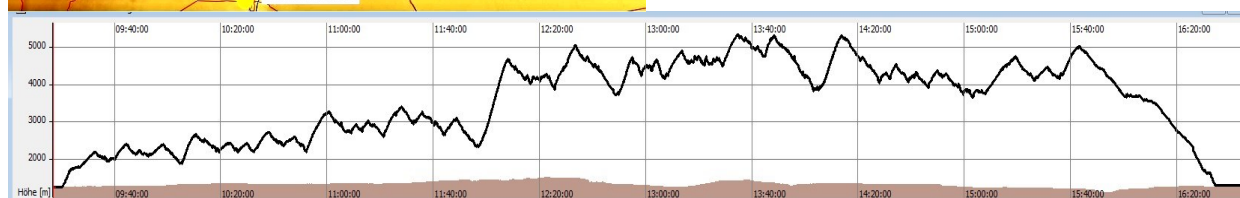


Im Briefing wird für den 5.11. das Erreichen der Auslösetemperatur für 9 Uhr UTC, das ist 11 Uhr namibischer Zeit, vorhergesagt. In Bitterwasser soll es, wie so oft, mit Blauthermik losgehen. Später kann man im Norden mit Wolken und einer Basishöhe über 4500 m rechnen. Ähnliche Vorhersagen habe ich noch 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 Pflanze zu Pflanze 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 vereinzelte 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 Bärte 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 Segelflughelikopter 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.

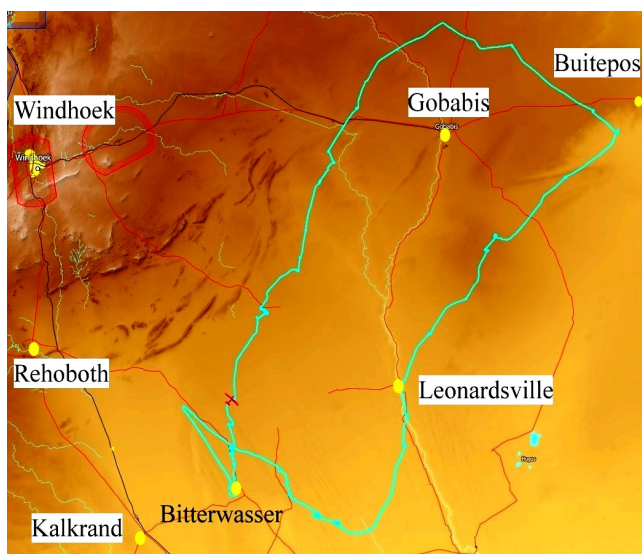
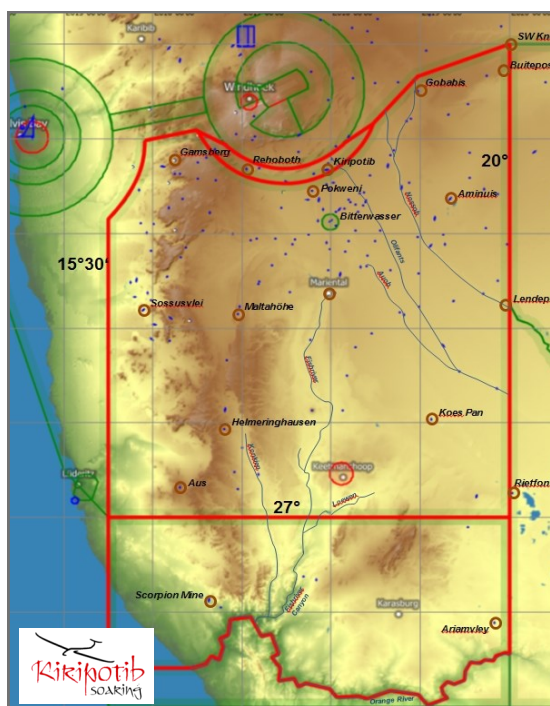
Auch für den zweiten Tag ist ordentliches Wetter vorhergesagt. Natürlich ist um Bitterwasser am Morgen keine Wolkenbildung zu sehen. Vorhergesagt ist, dass sie, wie meistens, ganz weit im Norden als erstes auftauchen soll.

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.

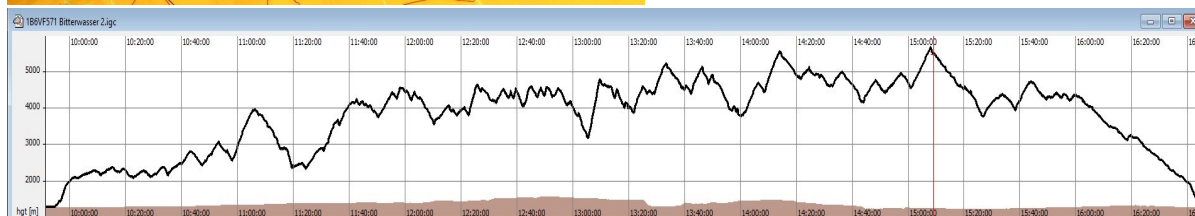
Die Segelflugbox südlich der Hauptstadt Windhoek, so wie sie hier von unseren Freunden aus Kiripotib wiedergegeben wird, ist zwar mächtig groß, aber am Vormittag gibt es die ersten Wolken meist nördlich der Box.

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 Buitpos, 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 Wolkenschatten, 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.

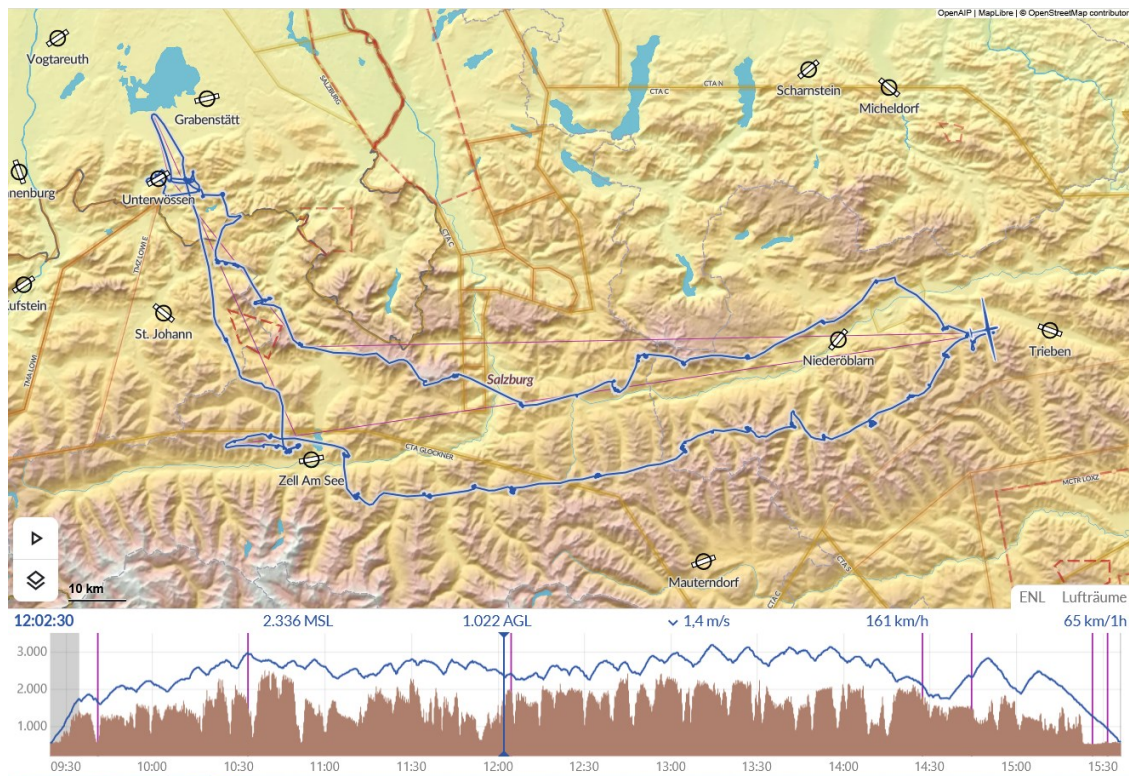
Vor 60 Jahren wurde ich Mitglied der Segelflugguppe Siemens.

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.

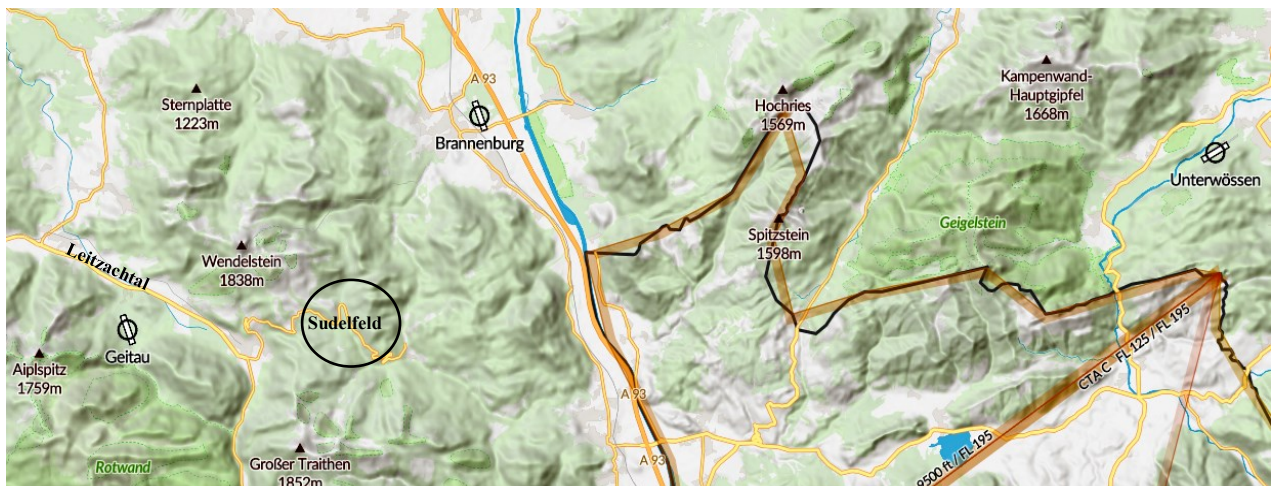


Der Spaß ist nach wie vor vorhanden und auch ein längerer Flug, so über 3, 4 Stunden, überanstrengt mich noch nicht. So ein Flug über 6 Stunden im Doppelsitzer, und dazu noch auf dem hinteren Sitz, ist da schon etwas vordernt. Von vorne fliegt sich unser Duo-Discus, Baujahr 1998, ja noch ganz ordentlich, 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. Kräfternennen 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 abzubrechen, als sich doch etwas bewegte. Zäh 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.



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 Gravierendes 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.



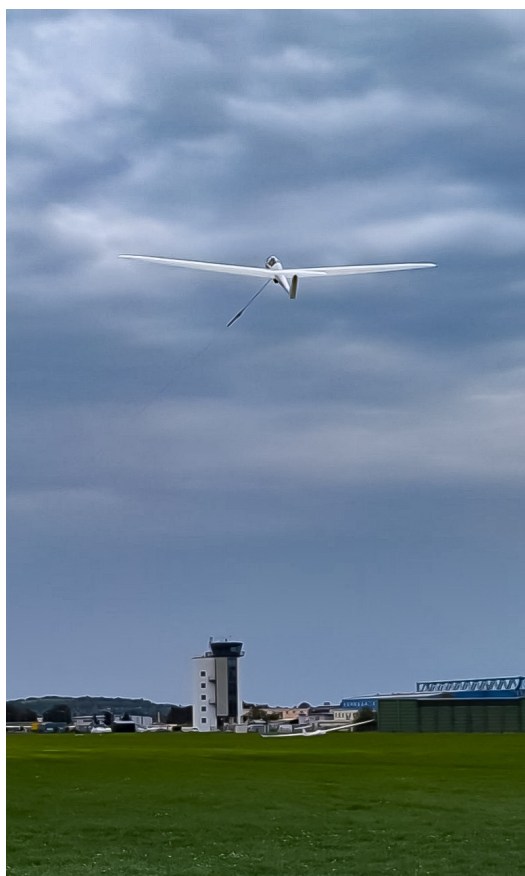
Der Hans und ich wünschen ihm viel Glück und schöne Flüge mit unserem (ehemaligen) Flugzeug!

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 Flugbaccillus befallen. Computer ade, ab jetzt sind nur noch der Flugplatz und das Segelfliegen beim MBB-SG Flugsportgruppe Augsburg wichtig.



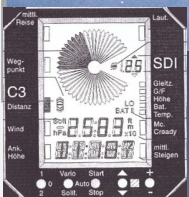
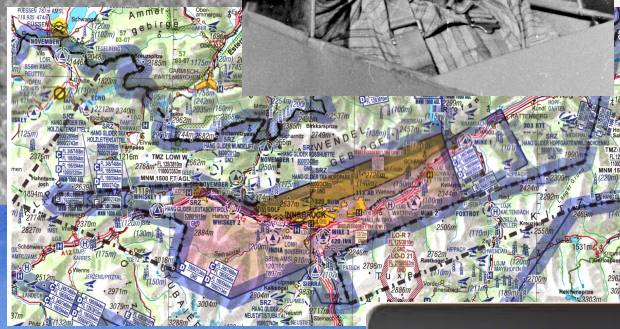
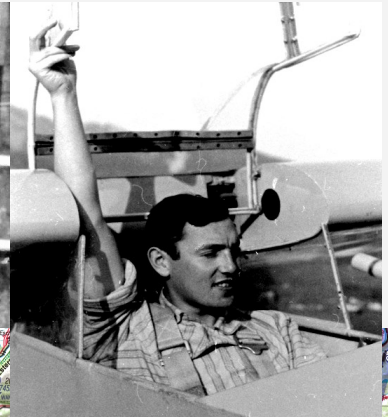
Ein ganz besonderes Ereignis für einen Segelflugpiloten ist sein erster Alleinflug. Für Magnus war es am 08.09.2024 nach 71 Start und 17 Stunden soweit. Hatte er bisher immer die beruhigende Gewissheit, dass der Fluglehrer auf dem Rücksitz – falls nötig – eingreifen kann. Jetzt war er plötzlich für sich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

73 Jahre eines Fliegerlebens, und was hat sich in dieser Zeit verändert?



Und was hat sich in diesen 73 Jahren (1952 - 2025) verändert?

Nicht verändert hat sich die Leidenschaft, mit der dieser Sport betrieben wird. Segelfliegen ist immer noch eine Sportart für Genießer. Wie ein Vogel am Himmel schweben, sich frei und unabhängig fühlen, die eigenen Grenzen erkunden und die Möglichkeiten, die einem die Natur eröffnet, erkennen – das vermittelt Glücksgefühle.

Nicht verändert hat sich auch das Wissen in der Öffentlichkeit über unseren Sport.

Immer noch wird er als Spielwiese für Reiche betrachtet. Den wenigsten ist bekannt, dass durch viel ehrenamtliche und gemeinschaftliche Arbeit die Kosten in den Vereinen gering gehalten werden und damit das Fliegen für alle ermöglicht wird. Wer weiß schon, dass sogar Fluglehrer trotz ihrer überdurchschnittlichen Verantwortung in den Vereinen ehrenamtlich tätig sind?

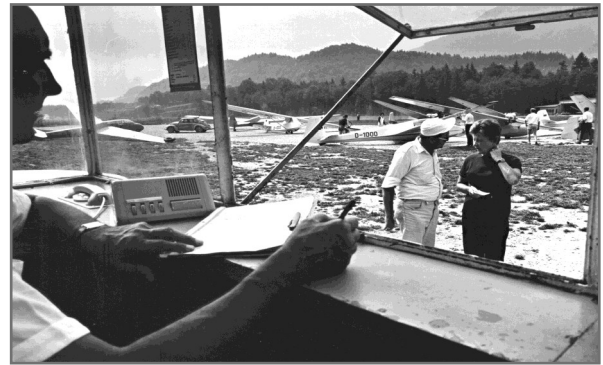
Verändert hat sich alles andere, bei einem Bereich mehr, beim anderen weniger, das eine in die positive Richtung, das andere in die negative Richtung.

Segelfliegen damals

Nachwuchsprobleme waren unbekannt und mancher Verein musste einen Aufnahmestopp verhängen.

Damals konnte man segelfliegen, wenn nach vielen Werkstattstunden ein Flugzeug verfügbar war und wenn anschließend fünf Personen am Flugplatz aktiv waren, um einen sechsten in die Luft zu bringen. Startschreiber, Startleiter, Starthelfer, Lepofahrer und einen Windenfahrer brauchte man, um in die Luft zu kommen.

Das Fluggeschehen fand vorwiegend in Platznähe statt. Es gab zu wenig Flugzeuge und zu viele Interessenten dafür. Streckenfliegen wurde in den Vereinen deswegen kleingeschrieben und war wenigen vorbehalten. Im Laufe der Jahre verbesserte sich diese Situation aber stetig.



Deutsche Alpensegelflug Schule 1969

Streckenfliegen damals

Ein Streckenflug war schwer planbar. Zur Verfügung stand nur die allgemeine Wettervorhersage aus dem Rundfunk.

Die Vorbereitung auf einen Streckenflug war umfangreich. Benötigt wurde: ein Fotoapparat mit Film zur Dokumentation der Wendepunkte. Zündhölzer und Öl zum Berußen der Alufolie für den Barographen und zur Manipulationsabsicherung Plomben, Plombendraht und Plombenzange. Eine Starttafel nebst Kreide zum Anmelden des Fluges und einen Sportzeugen, der dies alles kontrolliert und durch seine Unterschrift dokumentiert, wurden auch benötigt.

Etwas später wurde die Stadt-Tafel durch ein großes Formular ersetzt, das zusammen mit dem Sportzeug fotografiert werden musste.

Den Flug behinderten, besonders im alpinen Raum, nur wenige Beschränkungsgebiete. Als Instrumente standen die Grundinstrumente zur Verfügung. Erst Anfang der 70er Jahre schaffte das Elektrovadiometer mehr Sicherheit durch seine akustischen Signale.

Der geringe Gleitwinkel der Maschinen bewirkte, dass man bei Talquerungen oft unterhalb der Hangkante ankam und sich im Hangflug wieder mühsam hocharbeiten musste. Nur das, was man vor Augen hatte, konnte in der Flugstrategie berücksichtigt werden.

Für eine Außenlandung standen nur die Informationen zur Verfügung, die beim Abkreisen auf das Landefeld gesammelt werden konnten. Nach der Landung war meistens ein Kilometer langer Fußmarsch zum nächsten Telefon nötig. Die Maschine war während dieser Zeit meist unbeaufsichtigt. Kamen dann oft erst nach mehreren Stunden die Rückholer, mussten diese das gelandete Flugzeug erst einmal finden. Man konnte ja nicht wie heute telefonischen Kontakt miteinander aufnehmen. Meistens hat man einen markanten Ort benannt und sich dort getroffen, was wiederum ein Entfernen von der Maschine bedeutet.

An Freunden, die sich zum Zurückholen eines auf einer Wiese wartenden Kollegen bereiterklärten, war aber nie ein Mangel. Das Ganze wurde als kleines Abenteuer aufgefasst und endete fast immer in einem Wirtshaus mit Abendessen und Außenlandebier.

Anschließend benötigte man wieder einen Sportzeugen, der die Landebescheinigung unterschrieb, die Plombe vom Paragraphen entfernte, die Alufolie mit der Aufzeichnung entnahm und auch auf dieser seine Unterschrift verewigte.

Der nächste wichtige Schritt war der Gang zum Fotografen. Hier wurde unbedingt darauf geachtet, dass dieser den Film nach der Entwicklung nicht zerschneidet. Ein zerstrittener Film war ungültig.

Als Nächstes und Letztes mussten nun der Film nebst Landebestätigung, Barogramm und Wendepunktfotos zur Auswertung eingereicht werden.

Kein Wunder also, dass man diesen Aufwand scheute und nur wenige Flüge dokumentiert wurden.

Segelfliegen heute

Heute kann man im Idealfall segelfliegen, wenn die Lust zum Fliegen einen zum Flugplatz treibt und man mit seinem Eigenstarter abhebt.

Heute ist der Flugzeugpark in den Vereinen selten das Problem. Der Anteil der Maschinen in Privatbesitz nimmt zu und die Mitgliederzahl schwindet. Andere Luftsportarten mit geringeren Kosten und mit weniger ausufernder Bürokratie wie Gleitschirm- und Drachenfliegen haben auch ihren Reiz.

Natürlich ist dies kein absolutes Bild. Zwischen diesen beiden Extrempunkten existieren auch heute noch alle denkbaren Schritte. Aber klar ist die Richtung, in die sich unser Sport bewegt.



Streckenfliegen heute

Der Leistungszuwachs durch neue Materialien bei den Flugzeugen, durch elektronische Helfer im Cockpit, durch Wissenstransfer und durch für alle zugängliche Wetterinformationen ist enorm. Der Austausch von Wissen und den neuesten Erkenntnissen ist uneingeschränkt möglich. Auch während eines Fluges sind immer alle relevanten Daten zeitnah vorhanden. Selbst die Wetterentwicklung entlang der geplanten Flugstrecke und am vorgesehenen Wendepunkt kann in Echtzeit mitverfolgt werden.

Streckenfliegen wird heute von einem Großteil der Piloten als die Krönung unseres Sports empfunden und der zielorientierte Einsatz von Wissen, Material und Zeit lässt die Leistungen explodieren.

Streckenfliegen morgen?

Die vorhersehbare technologische Entwicklung gepaart mit der künstlichen Intelligenz lässt einen von einem Autopilot gesteuerten Flug erschauern.

Ob das Fliegen dann noch Spaß macht?

Die Veränderungen im Segelflug lassen sich in einzelne Abschnitte unterteilen. Im Allgemeinen wird vom Holz- und Kunststoffzeitalter gesprochen und dabei übersieht man meistens, welchen Einfluss Elektronik und Wettervorhersage auf die Leistungssteigerung in der Segelfliegerei ausgeübt haben. Auch das Klapptriebwerk kann man nach meiner Ansicht als eigenen Abschnitt betrachten. Die Unabhängigkeit, die damit erreicht wird, ermöglicht kurzfristige Entscheidungen und damit die Nutzung von idealen Bedingungen.

1952 Holzzeitalter

Die Flugzeuge werden vorwiegend im Verein von Mitgliedern in Vereinswerkstätten gebaut. Der Arbeitsaufwand, den die Mitglieder zu leisten haben, ist dementsprechend hoch. Flugzeuge mit einem Gleitwinkel von 1/29 bei 73 km/h gehören in Vereinen zur Spitzengruppe.

1962

Kunststoffzeitaltern.

Nach dem ersten Kunststoffflugzeug 1957, dem Phönix, kommen 1964 die H 301 Libelle und der Phoebus A und B, 1967 der Cirrus B, die Standard Libelle, die LS1 und der Phoebus C und 1969 die Kestrel 1972 und der Standard Cirrus auf den Markt.

1972

Der Gleitwinkel liegt nun bei 1/38, in der offenen Klasse bei 1/43. Mit jeder Neuentwicklung verbessern sich die Gleitzahl und die Geschwindigkeit.

1982

Das Gold-C mit drei Diamanten als Spiegel der Leistungssteigerung: Es waren: 1968 - 677, 1970 - 900 und 1974 - 1570 Piloten.

Wettervorhersage

Die Zuverlässigkeit der Wettervorhersage wurde ab 1968 langsam, aber stetig besser. 1984 wurde eine bundesweite Segelflugwettervorhersage eingeführt und heute ist der Zugriff auf die Wetterinformationen und Satellitenbilder auch während des Fluges möglich.

1992

Elektronikzeitalter

Um die Jahrtausendwende verändert sich das Instrumentenbrett. Der Bordcomputer, Logger FLARM und andere Elektronik halten Einzug im Cockpit und erleichtern das Leben der Segelflieger erheblich.

2002

Eigenstartzeitalter

Die SF27M von Scheibe wurde als erstes eigenstartfähiges Segelflugzeug mit Klapptriebwerk 1967 in Serienproduktion hergestellt. Viele aktuelle Segelflugzeuge sind heute optional mit einem Klapptriebwerk erhältlich. Die Standfestigkeit der Triebwerke hat sich im Laufe der Jahre erheblich verbessert und der Elektroantrieb macht sich auch hier breit.

2012

2022

KI-Zeitalter

Flugzeuge mit einem Gleitwinkel von 1/60 und einer Spitzengeschwindigkeit um die 280 km/h bilden die Spitzengruppe. Künstliche Intelligenz und Sensortechnologie führen zu zunehmender Automatisierung im Cockpit.

Die Föhnfliegerei

Der Föhn hat sich nicht verändert, nur unser Wissen über die Möglichkeiten, die dadurch geboten werden, hat sich verändert.

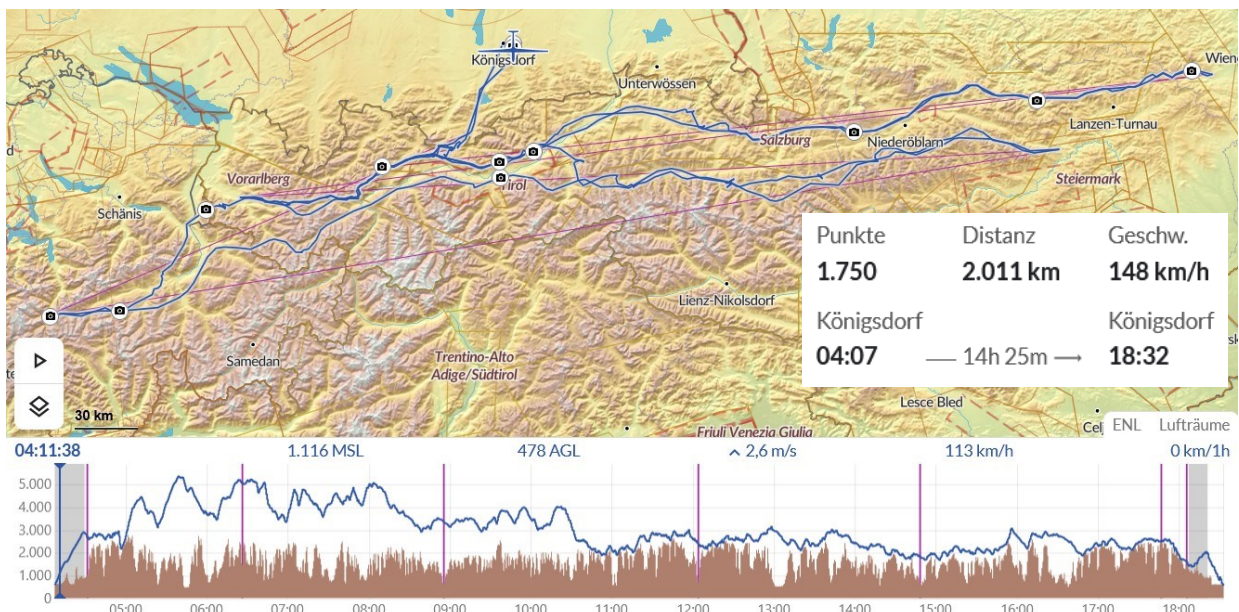
Strecken fliegen war früher nur thermisches Fliegen. Der Föhn war nur dazu da, um den Höhendiamanten, die 5000 m Startüberhöhung für die Gold-C, zu erreichen. Fayence, Zell am See und Innsbruck waren die Orte, zu denen es die Segelflugkarawanen zog, um dieses Ziel zu erreichen. Streckenfliegen bei Föhnwetterlagen war damals kein Thema.

Mehrmals habe ich versucht, die in Innsbruck erreichte Höhe in Strecke umzusetzen. Mit etwas mehr als 4000 m dürfte der Heimflug nach Unterwössen doch kein Problem sein, so dachte ich. Es war ein Problem. Bereits in Höhe des Zillertals war meine Höhe aufgebraucht und ich musste mir eine geeignete Wiese zum Landen suchen. Ich hätte mit meinem L-Spatz doch besser zum Karwendel zurückfliegen sollen, als es auf direktem Weg zu probieren. Bei einem etwas späteren Versuch war ich dann schon etwas schlauer. Der Hangwind wurde ausgenutzt und damit schaffte ich es bis Kufstein, aber dann saß ich wieder auf der Wiese. Mir wurde klar, dass da noch einiges zu lernen war.

Mit dem Erlangen des Höhendiamanten zur Gold-C (1974) flaute das Interesse am Föhn ab. Zwar hörte man noch einige Male von Versuchen, im Hangflug größere Strecken zu erreichen, aber spektakuläre Ergebnisse wurden nicht bekannt.

Erst in neuerer Zeit machen Streckenflüge in Föhnwetterlagen von sich reden. Rennstrecken in der Welle und im Hang wurden erarbeitet. Der gegenseitige Austausch von Erfahrungen und die effiziente Nutzung dieser Strecken führten zu Leistungssteigerungen. Damit wurde ein Anreiz für Nachahmer geschaffen, der diese extremen Wellen und Hangflieger populär machte.

Was damit erreicht werden kann, zeigt der 16. April 2025. An diesem Tag wurden in den Alpen gleich 24 Flüge mit über 1000 Kilometern geflogen.



Der junge Königsdorfer, Felix Herolds, hat dabei alle überragt. Mit dem Förderflugzeug des DAeC, einem Nimbus 4T, hat er als Erster die 2000-km-Marke im nördlichen Alpenraum geknackt.

Zu dieser beachtlichen Leistung kann man nur gratulieren.

Entwicklung in den Vereinen.

Viele Vereine haben sich in diesen 70 Jahren von Interessengemeinschaften, die durch eine nur gemeinschaftlich zu schaffende Aufgabe zusammengeschweißt wurden, in Richtung Dienstleistungsunternehmen gewandelt. Der eine Verein mehr, der andere weniger. Ausschlaggebend dafür sind die sich ändernden Arbeits- und Lebensbedingungen. Mit zunehmendem Wohlstand hat sich im Laufe der Jahre auch die Einstellung der Mitglieder verändert. Beim einen mehr, beim anderen weniger. Nicht nur im Segelflug, überall ist der Trend zu sehen.

Segelfluggpiloten sind Einzelkämpfer. Sie haben in der Luft die alleinige Entscheidungshoheit. Am Boden jedoch ist Teamwork gefragt, und in dem Ausmaß, wie dort, bedingt durch die technische Entwicklung und den steigenden Wohlstand, die Anforderungen an den Einzelnen abnehmen, drängt sich bei einigen der Individualismus in den Vordergrund.

Als 1951/52 die ersten Vereine wieder zugelassen wurden, waren die Mangeljahre der Nachkriegszeit noch deutlich spürbar. Zwar streckte die wirtschaftliche Erholung ihre ersten Fühler aus, was aber nicht heißt, dass man in den nächsten Laden gehen konnte und dort bekam, was man benötigte. Es war immer noch die Zeit des Mangels, in der das Vereinswohl vom Beschaffungs- und Improvisationstalent des Einzelnen abhing.

10 Jahre später schaut das Ganze schon viel besser aus. Das Wirtschaftswunder hat den Wohlstand gefördert und einige der Vereinsmitglieder besaßen bereits ein eigenes Flugzeug. Ohne wohlgeordneten Verein ging es aber trotzdem nicht. Nicht nur beim Flugbetrieb waren sie von diesem abhängig, sie benötigten auch meistens die Vereinswerkstatt zur Wartung und Überholung der Maschinen und natürlich auch oft eine dritte Hand, die bei der Arbeit mit anpackte. Selbst die größten Individualisten konnten nur fliegen, wenn sie sich der Allgemeinheit anpassten.

Mitgliedermangel war in diesen Jahren ein Fremdwort und bei manchen Vereinen entstanden lange Wartelisten. Die Werkstattarbeit zum Bau der Flugzeuge stand im Vordergrund, und bei den vielen geforderten Arbeitsstunden trennte sich schnell das Spreu vom Weizen.

Durch die Einführung der Kunststoffflugzeuge in den Vereinsbetrieb ändert sich einiges. Beim Umgang mit Holz und Metall gab es genügend Spezialisten, die ihre jahrelange Erfahrung weitergeben konnten. Das neue Material, Glasfasermatten, getränkt mit Kunstharz, war so gut wie unbekannt. Nur in wenigen Vereinen gab es Fachkundige, die den Umgang mit dem neuen Material beherrschten und kleinere Reparaturen durchführen konnten. Zunehmend wurden luftfahrttechnische Betriebe mit Wartungs- und Pflegearbeiten beauftragt. Der Arbeitsaufwand in den Vereinswerkstätten wurde geringer, die Kosten aber, die stiegen.

Bei denjenigen, die bisher schon den notwendigen Arbeiten für den Verein skeptisch gegenüberstanden, verstärkte sich die Vereinsmüdigkeit. Der Individualismus trat in den Vordergrund. Der Piloten-Tipp „Er kam, sah, flog und ging“ vermehrte sich sichtbar.

Einen wesentlichen Einfluss auf diese Entwicklung hatte und hat natürlich auch die stetige Veränderung in der Arbeitswelt. Mein ehemaliger Brötchengeber, die Firma Siemens, kann hier als Beispiel herangezogen werden. In den Aufbaujahren waren die Mitarbeiter „Siemensjahner“, eine große Familie, deren Freizeitaktivitäten, egal ob Briefmarkensammler oder Segelflieger, gefördert wurden. Das Engagement nimmt Ende der 80er Jahre ab, um nach der Jahrtausendwende ganz zum Erliegen zu kommen.

Eines aber ist gleich geblieben.

Ohne einen engagierten Macher kann kein Verein überleben.

Finanzierung von Vereinen.

Flugtage und Hallenfeste waren früher feste Bestandteile einer Vereinsfinanzierung. Es verging kaum ein Wochenende an dem nicht eines dieser Feste irgendwo gefeiert wurde.

Eine kurze Absprache mit der Gemeinde, etwas Reklame für Gäste Flüge, eine Halle mit Bierbänken und mit einem Grill und schon waren die Voraussetzungen für eine Veranstaltung erfüllt.

Anstrengende Tage waren dies für die meisten der Vereinsmitglieder dann. Alles was so bei einem solchen Fest anfällt wurde von ihnen erledigt. Nach Ende einer solchen Veranstaltung stand meistens ein Zuschuss für dringend benötigte Anschaffungen zur Verfügung.

Im Laufe der Jahre haben sich die Voraussetzung gewaltig geändert. Veranstaltungen wie Vereins- und Straßenfeste unterliegen dem Gaststättengesetz, wenn Bier und Bratwurst angeboten werden. Der Verkauf von Essen und Trinken gehört laut dem Gesetz nicht zu einer sportlichen Veranstaltung. Es ist ein steuerpflichtiger wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb. Umsatz und Gewinn sind dem Finanzamt zu melden.

Einiges muss ein Veranstalter berücksichtigen.

Preisangabe sind Pflicht und wenn Zusatzstoffe in den angebotenen Lebensmitteln vorhanden sind, so sind diese zu kennzeichnen. Eine Kontrolle der Lebensmittelhygieneverordnung während der Veranstaltung ist nicht auszuschließen. Er haftet für Schäden, die beim unsachgemäßen Umgang mit Lebensmitteln bei den Gästen Gesundheitsschädigungen hervorrufen, in vollem Umfang.

Der Veranstalter muss auch die notwendige Vorsorge für Sicherheit und Ordnung im Bereich der Veranstaltung treffen. Dafür gibt es eine eigene Betriebssicherheitsverordnung. Jugendschutz, Brandschutz und Lärmschutz sind zu Beachten. Wenn ein Vereinsmitglied zum abendlichen Bier die Besucher noch mit seiner Gitarre erfreut, so ist dies bei der GEMA anzumelden. Dies gilt nicht nur für Live-Darbietungen, sondern auch für das Abspielen von Tonträgern.

Gut beraten ist man wenn, dafür eine Veranstaltungshaftpflichtversicherung abgeschlossen wird und man sich über die jeweils aktuellen Vorschriften informiert.



Kein Wunder also, dass sich derartige Veranstaltungen drastisch reduziert haben.

Rechtssicherheit

Als ich 1973 zum ersten Mal die USA besuchte, wunderte ich mich über ein Warnschild an einem Stapel Kaminholz. Dort stand in dicken Lettern „Vorsicht brennbar“. Damals konnte ich nur verwundert den Kopf schütteln über die Absicherungswut in den USA. Das Holz, das für den Kamin vorgesehen ist, brennt, das ist doch logisch, wozu dann dieses Schild?

Ja, damals und heute. Die USA waren uns damals nur um einige Jahre voraus. Heute muss man auch bei uns manches Logische juristisch absichern. Man braucht sich nur die Bedienungsanleitung eines kleinen Gerätes anzusehen. Seitenweise gibt es Sicherheitshinweise, die nur altbekannte, logische Informationen enthalten.

Ehrenamt

Dass logisches Denken einen aber nicht vor Ungemach schützt, das musste der ehrenamtliche geschäftsführende Vorstand der DASSU, Ali Siegert, 2011 erleben.

Dass staatlich geprüfte Skilehrer auch selbstständig arbeiten dürfen, wusste er aus seiner Tätigkeit beim Deutschen Alpenverein. Logisch ist demnach, dass auch Gastfluglehrer bei der DASSU nicht angestellt werden müssen, sondern als Selbständige arbeiten dürfen.

Ali Siegert wusste das, aber der Beamte des Hauptzollamtes, bei dem eine anonyme Anzeige einging, anscheinend nicht. Er dachte, er hätte einen großen Fisch am Haken, und reagierte dementsprechend. Es gibt eine Hausdurchsuchung bei der DASSU und Ali Sieger wird vor Gericht gezerrt.



Bei Gehältern getrickst?

Vorsitzender der Segelflieger ab heute vor Amtsgericht —“Start um Sozialabgaben geprellt“

Ein Teil der Presse berichtet sachlich und informativ und der andere Teil macht daraus einen Aufreißer, dessen Inhalt wenig zum tatsächlichen Sachverhalt beiträgt.

Und das Ergebnis.

Freispruch auf der ganzen Linie. Selbst der Staatsanwalt plädierte für Freispruch. Hätte die anklagende Behörde etwas mehr Sorgfalt und etwas Sachverstand gezeigt, so wären dem Steuerzahler Prozesskosten erspart geblieben, die Justiz hätte ihre Zeit nicht verschwenden müssen und die finanzielle und nervliche Belastung für die ehrenamtliche Tätigkeit von Ali Sieger hätte anders ausgesehen. Schließlich ist es ja keine Kleinigkeit, wenn man sich keiner Schuld bewusst ist und für ein Amt, das man zum Wohle anderer und ohne Bezahlung ausübt, eine Strafe von mehr als 2 Jahren Freiheitsentzug angedroht bekommt.

Trotz des Freispruchs erster Klasse bleiben an Ali Sieger neben der nervlichen Belastung noch die Anwaltskosten von rund 2600 € hängen.

Ob so das Ehrenamt, wie es Politiker in Festtagsreden propagieren, attraktiver wird?

Glücklich der Verein, der einen Rechtsbeistand in seinen Reihen hat.

Flugtauglichkeit

Zur Ausübung der Rechte aus einer Lizenz ist eine Grundvoraussetzung die medizinische Flugtauglichkeit. Eine wichtige und sinnvolle Einrichtung, wenn damit Gefährdungen rechtzeitig erkannt werden und dem Mediziner bewusst ist, dass die Anforderungen für einen Segelflieger doch ganz andere sind als die für das Steuern eines Airbus. Kaum eine Person hat so viel Macht über die Pilotenkarriere wie ein Fliegerarzt, und wie immer gibt es dort solche und solche.

Überall scheint sich die Tendenz einzuschleichen, die persönliche Absicherung vor eine logische Entscheidung zu stellen.

Nur ein Beispiel: Da hat einer seit Jahren eine Sehhilfe in seinen Papieren stehen. Bei seinem bisherigen Fliegerarzt, der aus Altersgründen seine Praxis aufgab, war das nie ein Problem. Jetzt geht er zu einem neuen und erzählt diesem freudestrahlend, dass er keine Brille mehr benötigt. Er hat sich auf Rat seines Augenarztes einer Augenoperation unterzogen und hat im Gegensatz zu früher jetzt ein Sehvermögen von annähernd 100 %. Für den Flugmediziner reicht zur Bestätigung ein Sehtest nicht aus. Ein amtliches Gutachten vom LBA wird gefordert und die Papiere müssen angepasst werden.

Ach ja, hab ich fast vergessen. Auch die Nachtsichtfähigkeit sollte nachgewiesen werden. Die ist für den Segelflug bei heutiger Gesetzeslage bestimmt äußerst wichtig.

Klimawandel

Da unser Platz meist ab Mitte November bis weit in das Frühjahr hinein unter einer dichten Schneedecke lag, ging es Ostern ab 1979 auf die Alpensüdseite nach Lienz-Nikolsdorf. Die ersten längeren Streckenflüge waren damit gesichert.



Ab Ende der 90er Jahre wurde ein Wandel spürbar. Die Winter wurden zusehends milder, es fiel weniger Schnee und immer öfters war unser Platz an Ostern vom Eise befreit.

Auf der Alpensüdseite veränderte sich das Wetter zum Negativen. Die Ausbeute von guten Streckentagen wurde immer weniger.

Klimawandel – was ist das?

Laut US-Präsident Trump gibt es sowas nicht!

DerLuftraum

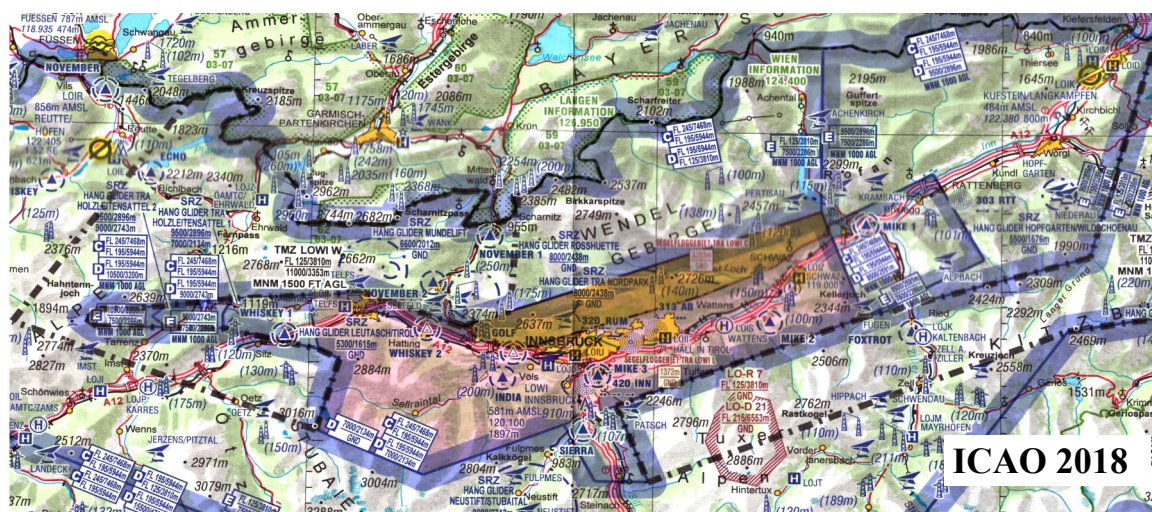
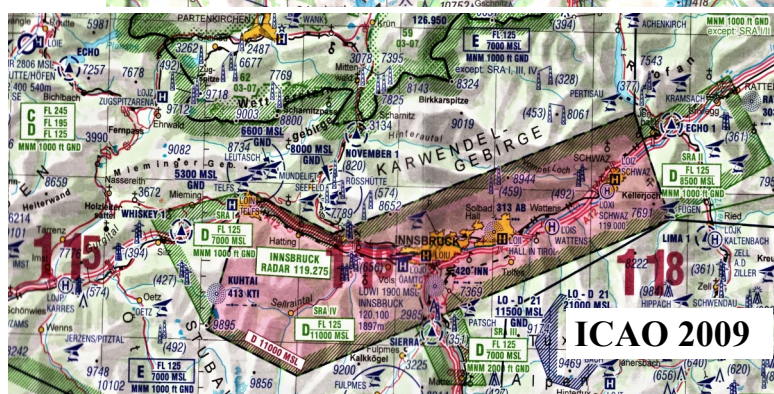
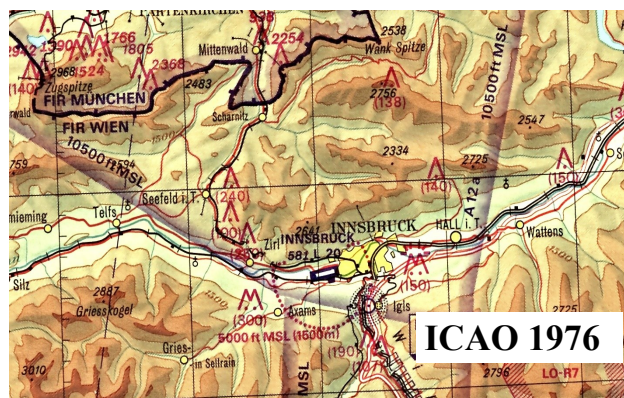
Zu den negativen Veränderungen im Segelflug gehört die ständige Verkleinerung des Luftraums, in dem wir uns frei bewegen können. Flächenmäßig hat er sich durch den Wegfall der Grenzen zwar zum Positiven hin verändert, aber die kommerzielle Luftfahrt fordert immer mehr von unserem dreidimensionalen Raum.

Ein typisches Beispiel dafür ist Innsbruck. Früher standen an Föhntagen bis zu 140 Segelflugzeuge am Start, um ihren Höhen-Diamanten zu machen. Eine Freigabe für große Höhen war unproblematisch. 1975 wird die Autonomie der Segelflieger durch die Einführung der Kontrollzone eingeschränkt.

Heute gibt es keinen freien Luftraum mehr.

Auch das östliche Gebiet bis hin zur deutschen Grenze bei Kufstein, kann ohne Freigabe und Transponder nur bis zu einer Maximalflughöhe von 2896 m genutzt werden kann.

Die 2014 vom Österreichischen Verkehrsministerium geplante großräumige Transponderzonen, bei der auch alle Drachen-, Gleitschirm- und Segelflieger in einigen Streckenflugregionen nicht mehr ohne Transponder fliegen dürfen, konnten teilweise abgewiesen werden.



Ab 2024 ist bei der Durchquerung des Inttals bei Innsbruck ein Transporter vorgeschrieben. Von der Nordkette zum Kellerjoch und ins Zillertal ist also ohne Transponder nicht mehr möglich.

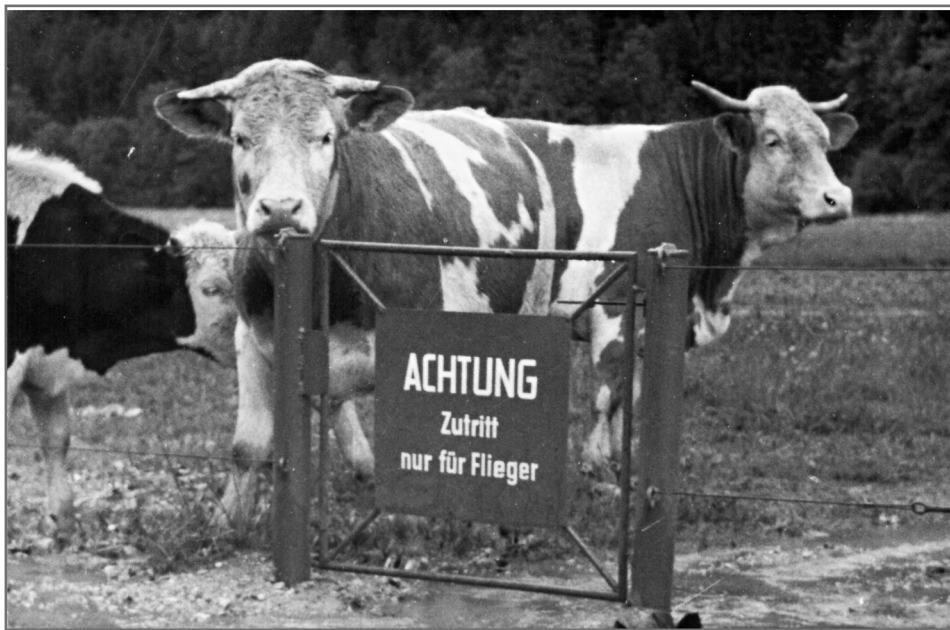
Alle Jahre wieder neue Karten, neue Lufträume und Regelungen

Bürokratie

Die Regulierungswut hat in allen Bereichen zugenommen und die Sportfliegerei macht hier keine Ausnahme.

Vergleicht man die Zeit, in der Flugzeuge noch in den Vereinswerkstätten entstanden, mit der heutigen Zeit, so gewinnt man den Eindruck, dass nach Behördenmeinung den Luftsportlern die Fähigkeit zur Eigenverantwortung abhandengekommen sei. Das Recht des Einzelnen, auch Risiken auf sich zu nehmen, solange er die Allgemeinheit damit nicht gefährdet, meint man unterbinden zu müssen.

Die ein oder andere Einführung oder Änderung einer Durchführungsverordnung mag ja noch sinnvoll sein, aber fast alles unter amtliche Aufsicht zu stellen, fördert nicht die Kreativität.



Oft sind es Anordnungen, deren Zielsetzung dem Betroffenen verschlossen bleibt.

Bei meinem Besuch im Januar 2021 beim Fliegerarzt war ich gezwungen, den „Mental Health“-Fragebogen des LBA auszufüllen. Ja, wenn man damit Vorfälle wie den vom 24. März 2015 verhindern könnte, wäre ein solcher Fragebogen sinnvoll.

Damals wollte der psychisch kranke Co-Pilot des Germanwings-Fluges 4U9525 sich umbringen und ließ die Maschine mit 149 Menschen an einem Berg in den französischen Alpen zerschellen.

Aber wer glaubt schon ernsthaft, dass ein Alkoholkranker die Frage Nr. 9 „Ich entspanne mich nach der Arbeit gerne bei einem Drink“ ehrlich beantwortet und somit sein Suchtverhalten preisgibt oder eine Person mit psychischen Problemen die Frage Nr. 10 „Es fällt mir in letzter Zeit schwer, meine Stimmung zu kontrollieren“ in einem derartigen Fragebogen veröffentlicht?

Mit gezielten Fragen in einem persönlichen Gespräch lassen sich solche Probleme vielleicht ermitteln, ein Fragebogen reicht dazu nach meiner Meinung nicht aus.

Mir stellt sich nun die Frage ob derartige Aktionen nicht nur deswegen gestartet werden um nachzuweisen, dass etwas unternommen wurde.

Ich gebe zu, ein ketzerischer Gedanke. Aber wenn die Behörden von uns deutschen Piloten, im Gegensatz zur übrigen EU, eine Zuverlässigkeitsüberprüfung verlangen und diese positiv ausfällt, dann darf man vermutlich auch ein klein wenig mitdenken.

Sechzehn Monate nach "Nine-Eleven", den Terroranschlägen in den USA, schrillen am 5. Januar 2003 bei den Sicherheitsbehörden alle Alarmglocken. Ein Unbekannter kreist über den Wolkenkratzen des Frankfurter Bankenviertels. Er droht, das Kleinflugzeug direkt in die Bürotürme der Europäischen Zentralbank (EZB) zu steuern.

Um 17.15 Uhr landet der Motorsegler mit fast leerem Tank auf dem Frankfurter Flughafen. Der Pilot wird festgenommen, und der erste Eindruck bestätigt sich: Der Mann, ein 31-jähriger Student, ist offenbar geistig verwirrt. Gutachter werden ihm später Schuldunfähigkeit attestieren.

Um derartige Vorfälle zu unterbinden bedarf es einer gesetzlichen Regelung. Ab Januar 2005 gilt es ein spezielles Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) in Deutschland, das in seinem § 7 das Verfahren der **Zuverlässigkeitsüberprüfung** regelt. Jede Person die aktiv am Luftverkehr teilnehmen will muss sich diesem Verfahren unterziehen.

Nur für deutsche Personen gilt diese Überprüfung, ausländische Personen die unseren Luftraum nutzen machen sowas ja nicht.

	REGIERUNG VON OBERBAYERN Luftamt Südbayern	
Herrn Johann Limmer Zugspitzstr. 27 82008 Unterhaching		
Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom		
Bitte bei Antwort angeben Unser Geschäftszeichen: 25-4-3751-06		
Tel. +49 89 2176-2994	Fax +49 89 2176-	Zimmer: 1405
		München, 10.08.2006
Ihr/e Ansprechpartner/in: Herr Elas luftamt@reg-ob.bayern.de		

Bestätigung:

Gemäß § 7 Abs. 7 LuftSiG teilen wir Ihnen mit, dass die am 03.07.2006 durchgeführte Überprüfung ergeben hat, dass Sie die erforderliche persönliche Zuverlässigkeit im Sinne des Luftsicherheitsgesetzes besitzen.

Wenn schon eine Überprüfung stattgefunden hat wozu sind dann noch Verbote notwendig

Da will die Regierung während der gesamten Fußball-WM 2006 aus Sicherheitsgründen das Fliegen im Umkreis von 60 Nautischen Meilen um alle Stadien verbieten. Da die Austragungsstätten gut verteilt sind, bedeutet das praktisch eine Sperrung des Überlandfluges und das während der besten Saison.

Das Flugverbot bezieht sich ausschließlich auf die "Sportfliegerei" im unteren Luftraum, wo sich üblicherweise ja alle Attentäter mit gültiger Fluglizenz herumtreiben. Verkehrsflugzeuge, auch wenn sie sich durch Start-/Landung im unteren Luftraum befinden sind natürlich ausgenommen. Nein, wir sind die potenzielle Gefahr für Stadien! Dem auf seine Zuverlässigkeit überprüften Sportflieger kann man nicht trauen oder zweifelt man an der Aussagekraft der Überprüfung?

Was könnte da alles passieren?

Und ich meine jetzt nicht die Ausschreitungen an Bahnstationen, wenn die sogenannten Fan's aufeinander einprügeln, sich halbtot schlagen und die Rettungswagen knapp werden.

Und nun noch eine Bemerkung zum Abschluss.

Viel hat sich in diesen 75 Jahren verändert. Fliegerromantik, wie sie in der Pionierzeit des Segelfluges zu finden war und wie sie in vielen Geschichten nacherzählt wird, kann man heute kaum noch entdecken. Die vielen Werkstattarbeiten, die in der Vergangenheit die einzelnen Charaktere eines Vereins zu Zwangsgemeinschaften zusammenführten und damit das Vereinsleben bereicherten, sind nicht mehr notwendig. Waren damals noch alle Mitglieder aufgefordert, ihr Organisations-talent zur Beschaffung des benötigten Materials einzusetzen, so geht man heute in den nächsten Laden und kauft es.

Mit dem zunehmenden Wohlstand in diesen 70 Jahren verringerte sich das Gemeinschaftsgefühl und der Individualismus drängte sich in den Vordergrund. Wer damals fliegen wollte, war auch aus materialistischer Sicht auf die Gemeinschaft angewiesen. Heute werden gebrauchte Maschinen angeboten, so dass für viele die Möglichkeit besteht, sich ein eigenes Flugzeug anzuschaffen.

Das gewaltige Investitionsvolumen an Luftfahrzeugen, Geräten, Gebäuden und Gelände, das in diesen 70 Jahren in Vereinen entsteht, zwingt zum Kostendenken, und die ausufernde Bürokratie verändert das Vereinsgefüge. Vorhaben wie z. B. der Bau einer Halle oder einer Tankstelle sind ohne juristischen Beistand nicht mehr ratsam, wenn bis zu 20 Gutachten dafür erbracht werden müssen. Es ist zu befürchten, dass Vereine, also eine Gemeinschaft von Gleichgesinnten, sich in Richtung Dienstleistungsunternehmen entwickeln.

Im sportlichen Bereich entwickelte sich in diesen Jahren der Segelflug stetig aufwärts. Glas- und Kohlefaser ermöglichten einen Entwicklungssprung im Flugzeugbau. Die Wettervorhersage verbesserte sich stetig. Neue Erkenntnisse, Wissen und Leistungen der anderen sind für alle zugänglich und die elektronischen Helfer innerhalb und außerhalb des Cockpits ermöglichen Leistungen, von denen man früher nicht mal träumte.

Mein Flug mit dem L-Spatz am 23.05.1972 über ein 500-km-Dreieck wurde damals von anderen als herausragende Leistung beurteilt. Über die Zeit, 8 Stunden 47 Minuten, die ich dafür benötigt habe, wurde großzügig hinweggegangen. (Ein Schnitt von 58 km/h ist ja auch keine herausragende Leistung.)

34 Jahre später, im Dezember 2006, schaffte Klaus Ohlmann bei einem 500-km-Zielrückkehrflug mit einem Nimbus 4 DM eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 307 km/h.

Trotz all der technischen Hilfen, die heute zur Verfügung stehen, ist aber der Pilot das ausschlaggebende Element. Erst seine körperliche und geistige Verfassung und der zielorientierte Einsatz von Wissen und Material ermöglichen große Leistungen.

All dieser Veränderungen zum Trotz ist aber die Faszination, die das Segelfliegen auf uns ausübt, unverändert geblieben.

Andrea Kellerer gibt dies mit ihren Gedanken zum „Abenteuer des Streckenflugs in den Alpen“ auf der HOMEPAGE der Flugsportgruppe Unterwössen (FSGU) in beeindruckender Form wieder.

So fühlt man heute und genau so war es auch in der Vergangenheit.

Ich möchte euch zum Abschluss einen Ausschnitt davon nicht vorenthalten.



Wenn der Morgennebel noch tief im Achental hängt und die ersten Sonnenstrahlen die Spitzen des Wilden Kaisers in ein zartes Orange tauchen, beginnt am Flugplatz Unterwössen eine ganz eigene Choreografie. Es ist eine Szenerie, die für Außenstehende vielleicht nur wie geschäftiges Treiben wirkt, doch für uns Piloten ist es der Auftakt zu einer Symphonie. Es ist der Beginn eines Tages, an dem die Schwerkraft ihre absolute Macht verliert und gegen Eleganz eingetauscht wird.

Segelfliegen, besonders hier in den Alpen, ist weit mehr als nur Sport. Es ist ein dreidimensionales Schachspiel gegen die Natur, bei dem man nie gegen, sondern immer mit den Elementen spielt. Wer einmal in einem modernen Hochleistungssegler gesessen hat, kennt diesen magischen Moment:

Das Schleppseil klinkt aus, das Brummen der Motormaschine verstummt und plötzlich ist da nur noch dieses Rauschen. Ein sattes, leises Pfeifen der Luft, die über die glatten Kunststoffflächen streicht.

Ab diesem Moment wird die Welt unten klein und unwirklich. Die Häuser von Unterwössen wirken wie Spielzeug, der Chiemsee im Norden glitzert wie ein verlorener Silbertaler. Doch der Blick des Streckenfliegers richtet sich nicht nach unten, sondern nach oben und voraus. Wir suchen die Energie, die die Sonne im Gestein der Berge freisetzt. Wir suchen den „Bart“ – jenen unsichtbaren Aufwindschlauch, der uns kreisend, wie in einem lautlosen Walzer, bis an die Wolkenbasis trägt. Es ist eine Erfahrung von Demut und Erhabenheit zugleich, wenn man allein durch die Kraft der Sonne auf 3.000 Meter steigt und die schneebedeckten Gipfel der Zentralalpen plötzlich auf Augenhöhe liegen.

