

Früher, ja da war so Manches anders



Erinnerungen aus 70 Jahren
Segelflug

Hans Limmer

„Und Fliegen wollen sie womöglich auch noch“

meinte mein staunender Großvater als er 1891 das erste Auto erblickte. Ja Fliegen wollten einige und Otto Lilienthal unternahm zur gleichen Zeit bereits die ersten Gleitversuche.

Fliegen ist eine Leidenschaft mit Suchtpotenzial. Das zeigte sich auch als nach dem ersten Weltkrieg in Deutschland der Motorflug verboten war. Wenn man nicht mit einem Motor fliegen kann, dann macht man es halt ohne und schon war unser Sport geboren.

Daran muss ich denken als wieder einmal ein Flugbuch voll ist und mir dabei die abgelegten Flugbücher in die Hände fallen. Jetzt zahlt sich aus, dass ich mir zu besonderen Situationen Randbemerkungen notiert hatte und damit die Ereignisse von damals realitätsnah wieder ins Gedächtnis zurückrufen kann.

Da gibt es Ereignisse, die einem ein Lächeln ins Gesicht zaubern und solche, die einem aus heutiger Sicht die Haare zu Berge stehen lassen. Es gibt Situationen, in denen Ehrgeiz und Erfolg im Vordergrund stehen und solche von Selbstüberschätzung und Fehlschlägen. Bewusst werden einem auch die Veränderungen in unserem Sport. Das gilt nicht nur für die sich rasant entwickelnde Technik und den Wissenstransfer, sondern auch für das Vereinsleben. Dies alles ist ein schleichender Übergang, den man oft nicht wahrnimmt und der einem erst im Rückblick bewusst wird.

Da die Erinnerung meist mit goldenem Pinsel malt, schwärmen einige immer von der guten alten Zeit, als die Vorschriften noch gering und der Luftraum noch weitgehend offen war. Na ja, anders war diese Zeit halt. Sie hatte ihre guten, aber auch ihre schlechten Seiten. Es hat sich vieles verändert aber eines ist noch immer dasselbe, die Leidenschaft mit der dieser Sport betrieben wird.

Wenn man lange genug dieser Leidenschaft huldigt und dann einmal die Ereignisse der vergangenen Jahrzehnte analysiert, kann man so ein Fliegerleben in drei Abschnitte unterteilen:

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.

In welchem Abschnitt seiner Fliegerlaufbahn sich der einzelne Pilot gerade befindet, hängt nicht nur von der Flugerfahrung und den Lebensjahren ab, der Ehrgeiz mit seinen positiven und negativen Seiten spielt dabei auch eine nicht zu unterschätzende Rolle.

In diesem Sinne ist es also nicht verkehrt, wenn man nach 70 Jahren Fliegerleben, diesen Zeitraum einmal Revue passieren lässt und Ausschnitte davon zu Papier bringt.

Bei diesem Vorhaben habe ich versucht, heutige Erkenntnisse auszublenden und die Ereignisse mit dem damals vorhandenen Wissen wiederzugeben.



Hans Limmer

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 .

Impressum

Hans Limmer
Unterhaching
lih@freenet.de

Anmerkung:

Veröffentlicht 2022

Das Kartenmaterial ist von SeeYeu und OpenTopoMap

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)

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 und mit Ungeduld dem ersten Flugerlebnis zustrebt.

Es ist auch die Zeit, in der man zu erfahrenen Fliegern aufschaut, sie bewundert und ihnen nacheifert.



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 ein Familienspaziergang im Augsburger „Wittelsbacher-Park“ unternommen. Diese Spaziergänge waren bei mir verhasst, da man immer unter Aufsicht der Eltern war. Neben dem Park am Wertachkanal 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. Geworben wurde mit Fahrten und Zeltlagern. Die Reiter-, Motor-, Flieger-, Marine-, Nachrichten- HJ (Hitler-Jugend) sprach die technisch begabten und sportlichen Jugendlichen an. Auch der Modellbau wurde gefördert. Lag das Talent im künstlerischen Bereich, konnte man sich bei Fanfarenzügen und Theaterspielscharen betätigen.

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 und 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 Ende 1943 die Flieger-HJ in unserem Schulhof einen SG 38 (SG = Schulgleiter) aufbaute und ein 14jähriger Schüler 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.



Augsburger Verein für Luftsport (AVL)

Die Schulzeit ging 1952 zu Ende und der Ernst des Lebens begann. Rundfunk-Mechaniker 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 lange.

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.

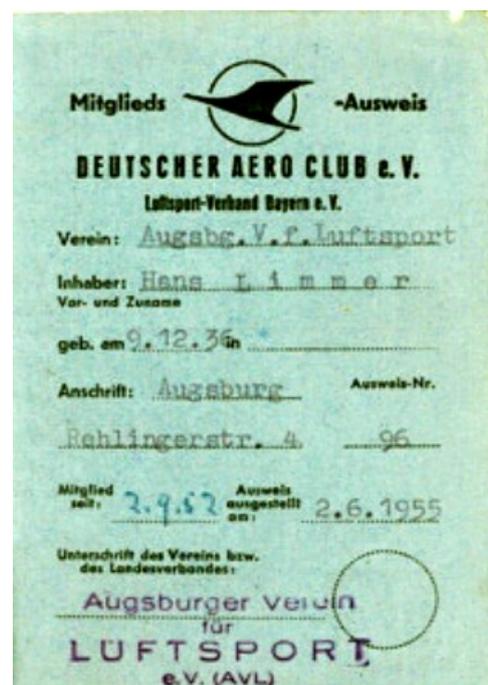
Jetzt hatte ich ein Problem. Da ich ja noch unmündig war, volljährig wurde man mit 21, war meine Unterschrift auf dem Aufnahmeantrag ungültig. Ich musste eine schriftliche Einverständniserklärung meiner Eltern nachreichen. Dass das nicht einfach werden würde war mir sofort klar. Fliegen und das noch 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. Meinem Argument, dass der dabei entstehende Wissenstransfer einem später bestimmt im Beruf von Nutzen sei 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 er offensichtlich durchschaut wurde. Es gab zwar keine strikte Ablehnung, aber eine Zustimmung gab es auch nicht. Wenigstens hatten sie nichts dagegen, dass ich ab Januar 1953 mich öfters in der Werkstatt, die in einer Ruine der Augusta Brauerei in der Jakober-Vorstadt 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, kam nochmals Zweifel bei meinen Eltern auf, aber sie hatten ja bereits ihre Einwilligung gegeben und eine Annullierung konnte ich mit viel Mühe verhindern.



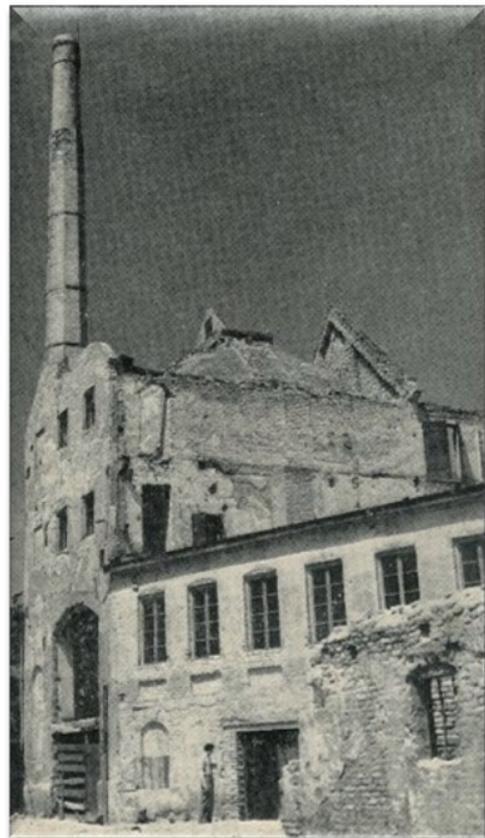
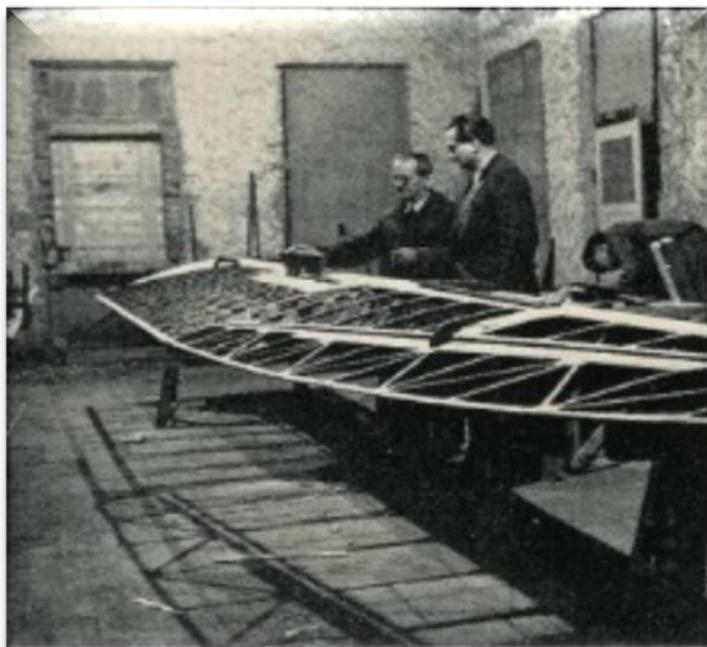
Zunächst war also Arbeiten angesagt. Anfangs ging es ein- bis zweimal in der Woche in die Werkstatt in der Jakobervorstadt. Die Straßenbahn dorthin kostete 25 Pfennig was hin und zurück dem Preis eines Kinobesuchs entsprach. Da dies mein Lehrlingsgehalt von DM 25,-- (im ersten Lehrjahr) zu stark in Anspruch 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. 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.



Die im Krieg zerbombten Augusta-Brauerei in der Jakobervorstadt, einem Teil der Augsburger Altstadt, in der die Werkstatt untergebracht war.

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 zurecht kam.



Schöner als die Werkstattarbeit waren natürlich der Sonntag 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 und wenn man auch noch nicht selbst fliegen durfte, so war man vor allem mit Begeisterung beim Zurückschleppen des Windenseiles dabei. Nach kurzer Anlernzeit beherrschte man die Lepo's. (Der Name Lepo für ein Seilrückholfahrzeug ist Opel von rückwärts gelesen. Er stammt aus der Anfangszeit der Startwinden als meistens Opel-Fahrzeuge eingesetzt wurden.)

Was gab es Schöneres für einen 16jährigen als ungestraft mit einem ausrangierten PKW über den Flugplatz zu brausen.

Als Ersatzfahrzeug stand ein schweres Motorradgespann, aus Beständen der Wehrmacht, zur Verfügung. Die Beliebtheit der Zündapp KS750 (Zündapp Elefant) mit Seitenwagenantrieb und einer Leistung von 26 PS konnte sich mit den anderen Fahrzeugen ohne weiteres messen. 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. Unsere Zündapp sah natürlich nicht so gut aus wie das hier abgebildete Exemplar. Bei ihr 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 zusammengenagelt 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.



Helmut Dumberger

Verbotene Turnübungen

Der Augsburger Verein für Luftsport besaß ein Grunau Baby IIB das die Nachkriegszeit verbotener Weise 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 Herrn 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 Looping 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.**

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 Bayerische 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, reichte 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.

Grunau Baby

Das 1-sitzige Schulsegelflugzeug "Grunau Baby" ist der weltweit meist gebaute Segler der 30er und 40er Jahre. Der Entwurf geht auf das von E. Schneider und W. Hirth 1931 gebaute Grundmuster zurück.

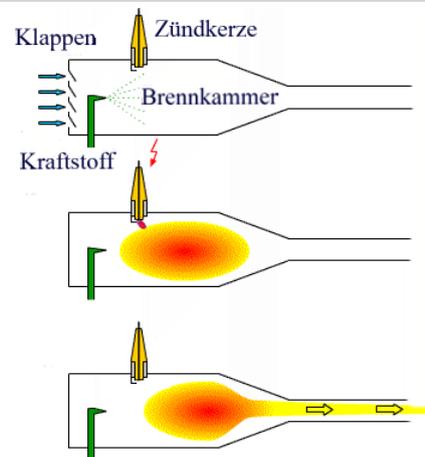
Um den Anforderungen des Schulbetriebes zu entsprechen, wurde es besonders robust ausgelegt und sollte billig und einfach nachzubauen sein. Der Name verweist auf die von Wolf Hieth 1921 gegründete Flugschule im schlesischen Grunau, heute Jeżów Sudecki. Das ab 1933 fliegende Baby wurde in den folgenden 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

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 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.

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



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 Segelfluggruppe München. Er war für seine Ausdauer beim Auskurbeln der schwächsten Aufwinde bekannt. Seinem Prinzip folgend, dass 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 ausreichend 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.



Oberwiesenfeld, im Hintergrund der Schuttberg

Ein lautes Krachen und das Schütteln des Vogels ließ 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.

Ein lautes Krachen und das Schütteln des Vogels ließ 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

Ein Ausflug nach Unterwössen

Der Augsburgener Verein für Luftsport war groß. Bei Versammlungen in einem Gasthaus in der Annastraße war der Saal immer gut gefüllt. Da konnte man schon mal an die 200 Besucher zählen. Viele wollten fliegen und es gab ja nur den Segelflug. Der Motorflug wurde erst wieder 1956 erlaubt. Flugzeuge waren eine Mangelware. Nur einen Doppelsitzer, eine Mü13 E gab es zur Schulung.

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 das Gefühl des Fliegens zu genießen, kaum Zeit einmal den Knüppel in die Hand zu nehmen. Mein Vorsatz stand fest, bis zum Frühjahr werden die restlichen geforderten Stunden geleistet und mit der Schulung begonnen.

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.

Der Flugplatz war im Gegensatz zum Messerschmittplatz in Augsburg nur eine einfache, zum Teil recht sumpfige Wiese. Da es einige Tage zuvor geregnet hatte konnten wir diese Tatsache 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-Stundenflug für das Segelflugeleistungsabzeichen in Silber hier bestimmt zu schaffen ist.

Im Gegensatz zu heute war damals das Leistungsabzeichen in 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.

Da eine neugebaute Halle noch nicht bezugsfertig war, wurden Winde und Flugzeuge in den umliegenden Heustadeln untergebracht.

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



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 1 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.



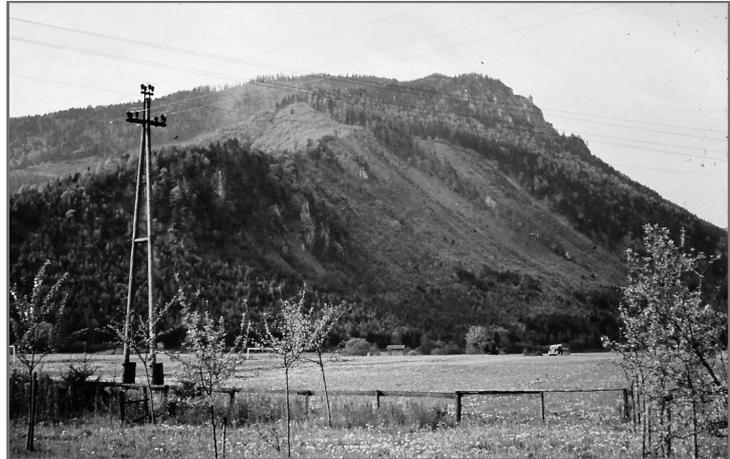
Hans Limmer

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 Std-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 „Gscheuer Wand“ dem Talwindsystem im Weg. Der direkt am Platzrand aufsteigende Hang, damals noch kaum bewaldet, bietet 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 oben bleiben, 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. 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 Absaufer 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 und 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 heute noch jedes Jahr, meist als Gastfluglehrer in Unterwössen auftaucht die Idee, den guten Schorsch einmal hinteres 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 nach Klärung des Windphänomens wir vom Schorsch mit den Worten „jetzt schaugds aber schleinigst des ihr do nauf kommts und des Graffel wieder abbauts, ihr gscherde Hammi (Hammel) ihr“ ein zweites Mal auf den Hang mussten.

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 einer 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 davon 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 DM 500,-- aber mein Vater, der sich auch für Motorräder erwärmen konnte,



streckte mir den Rest vor. Vermutlich auf Grund erzieherischen Maßnahmen musste ich meine Schulden in monatlichen Raten von DM 50,-- 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 Führerschein sinnvoll genutzt werden. Mit Tipps und Unterstützung von Werner Haas, dem dreifachen Motorradweltmeister auf NSU, auch einem Mitglied des Augsburger Verein 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 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 Fernmelde-techniker 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 nötigen finanziellen Mittel.

Ich hatte mit dem Studium zur Elektrotechnik begonnen und die DM 150,-- die mir im Monat zur Verfügung standen, DM 50,-- 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 finanzielle 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, ein 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.



Der Doppelraab (D-1222) der Siemens Segelfluggruppe München
im Windenstart auf dem Oberwiesenfeld

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

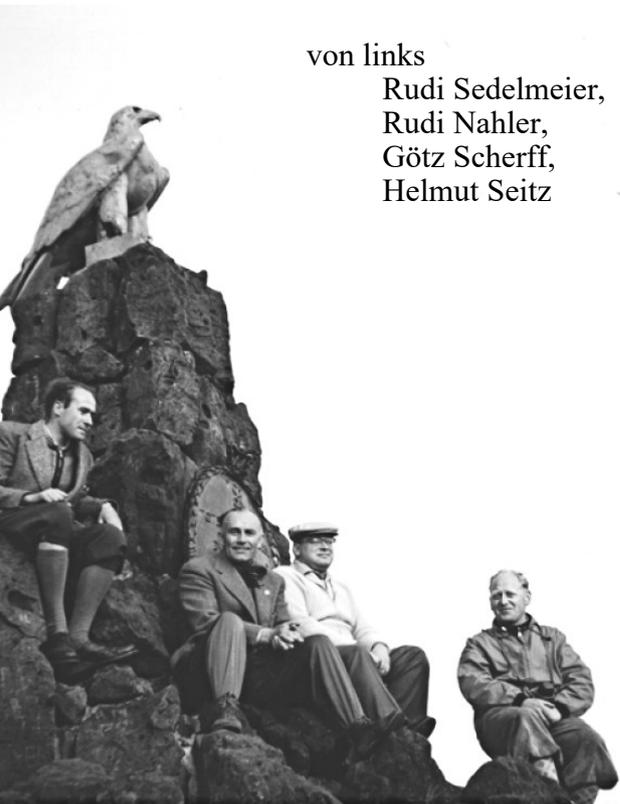
Otto Tuscher (Text und Fotos)

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 „Rhöngeistklause“ 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



von links

Rudi Sedelmeier,
Rudi Nahler,
Götz Scherff,
Helmut Seitz

„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, am zweiten Tag des Wettbewerbs hatten wir bereits eine Tageswertung mit einem 210km 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 erfliegen 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 Heinzl, Rudi Nahler, Leo Allkämper
der auch die Laudatio hält



Die Siemens Segelfluggruppe München (SSGM)

Das Studium ging zu Ende und der richtige Arbeitgeber musste ausgewählt werden. Es war eine Zeit in der Ingenieure eine Mangelware darstellten und bei der Auswahl ihres Brötchengebers wählerisch sein konnten. 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 DM 700,-, IBM in Stuttgart immerhin DM 780,- als Anfangsgehalt für einen Jungingenieur bot.

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, Werkstattleiter, 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 ändere, dass du frühestens im Herbst wieder einen Aufnahmeantrag stellen kannst. Für heuer ist die Arbeit schon fast erledigt“ wurde mir mitgeteilt.

Nach dem Gespräch mit Helmut Seitz ging es also am drauffolgenden 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.

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 aufbauten, zog es die SSGM nach dem 100 km entfernten Unterwössen auf den Platz der „Deutschen Alpenflugschule“ und dies hatte folgenden Grund.



Helmut Seitz



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.



Unterwössen um 1956

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 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 DM 5.000,- zu erbringen um stimmberechtigt zu sein. Die Gründung des Vereins und die eingegangenen Aufnahmegebühren von DM 25.000,- 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 bayerischen 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 DM 5000,-. und zählten 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. 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 nicht mit nach Königsdorf sondern nach Unterwössen ging.

Die ersten Schritte in Unterwössen

Unterwössen, der Platz auf den 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.



Unterwössen um 1962

Unterdessen gab es zwei Hallen, die Steinhalle der Schule in der die Flugzeuge untergebracht wurden und die Halle der SSGM, in der die Werkstatt und die Winde ihren Platz fanden. Es war ein harmonisches Miteinander zwischen DASSU und Segelfluggruppe Siemens.

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

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 das nächste 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.



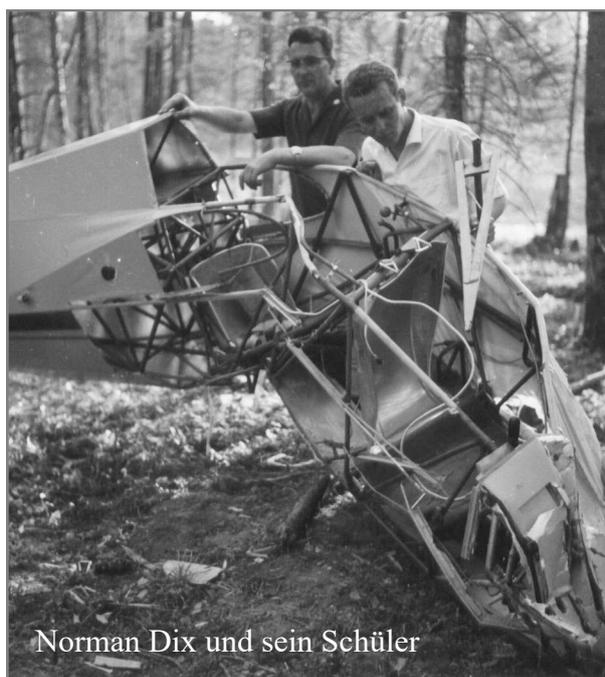
Landung im Auwald

Bei einem Schulflug betätigte der Schüler beim Windenstart, obwohl schon in fortgeschrittenem Ausbildungsstand, anstelle des Ausklinkknopf 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 nun 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 seines Lehrers



Norman Dix und sein Schüler

und hielt sich an die einstudierte Landeeinteilung. 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 beide 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 13 E 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.

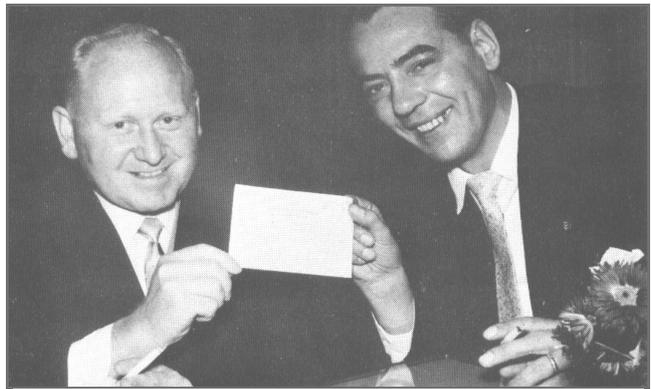
Zwei Mitglieder der SSGM, Walter Freter (Elektronik) und Helmut Seitz (mechanischer Aufbau) hatten dieses Funkgerät aufgrund einer Ausschreibung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt“ entwickelt. Gefordert war ein Sprechfunkgerät „kleinsten Ausmaßes und großer Reichweite“,

Ende 1957 war es dann soweit 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 Bundesminister für Verkehr, Seebom den mit DM 5000,- dotierten Oskar-Ursinus-Preis.



Helmut Seitz

Walter Freter

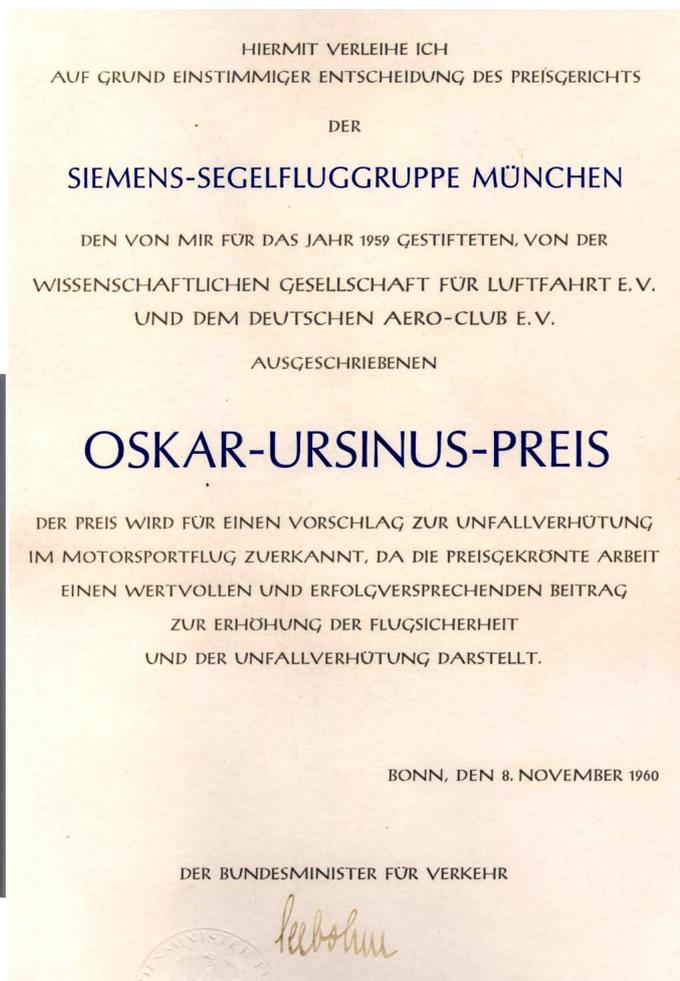


Segelflug-Funksprechgerät
SFG 4/59
Baujahr 1960 Werk-Nr. 0117
LUFTFAHRTGERÄTEBAU LANDSBERG



Dr. Seebom

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 zugehen.

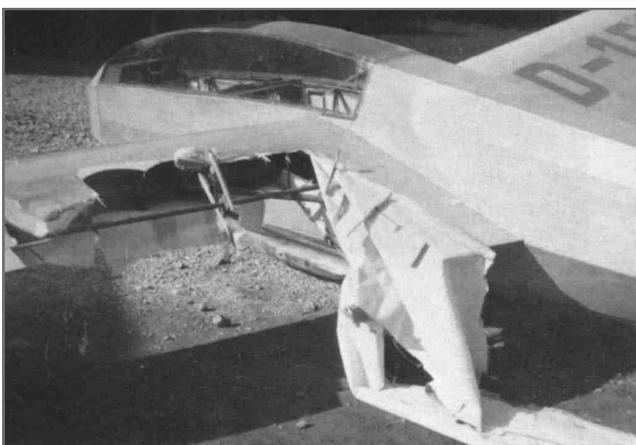
Was so alles passieren kann

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 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 Bergfalcken 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 sei, 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 führen 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 begann DASSU und SSGM unter fachmännischer Aufsicht des Bauprüfers Kurt Bilzer die vergammelte Maschine wieder aufzubauen.

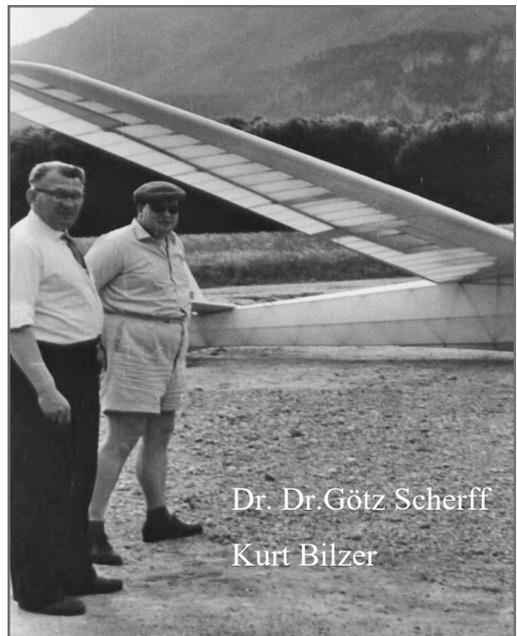
Ein Veteran mit 240 PS Argus V10, einer Startrollstrecke von 50 m, und einer Landestrecke von 20 m mit dem Kennzeichen D-EBGY kam wieder in die Luft.

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 störte. 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 Achantal 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.

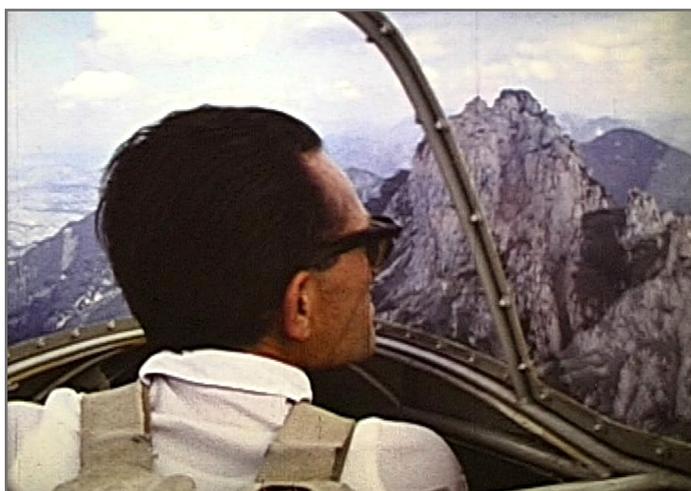


Dr. Dr. Götz Scherff
Kurt Bilzer

Große Strecken

Immer wenn über weite Strecken diskutiert wurden 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, komm ich, da es ja den Tälern entlanggeht, auf knapp 560 km. Ihm, dem



Ludwig Karch

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 Heinzl. 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 Ziel Rückkehrflug über 350 km mit Wendepunkt in St. Anton am Arlberg.



Hans Günter Heinzl

Die 300 km Zielrückkehr Strecke 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 Heinzl sein Vorhaben verwirklicht. Der neue Deutsche Zielrückkehrrekord für Doppelsitzer steht nun auf 354 km

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 Streckenfliegen 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 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 Säufling verrufen) anfliegen.

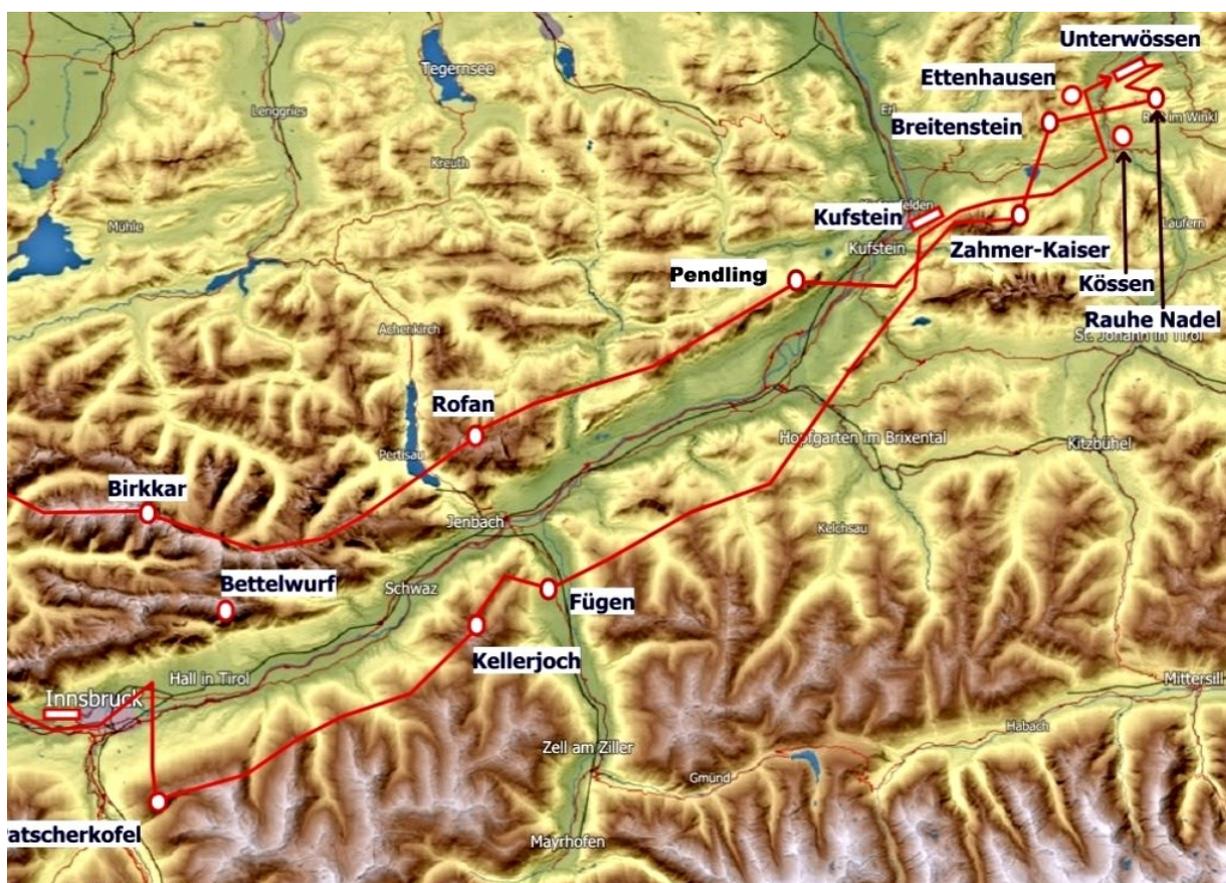
Auch der Pendling meinte ich sollte mich nicht lange aufhalten und lieber gleich Richtung Achen-see abhauen. Allmählich glaub ich schon, daß die K8 das Kurbeln nicht verträgt. Bis zum Rofan (2299 m) ging es geradeaus. Etwas unterhalb der Spitze kam ich an.

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 weitergeflogen. 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 um so 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.

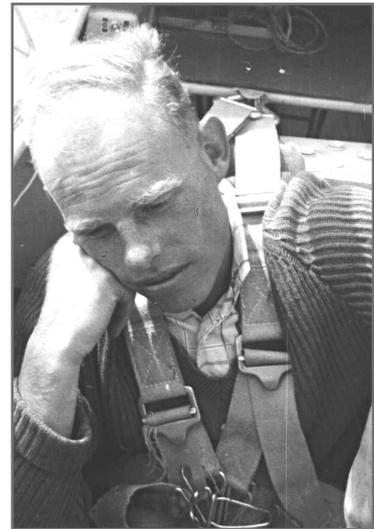
Ein Wunder geschieht. Er sieht mich und zieht sein Flugzeug weg. Er winkt und ein zweites Wunder geschieht. Mein Schutzengel bläst mit vollem Backen und mein Segler steigt langsam und beständig. Nach langer, anstrengender Zeit war ich wieder an der Basis. Den gelandeten Piloten sehe ich vor seinem Segler, 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, 2mal 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-Stundenflug, den die Gemeinde Unterwössen ausgeschrieben hatte, schon erstrebenswert.

Zum Verständnis einige Preise von 1961:

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

Der Bergfalke D-1500 fliegt wieder

Ende August war der Vogel fertig und konnte eingeflogen werden. Am 9. September 1962 um 15⁴⁴ Uhr war es dann auch für mich soweit. 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 son-



Otto Tuscher

dern 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 erstere Alleinflug eingeplant wird. Anscheinend hatte ich von den 7 Schulstarts in Augsburg doch nicht alles vergessen.

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 auf 1963 war für ganz Europa einer der strengsten Winter. Die Ostsee war komplett vereist, in Würzburg froh 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 spazieren zu fahren, 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 Segelflug Meisterschaften 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 den 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 schüßse 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 Bergfalken 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 Stolz geschwellter Brust aus der Maschine steige. Nach dieser guten ersten Landung folgten dann noch zwei weitere Alleinflüge, die dank der ruhigen 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 allzuviel 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.



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 (D-1616) 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- Dienstaglandung begab ich mich zu meinem Fluglehrer. Zu meinem Erstaunen hieß es nur: „*Das wird schon noch, K8 ist halt kein Bergfalken, 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

Sechs Wochen später und um 14 Starts auf der K8 erfahrener wurde mir dann zum ersten Mal das Starflugzeug 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 hab damit mein Lieblingsflugzeug gefunden.

Der Spatz

war mit ca. 500 gebauten Exemplaren das erfolgreichste Produkt von Scheibe-Flugzeugbau in den frühen Nachkriegszeiten. Obwohl sich die "Spatzen" als sehr wendig erwiesen, hatten sie die schlechte Eigenschaft, bei überzogenem Flugzustand über die Fläche abzukippen und ins Trudeln überzugehen. Dieser Zustand konnte jedoch durch schnelles Gegenseitenrudern sofort beendet werden.

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

Danach folgte der "L-Spatz", ein Mitteldecker mit einer Spannweite von 15 m und einer Gleitzahl von 29, von dem etwa 40 Exemplare gebaut wurden.

Der "Spatz 55" war 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	
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

Der "L-Spatz 55" fand Verwendung als einsitziges Leistungsflugzeug und war ein Schulterdecker mit einer Spannweite von 15 Meter. 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.

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.

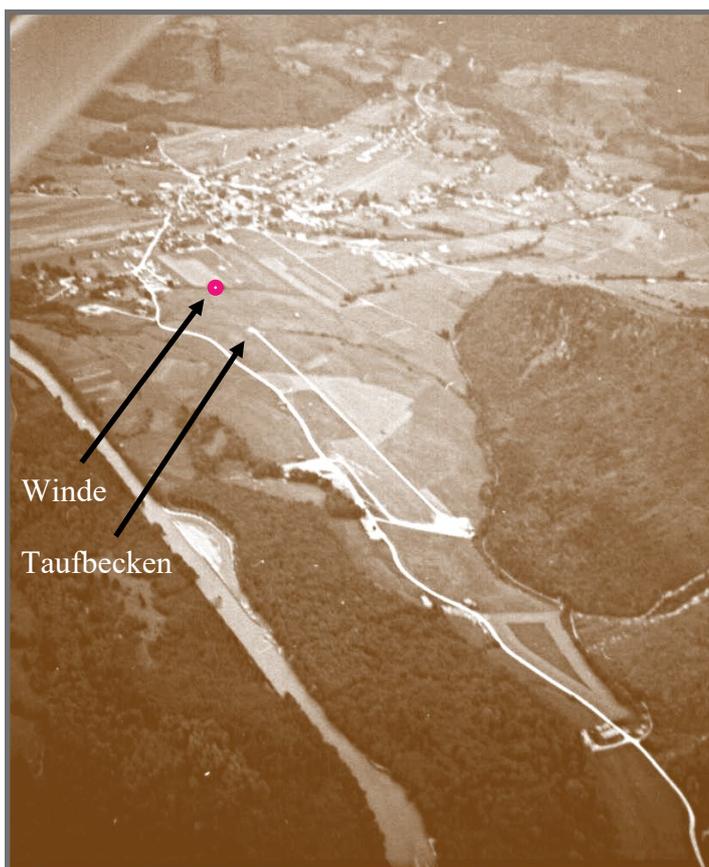
Da der Bauer, dem die Wiese dazwischen gehörte etwas gegen das Befahren seines Grundes hatte, mussten die Seile immer von der Winde bis zum heutigen Windenstandplatz per Hand gezogen werden und deswegen brauchte man Fallschirmjäger. Eine anstrengende Angelegenheit für jeweils zwei Personen, die sich 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 darüber gelegt 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 soweit 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.



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. Einen 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 Wissen 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 2Std Flugerfahrung, eine mündliche Theorieprüfung und eine praktische Prüfung die aus 3 Flügen mit Landung in einem Zielfeld von 50 x 150 m.

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 rosarote 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 Polizeistunde, 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 Flugwetters 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 Höhendiamant, 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 von Nöten 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 Wirtgartens. Still und heimlich vertauschte er das schmutzige Esswerkzeug mit dem des Freundes um diesen dann darauf anzusprechen.

„Jetzt schau dir mal an in welcher 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 schmutzigen 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 Landmeldung 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 Holzpfahl 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. Meinen Einwand, dass der ältere Herr mir durch seine präzise 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 schief geht. 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.



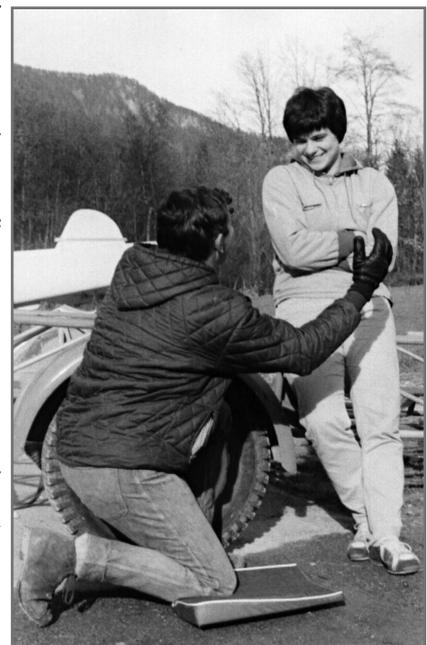
Centa Rieder

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 einen Kniefall 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 bräuchten“

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 davonmachen 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 viertel Stunde 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.



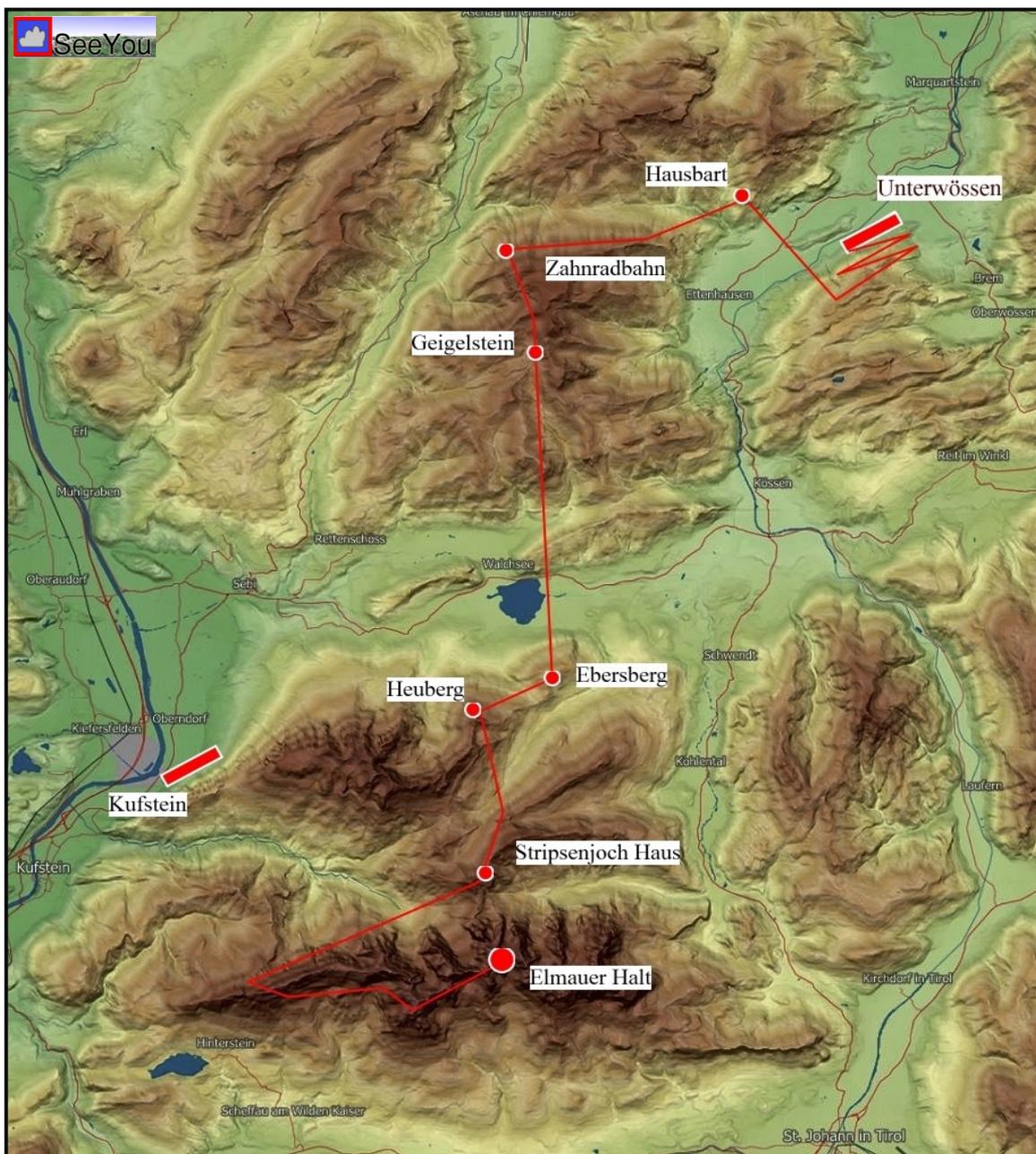
Gudrun Braumandel

Der Nestflüchter

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

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 13E 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 heute 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 Geigelsteinmassiv 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 ihren 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 13E 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 steigt 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 weiter fliegen 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 fern ab 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. Das 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.

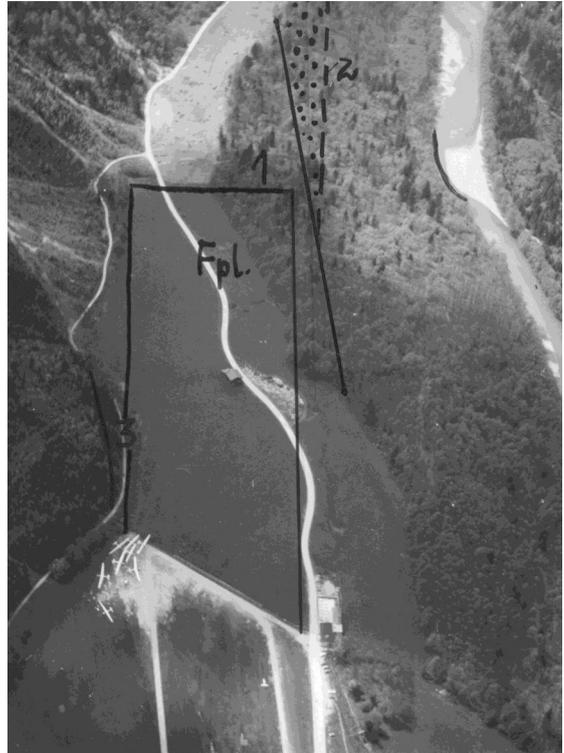
Die Platzweiterung

Bei der Platzweiterung 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 Winkel 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 dadurch der DASSU entstehende Schaden musste natürlich vom Verursacher erstattet werden. Nach einigem Hin und Her einigte man sich auf eine Entschädigungssumme von DM 180.000,- 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 Runsen des alten Achebettes und allerhand sonstige, einem Fluggelände wenig zuträgliche Besonderheiten aus. Es war also einiges an Erdarbeiten mit schwerem Gerät und eine Menge Kies zur Planierung der Fläche nötig. Ein solches Vorhaben mittels Aufträge an das Baugewerbe zu stemmen war aus finanzieller Sicht für die DASSU unmöglich. Eine andere Möglichkeit musste also gefunden werden.

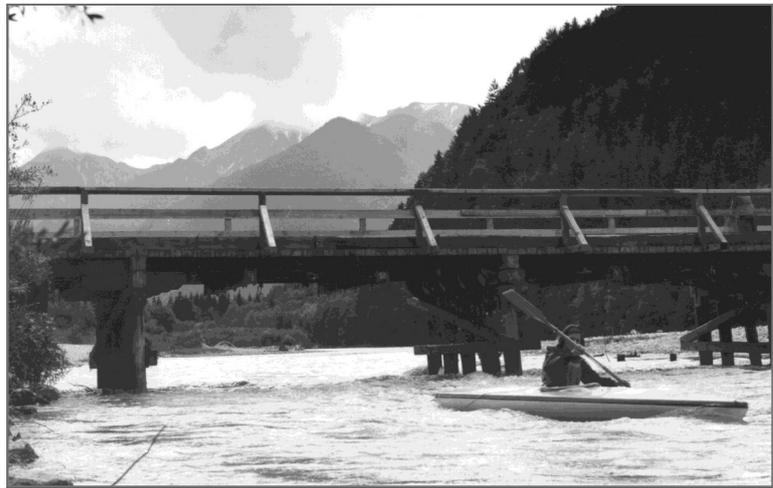
Die Kiesbeschaffung zur Planierung war dabei das kleinere Problem. Das Wasserwirtschaftsamt war Feuer und Flamme als die Segelflieger anboten, einen Teil des überflüssigen und lästigen Kieses der Tiroler Achen kostenlos abzuräumen. Das größere Problem dabei war wie kommt man an den Kies heran. Die Sandbank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

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 halbrohen 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-Ache 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 SGSM

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 vermieteten 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, so dass dringend eine neue Halle benötigte wurde. Diese Halle sollte im Zuge der geplanten Platzverweiterung 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 war 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, welche 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, so dass 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, so dass der Bau austrocknen konnte.

Nach geleisteter Arbeit saßen alle rechtschaffenen 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 Zähne knirschend, bereits gewöhnt. In meinem Flugbuch stehen für dieses Frühjahr gerade mal 12 ½ Flugstunden. Damit der Bau endlich bezugsfertig wird, war die Flugzeit auf maximal 2 Stunden an einem Wochenende begrenzt. Derjenige, der sich nicht an diese vom 2. Vorstand vorgegebene Zeitvorgabe hielt, durfte mit Repressalien rechnen.

Es ist Sonntag Nachmittag als unser Spatz einschwebt. Das, was von unserm 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 DM 1,70 kostete wurden wir von der Bundeswehr-Sportfluggruppe nach Neubiberg eingeladen, um dort die F-Schleppberechtigung für DM 1,-- 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.

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 dem 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 Stundenflug, der zum Erlangen des Silber-C notwendig war, vor. Da mir die Mü-13 zur Verfügung stand war dies für mich ein Anreiz es ihnen gleich zu tun. Um 10:⁵⁵ Uhr katapultierte mich die Winde auf 350m, 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 Gipfelkruz 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 Hang fliegen, 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 einem 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 geruhsames 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 km nach Westen, einen km 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 Mü-13 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!



Das Silber C

Eine andere Ausnahme von den strengen Vereinsregeln gab es am 04.06.1966. Bei der SSGM hieß es: „Wer um 8 Uhr zum Ausräumen nicht anwesend ist, fliegt an diesem Tage nicht“!

An diesem Samstag 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 Flgleiter am frühen Nachmittag gefragt wurde, ob ich nicht Lust hätte heute nach Zell am See zu fliegen. Natürlich hatte ich Lust. Schnell wurde der Vogel startklar gemacht. Ich wollte ihn schon zum Start schieben als mir einfiel, dass dieser Flug die erforderlichen 50 km für das Silber-C bringen könnte und deswegen dokumentiert werden musste. 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 flieg 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 und die Landschaft betrachtet. 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 für das Silber-C. Nicht nur die erforderlichen 50 km für das Silber-C sondern auch eine Startüberhöhung von 2285 m habe ich mit diesem Flug erreicht und somit war ich mit der Nr: 9697 also auch einer der stolzen Besitzer des Silber-C.



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 wie 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 um so 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 Kitzbühl 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, das 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 hüpf 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 schnell 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 des längeren 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 Sausen.

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 gab 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 Nachbarwiese, 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 beim Diskutieren 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 den 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 Verkopplung 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 voran bringt. Bei der SGSM war dies Helmut Seitz. Er war 2. Vorstand, Werkstattleiter, Fluglehrer und Ausbildungsleiter und wahr 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 pfiß. 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 abgenützt 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 passieren hätte 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.

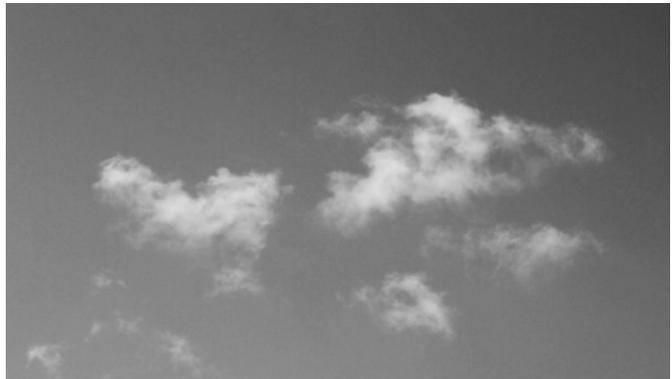
Gestern durfte ich eine private K6 fliegen die mit einem Wendezeiger ausgerüstet war. Der Besitzer des Vogels, der die Blindflugberechtigung besitzt, hatte mir viel über die Möglichkeiten, die der Blindflug bietet, berichtet. Wenn ich seine K6 fliege, meinte er, sollte ich mich doch einmal auf den Instrumentenflug 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 versuch ich also, verbotener Weise, 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 halben Kreis 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 K8 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 derartig 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.



Ein fast goldener 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, wurden 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 L-Spatz 55 (Schulterdecker) 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.

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 eingestrakte Haube bekommen. Für die Cockpit- und Schlitzverkleidung wurde GFK eingepplant und der Sitz sollte körpergerecht gestaltet werden.

Für die Haube eigens eine Form zu basteln war uns zu zeitaufwendig, die



Haube der SF27 sollte es werden. Dabei gab es nur ein Problem. Die Stahlrohre der Rumpfoberseite bildeten einen eckigen Verband und der passte nicht zu den Rundungen der SF27-Haube.

Nach kurzer Diskussion wurde beschlossen, dass dieser Verband nur ein formgebendes Teil ist und ohne Stabilitätsverlust der Rumpfstruktur durch einen Dreiecksverband ersetzt werden kann. Eine langwierige Berechnung ist auch nicht nötig wenn es nur um die Form geht und die Veränderung der Strömung wurde von uns sogar positiv beurteilt. Sicherheitshalber wurde noch der Vorschlag befolgt die telefonische Zustimmung bei Egon Scheibe einzuholen, aber an diesem Wochenende war er nicht erreichbar.

Uns blieb also gar nichts anderes übrig als uns auf unser Urteilsvermögen zu verlassen. Schließlich hatte man im Studium auch etwas von der Statik und der Strömungslehre gehört. Da einer von uns vor kurzem die Prüfung zum Flugzeugschweißer bestanden hatte wurden die Rohre abgeschnitten und durch einen Dreiecksverband ersetzt. Als dann unser Bauprüfer Kurt Bilser, der zwischendurch nach dem Rechten sah, kam und das Machwerk positiv beurteilte, waren wir dann doch etwas erleichtert.

Der Umbau eines Flugzeugrumpfes und das alles ohne Behördenkram. Der geschulte Blick des Bauprüfers genügte damals noch und heute ????

Auch an der Rumpfnase waren zur Einpassung der SF27 Haube einige kleinere Schweißarbeiten zu erledigen was keine Probleme bereitete.

Beim Bau der Schlitzverkleidung war dies etwas anderes. 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 und in die Schlitzverkleidung eingearzt. Bei der anschließenden, wochenlangen Suche nach der Jacke, „*dem gudn oldn Stück*“, wie er bemerkte, waren wir natürlich mit Feuereifer behilflich und stellten dafür die ganze Werkstatt auf den Kopf.

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 in der Siemens 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.



Unser Schmuckstück, der L-Spätz D-1114

Am 5.5.1968 stand der neue L-Spätz mit dem Kennzeichen D-1114 zum Erstflug bereit. Der Bauprüfer hatte sein OK gegeben und unserem 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 schnell- und langsam Flug, den flachen und steilen Kurvenwechsel und dann das Einleiten eines zaghaften Truderversuchs, 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 Spätz,*“ 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 Streckenflugglüste öfter in die Tat umsetzbar sind.

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 waren, glaubte daran. Um die Begehrlichkeit auf 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-Spatz auf Strecke gehen konnte.



St. Johann in Tirol

Es piept und grunzt

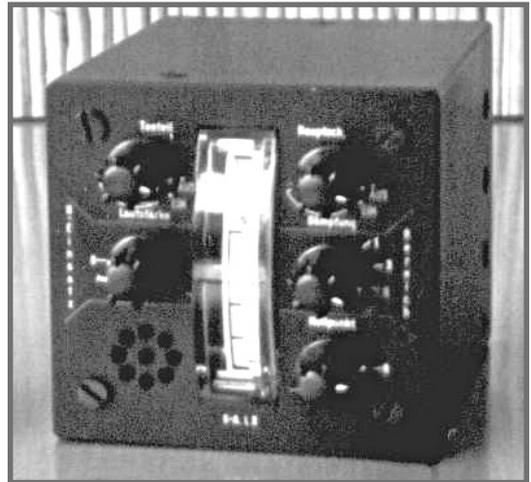
Die Instrumentierung unserer Flugzeuge bestand um 1968 aus dem Fahrtmesser, dem Höhenmesser, Kompass und einem recht trägen mechanischem Variometer. Diese Ausstattung entsprach nicht mehr unseren Anforderungen.

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 Motorsegller

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 aufgeschauerten Handrücken erkennbar.



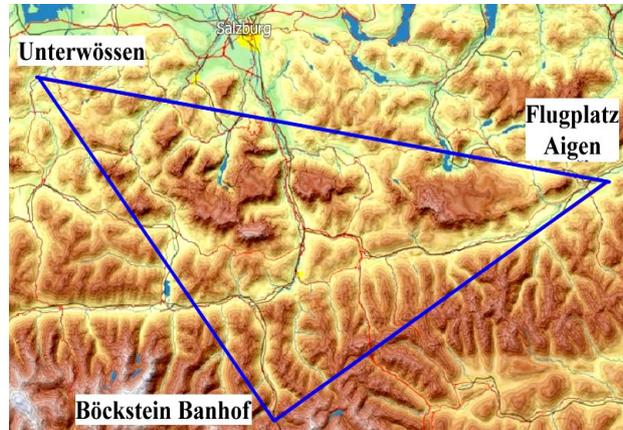
Motorfalke SF 25 B	
Länge	7,50 m
Spannweite	15,30 m
Gleitzahl	22
Geringstes Sinken	0.95 m/sec bei 70km/h
max. Fluggewicht	555 kg
Höchstgeschw.	190 km/h
Mindestgeschw.	60 km/h
Motor	33 kW (45 PS) Stamo
Dinstgipfelhöhe	ca. 5000m

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



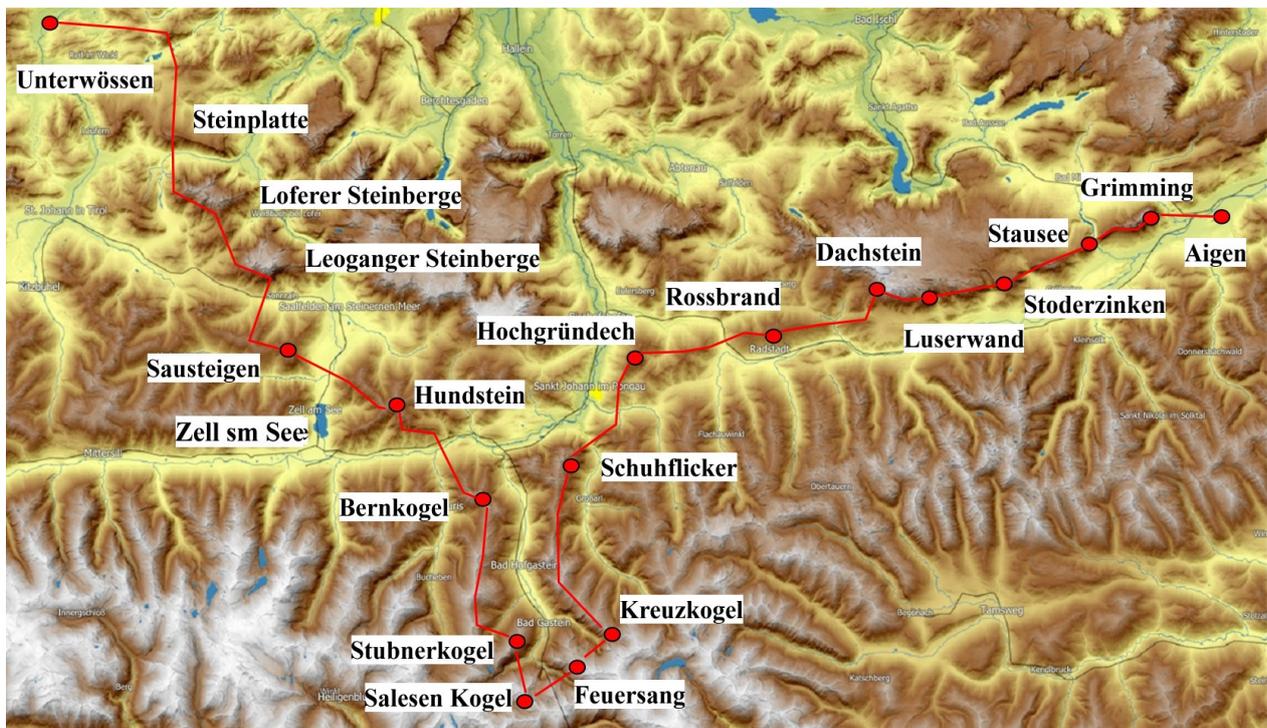
mein Gefühl für die Thermik mit der Anzeige des mechanischen Variometers zu synchronisieren und nun mischten sich auch noch das Gepiepse beim Steigen und das Gegrünze beim Sinken ein. Bis zum Erreichen der Sausteigen habe ich mich einigermaßen an die neuen Gegebenheiten gewöhnt aber das Ausprobieren 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 2117m 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 Vorkommen. 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 Basishöhe, 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 aufwärts ging, 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 4m/s beim Hinflug sind unterdessen 1 bis 1,5m/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 meinem 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 aufgestelltem 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.

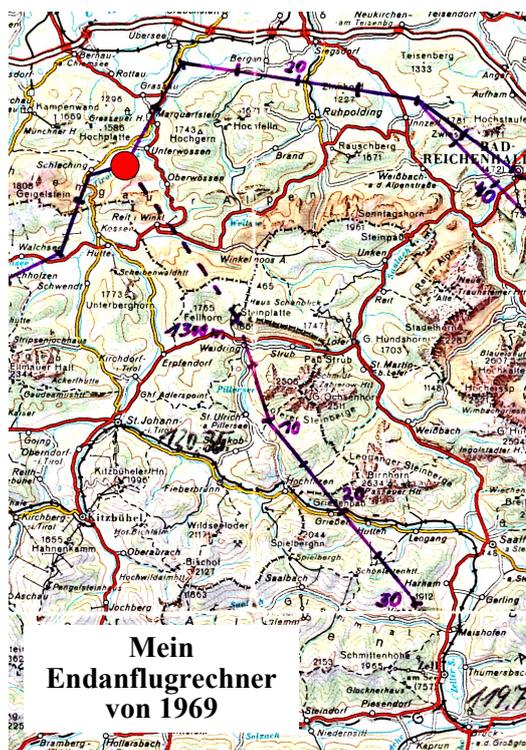
Mit meiner Höhe würde ich laut meiner Endanflugtabelle zwischen 0 und 50 m über Zell am See einschweben. Etwas knapp, vielleicht zu knapp denke ich. Ich habe mich schon fast zur Landung auf der 50 Schilling Wiese entschlossen als sich am Forstegg, dem südlichen Ausläufer des Hochgründeck, eine kleine Wolke entwickelt. 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 der hält 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 Tal Mitte noch etwas tragen. So genau lässt sich das nicht feststellen, also ausprobieren. Ich fliege Richtung Tal Mitte 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 behördlichen 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, die von den nachrückenden Piloten übernommen werden. In Unterwössen ist das ein 300 km Dreieck nach Osten (Unterwössen - Bockstein - Aigen - Unterwössen) und eines nach Westen (Unterwössen - Bockstein - Patscherkofel - Unterwössen). Immer ist Bockstein der erste Wendepunkt.

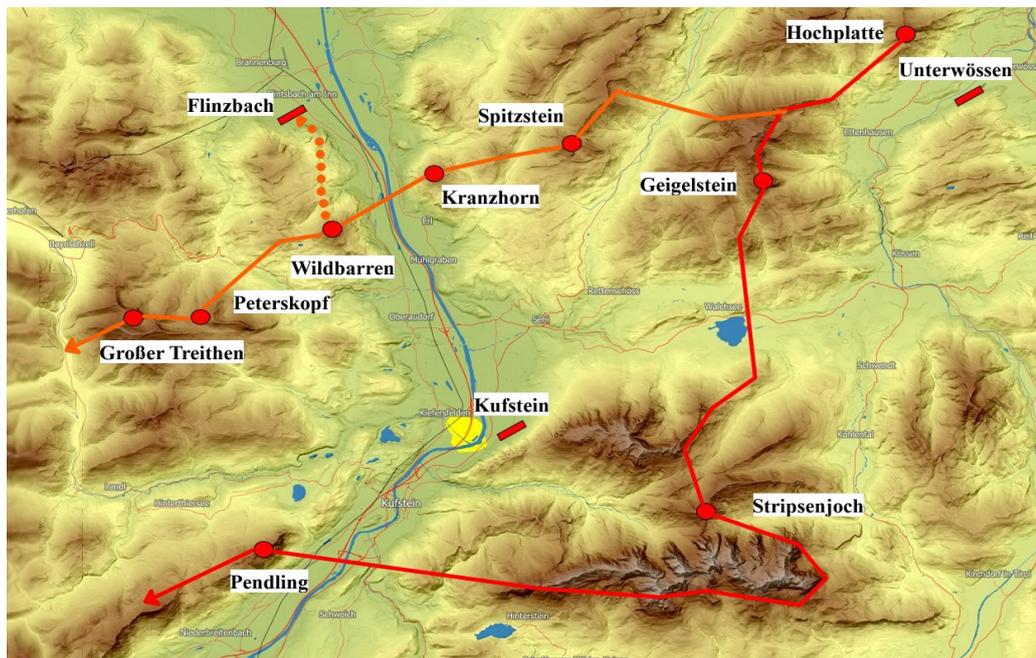
Beim 300 km Ziel Rückkehr wird vorwiegend nach Westen abgeflogen. Der Grund hierfür ist, dass bei Wetterlagen mit Gewitterrisiko diese im Westen meist früher auftreten als im Osten.

Einen Nachteil hat diese Abflugrichtung. Um die kürzeste Stelle zur Querung des Inntals zu erreichen, wird immer der Wilde Kaiser als Ausgangspunkt angeflogen. Auch meine ersten Flüge in diese Richtung folgten diesem bewährten Pfad. Einigermaßen sicher war er, aber oft reichte die Höhe am Stripsenjoch nicht aus um direkt auf die Südseite des Wilden Kaisers zu kommen. Meistens wird er dann im Osten umflogen und das kostete Zeit.

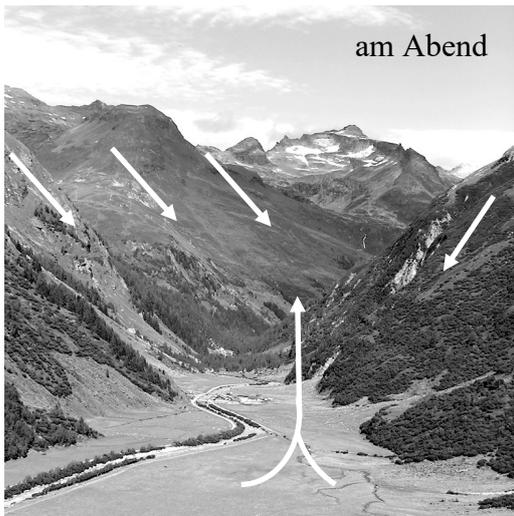
Die Strecke Geigelstein, Zahmer Kaiser, Wilder Kaiser und dann über das Inntal zum Pendling und weiter zum Rofan ist nach meiner Karte damit um ca. 14 km länger als wenn man den direkten Weg benutzte. Da mir niemand am Platz den Grund für die Vermeidung des direkten Weges erklären konnte und ich mich mit der Bemerkung „das wird immer schon so gemacht“ nicht zufrieden gab, 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 Flinsbach landen. Bei weiteren Versuchen dasselbe. Die Flinsbacher Kollegen erklärten mir dann, dass ich zu früh ankomme. Ab Mittag ginge 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.

Der im Inntal herrschende Talwind (Kufsteiner Wind) beeinträchtigt die Thermikentwicklung. Zur Inntalquerung 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. Öfter ist auch der dem Großen Treithen vorgelagerte Peterkopf (1634) ein Auslösepunkt für die Thermik.



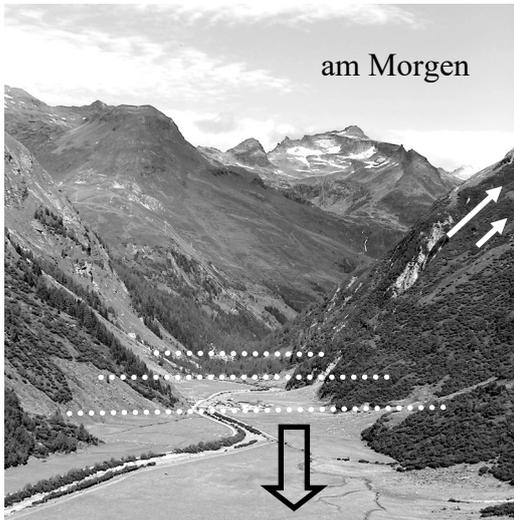
Berg und Talwind im Tagesverlauf



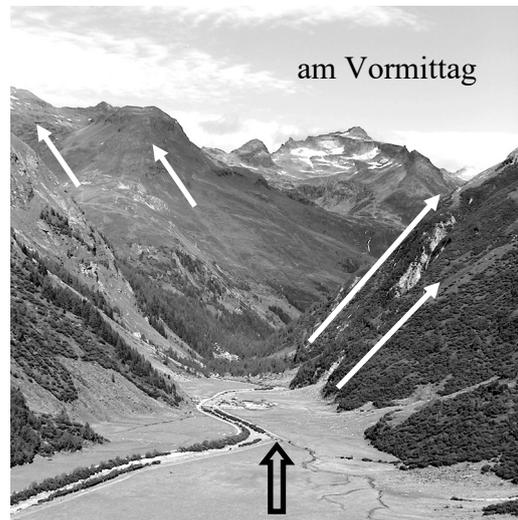
Kaltluft sinkt ins Tal,
Umkehrthermik wird ausgelöst.



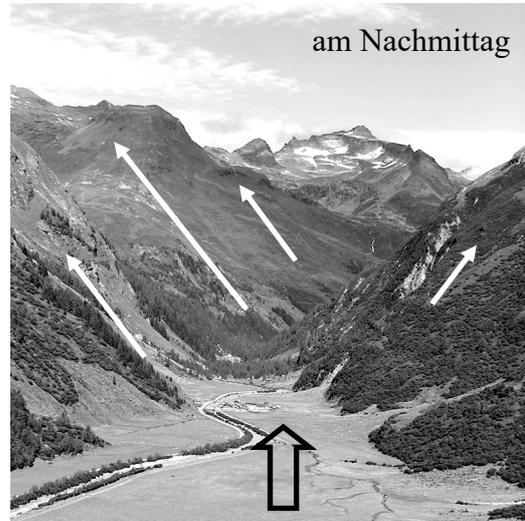
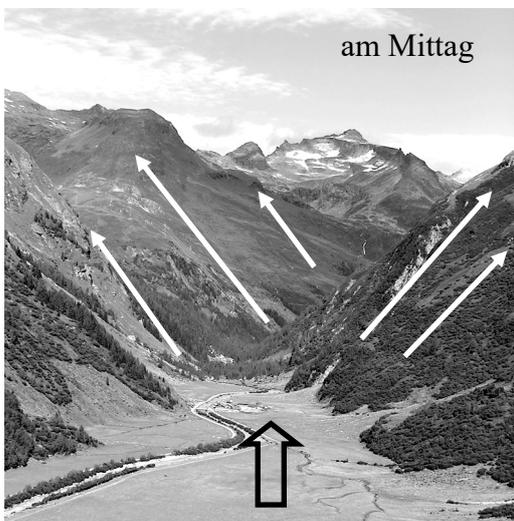
Ein Kaltluftsee bildet sich,
die Luft fließt talauswärts



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.



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 vertrauenserweckend. 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.



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

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 Achenal 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 und eine sichere Landung vorgezogen. 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 Rückholmannschaften ohne Papiere für meinen Passagier eintraf, sein Vater wollte zur Grenzstation kommen, ging es zum Gendarmerie Posten 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 Luftsportverein Dinslaken e.V. 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 brauch 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 $1\frac{1}{2}$ 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 momentan 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 an 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. Einer ausgedehnten 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 war zweimal Zell am See und einmal St. Johann in Tirol mein Landeplatz.

Am 22.06.1970 war es dann soweit. 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 bestätigte 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 gelassen. Selbst die Starttafel ist, da ich einer der ersten bin der sie benötigt, noch dort wo sie hingehört. Einen Sportzeugen auftreiben, 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 4te 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 Tal einwärts. 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 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 5m 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 in südwestlichem 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 Saalachtals 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 kommt 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 5m 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 Salzachtals 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.

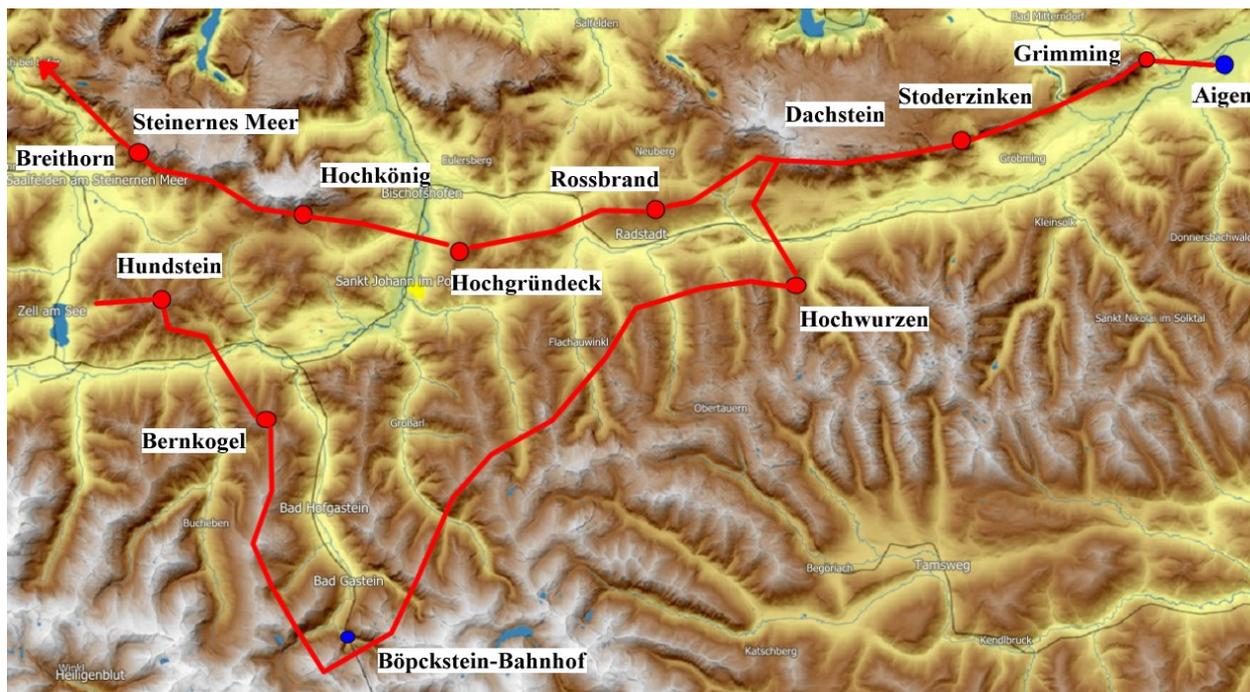
Es ist 12 Uhr 40 als ich meinen Wendepunkt Böckstein Bahnhof fotografiere. Für die ersten 90 km habe ich 1 1/2 Stunde benötigt und somit 60 km/h als Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht. Nicht gerade schnell, aber wenn es so weitergeht sind die 300 km heute zu schaffen. Ich entschieße mich nicht den 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 2ten 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 sorgen 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 Tal 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 (2.446 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 1:500.000 werden die Berge recht klein. Außerdem scheinen die Kartenproduzenten nur die Cockpitabmessungen des neuentwickelten 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.

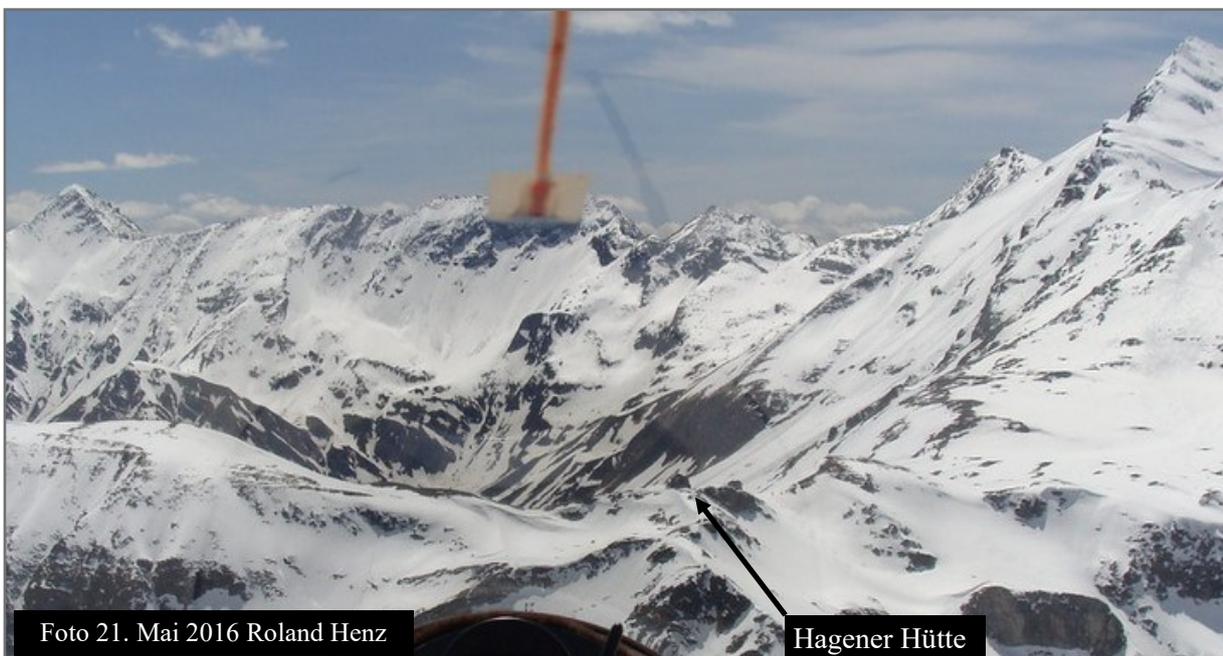


Foto 21. Mai 2016 Roland Henz

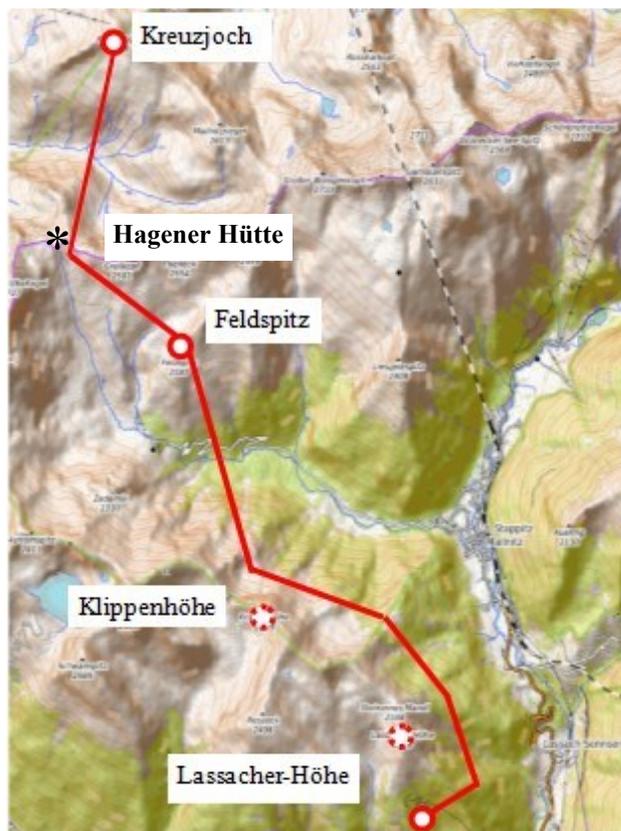
Hagener Hütte

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 Drau Tals 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 km 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 Drau Tal 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 Drau Tal wechsle 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 Drau Tal 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 hieraus 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 ich 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-Dolomitten.



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 Hoheck (1645 m) am Gailbergsattel. Bis hierher hatten die Bärte mittlere Steigwerte, waren sanft und gut auskurbelbar. Das Hoheck 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 in 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 Alpen Südseite 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 geriet er durch ein Gewitter von seinem Kurs abgedrängt auf die Südseite, kam dort in ein Leegebiet und landete sicher in Sterzing. Er hatte 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 wieder hergestellt. 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.

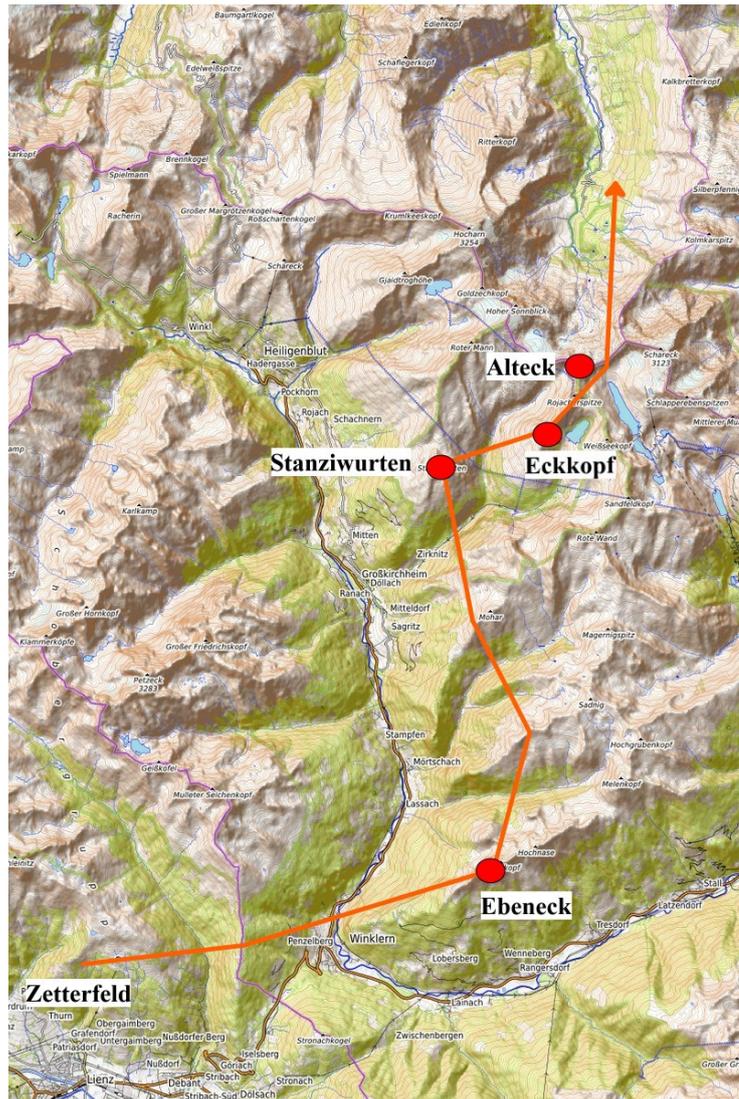
Die Lage in Italien hatte sich 1970 bereits etwas beruhigt. Da ich aber 1968 selbst schlechte Erfahrungen mit den Carabinieri gemacht hatte, traute ich der Sache trotzdem nicht ganz. Damals wurde mein VW Käfer durch das Fahrzeug eines betrunkenen italienischen Fahrers beschädigt. Keine Amtsperson verstand 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 italienischem 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 (2.446 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 hinüber hüpfen 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 Bockstein 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 zwarzwischen durch immer wieder etwas, aber ich kann es nicht richtiges 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 Grat 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 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, Böckstein, Aigen, Unterwössen war es wiederum ein Flug über 5 Stunden, der zweiten 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 ergibt 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 27.06.1970 war ein Samstag 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 Steinerne 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 öfters 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 übergang 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 2982 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.

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 erfolgt 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.

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 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 setzte 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 angelegtes 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 Schleppiloten 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 Süd Föhn. 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 Inns. 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 machen. Er ist zwar mit maximal erreichbarer Höhe abgeflogen, aber der Rotor hat die K8 soweit 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.

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 Staubewölkung, 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 hinaus zu kommen, 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 dieses 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 DM 3.500,-- die Mü 17 (D-1717) gekauft.



Segelflugzeug für Olympia 1940, eine Mü 17 „Merle“

Im Jahr 1938 begannen Ludwig Karch und Egon Scheibe mit der Münchner Akaflieg 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)

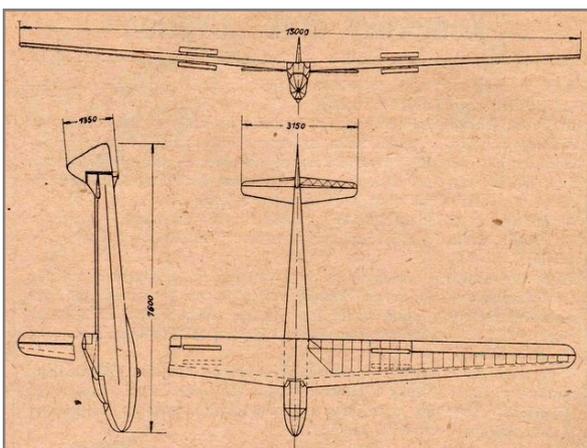
Die Mü17 belegte im Konstruktionswettbewerb Platz 2 hinter der DFS Olympia-Meise.

Die „Merle“ wurde etwa 60-mal nachgebaut, teilweise sogar mit Einziehfahrwerk.

Kein Exemplar überstand den 2. Weltkrieg.

Als die Akaflieg München 1960 beschloss, eine Mü 17 wieder aufzubauen, zeigte Ludwig Karch, damals 1. Vereinsvorstand 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



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

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 den 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.

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 Tage 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 soweit, 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 wieder 550m (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 3m – 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 1200m 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. 2400m (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.

Gottseidank 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. Dem entsprechend 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 2500m die Schmittenhöhe erreichte. Neugierig taxierte ich nun das Flugfeld Zell a. 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. 900m) und der Adrenalin Ausstoß 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 16Uhr und 38 Minuten. Flugzeit 4 Stunden und 56 Minuten. Ein Stundenmittel von 10 km / Std.

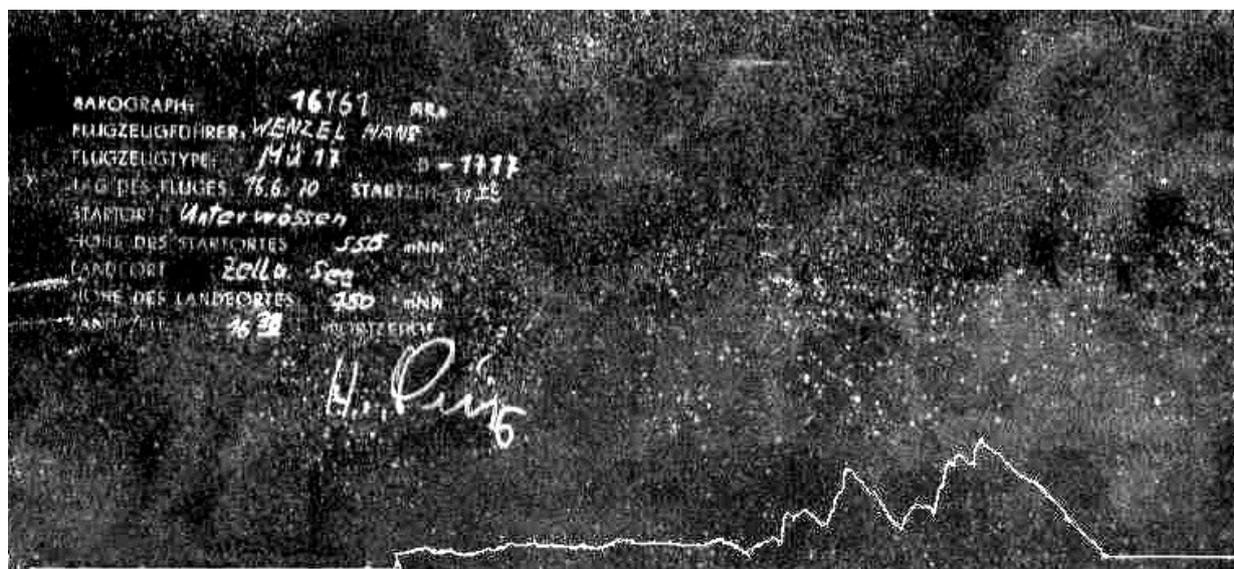
Überglücklich steige ich aus, ein gelungener Flug ist beendet. Eine gelungene Landung auf einem fremden Platz.

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 50km – 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 „Zell am See“ absetzen um die Mü17 nach Unterwössen zurückzubringen. Dabei habe auch ich Hanna Reitsch kennen gelernt, 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 und das bei 90 km/h sein.

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 herrschte 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.

	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 05. 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 erste 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 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

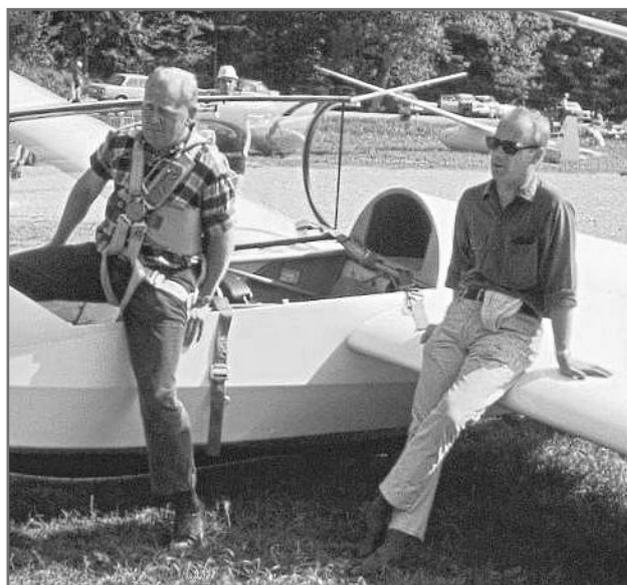
Ein tragischer Unfall

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 4¹/₂ Stunden war ich unterwegs und auch nach meiner Landung



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 Rundfunk 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 Siemens Feiertag, der abgeschafft wurde weil die Gewerkschaft eine Arbeitszeitverkürzung durchsetzte. 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 528 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. 21.000m.
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 steht die Traunsteiner K6e mit Adi

Ebersberger und der 17m Cirrus mit Remi Zähler. Die Wartezeit wird wie immer mit intensiver Diskussion über das Für und Wider der richtigen Strategie und mit gemeinsamen Studium der Karten überbrückt. Zum Nachdenken über meine gestrigen Rechenkünste hat man da keine Zeit.

9 Uhr10

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.

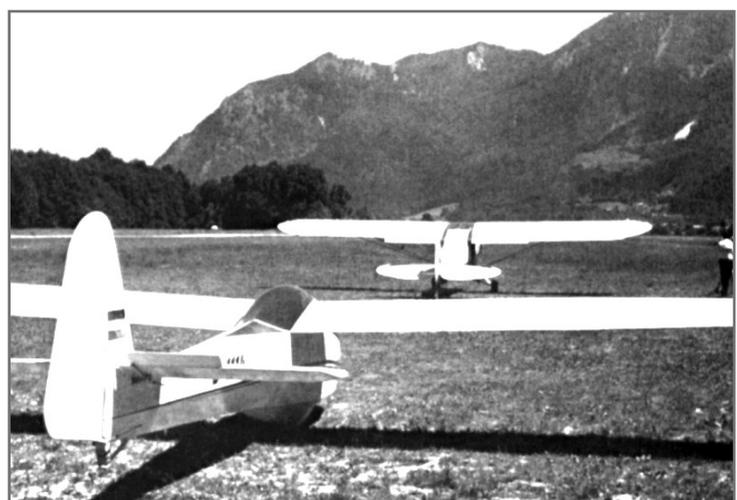
Sowohl Adi Ebersberger wie auch Remi Zähler die vor mir starten wollen den Weg über den Kaiser nehmen. Ihrem Argument, dies sei der erprobte und damit sichere Weg über das Inntal, kann ich nicht widersprechen. Da dies aber auch der längere Weg ist lass ich mich nicht von meinem Entschluss abbringen.

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 17m 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 derartig rasanten Aufstieg der Ausklinkpunkt auf dem Barogramm nicht sichtbar sein könnte. Im Nachhinein bestätigte sich dies auch und der Schleppilot 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, so dass ich schnell über 2600 m komme. Zwischen dem Sonnwendjoch und der Guffertspitze bekomme ich mit, dass die Beiden vor mir gestartet 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 Lamsenspitz 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, ich will Zeit sparen, fliege ich bis zum Westende des Karwendel. Da komme ich an der 2374 m hohen Reither Spitze zwar über Gipfelhöhe an, aber anstelle eines kräftigen Bartes erwartet mich hier 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 3200m 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 zum 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 recht 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, flieg 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 Lamsenspitz 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, so dass 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 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 unbeobachtet 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 eingeschupft 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 dem Hochgründeck und Rossbrand zum Dachstein durchzumogeln. Zu seinen 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 dem 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. Naja, 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 mitschwachen Steigem 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 auch 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 1m werden 1,5 und dann sogar an die 2m und wieder einmal keimt ein Hoffnungsschimmer auf.

Der Bart bringt uns auf 3300 m und die Welt ist wieder rosig. Mit dieser 2800 m zum Abgleiten wären die 57 km bis Unterwössen zu schaffen, wäre da nicht ein kleines Hindernis. Die Steinplatte, 17 km vor Unterwössen, steht im Weg. St. Johann ist aber sicher zu erreichen.

Wie war das doch mit der Abendthermik? Kalte Luft sinkt von den Hängen ins Tal und die wärmere Luft wird deswegen in der Talmitte nach oben gedrückt. Sollte uns dies zu vermindertem Sinken verhelfen, könnte der Heimflug vielleicht doch noch gelingen.

Im Verband geht's mit bestem Gleitwinkel Richtung Heimat und siehe da, die Täler tragen. Nach dem Umrunden der Süd-West-Ecke der Loferer Steinberge steht das letzte Hindernis, die Steinplatte, vor uns. Westlich vom Gipfel mit seinen 1869 m gibt es einen Einschnitt der ca. 500 m tiefer liegt. Durch diesen Einschnitt ist ein Zipfel vom Chiemsee zu sehen. Nach meiner Erfahrung müsste damit der Heimflug gesichert sein. Während die K6 versucht noch ein paar Meter an Höhe zu gewinnen fliege ich los.

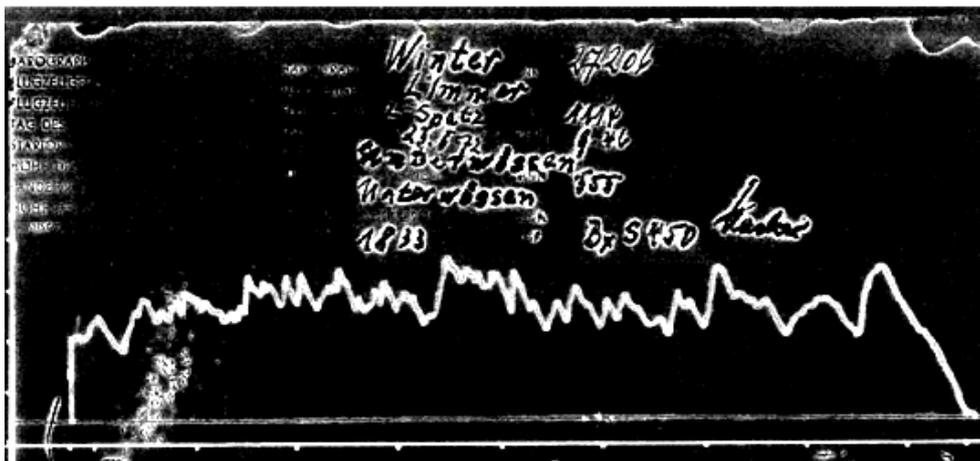
Es wird nochmals recht knapp. Wenige Meter über den Bäumen geht es durch den Einschnitt und hinaus nach Reit im Winkel.

18 Uhr 43

Nach 8 Stunden 47 Minuten lande ich wieder in Unterwössen. 11 Minuten später setzt die Traunsteiner K6 auf. Die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit mit knapp 58 km/h für das 509 km Dreieck entsprach zwar nicht annähernd der geplanten Geschwindigkeit von 68 km/h, aber was macht das schon.

Das Anstoßen mit der Rückholmannschaft auf den gelungenen Flug haben wir dann im Stehen vollzogen, um die Spuren des fast neunstündigen Fluges etwas zu mildern.

Jetzt muss nur noch das Fotolabor seinen Auftrag ordentlich auszuführen 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.



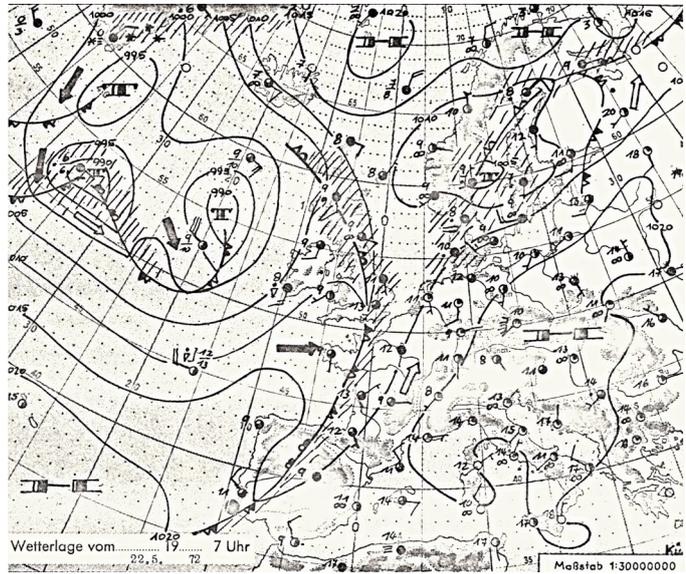
Die Auswertung des Dreieckzielflugs bescherte mir den Streckendiamant mit der Nr. 2605. Besonders erfreut war ich über die anerkennende Bemerkung des Auswerters Michael Wiedenmayr, einem meiner großen Vorbilder aus den Anfangsjahren in Augsburg.

Unterlagen mündigensfalls zurück.
 $509 \text{ km} \times 1,75 = 890,75 \text{ Punkte}$. 28% Δ Kleinsel wurde nicht erfüllt
 glücklicherweise für die beschriebene Leistung
 mit dem L-Spate. Paul Gropf Paul Wiedenmayr

Im Nachhinein standen mir dann auch die Wetterdaten für die vergangenen Tage zur Verfügung. Den 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.

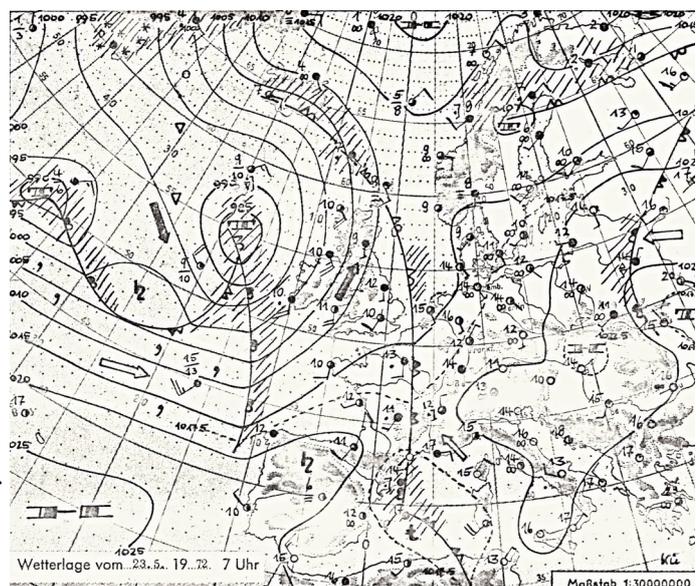


Der erst über Frankreich gelegene Tiefausläufer greift allerdings zunächst nur zögernd auf Deutschland über.

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 Spatz Hänger 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.

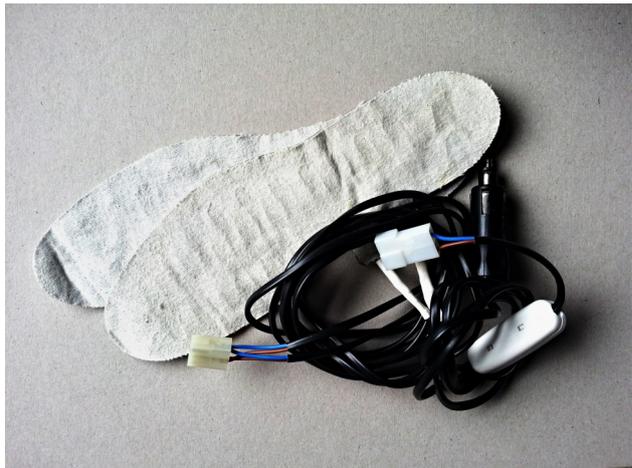
Fast 2 Stunden hat die Prozedur gedauert und die Schlange am Start in Innsbruck wurde in dieser Zeit immer länger. Vor mir stehen über 70 Maschinen und bis ich an der Reihe bin, kann es später Nachmittag werden.

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 dazu gelernt 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 kurzzeitiges 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 Hochstimmung 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.

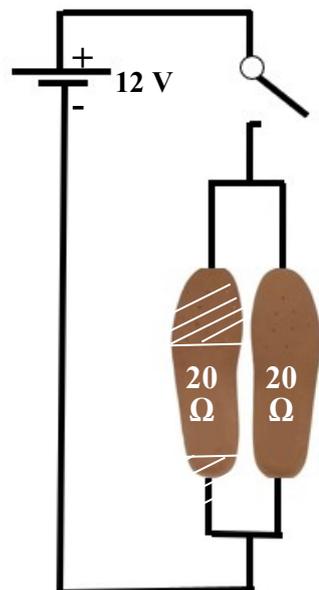
Sohlenheizung

Aus selbstklebenden Bügelstoff werden vier Einlegesohle ausgeschnitten. Auf zwei Sohlen werden jeweils 3 m Widerstandsdraht ($6,93 \Omega/\text{m}$) von $0,3 \text{ mm } \varnothing$, 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 hindurch geführt 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 Jahre.

Wie immer wenn ein großer Entwicklungsschritt einen neuen Zeitabschnitt einläutet, gibt es Bedenkenträger. 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, da 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 Metall-
- 2 in Kunststoff (Phönix) und
- 2217 in Holz bzw. Gemischtbauweise

Bis 1970 stieg die Anzahl der Segelflugzeuge auf 3542.

Davon waren:

- 20 Flugzeuge in Metall-
- 288 in Kunststoff und
- 3234 in Holz bzw. Gemischtbauweise

Gegen Ende 1975, gab es in Deutschland 4670 Segelflugzeuge.

Davon waren:

- 98 Flugzeuge in Metall-
- 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 Laminar Profile 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 Kunststoff-Segelflugzeuge 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 die das Gold-C mit 3 Diamanten erreicht hatten.

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 eine Gleitzahl von 44.



Die BS1 D-9415 in Unterwössen

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

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.

1975 waren von Glasflügel 133 Standard Libellen, 82 Club-Libellen und 73 Kestrel,
 von Schempp-Hirth 272 Standard Cirrus,
 von Alexander Schleicher 233 ASW15 und
 von Rolladen 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 metrologischen 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.

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

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 weiter zu fliegen. 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 landet schließlich nach 1050 Kilometern in Ancenis an der Loire.

Der Club der 1000 km Piloten war damit eröffnet.

Das Kunststoffzeitalter beginnt auch 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 machte keine Anstalten dies auch zu tun. Sanft setzte er den neuen Vogel ohne Fahrwerk auf die Asphaltpiste. Die Funken fliegen und mein Puls beschleunigte sich enorm. Als dann der Rumpf nach Schäden abgesucht wurde, konnten nur einige Kratzer an der Rumpfschale gefunden werden.

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.

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.

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 DM 100,- 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 Cirruse zusammen.

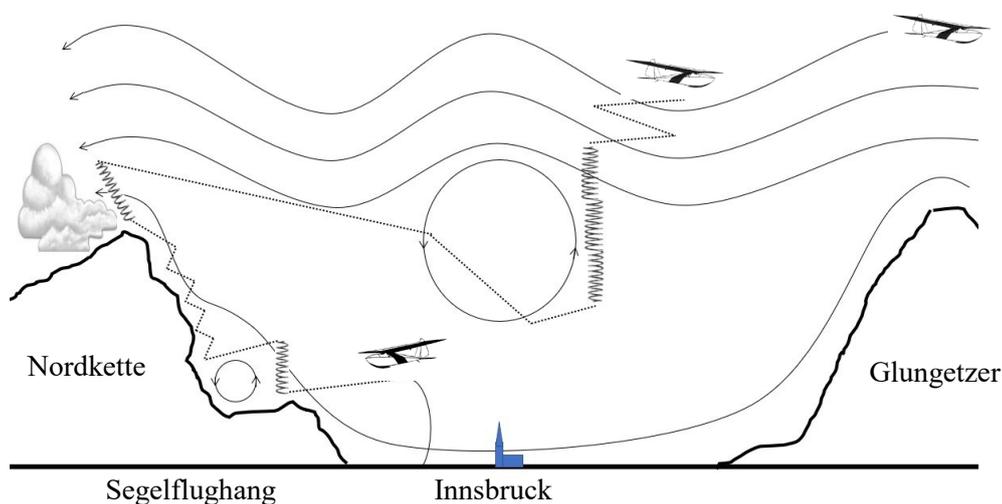


Vor uns sind an die 80 Maschinen in Viererreihen aufgebaut, die von den 2 Doppeltrommelwinden in die Luft gebracht werden sollen.

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 heran zu fliegen 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 Innsbruck Besuch wurde uns folgendes berichtet. Der Pilot war in die Stau-bewölkung geraten und habe die Orientierung verloren. Als er in einer Wolkenlücke kurzzeitig ein Schneefeld sah, entschloss er sich geistesgegenwärtig zu einer Landung. Seine Maschine ging dabei zu Bruch aber er blieb weitgehend unversehrt. Um in der aufliegenden Wolke die Orientie-rung 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 gewaltige 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 Hö-henmesser 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 momentanen 5820 m über Platz 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, die ständige Umrechnung nervt langsam. Jetzt fällt mir auch ein, dass ich einen Fotoapparat dabei habe. Die Landschaft aus 8200 m Höhe, die muss man festhalten.

Langsam lassen die Steigwerte auch hier nach aber es geht immer noch aufwärts. 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 und es sieht nach Abenddämmerung aus. Es ist also höchste Zeit um 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, rätele 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 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 herunterdrückt. 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. Soetwas 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.

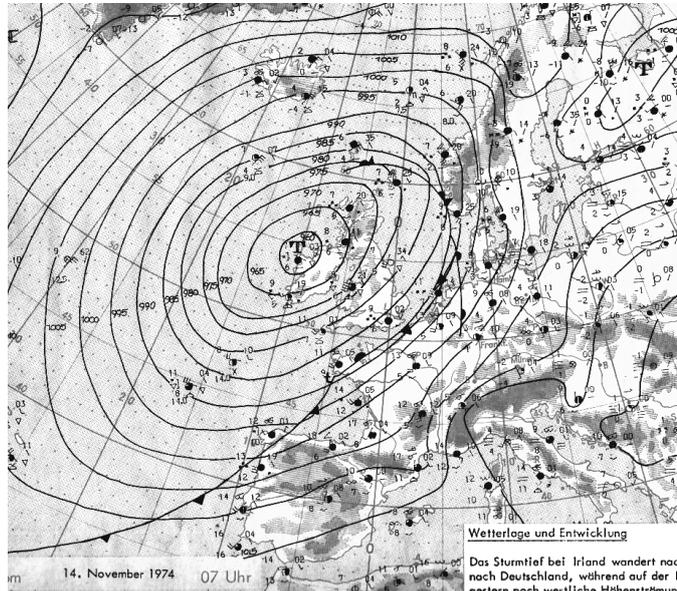
Es waren 8873 m NN.

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

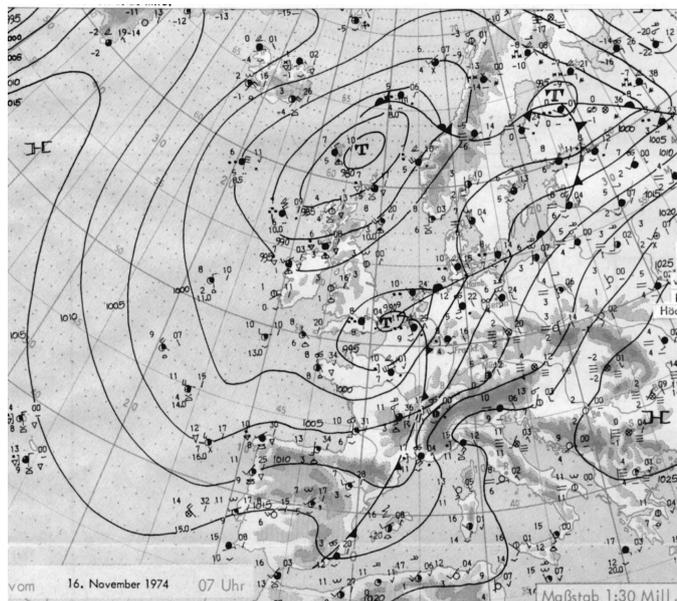


Da scheint sich ja eine interessante Föhnwetterlage zu entwickeln. Ein Anruf bei Helmut Eichmann in Innsbruck bestätigte meine Vermutung. An diesem Tag war der Föhn gegen 12 Uhr bis zum Boden durchgebrochen und Flüge bis zu 3500 m über Grund waren möglich.

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.



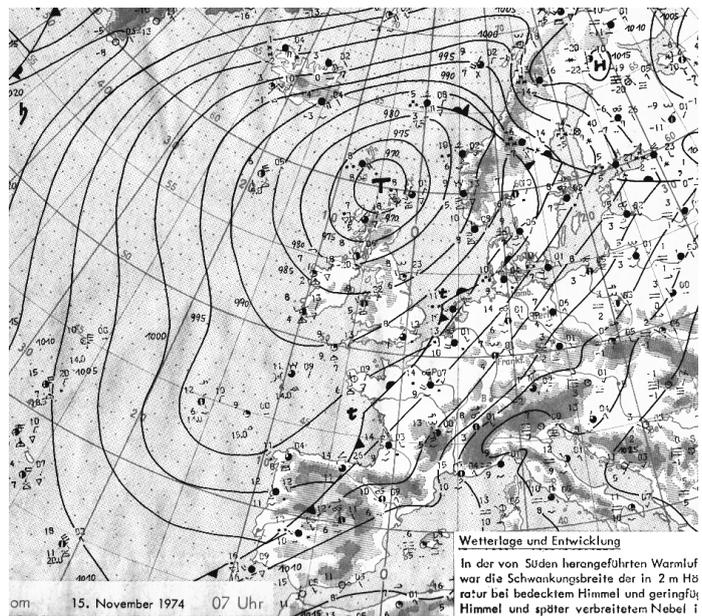
Auch an diesem Tag ist der Föhn gegen 12 Uhr bis zum Boden durchgebrochen und drei Piloten haben die Höhe für den Höhendiamanten erreicht.

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.

Wetterbericht für Samstag den 16.11.1974

Ein über dem Kanal angelaufenes 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 Föhn Böen bis zum Boden durch und alles ist damit beschäftigt die Flugzeuge und Hänger zu sichern, was gar nicht so einfach war. 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 vorigem 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 Staube- wölkung gedrückt werden. Dann geht es über die Stadt in Richtung Pat- scherkofel 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 ange- zeigt 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 da- mit 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 entschließe 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

BAROGRAMMAUSWERTUNG

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

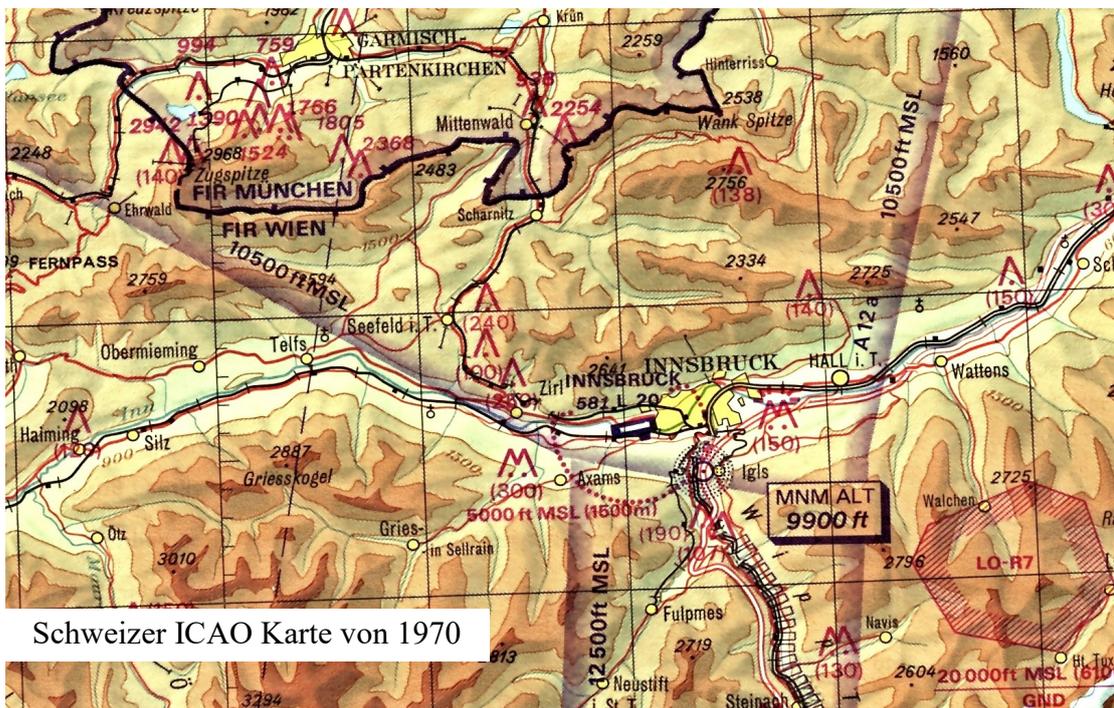


Föhnwind in Innsbruck:

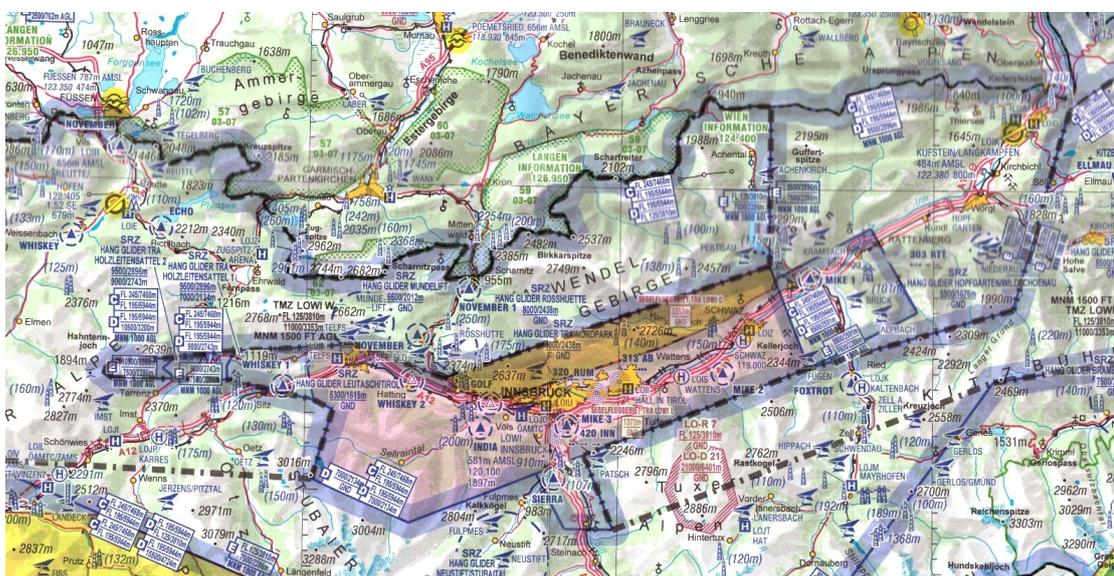
Grundzutaten für den Föhn in Innsbruck sind ein Tiefdruckgebiet in Westeuropa und ein Hochdruckgebiet über Osteuropa. Luftstaus auf der Südseite und sinkender Luftdruck nördlich der Alpen führen zu einem Druckgefälle und zu starken Winden.

Bei Föhnbeginn herrscht am Boden ein leichter Westwind mit ca. 15 bis 25 km/h. Vom Brennerpass durch das Wipp Tal bläst ein starker Wind mit bis zu 75 km/h. Über den Patscherkofel herrschen Windgeschwindigkeiten bis 130 km/h.

Wenn sich der Föhn stabilisiert, dreht die Windrichtung von West auf Süd und die Windgeschwindigkeiten nehmen zu. Dieser Rotoreffekt führt zu mittleren- bis starken Turbulenzen. Durch das Inntal bläst jetzt südlicher und böiger Wind, der über die Nordkette wieder nach oben steigt.



Leider steht Innsbruck für derartige Abenteuer nicht mehr zur Verfügung. Die Freiheiten der 60er und 70er Jahre gibt es nicht mehr. Ein Vergleich zwischen dem Ausschnitt aus der ICAO Karte von 1970 und der von 2018 verdeutlicht dies anschaulich.



LCD-Anzeigen sind für die Luftfahrt ungeeignet.

Ja wie soll man nun so etwas bewerten. Da entwickelt einer aus unserem Verein ein Gerät mit dem alles einfacher geht und dann verhindern die Behörden den Einsatz.

Bisher hatten wir in unserem Motorsegler eines der üblichen VOR- Anzeigegeräte mit dem die Richtungsinformation zum UKW-Drehfunkfeuer abgelesen werden kann. Sollte sich einer einmal verfransen, war dies ein geeignetes Hilfsmittel, um wieder auf den rechten Weg zu finden.

Da man alles verbessern kann entwickelte Walter Freter 1971 ein Funknavigationsgerät, das im Gegensatz zu den bisher eingesetzten Ausführungen wesentlich einfacher und sicherer arbeitete. Während die auf dem Markt befindlichen Geräte manuell abgestimmt werden mussten, zeigte das neue Gerät auf einer LCD-Anzeige die Richtung zum Funkfeuer automatisch an. Ferner wurde angezeigt, ob sich das Luftfahrzeug zum oder vom Sender wegbewegte. Natürlich wird in unserem Motorsegler dieses Gerät zu Testzwecken eingebaut und wir sind begeistert.

Das war nicht seine erste Entwicklung in diesem Bereich. Aufgrund einer Ausschreibung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt“ hat er 1957 ein Funkgerät mit kleinsten Ausmaßen und großer Reichweite entwickelt das dann von Walter Dittel Luftfahrtgerätebau Landsberg am Lech 1959 übernommen und unter der Bezeichnung SFG 4/59 in Serie hergestellt wurde.



Zu einem recht professionellen Ergebnis hat das Basteln mit Bit und Platinen in diesem Fall geführt: Im Instrumentenbrett des kleinen Motorflugzeuges ist ein VOR-Navigationfunkgerät zu sehen, das Walter Freter (im Bild) von der Segelfluggruppe Siemens-München mit einem Mikrocomputer so ausgerüstet hat, daß die unter dem Gerät montierte Digital-LCD-Anzeige den Kompaßkurs zur nächsten Station laufend „vorrechnet“. Zur Zeit wird der Mikrocomputer noch auf alle Navigationsfrequenzen im europäischen Raum programmiert. Der Pilot kann also künftig die Nachschlagewerke am Boden lassen.

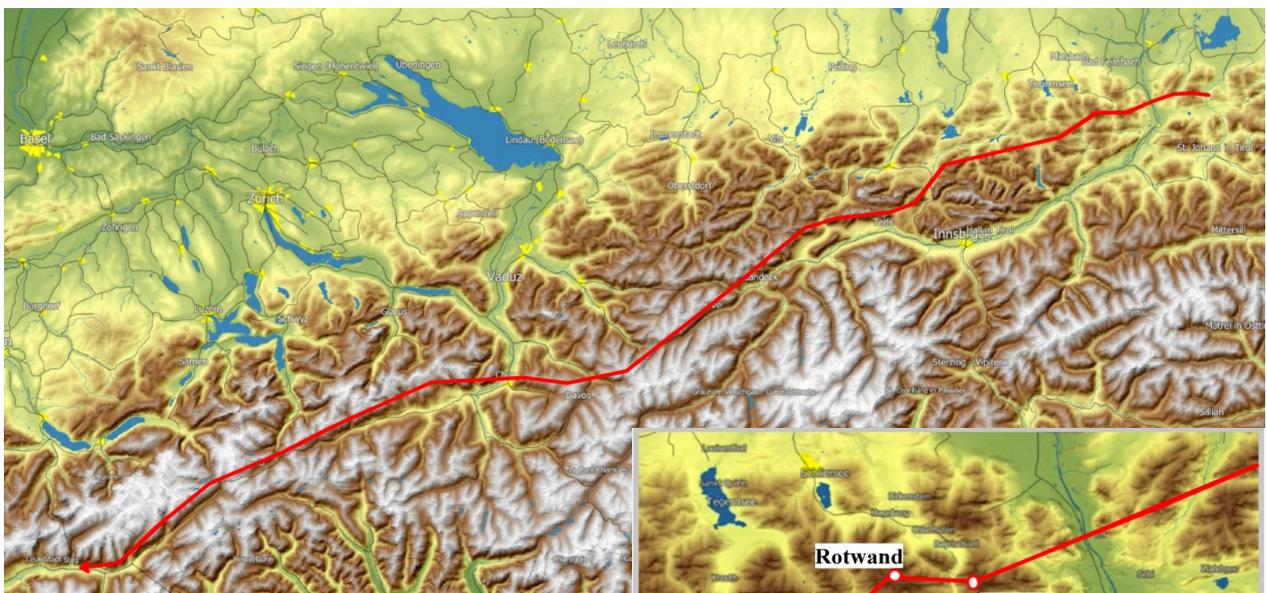
Diesen Fortschritt für die Funknavigation verhinderte das Luftfahrtbundesamt! Eine digitale Anzeige für ein Luftfahrzeug, so etwas hatte man bisher nicht, das ist doch bestimmt nicht sicher. Das vorgestellte Gerät mit einer mechanischen Anzeige, dazu könne man ja sagen, aber mit so etwas wie einer digitalen Anzeige, da habe man große Bedenken. Anscheinend saßen da Leute, die mit der neuen Technologie nicht viel anzufangen wussten.

Die Zulassung gestaltet sich auf Grund der digitalen Anzeige derart schwierig und kostspielig, dass nach langem Kampf von der Zulassung Abstandgenommen wurde. Diese fortschrittliche Entwicklung wurde deswegen nicht marktreif! Nur in unserem Motorsegler kam der Prototyp zum Einsatz und verrichtete über mehrere Jahre zur vollen Zufriedenheit seinen Dienst.

So weit die Flügel tragen

10.45 Uhr und ich klinge 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 soweit 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 der 7.6.1976 und nun ist es soweit. 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 im Rohnetal zu fliegen steht fest. Die Abmessungen der Schweizer ICAO Karte, dieses Monster von 1,2 x 0,8 m, ist so zurechtgeschnitten und gefaltet, dass sie auch im en-



gen 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 Großer 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 zu 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 lässt 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.



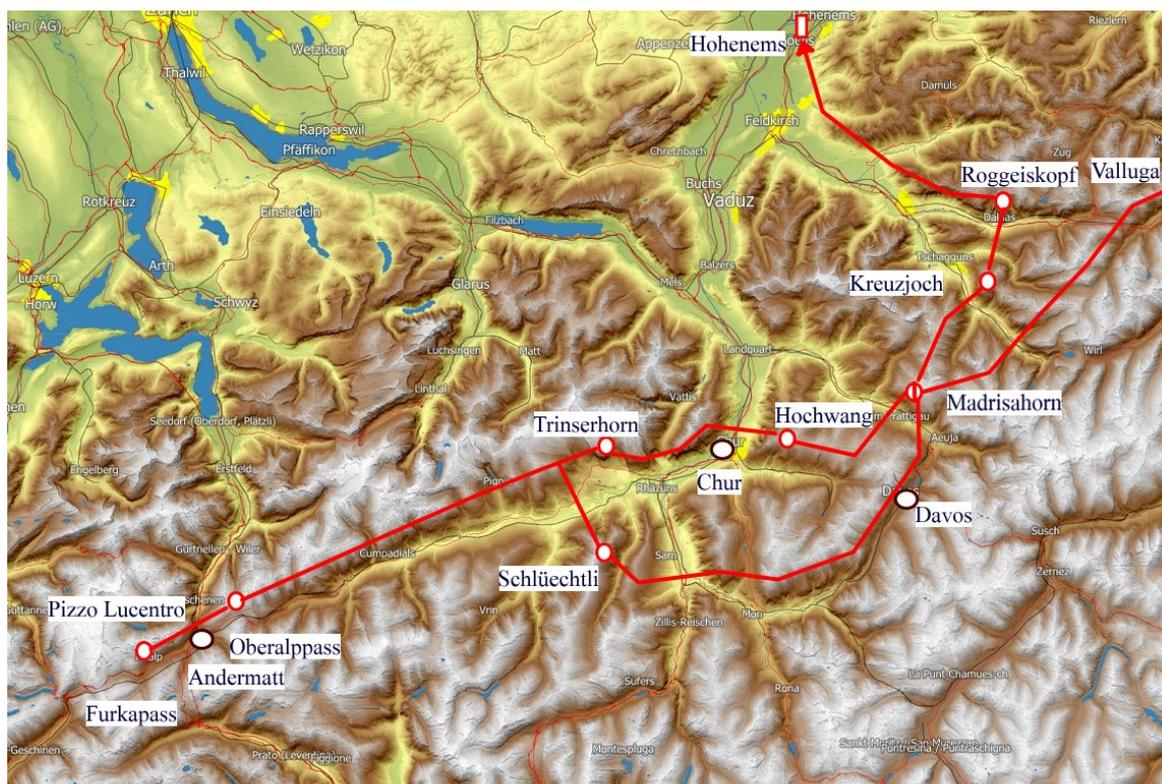
Auch die Lechtaler gingen gut und jetzt bin ich 300 m über der Parseierspitze (3036 m). Meinen ursprünglichen Plan, das Paznauntal entlang zum Silvretta Stausee zu fliegen, verwerfe ich. Die Wolken dort sehen zwar ganz ordentlich aus, aber die 25 km zwischen Hoher Riffler (3168 m) und Kuchenspitze (3146 m) bietet mir zu wenig Spielraum zwischen Gipfel und Wolkenuntergrenze. Ich fliege also zum Arlberg-Pass weiter. 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 Ausschlaufen. Es ist unterdessen 16¹⁵ 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 Lucentro (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 Rohne-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 hinunter zu bringen.



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 in 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 Meter 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 ist anwesend. Wir, Dieter Bötcher, Gustaf Leyendecker und ich dürfen auch 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 seiner 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.

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, Dieter Bötcher, Gustaf Leyendecker und ich, 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 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 Achantals 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 nun heißt es Klappen raus, den Vogel in den Slipp und runter auf 3500 m. Ich fliege gegen Süden und bin über dem Klobenstein am Ende des Achantals 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, 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 Mitlenwald) 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 war der Anlass sich näher mit dem Problem Sauerstoffmangel 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 Verminderung der Konzentrationsfähigkeit bemerkbar. Dieses äußerte sich dadurch, dass ich bei der Zuordnung von farbigen Stäbchen in farbige Löcher die ersten Fehler machte. Bei anderen begannen die Symptome bereits bei 3400 m und am schlimmsten war es bei einem starken Raucher. Bei ihm traten die ersten Anzeichen bereits in einer Höhe von 2800 m auf.

Die Erkenntnis aus dem Besuch:

- Im Bereich von ca. 2000 m Höhe bis ca. 4000 m. wird die Leistungsfähigkeit deutlich reduziert.
- Im Bereich von ca. 4000 m bis zu ca. 7000 m. ist mit erheblichen Störungen, bis hin zu Bewusstlosigkeit und Tod zu rechnen. Sowohl die Leistungsfähigkeit wie auch die Entscheidungs- und Reaktionsfähigkeit nimmt erheblich ab.
- In Bergsteigerkreisen wird ab 7000 m von der Todeszone gesprochen. Ohne Akklimatisation wird in 7000 m Höhe von 5 Minuten bis zum Einsatz von Störungen ausgegangen.

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 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 soweit. 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 Sicherheits-

ballast 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 höherer 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 Alleebäume, 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.

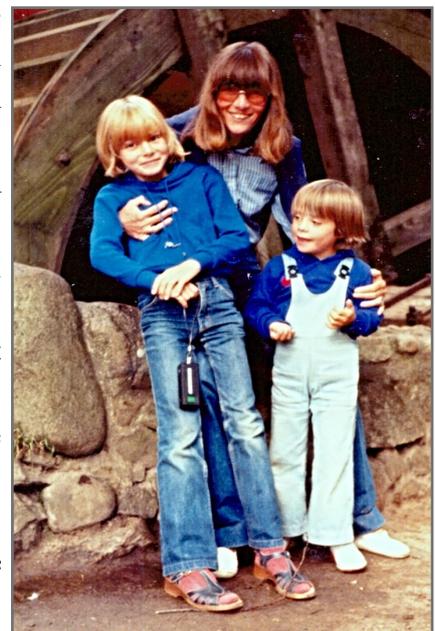
Helmut Grix, ein befreundeter Segelflieger und Stammgast in Unterwössen, hatte in den vergangenen Jahren das Gelände auf der Alpensüdseite bereits erkundet und 1975 am Flugplatz Lienz-Nickolsdorf ein Osterfliegerlager organisiert. Da die Nickolsdorfer in der Regel erst ab Mai den Flugbetrieb aufnahmen, 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 (Vorsitzender) 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 schadhaften 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 trug 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.



Aufrüsten

Es tut sich etwas in unserem Verein. 1977 wurde von der FAI eine neue Wettbewerbsklasse eingeführt, die sogenannte „15-m-Klasse“. 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 und die Wendigkeit.

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 ausprobieren. 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 dem eigenen 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 einer 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 seinen 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 heran geschoben 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 „Groß Glockner“ 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 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 näher zu bringen und nun löcherte 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, dies ist eine Erklärung und deswegen war eine Antwort nicht so einfach. Es wird vieles zur Routine, wenn man öfters 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 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 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. Wenn man in einer Gruppe zusammen fliegt achtet man meistens auf diese Maschinen. Aber da gibt es noch andere, wir sind bei gutem Wetter ja nicht alleine unterwegs, und diese Freunde muss man auch im Blick behalten. Luftraum Beobachtung 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 Absaufrisiko 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, 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 Landeinteilung 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 persönliche Checkliste für einen Überlandflug bewährte sich dabei. Diese Liste beinhaltet alles, von den Vorbereitungsaufgaben bis zur persönlichen Ausrüstung und dem Prozedere nach einer Außenlandung. Was für Überlandflüge notwendig war, war somit vorhanden.

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 Forschenden, der vorwärtsstürmte und den Zögerlichen, der aufs oben bleiben großen Wert legte und deswegen langsamer war. Ich hatte es mir leichter vorgestellt einen solchen Haufen über eine längere Strecke zusammen zu halten. 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.

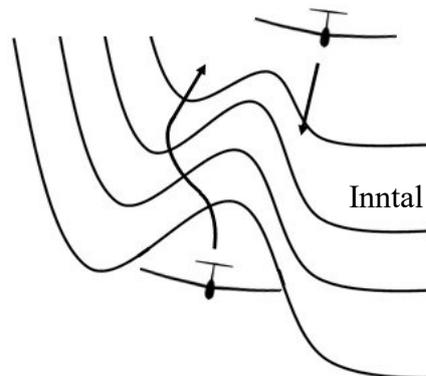
Die körperliche Leistungsfähigkeit ist natürlich ein wichtiges Thema, aber es kommt nicht alleine darauf an. Die geistige Leistungsfähigkeit nimmt in unserer Sportart einen hohen Stellenwert ein. Besonders deutlich wird dies bei längeren Flügen, bei denen man 6 bis 7 Stunden unterwegs ist und ständig 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 eincurve flieg ich ihm genau vor die Schnauze. Unter ihm hindurch tauchen, 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 auszuweichen. 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 grade 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 hab 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 grade 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.

Im Anhang der Streckenfluglehrgang in Kurzfassung.

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 nahekommen. 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 Mühlendorfer 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 sitz 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 grade 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 Könner, 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 so lange das Auto fährt. Das am Fallschirm schweben kann man auch hier genießen und man braucht nicht aus einem Flugzeug zu springen.



Doppelschlepp 28. Juni 1992

Wieder einmal gibt es Probleme in Unterwössen. Ein Mensch liebt die Berge und das Achenal, ja das ist für ihn etwas ganz Besonderes und deswegen zieht er dort hin. 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 Windschlepp 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-Schlepp Mangel durch Doppelschlepp zu mildern. In der Theorie wusste man Bescheid wie so etwas abzulaufen hat, aber die Praxis musste erstmal erprobt werden. Klar war die Seillänge, 30 - 40 Meter beim kurzem und 50 - 60 Meter beim langen Seil. Klar war auch, dass das Segelflugzeug am kurzen Seil die Leeposition einnimmt, als erstes abheben und als letztes 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 kurzem Seil und ich fliege die ASW 20. Leicht versetzt haben wir uns hinter der Remo eingereiht. Etwas erhöhten Pulsschlag 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, etwas 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 Pulsschlag 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 SB 5 hängt etwas höher. Diese Höhenstafflung versuchen wir während des gesamten Schleppts 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

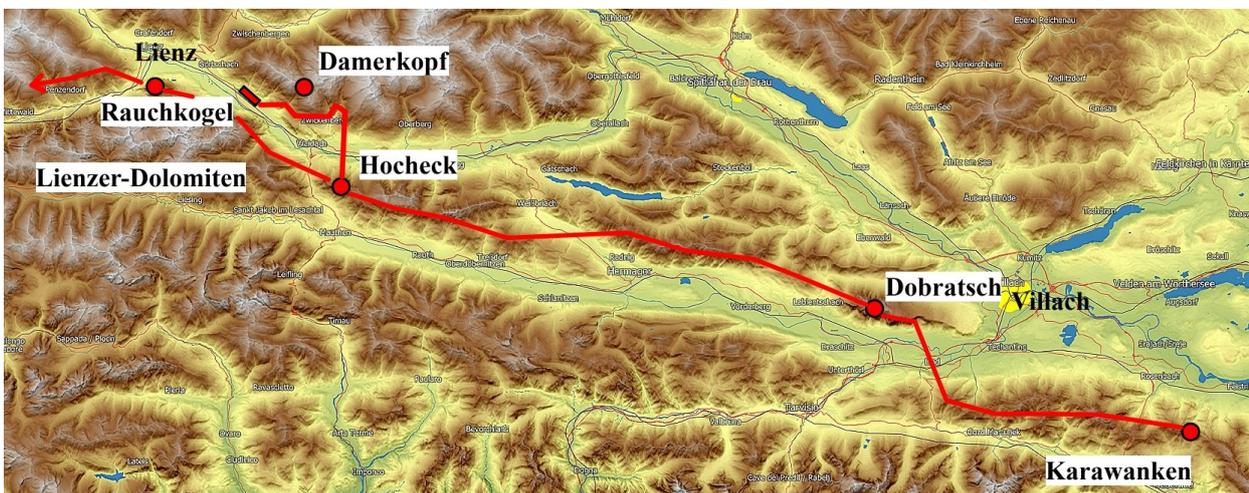
Wieder einmal ist heute der letzte Tag eines Osterfliegerlagers in Lienz. Vorgesehen war, dass wir am Vormittag zusammen packen aber bei diesem herrlichen Flugwetter muss das Ganze noch einmal überlegt werden. Es reicht doch noch, wenn man am Nachmittag die Zelte hier abbricht, dann kommt man immer noch 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 phantastisch 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.

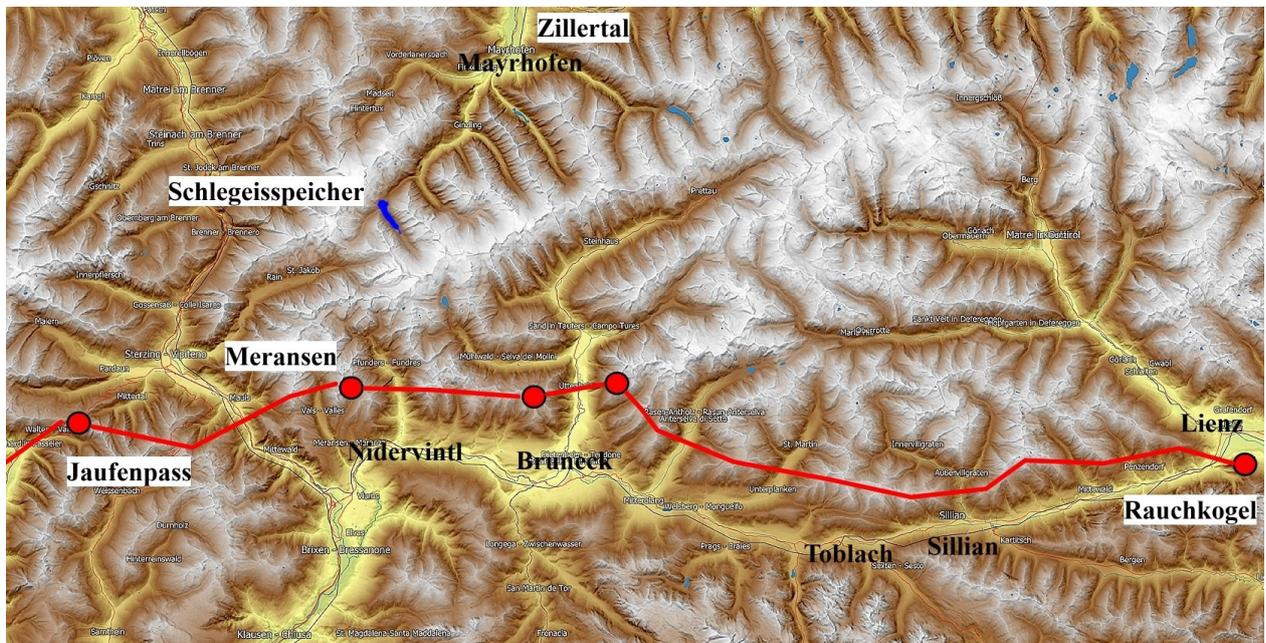
Ich hätte doch den Bart am Ostende des Dobratsch mitnehmen sollen. So knapp wie ich jetzt über der Hangkante hänge, hätte es nicht sein müssen zumal hier die Thermik erst gesucht werden muss. Es dauert etwas bis ich den Einstieg finde. Die Steigwerte sind hier um einiges geringer und im Funk hören sich Kollegen, die östlich des Loibipasses unterwegs sind, nicht gerade zuversichtlich an. Zwischen dem Karawankentunnel und den Loibipass breche ich ab und drehe um. Etwas ernüchert geht es zurück zum Dobratsch. Wenn man zurückblickt kann man südlich der Karawanken leichten Südfluteinfluss 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 Lienz Dolomiten.

Genauso flott wie der Hinweg war auch der Rückweg. Ohne viel Höhenverlust komme ich am Hocheck an und fliege auf der Nordseite der Lienz 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.

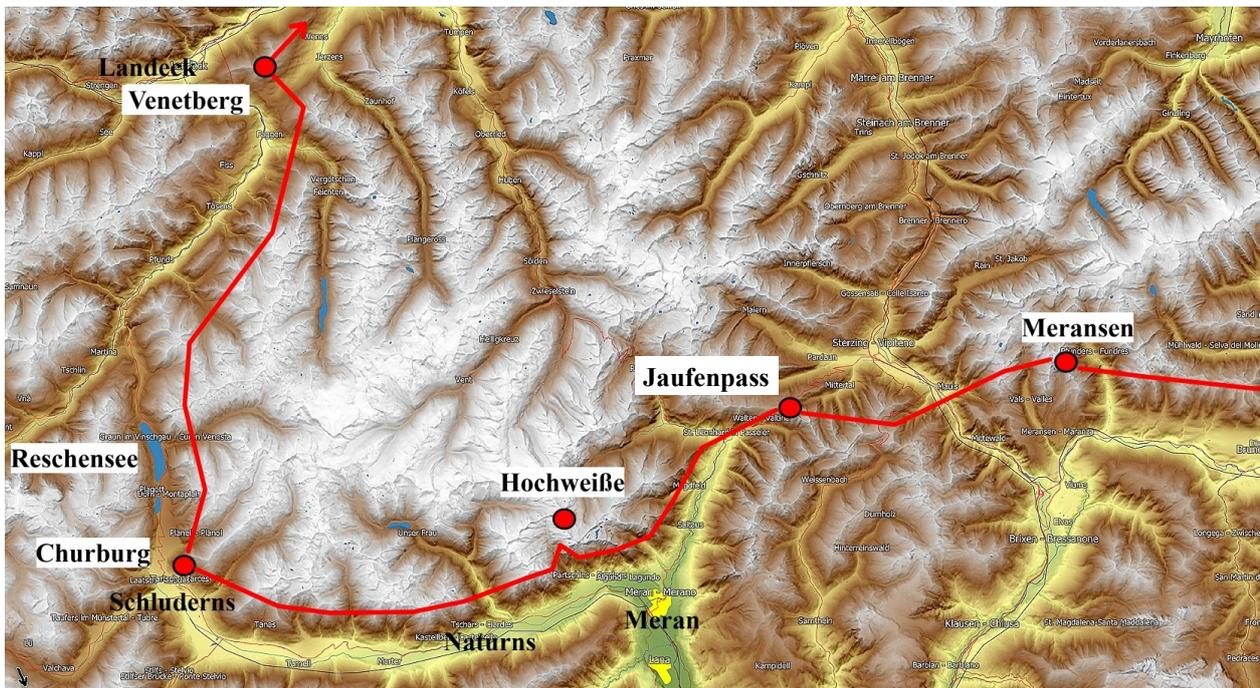
Über Silian und Toblach geht es auf der Nordseite des Pustertal nach Bruneck. Weil ich dort bisher immer einen guten Bart hatte und um schnell voranzukommen ignoriere ich einige kräftige Aufwinde. Diesmal habe ich aber Pech. Mein Bart an der Ostseite von Bruneck ist heute alles andere als kräftig und wird deswegen verschmäht. Auf der Westseite komme ich grade noch so über Hangkante an, 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 den 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 Skigebiet Meransen.



Bei Niedervintl mündet das Pfunderertal im 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 Sachen 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.

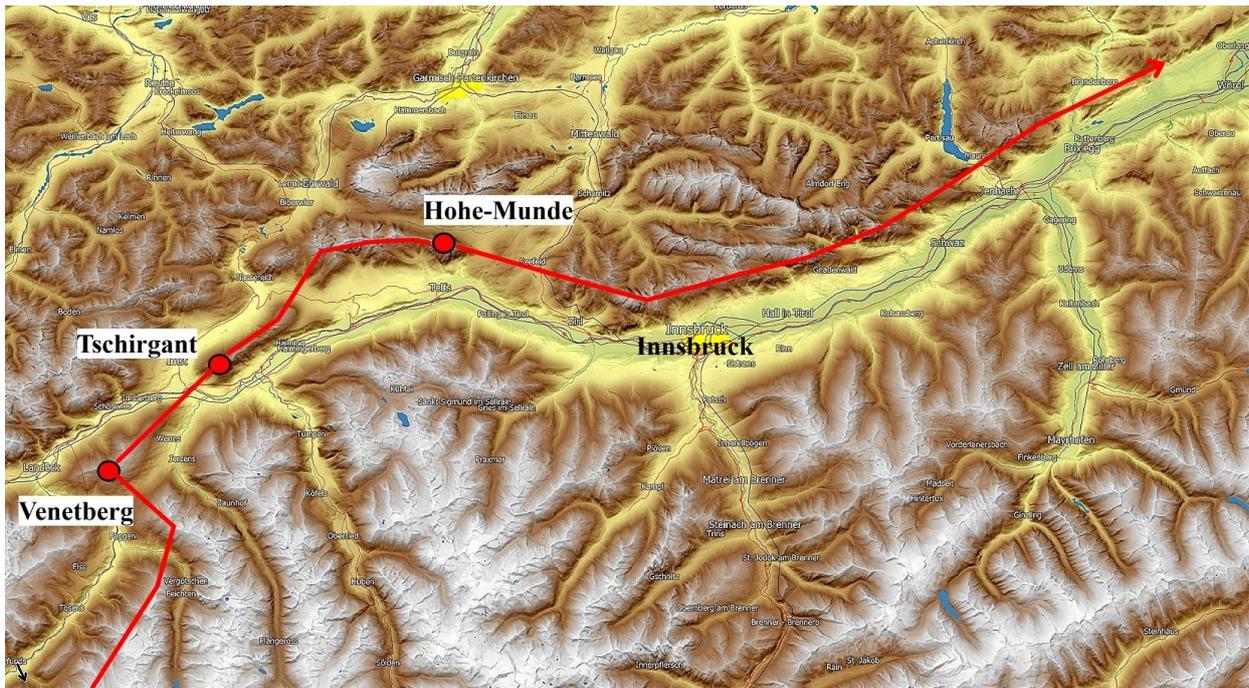


Überall geht es ein wenig, aber so richtig geht es nirgends. Ich habe genügend Höhe um bis nach Meran und zum Eingang des Vinschgau durchzufliegen. Hier hab ich kräftiges Steigen erwartet aber dem ist nicht so. Nicht mal einen Meter Steigen bringt diese Ecke. Erst als ich ins Tal, das zur Hochweisse (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 grade 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 doch 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 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.



Ich komme immer langsamer 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 der 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 zurück kommt 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 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 Karwendels 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



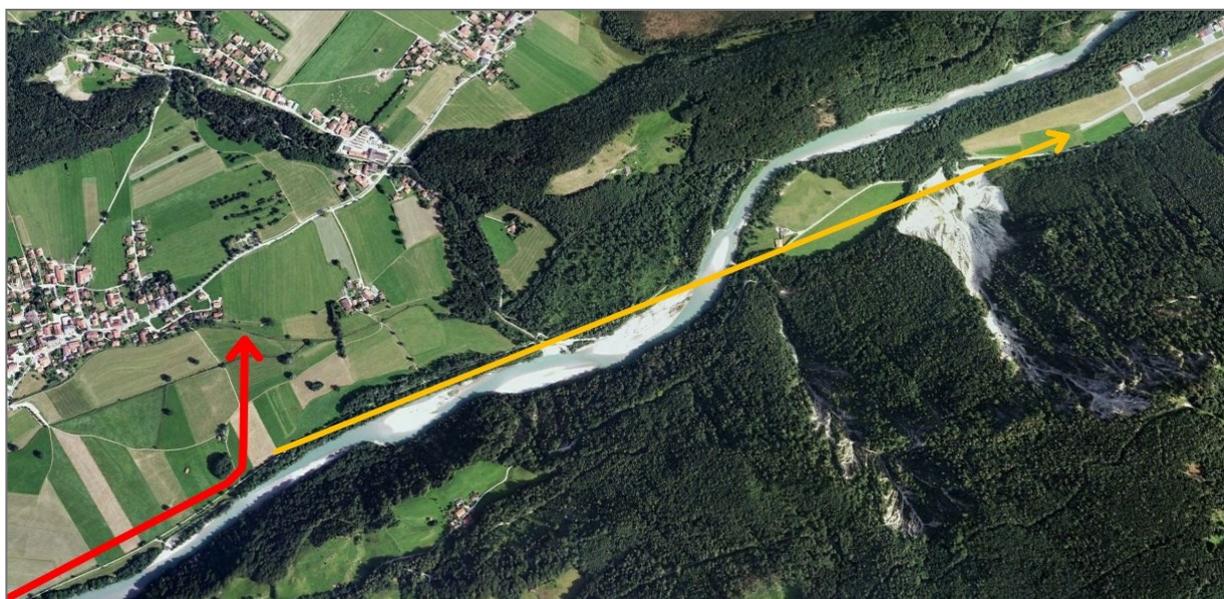
halber Meter steigen. Kurze Zeit später sind auch die Wolken wieder da und das Steigen verabschiedet sich. Etwas frustriert geht es Richtung Zahmer-Kaiser, wo ich knapp oberhalb der der Kante des Kufsteiner-Hangs ankomme. Nach Unterwössen reicht das natürlich nicht und die Aussicht auf etwas Steigen 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 daran zu halten. 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 Mannschaftsstärke und aus dem anschließenden



enden 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 Segelflieger 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 Kroner Zeitung näher zu bringen, die über die Zusammenstöße von Helmut Grix und Sepp Brasser 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 wie 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 soetwas 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 das 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 Vögel 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 Kreisinnere 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 Trudelbewegung, 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. Selbst im Luftkampf ist der Adler ein großartiger Flieger. Bei St. Johann in Tirol konnte ich beobachten wie sich ein Adler, der von einem Kollegen von oben angegriffen wurde auf den Rücken drehte und im Rückenflug mit seinen Krallen den Angreifer abwehrte. Dabei verkrallten sich die beiden Tiere und trudelten gemeinsam nach unten.

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.

Beim Betrachten des Schadens wurde schnell klar dass die Besatzung knapp einer Katastrophe entgangen sind. 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 wird, dass er aber so gut wird und eine bedeutend größere als meine 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 Sportzeuge 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.

uk



**DEUTSCHE MEISTERSCHAFT
IM STRECKENSEGELFLUG**
im Luftsport-Verband Bayern e.V.

Eingang

Lfd. Nr. 565

Klasse FAI

Anmeldung vom 10.6.1989 (Datum des Fluges)

Offene	FAI-15m	<input checked="" type="checkbox"/> Standard	Club	Doppelsitzer
Hauptkonkurrenz	Juniorenkonkurrenz	Damen	Einzelwertung	<input checked="" type="checkbox"/> Mannschaftswertung

(Bitte ankreuzen)

Pilot: Hans Limmer geb.: 9.12.1936 LVB-Mitgliedsnr.: _____
 Vor- und Zuname

Wohnt: 8025 Unterhaching Straße: Zugsplatzstr. 27

Mitflieger: _____ geb.: _____ LVB-Mitgliedsnr.: _____
 Vor- und Zuname

Name und Anschrift des Vereins: 56517

Flugzeugtyp: HSW 20 D-2020 Handicap-Faktor H = 108

Startort: Unterwössen Höhe: 555 m NN

Startzeit: 9:45 GMT Ausklinkhöhe: 1000 m GND Wasser/F-Schlepp

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°37'28" E E/Wende erreicht: ja/nein

3. Wendepunkt: Robbrand 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/

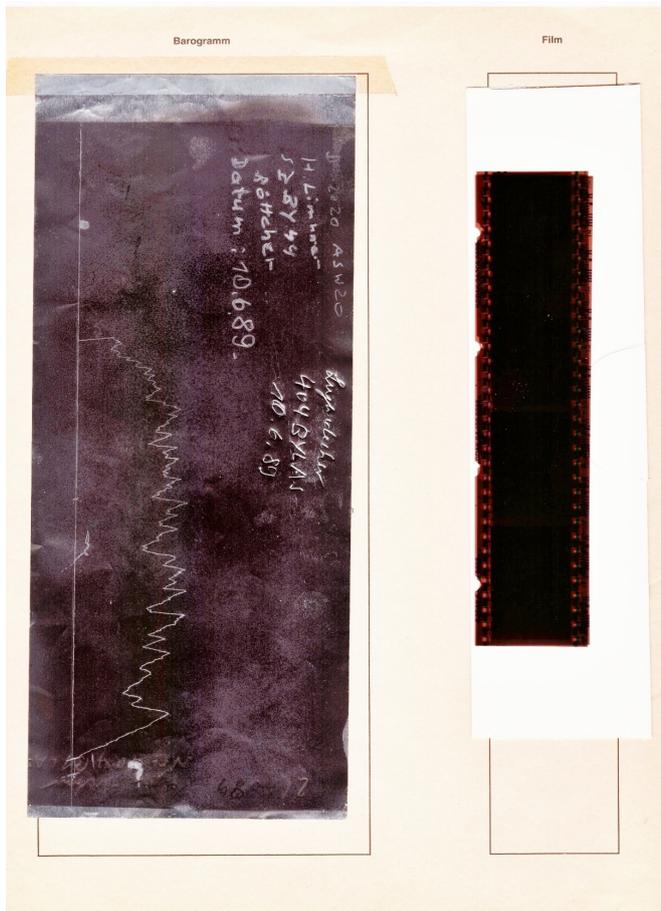
28% (bis 500 km und bei mehrmaliger Umrandung),
 25%/45% (über 500 km)-Klausel erfüllt: ja/nein

Gesamtstrecke: 518 km

WERTUNG		P _{kon} = $\frac{\text{Strecke} \times F \times 100}{H}$	
<u>518</u> km x 1,00 F = _____ Punkte	P _{kon} = _____	_____ x 100	P _{kon} = _____
_____ km x 1,50 F = _____ Punkte	P _{kon} = _____	<u>777</u> x 100	P _{kon} = _____
_____ km x 1,75 F = _____ Punkte	P _{kon} = _____	_____ x 100	P _{kon} = _____
_____ km x 2,00 F = _____ Punkte	P _{kon} = _____	<u>719</u> <u>81</u>	P _{kon} = _____
Gesamt _____ Punkte			

Während des Fluges wurden alle gesetzlichen und flugsicherungsrechtlichen Auflagen beachtet. Die Ausschreibung zur diesjährigen DMST ist mir bekannt.

Unterschrift des Piloten: [Signature] Unterschrift des Sportzeugen: [Signature] Nr. 400
174



Aufnahmen	Beschreibung der Aufnahmen Bestätigung der Wendepunktrundung durch Sportzeugen
	<p>Vor dem Start</p> <p><i>Seydacher</i> 1 Sportzeuge Nr. 404 B9LAS</p>
	<p>Unterwössen Flugplatz Halle N von N</p> <p><i>Seydacher</i> 2 Sportzeuge Nr. 404 B9LAS</p>
	<p>Zell am See Schmittenhöhe Haus von O</p> <p><i>Seydacher</i> 3 Sportzeuge Nr. 404 B9LAS</p>

	Beschreibung der Aufnahmen Bestätigung der Wendepunktrundung durch Sportzeugen
	<p>Landeck Venetberg Sender von W</p> <p><i>Seydacher</i> 4 Sportzeuge Nr. 404 B9LAS</p>
	<p>Rastatt ROBbrand Sender von SO</p> <p><i>Seydacher</i> 5 Sportzeuge Nr. 404 B9LAS</p>
	<p>Nach der Landung</p> <p><i>Seydacher</i> 6 Sportzeuge Nr. 404 B9LAS</p>

Da ist zunächst die Dokumentation des Fluges. Der Barograph 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 Dokumentationen von interessanten Flügen unterbleiben.

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 Alexsander Müller mit seinem Nimbus 3T mithalten zu können, aber mit dem Vierten im Bunde, Johannes Renner mit seiner Glasflügel 303 Mosquito dürfte die ASW 20 gleichziehen.

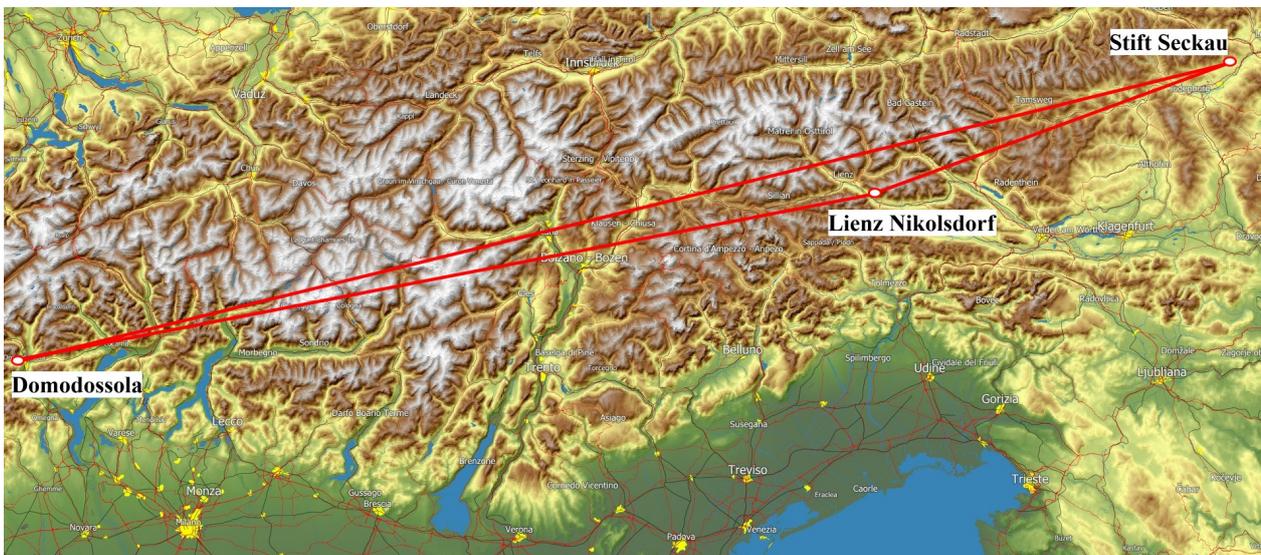
	ASW 20	Mosquito	Ventus CT	ASH 25	Nimbus 3T
Spannweite	15 m	15 m	17,6 m	25 m	25 m
Gleitzahl	42	42	48	58	57
Geringstes Sinken	0,59 m/s	0,61 m/s	0,58 m/s	0,42 m/s	0,48 m/s
max. Fluggewicht	454 kg	450 kg	500 kg	750 kg	750
max. Geschwindigkeit	265 km/h	250 km/h	270 km/h	280 km/h	275 km/h

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 Jahre 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, dem zur Verfügung stehenden Material, der körperlichen Verfassung und durch das Talent bestimmt.

Ich kann mich noch gut an die Spatzen-Zeit vor 20 Jahren erinnert. 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 hinterherschau 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, dies 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 auseinander zu laufen 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 soetwas 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 Militär-Flugplatz 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 solcher Leistung ein bisschen näherkommen, das müsste doch gehen.

1987 waren es hier auf der Alpen-Südseite schon mal etwas über 600 km. Damals kam grade das mehrfache Umrunden eines Dreiecks in Mode und das musste ich natürlich auch ausprobieren. Drei Mal 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

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.

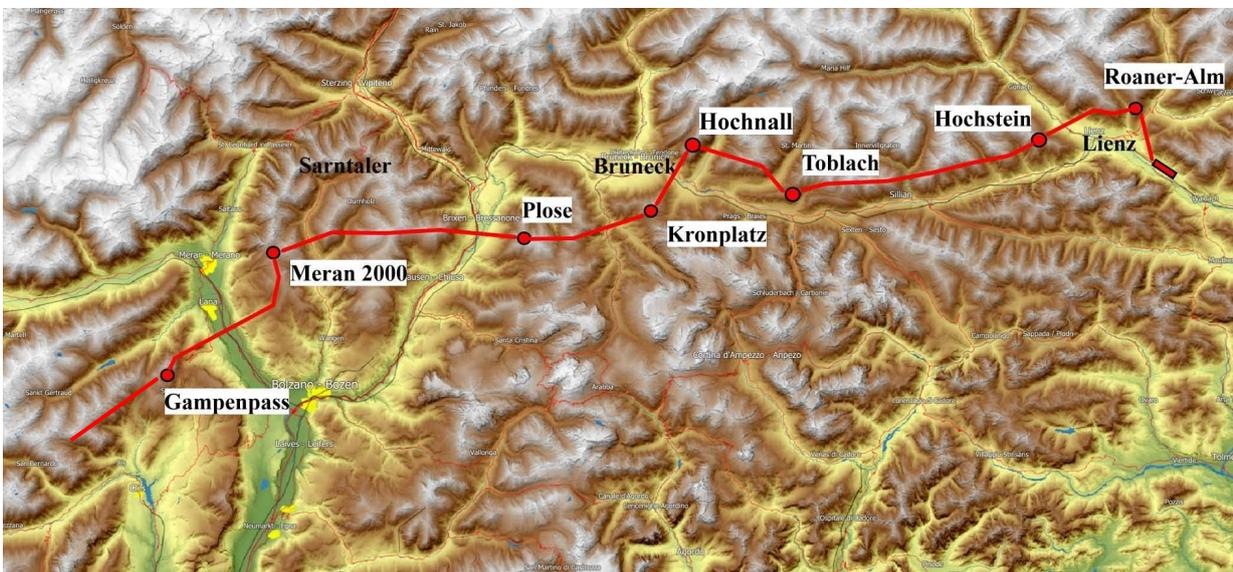
Jetzt ist so ein Tag, ich bin mal nicht in der Firma, sondern im Osterurlaub und die Gelegenheit, mein Vorhaben, die 750 km Strecke in die Tat umzusetzen, ist da. Heute gehören wir mal zu den ersten die am Flugplatz sind und die Maschine zusammenstecken. Dann trage ich die Strecke Stribach - Straßenkreuzung, Domodossola - Bahnhof, Berg im Drautal - Draubrücke, 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.



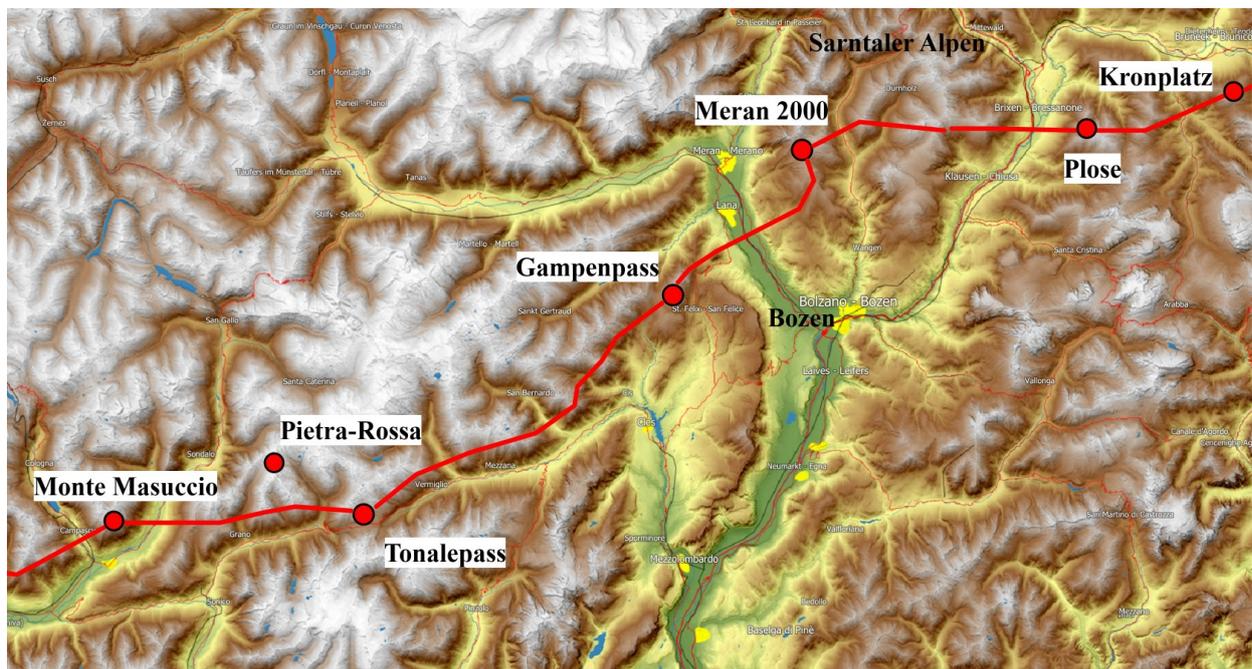
Über das Zetterfeld, dem Schigebiet von Lienz, geht es zum Hochstein am Eingang zum Pustertal.

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.

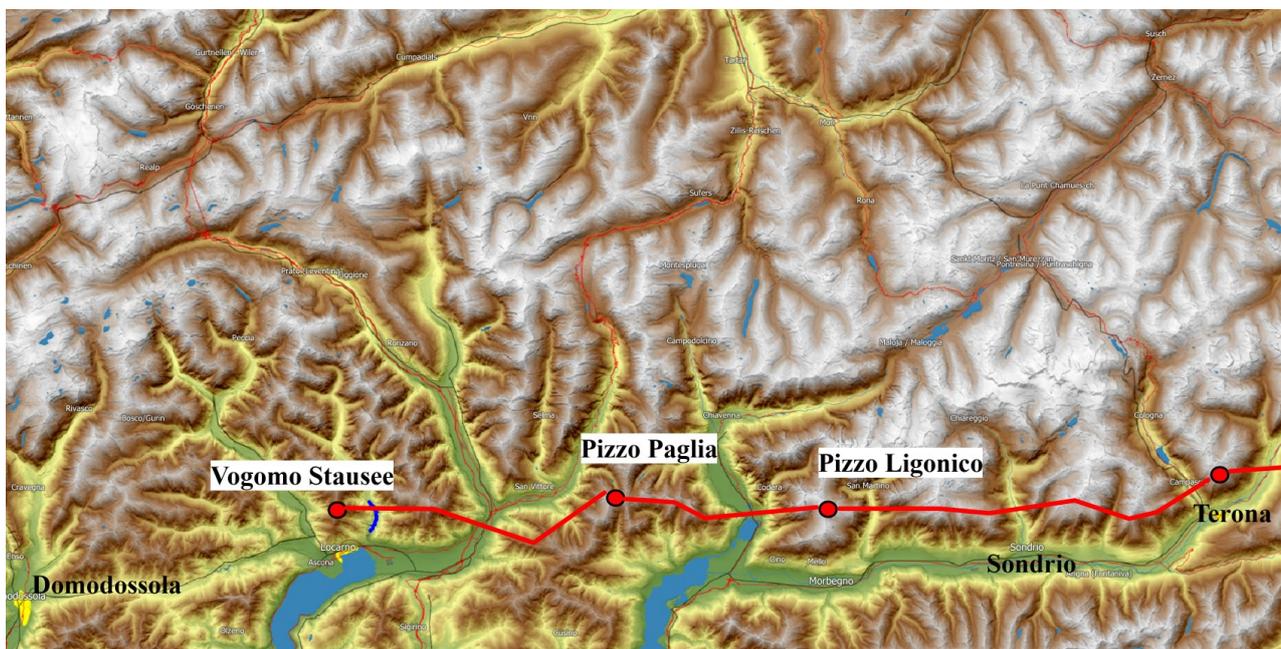
Es geht auch noch ganz gut, aber als ich nach Überfliegen des Vogomo Stausees einige Regentropfen einfange, reicht es. Ich breche ab und drehe um.

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.

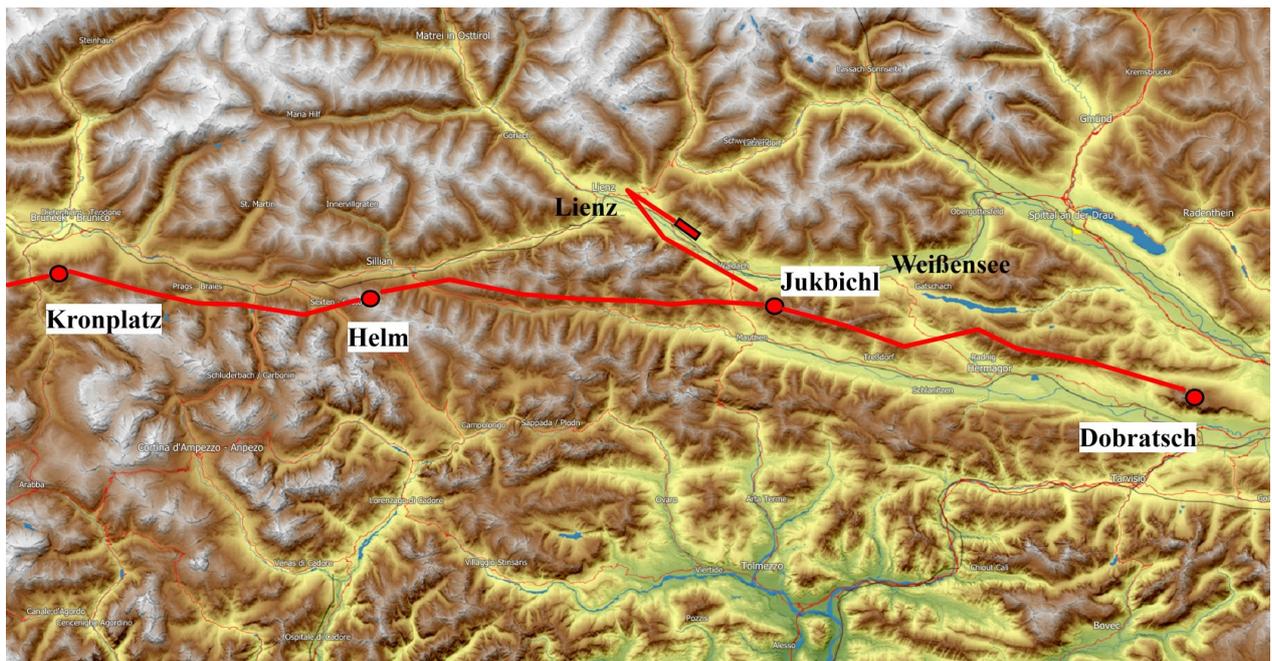
Am Gailbergsattel habe ich dann die Höhe um die letzten 30 km, ich muss ja noch zum Fotografieren bis zur Straßenkreuzung von Stribach, sicher im Gleitflug zurückzulegen.

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.



Ein Leistungsvergleich

Leistungen im Segelflug werden meistens in der Öffentlichkeit nach den erreichten Streckenkilometern bewertet. Natürlich ist 1000 km ein Wert, der ins Auge sticht, aber man kann ihn nicht ohne weiteres mit anderen 1000 km Flügen gleichsetzen. Das dem Piloten zur Verfügung stehende Material spricht hier auch ein Wörtchen mit. Mit einem Gleitwinkel von 1:57 ist das Erreichen einer solchen Strecke dann doch etwas einfacher als wenn der Gleitwinkel nur 1:47 beträgt. Die Fähigkeit eines Piloten lässt sich demnach nicht ausschließlich an den Streckenkilometern erkennen.

Nach Streckenkilometern bewertet sind bei mir die 751 km mit der ASW 20 meine bisher größte Leistung. Der weiteste Flug war es, aber bedeuten diese 751 km auch eine echte Leistungssteigerung? Gegenüber den bisher geflogenen Strecken auf gleichwertigen Flugzeugen war es eine geringe Steigerung, aber im Vergleich zu den 509 km mit dem L-Spatz, den ich bisher als meine Bestleistung angesehen hatte, komme ich ins Grübeln. Wenn sich die Daten dieser Flugzeuge so stark unterscheiden, dann dürfen ja auch die damit erreichbaren Strecken dementsprechend unterschiedlich sein.

Das beste Gleiten wird beim L-Spatz mit 29 bei 73 km/h
und bei der ASW 20 mit 42 bei 100 km/h angegeben.

Beim Versuch diese beiden Flüge zu vergleichen, komme ich schnell ins Schwimmen. Als Flugdaten stehen nur die Barogramme zur Verfügung und deren Auswertung führt zu keinem sinnvollen Ergebnis. Was für einen Vergleich bleibt, ist nur die geflogene Strecke und die Leistungsdaten der Flugzeuge.

Ausgehend vom 500 km Flug mit dem L-Spatz komme ich zu folgendem Ergebnis:

Im reinen Gleitflug bei ruhender Luft und einem Höhengewinn von 17.240 m, kommt damit ein L-Spatz 500 km weit.

Bei gleicher Ausgangshöhe schafft eine ASW 20 damit 724 km im.

Für die 500 km mit dem L-Spatz habe ich 8 h 47 min, und für die 750 km mit der ASW 20 habe ich 8 h 32 min benötigt.

Beim Gleitflug und auch bei der Geschwindigkeit sind die Unterschiede zwischen 500 km mit einem L-Spatz und 750 km mit einer ASW20 fast gleichzusetzen. Eine höhere maximale Gleitzahl bei höherer Geschwindigkeit erlaubt eine längere Gleitflugstrecke bis zur nächsten Aufwindzone und dies führt zu höherer Durchschnittsgeschwindigkeit und damit zu einer größeren Strecke. Während ich beim Spatz bei einer Talquerung oft unterhalb der Hangkante ankam und mich mühsam wieder hocharbeiten musste, reduzierte sich dies mit der ASW erheblich. Demnach war der Flug mit dem L-Spatz um einiges anstrengender.

Für mich ist damit entschieden, die 500 km mit dem L-Spatz, dies ist meine Spitzenleistung und dabei bleibt es.

Wenn ich so meine derzeitige Situation betrachte, so steht die Faszination des Streckenflugs im Vordergrund. Geschwindigkeit und Kilometerzahlen sind nicht mehr so wichtig wie in der Vergangenheit. Oft fliege ich Umwege, weil Strecken abseits der ausgetretenen Pfade, locken.

Etwas ist mir bei dieser Gelegenheit auch bewusst geworden. Bis zum Erlangen des dritten Diamanten zum Gold C hatte ich ein klares Ziel, das mit Ausdauer und Ehrgeiz verfolgt wurde. Danach sah ich es als meine Aufgabe an, Andere bei ihren Versuchen zu unterstützen. Eigene Flüge habe ich nur noch wenige angemeldet. Im Laufe der Jahre, wenn es nicht stetig vorangeht, verblasst anscheinend der Ehrgeiz. Das Ganze ist ein schleicher Prozess, den man selbst selten erkennt und dessen Auswirkungen erst später sichtbar werden.

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.



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 welchen 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. 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 eine ASW 20 L mit Motor.

Thomas Fischer aus Landshut entwickelte einen nachrüstbaren TOP-Aufsatz mit einem 3-Zylinder-König-Motor mit 24 PS und einer 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.

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

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.

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. Besonders stark fällt einem dies beim Kurbeln auf. Der Vogel steigt bei schwacher Thermik um einiges schlechter. Im Schnellflug ist es ähnlich wie bei einem Flug mit Wasserballast, nur dass sich bei Geschwindigkeiten ab 140 km/h der Luftwiderstand des TOP bemerkbar macht. Offiziell bedeutet dies den Verlust von 2 bis 3 Gleitzahlpunkten. Schade ist auch, dass man die ASB 20L mit TOP nur in der 15m 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 20 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 mehr als die Hälfte, bis ich von Wölbklappenstellung 2 auf 4 gehe und den Vogel vom Boden wegnehmen konnte. Dann steige ich bei 4200 U/min mit einem guten Meter. Es dauert bis die 1000 m Marke erreicht ist und das kostet Zeit und Sprit. 8 Liter fassen die beiden Tanks und das reicht für ca. 45 Minuten Heimkehrhilfe. Wenn ich aber beim Start bereits einen Teil davon verbrauche fehlen sie wenn sie am nötigsten gebraucht werden. Es gibt zwar Zusatztanks, die in die Flächen eingebaut werden können aber so wichtig ist meinem Partner und mir der Eigenstart dann doch nicht. In Unterwössen ist ja nur F-Schlepp möglich und darauf konzentrieren wir uns.

Wenn auch die anfängliche Euphorie durch eine sachliche Betrachtung des Hilfstriebwerk 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 dort hinfuhren. 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 National Park ist ein kleiner Grasplatz inmitten einer hügeligen Landschaft und wird von Black Mountains Gliding Club betrieben.



Zunächst gab es skeptische, neugierige Blicke als wir auf dem Platz fuhren, die sich aber als sie die 3 Schwingen am Autoaufkleber entdeckten, sofort in eine freundliche Willkommen Reaktion änderten. Meine Frage ob ich hier die Nacht stehen bleiben könnte wurde natürlich mit ja beantwortet. Die Gegenfrage war, ob sie uns heute Abend zum Grillen einladen dürften, was ich natürlich auch mit ja beantwortet.

Wir waren grade dabei unser rollendes Hotel für die Nacht herzurichten, als ein älterer, weiß bärtiger Herr auf uns zukam und mich fragte, ob ich einmal eine besondere Maschine fliegen möchte. Selbstverständlich war ich hochofrenut über einen solchen Vorschlag. Sie hatten zwar schon alles aufgeräumt, da es aber noch hell war wurde die Schleppmaschine und ein einem Grunau-Baby ähnliches Ungetüm an den Startplatz gebracht. Es ist eine Slingaby T21B in der ich platznehmen 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 Lambburgern eingeladen. Lammfleisch anstelle von Rindfleisch, unsere Neugierde war geweckt. Die Frauen waren nochmal in den Ort gefahren um ihre Vorräte aufzustocken. Anscheinend hatten sie eine Ahnung davon wie uns diese kulinarische Neuerung schmecken würde. Ihre Ahnung war richtig, wir waren begeistert und schwärmen noch heute davon..

Slingsby T21B

Nach dem Ende des Krieges bestand beim britischen Air Training Command ein Bedarf an doppelsitzigen Trainingsflugzeugen. Slingsby entwickelte aus dem Grunau-Babys, das Slingsby zuvor in Lizenz gebaut hatte, zwei Schulflugzeuge. In der einen Version saßen Flugschüler und Fluglehrer

nebeneinander (T.21), bei der anderen Variante (T.31) waren die Sitze hintereinander angeordnet. Laut Herstellerangaben wurden insgesamt 92 T.21 produziert. Die Produktion endete 1966. Nachdem das britische Militär die T.21B ausmusterte und durch Schulflugzeuge vom Typ Grob G 103 ersetzte, übernahmen zivile Clubs und Privatleute diese Oldtimer-Segelflugzeuge.

Slingsby T21B

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



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

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

„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 den hiesigem Winter zu entfliehen.

Viele Länder habe ich schon bereist, aber Australien fehlte noch in meiner Sammlung. 1997 war es dann soweit. 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 ausnützen.

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 verbachte. 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 den 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 dem 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 unserem Wohn-



mobilsfenstern 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 Cumulus Wolken 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 bereit gelegt ,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 meines Vordermanns 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 großartige Unterstützung durch die Mitglieder des ansässigen Clubs ist 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, landete 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 japanischer Truppen und um die bekämpfen zu können wurde eine Basis für schwere Bomber benötigt. Tocumwal wurde ausgewählt, da es südlich des erwarteten feindlichen Invasionsgebiets lag und somit vor feindlichen Angriffen sicher war.

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

Wesentlich dazu beigetragen hat Ingo Renner. Den 4fachen, in Hude bei Bremen geborenen, Weltmeister und ab 1971 australischen Staatsbürger zog es in der australischen Flugsaison nach Tocumwal. Hier leitete er das 1970 neu gegründeten 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 33,55 m Flügelspannweite 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 Winglet an einen 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 aus-

föhrliche 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 auftauchen. Hier aber empfangen 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 Alpenin 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.

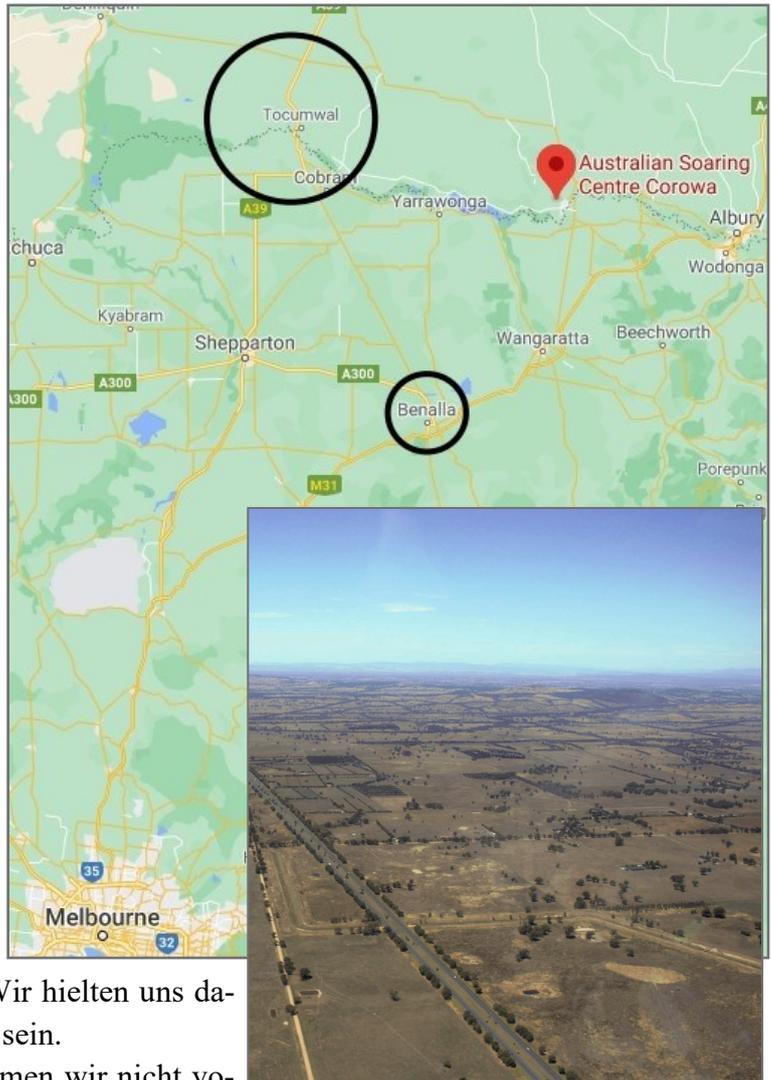
Benalla

Noch am gleichen Tag ging es weiter zum 95 Kilometer entfernten Benalla. Die Stadt im australischen Bundesstaat Victoria liegt etwa 230 km nord-östlich von Melbourne am Heimweg und 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 wurde 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 dazu lernen. Alles ist in so einer öden Landschaft wie die, 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 kennen zu lernen 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 des 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 so was kann man natürlich nicht ablehnen. Wieder einmal darf ich in einem Puchacz platznehmen und unter der Aufsicht einer Vereinsfluglehrerin eine Runden drehen.



Wie auf den meisten Plätzen Australiens wird auch hier nur der Tiefschlepp praktiziert. 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.

Der **SZD-50 Puchacz (Uhu)** ist ein zweiseitiges 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/s bei 75 km/h
Rüstmasse	365 kg
max. Fluggewicht	570 kg
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Mindestgeschwindigkeit	60 km/h

Fiel 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 Road Trains ausweichen und blieben dabei im sandigen Straßenrand stecken. Das erste Fahrzeug das vorbeikommt hielt an, der Fahrer stieg aus seinem Pickup, nahm ein Seil von seiner Ladefläche, hängte es bei uns ein und zog uns auch 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 den 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 scheinen bei den australischen Piloten nicht so beliebt zu sein wie bei uns. Streckenflug wird in vielen Vereinen sehr klein geschrieben. Wichtiger ist das abendliche Barbecue im Kreise Gleichgesinnter.

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. Schließlich braucht man ja ein Telefon und etwas Unterhaltung bis die Schleppmaschine kommt und einen aus dem Stoppelfeld herauszieht, das wäre auch nicht schlecht.

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

In einem ca. 60 cm oder höheren Stoppelfeld versinken auch meine Ambitionen. Die Tragflächen der LS4 liegen fest auf den Stoppeln, ein Ringelpiez ist da nicht möglich. Der Schlepper 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 Schleppilot 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 Strohhecksler den ultimativen Feinschliff bekommen hatte.

Meine Schnupperflüge waren alle interessant und Lehrreich. Fast jeder Australienfahrer berichtete voller Enthusiasmus von fantastischen Basishöhen und großartigen Bärten. Das alles haben wir hier 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 liegt die bei 3000 m und wenn es sehr gut geht bei 4000 m und damit lässt sich ja auch einiges anfangen.

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 keine Maschine zu hängen, sind 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 Motorsegler 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 Startfahren war nirgendwo geregelt. Es stand in keinem Luftfahrtgesetz, in keiner Ausführungsver-



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

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

Gut 2 Jahre später, Anfang 1998 wurde die Breitenerprobung des Motorsegler F-Schlepp erfolgreich abgeschlossen. Die Dokumentation, die dem Regierungsvertreter übergeben wurde, umfasste 1.500 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.

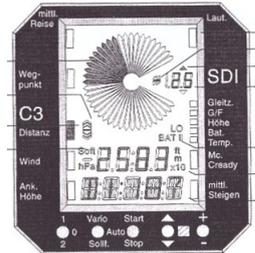
Das Luftamt Südbayern ließ sich aufgrund dieser Ergebnisse nicht lumpen und erlaubte der DASSU daraufhin 37 Schleppstarts pro Tag. Die Genehmigung war zunächst bis Ende 1999 befristet, aber die Segelflieger feierten die Entscheidung trotzdem als glorreichen Erfolg.

Um die Jahrtausendwende tut sich etwas.

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 auf Grund ihrer geringen Stückzahl relativ teuer, aber dank der Vorteile die sie boten, in Segelfliegerkreisen sehr begehrt.

Der Segelflugcomputer

1997 war es auch bei uns soweit. 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 war besonders der Wind, die automatische Umschaltmöglichkeit von Vario auf Sollfahrt und der Endanflugrechner hilfreich.



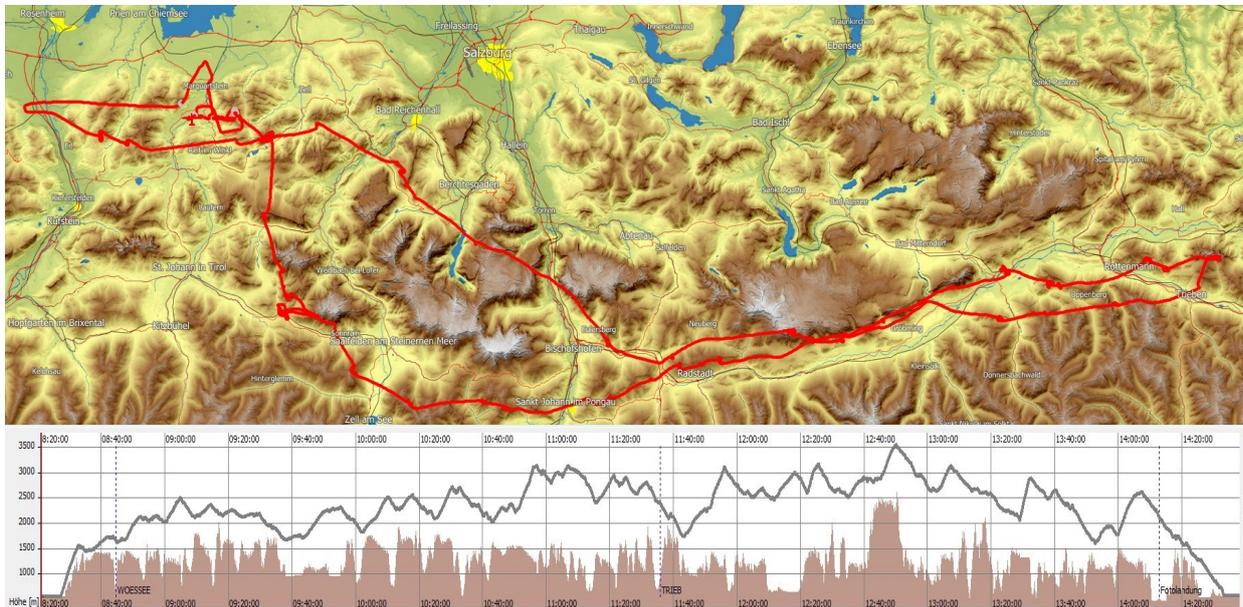
Der Logger

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 dies alles funktionierte hatte man es sich immer vorgestellt. Als Strecke wurde ein Dreieck von 587 Kilometer 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.

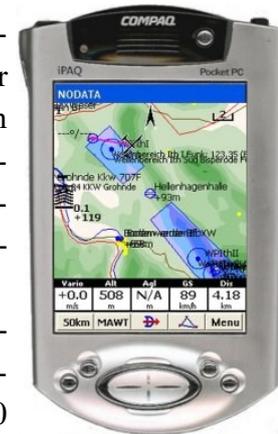
Noch einen Vorteil hatte das Handy. Beim Endanflug konnte man bereits seine Frau verständigen, dass die Landung bevorsteht und das Kaffeewasser aufgesetzt werden kann.



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 PC 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 Software Hersteller 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,- 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 bei, wie bei uns Segelfliegern, klein war.

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

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



FLARM (eine Abkürzung für „Flight Alarm)

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

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

Das durch Crowdfunding finanzierte Projekt war ein voller Erfolg. Auf 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 wieviel 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 unflexibel Verhalten der Verantwortlichen, Luft machte. Da er auf Funktionärsebene keine Änderung erwartete stand damals bereits sein Entschluss, eine eigene Plattform aufzubauen, fest.

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



Ein versäumter Tag

Später war ich dran, wieder einmal zu spät. Der Abbau des Tops hat länger gedauert als ich eingeplant hatte. Es sind zwar nur 4 Schrauben die zu lösen sind, aber die ASW20 mit Langhohren zu versorgen, alles abkleben und den Hänger herrichten das kostet auch etwas an 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 viel Zeit vergeht bis ich wieder die Höhe habe um Anschluss an die Thermik zu finden. So ein Fehler bei so guten Streckenwetter stoppt meinen Vorwärtsdrang. Und als ich dann noch mitbekomme, das Hans Georg seinen Flug abgebrochen und in Richtung Osten fliegt, ist meine Motivation vollkommen erloschen. Der Rest des Tages wird mit Spazierenfliegen zu Ende gebracht.

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

Traumziele und Traumstrecken

Hans Georg Raschke

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

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

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

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

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

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

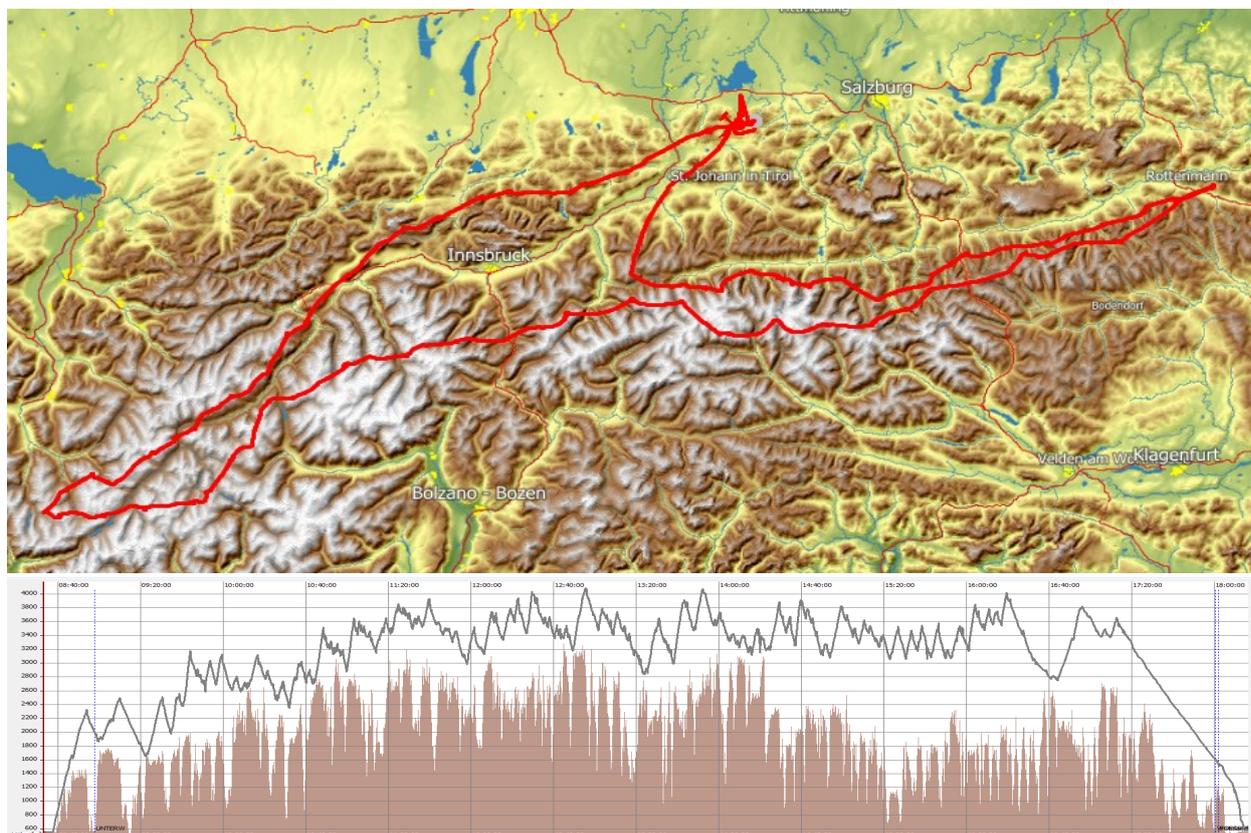
Nach zweimaliger Enttäuschung und nun ohne Ziel war mir lediglich nach Panoramafiegen zu Mute. Die weitere Route ging so weit wie möglich direkt am Hauptkamm entlang. Über dem Venediger wechselte ich gar mal so zum Spaß auf die Alpensüdseite. Tief am Groß-Glockner vorbei führte mich der Flug bei Sportgastein 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 hatten. Die besten Aufwinde über Glockner, Venediger und den Zillerthaler 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 Überschubhöhe 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 zu 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 Camberra, 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 darauffolgender 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 steht 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 diese Wolken geht es wie im Hangflug aufwärts. Erst einiges oberhalb der Wolken 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 ausprobiert und das eindrucksvolle Erlebnis so richtig genießen. Flachland fliegen in dieser Art ist für mich etwas Neues und hat deswegen einen besonderen Reiz.



1. Wertungstag

Heute beginnt der Wettbewerb. Von den Wolken des gestrigen Tages ist nichts mehr zu sehen. Gnadenlos brennt die Sonne vom wolkenlosen Himmel. Schon am frühen Vormittag spürt man die Hitze. Beim Briefing wird 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 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 im hinteren Sitz zu haben. Was nutzen mir einige 1000 Flugstunden im Gebirge, wenn man nur Flachland vor sich und kein Navigationsgerät neben sich hat. Das navigieren würde bei meiner Flachlanderfahrung bestimmt viel Zeit kosten, aber ich habe ja einen Hintermann und komme deswegen gut voran.



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

Am Ende des Tages waren die 500 Kilometer mit einem Schnitt 108 km/h abgespult und in der Wertung für Doppelsitzer 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, wie unser Verein gegründet würde, 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 verwandelt, 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 Maschine versichert war. 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. 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 erheblicher Eigenleistung. Jetzt zeigte sich das Katastrophensituationen einen Verein auch zusammenschweißen können. Plötzlich wurden fast alle Mitglieder aktiv und Engagierten sich beide 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), aufzubauen. 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 3 in Unterwössen ansässigen Vereine, Fliegergruppe Traunstein, Flugsportgruppe Unterwössen und Segelfluggruppe Siemens München meldeten ihre Streckenflüge beim OLC. War die Platzierung in der Vereins-Wertung 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 als 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 mahnen 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 groß geschrieben 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. 3000m .

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 Matter Tal.

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 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 hab 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 Reschenpass, 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 Haus zu kommen.

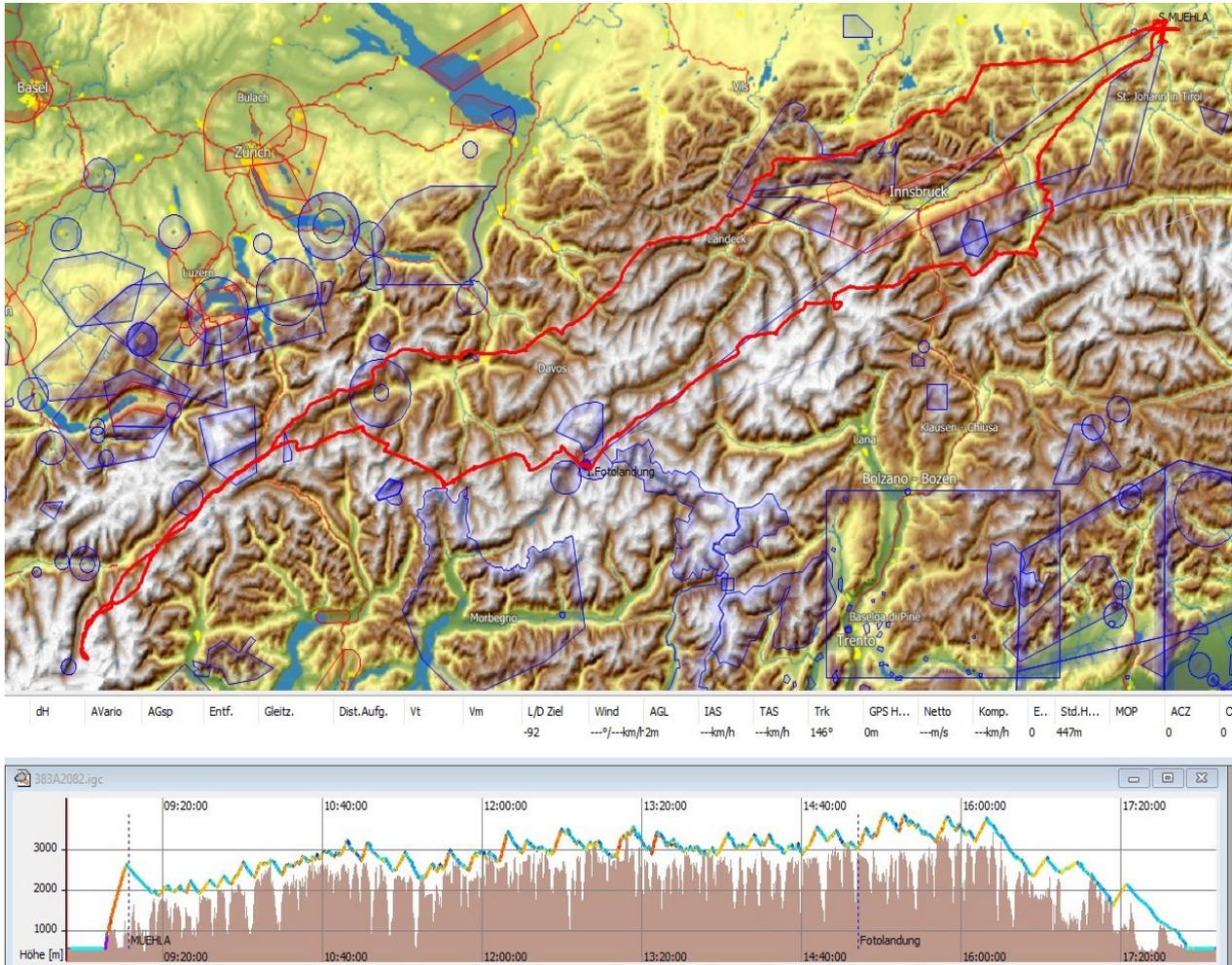
18.36 Uhr

Ein kleines Fluserl am Himmel zeigt mir wo die Konvergenz bei Hintertux steht, 400 m Höhengewinn mit 1m/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 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 das beim Start das abwerfbare Fahrwerk nicht abgefallen sei und jetzt vielleicht quer unter dem Rumpf hängt, 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 unbekanntem Geräusch 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.



Kranich II. Besitzer 2004 vermutlich Hans Rothenbüler

Beim Oldtimertreffen zum 50. Geburtstag der DASSU, gab es auch ein 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. Mei 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 meinen Hintermann. Der steht der Sache zunächst etwas skeptisch gegenüber, dann aber stimmt er zu. Es ist nicht jedermanns Sache in geringer Höhe über stetig ansteigendes und unbekanntes Gelände zu fliegen. Ich aber kenne das Gebiet und weiß genau wie weit man ohne Risiko gehen kann.

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

Als wir nach knapp 3 Stunden landen 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

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

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



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

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

Der Wetterbericht hatte gutes Streckenwetter vorhergesagt und als ersten Wendepunkt hatte ich Trieben im Ennstal vorgesehen. Am Anfang lief alles wie geplant. Beim Rossbrand überquert 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 Sprit 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 Benzinhahn 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 nicht anspringen. Am Motor kann es ja nicht liegen, wenn er jetzt sofort anspringt, also muss es ein Bedienungsfehler gewesen sein. Ich geh 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 dieses 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.

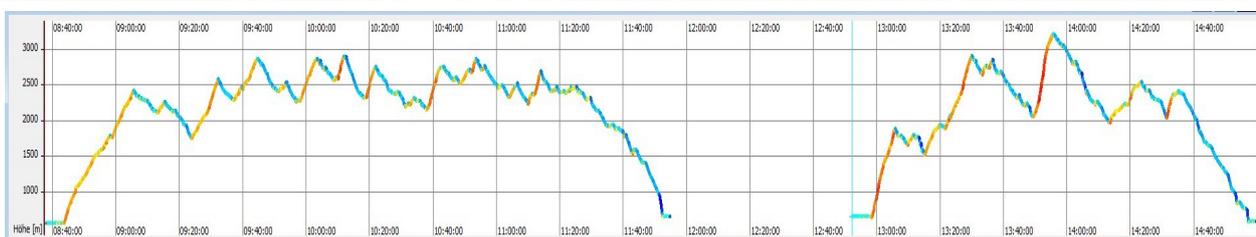
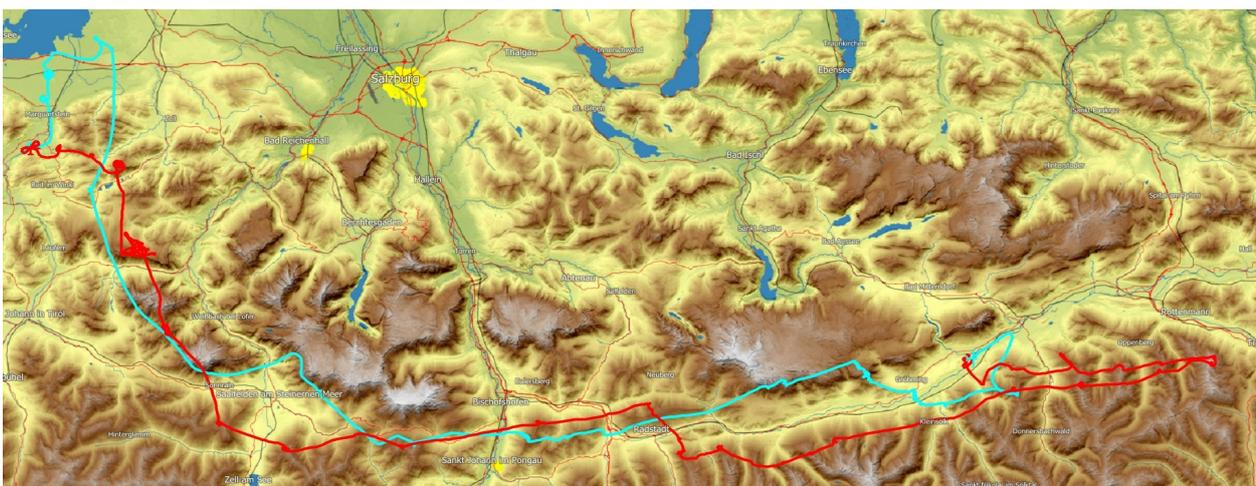


Auch nachdem mich die Niederöblarer Kollegen wieder in die Luft gebracht hatten, springt der TOP problemlos an.

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.

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 Oben bleiben 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 veröffentlichten Meinung. Sich sündteure Wohnmobile und Flugzeuge leisten und dann kostenlos am Flugfeld campieren, so etwas muss unterbunden, verhindert werden. Wenn sie schon in kein Hotel gehen dann sollen sie wenigstens auf den 18 km entfernten Campingplatz ihre Wohnmobile abstellen.

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



von Tischen und Stühlen usw. erfolgen.

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

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

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

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



KOMMENTAR

MICHAELA RUGGENTHALER

„Osternest“

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

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

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

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

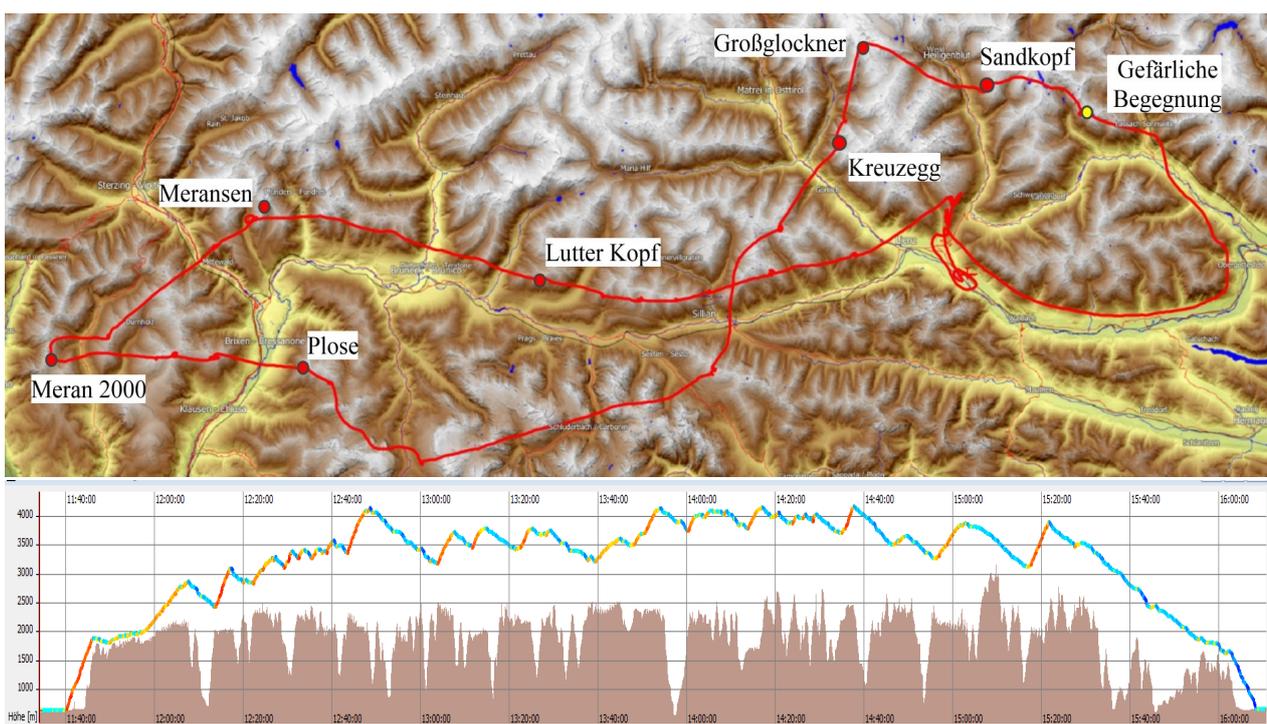
An diesem Tag hatte ich nichts Besonderes vor. Spazieren fliegen wollte ich nur und dennoch bleibt dieser Tag unauslöschlich in meiner Erinnerung.

Der Anfang war wie immer. An der Rauner-Alm wurde ausgeklinkt und nach kurzem Suchen ging es bis 2850 m aufwärts. Von Bart zu Bart gewinne ich im Pustertal an Höhe und am Lutterkopf (2145 m), dem westlichen Ende zwischen Gsieser- und Antholzer-Tal, sind es über 4000 m. Zügig geht es über Bruneck zum Schigebiet 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 Schigebiet 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 Holzteilen kam er zurück. Nur der Rumpf war noch einigermaßen heil, denn der passte zwischen eine Obstbaumreihe. Die Obstplantagen in diesem Tal verhindert jegliche Außenlandung.

Mit meiner derzeitigen Höhe könnte ich die Wiese am Reschenpass im Gleitflug grade 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 Rute 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 Schigebiet 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 sind da sehr beruhigend.

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

Mit solchen Partnern lässt es sich entspannt Kurbeln denk ich als ein Schatten auf mich zuschießt. Instinktiv reiße ich meinen Vogel in die Höhe und eine andere Maschine schießt knapp unter meinem Rumpf hindurch. Hauchdünn war die Entfernung und nur das Hochziehen hat vermutlich einen Zusammenprall verhindert. Nachden 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.



Dolomitenängste

Markus Müller

Seit ich vor 15 Jahren das erste Mal mit einem Segler da war, hab ich ein irgendwie gespaltenes Verhältnis zu den Dolomiten. Sie sind einfach grandios, wunderschön, bizarr und unbestreitbar anders als der Rest der Alpen.

Bei mir hat sich so ein Gefühl eingestellt, als seien hier die Bärte grundsätzlich enger und selten da wo ich sie suche, die Turbulenzen turbulenter, die Absaufzonen aggressiver und die Südluft heimtückischer als sonst irgendwo in den Alpen. Ganz zu schweigen von Aussenlandewiesen, die gibt die Landschaft so gut wie nicht her. Schon während meiner frühen Jahre am Schwanz von Rainer Stöckl oder Walter Weber hatte ich in den Dolomiten immer so ein komisches Gefühl, wenn der Gleitfad nach Lienz oder ins Pustertal allmählich abschmolz. Inzwischen bin ich nach all den Jahren schon weit (und manchmal ziemlich tief) herumgekommen, aber mein Respekt vorm Segelfliegen südlich vom Falzareggo oder der Langkofelscharte ist nach wie vor der gleiche, obwohl meine alte Dame (Nimbus 2c) eine wahres Gleitwunder von Segelflieger ist (ich hab schon immer für die Frauen um die Dreißig geschwärmt).

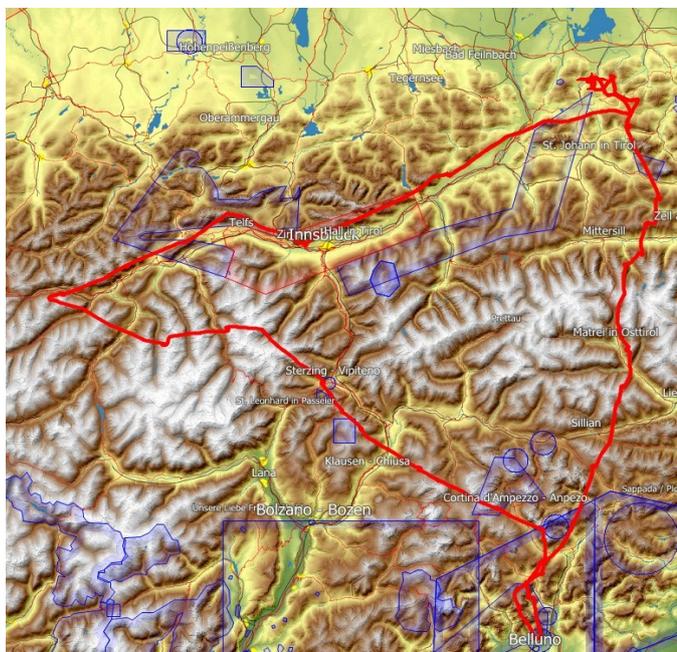
Was tut man gegen Ängste: Man geht direkt auf sie zu, und zwar langsam steigernd! Die erste Stufe war der gestrige Tag, der 17. April 2007. Das Ziel war Belluno und zurück über Brixen Richtung Arlberg. Mehr Dolomiten für ein 500er FAI geht von Unterwössen aus nicht und wirklich schwer war es an diesem Hammertag eigentlich auch wieder nicht, wichtig war eben nur, das man es getan hat.

Tatsächlich bin ich mit einem Gleitfadplus von mehr als 1000 Meter vom westlichen Ausgang des Lesachtals bei vielversprechender Wolkenoptik losgeflogen, so daß kein wirklicher Grund für irgendwelche Schluckbeschwerden bestand, allenfalls die 70 quasi unlandbaren Kilometer bis Belluno. Allerdings war schon zu sehen, das vermutlich die letzten Kilometer in toter Südluft zu fliegen waren. Mit ständig sinkender Wolkenbasis und dem Nur-keine-Panik-Vorsatz im Cockpit bin ich dann mit ungefähr 2200 m NN über der Grasbahn in Belluno angekommen und sofort in Richtung meines letzten Bartes wieder umgedreht, den ich mit 1900 m NN erreicht habe, also eigentlich alles easy.

Die therapeutische Wirkung war aber enorm, auf dem Rückweg übers Zoldertal und den Falzareggo zur Plose bin ich schon wieder ziemlich frech geflogen.

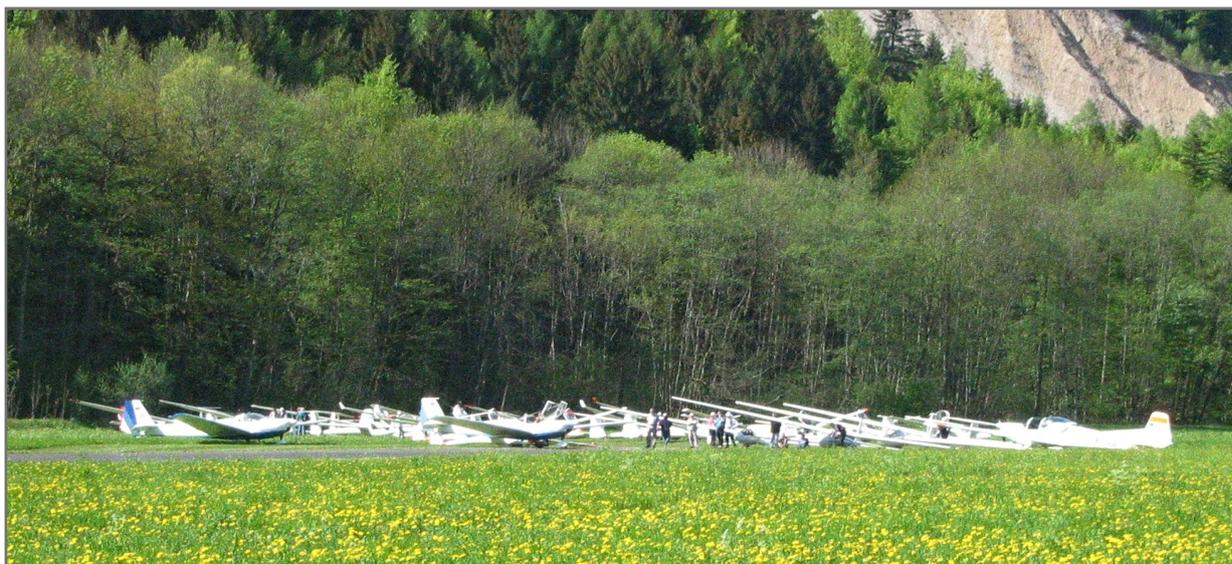
Seit gestern sind die Dolomiten irgendwie noch schöner, aber einfach nicht mehr so bedrohlich.

Die nächste Therapiestunde geht dann mit ein bisschen weniger Gleitfad um die Marmolata!



Eigentlich fliegt man ja nur noch zu seinem Vergnügen

Kaum ist gutes Streckenflug-Wetter 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 Meterbart 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 Loosachtal 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 Wolkensfetzen 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.

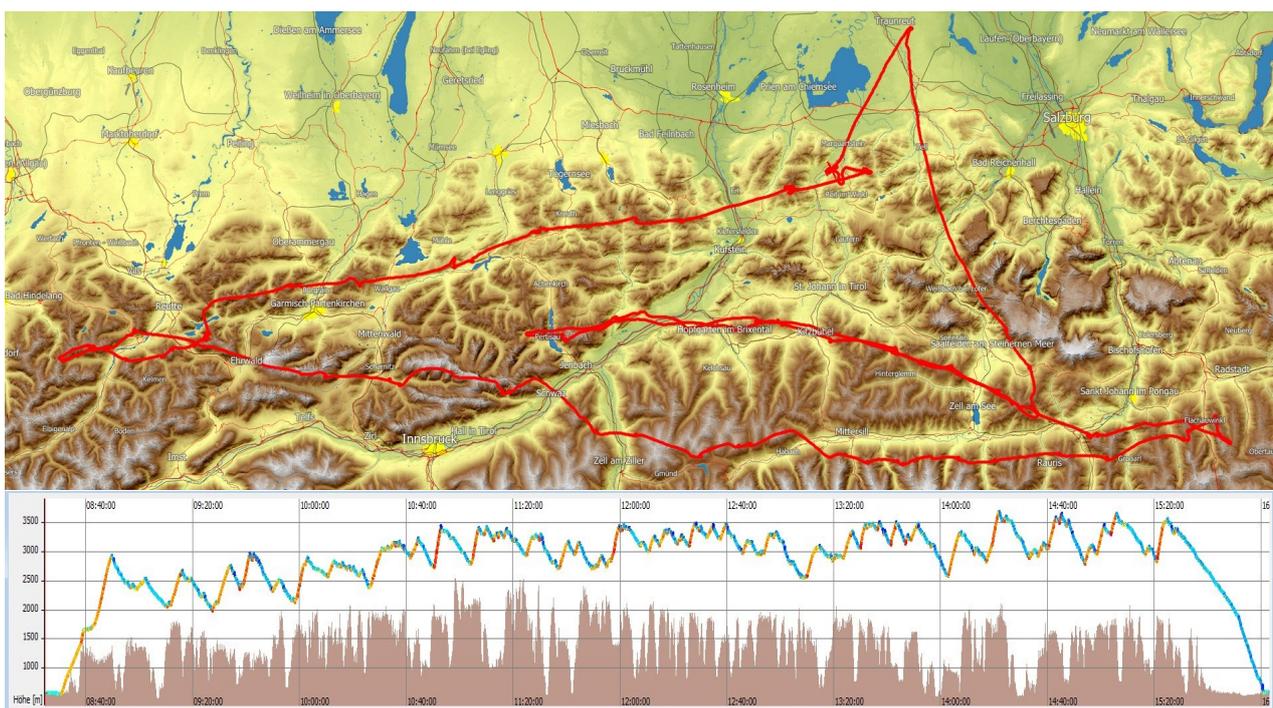
Zu ahnen war es ja schon aber von hieraus gesehen, wird es Gewissheit. Von Westen her schiebt sich eine neue Luftmasse übers Land und macht der Thermik den Garaus. Obersdorf scheint bereits in ihrem Einfluss zu liegen. Von den Metrologen war dies zwar vorhergesagt, aber erst für den späten Nachmittag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

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

Ich will entlang der Zugspitzsüdseite ins Karwendel und von dort den Pinzgau entlang in die hohen Tauern. An der Fernpassstraße von Reutte nach Ehrwald, zwischen den Orten Bichlbach und Wengle gibt es auf der steil ansteigenden Nordseite des Tales eine kahle Felssrinne. Da ich dort schon öfters 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 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 Gret zur Inntalseite.

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



Ungewöhnlich viel Verkehr ist auf der Innsbrucker-Frequenz. E-Klasse Maschinen und Segelflugzeuge blockieren die Frequenz. Es dauert eine Weile bis eine Lücke entsteht in der ich Kontakt aufnehmen kann. Während dieser Zeit fliege ich an der Kontrollzongrenze entlang zur Lamsenspitze (2508 m). Dann habe ich Kontakt, melde Kennzeichen, Standort, Höhe und den Wunsch die Kontrollzohne 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 Bard der mich auf 3400 m bringt. Der Aufstieg war so rasant und schön, dass ich bei einer Höhe 2896 m nicht aufhören konnte. Die Innsbrucker SRA 5 mit ihrer Höhenbeschränkung auf 9500 Ft (2896 m) liegt kurz vor mir und wenn ich dort einfliegen will, müsste ich 500 Höhenmeter vernichten. Wer verschenkt bei einem Streckenflug freiwillig 500 m, ich nicht und deswegen wechsele ich auf die Südseite das 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

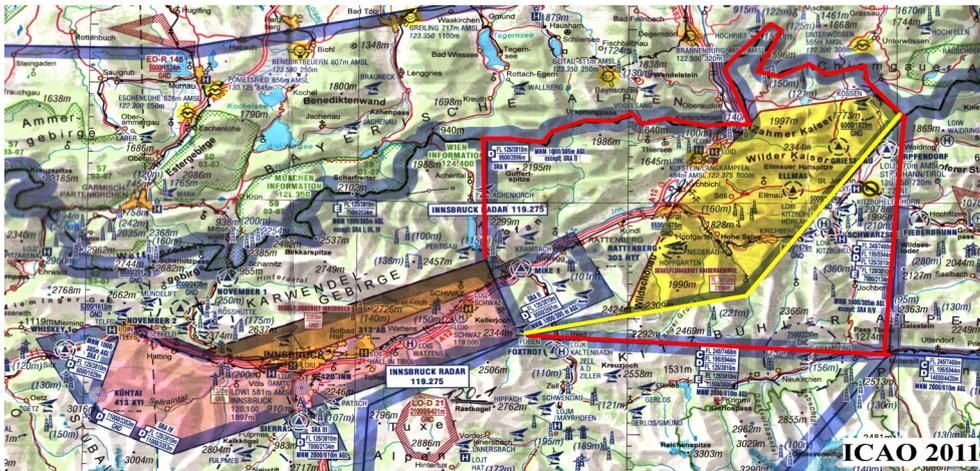


Massen wie hier auftreten, hält man sich besser fern. Auch mein zaghafter Versuch diesen Pulk im Süden zu umfliegen schlägt fehl. Hier ist die Gleitschirmwolke zwar nicht ganz so dicht, aber ein Risiko bleibt und diesen Stress kann ich mir ersparen.

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, soweit dies erkennbar ist, scheinen 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 der 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 Österreich 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), einen 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, einen 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 3m 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 Anknüpfungshöhe 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 Segelflugparadies Namibia und von Bitterwasser. Solche Berichte sind natürlich ein Anreiz, die dortigen Möglichkeiten auch einmal auszuprobieren. Wir haben zwar keine Maschine im Verein die eigenstartfähig ist, aber mit unserem Duo Discus T und seinem Flautenschieber müsste so ein Ausflug auch möglich sein. Zu sechst sind wir, die den Wunsch äußern den Vogel in der Wintersaison 2008 in Bitterwasser zu stationieren. Wie immer im Vereinsleben haben einige Mitglieder Bedenken, werden aber von der Mehrheit überstimmt. Die Afrika Expedition kann also nach Klärung der dortigen F-Schlepp Möglichkeit beginnen.

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

Der Schiffs- und der anschließende Landtransport verlief 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 kommen. Der eine Schleppilot war erkrankt und musste das Bett hüten, und der andere wartete auf seine Papiere aus Windhoek. So unterschiedlich auch manche Länder sind, eines aber ist anscheinend überall gleich, die Arbeitsweise von Behörden! Bis zum 28.11. meinem Abreisetag, waren die Unterlagen noch immer nicht bei diesem Schleppiloten eingetrudelt.

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



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

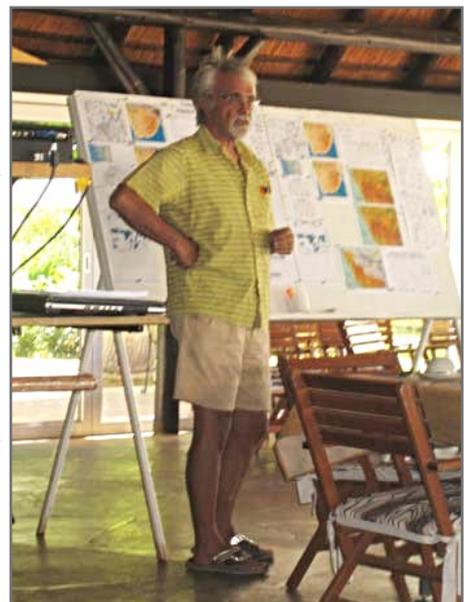
In der Blauthermik ging es schnell auf 4600m und ich konnte mir die Landschaft von oben betrachten. Erstaunlich war für mich, dass mir die Orientierung auch ohne GPS nicht schwerfiel. Eine gute Straßenkarte, in der die wenigen Orte, Trockenflüsse und größeren Pfannen (Gebiete ohne Bewuchs) eingetragen waren, reichte zur Positionsbestimmung aus. Aus der kurzen Einweisung wurde ein 3stündiger Flug in die weitere Umgebung 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 führte 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 Obstbuffet. Diese, zum Teil unbekanntes exotischen Früchten, 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 Ost 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 Aranós 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 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 Afrikanerlinge 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 Aranós und unserem Ziel wurden die Cumulanten schwächer und lösten sich im Süden ganz auf. Bis auf 43 km kommen wir an unser Ziel heran, dann erschläft unser konsequenter Vorwärtsschub. 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.



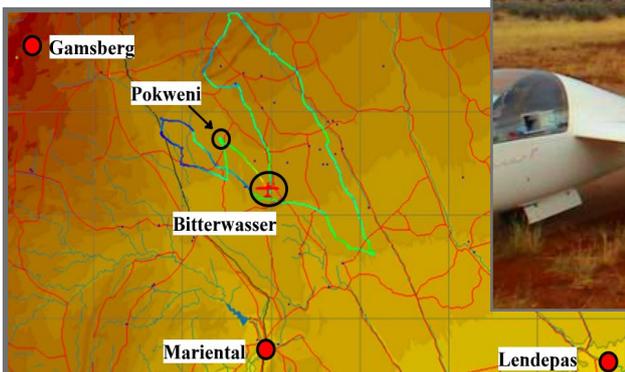
Ein besonders erlebnisreicher Flug war der vom 21. November. Da im Nordosten bereits

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

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

Bis auf 25 km kamen wir an unser Ziel, das unterdessen durch Regenschleier verhüllt wurde, heran als wir über Funk die Mitteilung bekamen, dass über Bitterwasser ein heftiges Gewitter tobe und dass alle Maschinen fernbleiben sollen. Die nächstgelegene Landemöglichkeit für uns war das 22 km entfernte Pokweni und dort schein 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 Pflanze durch den Regen unlandbar geworden ist. Für Landungen müssen die Landebahnen außerhalb der Pflanze 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 mit 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 hoher 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) zurechnen. 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 84mal übertroffen.

Da mein Aufenthalt in Bitterwasser sowieso zu Ende ging, genoss ich die restlichen Tage mit faulenzten 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.



Frankreich

Unser Fliegerlager zu Ostern in Lienz, wie wir es 30 Jahren 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 meist die ersten Flugerlebnisse. Im Laufe der Jahre hat sich daran aber einiges geändert. Zu Ostern ist der Schnee bei uns so gut wie verschwunden und auf der Alpen Südseite 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.

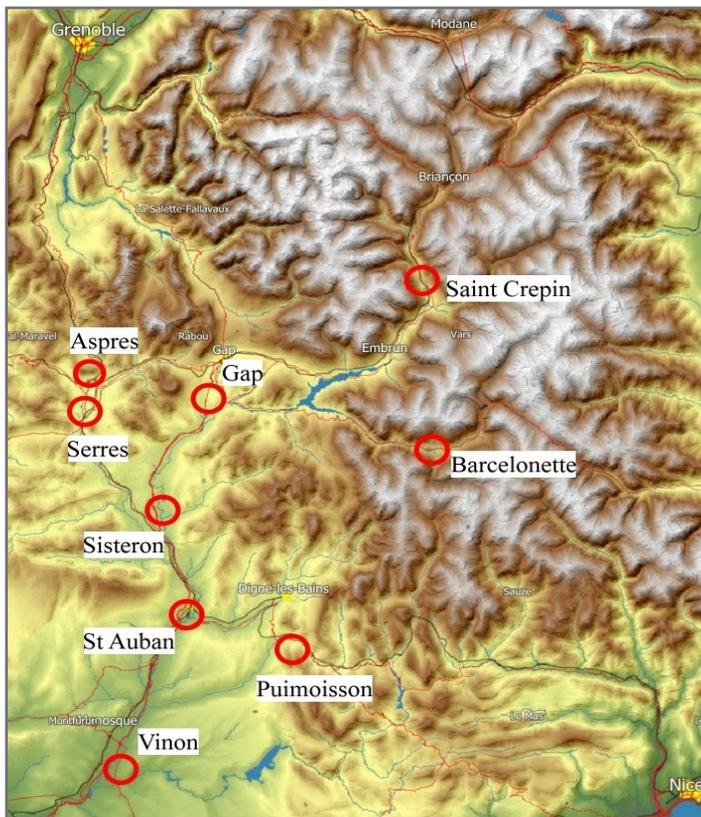
Der Trend nach Süden war aber weiterhin vorhanden. Jetzt nicht mehr zu Ostern, sondern ab Anfang August, dann, wenn bei uns das Streckenfliegen zu Ende geht. Der Süden Frankreichs war das Ziel, denn dort lässt sich die Saison noch etwas verlängern.

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 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 vielen kleinen Gassen, mit hübschen Boutiquen und einladenden Cafés und Restaurants bieten auch außerhalb der Fliegerei angenehme Abwechslungen.

Der Flughafen von Barcelonnette liegt im Gemeindegebiet von Saint-Pons, 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 angefliegen so geht es im ersten Drittel bergauf danach kommt ein flacher Teil und dann geht es wider 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, verspricht es doch nur wenige nach Barcelonnette. Kein Gedränge am Start bedeutet ausgeglichene Piloten und somit können wir den Flugtag gemütlich angehen lassen. Erst nach dem täglichen Briefing durch Vivian, dem Cheffluglehrer und Organisator, beginnen wir langsam die Flugzeuge und uns selbst, „startklar“ zu machen. Es ist ja für die meisten ein Urlaub und kein Wettbewerb.



Wie ein Barcelonnette Neuling sich hier fühlt schildert Ute Hoffmann.

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

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 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.

Die Centrair C101 Pegase, wird ab 1981 von Centrair hergestellt und verwendet den 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. Geschwindigkeit	250 km/h



Hans Georg Raschke

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.

Die Berge hier haben nicht nur höhentechnisch 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 (Mark schwärmt davon). Schnell habe ich den Tête de Siguret liebgewonnen, da geht's einfach immer, turbulent wie Hexe, von unten rauf und dann trägt einen der Wind und die Thermik den Grat entlang. Aber Vorsicht mit den Lees, ich respektiere Vivians Maßgaben und Hinweise.

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

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

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

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!

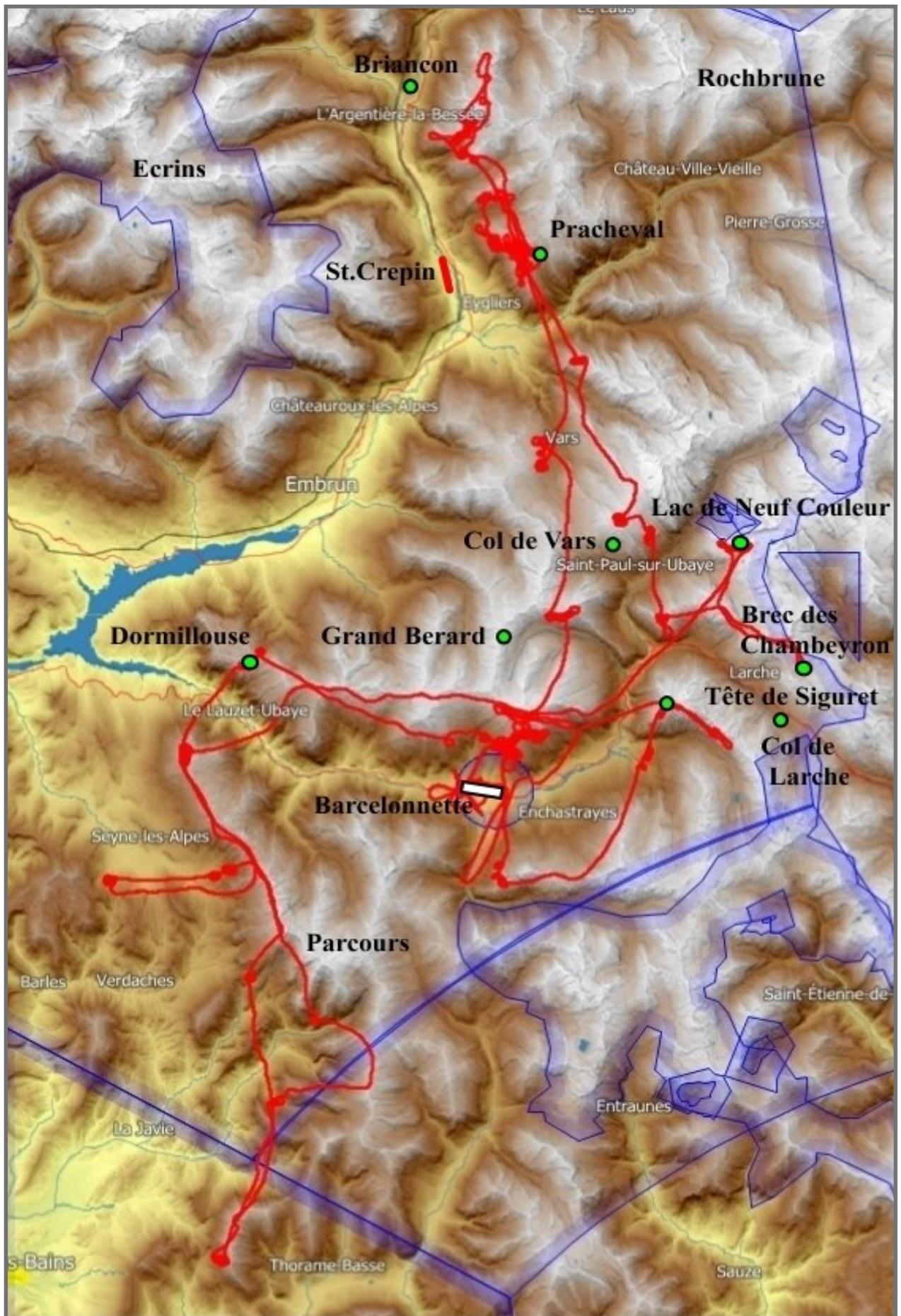
Weils gerade so viel Spaß macht und wir auch wieder Höhe brauchen, verweilen wir überm Lac de Neuf Couleur und am Plateau des Brec des Chambeyron und machen wieder auf 3400m. Es geht weiter durchs nördliche Ubayetal zum Morgon, dann springen wir auf die Südseite zur Dormil-louse und auf geht's den Parcours 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



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 zusammengesetzt 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 „kann ich unseren Flautenschieber ausfahren?“. Das 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 betreiben 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 zieht 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 Weidezaundraht 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 2 Wochen Fliegerurlaub war bereits die Hälfte ohne Fliegen verbraucht.

Am 17.11. hatte sich das Wetter soweit 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 aufeinander treffen 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 der 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 unserm Duo der nur einen Flautenschieber besitzt sinnvoll wäre. Auf der anderen Seite des Grenzzauns ist die Landschaft noch unberührt und wilder als in Namibia. Nur Buschland bis zum Horizont sehe ich dort und nirgendwo eine Möglichkeit heil herunter zu kommen.

In Namibia hat der Regen die Landschaft verändert. Der sandige Boden der Kalahari ist grün und von markanten, roten Dünen durch-



zogen. 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 von einer heraufziehenden Wolkenfront. Die Entscheidung, diesen Tag auszusetzen, war also richtig.



Das Wettergeschehen in Namibia wird von zwei unterschiedlichen Luftmassen beherrscht: Eine feuchte, die aus den Subtropen im Nord bis Nordosten nach Süden vordringt und eine kalte, sehr trockene 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 Wolken thermik 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 läuft 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.



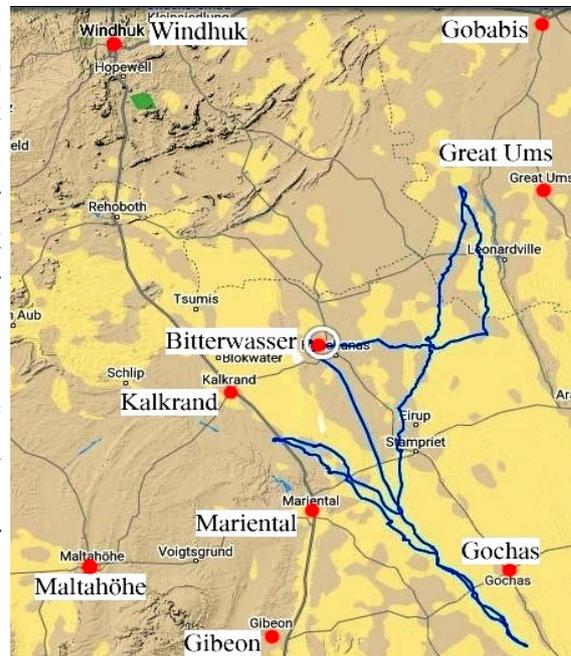
Der erste richtig gute Tag war dann der 24.11. Hans-Georg Raschke ist PIC und er schafft trotz spätem Start an diesem Tag mit einem Schnitt von fast 121 km/h eine Strecke von 803 km. Zunächst geht es nach Lendepas an der Grenze von Botswana. Dann über Maltahöhe an die Naukluftberge am Ostrand der Namib. 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 Auslöse Temperatur war für 12:00 Uhr vorhergesagt. Wie immer hatten wir es nicht sehr eilig. Mit der Konkurrenz, die mit den langen Ohren und dem enormen Gleitwinkel, konnten wir uns sowieso nicht messen und deswegen war Hektik fehl am Platz. Alle Langohren waren schon in der Luft als kurz nach 13 Uhr Ortszeit unsere Schleppmaschine auftauchte. Am Platz war von den vorhergesagten Wolken noch nichts zu sehen, aber die Blauthermik war schon gut ausgeprägt. Bei der guten Fernsicht war weit im Nordosten die erste Wolkenentwicklung auszumachen. Die Erfahrung, dass der Weg bis dorthin näher erscheint als er tatsächlich ist, lässt mich zunächst nach Osten bis zum Trockental des Nossob fliegen. Eigentlich war Gobabis mein

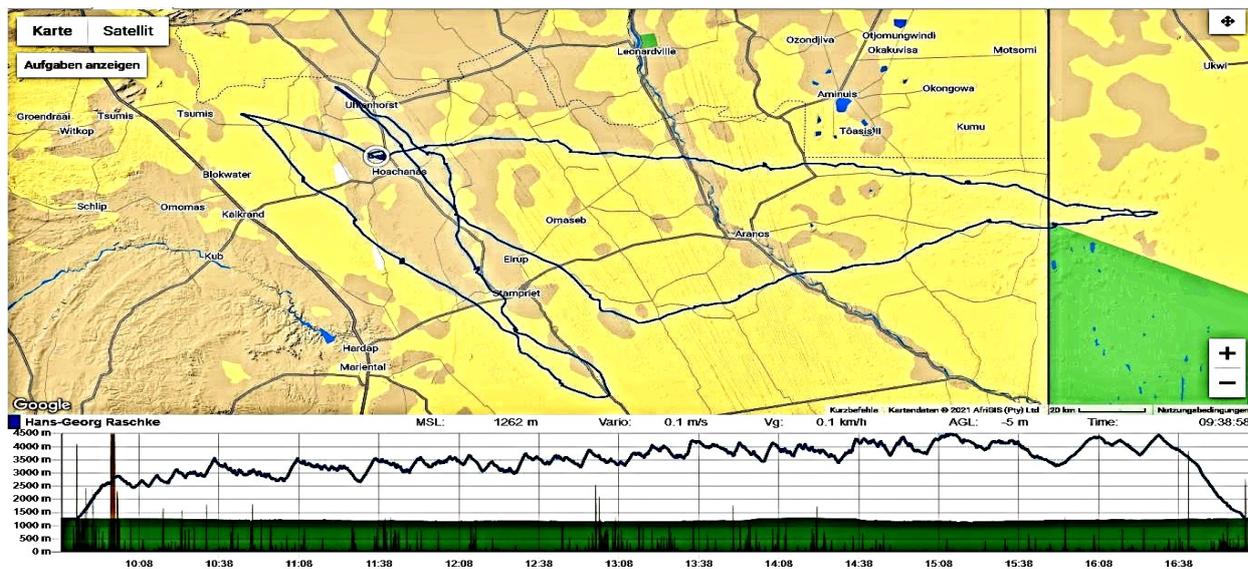


Ziel, aber auf halber Strecke dorthin wurde mir klar, dass dies ohne Risiko nicht möglich ist. Bis hierher bewegte ich mich in einer Flughöhe zwischen 3000 und 3500 m und der weitere Verlauf der Strecke versprach keine Besserung. So an die 2000 m über Grund sind zwar bei uns recht komfortabel, aber in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

Im Norden stehen immer noch schöne Cumulus-Wolken. Jetzt heißt es Gas geben. Mein Schnitt muss besser werden und das klappt auch. Unter einer 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 schaffen mit einem Schnitt von fast 126 km/h eine Strecke von 874 km.



Da die Regierung von Botswana einen Teil ihres Luftraums für den Segelflug vor einigen Tagen 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 Kilometer 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, mein letzter 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 Herrn gleichtun und auch deren Fluggerät einmal ausprobieren. So kam es, dass sich in meinem Flugbuch ein Großteil der bekannten und einige Exoten aus der Oldtimer-Szene versammelt haben. Ein Typ, ein SG38 auf dem die meisten meiner Vorbilder ihre ersten Flugversuche unternommen haben, fehlte lange Zeit in dieser Sammlung.

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

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

Auf einem Holzbrett sitzend, vor einem nichts, rechts und links auch nichts, so vermittelt der Schulgleiter einem ein etwas anderes als das gewohnte Fluggefühl. Aber man gewöhnt sich erstaunlich schnell daran. Die Schleppkupplung sitzt zwischen Bug und Schwerpunkt, sodass trotz kräftigem Ziehen am Knüppel bereits in einer Höhe von 250 m Schluss ist. Das Ding lässt sich mit etwas Gefühl recht ordentlich fliegen. In dieser Höhe hat man den Eindruck, dass die Behauptung, der Gleitwinkel sei 1 zu Plumps, etwas übertrieben ist. Zwar muss bei meinem Gewicht ständig etwas am Knüppel gezogen werden da eine Trimmung fehlt und die Trimmgewichte nicht richtig angepasst wurden, aber daran gewöhnt man sich rasch. Da der Hang nicht ausreichend zieht, macht sich der Gleitwinkel doch schnell bemerkbar. Nach einigen Achten geht es bereits in den Gegenanflug und schon nach 8 Minuten hat einen die Erde wieder. Ein kurzer aber interessanter Flug.



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

So einen Haufen williger Mitstreiter für ein derartiges Vorhaben zu begeistern erwies sich in meiner Umgebung, wo alle nur nach Hammertagen zum Streckenfliegen lechzen, als aussichtslos. Ich hatte mein Bemühen eine Mannschaft zusammenzutrommeln und damit meinen Traum vom Gummiseilstart schon aufgegeben, als Ute und Axel Baranowski mir erzählten, dass sie nächstes Wochenende zum SG 38 Fliegen auf der Wasserkuppe sind. Natürlich war mein Wunsch dabei mitzumachen sofort geweckt und dank Ute, sie hat alles kurzfristig organisiert, 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, Gummi-hunde und die Haltemannschaft wurden eingewiesen und der Ablauf des Flugbetriebes wurde im Detail er-klärt. Die Einweisung auf unser Flug-gerät 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 SG 38 Flug und erwarte ein ähnlich sanftes Gleiten wie damals bei meinem Erstflug mit einem SG 38 an der Winde.

Vom Startleiter ertönen die Kommandos:

„Pilot fertig?“

„Fertig!“ gebe ich zurück.

„Haltemannschaft fertig?“

„Fertig!“ kommt es von hinten.

„Seilmannschaft fertig?“

„Fertig!“ brüllen die Gumihunde

„Ausziehen!“

die Startmannschaft bringt das Startseil auf Vorspannung,

„Laufen!“

im kräftiges Lauftempo wird das Seil gespannt.

„Los!“



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

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

Der böige, umlaufende Wind verhagelt auch manch anderen 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 auslegten, 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



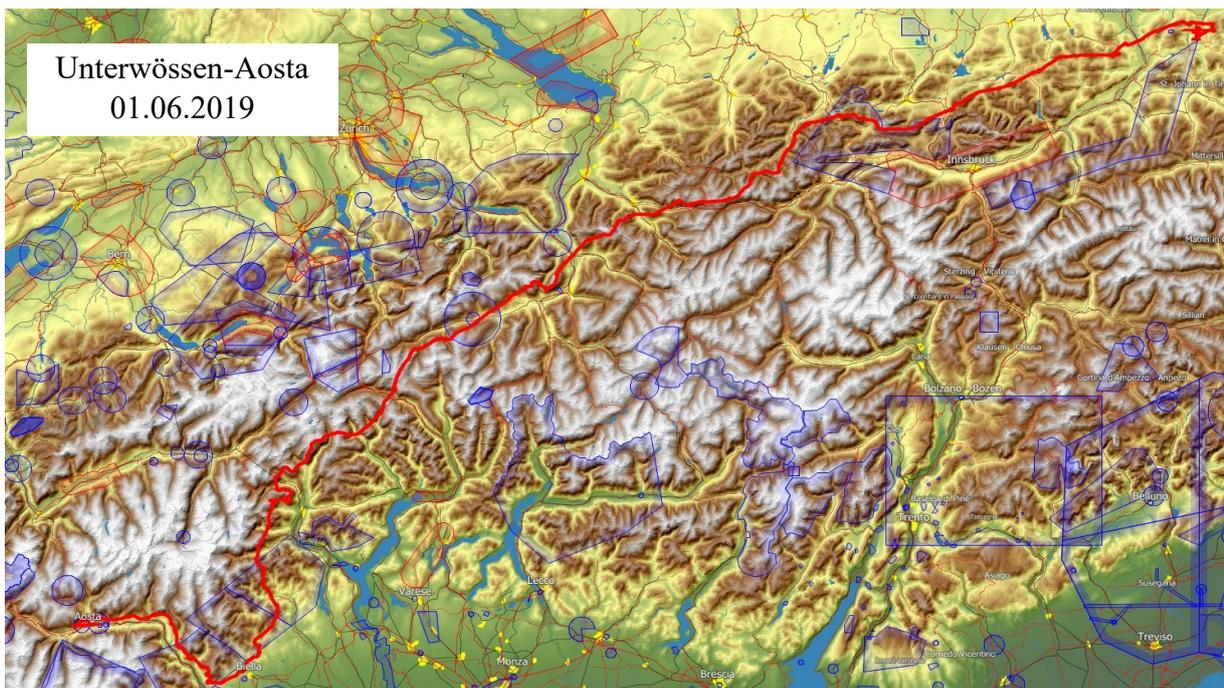
Rhönflug Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe e.V.
www.osc-wasserkuppe.de



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 tiefernst 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.

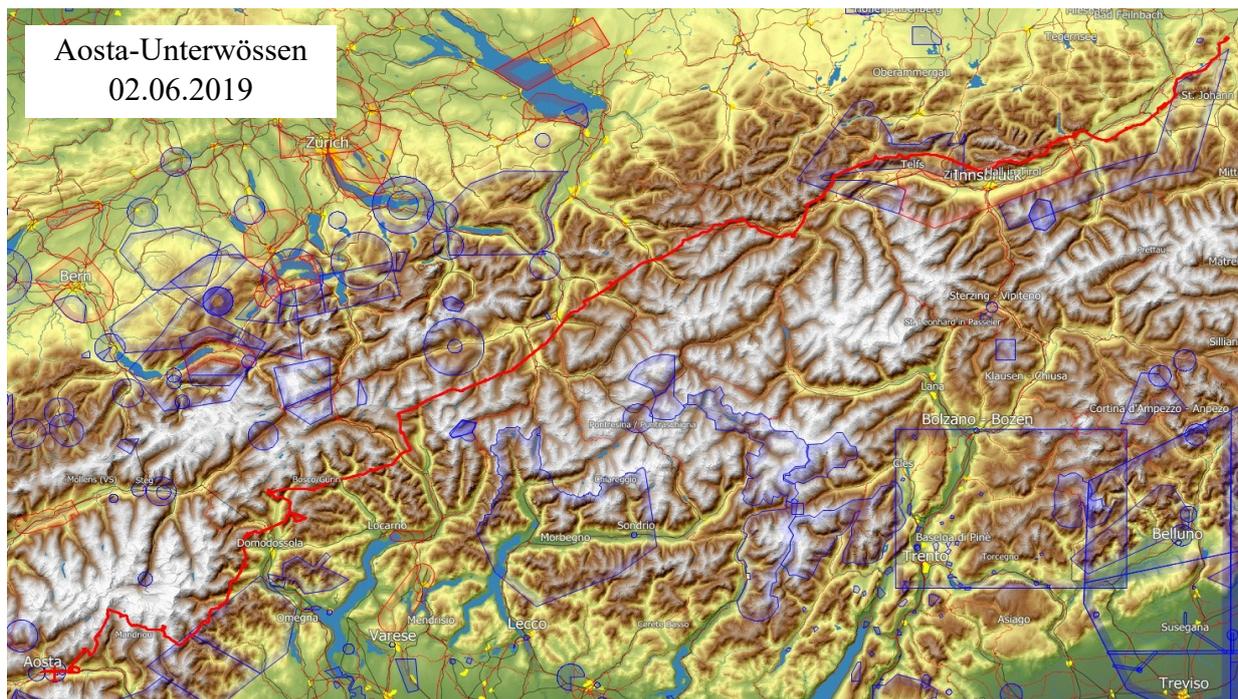
Als ich dann endlich, fast 2 Stunden zu spät, wieder in der Luft, bin, ist auch das Problem vom Vortag wieder da. Eine tiefe Basis verhindert am Matterhorn über den Theodul in die klare Schweizerluft zu kommen.

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 wiedermal schon schaurig unter Grat rumgekurvt bin und eigentlich meine Konzentration für wichtigere Dinge gebraucht hätte.

Diese dauernd erzwungene Beschäftigung mit Milano, Zürich, Ösi-control 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.



Wow, das Matterhorn, vermutlich seit Wolfgang Lengauer (2003) wieder das erste Mal!



Das Heimkommen um erst 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...

Ein Corona-Projekt!

Seit Jahren fristet der Motor unserer ASW 20 sein Dasein im Keller meines Partners. Funktioniert hatte er ja aber ohne TOP fliegt unser Vogel schöner und man darf die Ansteckflügel verwenden. Bei einer Diskussion über die Zukunft des Motors, meinte mein Partner, Manfred Schneider, dass die Wiederinbetriebnahme eine sinnvolle Beschäftigung während der Einschränkungen durch die Corona Pandemie für ihn sein könnte. In einem Internettagebuch, hier in gekürzter Ausgabe, hat er Freud und Leid eines solchen Vorhabens hinterlegt.

14. Februar 2021 (Manfred Schneider)

Wegwerfen können der Hans und ich das Teil immer noch. Aber erst mal werde ich versuchen die ASW 20 mit Oldtimermotor 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 wurde. Die Firma LTB Lindner hat inzwischen die Musterbetreuung 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

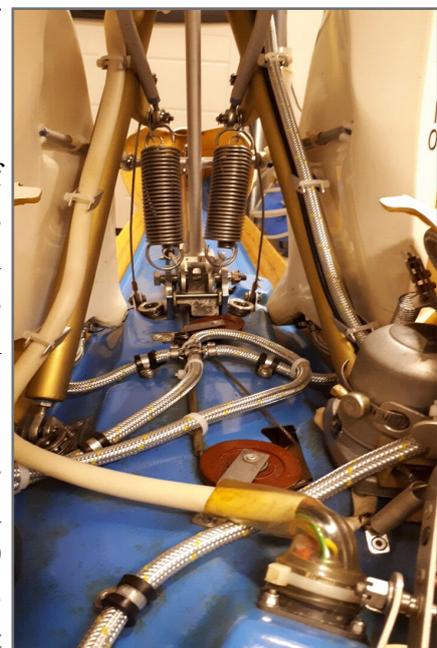
Jetzt habe ich das Teil komplett zerlegt. Wahnsinn diese Konstruktion, so viele Teile! Aber, habe alles vorher fotografiert, wird spannend beim Zusammenbau. Bisher keine unlösbaren Aufgaben. Vergaser und Benzinpumpe gereinigt, überall Öl, sonst aber scheinbar in Ordnung. Morgen steht die Lackierung der vielen Gestänge an, natürlich mit temperaturbeständigem Lack.

27. Februar 2021

Das Ende ist in Sicht, alles läuft nach Plan. Die neuen Benzinschläuche, Pumpe, Filter sind fast alle drin. Warte nur noch auf spezielle Schellen, dann kann ich fertigmachen. Abschluss dann mit dem Gestänge Zusammenbau. 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 Gele-



genheit 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 Zündein-schaltverzögerung 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!

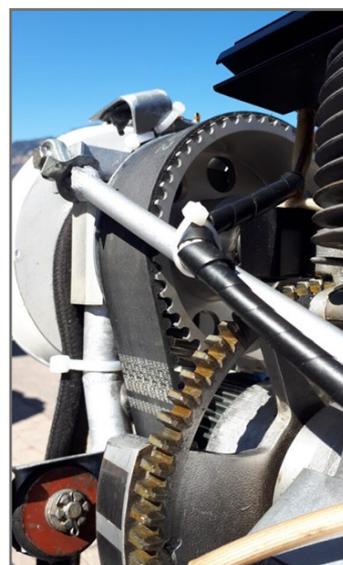
25. März 2021

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 Vergaseranschluss-gummi 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.

Das nächste Problem, die Propellerblätter schlagen sich beim Einklappen gegenseitig kaputt. Blöd. Erst einmal habe ich die Blätter so justiert, dass sie alle drei gleich weit einklappen, vorher war eines leider zu lose, die beiden anderen zu stramm. Sie stimmen jetzt. Zusätzlich habe ich eine bessere Abfederung für die Blätter eingebaut, sodass sie jetzt hoffentlich so abgefangen werden, dass sie sich nicht mehr berühren. Die Firma Lindner wird mir vielleicht sagen können was wie evtl. noch zu verbessern geht.



7. April 8:00 Uhr...

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

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

11. April 2021

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

23. April 2021

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



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 immer noch nicht. Diesmal hat der Anlasser beim Hans in der Luft nicht einmal mehr gezuckt. Nach wiederholter, eingehender Analyse haben wir den Anlasser-Taster als Fehlerquelle lokalisiert. Nur durch extrem starken Druck war es möglich ihn noch zum Schalten zu bewegen. Nächster Versuch mit neuem Schalter!



Solide Technik für die Luftfahrt. Anscheinend ein Prototyp?

22. Mai 2021

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

5. Juni 2021 (Hans Limmer)

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

Heute ist einer der wenigen Tage an denen im Bereich zwischen Gebirge und dem Nordende des Chiemsees Thermik zu erwarten ist und dies wird mir anschaulich bestätigt. Schon am Talausgang steht ein mächtiger Barth der mich mit 3 - 4 Meter an die Basis bringt. Eigentlich will ich ja unser Schmuckstück mal ausgiebig testen, wenn aber solch kräftige Bärte einen locken, kann man so ein Vorhaben auch auf später verschieben. Dementsprechend forsch fliege ich nach Norden, obwohl dort ein großer Bereich von einer schwarzen Wolke abgeschattet wird. Ich habe ja jetzt einen Motor, der seine Funktionsfähigkeit am Boden bereits bewiesen hatte.

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

Jetzt fahre ich den Motor hoch, drücke den Anlasser und der Motor springt sofort an. Die Drehzahl stimmt und mit einem guten Meter geht es aufwärts und Richtung Unterwössen. Entspannt lehne ich mich zurück und genieße den Flug. Aber nur ca. 3 Minuten, dann beginnt der Motor zu stottern und die Leistung ist kurzzeitig weg. Was war jetzt dies denke ich und da beginnt er schon wieder zu stottern. Die Leistung ist einige Sekunden da und dann ist sie wieder weg. Mit meiner derzeitigen Höhe werde ich nicht nach Hause kommen. Zunächst glaube ich noch, dass der stotternde Motor den Heimflug noch etwas unterstützen könnte, dann schalte ich ihn ab.

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

Am Ausgangspunkt für den Endanflug 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.

Nach der Landung wird Analysiert.

Was war passiert? 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.

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 Antrieb 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 Vorort, aber von den die 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 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.



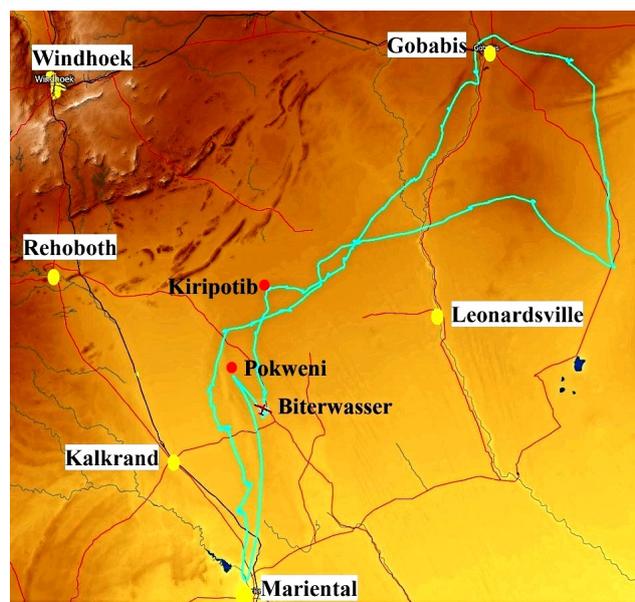
Ja so kann's gehen. Der Mensch macht einen toller Plan, aber die Realität hält sich nicht daran. Ursprünglich war der Plan bei den ersten Flügen vom hinteren Sitz aus mich mit den Eigenheiten des Arcus vertraut zu machen und dann nach vorne zu wechseln. Jetzt aber, da von den geplanten 5 Flugtagen nur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



Arcus M · D-KAAC · (DW)

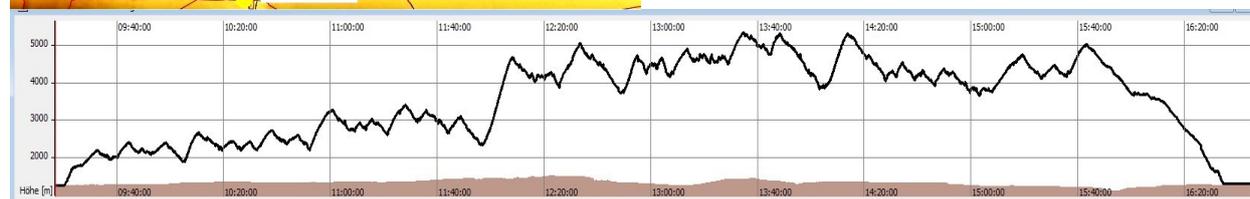
Im Briefing wird für den 5.11. das Erreichen der Auslösetemperatur für 9 Uhr UTC, das ist 11 Uhr Namibischer Zeit, vorhergesagt. In Bitterwasser soll es, wie so oft, mit Blauthermikmit losgehen. Später kann man im Norden mit Wolken und einer Basishöhe über 4500 m rechnen. Ähnliche Vorhersagen habe ich noch gut in Erinnerung. In der buckligen Welt um Windhoek und damit innerhalb des, für den Segelflug gesperrten Bereichs, bilden sich meistens schöne Wolken. Man kann nur hoffen, dass sie sich heute aus dieser für uns verbotenen Zone herauswagen.

Also Start um 11 Uhr 19 und 5 Minuten später sind wir auf 1750 m und können den Motor einfahren. Einen guten Meter spendiert der Bart am Pfannenrand und mit 2200 m, also 1000 m über Grund fliegen wir in Richtung Uhlenhorst ab.



Jetzt kommt die Erfahrung zum Tragen, die Stefan bei seinen vielen Aufenthalten in Bitterwasser sammeln konnte. Wir basteln uns von Pfanne zu Pfanne und nutzen alle möglichen Auslösepunkte, also Pfannenränder, Farmhäuser, Wasserstellen um zügig voran zu kommen. 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 in 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 wieder zu erkennen.

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

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



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

Zwischen Kalkrend und Mariental steht der letzter 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 hör 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 Segelflughelmschmerz 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.

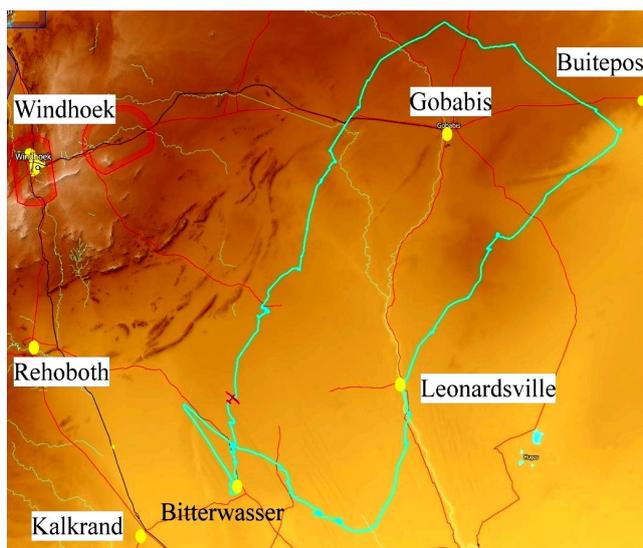
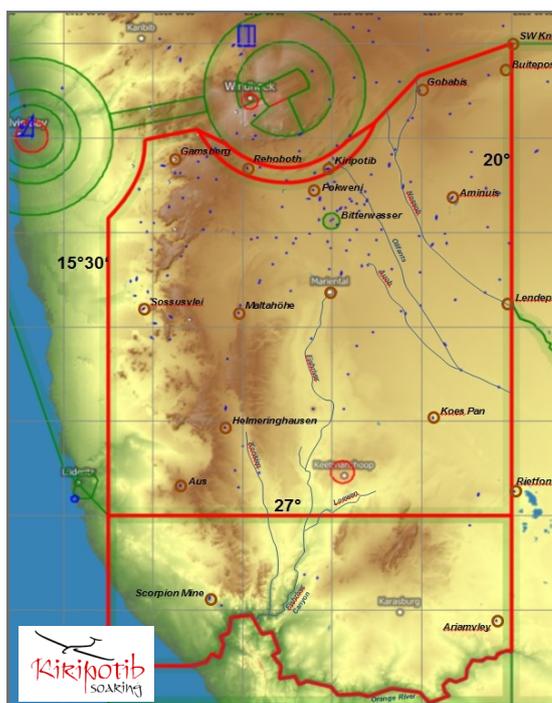
Auch für den 2ten Tag ist ordentliches Wetter vorhergesagt. Natürlich ist um Bitterwasser am Morgen keine Wolkenbildung zu sehen. Vorhergesagt ist, dass sie, wie meistens, ganz weit im Norden als erstes auftauchen soll.

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 in 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 5.000 m etwas südlich von Buitpos dem Grenzort nach Botswana. Segelflieger was willst du mehr?

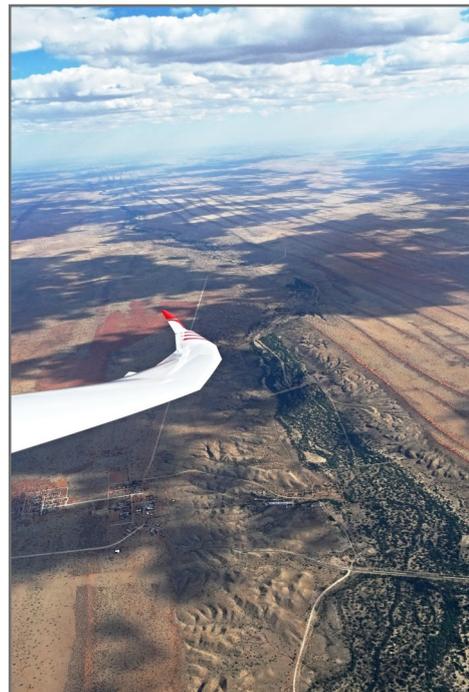
Mehr Zeit wollen wir. Es ist unterdessen 15 Uhr 30 und bis Bitterwasser sind es noch ca. 270 km Luftlinie. Kein Problem, wenn man die momentane Wetterentwicklung betrachtet und Sunset ist ja erst um 19 Uhr 04. Wenn die Thermik aber schwächer wird und



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 Wolke 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 Vogls 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. Sonneneinstrahlung gleich 0 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 in Augsburgischer Verein für Luftsport

Vor 60 Jahren wurde ich Mitglied der Segelfluggruppe 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.

Dass 85 Lebensjahre nicht ohne Spuren zu hinterlassen vorbeiziehen, ist mir bewusst und wenn man so in sich hineinhört und objektiv ist, sind solche Spuren auch schnell zu finden. Da kann zunächst ein Kraftverlust nicht verheimlicht werden. Im Gegensatz zu früher geht es nicht mehr so leicht den schweren Vogel durch hohes Gras an den Start zu schieben und 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. Jetzt rächt sich dieses Versäumnis. 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 schwindet. Auch die Beweglichkeit ist nicht mehr so wie früher. Trotzdem kann ich den Vogel immer noch mit eigener Kraft verlassen und die Frage meines Fliegerarztes hätte ich besser mit „*wenn ich zum Aussteigen einen Krahn brauche*“ beantwortend.

Dass sich einiges verändert hat ist offensichtlich und dies gilt auch für das Streckenfliegen. Während die Jungen 7 Stunden unterwegs sind und dementsprechend am Abend von große Strecken berichten, schiebt sich bei mir schon bei den ersten Anzeichen von größeren Problemen der Heimwärtsdrang in den Vordergrund. 5 Stunden volle Konzentration reichen mir und jeden Tag Fliegen muss ich auch nicht mehr. Das Alter fordert seinen Tribut und der macht sich auch in schnelleren Leistungsabbau bemerkbar.

Noch ein weiterer Faktor vermindert die Leistungsfähigkeit. Der Ehrgeiz der einen früher zu Hochleistungen trieb ist abhanden gekommen. Fast alles Machbare hat man in seiner Sturm- und Drangzeit schon einmal erreicht und dabei seine Grenzen erkannt. 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 anderem musste sich vom Fliegen verabschieden. Trotz guter Kontakte zu den jüngeren Vereinsmitgliedern wird es einsam wenn die eigene Generation nicht mehr da ist.

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

**70 Jahre,
und was hat sich in dieser Zeit
verändert?**

Alles ändert sich,



auch ich bin nicht mehr der, der ich einmal war und
das Segelfliegen mit seinem Umfeld,
das macht davon auch keine Ausnahme.

Nur die Leidenschaft
mit der dieser Sport betrieben wird,
die ist gleich geblieben.

Und was hat sich in diesen 70 Jahren 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.

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. Streckenfliegen wurde in den Vereinen sehr klein geschrieben und war wenigen vorbehalten.

Trotzdem waren Nachwuchsprobleme unbekannt und mancher Verein musste einen Aufnahme-stopp verhängen. Der Flugzeugpark war meist sehr klein und der Andrang zum Flugplatz sehr groß. Segelfliegen und ab 1956 auch wieder der Motorflug waren die einzigen Möglichkeiten um in die Luft zu kommen.

Heute kann man im Idealfall Segelfliegen, wenn die Lust zum Fliegen einen zum Flugplatz treibt und man mit seinem Eigenstarter abhebt.

Der Leistungszuwachs durch neue Materialien bei den Flugzeugen, durch elektronische Helfer im Cockpit und durch für alle zugängliche Wetterinformationen ist enorm. Der Austausch von Wissen und den neuesten Erkenntnissen ist uneingeschränkt möglich. Streckenfliegen wird heute von

einem Großteil der Piloten als die Krönung unseres Sports empfunden und der zielorientierte Einsatz von Wissen und Material lässt die Leistungen explodieren.

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.



Deutsche Alpensegelflug Schule 1969



Fliegerschule Wasserkuppe

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 hat. 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.

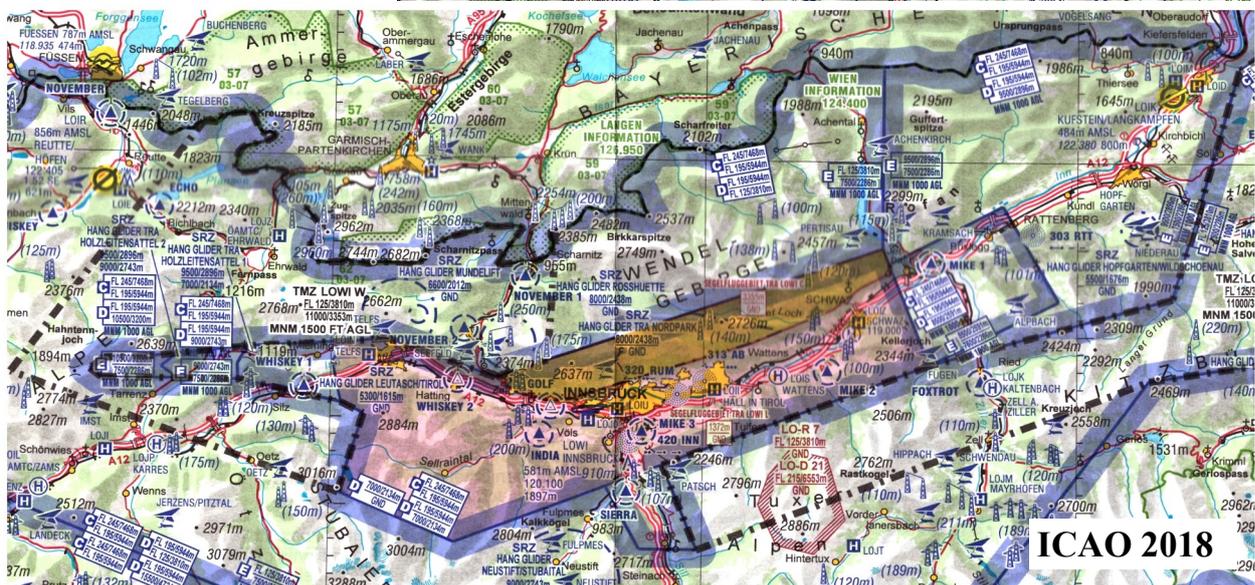
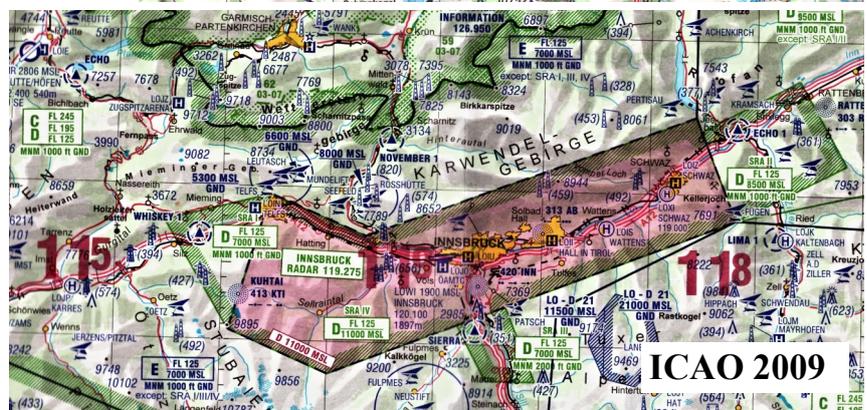
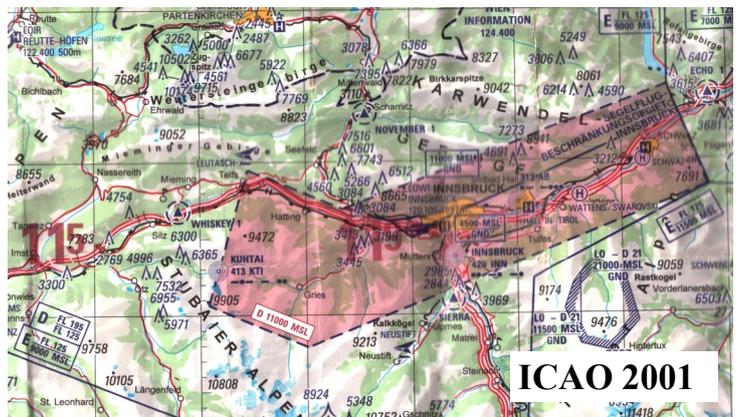
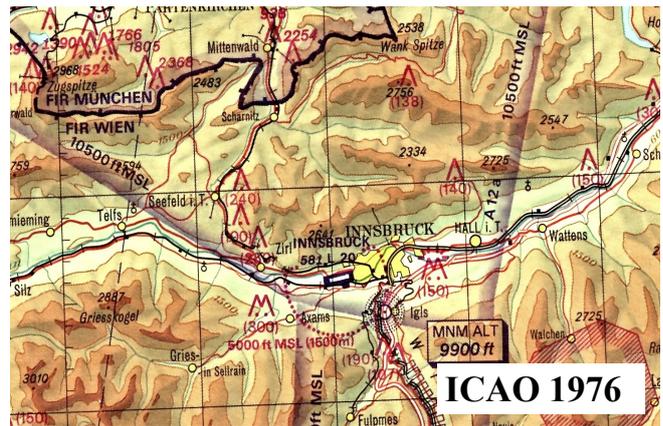
1952	Holzzeitalter	Die Flugzeuge werden vorwiegend im Verein von Mitgliedern in Vereinswerkstätten gebaut. Der Arbeitsaufwand, den die Mitglieder zu leisten haben, ist dementsprechend hoch. Flugzeuge mit einem Gleitwinkel von 1/29 bei 73 km/h gehören in Vereinen zur Spitzen-gruppe.
1962	Kunststoffzeitaltern.	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. Der Gleitwinkel liegt nun bei 1/38, in der offene Klasse bei 1/43. Mit jeder Neuentwicklung verbessern sich die Gleitzahl und Geschwindigkeit. Das Gold-C mit drei Diamanten als Spiegel der Leistungssteigerung: Es waren: 1968 - 677, 1970 - 900 und 1974 - 1570 Piloten.
1972	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 Flug möglich.
1982	Elektronikzeitalter	Um die Jahrtausendwende verändert sich das Instrumentenbrett. Der Bordcomputer, Logger FLARM und andere Elektronik hält Einzug im Cockpit und erleichtert das Leben der Segelflieger erheblich.
1992	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.
2002	Elektrozeitalter ?	Flugzeuge mit einem Gleitwinkel von 1/60 und einer Spitzengeschwindigkeit um die 280 km/h bilden die Spitzengruppe. Die neuesten Entwicklungen in der Batterietechnologie lassen vermuten, dass die Zukunft im Elektroantrieb liegt.
2012	2022	

Alle Jahre wieder – Neue Karten, neue Lufträume und Regelungen

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. Heute gibt es keinen freien Luftraum mehr. Auch das östliche Gebiet, bis hin zur Deutschen Grenze bei Kufstein, ist eine TMA, die ohne Freigabe und Transponder nur bis zu einer Maximalflughöhe von 2896 m genutzt werden kann.

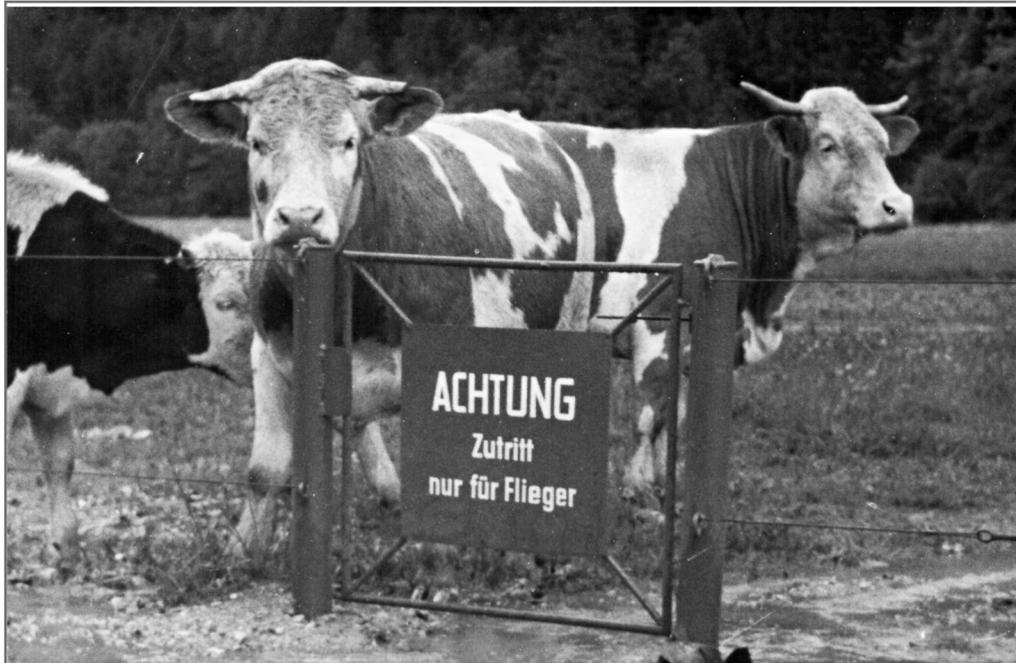
Die 2014 auf Grund der Einführung von SERA (Standardised European Rules of the Air), vom Österreichischen Verkehrsministerium geplante, großräumige Transponderzonen (TMZ), bei der auch alle Drachen-, Gleitschirm- und Segelflieger in einigen Streckenflugregionen nicht mehr ohne Transponder fliegen dürften, konnten teilweise abgewiesen werden.



Die Regulierungswut hat in allen Bereichen zugenommen und die alles erstickende Bürokratie ist damit immens gewachsen. Regeln aus der gewerblichen Luftfahrt werden, auch ohne dass sie für die allgemeine Luftfahrt geeignet wären, dieser übergestülpt.

Das Recht des Einzelnen, auch Risiken auf sich zu nehmen, solange er die Allgemeinheit damit nicht gefährdet, meint man unterbinden zu müssen.

Vergleicht man die Zeit, in der Flugzeuge noch in den Vereinswerkstätten entstanden sind und der heutigen Zeit, so gewinnt man den Eindruck, dass nach Behördenmeinung, Luftsportlern die Fähigkeit zur Eigenverantwortung abhandengekommen sei.



Bei meinem Besuch 2020 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-Flug 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“ ehrliche 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?

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 kleinwenig mittreden.

REGIERUNG VON OBERBAYERN
Luftamt Südbayern

Sehr geehrter Herr Limmer

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.

Gott sei Dank, dass die nicht wissen was ich manchmal denke.

Und nun noch eine Bemerkung zum Abschluss.

Viel hat sich in diesen 70 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 viele Werkstattarbeit, die in der Vergangenheit die einzelnen Charaktere eines Vereins zu Zwangsgemeinschaften zusammenführt und damit das Vereinsleben bereicherte sind nicht mehr notwendig. Waren damals noch alle Mitglieder aufgefordert ihr Organisationstalent 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 verringert 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, zwingen 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 von Dienstleistungsunternehmen entwickeln.

Im sportliche 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 andern sind für alle zugänglich und die elektronischen Helfer innerhalb und außerhalb des Cockpits ermöglichen Leistungen im Streckenflug von denen man früher nicht mal träumte.

Ernst Günter Haase erflog 1952 den Geschwindigkeits-Weltrekord für Doppelsitzer über das 100 km Dreieck mit 80,90 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit. 51 Jahre später schaffte Klaus Ohlmann einen Streckenweltrekord von 3008,8 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 307 km/h bei einem 500 km Zielrückkehrflug.

Trotz all der technischen Hilfen ist der Pilot das ausschlaggebende Element. Erst seine körperliche und geistige Verfassung und der zielorientierte Einsatz von Wissen und des Material ermöglicht große Leistungen.

Segelfliegen als Hochleistungssport, aber auch als Freizeitsport ist ein Schachspiel gegen die Natur.

Helmut Reichmann (dreifacher Segelflug-Weltmeister) hat den Segelflug einmal so beschrieben:

"Der Wunsch nach freier Bewegung im Raum, der alte Traum des Fliegens, hat im Segelflug sicher seine schönste Erfüllung gefunden. Dem Segelflieger offenbart die Natur eine Welt, die noch vor wenigen Jahrzehnten unerreichbar schien. Eine Welt gewaltiger Kräfte, sanft oder wild, großartig und geheimnisvoll. Er verbündet sich mit ihr, fliegt in ihr, versucht, sie zu ergründen und ihre Dynamik zu nutzen. Die Last des Alltäglichen bleibt weit unten zurück, erscheint klein und unbedeutend, die Flügel machen frei!"

