Zur zweiten, etwas erweiterten Ausgabe

Hallo liebe Freunde!
Im Alter wird man vergesslich, behaupten einige. Ja, vergesslich wird man aber selten bei dem, was früher war, meist bei der Frage „Hab ich jetzt dem das schon erzählt?“
Um dem vorzubeugen, hatte ich mich damals entschlossen, diese Geschichten aufzuschreiben und als PDF-Datei für jedermann zugänglich ins Internet zu stellen. Da ich selbst lieber ein Buch in der Hand habe als vor dem Bildschirm zu schmökern, habe ich das Ganze auch als Druckausgabe zur Verfügung gestellt. Dass so viele dies auch so sehen, hat mich überrascht.

Noch mehr, und zwar sehr positiv, überrascht hat mich die Reaktion auf mein Geschreibsel. Nicht nur Ältere meldeten sich, bei denen ihre eigenen Erfahrungen wieder wachgerüttelt wurden, auch von der jüngeren Generation kam ein positives Echo. Wer wäre da nicht gebauchpinselt, wenn dort steht: „Oft, wenn ich über Land unterwegs bin, fällst gerade Du mir ein, denn Du hast mir die Schönheit des Alpenflugs beigebracht. Es war Dein Streckenlehrgang, der mir bis heute noch die Grundlage für sicheres Fliegen gibt.“
Es wurde aber auch klar, dass das Wissen über unseren Sport von den Anfängen bis zum Ende des Krieges bedeutend größer ist als das über die Nachkriegszeit. Viel ist in dieser Zeit geschehen und ich kann nur hoffen, mit meinen Erinnerungen einen kleinen Beitrag zur Konservierung der Vergangenheit geleistet zu haben.

Noch etwas wurde mir durch die Rückmeldungen bewusst. Der Abschnitt 1 in einem Fliegerleben unterteilt sich oft, so wie bei mir, in zwei Zeiträume. Dem, in dem man zwischen seinen verschiedensten Interessenlagen hin- und hergerissen wird und dem, in dem das Ziel klar erkennbar und angestrebt wird.
Klar wurde auch: Es sind auch nicht 3, sondern 4 Abschnitte, die ein Fliegerleben bestimmen.
Der Abschnitt 1 ist ein Zeitabschnitt, in dem man voller Begeisterung am Fluggeschehen teilnimmt, gierig alle Informationen aufsaugt, zu erfahrenen Fliegern aufschaut und mit Ungeduld auf die ersten eigenen Flugerlebnisse zustrebt.
Der Abschnitt 2 ist der Zeitabschnitt, da schwillt einem der Kamm, wenn man sieht, dass man zu den Vorbildern aufschließt, sie einholt und ihre momentanen Leistungen sogar übertrifft.
Der Abschnitt 3 ist dann die Zeit, in der man feststellt, dass der Nachwuchs einem langsam näherkommt, zu einem aufschließt und einen schließlich überholt.
Der 4te Abschnitt ist der Zeitraum nach dem Ende der aktiven Fliegerei. Diejenigen, die dort am Flugplatzrand sitzen und den startenden Maschinen nachschauen, diese sollte man nicht vergessen, denn oft haben sie den Grundstock für nachfolgende Generationen gelegt.

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

Hans Limmer

Achtung

Die hier geschilderten Ereignisse werden mit dem

damals vorhandenen Wissen wiedergegeben.

Deswegen wird vor der Nachahmung einzelner Punkte gewarnt.

Heutige Erkenntnisse sind zu berücksichtigen.

Anmerkung:

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

Das Kartenmaterial ist von SeeYeu und OpenTopoMap

So ein Fliegerleben

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

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

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

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

H. Limmer

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 einer dieser langweiligen, von mir gehassten Familienspaziergänge unternommen. Immer unter Aufsicht der Eltern und dazu noch im guten Sonntagsgewand, wie soll da Freude aufkommen?

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

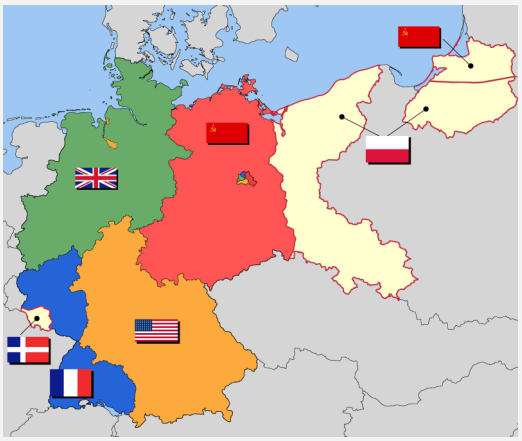
Die Begeisterung fürs Fliegen war geweckt und drückte sich von da ab auch dadurch aus, dass ich immer, wenn sich die Möglichkeit bot und ich der elterlichen Aufsicht entkommen konnte, in einem Behelfsbau auf dem Postsportgelände an der Holzbachstraße, in dem Teile für Lastensegler gebaut wurden, zu finden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

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

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

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

Jede Geschichte hat eine Vorgeschichte.



1945 Nach Kriegsende wird Deutschland in vier **Besatzungszonen** aufgeteilt. Auch Berlin wird in vier Zonen geteilt.
Alle Vereine und Verbände werden verboten und aufgelöst.

20.09.1945 Mit der Proklamation Nr. 2 der Besatzungsmächte werden Entwurf, Bau, Besitz und Betrieb von Flugzeugen aller Art, auch von Flugmodellen, verboten.
Trotz drastischer Strafen verschwinden Segelflugzeuge in Dachböden, Kellern usw.

1948 Die politischen Spannungen zwischen den USA und der UdSSR wurden unübersehbar. Die Besatzungsmächte England, Frankreich und USA brauchten den Rückhalt in ihren Zonen und lockerten ihre Besatzungspolitik etwas. Im Poker um die Macht wurden die westlichen Besatzungszonen in den westlichen Wirtschaftsblock eingbunden und die Währungsreform bringt die DM.
Die UdSSR blockierte die Versorgung West-Berlin durch die Sperrung der Land- und Wasserwege. West-Berlin wird aus der Luft versorgt. (24. Juni 1948 bis 12. Mai 1949 Luftbrücke)
In der sowjetischen Besatzungszone wird die DM-Ost eingeführt

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

Die uneingeschränkte Vereins- und Versammlungsfreiheit zu jedem gesetzlichen Zweck ist wieder erlaubt; Nur die Luftfahrt bleibt hiervon ausgenommen.
Durch die immer stärkere Einbindung in den westlichen Block war abzusehen, dass auch das Flugverbot irgendwann aufgehoben werden musste.

In Österreich wird das Fliegen wieder erlaubt.

1949 Werbung für die Wiederzulassung des Segelflugs

Der französische Weltrekordler im Dauersegelflug „Guy Marchant“ und sein deutscher Freund „Ernst Jachtmann“ zogen unermüdlich durch das Bundesgebiet, um Vorträge über den Segelflug zu halten und für dessen Wiederzulassung zu werben.

Auch andere ausländische Stimmen meldeten sich.

Als Rufer in der Wüste hat sich hier in besonderer Weise Dr. Dollfus, Schriftleiter der „Schweizer AERO Revue“, hervorgetan. Ihm hat sich auch Bengt Bergman, der Chefinstrukteur der schwedischen Segelflieger, zugesellt.

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

Die Entwicklung in der ersten Hälfte der 50er Jahre

1950 Da die uneingeschränkte Vereins- und Versammlungsfreiheit wieder erlaubt ist, schießen überall Luftfahrtvereine wie Pilze aus dem Boden.

14.07.1950 Der Bayerische-Luftfahrtverein-München (BLVM) wird gegründet. Erster Vorsitzender war Georg „Schorsch“ Kantz.

04.08.1950 Der Deutsche Aero-Club e.V. (DAeC) wird von Wolf Hirth, Helmut Kaden und Fritz Stamer auf der Wasserkuppe/Rhön gegründet.

02.10.1950 Der Luftsport-Verband Bayern wird in Nürnberg aus der Taufe gehoben. Die Vorstände sind Helmut Kaden, Hermann Nein und Edgar Dittmar. Zu diesem Zeitpunkt gab es in Bayern bereits 86 illegal gegründete Vereine.

30.10.1950 Der „Augsburger Verein für Luftsport (AVL)“ wird von Helmut Kaden, Ernst Frank und Fritz Wendel gegründet.

Im gesamten Bundesgebiet herrscht Aufbruchstimmung. Obwohl das Segelfliegen noch streng verboten ist, verlassen die ersten Segelflugzeuge ihre Verstecke.

1951 Die alliierte Hohe Kommission gibt am 28.04.1951 ihre Absicht bekannt, Segelflug-, Ballon- und Modellflugsport wieder zuzulassen.

25.08.1951 Rund 50.000 Menschen versammelten sich auf der Wasserkuppe, um den Wiederbeginn des Flugbetriebs zu feiern,

01.09.1951 Für die Bundesrepublik Deutschland wird der Segelflug-, Ballon- und Modellflugsport wieder freigegeben.

1952 Mit dem Deutschlandvertrag vom 26. Mai 1952 wird das Besatzungsstatut in der Bundesrepublik Deutschland aufgehoben.

29.04.1952 In der Bundesrepublik Deutschland erhält die Mü-13E „Bergfalke“ der Firma Scheibe Flugzeugbau als erstes Segelflugzeug nach dem Kriege eine Musterzulassung (Geräte-Nr. 104). Der Bergfalke I, wurde 1951 entwickelt. Der Prototyp wurde wegen des damaligen in Deutschland noch gültigen Bauverbotes in Österreich fertiggestellt und zugelassen.

1953 Die Siemens Segelfluggruppe München (SSGM) wird am 08. Iuni 1953 gegründet. 1966 wird sie in Segelfluggruppe Siemens München (SGSM) umbenannt.

07.07.1953 Bundesanstalt für Flugsicherung wird gegründet.

02.10.1953 Die Musterzulassung des zweisitzigen Segelflugzeugs „Doppelraab V“ für Schul- und Übungszwecke wird vom Bundesminister für Verkehr bekanntgegeben. Es ist das erste Segelflugzeug, das nach dem Kriege neu entwickelt wurde und als Muster zugelassen wird (Baumuster Nr. 101.5).

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

1954 Im Jahr 1954 wurde das Segelfluggelände Wasserkuppe wieder freigegeben.

Ein Segelflugzeug und was sich daraus entwickelt.

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

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

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

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

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

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

Mitglieds -Ausweis
DEUTSCHER AERO CLUB e.V.
Luftsport-Verband Bayern e.V.
Verein: Augsbg. V. f. Luftsport
Inhaber: Hans Limmer
Vor- und Zuname
geb. am 9.12.36 in
Anschrift: Augsburg
Ausweis-Nr.
Rehlingerstr. 4 96
Mitglied seit: 2.9.52
Ausweis ausgestellt am: 2.6.1955
Unterschrift des Vereins bzw. des Landesverbandes:
Augsburger Verein für LUFTSPORT e.V. (AVL)

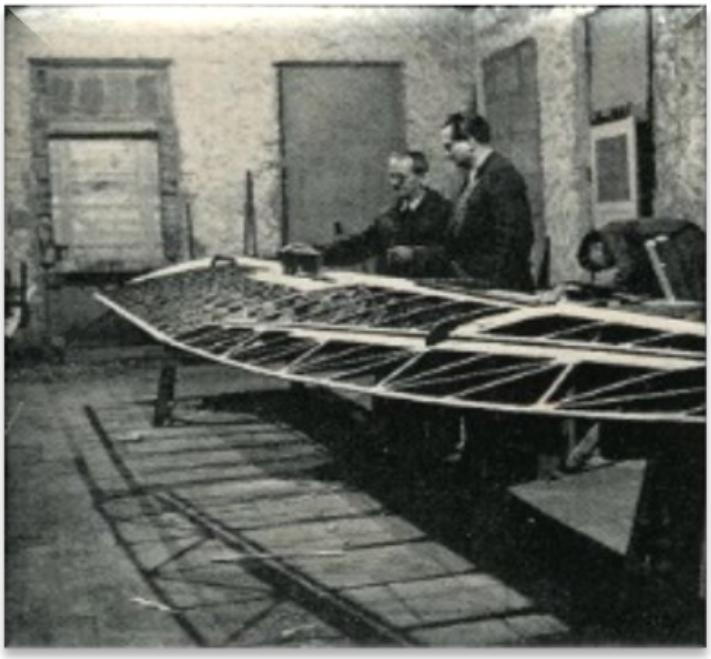
Der stete Tropfen höhlt den Stein, sagt man, und es ist was Wahres an diesem Sprichwort. Im März 1953 konnte ich die Einwilligung meiner Eltern dem Augsburger Verein für Luftsport präsentieren. Vermutlich waren sie der Auffassung, dass mir bis zur Vollendung der 200 Arbeitsstunden die Lust an der Fliegerei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

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

Zunächst war also Arbeiten angesagt. Anfangs ging es ein- bis zweimal in der Woche in die Werkstatt in der Jakobervorstadt. Die Straßenbahn dorthin kostete 25 Pfennig, was hin und zurück dem Preis eines Kinobesuchs entsprach. Da dies mein Lehrlingsgehalt von 25 DM (im ersten Lehrjahr) zu stark in Anspruch genommen hätte, war ein Fußmarsch von einer guten halben Stunde angesagt. Dann kamen 2 Stunden Werkstatttätigkeit und der Rückweg.
So schnell wie gedacht waren damit die 200 geforderten Arbeitsstunden nicht zu erreichen.
Die Werkstatt bestand aus einem Raum für Metallbearbeitung und einem Raum für die Holzarbeiten und war in einem im Krieg zerbombten Gebäude der Augusta-Brauer untergebracht.
Da der Verein viele Mitglieder und wenige Flugzeuge hatte, wurde fleißig an einem Neubau gearbeitet.
Meine erste Aufgabe war die Produktion von Nagelleisten. Dies sind lange, dünne Sperrholzstreifen, in die im Abstand von ca. 2 cm kleine Nägel geklopft werden. Diese Leisten dienen z. B. zur Fixierung der Nasenbeplankung am Flügel bis zur Aushärtung der Leimung.

Augusta-Brauerei 1952 in der Jakobervorstadt.

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.



Kaum waren die ersten Nägel im Holz versenkt, stand der Werkstattleiter neben mir und überreichte mir einen kleinen, zierlichen Hammer, dessen Spitze mit einem Magneten zur Aufnahme der Nägel versehen war.
Beim Anblick der grinsenden Gesichter der anderen in der Werkstatt war mir schnell klar, dass der dicke Hammer kein Zufall war. Diese Herrschaften wollten anscheinend nur sehen, wie ich mit dieser Situation zurechtkam.

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

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

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

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

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

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

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

Helmut Dumberger

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.

Verbotene Turnübungen

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

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

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

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

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

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

Darauf stand:

Jeglicher Kunstflug ist verboten.
Zuwiderhandlung wird mit 1/2
Jahr Startverbot geahndet.

Grunau Baby

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

Das 1-sitzige Schulsegelflugzeug „Grunau Baby" ist der weltweit meistgebaute Segler der 30er und 40er Jahre.
Um den Anforderungen des Schulbetriebes zu entsprechen, wurde es besonders robust ausgelegt und sollte billig und einfach nachzubauen sein. Der Name verweist auf die von Wolf Hieth 1921 gegründete Flugschule im schlesischen Grunau, heute Jeżów Sudecki. Das ab 1933 fliegende Baby wurde in den folgenden Jahren ständig verbessert und erhielt einen zusätzlichen Hilfsholm, eine vergrößerte Spannweite, eine verstärkte Flügelbefestigung sowie ab 1938 eine Sturzflugbremse.

Der Augsburger Verein für Luftsport (AVL)

Der Augsburger Verein für Luftsport war eigentlich das Dach über mehrere selbständige Gruppen. Neben einigen Segelfluggruppen, ich gehörte damals zur Gruppe 1, gab es auch eine für den Motorflug. Obwohl dieser noch verboten war, stand in der Halle eine Piper Super Cup mit Schweizer Hoheitsabzeichen, die zwischendurch angeblich von einem Schweizer geflogen wurde, wie man offiziell berichtete.
Groß war der Verein. Bei den monatlichen Versammlungen in einem Gasthaus in der Annastraße war der Saal immer gut gefüllt. Da konnte man schon mal über 200 Besucher zählen. Für mich waren dies hochinteressante Abende. Dort wurde nicht nur Vereinspolitik gemacht, auch kuriose, unterhaltsame Geschichten bekam man zu hören. Eine dieser Geschichte, die vom Storch der rückwärts flog, ist mir besonders in Erinnerung.

Der Erzähler, ein ehemaliger Werkspilot von Fieseler, war vor dem Krieg mit einem Fi 156 Storch in New York. Er führte dort die außergewöhnlichen Flugeigenschaften des Vogels vor. Leider wurde ihm ein Abstellplatz in der entferntesten Ecke des riesigen Flugfeldes zugewiesen.
Jetzt musste er bei jeder Vorführung die kilometerlange, betonierte Strecke bis zum Startpunkt rollen, und das konnte nicht lange gutgehen. Der Storch hatte nämlich zur damaligen Zeit kein Spornrad, sondern einen Schleifsporn, der sich nach einigen Tagen mit Abnutzungserscheinungen bemerkbar machte. Da Ersatz nicht so einfach zu beschaffen war, musste eine andere Lösung gefunden werden. Das Beste wäre doch, wenn man direkt vom Stellplatz aus starten könnte, dachte sich der Werkspilot. Nur wie kann man einen Flugplatzkommandanten, der strikt auf seine Regeln achtet, dazu bewegen, eine Ausnahme zuzulassen?

An einem Tag mit sehr hoher Windgeschwindigkeit hatte er die rettende Idee. Er lud den guten Mann zu einem Spazierflug ein. Da man im Tiefflug das Geschehen dort unten viel besser verfolgen kann, ging es reichlich tief den Hudson River entlang.
Bei der ersten Brücke stand der Wind richtig. Der Pilot setzte den Storch neben das Brückengeländer, drosselte die Fahrt auf das Minimum und ließ sich vom Wind rückwärts versetzen.
Den verblüfften Flugplatzkommandanten beeindruckte diese Demonstration derart, dass er alle bisherigen Einwände fallen ließ und der Storch in Zukunft von seiner Parkposition aus starten konnte.
Das Schleifspornproblem war damit gelöst.

Nach im Krieg sind viele bekannte Persönlichkeiten in Augsburg hängen geblieben, zu denen man als Jugendlicher bewundernd aufschaute. Einer davon war **Heini Ditmar**, Inhaber des Gold-C Nummer 1. In den 30er Jahren erzielte er im Segelflug mehrere Wettbewerbserfolge und Weltrekorde.
Als erster Mensch überschritt er am 2. Oktober 1941 die 1000 km/h Marke mit einem Flugzeug. Mit der Me 163 A erreichte er 1.003,67 km/h und am 6. Juli 1944 steigerte er den Geschwindigkeitsrekord mit einer Me 163 BV18 Komet auf 1130 km/h.

Zweisitziger Übungssegler HD 53 Möwe

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

Noch gut in Erinnerung ist mir auch eine lebhafte Diskussion an einem dieser Vereinsabende. Heini Dittmar hatte die Absicht, ein Segelflugzeug zu bauen, das man nach der Wiederzulassung des Motorflugs mit einem VW Motor ergänzt werden sollte, und dafür benötigte er eine Werkstatt. Da in der Vereinswerkstatt kein Platz war, darin entstanden gerade dringend benötigte Segler, stellte Spielwaren-Teinert das Dachgeschoss seines Hauses zur Verfügung.
Auch an einen bebilderten Artikel in der Augsburger Allgemeinen kann ich mich erinnern. Der Fensterstock im Dachgeschoss musste großflächig entfernt werden, um die Neukonstruktion sicher aus dem Haus zu bringen.
Etwas gewöhnungsbedürftig war der Vogel mit seinem, auffälligem Flächenprofil. Man konnte darin zwar nicht spazieren gehen, wie einige behaupteten, aber die Profildicke war schon ungewöhnlich. Na ja, es sollte ja nur für eine Übergangszeit, bis zur Wiederzulassung der Motorflugs, ein Segelflugzeug sein.

HD 53 Möwe	
Länge	6.2 m
Spannweite	10,5 m
Gleitzahl	17 bei 58 km/h
Geringstes Sinken	1,1 m/sec bei 45 km/h
max. Fluggewicht	520 kg
Mindestgeschwindigkeit	38 km/h

HD 153 Möwe

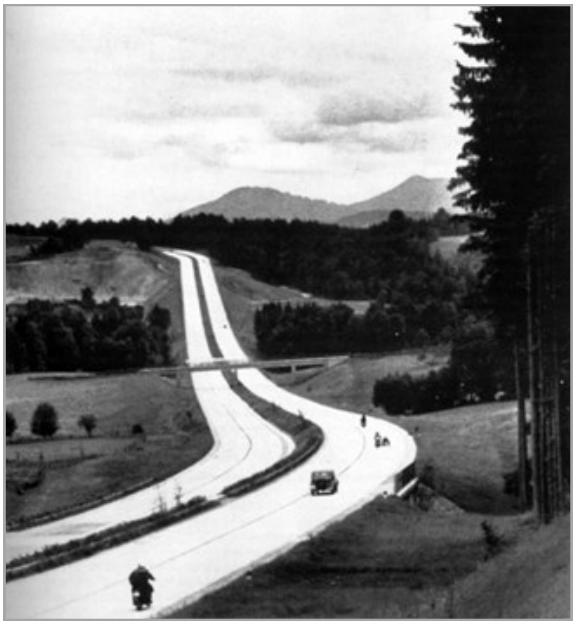
Ab 05.05.1955 durften auch Motorflugzeuge offiziell wieder in die Luft und aus der **HD 53** wurde die **HD 153**

Ein Doppel-Raab mit Düsenantrieb

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

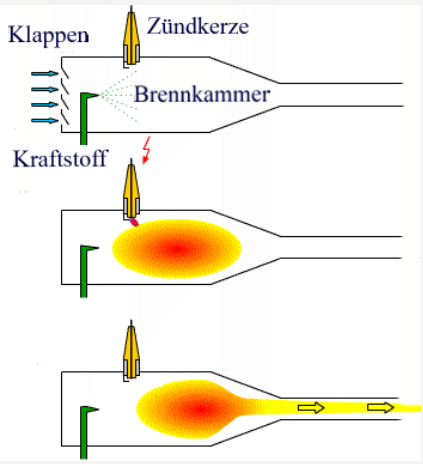


So ein gelungener Probelauf erfordert natürlich den Beweis, dass der Grundgedanke, trotz des Verbots der Motorfliegerei, verwirklicht werden kann. Dieses Verbot wird ja sowieso in vielen Vereinen dadurch übergangen, dass man einer Motormaschine ein Schweizer Hoheitsabzeichen verpasst und behauptet, es 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.

Pulsstrahltriebwerke Argus-Schmidt-Rohre.

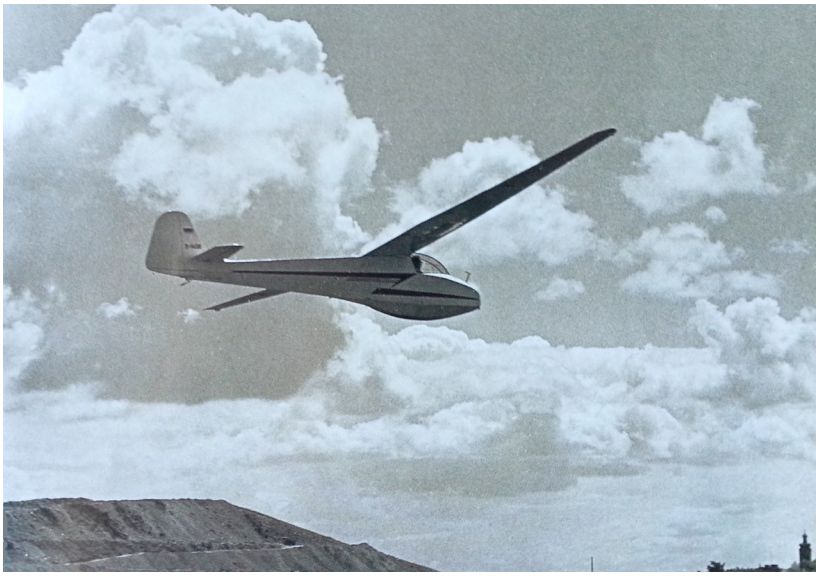
Das Pulsstrahltriebwerk besteht aus einer Brennkammer mit angesetzter Düse. Im Kopf der Brennkammer sitzen Klappen, die Außenluft in die Kammer strömen lassen. Die einströmende Luft zerstäubt den Kraftstoff und bildet ein zündfähiges Gemisch. Durch den Explosionsdruck werden die Eingangsklappen geschlossen.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



Der Zuckerhut von München

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

Zu verdanken ist dies einem immer auf Sparsamkeit bedachten Mitglied der Siemens 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 ließen den überraschten Piloten dann doch nach draußen blicken und erblassen. Er war unfreiwillig und unversehrt auf dem Gipfel des Schuttbergs gelandet. Auch der Vogel hatte kaum Schaden genommen.

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

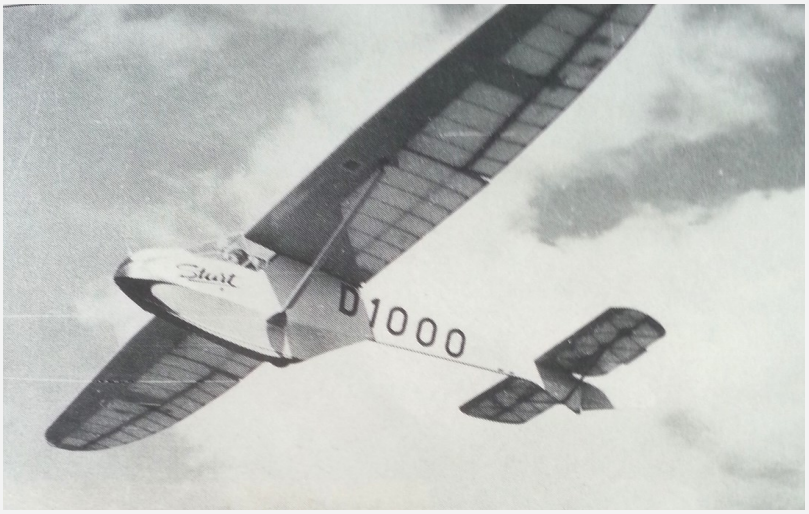
Doppelraab D-1222 der Siemens Segelfluggruppe München, rechts Rüdiger Zucker

Der Doppelraab

Der Münchner Gewerbelehrer Fritz Raab, von 1943 bis 1945 technischer Leiter der Segelflug-Erprobungsstelle in Trebbin bei Berlin, entwickelte den „Doppelraab“ um 1949/50, also in einer Zeit, in der in Deutschland das Segelfliegen und auch der Besitz und Bau von Flugzeugen noch streng verboten waren.
Das erste Versuchsmuster, die D-1000, entstand 1951 beim Aero-Club Dachau.

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

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



Ziel der Konstruktion war es, einen ebenso einfach zu bauenden wie zu fliegenden und zu unterhaltenden Doppelsitzer zur Segelflugausbildung zu schaffen.
Der Fluglehrer saß auf einer Art „erhöhtem Notsitz“, hatte keine eigenen Instrumente und konnte den einzigen Steuerknüppel nur über die Schulter des Schülers hinweg bedienen.

Zum ersten mal Höhenluft schnuppern

Obwohl ich im Sommer 1954 erst zirka 140 Werkstattstunden abgeleistet hatte, erbarmte sich Willi Auer und ließ mich die Welt einmal von oben betrachten.
Gut 20 Minuten dauerte der Flug mit dem Bergfalken D-1028 und ich hatte vor lauter Schauen, Staunen und dem Gefühl, das Fliegen zu genießen, kaum Zeit, einmal den Knüppel in die Hand zu nehmen. Die leichte Thermik, die an diesem Tag vorhanden war, verstärkte noch den Eindruck des Fliegens. Genauso hatte ich mir das Fliegen immer vorgestellt. Ein lautloses Dahinschweben war es zwar nicht, aber alles andere entsprach dem, wie ich es in meinen Träumen bereits erleben durfte. Auch der erste Kontakt mit dem Knüppel und die Reaktion des Vogels auf meine zaghaften Ruderausschläge verstärkten nur den Wunsch, selbst ein tolles Gerät zu beherrschen.
Mein Vorsatz stand fest: Bis zum Frühjahr werden die restlichen geforderten Stunden geleistet und mit der Schulung begonnen.
Leider war die Werkstatt nicht mehr in der Jakobervorstadt, die für mich noch einfach zu erreichen gewesen war, sie wurde unterdessen auf den Flugplatz in Augsburg-Haunstetten verlegt. Aus den 2 Kilometern Anfahrtsweg wurden fast 7 km. Mit einem Fußmarsch war da nichts mehr zu machen. In der warmen Jahreszeit konnte man die Strecke mit dem Fahrrad ja gut zurücklegen, aber in der kalten Jahreszeit, dann, wenn die Werkstattarbeit so richtig begann, war man nun auf die Straßenbahn angewiesen. Die Winter waren damals kalt und schneereich und die Straßenreinigung war oft überfordert.

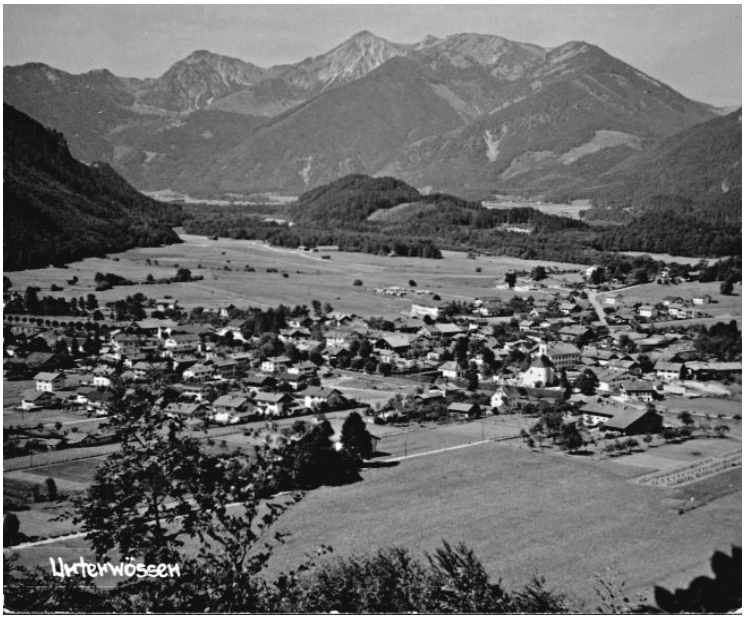
Helmut Dumberger und Fritz Bardo mit eimem Schüler in der D-1028, einer Mü 13E Bergfalke I

Mü 13E „Bergfalke I“

Die einsitzige **Mü 13D „Merlin“** der Akaflieg München ist ein Entwurf von Egon Scheibe unter der Beteiligung von Kurt Schmidt und Tony Tröger. Sie galt als eines der erfolgreichsten Segelflugzeuge ihrer Zeit und war die Grundlage für den Entwurf einer zweisitzigen Variante, der **Mü 13E „Bergfalke“.**
Da in Deutschland der Bau und Betrieb von Segelflugzeugen noch verboten war, wich Egon Scheibe nach Österreich aus. Das Flugverbot wurde dort bereits 1949 aufgehoben. Er konstruierte dort den Doppelsitzer Mü 13E „Bergfalke“. Den Prototyp baute die Segelfliegergruppe Jenbach in Tirol.
Nach der Aufhebung des Segelflugverbots 1951 kehrte Scheibe nach Deutschland zurück und nahm den Serienbau des „Bergfalken“ auf.

Mu 13E Bergfalke I	
Spannweite	17,20 m
Gleitzahl	28 bei 80 km/h
Geringstes Sinken	0,7 m/s bei 65 km/h

Ein Ausflug nach Unterwössen



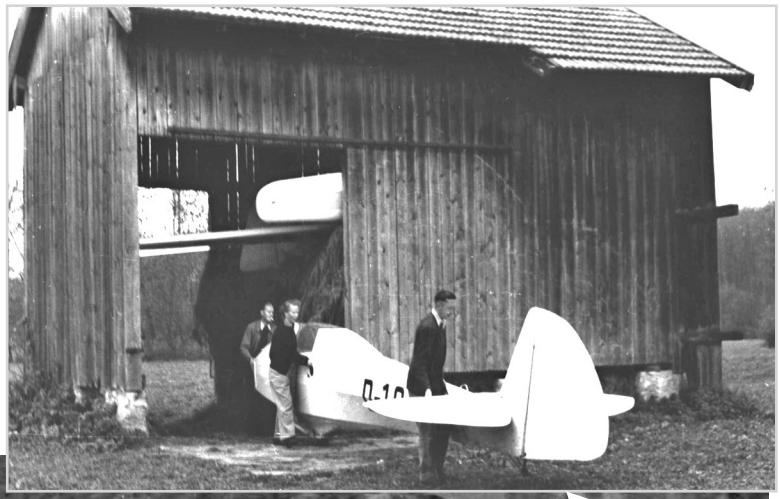
Als einige alte Hasen im Spätsommer 1954 beschlossen, mit zwei Einsitzern einen Ausflug zur neu eröffneten Alpensegelflugschule in Unterwössen zu machen und dafür Helfer benötigten, war ich dabei.
In den Montagsversammlungen hatte man ja schon einiges über die fantastischen Hangwindverhältnisse, die dort herrschen sollen, gehört. Flüge von 5 Stunden und mehr sind dort überhaupt kein Problem, so wird erzählt.
Im Gegensatz zu heute war damals das Leistungsabzeichen in Silber, das Silber-C, noch heiß begehrt, und dafür war ein Flug von 5 Stunden nötig.
Zwar sind die Anforderungen, ein Dauerflug von 5 Stunden, 1000 m Startüberhöhung und ein Streckenflug von 50 km, aus heutiger Sicht nicht erwähnenswert, damals aber waren Gleitwinkel von 1:17 bei 55 km/h (Grunau-Baby IIb) bis 1:25 bei 76 km/h (A-Spatz) üblich und unser heutiges Wissen gab es auch nicht.

Länger als geplant dauert die Fahrt nach Unterwössen. Es dämmerte bereits, als wir dort ankamen. Unsere erste Aufgabe war es nun, eine Unterstellmöglichkeit für die offenen Hänger und ein Quartier für die Nacht zu suchen. Mit Hilfe des Schulleiters wurde ein Heustadel ermittelt, in dem die Flugzeuge abgestellt werden konnten.
Dass unser Komforthotel auch ein solcher Heuschober war, lag vermutlich nicht am Bettenmangel in Unterwössen, sondern an der Sparsamkeit der Beteiligten. Viel Platz bot unser Schlafsaal nicht, denn dort wurden nach dem Flugbetrieb auch noch zwei abgebaute Flugzeuge untergebracht.

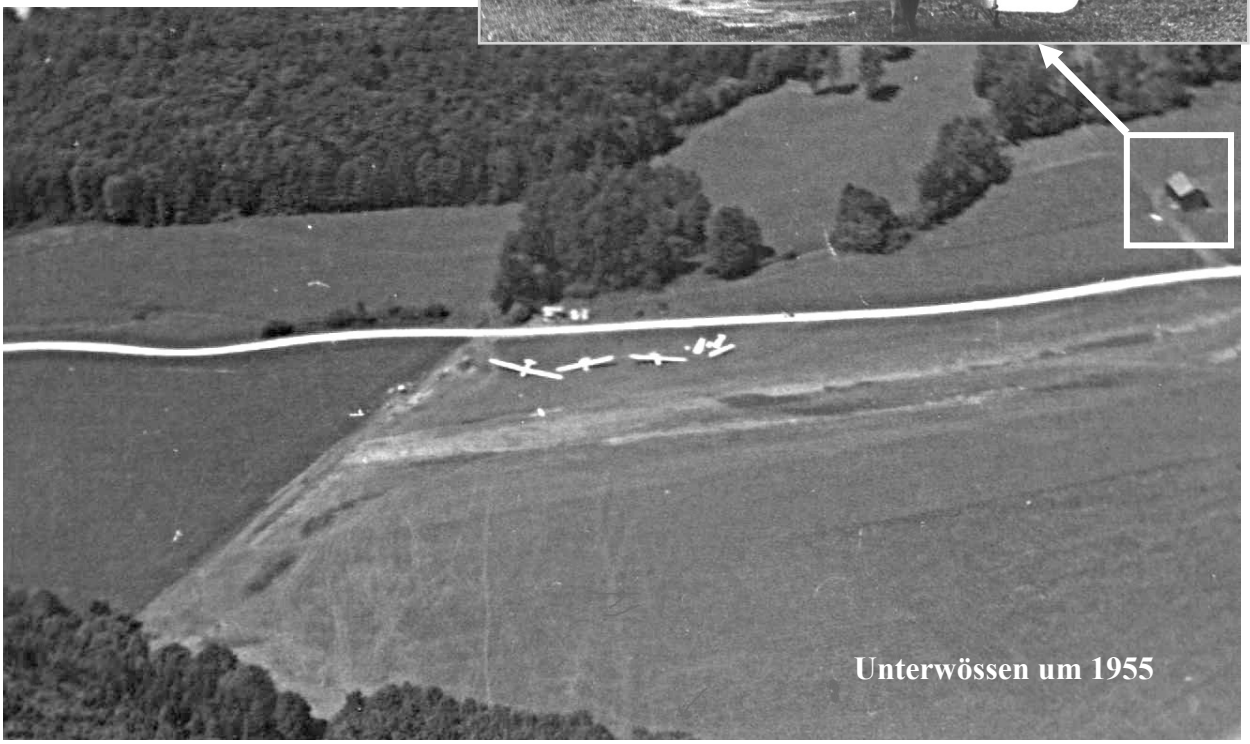
Der Flugplatz war im Gegensatz zum Messerschmittplatz in Augsburg nur eine einfache, zum Teil recht sumpfige Wiese. An der Windseestraße liegt sie, und ein verlandeter Ausläufer der „Tiroler Achen" scheint das Gelände ja auch zu sein. Da es einige Tage zuvor geregnet hatte, konnten wir diese Tatsache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

Trotzdem waren die Piloten von den langen Flügen im Hangaufwind begeistert.
Mit großen Ohren und voller Bewunderung lauschte ich der abendlichen Diskussion der Experten über die Möglichkeiten, die dieses Gelände bietet. Es wurde kontrovers über den Chiemseewind und dessen Auslöser diskutiert. Die vorherrschende Meinung war, dass die kühlere, über dem Chiemsee lagernde Luft durch die auf den höheren Bergen frühzeitig erwärmte und damit aufsteigende Luft angezogen wird und dass dadurch dieses Talwindsystem entsteht.
Einheitlich kam man zu dem Ergebnis, dass der erforderliche 5-Stunden-Flug für das Segelflugleistungsabzeichen in Silber hier bestimmt zu schaffen ist.

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



Die erste Halle der DASSU



Unterwössen um 1955

Hans Limmer Helmut Dumberger

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

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

Für die Werkstattarbeit waren vom Verein hauptsächlich die Wochenenden eingeplant. Wenn meine aber Samstag arbeiten muss, es gab ja immer noch die 6-Tage-Woche, und als Lehrling nach der Arbeit dafür zu sorgen hat, dass die Werkstatt aufgeräumt wird, bleibt nicht viel Zeit.
Im Frühjahr 1955 fehlten mir immer noch 27 Arbeitsstunden bis zum offiziellen Ausbildungsbeginn. Man hatte aber ein Einsehen. Trotz der fehlenden Arbeitsstunden und mit Hilfe von Willi Auer und Helmut Dumberger durfte ich mit der Schulung beginnen.

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

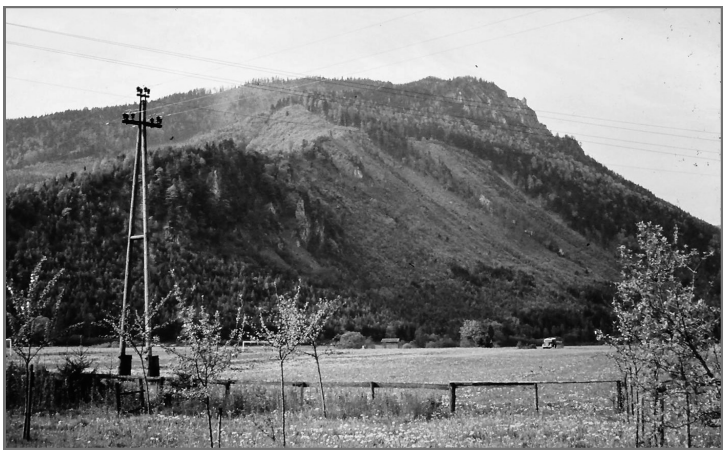
Da der Bergfalke auch anderweitig gebraucht wurde, ging nicht nur ich, sondern auch einige der Bevorzugten öfter leer aus.

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

Nicht gerade eine stattliche Ausbeute für ein Jahr.

Wenn der Chiemsee-Wind bläst.

Ein positives Fliegererlebnis der anderen Art ergab sich bei meinem 2. Besuch in Unterwössen. Viele Gäste kamen nach Unterwössen, um dort den erforderlichen 5-Stunden-Flug für das Silber-C zu erreichen. Es hatte sich unterdessen herumgesprochen, dass der beste Ort dafür die „Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen“ (DASSU) ist.



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

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

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

Nachdem der Start aufgebaut war und die Winde an ihrem Platz stand, machte er als Erster, wie an jedem Flugtag, den üblichen Probeflug. Nur der Hang wollte ihn nicht, kein bisschen Aufwind fand er, und nach der Landung betrachtete er nachdenklich den prall gefüllten Windsack. 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 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 hinters Licht zu führen. Mitstreiter dafür waren schnell gefunden. In aller Früh und bewaffnet mit einer Leiter haben wir dann den Hang erklommen und den Windsack mit allem, was am Hang zu finden war, ausgestopft.

Negativ war nur, dass wir nach Klärung des Windphänomens vom Schorsch mit den Worten *„jetzt schaugds aber schleinigst des ihr do naufkommts 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 eine der Ursachen, dass in den folgenden Jahren die Fliegerei etwas in den Hintergrund trat.

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

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

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

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

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

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

Die Münchner Jahre

Natürlich trieb es einen auch hier immer wieder auf den Flugplatz. Einige der Segelflieger auf dem Oberwiesenfeld kannte man ja bereits, und wenn man dann den startenden Flugzeugen nachsah, kam doch etwas Sehnsucht auf. Eine aktive Teilnahme am Flugbetrieb in Augsburg verhinderte zunächst der zeitliche und räumliche Einsatz im Fernmeldedienst und ab 1958 das Fehlen der nötigen finanziellen Mittel.
Ich hatte mit dem Studium der Elektrotechnik begonnen, und die 150 DM, die mir im Monat zur Verfügung standen (50 DM davon verschlang alleine ein möbliertes Zimmer), reichten ohne Zusatzverdienst zum Leben nicht aus. Kein Wunder also, dass ans Fliegen nicht zu denken war.
Das Leben als Student in München war trotz des kleinen Geldbeutels alles andere als langweilig. Altschwabing mit seinen vielen Kneipen, in denen jeden Abend kleine Kapellen spielten, war einer der Hauptanziehungspunkte.
Eine dieser Kneipen war das „Tabu“, eine Kellerbar, deren Bardame eine begeisterte Segelfliegerin war. Für mich und meine Kumpane hatte dies einige Vorteile. Bierflaschen, die im „Picnic“, einer Imbissbude an der Leopoldstraße, erheblich preiswerter zu bekommen waren als im Tabu, konnten wir unter der Jacke mit nach unten nehmen und Jorlanda heimlich übergeben. Diese versorgte uns dann aus unseren eigenen Flaschen, was die finanziellen Probleme zwar nicht beseitigte, aber doch etwas verbesserte.
Eine begeisterte Segelfliegerin kann doch einen begeisterten, verhinderten Segelflieger und dessen Anhang nicht dursten lassen.
An einem dieser Abende hatte sie die Siemens-Hauszeitschrift dabei, in der unter der Überschrift „Der Spatz flog bis nach Frankreich“ ein Segelflugbericht veröffentlicht wurde. Dort war auch neben Leo Allkämper, einem Original in Fliegerkreisen, den ich 1954 in Unterwössen kennengelernt hatte, auch Willi Auer, der mir den ersten Flug meines Lebens ermöglicht hatte, abgebildet. Willi Auer war unterdessen Mitglied der Nationalmannschaft.
Von diesem Augenblick an war mir die Firma Siemens irgendwie sympathisch.

Die Entwicklung in der zweiten Hälfte der 50er Jahre

1955 Wiedererlangung der eingeschränkten Lufthoheit der Bundesrepublik Deutschland am 05.05.1955.
Jetzt durfte in Deutschland auch wieder Motorflug betrieben werden.

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

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

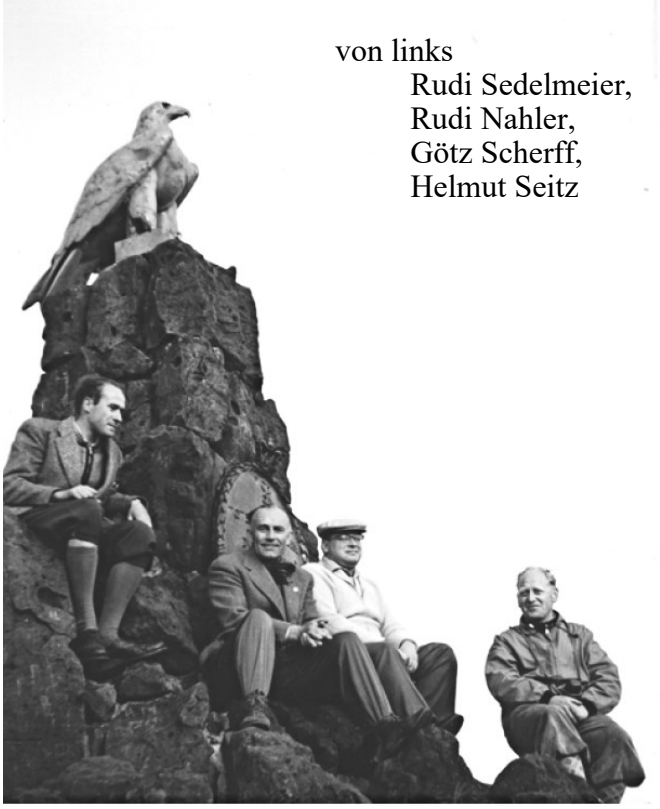
20.12.1957 Musterzulassung des einmotorigen Motorflugzeuges mit Kurzstart- und Kurzlandeeigenschaften Dornier 27 A-1. Die Do27 ist das erste im Großserienbau hergestellte Motorflugzeug nach dem Kriege in der Bundesrepublik Deutschland.

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

Der Spatz flog bis nach Frankreich!

Ein Bericht aus der Siemenszeitschrift
über den Rhön-Wettbewerb 1958

Pilot
Rudi Nahler
Mannschaft
Götz Scherff
Rudi Sedelmeier
Helmut Seitz
Otto Tuscher (Text und Fotos)



von links
Rudi Sedelmeier,
Rudi Nahler,
Götz Scherff,
Helmut Seitz

Segelflieger sind ein abergläubisches Volk. Deshalb wird auch jeder die Skepsis verstehen, die uns, Mitglieder der Siemens-Segelfluggruppe München, bei der Ankunft auf dem „Berg der Segelflieger“, der Wasserkuppe, befiel. Die Wettbewerbstaffel zum „Rhön-Segelflug-Wettbewerb 1958“ zeigte es schwarz auf weiß: Wir hatten die Teilnehmernummer 13 erhalten. Eine „gute 13“, eine „böse 13“, wer wollte es sagen?
Nicht besser wurde unsere Stimmung, als wir abends in der „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 „Leistungsspatz“ etwas zu „frisieren“. Wir hielten es für das Beste, erst einmal abzuwarten.

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

$9^{\underline{44}}$ 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 abfahrbereit, 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 $17^{\underline{30}}$ Uhr versuchen wir es von Kaiserslautern aus. Es folgt wieder die lakonische Antwort: „Keine Landemeldung“! Nanu, was ist mit unserem Rudi los? Böse „13“, gute „13“? Am Himmel stehen noch dicke Kumuluswolken Sollte wir wagen es kaum zu hoffen, unserem Piloten ein ganz großer Flug gelingen, ein Flug nach Frankreich? Wir fahren an die französische Grenze bei Saarbrücken, treffen dort das Rückholteam des Rhönsiegers 1957 und melden zum vierten Mal Gersfeld 364 an. „Hallo Siemensgruppe“, kommt es da vom anderen Ende der Leitung, „vor ein paar Minuten hat sich euer Pilot gemeldet. Er ist nach acht Stunden Flug in Sorcy bei Void an der Straße Nancy - Paris gelandet. Ich buchstabiere: S wie Siegfried 0 wie...“.

Donnerwetter, das sind nach unserer Autokarte ja rund 370 km! „Bravo Rudi“, rufen wir, schlagen uns gegenseitig auf die Schulter. „Es lebe die gute 13“!

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

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

Der letzte Tag strapazierte dann noch einmal unsere Nerven.
Für den Zielflug Wasserkuppe - Bad Hersfeld und zurück ist als Schlusszeit für die Wertung $15^{\underline{15}}$ Uhr festgesetzt. Als um $15^{\underline{10}}$ Uhr von unserer Maschine noch nichts zu sehen ist, werden unsere Gesichter lang. $15^{\underline{11}}$ Uhr, $15^{\underline{12}}$ Uhr - nichts!

Alle Konkurrenten sind schon gelandet, die unseren zweiten Platz gefährden könnten. $15^{\underline{13}}$, $15^{\underline{14}}$ Uhr - wir wagen kaum noch in den Himmel zu sehen.
$15^{\underline{15}}$ Uhr, plötzlich taucht in rascher Fahrt eine Maschine auf. In einem riesigen Kurvenslip schwebt sie auf den Landeplatz zu. Wir können es kaum fassen.
Die „13“! Ist sie also doch eine „gute 13“ gewesen; denn bei der Gesamtauswertung kommen wir nun endgültig auf den zweiten Platz.

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

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

RHÖNFLUG WASSERKUPPE

URKUNDE

Siemens-Segelfluggruppe München

erreichte bei dem

Rhön-Segelflug-Wettbewerb

auf der Wasserkuppe

in Klasse II

eine Flugleistung von 4064 Punkten und wurde

2. Rhönsieger

Wasserkuppe, den 15. Juni 1958

Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges
auf der Wasserkuppe (Rhön) e. V.

Präsident

Die Entwicklung ab den 60er Jahren

24.04.1961 Der SF-24 „Motorspatz“ der Firma Scheibe Flugzeugbau wird als erster eigenstartfähiger Motorsegler als Muster (Geräte-Nr. 581) zugelassen.

29.06.1962 Adolf Daumann fliegt mit einer Lommatzsch-Favorit vom der VEB Apparatebau Lommatzsch (DDR) das erste 500-km-Dreieck in Deutschland.
Erstflug: 30.04.1962. Bis 1963 entstanden 5 Lom 61. Gleitzahl 38 bei 90 km/h

1966 Die vom LBA erarbeiteten neuen Lufttüchtigkeitsforderungen für Segelflugzeuge (LFS) treten in Kraft.

05.04.1967 Die neue Prüfordnung für Luftfahrtpersonal (LuftPersPO) tritt in Kraft.

09.03.1968 Gründung der Oscar-Ursinus-Vereinigung (OUV). Die OUV fördert in Deutschland den Eigenbau von Luftfahrtgerät. In diesem Zusammenhang erstellt sie technische Gutachten, die dem LBA als Grundlage für die Einzelstückzulassung dienen.

16.05.1968 In der Bundesrepublik tritt die neue „Prüfordnung für Luftfahrtgerät“ (LuftGerPO) in Kraft. Die technischen Prüfungen (Muster-, Stück- und Nachprüfungen) werden von anerkannten Betrieben durchgeführt.
Die Anerkennung und Überwachung der „Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe“ erfolgt durch das LBA.

16.05.1968 Die Firma Autoflug erhält die erste Anerkennung als luftfahrttechnischer Betrieb (LTB) gemäß LuftGerPO

Juni 1968 Das LBA führt das „Verzeichnis der Segelflugzeuge“, das bisher dezentral von den einzelnen Länderbehörden geführt wurde.

22.07.1970 Der Motorsegler SF 27 M der Firma Scheibe Flugzeugbau GmbH wird als erster nach dem Kriege in Serie gebaute Motorsegler mit Klapptriebwerk zugelassen.

01.09.1975 Musterzulassung des einsitzigen Segelflugzeuges in glasfaserverstärkter Kunststoff bauweise ASTIR CS der Firma Grob. Erstmals werden nach den Regeln industrieller Großserienfertigung erhebliche Stückzahlen (535 Stück) hergestellt.

18.03.1983 Mit der Einzelstückzulassung des Segelflugzeuges SB10 der Akademischen Fliegergruppe Braunschweig (Geräte-Nr. 284) wird nicht nur das größte Segelflugzeug der Welt (Spannweite: 29 m) zugelassen, sondern auch die Verwendung von kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen (CFK) im Segelflugzeugbau eingeleitet.

09.01.1984 Der erste nichteigenstartfähige Motorsegler, ein Ventus bT der Firma Schempp-Hirth wird als Muster zugelassen. Es handelt sich hierbei um die Umsetzung eines Konzeptes für einen Einfachmotorsegler mit Hilfsantrieb.

31.12.1997 Die Zahl der in der Bundesrepublik Deutschland registrierten Segelflugzeuge erreicht mit 7862 Stück ihren bisher höchsten Stand.

22.12.1987 Musterzulassung des doppelsitzigen Segelflugzeuges ASH 25, das mit einer Spanweite von 25 Metern die Leistungen von Hochleistungseinsitzern erreicht und neue Streckenrekorde ermöglichte.

Diese Informationen sind wie die auf Seite 7, 8 und 24 teilweise aus der Chronik des Luftfahrt-Bundesamt (LBA) entnommen.

Das Studium ging zu Ende

Kaum hat man den Prüfungsstress hinter sich, steckt man schon wieder im Entscheidungsstress. Soll man nun gleich einen Arbeitgeber auswählen oder soll man sich damit etwas Zeit lassen und einige Wochen das Leben genießen? Finanziell war dies ja kein Problem. Während des Studiums haben wir zu dritt einen „Studenten-Elektroschnelldienst“ aufgebaut, in dem vom Versetzen von Steckdosen über die Reparatur von Rundfunk- und Fernsehreparaturen bis hin zum Setzen von Fernsehantennen aufs Dach alles erledigt wurde. Aber zuerst den Markt etwas zu sondieren, bevor man sich entscheidet, schien mir sinnvoll.
Wählerisch konnte man 1961–62 bei der Auswahl seines zukünftigen Brötchengebers sein. Es war eine Zeit, in der Ingenieure eine Mangelware darstellten und man umworben wurde. Aus ganz Deutschland gab es gut vergütete Einladungen zur Besichtigung einer eventuellen zukünftigen Arbeitsstätte.
Bei einem Besuch bei Siemens entdeckte ich am schwarzen Brett einen Aushang der Siemens-Segelfluggruppe und erinnerte mich sofort an den Artikel in der Siemens-Hauszeitschrift. Eine Firma mit einer eigenen Fluggruppe, das war mir auf Anhieb sympathisch und gab auch den Ausschlag, diesen Arbeitgeber zu wählen, obwohl Siemens nur 700 DM, IBM in Stuttgart immerhin 780 DM als Anfangsgehalt für einen Jungingenieur bot.

Die Siemens Segelfluggruppe München (SSGM)

Mit dieser Entscheidung wird Segelfliegen endgültig zu meiner bevorzugten Sportart.
Eigentlich beginne ich jetzt erst, 10 Jahre nach dem ersten Schritt, mit dem Segelfliegen.

Helmut Seitz

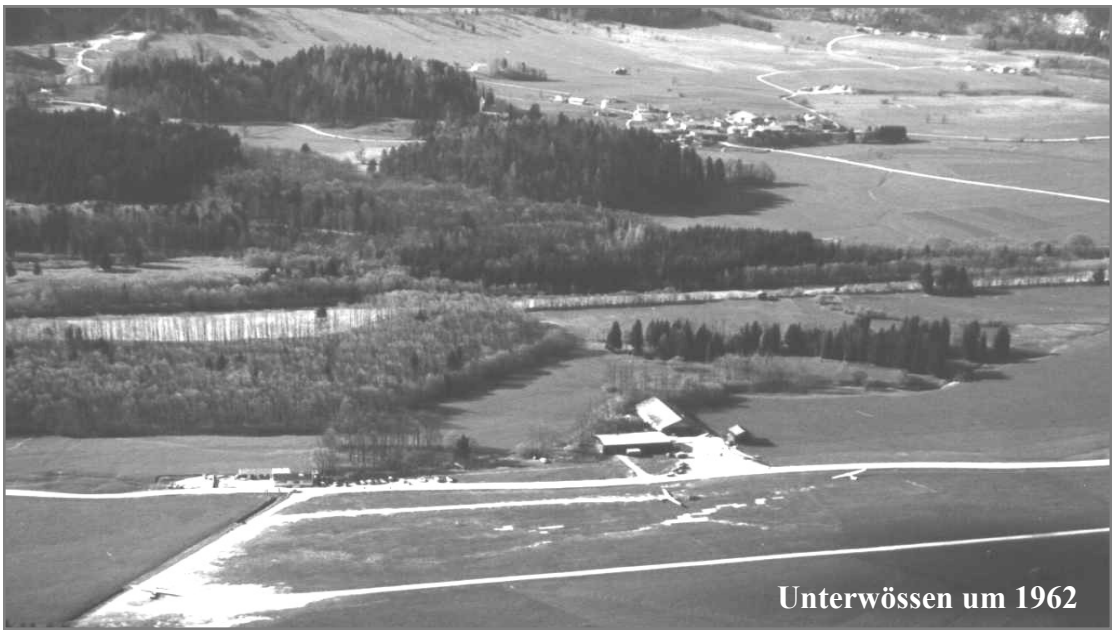
Als ich am 1. März 1962 bei Siemens mein neues Berufsleben begann, wurde sofort mit dem Vorstand der SSGM Kontakt aufgenommen.
„Ja, bei uns“, bekam ich von Helmut Seitz, 2. Vorstand, Werkstattleiter, 1. Fluglehrer und Träger des Silber-C, als Erstes zu hören, *„nehmen wir nur im Herbst, also vor der 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 Werkstatterfahrung mitbringe, wurde er etwas zugänglicher.
„Du kannst dir ja mal den Werkstattbetrieb ansehen, was aber nichts daran ändert, dass du frühestens im Herbst wieder einen Aufnahmeantrag stellen kannst.“ „Für heuer ist die Arbeit schon fast erledigt“, wurde mir mitgeteilt.

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

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

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

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


Unterwössen um 1962

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

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

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

Auch die Schleppstrecke von ehemals ca. 750 m hat sich durch die Verlagerung der Winde in Richtung Unterwössen auf ca. 950 m verlängert.
Negativ war nur, dass der neue Teil der Schleppstrecke nicht befahren werden durfte. Die Seile mussten also per Hand über diese Wiese transportiert werden.
Und noch eine positive Neuerung konnte ich entdecken. Ein Restaurant war im Entstehen.
Auch an der Unterbringung hatte sich einiges verbessert. Geschlafen wurde nicht wie bei meinem ersten Besuch in einem Heuschober, sondern in einem Fünfbettzimmer im Ort. Dort gab es auch ein ordentliches Frühstück und das alles zu einem moderaten Preis.
Auffallend war auch, wie sich die Mitglieder der Segelfluggruppe Siemens bereits ins Dorfleben integriert hatten. Nicht nur regelmäßige, abendliche Besuche in der Gaststätte zur Post, dort, wo es ein Fliegeressen für 3,50 DM gab, waren üblich, sondern auch beim Metzger, Bäcker und Schuster wurde man wie ein Einheimischer behandelt.
Gleich an meinem ersten Abend in Unterwössen konnte ich diese Vorzüge genießen. Wir wurden vom Schützenverein zu einem Preisschießen in den Gasthof Ammer eingeladen. Im Keller des Gasthofes hatte der Schützenverein eine Schießbahn und dort wurde mit Luftgewehren auf Scheiben geschossen. Spät wurde es an diesem Abend, als wir leicht beschwipst zu unserm Nachquartier wankten. Ich, der Glückspilz, hatte den Siegerpreis, einen Kranz aus Bockwürsten, um den Hals hängen. Nicht weil ich so gut in dieser Sportart bin, sondern weil ich Glück hatte und zufällig im richtigen Moment abgedrückt hatte.
Einen so positiven Eindruck wie vom Ort bekomme ich beim Betrachten der anstehenden Werkstattarbeit nicht. Schnell war klar, dass die noch zu leistende Arbeit von meinem Gesprächspartner sehr optimistisch eingeschätzt worden war. Der Bergfalke II (D-1500) war zwar schon einsatzbereit, aber an den beiden anderen Flugzeugen des Vereins, einer Ka 8 (D-1616) und einem L-Spatz (D-1414), war noch einiges zu tun.
Bei der Heimfahrt wurde ich dann gefragt, ob sie mich am nächsten Wochenende wieder abholen und mit einplanen könnten, was ich natürlich bejahte. Meine Hoffnung war, dass sich die Wartezeit bis zur Aufnahme in den Verein damit verkürzen ließe.

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

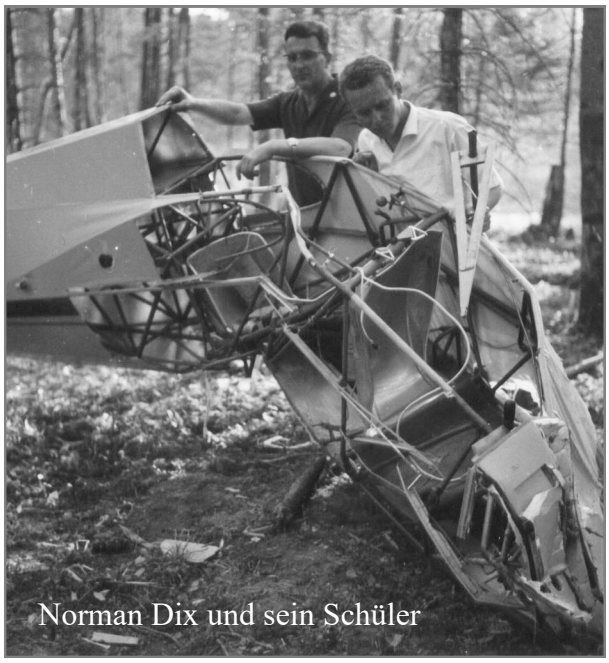
Landung im Auwald

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

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

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

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



Norman Dix und sein Schüler

Bis auf die Schramme am Kopf von Norman, die ihm die Haube bereits beim versuchten Abwurf verpasst hatte, entstiegen 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 13E entwickelt. Erstflug 1955

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

Eine Alpensegelflugschule

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

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

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

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

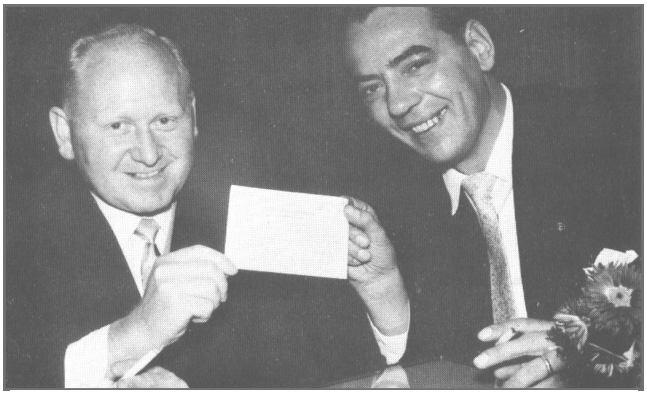
Sowohl die Siemens & Halske AG wie auch die Siemens-Schuckert-Werke beteiligten sich mit je 5000 DM und zählten somit zu den Gründungsmitgliedern der DASSU. Die Wahrnehmung der daraus resultierenden Verpflichtungen wurde an die Siemens-Segelfluggruppe übertragen.

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

Bei diesem Hintergrund war es logisch, dass die SSGM nicht mit nach Königsdorf, sondern nach Unterwössen ging.

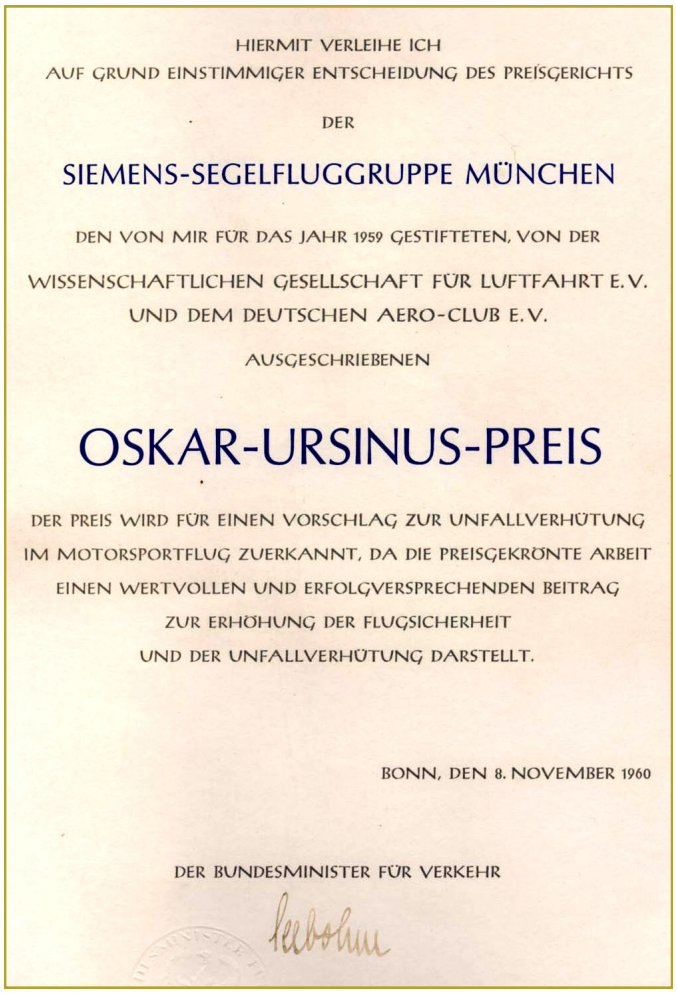
Ein Funkgerät für den Segelflug

Die Arbeit ging also nicht aus. Erstaunt war ich, dass das mit Röhren bestücktes Funkgerät den Aufprall unbeschadet überstanden hatte.
Zwei Mitglieder der SSGM, Walter Freter (Elektronik) und Helmut Seitz (mechanischer Aufbau) hatten dieses Funkgerät aufgrund einer Ausschreibung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt“ entwickelt. Gefordert war ein Sprechfunkgerät „kleinsten Ausmaßes und großer Reichweite“,
Ende 1957 war es dann so weit und die ersten Erprobungen auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Vom Walter Dittel Luftfahrtgerätebau Landsberg am Lech wird das Funkgerät 1959 übernommen und unter der Bezeichnung SFG 4/59 in Serie hergestellt. Der Lufttüchtigkeitsnachweis wurde durch das Luftfahrtbundesamt am 19.10.1960 erteilt.
Das Funkgerät mit Zubehör wurde für DM 1.315,- Bordstation und DM 1.515,- Bodenstation am Markt angeboten.
(Das Anfangsgehalt eines Ing. lag in dieser Zeit bei ca. DM 600,-- je Monat.)
Für die Entwicklung des Flugfunksprechgerätes erhielt die SSGM am 8.11.1960 aus der Hand des damaligen Bundesministers für Verkehr, Seebohm den mit DM 5000,-- dotierten Oskar-Ursinus-Preis.



Helmut Seitz Walter Freter

Dr. Seebohm Dr. Dr. Götz Scherff



HIERMIT VERLEIHE ICH
AUF GRUND EINSTIMMIGER ENTSCHEIDUNG DES PREISGERICHTS
DER
SIEMENS-SEGELFLUGGRUPPE MÜNCHEN
DEN VON MIR FÜR DAS JAHR 1959 GESTIFTETEN, VON DER
WISSENSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT FÜR LUFTFAHRT E.V.
UND DEM DEUTSCHEN AERO-CLUB E.V.
AUSGESCHRIEBENEN

OSKAR-URSINUS-PREIS

DER PREIS WIRD FÜR EINEN VORSCHLAG ZUR UNFALLVERHÜTUNG
IM MOTORSPORTFLUG ZUERKANNT, DA DIE PREISGEKRÖNTE ARBEIT
EINEN WERTVOLLEN UND ERFOLGVERSPRECHENDEN BEITRAG
ZUR ERHÖHUNG DER FLUGSICHERHEIT
UND DER UNFALLVERHÜTUNG DARSTELLT.

BONN, DEN 8. NOVEMBER 1960

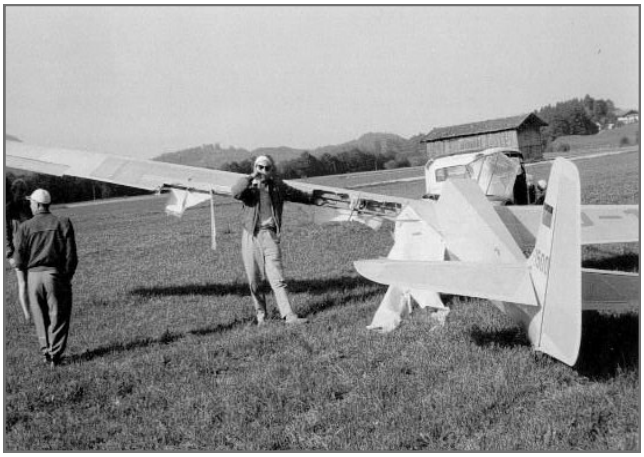
DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR
Seebohm

Mitglied der Siemens Segelfluggruppe

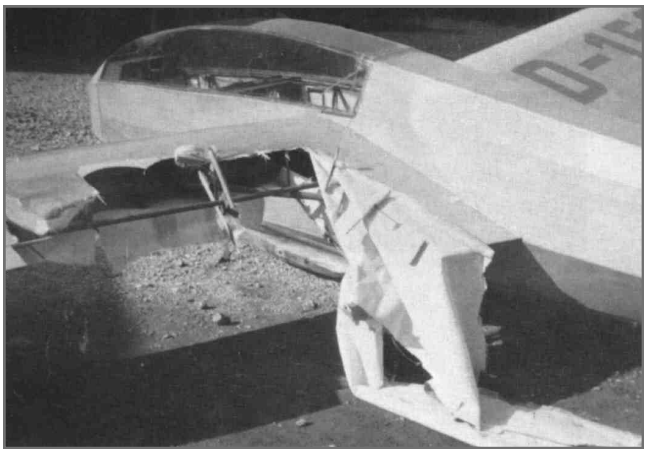
Viel Arbeit gab es. Der einzige Doppelsitzer des Vereins, der bei seiner Landung im Auwald erhebliche Schäden erlitten hatte, sollte wenigstens bis zum Herbst 1962 wieder in die Luft kommen, und dafür wurde jede Hand gebraucht.
Das war mein Glück. Ich durfte also entgegen der Regel meinen Aufnahmeantrag bereits im April stellen, der dann rückwirkend zum 1. März genehmigt wurde. Über den Sommer durfte ich dafür regelmäßig die Werkstatt besuchen. Da sich kaum ein Mitglied der SSGM vor der Arbeit drückte, ging es zügig voran.
Die Zeit, bis Scheibe die benötigten Teile zum Wiederaufbau der D-1500 lieferte, wurde mit der Instandsetzung eines Fieseler Storch ausgefüllt. Den in Schweden ausrangierten Storch hatte die Siemens Segelfluggruppe als Schleppmaschine für Unterwössen besorgt.
Während wir bei bestem Flugwetter in der Werkstatt saßen, hatten es diejenigen, die nicht auf den Bergfalken angewiesen waren, besser. Sie konnten die Werkstattarbeit unterbrechen, um mit der K8 oder dem L-Spatz für maximal zwei Stunden an einem Wochenende in die Luft zu gehen.

Was so alles passieren kann

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



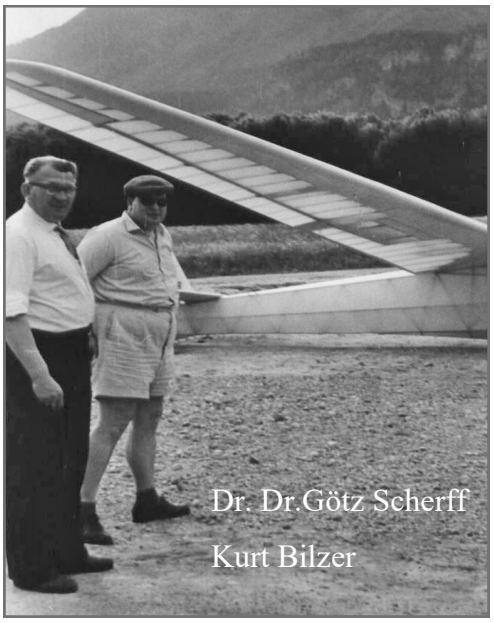
Walter Freter flog mit einigen anderen Maschinen 1961 am Hang in Unterwössen. Der Hangaufwind ist dort nicht gleichmäßig über die gesamte Fläche verteilt, sondern es gibt schwache und stärkere Bereiche. Um diese möglichst optimal auszunutzen, ziehen einige Piloten im aufsteigenden Bereich den Vogel nach oben, um diesen Abschnitt mit Minimalfahrt zu durchfliegen und damit etwas mehr Höhe zu erreichen.
Ein Schüler der DASSU wollte dies wohl auch ausprobieren. Er tauchte unter dem Bergfalken hindurch, zog seine K8 hoch, kurvte ein und rasierte mit seiner Flächenspitze die Rippen des Bergfalken bis zum Klappenkasten heraus. Zum Glück wurden die Steuerorgane nicht in Mitleidenschaft gezogen. Beide Piloten konnten sicher landen.



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

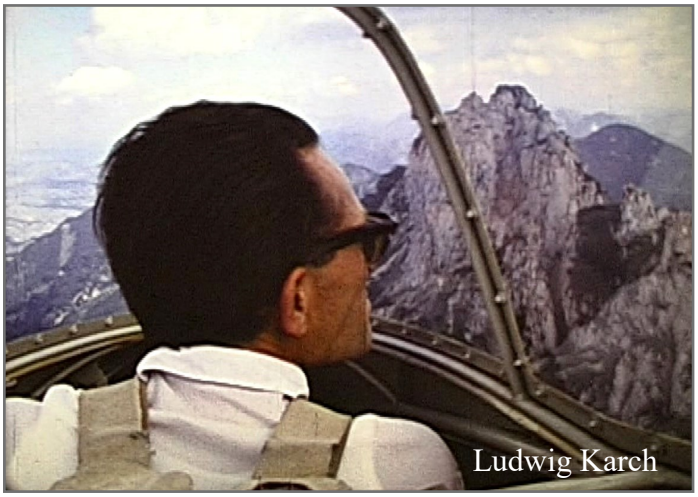
Ein Storch in Unterwössen

Nicht nur mit der Wiederherstellung des Bergfalken II (D-1500) durften wir uns 1962 in der Werkstatt beschäftigen, ein zweiter Patient kam noch hinzu.
Durch Zufall entdeckte Dr. Götz Scherff, ein Mitglied der Siemens Segelfluggruppe München und 2. Vorstand der DASSU, 1961 in einer Zeitung, dass die schwedische Luftwaffe dabei war, ihre in den Kriegsjahren aus Deutschland bezogenen Fi 156 auszumustern. Da bei der DASSU eine leistungsfähige Schleppmaschine fehlte, wurde mit Siemens Stockholm sofort Kontakt aufgenommen, die dann nicht nur bei der Beschaffung behilflich waren, sondern den Vogel auch noch bezahlten.
Ludwig Karch, 1. Vorstand der DASSU, und Karl Sedelmayer als Vertreter der SSGM fuhren schnurstracks nach Schweden und suchten sich auf dem Flugplatz Oxelösund eine Maschine aus. Alle Flugzeuge waren, da sie einige Jahre unbenutzt im Freien gestanden hatten, in einem miserablen Zustand. Auf einem offenen Güterwagen begann die Reise gen Süden. Die Bevölkerung von Marquartstein staunte nicht schlecht, als auf ihrem Bahnhof (so was gab es damals noch) der Güterwagen ankam. Gemeinsam begannen DASSU und SSGM unter fachmännischer Aufsicht des Bauprüfers Kurt Bilzer, die vergammelte Maschine wieder aufzubauen.
Ein Veteran mit 240 PS Argus V10, einer Startrollstrecke von 50 m und einer Landestrecke von 20 m mit dem Kennzeichen D-EBGY kam wieder in die Luft.



Nicht alle waren davon begeistert. Da gab es einen pensionierten Oberst, der sich ein Haus am Flugplatzrand gebaut hatte und den der Flugbetrieb im Allgemeinen und jetzt der Storch im Besonderen störten. Und es gab einen ehemaligen Bundesrichter, der seine Probleme mit dem Bürgermeister von Unterwössen und dritten Vorsitzenden der DASSU hatte.
Gute Kontakte zur Regierung von Oberbayern nutzten sie, um ihr Vorhaben, den Flugzeugschleppbetrieb in Unterwössen zu unterbinden, in die Wege zu leiten. Als sie dann noch aus der großen Masse der unbeteiligten Einwohner des Achentals einige Unterstützer mobilisieren konnten, untersagte das Luftamt den Flugzeugschleppbetrieb.
Schnell verbreitete sich darauf im Talbereich das Gerücht, die DASSU sei aus diesem Grunde nicht überlebensfähig und müsse ihr Gelände deswegen der Bundeswehr überlassen. Als dann tatsächlich Hubschrauber der Bundeswehr mit Übungsflügen auf dem Flugplatz der DASSU begannen – man hatte ja auch einige gute Kontakte –, war der Aufschrei bei den Anwohnern unüberhörbar.
Die vielen Leserbriefe pro Segelfluggelände konnten die Behörden nicht ignorieren, sodass der Schleppbetrieb wieder aufgenommen werden konnte.

Große Strecken


Ludwig Karch

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

Da ist Ludwig Karch, der erste Vorsitzende der DASSU. Sein Ziel ist der Malejapass, also ein Zielrückkehrflug von 506 km. Als ich mir die Strecke dann auf der Karte einmal ansehe und die zu fliegende Strecke nachmesse, komme ich, da es ja den Tälern entlanggeht, auf knapp 560 km. Ihm, dem Altmeister des Alpenflugs, ist das Gelingen dieses Vorhabens zuzutrauen. Er hat nicht nur 1937 den Rhönwettbewerb gewonnen, sondern sich mit seinen zahlreichen Flügen in und über die Alpen zum größten Alpenflugexperten entwickelt. Wenn er sein Wissen weitergab, bildete sich schnell ein Pulk wissbegieriger Streckenflieger und solche, die es werden wollten.
So war es auch Anfang Juni 1962. Ich sitze im Garten des „Schmutzigen Löffel“ und lausche gebannt dem Informationsaustausch zwischen Karch und einigen anderen erfahrenen Streckenpiloten. Im Wesentlichen geht es um 300-km-Flüge nach Westen und um das Gold-C.

Hans Günter Heinzel

Einer dieser Streckenpiloten, die mit Karch diskutieren, ist Hans Günter Heinzel. Er, der vor kurzem von Harro Wödl das Amt des DASSU-Schulleiters übernommen hatte, will mit der K7 der Schule(D-1777) einen neuen Streckenrekord für Doppelsitzer aufstellen. Geplant ist ein Zielrückkehrflug über 350 km mit Wendepunkt in St. Anton am Arlberg.
Die 300 km Zielrückkehrstrecke Unterwössen – Landeck hat Ludwig Karch schon erprobt und sein Wissen weitergegeben, auch einige andere haben es ihm gleichgetan, aber mit einem Doppelsitzer bis zum Arlberg ist dann doch eine andere Herausforderung.

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

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

K7 Rhönadler	
Länge	8,15 m
Spannweite	16 m
Gleitzahl	25 bei 67 km/h
Geringstes Sinken	0,89 m/s bei 67 km/h
max. Fluggewicht	480 kg
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Mindestgeschwindigkeit	59 km/h

Neben mir sitzt an einem dieser Tage Jochen von Kalckreuth für den ich als Rückholer eingesprungen bin. Er hört den Erklärungen Karchs genauso angespannt zu wie wir Anfänger und gibt dem Meinungsaustausch durch gezielte Fragen immer wieder neue Nahrung. Er macht sich fleißig Notizen und man gewinnt schnell den Eindruck, dass in ihm ein Gen für den Streckenflug aktiviert ist. Als wir anschließend noch bei einem Glas Bier zusammensitzen, bestätigt sich dieser Eindruck. Er plant einen 300 km-Zielrückkehrflugnach Landeck.
Hubert Kaspar, der die Strecke bereits am 2.6.1961 mit einer K8 der Schule bewältigt hatte, sitzt auch mit am Tisch und erzählt von diesem Flug. Anhand einer Karte wird der Flug im Detail nachvollzogen und ich kann nur staunen. Nicht nur staunen, sondern auch richtig neidisch kann man werden, weil man selbst noch nicht so weit ist.

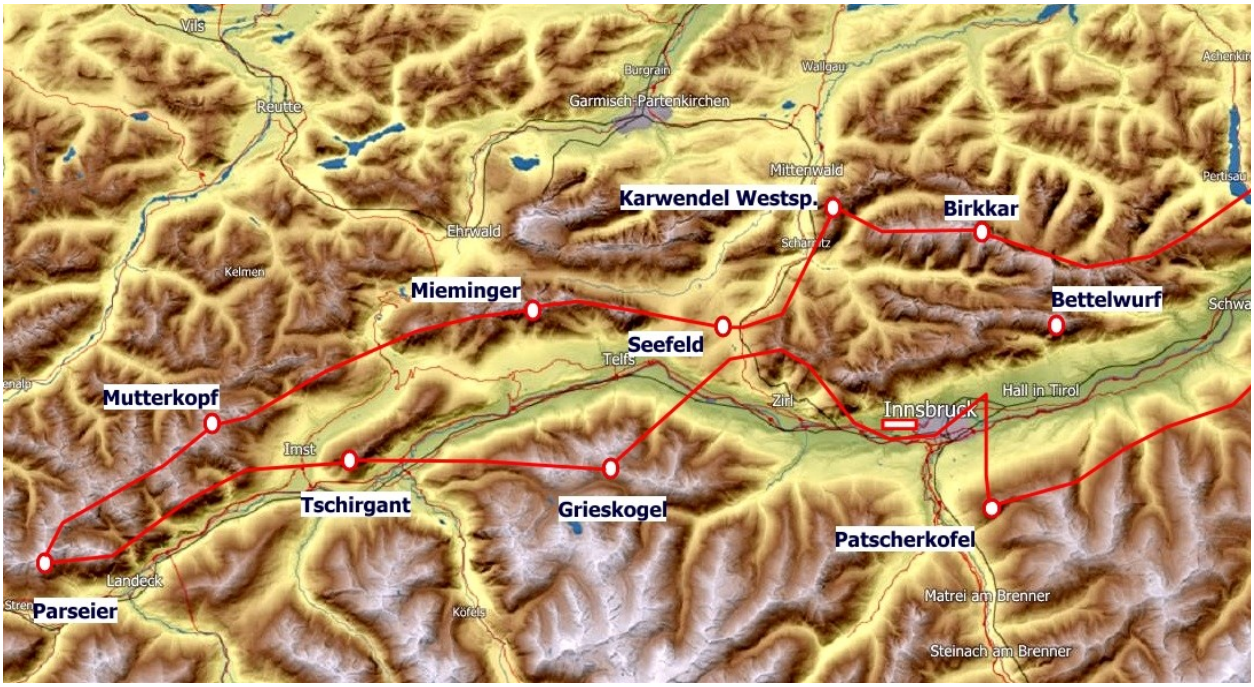
Es kostete einige Anstöße, bis Hubert Kaspar seinen Flug 1969 zu Papier brachte.

Erinnerungen an einen 10-Stundenflug.

Hubert Kaspar

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?
Kleines Frühstück ohne viel Flüssigkeit und ab zum Flugplatz. Es ist erst $^{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.

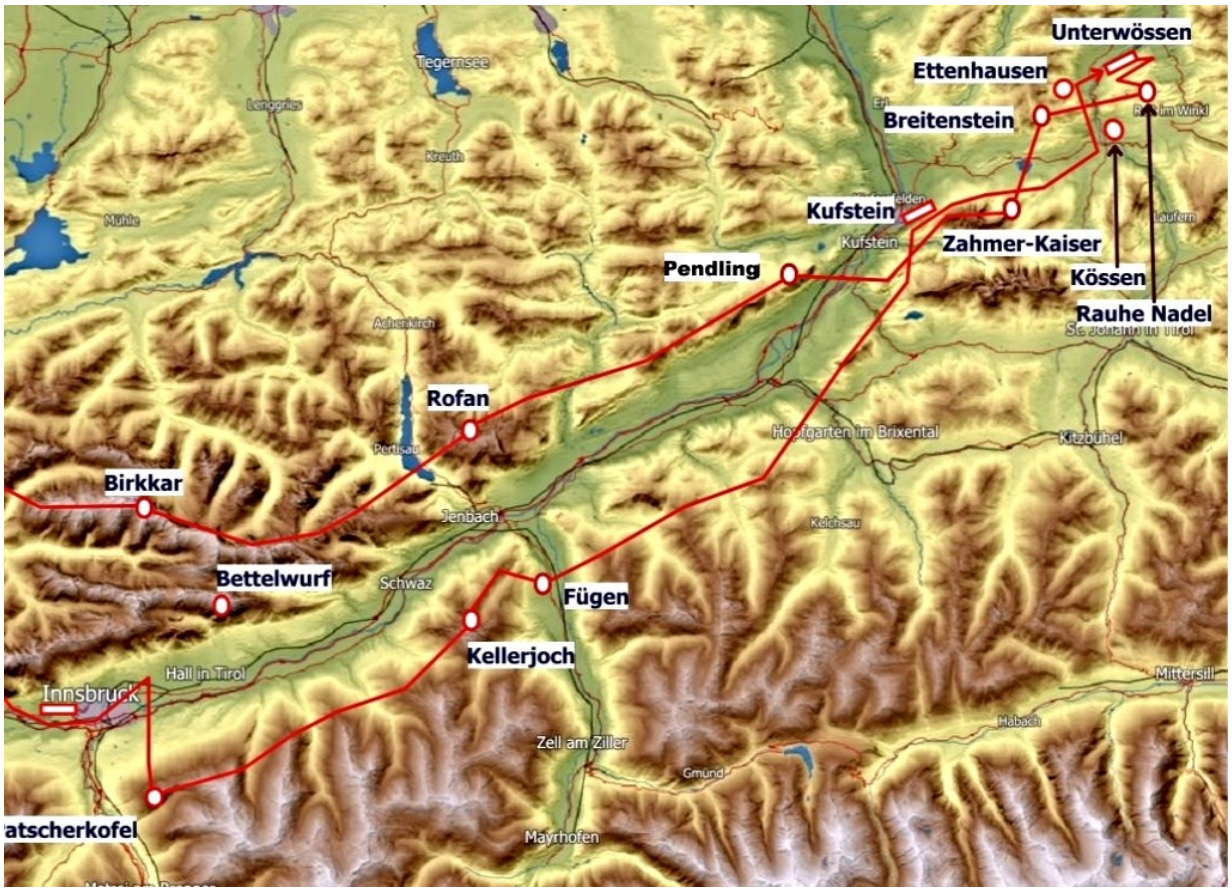


9 Uhr Start.
Der Hang ging bereits so gut, dass ich schnell auf 700 m über Platz war. Aber es ging noch höher. An der „Rauhen Nadel“ am Taubensee vorbei, steigend über die Rudelsburg zum Breitenstein. Ich konnte von hier direkt über den Walchsee zum Kaiser fliegen.

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 solle mich nicht lange aufhalten und lieber gleich Richtung Achensee 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.

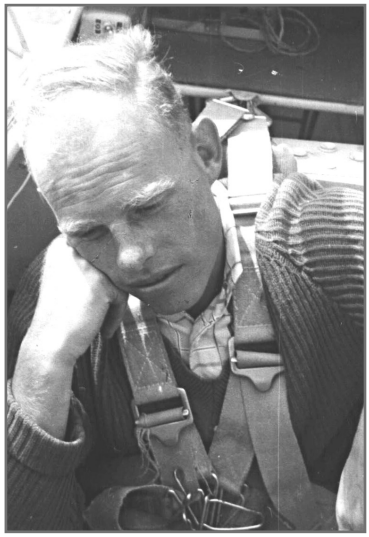
Nun kurbelte ich bis zur Wolkenuntergrenze, ohne mich weiter aufzuhalten, ab in Richtun Birkkar (2756 m). Die Wolkenuntergrenze lag zwischen 3200 und 3500 Meter. Bis zur Karwendel-Westspitze (2375 m) geht es ohne zu kurbeln, dann wieder an der Basis und über Seefeld zur Miemingerkette (2593 m). Leider, 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 abzuhauen. Viel Schweiß und trotzdem nur wenige Kilometer in der langen Zeit. Schnitt 22 km, aus der Traum von 500 km.
Nachdem ich den Inn überquerte, kam ich bei Seefeld wieder ganz unten an. Mit sehr viel Zeitaufwand und der Hilfe eines örtlichen Gewitters kam ich auf Höhe. Als ich die Basis erreichte, musste ich über Innsbruck ausweichen.
Noch spürte ich keinen Wasserdrang, hatte aber umso mehr Schweißausbrüche wegen der körperlichen Anstrengung. Andere meinten, es könnte aber auch Angst mitgespielt haben, was ich auch noch nie abgestritten habe. Es gibt genug Notlandeplätze, wo es einem bestimmt nicht warm ums Herz wird.
Das Karwendel musste ich umfliegen. Der Flugplatz Innsbruck lag direkt unter mir und in Richtung Bettelwurf stand das nächste Gewitter. Wieder zurück über den Inn zum Patscherkofel (2248 m). Fallen, fallen und dann etwas steigen am Fuß des Berges. Mühselig erreiche ich wieder Höhe. Die Basis wurde erreicht aber mit welchem Zeitaufwand. Nun glaubte ich, dass ich jetzt ohne weiteres das 2344 m hohe Kellerjoch erreichen würde. Doch dieser enorme Gegenwind brachte mich zur Verzweiflung. Schwaz am Fuße des Kellerjochs lag unter mir und es wurde wieder einmal dunkel. Liebe Sonne, scheine, erwärme den Boden unter mir, sonst komm ich nicht mehr weiter. Der Wind steht doch günstig zum Kellerjoch, aber es geht noch immer abwärts.
Noch flieg ich Richtung Fügen im Zillertal, aber Sicherheit geht vor. Dort ist eine Wiese ohne Einfriedung. Ich bin im Anflug und vor mir setzt auf dieser Wiese gerade ein Segler auf. Wo kam dieser nur her? Ohne weiter zu überlegen, mach ich nochmals einen Kreis in einer geringen Höhe und das Varo zeigt 0, dann o,5 und allmählich 1 m. Vielleicht sieht mich der Pilot und zieht das Flugzeug weg, damit ich auch landen kann. Sonst gibt es hier ja keine Landemöglichkeit. Ein kleines Dankgebet und die Bitte, mein Schutzengel möge die Blicke des gelandeten Piloten auf mich lenken.
Ein Wunder geschieht. Er sieht mich und zieht sein Flugzeug weg. Er winkt und ein zweites Wunder geschieht. Mein Schutzengel bläst mit vollem Backen und mein Segler steigt langsam und beständig. Nach langer. anstrengender Zeit war ich wieder an der Basis. Den gelandeten Piloten sehe ich vor seinem Segler, sicherlich war er sehr traurig. So ist das Leben, des einen Freud ist des anderen Leid!
Wenn ich nun wieder hoffen konnte mit dieser Höhe doch noch nach Unterwössen zu kommen hatte ich mich gründlich getäuscht. Der Gegenwind machte es mir so schwer, dass ich mit Mühe und Not den alten Segelflugplatz am Zahmen-Kaiser erreichte, dort aber wieder Höhe gewinnen konnte. Es war fast zum Verzweifeln. Um die 9 Stunden war ich nun schon unterwegs. Aber wie soll ich nun nach Unterwössen kommen? Vor dem Kaiser Richtung Norden war alles im Stau. Die Höhe würde reichen, aber soll ich das Risiko dort durchzufliegen eingehen?

Im Krieg hatte ich viel Blind– und Nachtflug geflogen. Außerdem hatte ich die Berechtigung für Wolkenflug. Was tun?
Volle Konzentration, kein Fallen im Stau und schon sehe ich den Walchsee unter mir. Es fehlt nicht mehr viel zum 10 Stundenflug. Nur ich hatte Unterwössen noch nicht erreicht. Das Fallen war wieder so stark, dass ich an eine Landung in Kössen dachte, aber sicher reicht es noch bis Ettenhausen. Fast glaube ich, beim Durchfliegen vom Klobenstein aus der dortigen Wirtschaft Essensgerüche zu schnuppern, so tief bin ich, aber Ettenhausen liegt vor mir. Eine volle Stunde benötige ich nun, um die Höhe zum Anflug auf Unterwössen zu bekommen.
Klaus zu Nieden saß vor der Flugleitung. Ich sah ihn aufspringen und hörte seine Stimme: „*Er ist da*“. 19 Uhr 26 schreibt er ins Hauptflugbuch.


Klaus zu Nieden

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

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

Anmerkung zum Bericht von Hubert Kaspar:

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

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

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

Klaus zu Nieden war Fluglehrer an der DASSU.

Der Bergfalke D-1500 fliegt wieder

Otto Tuscher

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

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

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

auf dem Chiemsee. 1963

Der Winter 1962/ 63 war für ganz Europa einer der strengsten Winter. Die Ostsee war komplett vereist, in Würzburg fror Ende Dezember der Main vollständig zu und am Bodensee und Chiemsee war es nicht anders.
Wir waren die meisten Wochenenden in der Werkstatt mit dem Bau einer SF 26 für die DASSU beschäftigt. Natürlich wurde dabei die Möglichkeit, einmal mit dem Auto auf dem Chiemsee spazierenzufahren, zu einem Ausflug auf die Fraueninsel genutzt.
Dass die Mitglieder der SSGM ihre Winterarbeit für den Bau eines DASSU-Flugzeuges einsetzten, hatte folgenden Grund:
Die SSGM besaß drei Flugzeuge und das waren eindeutig zu wenige, um den Ansturm der Flugwilligen zu befriedigen. Aber was sollte man tun, wenn das Geld für ein viertes Flugzeug nicht reichte? Da kam einer auf eine glorreiche Idee. Die DASSU wollte sich eine SF 26 im Rohbau anschaffen und diese den Winter über aufbauen. Durch Reparaturarbeiten war ihre Werkstattkapazität aber bereits aufgebraucht. Wenn der Aufbau von uns übernommen würde, könnte doch damit die Chartergebühr für den Vogel erarbeitet werden. Ein Jahr eine SF 26 für uns zu haben, war kein schlechter Gedanke.
Im Dezember wurde der Rohbau geliefert und von uns fertiggestellt. Pünktlich zur Flugsaison 1963 stand die SF 26 bereit. Dass die DASSU unterdessen aus dem einen Jahr einen Zeitraum von 100 Flugstunden gemacht hatte, verschwieg uns unser Vorstand während der Bauzeit. Die Arbeitsmoral sollte ja nicht untergraben werden. Nach anfänglichem Murren akzeptierten die Mitglieder notgedrungen die veränderte Abmachung.

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

SF 26
Aufbauend auf der Zugvogelreihe und verschiedenen Spatzen wurde 1961 von Egon Scheibe die SF 26 gebaut.
Der Rumpf wurde vom Spatz abgeleitet, der Flügel war dreiteilig.
Gebaut wurden 60 Flugzeuge.

SF 26	Scheibe Flugzeugbau
Länge	6,7 m
Spannweite	15 m
Gleitzahl	30 bei 80 km/h
Geringstes Sinken	0.7m/sec bei 70km/h
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h

Der erste Alleinflug

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

Am 27.4. ging es auch für mich los und am 1. Mai, nach über 5 Stunden mit Lehrer und 32 Starts in Unterwössen, durfte ich endlich zum ersten Mal alleine fliegen.
Der 1. Mai war ein mäßig bewölkter, aber kalter Tag und begann wie jeder Flugtag. 8 Uhr: Halle ausräumen, Flugzeuge überprüfen und ausrüsten, Start und Winde aufbauen usw. Bei der Flugzeugeinteilung wurden mir die ersten Starts auf unserem Bergfalken zugesprochen. Wie üblich waren maximal 5 Starts am Tag eingeplant.
Der erste Start war gleich ein Seilriss, und nach dem zweiten Start saß nicht mehr Otto Tuscher, sondern Helmut Seitz auf dem hinteren Sitz. Ich wurde etwas unruhig, sollte es heute wirklich so weit sein? Also sauber das Gelernte abspulen und bei der ruhigen Luft klappte auch alles sehr ordentlich. Während des Fluges war von hinten kein Kommentar zu hören und nach der Landung wurde mir erklärt: „Den nächsten Start machst du alleine."
Jetzt wird es ernst. Ich sitze mit Kribbeln im Bauch und voller Vorfreude alleine im Bergfalken. Kurz noch einmal alles überprüfen, dann die Haube schließen, das Seil wird eingeklinkt, die Fläche angehoben und los kann's gehen.
Die Winde zieht an, beschleunigt, ich hänge am Seil und schieße in den Himmel. Der Aufstieg wird flacher und geht in die Horizontale über, das Seil klinkt aus, zur Sicherheit auch selbst nochmals klinken, und ich bin frei.
Noch bei keinem der bisherigen Starts habe ich das Gefühl des Schwebens so bewusst wahrgenommen. Bisher wurde ich kontrolliert und korrigiert, und jetzt kontrolliere und korrigiere ich mich selbst. Was für ein Hochgefühl.
Viel zu schnell war die Höhe abgekurbelt und ich musste meine Aufmerksamkeit der bevorstehenden Landung zuwenden. Gegenanflug über den Buchberg, Queranflug auf den Steinbruch an der Gescheuerwand zu und dann der Landeanflug. Jetzt volle Konzentration auf die Landung. Der Boden kommt näher, den Vogel behutsam abfangen und sanft setzt der Bergfalke auf der Piste auf und rollt aus.
Die Erde hat mich wieder und ich schwebe noch immer im siebten Himmel.

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

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

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

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-Dienstag-Landung begab ich mich zu meinem Fluglehrer. Zu meinem Erstaunen hieß es nur: „Das wird schon noch, K8 ist halt kein Bergfalke, mach noch ein paar Starts“, was ich mir natürlich nicht zweimal sagen ließ.

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

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

K8B	
Länge	7,0 m
Spannweite	15 m
Gleitzahl	25 bei 75 km/h
Geringstes Sinken	bei 62km/h
max. Fluggewicht	310 kg
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Mindestgeschwindigkeit	55 km/h

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

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

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

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

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

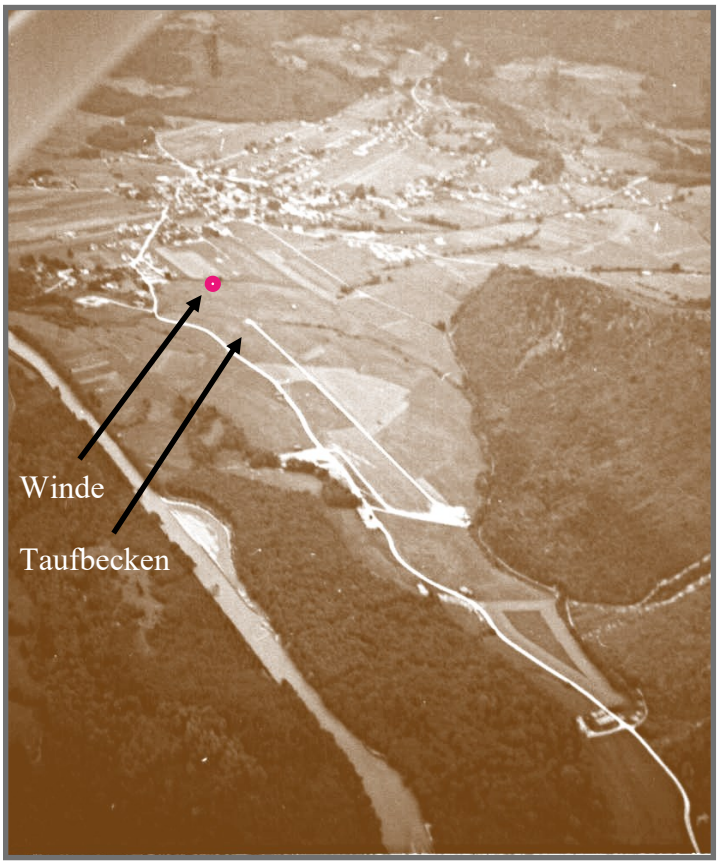
"L-Spatz", ein Mitteldecker mit einer Spannweite von 15 m und einer Gleitzahl von 29, von dem etwa 40 Exemplare gebaut wurden.

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

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

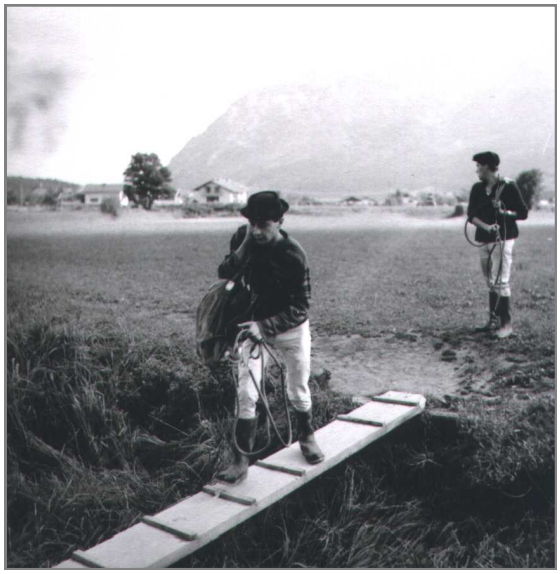
"L-Spatz 55", ein Schulterdecker mit einer Spannweite von 15 m. Der Erstflug erfolgte 1954 und der Serienbau ging bis 1962. Ca. 470 wurden gebaut - z.T. auch in Lizenz in anderen Ländern -, davon ca. 300 in Deutschland, ca. 155 in Frankreich von der Fa. Avialsa als A.60 Fauconnet und ca. 15 Exemplare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

Die Flugplatztaufe



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

Da der Bauer, dem die Wiese dazwischen gehörte, etwas gegen das Befahren seines Grundes hatte, mussten die Seile immer von der Winde bis zum heutigen Windenstandplatz per Hand gezogen werden, und deswegen brauchte man Fallschirmjäger. Eine anstrengende Angelegenheit für jeweils zwei Personen, die sich selbst meist nicht als Fallschirmjäger, sondern als Windensklaven bezeichneten. Mindestens zwei Stunden je Flugtag hatten die Flugschüler dafür zu opfern.
Interessant wurde es immer, wenn Neulinge, mit und ohne Schein, am Platz auftauchten. Diese wurden mit Vorliebe zum Fallschirmjagen eingeteilt, denn auf sie wartete eine Überraschung.
Den kleinen Bach, heute direkt hinter der Winde, überspannte eine Holzbohle, die bewusst nicht im rechten Winkel, sondern etwas schräg darübergelegt worden war.
Besonders ins Zeug legen musste man sich, wenn der Windenfahrer die Trommelbremsen, aus welchen Gründen auch immer, etwas anzog.
Wurde nun ein Neuling zum Fallschirmjagen abkommandiert, so zog der Windenfahrer die Bremsen so weit an, dass die Seile gerade noch zu ziehen waren. Beim Überqueren der schmalen Holzbohle wurden dann die Bremsen gelöst und das Opfer landete, meist kopf voraus, im kühlen Nass. So wurde der kleine Bach als Taufbecken für die Fallschirmjägerneulinge zweckentfremdet.



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

Bei der SSGM war es üblich, einmal im Jahr ein verlängertes Wochenende auf einem anderen Flugplatz zu verbringen. 1963 war dies das Wochenende um den 31.8. und das Ziel war Zell am See. Geschleppt wurde dort mit einer Piper PA-18 Super Cub. Für uns war dies eine Gelegenheit, etwas Flugzeugschlepp zu üben. Ein anderer Flugplatz, andere Landschaft und andere Leute, mit denen man am Abend grillte und diskutierte – so etwas ergibt einen gelungenen Ausflug.
Als wir am Tag nach unserer Ankunft aus unseren Zelten krochen, war die Landschaft weiß. Es hatte über Nacht ca. 5 cm Neuschnee gegeben, den der aufkommende Föhn aber rasch wieder beseitigte.
Zell am See war, ähnlich wie Innsbruck, ein Eldorado für die Föhnfliegerei. Von überall her kamen bei Föhnwetterlagen Piloten, in der Hoffnung, ihren Höhendiamanten zu erfliegen. An diesem Wochenende waren auch drei Schweizer darunter, die, als wir zum Frühstück gingen, bereits eifrig mit dem Aufbau ihres Zugvogel III beschäftigt waren. Beim Rückweg hörten wir bereits von weitem zwei Personen heftig streiten. Zwei der Schweizer waren sich über die Startreihenfolge derart in die Haare geraten, dass jederzeit mit einer tätlichen Auseinandersetzung zu rechnen war. Der Dritte baute unterdessen das Höhenruder wieder ab, legte es auf den Boden und sprang mit den Worten „So, und jetzt fliegt keiner“ mit beiden Beinen hinein. Schlagartig kehrte Ruhe ein und die beiden Kontrahenten stürzten sich auf das zerstörte Flugzeugteil. Den weiteren Verlauf des Geschehens wollten wir nicht erleben, weswegen wir uns vom Ort des Geschehens entfernten. Noch während des Vormittags verschwanden die beiden Hitzköpfe und der Streitschlichter nebst Flugzeug vom Platz. Ein Föhnflug mit der Aussicht, den Höhendiamanten zu erreichen, war an diesem Tag sowieso nicht möglich, da der vorhergesagte Föhn es sich anders überlegt hatte und nur in stark abgeschwächter Form erschien.

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

Am Nachmittag wurde von einigen Experten für einen Ziellandewettbewerb mit einem Grunau Baby trainiert. Darunter war auch einer, der den Vogel beherrschte wie kein anderer. Jede seiner drei Landungen war genau auf dem Zielstrich. Für ihn war es ein überschaubares Risiko, mit seinen Freunden vom Platz eine Wette auf seinen Sieg einzugehen.
Am darauf folgenden Tag fand der Wettbewerb statt und der Experte durfte als Erster ran. Zielsicher schwebte er der Landemarke entgegen, kurz vor dem Ziel noch eine kleine Korrektur mit den Landeklappen, und das Baby heulte auf. Schlagartig verschwanden die Klappen wieder und der Vogel schoss ein gutes Stück über den Zielstrich hinaus. Etwas irritiert entstieg der vermeintlich sichere Sieger dem Vogel und begutachtete die Landeklappen. Als er die grinsenden Gesichter seiner Wettfreunde sah, wurde ihm einiges klar. Diese hatten ihm, um seinen Sieg zu verhindern, in der Nacht eine Mundharmonika in den Klappenkasten eingebaut.

Der Luftfahrerschein

Den für den Segelflug notwendigen Luftfahrerschein gab es in 3 Klassen.
Für mich war die Prüfung zum Luftfahrerschein Klasse 1 für den September 1963 eingeplant. Zum Erlangen dieses Papiers war eine mündliche Prüfung (Theorie) und eine praktische Prüfung erforderlich. Die Übermittlung des Wissens für die theoretische Prüfung wurde in den Flugbetrieb mit eingebunden und fand so nebenbei statt. Besonders erstaunt hatte mich dabei die Information, dass der Prüfer neben Flugzeugkunde, Wetter, Sicherheitsverhalten und Verkehrsvorschriften auch die Namen der höchsten Berge der deutschen Mittelgebirge und ihre tatsächliche Höhen abfragen würde.
Als dann Anfang September die Prüfung erfolgte, war dieser Punkt für unseren Prüfer tatsächlich eine wichtige Angelegenheit. Den tieferen Sinn dieser Frage konnte er uns nicht erklären, aber da dieser Punkt bereits in seiner Prüfung 1942 wichtig war, könne sie bestimmt heute auch nichts schaden, meinte er.

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

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

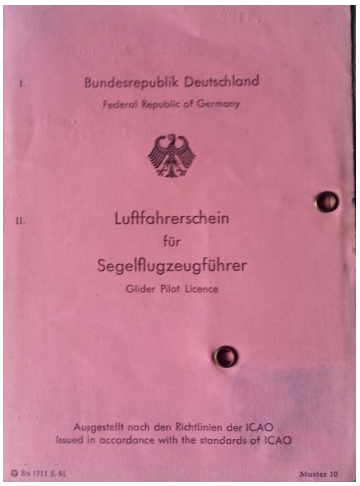
Klasse III
Drei- und mehrsitzigen Segelflugzeugen (Lastensegler). Dafür waren 20 Alleinflüge auf derartigen Flugzeugen erforderlich.

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.

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

Stolzer Scheininhaber


I. Bundesrepublik Deutschland
Federal Republic of Germany

II. Luftfahrerschein
für
Segelflugzeugführer
Glider Pilot Licence

Ausgestellt nach den Richtlinien der ICAO
Issued in accordance with the standards of ICAO

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 Flugwetter am nächsten Tag, ein sehr eingeschränkter Flugbetrieb. An der Feier hatten ja nicht nur die Mitglieder der Domizilvereine Traunstein, Neubiberg und SSGM teilgenommen, auch die Gäste der DASSU hatten kräftig mitgefeiert.

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

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

Leistungsabzeichen in Silber

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

Leistungsabzeichen in Gold

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

Diamanten Es gibt drei Diamanten

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

Zeit wird es, dass der seinen Schein abgibt.

Wir saßen im Garten des schmutzigen Löffels, der seinen Spitznamen vollkommen zu Unrecht trug. Zu diesem nicht gerade schmeichelhaften Namen kam das Lokal durch zwei hungrige Schüler der DASSU. Einem der beiden fiel sein Suppenlöffel in den Matsch des Wirtsgartens. Still und heimlich vertauschte er das schmutzige Esswerkzeug mit dem des Freundes, um diesen dann darauf anzusprechen.
„Jetzt schau dir mal an, in welch ein Lokal du mich da eingeladen hast. Das kann man nicht gerade als vornehm bezeichnen, wenn sie dir einen solch schmutzigen Löffel auf den Tisch legen. „Diese Kneipe müsste man in Schmutziger Löffel umbenennen."
Natürlich wurde der Vorgang sofort durchschaut und mit viel Gelächter quittiert, aber der Name war geboren und nicht mehr auszumerzen.

In diesem Garten saßen wir also mit den Mitgliedern eines Vereins aus dem Ruhrgebiet und lauschten den Ausführungen ihres Fluglehrers, der gerade seine Ausbildung beendet hatte und anscheinend das Sprachrohr dieses Vereins war.
Eine Landemeldung unterbrach unsere Fachsimpelei. Ein Mitglied dieses Vereins hatte sich bei Lofer eine Wiese zur Landung ausgesucht und erwartete seine Rückholer. Bei der Landung wurde die Rumpfbespannung leicht beschädigt. Ein für den Piloten unsichtbarer, im hohen Gras versteckter 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. Mein Einwand, dass der ältere Herr mir durch seine präzisen Landungen aufgefallen sei, wurde mit der Bemerkung „Du bist zu unerfahren, um hier ein Urteil abgeben zu können" entkräftet.

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

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

Strafe muss sein

Wenn der Funke zwischen zwei Menschen überspringt, kann dies manchmal beachtliche Folgen haben. Geht der Funke aber nur von einem aus, so kann das den Erfahrungsschatz des Betroffenen, gewisse Umstände vorausgesetzt, erheblich bereichern.
Die aktive Fliegerei in unserem Verein war nicht immer eine reine Männerdomäne. Auch einige recht ansehnliche Exemplare des weiblichen Geschlechts fühlten sich hinter dem Steuerknüppel recht wohl. Eine davon war Centa Rieder.
1964 gab es am Platz auch einen jungen Mann, Hubert hieß er, der bei der DASSU schulte und vor allem durch seine Faulheit auffiel. Alles außer Fliegen war ihm zuwider, und wenn es irgendwie ging, so drückte er sich vor solch unangenehmen Dingen wie Flugzeuge zurückschieben, Fallschirme jagen, Aus- und Einräumen usw. Dass so einer bei seinen Kameraden nicht sehr beliebt war, kann man sich gut vorstellen.

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 eines Kniefalls meinerseits, bis sich Gudrun Braumandel, ein weiteres Mitglied unserer Frauenquote, bereit erklärte, ihre weibliche Handschrift für einen Brief an den lieben Hubert zur Verfügung zu stellen. In diesem Brief entschuldigte sich Centa wegen ihrer abweisenden Haltung mit der Begründung, „dass es ja die anderen nicht unbedingt zu wissen bräuchte“, und bestellte ihn für diesen Abend um 8 Uhr zum Klobenstein. Wissenswert ist, dass das Gasthaus Klobenstein an diesem Tag seinen Ruhetag hatte und dass es zur damaligen Zeit noch keine ausgebaute Straße, sondern nur einen Feldweg dorthin gab. Besonders schlimm war dies für unseren liebeshungrigen Hubert, da er, wie die meisten von uns, über keinen fahrbaren Untersatz verfügte und deshalb den Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen musste. Gespannt warteten wir gegen Ende des Flugbetriebs darauf, ob sich unser lieber Hubert still und heimlich davonschleichen oder doch beim Einräumen der Flugzeuge helfen und die für diesen Abend angesetzte Grillfeier vorziehen würde.
Ab halb 6 Uhr wurde unser Hubert nervös und eine Viertelstunde später war er verschwunden. Es wurde ja auch Zeit, denn unter 1 ½ Stunden war die schlechte Wegstrecke kaum zu bewältigen.
Als er so gegen Mitternacht müde und abgekämpft wieder auftauchte und unsere grinsenden Gesichter sah, wusste er, dass wir über sein missglücktes Rendezvous Bescheid wussten. Zu allem Überfluss und zu unserem größten Bedauern war auch das Grillfleisch vertilgt und das Bierfass leer. Leid tat uns nur unsere Centa, die sich die bösen Blicke, die ihr der liebe Hubert an diesem Abend zuwarf, beim besten Willen nicht erklären konnte.

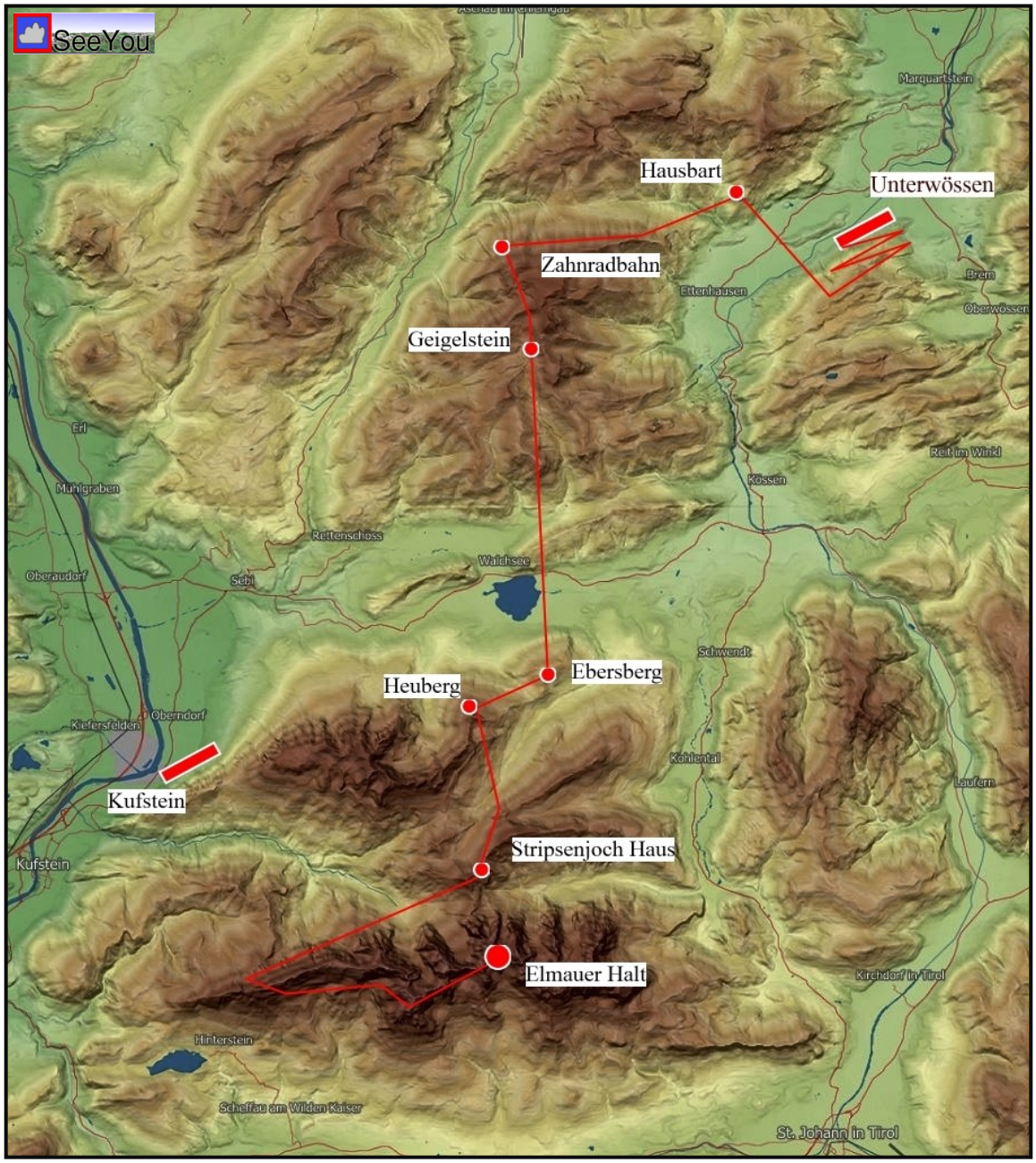
Gudrun Braumandel

Der Nestflüchter

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

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

Los ging es wie immer in Unterwössen (555 m NN). Im Hangaufwind Höhe gewinnen und beim Übersteigen des Gipfelkreuzes (1106 m) um ca. 150 m, Abflug zur Oberauerbrunst Alm (957 m), dem Hausbart von Unterwössen. Da ich wieder einmal die Mü 13 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 Geigelsteinmassivs gelegene Hang, der von Schleching im Achental bis zum Tauron mit seinen 1738 m aufsteigt und dann steil ins Priental abfällt, brachte an manchen Tagen Steigwerte, die an das Fahren mit einer Zahnradbahn erinnerten. Zwei, drei Schleifen am Ostende, dann den Hang entlang, und oft ging es in einem Rutsch hinauf bis über den Gipfel des Tauron. Ob heute so ein Tag ist, konnte ich nicht beurteilen, ich musste es einfach ausprobieren.

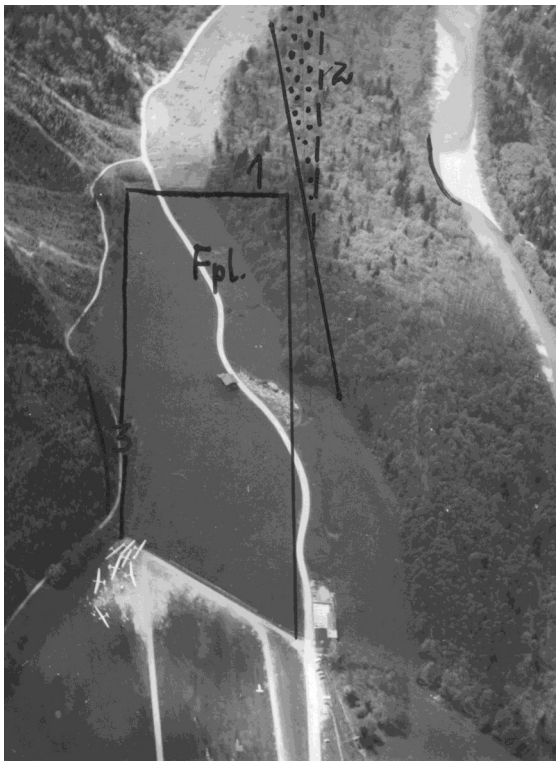
Heute war ein solcher Tag, man braucht nur geradeaus zu fliegen. So wie der Hang ansteigt, steigt auch meine Mühle. Die Zahnradbahn machte ihrem Namen mal wieder alle Ehre. Noch einmal zurück, ein wenig kurbeln, und dann lag der Geigelstein mit seinen 1808 m unter mir. Von hier aus konnte ich mein nächstes Ziel, den Ebersberg (1164 m) am Zahmen Kaiser, gut erkennen. Die Mü 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 stieg und als dann der Ebersberg in greifbarer Nähe war, verlor mein Vogel plötzlich enorm an Höhe. Kurzzeitig machte sich Panik breit. Umkehren, das ging nicht, den Platz werde ich bestimmt nicht erreichen, nach Kufstein, auch zu weit entfernt, die Wiesen in Kössen, na, die lagen ja fast unter mir, also aufatmen und klar denken. Wie war das doch? Bei starkem Fallen schneller fliegen, um das Gebiet in kürzerer Zeit zu durchqueren, und das tat ich dann auch. Die paar Sekunden wurden zur gefühlten Ewigkeit, bis ich aus dem Fallgebiet heraus war und dann in beruhigter Luft weiterfliegen konnte. Im Nachhinein wundert man sich doch etwas über die eigene Reaktion. Es war ja nicht das erste Mal, dass mich Turbulenzen durcheinander geschüttelt haben, aber da war ich immer in Platznähe. So fernab des Heimatplatzes ist es doch etwas anderes.

Dann lief es aber sehr ordentlich. Der Ebersberg brachte ca. 1 m Steigen und an der Rippe, die zum Heuberg hinaufführt, stand das Vario zeitweise am Anschlag. Kurbeln konnte ich hier nicht, ich war viel zu nah am Hang, und nur da ging es aufwärts. Kurze und enge Achten waren zu fliegen, und erst als der Gipfel mit seinen 1603 m unter mir lag, konnte ich einkurven. In 2600 m war die Basis erreicht. Auf dem Weg zum Stripsenjoch hatte ich wieder einiges an Höhe verloren und der dort erhoffte kräftige Aufwind war, trotz schöner Wolke, nur ein Hauch davon. Zu meinem Ziel, die „Ellmauer Halt“, konnte ich zwar hinaufschauen, aber mit diesem 0-Schieber wird das wohl nichts. Der Wilde Kaiser ist im Westen niedriger, und dort musste ich hin, um auf die sonnenbeschienene Südseite zu gelangen. Von da ab lief alles prächtig. Überall gab es satte Aufwinde, sodass das Kurbeln ein Vergnügen war. Mit stolzgeschwellter Brust schwebte ich über dem Gipfelkreuz der „Elmauer Halt“. Ich hatte mein Ziel erreicht. Dass ich damit auch die notwendige Höhe für das Silber-C erreicht hatte, wurde mir erst im Nachhinein bewusst, aber ohne Barograph zur Dokumentation war es nur eine Übung.

Die Platzerweiterung

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



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

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

Ein alter Plan der Straßenbaubehörde kam da der DASSU zu Hilfe. Die Bundesstraße 305 von Prien nach Reit im Winkl geht mitten durch Unterwössen. Zu Beginn der Motorisierung in den 50er Jahren brachte dies einen Teil der Bevölkerung auf die Barrikaden. Der Durchgangsverkehr musste reduziert werden. Es wurde also eine Umgehungsstraße für Marquartstein und Unterwössen geplant, die nach der Trassierung das DASSU-Gelände in seinem östlichen Teil tangieren und um ein Geringes verkürzen würde. Gegenüber der Behörde konnte also ein plausibler Grund für eine Verlängerung des Platzes nach Westen genannt werden. Der Schaden, der damit der DASSU entstand, musste natürlich vom Verursacher erstattet werden. Nach einigem Hin und Her einigte man sich auf eine Entschädigungssumme von 180.000 DM unter der Voraussetzung, dass gegen diese Trassierung der Umgehungsstraße kein Einspruch erhoben wird.

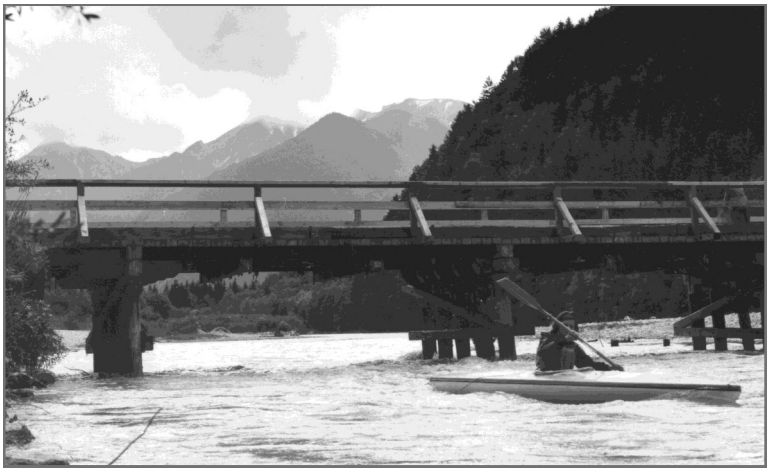
Problem Nr. 2 war das Gelände. Verlängern konnte man den Platz nur nach Westen, und dort zeichnete sich das Gelände durch Baumbestand, Unebenheiten, zahlreiche alte, bis zu 2 m tiefe Rinnen des alten Achebettes und allerhand sonstige, einem Fluggelände wenig zuträgliche Sonderheiten aus. Es war also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

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

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

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

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

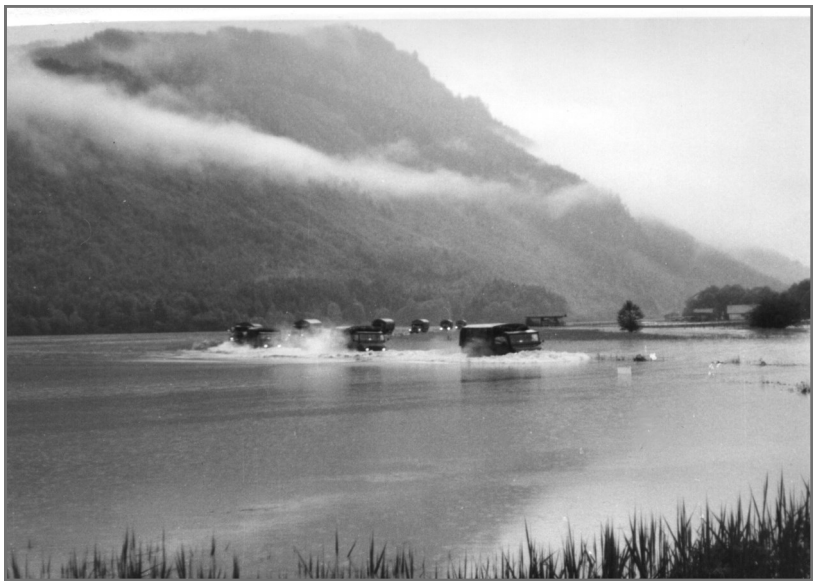


Die Bundeswehr war wieder der Retter. Major Dieckmann mit seinem Pionier-Bataillon 8 aus Deggendorf konnte für diese Aufgabe gewonnen werden. Seine Pioniere bauten die Bärwolf-Brücke über die Ache.
Als dann noch Schnesing-Schneeberg vom Luftwaffentransportgeschwader 61 in Neubiberg mit den Transportfahrzeugen der Bundeswehrfahrschule so ziemlich alles transportierte, konnte das Unternehmen nicht mehr schiefgehen.
Am Platz herrschte ein lustiges Lagerleben. Die Zelte der Bundeswehr wurden durch Zelte der SSGM und durch Zelte von Gästen der DASSU ergänzt. Fast jeden Abend wurde etwas gefeiert. Besonders die Abende mit Bier und gegrilltem Ferkel waren recht lang, was der Arbeitsleistung der Bundeswehr am nächsten Tage aber keinen Abbruch tat. Nur einmal hatten wir uns verrechnet.

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

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

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



Eine Unterkunft für die 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 vermieten als nur für ein Wochenende. Zwar hatten wir noch keine Probleme, aber für die Zukunft musste eine Lösung gefunden werden.

Die DASSU hatte andere Probleme. Der Flugzeugpark hatte sich im Laufe der Jahre vergrößert, sodass dringend eine neue Halle benötigt wurde. Diese Halle sollte im Zuge der geplanten Platzerweiterung erstellt werden.
Durch dieses Bauvorhaben bestand die Möglichkeit, an der Westseite der neuen Halle einen Anbau für die Mitglieder der SSGM zu errichten. Kaum standen die ersten Pfeiler für die neue Halle, begann auch der Aufbau der Unterkunft.
Karl Dahm, ein Schwager von Götz Scherff und ehemaliger Segelflieger, half beim Aufbau der Halle mit seiner Firma tatkräftig mit. Auch die SSGM unterstützte er und war immer als williger, kostenloser Ansprechpartner und Helfer zur Stelle. Unter seiner Anleitung wurden nach dem Motto „beim Arbeiten lernen“ aus den vorwiegend elektronisch vorgepolten Mitgliedern der SSGM Maurer, Eisenbieger, Betonarbeiter, Fliesenleger usw.
Fundament und Wände der Unterkunft waren bald fertig und dank der fachlichen Aufsicht fiel ihre Ausführung auch ganz passabel aus. Als Nächstes musste die Decke in Angriff genommen werden. Die Verschalung und Armierung waren noch die leichtere Arbeit. Aber wie sollte man die Betondecke ohne die Verwendung eines teuren Krans gießen? Wie zu Großvaters Zeiten wurde eine schräge Rampe aufs Dach gebaut. 5 kleine Betonmischer lieferten das Material, das dann in Schubkarren über die Rampe auf das Dach transportiert wurde. Nach dieser Aktion hatten alle Beteiligten eine Vorstellung davon, welch kräftezehrende Arbeit das Maurerhandwerk früher war.

Im Herbst 1964 stand der Rohbau.

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

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

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

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

Was war passiert? Beim Roden des Auwaldes widersetzten sich einige große Baumstümpfe den eingesetzten Maschinen. Die Pioniere waren der Meinung, dass man diesen widerborstigen Gesellen besser mit Sprengstoff zu Leibe gehen sollte, als sich mit ihnen weiter abzumühen, vom Spaß an der Sache einmal ganz abgesehen.

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

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

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

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

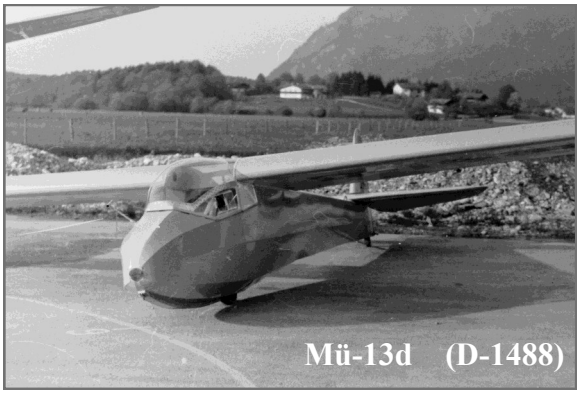
Dieser Flug verstärkte den Unmut über das unausgewogene Verhältnis zwischen Fliegen und Arbeit. Die Einsicht aber, dass die Unterkunft bezugsfertig werden musste, gewann bei den meisten doch immer wieder die Oberhand. Einen kleinen Ausgleich gab es am 14.08.1965. Da in Unterwössen mit dem Storch geschleppt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

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

5 Stunden und 14 Minuten

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

Eine der wenigen Ausnahmen, an denen die 2-Stunden-Regel außer Kraft gesetzt wurde, war der 10. Mai 1964. An diesem Tag erwarteten die Spezialisten gutes Streckenflugwetter und der Chiemsee-Wind blies schon am frühen Morgen recht kräftig. Unser Aspirant auf die Gold-C, Helmut Seitz, wollte diesen Tag für ein 300-km-Dreieck nutzen, und damit kein Neid aufkommen kann, genehmigte er seinen Vereinsmitgliedern einen arbeitsfreien Tag.
Einige Gäste der DASSU bereiteten sich auf den 5-Stunden-Flug, der zum Erlangen des Silber-C notwendig war, vor. Da mir die Mü-13 zur Verfügung stand, war dies für mich ein Anreiz, es ihnen gleichzutun. Um 10:55 Uhr katapultierte mich die Winde auf 350 m, dann Rechtskurve zum Hang und zwischen den 12 anderen 5-Stunden-Aspiranten einordnen zum Hangschruppen. Bei solchen Wetterlagen trägt der Hang in der Regel bis 1200, maximal 1300 m. Das sind 100 bis 200 m über dem Gipfelkreuz der Gscheuerwand (1106 m) und diese Höhe war bald erreicht. Bis hierher war die Sache ja noch ganz interessant, aber nach 2 Stunden Achten am Hangfliegen (Kurbeln war hier wegen der Gefahr der Kollision nicht erlaubt) wurde die Sache langsam etwas langweilig.
Die Experten hatten uns doch heute von der Arbeit befreit, weil die Wetterprognose einen guten Streckenflugtag vorausgesagt hatte. Ob man das nicht mal probieren sollte, war jetzt die Frage. Beim näheren Betrachten der Umgebung kamen mir dann doch einige Bedenken bezüglich der Richtigkeit der Vorhersage. Die Wolken hatten zerfaserte Ränder und die Loferer Steinberge und das Kaisergebirge versteckten ihr Haupt in den Wolken. Dass dies heute kein gutes Streckenflugwetter war, konnte sogar ich erkennen. So ein Wetterbericht im Radio, der den ganzen Süden Bayerns umfasst und auf den man angewiesen war, etwas Besseres gab es nicht, ist halt dann doch etwas ungenau. Aber einmal ausprobieren kann doch nicht schaden!
Es war klar, dass ich mit meiner derzeitigen Höhe am Rechenberg nicht über der Hangkante, sondern weit darunter ankommen würde, und genau so war es. Auch hier war also Hangschruppen angesagt, wobei es einen kleinen Unterschied gab. An unserem Haushang war es ein ruhiges, 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 Kilometer nach Westen, einen Kilometer nach Osten, nach Westen, nach Osten, nach Westen usw. Am frühen Nachmittag wurde es dann doch noch etwas interessant. Der Hangwind wurde schwächer und die ersten 5 Stunden Aspiranten mussten landen. Auch ich hatte zu kämpfen, aber mit der Mü13d war ich im Vorteil. Der Vogel war nicht umsonst als Luftballon verschrien.


Mü-13d (D-1488)

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!

Machtpoker an der DASSU

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

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

Ob dies der Grund dafür war, der die Feindschaft Lauerbachs gegen die DASSU-Leute hervorgerufen hatte, weiß man nicht. Den ersten Vorsitzenden, Ludwig Karch, ging er nicht persönlich an. Dieser hatte verwandtschaftliche Beziehungen zum Bundespräsidenten, und wenn man da zu forsch vorangeht, könnte es ja politisch Nachteile bringen. Besonders im Visier hatte Lauerbach den geschäftsführenden Vorstand Dr. Dr. Götz Scherff. Dieser war ja ein Siemens-Mann und Siemens hatte, nach seiner Meinung, zu viel Einfluss an der DASSU.

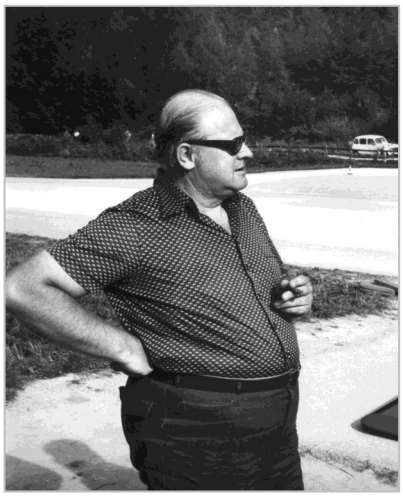
1954 hatten sowohl Siemens & Halske wie auch Siemens-Schuckert auf Bitten des damals amtierenden bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Ehard die Gründung der DASSU mit je DM 5000,– unterstützt. Sie sind damit Gründungsmitglieder der DASSU. Die Wahrnehmung der daraus resultierenden Verpflichtungen wurde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

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

Jeder profitierte davon und alle waren glücklich, bis Lauerbach mit seinen Intrigen 1965 in Unterwössen auftauchte. Er überzeugte seine Parteigenossen im Gemeinderat davon, dass nicht wie zugesagt das Grundstück an die SSGM, sondern an den LVB verkauft wurde. Unsere Halle stand somit auch auf fremdem Grund und ein jahrzehntelanger Streit um die Besitzverhältnisse begann.

Dass er als LVB-Präsident und damit oberster Herr des Luftsports in Bayern mit seinen Plänen beim Vorstand der DASSU nicht auf Jasager, sondern auf eigenständig denkende Menschen mit viel Engagement stieß, konnte er anscheinend nicht verkraften. Im geschäftsführenden Vorstand stand ihm Götz Scherff als besonders hartnäckiger Gegner gegenüber, der noch dazu von allen Seiten Rückendeckung erhielt.

„Der Vorstand muss weg“, verkündete Lauerbach lautstark und ließ keinen Einwand im Hinblick auf die außerordentlich erfolgreiche Arbeit von Karch und Scherff gelten.
„Warten Sie den Bericht des Finanzamtes ab“, war seine Entgegnung.
Lauerbach hatte beim Finanzamt Strafanzeige gegen Scherff wegen Schwarzarbeit beim Bau der Halle eingereicht. An allen Vorwürfen war nichts dran, wie selbst das Finanzamt feststellte, aber es gab eine Menge Ärger.
Trotz des Misserfolges verlangte der Präsident des Landesverbandes die Einberufung einer außerordentlichen Mitgliederversammlung. Einziger Tagesordnungspunkt: Abwahl des Vorstandes.


Dr. Dr. Götz Scherff

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

Mal war es eine Anzeige gegen Scherff wegen übler Nachrede, dann wieder eine wegen Schwarzarbeit. Er veranlasste nicht nur eine, sondern eine ganze Serie von Wirtschaftsprüfungen, die alle eines ergaben: Die Arbeit Scherffs war lupenrein.
Dann hatte Lauerbach doch Erfolg. Er hatte Scherff bei dessen Arbeitgeber Siemens angeschwärzt. Obwohl alle vorgebrachten Punkte eindeutig widerlegt werden konnten, wurde Scherff von seinem obersten Brötchengeber nahegelegt, das Amt als geschäftsführender DASSU-Vorstand abzugeben. Siemens benötigte an einem seiner Betriebsstandorte in Bayern die Unterstützung des Kultusministeriums, und als Kulturstaatssekretär hatte Lauerbach gute Kontakte.

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

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

Gute Kontakte hatte Lauerbach auch zu den Stellen in der Regierung, die für die Zuschüsse zuständig waren. Er hatte also große Macht und konnte damit erpressen.
Die neu gebaute Halle hatte noch immer keinen Boden, keine Tore und kein ordentliches Vorfeld. Ein zugesagter Zuschuss dafür wurde von der Landesregierung zurückgehalten. Sie wollte das Geld erst auszahlen, wenn die DASSU ihre Satzung ändert und dem Landesverband damit mehr Mitspracherecht einräumt. Wer dahinterstecke, war jedem klar.
Dazu Gerd Müller, ein Mann der ersten Stunde: „Ein sachlich denkender Mensch begreift diese Situation nicht.“ Einen Vorstand schickt man zum Teufel, der unmöglich Scheinendes mit geringsten Mitteln und ehrenamtlich zu 80 Prozent vollendet hat. Nur, weil dieser Vorstand für den Landesverbandspräsidenten zu unbequem ist. „Dieser wird auch noch von Amts wegen unterstützt, obwohl er keine Leistung für die DASSU erbracht hat.“

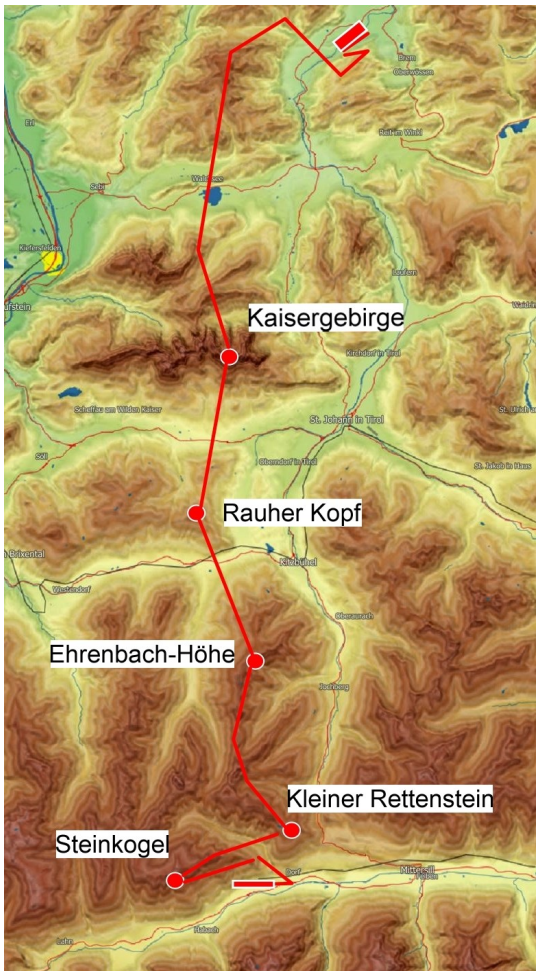
Aber für die DASSU kam es noch viel dicker: Mit dem ihm zur Verfügung stehenden Druckmittel platzierte Lauerbach den Schatzmeister des LVD im DASSU-Vorstand, der dann einen nennenswerten Habensaldo zu einem kräftigen Schuldenkonto machte, das die DASSU 1969 an den Rand ihrer Existenz brachte.
Aber nicht nur die DASSU hatte jahrelang ihre Schwierigkeiten, auch die SSGM (unterdessen SGSM) musste bis 1983 kämpfen, damit ihre Liegenschaften mit einem ordentlichen Untererbbauvertrag abgesichert wurden.

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

Das Silber C

Bei der SGSM hieß es: „Wer um 8 Uhr zum Ausräumen nicht anwesend ist, fliegt an diesem Tage nicht“!
Am 04.06.1966 kam ich erst gegen 11 Uhr nach Unterwössen. Trotz des guten Flugwetters mit einer hohen Basis waren nur wenige Vereinskameraden am Platz und sogar der L-Spatz (D-1414) stand noch in der Halle. Ich hatte mich bereits damit abgefunden, dass dieser Tag abgeschrieben werden kann, als ich von unserem Flugleiter am frühen Nachmittag gefragt wurde, ob ich nicht Lust hätte, heute nach Zell am See zu fliegen. Natürlich hatte ich Lust. Zell am See, das sind die 50 km für das Silber-C. Jetzt wurde es hektisch. Schnell wurde der Vogel startklar gemacht. Natürlich war der Barograph nicht vorbereitet. Alufolien und Petroleum zum Berussen waren zwar vorhanden, aber die Zündhölzer fehlten. Immer dann, wenn man einen Raucher braucht, ist keiner da. Hätte man diesem Laster nicht den Rücken gekehrt, hätte man jetzt Feuer und müsste nicht über den halben Platz hetzen, nur wegen eines Zündholzes.
Endlich war alles fertig und um 15:12 Uhr hing ich an der Winde. Am Hang ging es aufwärts und der Trug heute so hoch, dass ich am Rechenberg kaum kämpfen musste, um über die Hangkante zu kommen. Mit 2500 m flog ich von dort ab. An der Hörndlwand brauchte ich nur wenig zu kurbeln, um meine Höhe zu halten. Auch am Dürnbachhorn scheint ein ordentlicher Bart zu stehen. Als ich dort ankomme, ist nur noch ein laues Lüftchen vorhanden. Mit Mühe kann ich einige Höhenmeter gewinnen. Zur Steinplatte sind es mindestens 8 km, das heißt, 300 m Höhe gehen verloren, und da die Hochplatte mit 1869 m auch noch 100 m höher als das Dürnbachhorn ist, sind mindestens 450 m zusätzlicher Höhenbedarf einzuplanen. Manchmal gibt es ja auf dem Weg dorthin noch einen Bart, denk ich und fliege los. Manchmal ja, aber heute natürlich nicht, und darum kann ich zum Gipfelkreuz, dort, wo der Aufwind sich sammelt, nur hinaufsehen. Im Westen, gleich neben dem Gipfel, ist ein Geländeeinschnitt, der 400 m tiefer liegt, und darüber geht es hinaus ins Strubtal. Eine recht turbulente Hangfliegerei erwartet mich hier an der Südseite der Steinplatte, aber etwas höher kann ich kurbeln und jetzt geht es rasant aufwärts. Mein 5-m-Vario ist am Anschlag und mit 2800 m fliege ich zu den Loferer Steinbergen ab. Hier geht es sogar über 3140 m. Das läuft ja prächtig, die Welt liegt mir zu Füßen, und nach Zell am See kann man es im Gleitflug schaffen. Weil es aber so schön ist, wird auf der ganzen Strecke immer wieder ein wenig gekurbelt. An der Schmittenhöhe habe ich immer noch über 2000 m und jetzt die Klappen ziehen, um zu landen, dies kostete einiges an Überwindung. Aber so sind nun mal die Bedingungen.
Mit der Nr. 9697 war ich jetzt auch Silber-C-Besitzer.

Die erste Außenlandung.



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

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

An diesem Tag stand mir der L-Spatz (D-1414) zur Verfügung und ich sollte ein kleines Dreieck „Unterwössen, Gerlos Stausee, Zell am See, Unterwössen“ ausprobieren. Nun hat man sein Lieblingsflugzeug und das Wetter weiß nicht, was es will. Meine anfänglichen Zweifel werden durch die aufmunternden Worte der Kameraden in den Hintergrund geschoben und es geht an den Start.
Zunächst klappt alles wie geplant. Hang und Hausbart sind aktiv, am Geigelstein und am Kaiser das Gleiche, und in Richtung der 17 km entfernten „Ehrenbach-Höhe“ bei Kitzbühel hängen die Wolken zwar etwas tiefer, aber fliegbar scheint es zu sein. Auf halber Strecke dorthin, über dem „Rauher Kopf“, entwickelt sich gerade eine vielversprechende Wolke. Also Abflug! Je näher ich meiner Wolke komme, umso unansehnlicher wird sie. Als ich endlich dort bin, ist nur noch ein Hauch von Aufwind vorhanden. Mühsam geht es aufwärts, und bis ich die Höhe erreicht habe, um sicher über den Gipfel der „Ehrenbach-Höhe“ bei Kitzbühel zu kommen, vergeht einige Zeit.
An der „Ehrenbach Höhe“ ist es ähnlich. Mal geht es mit schwachen Steigwerten aufwärts, man beginnt schon zu frohlocken, dann ist der Bart verschwunden und es geht abwärts. Zweifel kommen auf. Ist man zu dumm zum Kurbeln und hat man deswegen den Aufwind verloren, oder ist der einfach nicht mehr da? Das Suchen beginnt, man versucht, den Aufwind zu ertasten, da die mechanischen Variometer viel zu träge für diese Situation sind, und verliert dabei an Höhe. Soll man nun warten in der Hoffnung, dass der Bart wieder da ist, bevor man zu viel an Höhe einbüßt, oder es gleich an einer anderen Stelle probieren?
In meinem Fall sind alle aussichtsreichen Punkte bereits außer Reichweite. Ein Anfängerfehler: Ich habe zu lange herumgesucht und gewartet.
Ich denke schon ans Umkehren, als ich in einen kräftigen Aufwind stolpere. Das Variometer hüpft 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 schnellt in die Höhe. Gerade noch wollte ich den Rückmarsch antreten, und jetzt geht der Blick nur noch nach vorne.

Bis zum „Kleinen Rettenstein“ am „Pass Turn“ ist es nicht mehr weit und die Wolke dort scheint sich gerade zu erneuern. Bis dorthin kann man auf dem Bergrücken entlangreiten, was sofort umgesetzt wird. Der Hang trägt auch etwas, sodass ich kaum Höhe verliere, aber ich bin zu langsam. Als ich ankomme, wird aus der Wolke ein Wolkenschleier. Die Wolke, sie löst sich auf und der Aufwind ist weg. Zudem beginnt die Abschirmbewölkung, die ich schon seit Längerem beobachte, wirksam zu werden. Die Sonneneinstrahlung nimmt ab und mein Stimmungsbarometer fällt ins Bodenlose. Nach „Zell am See“ komme ich mit dieser Höhe nicht, dafür müsste ich noch einmal bis an die Basis und ob es dann reicht, ist fraglich. Vielleicht ist am „Steinkogel“ noch etwas zu holen. Der mag mich aber auch nicht, muss ich feststellen.
Nun ist guter Rat teuer. Da sehe ich mitten über dem Tal ein Flugzeug kreisen und das scheint an Höhe zu gewinnen. Der Spannweite nach scheint es ein Segelflugzeug zu sein. Das ist die Rettung, denke ich, und fliege zu ihm. Als ich näher komme, werde ich bitter enttäuscht. Das Ding ist kein Segler, es hat einen Motor, womit es seine Höhe macht. Für mich ist dort nur gleichmäßiges Saufen.
Ein Blick zurück und mir wird klar: Hier komme ich nicht mehr weiter, ich sitze in der Falle.
Also vorbereiten zu einer Außenlandung!
Ich kurbele mich langsam abwärts und suche nach einem geeigneten Landefeld. Wie war das doch? Die Wiese soll ausreichend lang, frei von Hindernissen und ohne hohen Bewuchs sein. Die Windrichtung sollte stimmen und eine Möglichkeit zum Telefonieren wäre auch nicht schlecht.
Zwei Wiesen scheinen mir geeignet. Ich hatte schon ein geeignetes Objekt ausgesucht, als ich direkt unter mir an der Hauptstraße ein Segelflugzeug entdeckte. Seine Landewiese war mehr als ausreichend lang und verlief quer zum Tal. Nach seinem derzeitigen Standort zu urteilen, ist er aus Richtung Talmitte zur Straße hin gelandet. Anzeichen, an denen ich die Windrichtung ermitteln kann, sehe ich keine. Im Anflugbereich gibt es zwei Heustadel, die rechts und links kurz vor dem Aufsetzpunkt stehen. Der Abstand zwischen beiden erlaubt aber einen gefahrlosen Landeanflug. Die Telefon- oder Stromleitung auf der 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 beisammen und die Bäuerin servierte Bier und Brotzeit. Natürlich wurde ich auch dazu gebeten und mit Naturalien vollgestopft.
Auf die Landung angesprochen erzählt mir dann der Kollege, dass sein Verein versucht, alle geeigneten Landemöglichkeiten auf den üblichen Flugstrecken in eine Karte einzutragen. Dazu werden die Strecken vorher mit dem Auto abgefahren und begutachtet. Deswegen kannte er die Wiese und ist gegen die Geländeneigung eingeschwebt. Er habe nur seinen Vogel bereits zur Straße hin zurückgeschoben, um seiner Mannschaft die Arbeit zu erleichtern. Und ich habe mich vom Standort der bereits gelandeten Maschine beeinflussen lassen.
Bis zum Eintreffen der Rückholmannschaft war ich dann mit dem Übertragen der Landefelder zwischen Landeck und Trieben beschäftigt, was nicht ganz einfach war. Unser Gastgeber meinte es nämlich zu gut und hatte uns bis dahin ganz nett abgefüllt.

Der Austausch von Freundinnen wird untersagt.

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

Dies führte bei der Raumbelegung zu Problemen.
Es galt immer noch der Moral-Paragraph (§ 180 StGB), der das Übernachten unverheirateter Paare als Verkuppelung einstuft und unter Strafe stellt. Diesem Vorwurf wollte sich der Verein natürlich nicht aussetzen. Deshalb hieß es in der Hausordnung: „Übernachten von Junggesellen mit Freundinnen im gleichen Raum kann nicht geduldet werden.“ Erst am 17. April 1970 wurde das Gesetz dem neuen Zeitgeist angepasst.

Ein anderes Problem sind die Übernachtungsgebühren.
Mitglieder und deren Ehefrauen zahlen DM 3,-- pro Nacht. Freundinnen von Mitgliedern sind Gäste und müssen deswegen DM 6,-- pro Nacht bezahlen.
Wir Junggesellen, die ja einen erheblichen Anteil am Aufbau der Unterkunft hatten, liefen dagegen Sturm und erreichten, dass auch die Freundinnen wie die Ehefrauen eingestuft wurden.
Um einen Missbrauch auszuschließen, durften Freundinnen, sie sind ja Gäste, laut Protokoll nur einmal im Geschäftsjahr gewechselt werden.

2. Gästegebühren für die Unterkunft

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

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

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

Spannungen im Verein

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

Jeder Verein braucht einen Macher, der die Gemeinschaft durch sein Engagement voranbringt. Bei der SGSM war dies Helmut Seitz. Er war 2. Vorstand, Werkstattleiter, Fluglehrer und Ausbildungsleiter und war unterdessen Besitzer der Gold-C. Er wurde von den Mitgliedern als Altmeister bezeichnet und war die treibende Kraft im Verein. Die Leistung für den Verein, die er erbrachte, erwartete er auch von den restlichen Mitgliedern. Da die vergangenen, arbeitsreichen Jahre, in denen kaum geflogen wurde, noch gut in Erinnerung waren, wurde sein Vorschlag zur Erweiterung des Vereinsheimes vorwiegend von den jüngeren Mitgliedern abgelehnt. Dies führte zu unterschwelligen 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 eingestrakten 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 pfiff. Die Haube war weggeflogen. Recht verunsichert brachte ich den Vogel in den Normalflug und überprüfte sein Flugverhalten. Der Spatz ließ sich auch ohne Haube einwandfrei fliegen.

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

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

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

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

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

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

Blindflug

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

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

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

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

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

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

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

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