Der Abschnitt 2
in einem Fliegerleben

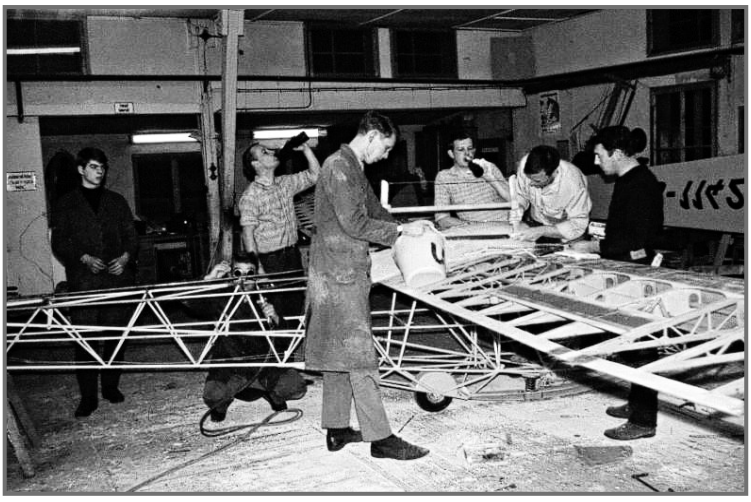
Die Sturm- und Drangzeit

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



Ein fast goldener Knüppel

Zwar war es üblich, dass die Wintermonate unter Anleitung des Werkstattleiters zur Überholung und zum Neubau von Flugzeugen benutzt wurden, aber damals, vom Herbst 1967 bis ins Frühjahr 1968 war es doch etwas anders. Wir jüngeren Vereinsmitglieder durften ohne Aufsicht, Anleitung und Einmischung durch die erfahrene ältere Generation ein Flugzeug aufbauen.
Unser Verein hatte damals 46 aktive Mitglieder. Es gab diejenigen die den Verein 1953 gegründet und aufgebaut hatten und deren fliegerische Ausbildung meist noch in der „Flieger HJ“ erfolgte und es gab uns, die Neueinsteiger. Der Verein besaß einen Bergfalken III, eine K8 eine Mü-13D und als Leistungsflugzeug einen L-Spatz.
Es war auch die Zeit in der die Gold-C noch etwas Besonderes und die Diamanten dazu noch äußerst selten und deswegen sehr begehrt waren.
Wie bei vielen anderen Vereinen so war es auch bei uns. Die Zahl der am Leistungsflug interessierten Piloten überstieg bei weitem das vorhandene Flugzeugmaterial. Unser Leistungsflugzeug, der L-Spatz (D-1414) der vorwiegend von einigen älteren Mitgliedern bei gutem Streckenwetter beansprucht wurde, reichte nicht um allen gerecht zu werden. Nachdem sich auch einige, aus einer sehr aktiven jungen Gruppe vehement zum Leistungsflug hingezogen fühlten, beschloss der Verein ein weiteres Flugzeug anzuschaffen.
Wir schwärmten nun natürlich vom Kauf eines echten Leistungsflugzeugs. Unser Wunschdenken, eine K6 oder zumindest eine SF 27, wurden aber schnell von der Realität eingeholt.
„Wenn ihr Streckenfliegen wollt dann baut euch doch einen Spatzbruch auf, der reicht und den kann der Verein finanzieren,“ so hieß es.
Von der Vereinsführung wurde der L-Spatz, also der Mitteldecker favorisiert obwohl der L-Spatz 55 (Schulterdecker) öfter am Markt zu finden war. Trotzdem waren ein gebrauchter Rumpf und der Flächenrohbau als Ausgangsbasis bald gefunden und nun standen wir, von den Oberen aufmerksam beäugt, jedes Wochenende in der Werkstatt und bastelten am neuen Spatzen.



Natürlich setzten wir all unseren Ehrgeiz daran, in Konkurrenz zum vorhandenen einen noch besseren und schöneren L-Spatz auf die Kufe zu stellen. Genau wie dieser sollte auch unserer eine eingestrakte Haube bekommen. Für die Cockpit- und Schlitzverkleidung wurde GFK eingeplant und der Sitz sollte körpergerecht gestaltet werden.
Für die Haube eigens eine Form zu basteln war uns zu zeitaufwendig, die Haube der SF27 sollte es werden. Dabei gab es nur ein Problem. Die Stahlrohre der Rumpfoberseite bildeten einen eckigen Verband und der passte nicht zu den Rundungen der SF27-Haube.
Nach kurzer Diskussion wurde beschlossen, dass dieser Verband nur ein formgebendes Teil ist und ohne Stabilitätsverlust der Rumpfstruktur durch einen Dreiecksverband ersetzt werden kann. Eine langwierige Berechnung ist auch nicht nötig wenn es nur um die Form geht und die Veränderung der Strömung wurde von uns sogar positiv beurteilt. Sicherheitshalber wurde noch der Vorschlag befolgt die telefonische Zustimmung bei Egon Scheibe einzuholen, aber an diesem Wochenende war er nicht erreichbar.

Uns blieb also gar nichts anderes übrig als uns auf unser Urteilsvermögen zu verlassen. Schließlich hatte man im Studium auch etwas von der Statik und der Strömungslehre gehört. Da einer von uns vor kurzem die Prüfung zum Flugzeugschweißer bestanden hatte wurden die Rohre abgeschnitten und durch einen Dreiecksverband ersetzt. Als dann unser Bauprüfer Kurt Bilser, der zwischendurch nach dem Rechten sah, kam und das Machwerk positiv beurteilte, waren wir dann doch etwas erleichtert.
Der Umbau eines Flugzeugrumpfes und das alles ohne Behördenkram. Der geschulte Blick des Bauprüfers genügte damals noch und heute ????.
Auch an der Rumpfnase waren zur Einpassung der SF27 Haube einige kleinere Schweißarbeiten zu erledigen was keine Probleme bereitete.
Beim Bau der Schlitzverkleidung war dies etwas anderes. Wir hatten nicht richtig kalkuliert und deswegen fehlte uns das Material zur Versteifung der Verkleidung.
Da es wie immer ein Wochenende war konnte auf die Schnelle auch nichts beschafft werden. Gott sei Dank hatte Tony Tröger, damals Werkstattleiter der DASSU, seine alte schon stark mitgenommene Strickjacke in der Werkstatt hängen. Diese wurde nun als Stützmaterial für gut befunden und in die Schlitzverkleidung eingeharzt. Bei der anschließenden, wochenlangen Suche nach der Jacke, „*dem gudn oldn Stück"*, wie er bemerkte, waren wir natürlich mit Feuereifer behilflich und stellten dafür die ganze Werkstatt auf den Kopf.
Unsere älteren Vereinskollegen begutachteten zwischendurch unser Machwerk, wobei sie sich die eine oder andere spitze Bemerkung nicht verkneifen konnten. Eine dieser Bemerkungen „*vergolden wollt ihr ihn womöglich auch noch*" führte dazu, dass wir den Knüppel ausbauten und ihn in der Siemens Galvanik vergolden ließen. Die Freude über den vergoldeten Knüppel bekam aber bald einen Dämpfer als der Bauprüfer ihn entdeckte und mit der Begründung *„der kann euch beim Fliegen blenden"* eine Übermalung forderte.
Die Kritiker, die uns nicht zugetraut hatten, dass wir ohne ihre Hilfe ein derartiges Schmuckstück erstellen würden, verstummten allmählich.



Unser Schmuckstück, der L-Spatz D-1114

Am 5.5.1968 stand der neue L-Spatz mit dem Kennzeichen D-1114 zum Erstflug bereit. Der Bauprüfer hatte sein OK gegeben und unserem Werkstattleiter und Altmeister Helmut Seitz, der Erbauer des vereinsinternen Konkurrenzmodells D-1414 ließ sich den ersten Test des neuen Flugzeugs nicht nehmen.
Gespannt beobachteten wir seinen schnell– und langsam Flug, den flachen und steilen Kurfenwechsel und dann das Einleiten eines zaghaften Trudelversuchs, den er sofort wieder beendete. Beim zweiten Start ließ er sich auf große Höhe schleppen und trudelte mehrmals.
Seine verhaltene Kritik nach der Landung, „*Ich hab euch doch vorausgesagt, dass der noch leichter ins Trudeln zu bringen ist als ein herkömmlicher Spatz,*" hatten wir erwartet. Etwas Anderes hatte er an unserer Arbeit nicht auszusetzen.

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

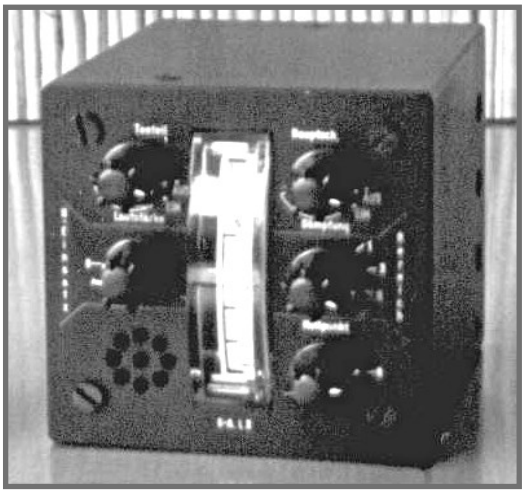
Am 11.5.1968 durfte ich dann den Vogel auch ausprobieren und war begeistert. Hier passte alles. Man saß bequem, nichts behinderte die Sicht, die Trimmung war exakt und der Vogel reagierte auf den kleinsten Ruderausschlag. Auch im Langsamflug war er gut beherrschbar und nach Strömungsabriss, der sich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

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



St. Johann in Tirol

Es piept und grunzt



Die Instrumentierung unserer Flugzeuge bestand um 1968 aus dem Fahrtmesser, dem Höhenmesser, Kompass und einem recht trägen mechanischem Variometer. Diese Ausstattung entsprach nicht mehr unseren Anforderungen.
Im Verein wurde nun diskutiert ob für die Maschinen das akustische Metallsonden-Variometer mit Sollfahrtanzeige von Dr. Westerboer angeschafft werden soll oder ob nicht doch ein MacCready-Ring ausreicht. Dem Argument, dass ein akustisches Variometer die Sicherheit gewaltig erhöhen würde da man weniger auf die Instrumente schauen müsse, wurde zwar nicht widersprochen aber die relativ hohen Anschaffungskosten gab die Vereinskasse nicht her. Das Geld wurde für den Kauf eines Motorseglers benötigt.
Gustl Leyendecker, einer der aktivsten unter uns Jüngeren, nahm sich der Sache an. Da Dr. Westerboer die Sonden für seine Variometer von Siemens-Bauelemente bezog war es auch ihm möglich an diese Basiselemente heranzukommen. In Absprache mit Westerboer entwickelte und baute er für unseren Verein ein ähnliches Variometer mit Sollfahrtanzeige.
Ab Juli 1969 wurden die elektrischen Variometer nebst einem Zusatzanzeigegerät beim Doppelsitzer in allen Maschinen des Vereins eingebaut.

Ein Motorsegler

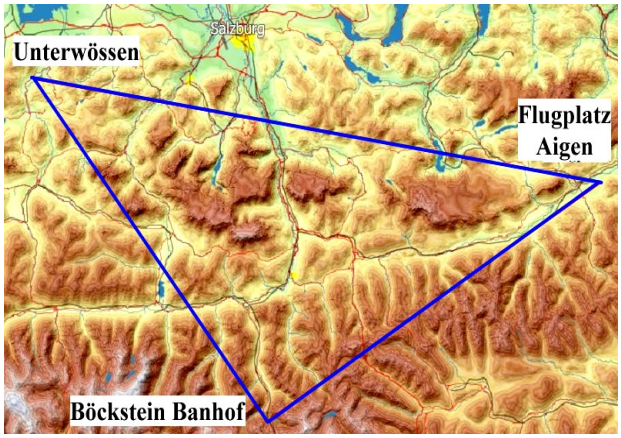


Der Verein hatte beschlossen mit einem Motorfalken das Spektrum der Flugmöglichkeiten zu erweitern. Da dafür eine Scheinerweiterung notwendig war, ging es zur Umschulung mit dem Firmen-Falken von Scheibe (D-KOCO) ins schöne Altmühltal nach Beilngries.
Nach 12 Touch-and-go war ich auch ein Motorflieger.
Wer die Umschulung bereits hinter sich hatte, war leicht am rechten Handrücken zu erkennen. Der Falke hatte einen Handanlasser, dessen Seilzug unterhalb des Armaturenbrettes angebracht war. Zum Anwerfen des Motors musste kräftig, an diesem Seilzug gezogen werden. Das Dumme hierbei war nur, dass das Armaturenbrett dabei etwas im Wege war und deswegen der Handrücken unweigerlich in Mitleidenschaft gezogen wurde. Piloten eines Motorfalken-B waren auf allen Plätzen sofort an ihrem aufgescheuerten Handrücken erkennbar.

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

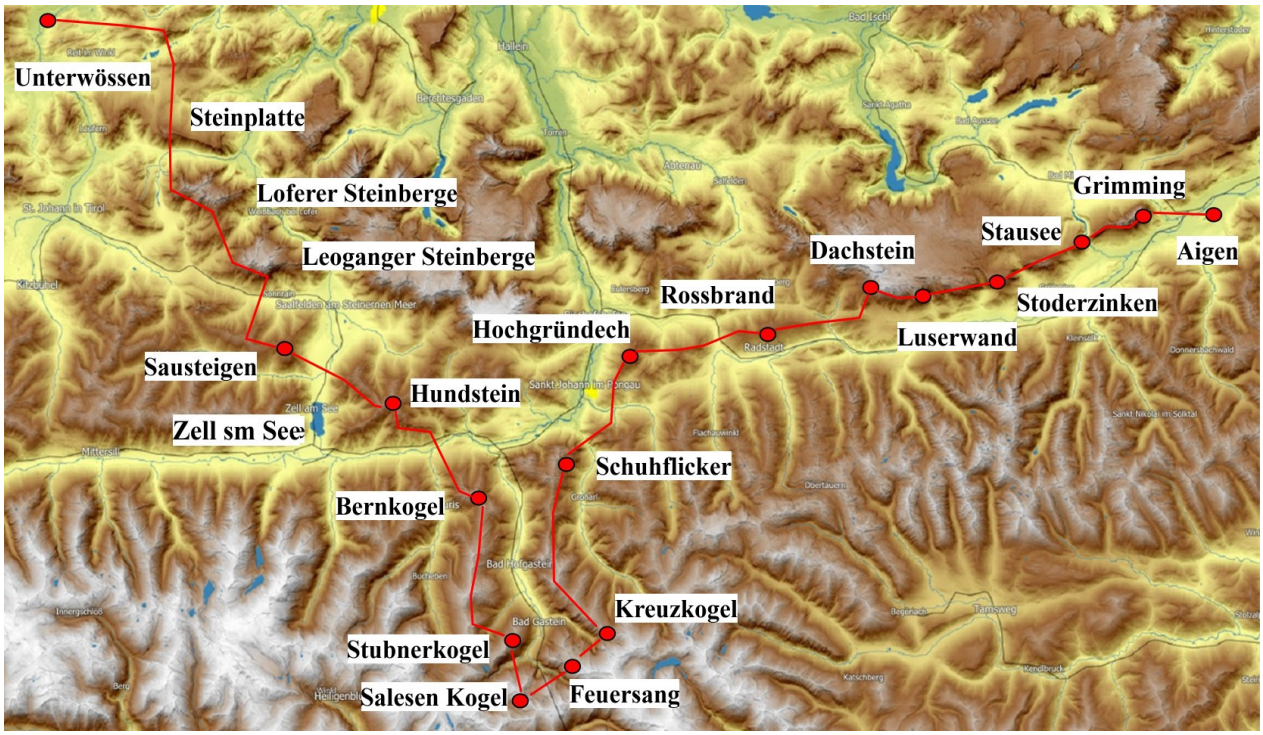
Böckstein Aigen und dann?

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



Heute am 3.7.1969 bin ich zum ersten Mal mit dem neu ausgestatteten Instrumentenbrett unterwegs. Ich habe die Gold C Strecke, das 300 km FAI Dreieck Unterwössen, Böckstein Bahnhof, Aigen im Ennstal, Unterwössen geplant und jetzt musste ich mich erst daran gewöhnen, dass nun andere Geräusche im Cockpit die Herrschaft übernommen hatten.
Das Gepiepse und Gegrunze des E-Varios bringt mich etwas aus dem Konzept. Bisher war nur mein Gefühl für die Thermik mit der Anzeige des mechanischen Variometers zu synchronisieren und nun mischten sich auch noch das Gepiepse beim Steigen und das Gegrunze beim Sinken ein.
Bis zum Erreichen der Sausteigen habe ich mich einigermaßen an die neuen Gegebenheiten gewöhnt aber das Ausprobieren von Sollfahrt nach Maccready, das das neue Instrument bietet, hat auch einige Zeit gekostet. Obwohl Steigwerte und Basishöhe ideale Bedingungen bieten, bin ich extrem langsam unterwegs. Es wird Zeit, dass ich mich mehr auf mein Vorhaben konzentriere und die Vorteile des neuen E-Variometers später erprobe.

Um verlorene Zeit aufzuholen versuche ich den Hundstein, einen sicheren Thermikspender, nicht wie üblich über die Schmittenhöhe, sondern direkt anzufliegen. Mit meiner Höhe und wenn die Hänge dorthin etwas Tragen, müssten die 13 km zu schaffen sein. Bestärkt wird mein Vorhaben durch die Ansätze von kurzzeitiger Wolkenbildung die ich auf dem Weg zum Hundstein beobachten kann.
Bei der Talquerung verliere ich etwas mehr Höhe als erwartet, komme aber über der Hangkante an. Unterdessen hat sich dort der vielversprechende Wolkenansatz in ein laues Lüftchen verwandelt, das kaum Steigen bringt. Also nicht lange herumprobieren, sondern weiter. Die Rippe, die Richtung Süden führt, trägt etwas sodass ich meine Höhe bis zum Hundstein fast halten kann. Auf dessen Südseite steht ein mächtiger Bart. Zwei Kreise und der Gipfel des Hundsteins mit seinen 2117m liegt unter mir. Mein neues E-Vario ist am Anschlag, piepst in den höchsten Tönen und wird mir immer sympathischer. Das Steigen wird schwächer und in 2800 m ist die Basis erreicht. Zum Bernkogel sind es 14 km und mit meiner Höhe müsste ich dort über dem 2325 m hohen Gipfel ankommen, also weiter.
Natürlich habe ich mehr Saufen als erhofft und kann mir den Gipfel von unten betrachten. Die tiefen Töne des E-Varios wandeln sich aber schnell wieder in ein fröhliches Piepsen und ich bin wieder an der Basis.
Von hier ab geht es recht zügig die westliche Seite des Gasteiner Tals entlang. Immer wieder kann ich im Geradeausflug Steigen mitnehmen und am Stubnerkogel hänge ich in 3100 m unter der Basis. Südlich von Böckstein-Bahnhof, am Salesen-Kogel ist die erste Wende erreicht und der Fotoapparat tritt in Aktion. Es ist gar nicht so einfach den Bahnhof im tiefen Taleinschnitt und dazu noch meine Flächenspitze aufs Bild zu bannen.



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

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

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

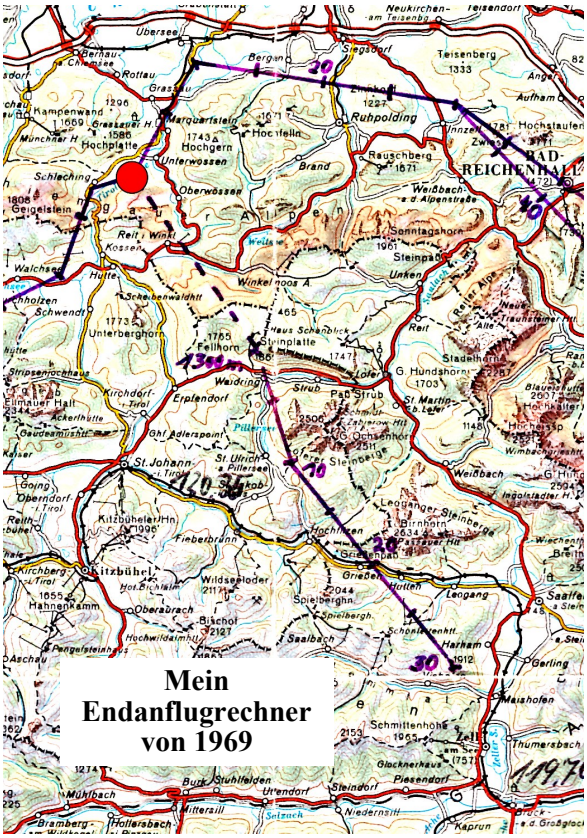
All die Anspannung war unnötig. Den an der Südostecke des Grimming vorgelagerten Tressenstein mit seinen 1196 m kann ich gut überfliegen und dort sogar etwas an Höhe gutmachen.
Im schwachen Aufwind Höhe gewinnen, das bringt nichts wird mir bewusst. Ich hinke meinem Zeitplan sowieso schon weit hinterher. Wenn ich noch nach Hause kommen will ist Beeilung angesagt. Also ran an die Südwand des Grimming. Aber auch das bringt nicht das erhoffte Steigen. Dort wo es beim Abflug zum Wendepunkt noch kräftig aufwärtsging, ist nur noch ein sanftes Lüftchen zu spüren. Wenigstens kann ich meine Höhe bis zum Stausee einigermaßen halten. Der Bart dort ist noch vorhanden aber aus den 3 bis 4m/s beim Hinflug sind unterdessen 1 bis 1,5m/s Steigen geworden. Es dauert lange bis ich die Basis, die unterdessen kräftig abgesunken ist, erreiche.
Der Blick nach Westen verspricht nichts Gutes. Zwar markieren noch Wolken meinem Rückweg aber die sehen sehr zerfranst aus. Langsam kämpfe ich mich bis zum Dachstein durch und kann dort zu meinem Erstaunen nochmals einen anständigen Bart auskurbeln. Etwas erleichtert hoffe ich doch etwas schneller als die im Westen aufziehende Abschirmung zu sein. Mit Unterstützung des E-Varios, das ich unterdessen sehr zu schätzen gelernt hatte, komme ich bis zum Hochgründeck. Vor mir hat die Abschirmung jegliche Thermik gekillt und unter mir liegt St. Johann im Pongau mit der 50 Schilling Wiese. Der Besitzer dieser einzigen, sinnvollen Außenlandemöglichkeit, hat ein Herz für Segelflieger und natürlich auch für seinen Geldbeutel. Bei Wetterlagen wie heute sitzt er in einem Liegestuhl gleich neben dem dort von ihm aufgestelltem Windsack und erwartet diejenigen Segelflieger denen die Puste ausgeht. Die Landegebühr von 50 Schilling, das sind 7,15 D-Mark (= 13 Liter Benzin) zahlen die meisten gerne für eine sichere Landung.



Nun hing ich also in knapp 2300 m über dem Hochgründek und war im Entscheidungsstress. Auf meiner Karte habe ich die Entfernungen für mögliche Endanflüge eingetragen und bis Zell am See sind es 40 km.
Mit meiner Höhe würde ich laut meiner Endanflugtabelle zwischen 0 und 50 m über Zell am See einschweben. Etwas knapp, vielleicht zu knapp denke ich. Ich habe mich schon fast zur Landung auf der 50 Schilling Wiese entschlossen als sich am Forstegg, dem südlichen Ausläufer des Hochgründeck, eine kleine Wolke entwickelt. Hoffnung keimt auf und sofort wird Kurs auf sie genommen. Bis ich ankomme ist sie bereits wieder im Abbau begriffen. Gerade noch einen halben Meter Steigen gönnt sie mir und auch der hält nicht lange durch.
36 km sind es jetzt noch nach Zell am See und ich bin etwas über 2300 m. Das müsste doch zu schaffen sein.
Schnell noch einmal nachgerechnet. Mein Vogel hat laut Scheibe einen Gleitwinkel von 1 zu 29. Zieht man den Herstellerbonus ab, liegt man mit 1 zu 27 vermutlich auf der sicheren Seite. Auf den 36 km bis Zell verlier ich demnach rund 1400 m sagt mir meine vorbereitete Tabelle. Zell am See liegt auf 750 m. Ich benötige also eine Mindestabflughöhe von 2150 m und ich bin 150 m darüber, ich kann es also wagen.

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

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



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

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

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

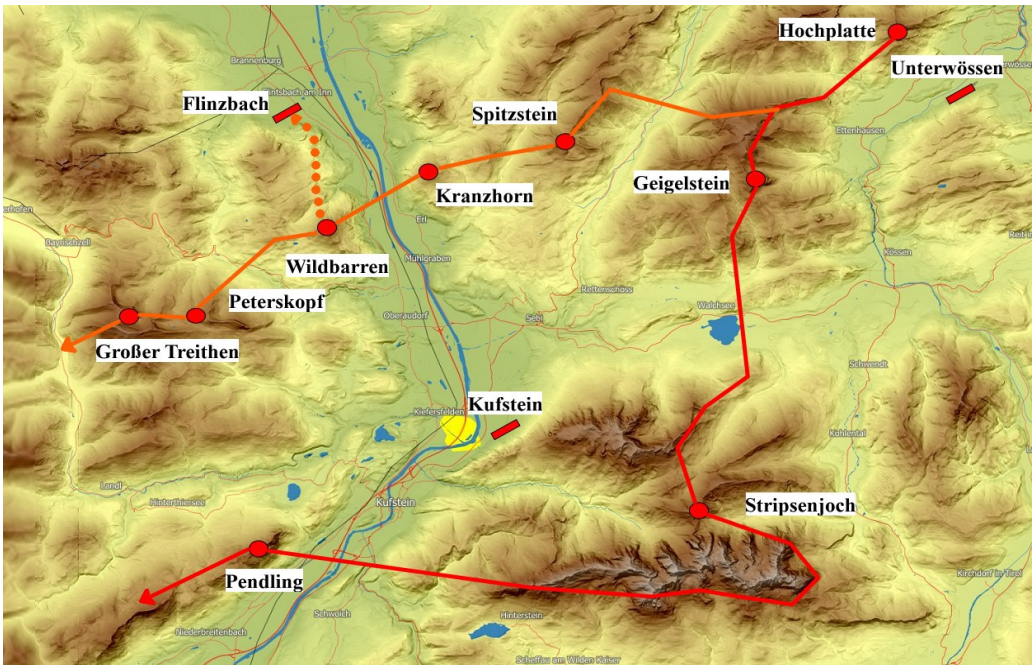
Der Amtsschimmel wiehert

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

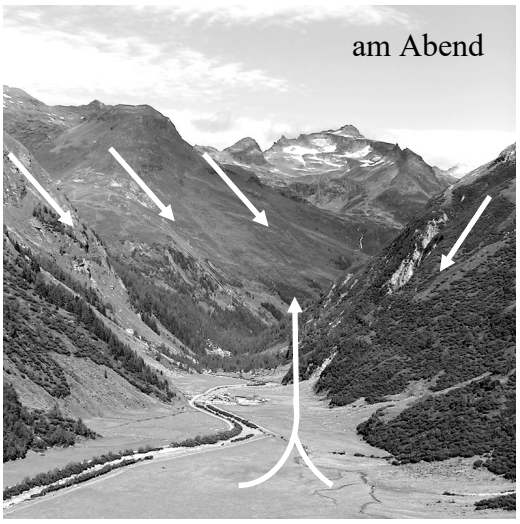
Vereinsintern wird ein Lehrgang mit Theorie und Praxis organisiert und die Prüfung bei der Oberpostdirektion München abgelegt. Nun, mit behördlicher Genehmigung, sind wir natürlich wesentlich besser zum Betreiben eines Funkgerätes geeignet.

Der Weg nach Westen

Wie an vielen Plätzen, so haben sich auch in Unterwössen Standartrouten herausgebildet, die von den nachrückenden Piloten übernommen werden. In Unterwössen ist das ein 300 km Dreieck nach Osten (Unterwössen - Böckstein - Aigen - Unterwössen) und eines nach Westen (Unterwössen - Böckstein - Patscherkofel - Unterwössen). Immer ist Böckstein der erste Wendepunkt.
Beim 300 km Ziel Rückkehr wird vorwiegend nach Westen abgeflogen. Der Grund hierfür ist, dass bei Wetterlagen mit Gewitterrisiko diese im Westen meist früher auftreten als im Osten.
Einen Nachteil hat diese Abflugrichtung. Um die kürzeste Stelle zur Querung des Inntals zu erreichen, wird immer der Wilde Kaiser als Ausgangspunkt angeflogen. Auch meine ersten Flüge in diese Richtung folgten diesem bewährten Pfad. Einigermaßen sicher war er, aber oft reichte die Höhe am Stripsenjoch nicht aus um direkt auf die Südseite des Wilden Kaisers zu kommen. Meistens wird er dann im Osten umflogen und das kostete Zeit.
Die Strecke Geigelstein, Zahmer Kaiser, Wilder Kaiser und dann über das Inntal zum Pendling und weiter zum Rofan ist nach meiner Karte damit um ca. 14 km länger als wenn man den direkten Weg benutzte. Da mir niemand am Platz den Grund für die Vermeidung des direkten Weges erklären konnte und ich mich mit der Bemerkung „das wird immer schon so gemacht“ nicht zufrieden gab, musste ich es selbst herausfinden.
Die Ersten Versuche waren alles andere als ermutigend. Bis zum Spitzstein lief es prächtig. Das Kranzhorn brachte gerade noch einen Nullschieber und als ich die wunderschön von der Sonne angestrahlten niedrigen Hänge auf der anderen Talseite anflog, ging gar nichts. Ich musste in Flinsbach landen. Bei weiteren Versuchen dasselbe. Die Flinsbacher Kollegen erklärten mir dann, dass ich zu früh ankomme. Ab Mittag ginge es hier auch manchmal, richtig gut ist es aber selten. Hänge die so schön angestrahlt werden sind keine Thermikauslöser? Es dauerte noch einige Zeit bis ich die Lösung fand.
Der im Inntal herrschende Talwind (Kufsteiner Wind) beeinträchtigt die Thermikentwicklung.
Zur Inntalquerung benötigt man deswegen eine Abflughöhe auf der Ostseite, die es erlaubt, den Wildbarren zu ignorieren und die 19 km bis zum Großen Treithen (1852 m) zu überbrücken. Öfter ist auch der dem Großen Treithen vorgelagerte Peterkopf (1634) ein Auslösepunkt für die Thermik.



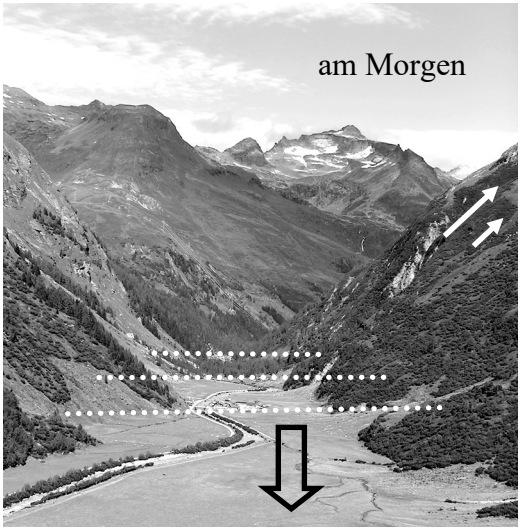
Berg und Talwind im Tagesverlauf



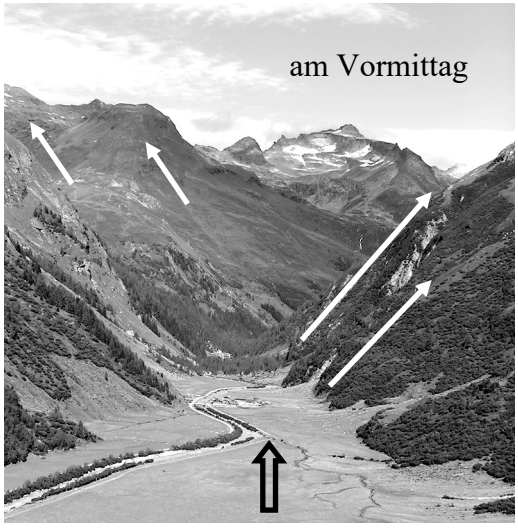
Kaltluft sinkt ins Tal,
Umkehrthermik wird ausgelöst.



Ein Kaltluftsee bildet sich,
die Luft fließt talauswärts

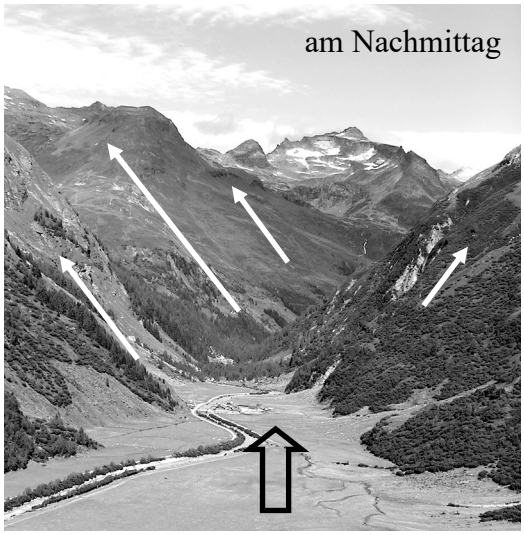


Der Kaltluftsee wird abgebaut.
Erste Thermik entwickelt sich.



Der Talwind kommt zum Stillstand.
Der Bergwind entwickelt sich.





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

Eine etwas erweiterte Platzrunde.



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

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



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

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

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

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



Problemlos, die Landung ja aber der Papierkrieg, der jetzt folgen wird, dem sehe ich mit gemischten Gefühlen entgegen. Es gibt ja noch Grenzen, die nur mit gültigen Papieren überwunden werden können und die Papiere meines Passagiers, vermutlich ein Zusatz in dem elterlichen Dokument, waren irgendwo aber nicht an unserer Landestelle. Wer denkt schon bei einer erweiterten Platzrunde an Dokumente für den Grenzübertritt. Es soll schon vorgekommen sein, dass österreichische Ordnungshüter so etwas als illegalen Grenzübertritt bewertet haben. Na, wenn das mal gut geht.
Es dauerte auch nicht lange bis ein Vertreter der örtlichen Gendarmerie auftauchte, zu meiner Beruhigung ein bekanntes Gesicht, der nicht zum ersten Mal eine Außenlandung protokollieren musste. Anscheinend war er in Eile denn er sammelte nur hastig alle Papiere ein ohne sie zu kontrollieren und forderte uns auf, sie später in seinem Büro wieder abzuholen. Nicht mal das übliche Protokoll mit den Fragen „*Warum gelandet, haben sie zollpflichtige Waren usw.*“ wurde angefertigt. So schnell wie der Vertreter der Staatsmacht auftauchte, war er auch wieder verschwunden.
Es vergingen keine 5 Minuten bis ein Spatz der DASSU auf unserer Landewiese einschwebte. Helmut Grix hatte die restlichen 6 km bis zum Flugplatz auch nicht mehr geschafft und eine sichere Landung vorgezogen. Sichtlich verärgert tauchte der Behördenvertreter wieder auf, sammelte die Papiere ein und verschwand mit den Worten: *„Der nächste der kommt, den derschieß i*“.
Als dann die Rückholmannschaften ohne Papiere für meinen Passagier eintraf, sein Vater wollte zur Grenzstation kommen, ging es zum Gendarmerie Posten um unsere Papiere abzuholen. Jetzt wurde uns das seltsame, unfreundliche Verhalten des Gendarmen klar. Im Fernsehen wurde gerade ein Fußballspiel zwischen der österreichischen- und der deutschen Nationalmannschaft übertragen und dabei hatten wir den guten Mann gestört.
Auch an der österreichischen- und an der deutschen Grenzstation interessierte sich diesmal niemand für unsere Papiere, vermutlich waren auch diese Zöllner mit dem Fußballspiel beschäftigt und somit konnte das Schmuggelgut, mein Passagier, anstandslos über die Grenze gebracht werden.

Die **Schleicher ASK 13** ist ein doppelsitziges Segelflugzeug in Gemischtbauweise für Schulung und Leistungsflugtraining
Am 25. April 1972 stellten damit Dr. Siegfried Baumgartl und Walter Schewe vom Luftsportverein Dinslaken e.V. mit einem Flug über 714 km vom Flugplatz Schwarze Heide nach Angers in Frankreich einen Weltrekord für Doppelsitzer auf.

Ka 13	
Länge	8,18m
Spannweite	16 m
Gleitzahl	27 bei 75-85 km/h
Geringstes Sinken	0.75-0,80 m/sec bei 60-68 km/h
max. Fluggewicht	480 kg
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Mindestgeschwindigkeit	53 km/h

Begegnung mit der Zukunft

Da vorne fliegt doch einer, denk ich, als die Sonnenstrahlen ein Objekt aufblitzen lassen. Wenn der dort kurbelt ist Aufwind zu erwarten und den brauch ich langsam. Ich bin im Anflug auf das Kitzsteinhorn und dankbar, dass einer den Bart so schön anzeigt. Die Steigwerte sind zwar nicht wie erwartet, aber an einem solchen Tag wie heute ist man mit $1^1/_2$ m auch schon gut bedient. Am Morgen war ich noch recht zuversichtlich, dass das Wetter sich zum Guten entwickelt. Jetzt aber, wo es sich immer mehr eintrübt, will ich nur noch nach Hause. Unter mir kurbelt unterdessen mein Bartmarkierer. Anscheinend hat er sein Glück anderswo versucht und ist reumütig zurückgekehrt.
Ich bin an der Basis und fliege zur Schmittenhöhe ab. Mitten über dem Tal ist die andere Maschine neben mir, wackelt kurz mit den Flächen und zieht an mir vorbei. Es ist eine H 301 Libelle, eine der neuen Kunststoffvögel mit ihrem sagenhaften Gleitwinkel bei hoher Geschwindigkeit. Die Libelle soll einen Gleitwinkel von 40 bei 94 km/h haben und ich schaffe mit meinem L-Spatz gerade mal 29 bei 73 km/h. Etwas neidisch schaue ich ihm hinterher.
So einen Vogel müsste der Verein auch mal anschaffen. Privat ist das momentan nicht möglich. Ich habe unterdessen geheiratet. Obwohl meine Frau meine Leidenschaft voll unterstützt, sie hatte ihren Freundeskreis bei der Akaflieg München und wusste deswegen was auf sie zukam, geht die Familienplanung vor.
An der Schmittenhöhe sind wir wieder im gleichen Bart. Er ist zwar weit über mir, aber ich steige anscheinend schneller. Näher komm ich ihm zwar, aber einholen kann ich ihn nicht. Dann stellt unser Aufwind seinen Betrieb ein, er fliegt in Richtung St. Johann ab und ich bin im Entscheidungsstress: In Zell an See landen oder es nach St. Johann versuchen? Diese trübe Luftmasse, die unterdessen die Vorherrschaft übernommen hat, tötet zwar jede Thermik, aber St. Johann könnte gerade noch erreichbar sein.
Dass dies die verkehrte Entscheidung war wurde schnell klar. Überall ging es abwärts und hinter Saalfelden war mein Flug zu Ende.
Tröstend war der freundliche Empfang vom Bauern auf dessen Wiese ich gelandet war. Einer ausgedehnten Brotzeit, zu der er mich ins Haus einlud, verkürzte die Wartezeit bis zum Eintreffen der Rückholmannschaft. Sein Interesse an unserer Sportart war auffallend und es stellte sich bald heraus, dass er über Detailkenntnisse vom Segelflug verfügte. Kein Wunder wie sich später ergab. Während des Krieges war er Pilot eines Lastenseglers.
Da auch die Rückholmannschaft der Gastfreundschaft nicht wiederstehen konnte wurde es ein langer interessanter Abend.



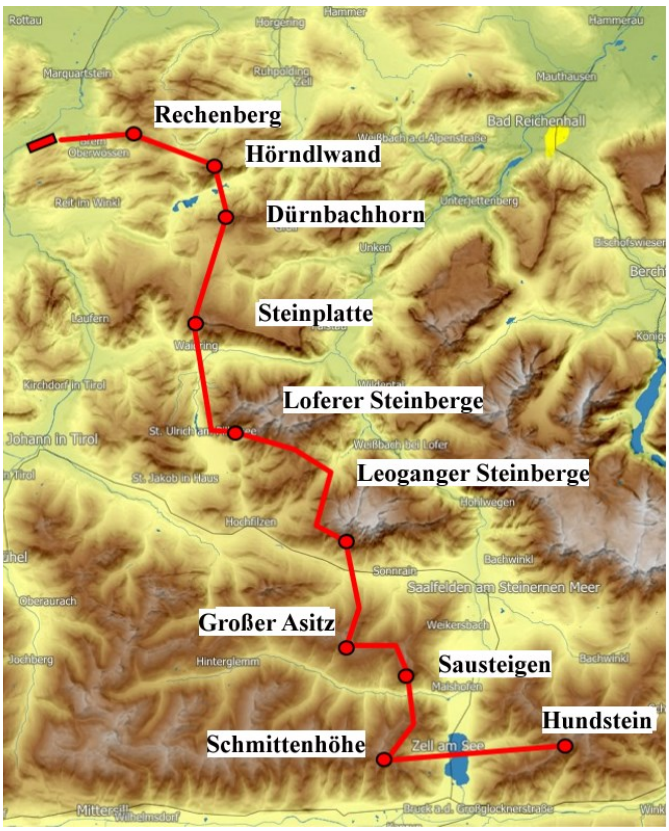
Die Zielstrecke

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



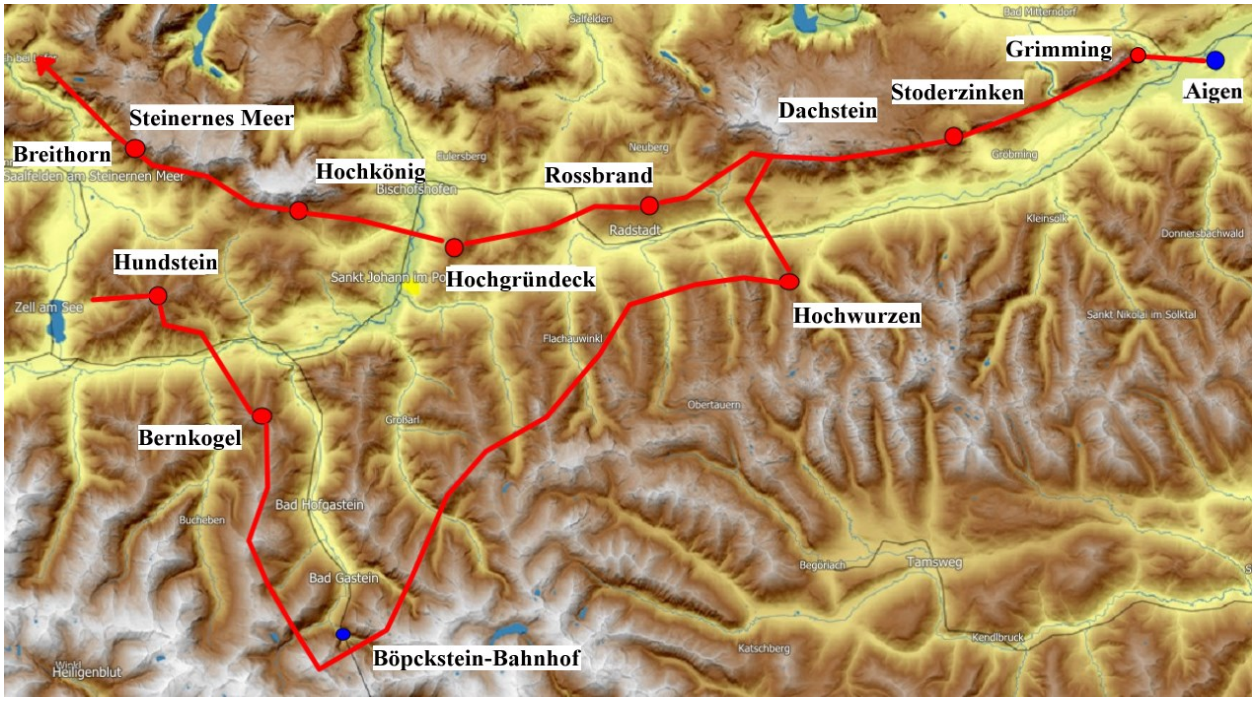
Am 22.06.1970 war es dann soweit. Der Wetterbericht im Rundfunk hatte für Süddeutschland ein Hoch mit einigen Schönwetterwolken vorausgesagt. Für den Alpenraum musste dies zwar nicht zutreffen, aber bessere Informationen gab es nicht.
Sehr früh kam ich aus den Federn. Die klare Luft, der tiefblaue Himmel und mein Gefühl bestätigte den gestrigen Wetterbericht.
Die Vorbereitungen laufen problemlos. Aluminiumfolie und Zündhölzer zum berußen des Barografen lagen neben dem dazu nötigen Gerät und das war sogar mit dem nötigen Öl aufgefüllt. Auch eine Dose Haarspray, das zum Fixieren der Aufzeichnung nach der Landung benötigt wird, hatte jemand stehen gelassen. Selbst die Starttafel ist, da ich einer der ersten bin der sie benötigt, noch dort wo sie hingehört. Einen Sportzeugen auftreiben, der die Tafel mit meinen Flugabsichten unterschreibt, ist schon etwas schwieriger. Aber dann ist dieses auch geschafft, ein neuer Film kommt in die Kamera und die Tafel wird fotografiert. Jetzt kann es losgehen.
Ich bin der 4te am F-Schlepp. Ein dünner Wolkenschleier hat das Tiefblau des Himmels etwas abgeschwächt. Wir warten, dass der Rückenwind endlich aufhört und der Talwind einsetzt. Gegen 10 Uhr wird es windstill, der erste hängt hinter der Piper PA-18 Super Cub und ist fast so schnell wie die Motormaschine wieder da. Der Wind hat unterdessen gedreht und fließt nun Tal einwärts. Die gelandete Maschine bekommt noch einen Versuch und diesmal bleibt sie oben.
Um 10 Uhr 45 bin ich an der Reihe. Die Thermik am Rechenberg, meinem Ausklinkpunkt, ist noch nicht richtig ausgeprägt, aber man kann sich halten. Mal hebt es einen 100 m höher und dann ist wieder Totenstille aber die Aufwinde werden immer häufiger. Dass sich etwas Geduld auszahlt sehe ich an den vor mir gestarteten Maschinen. Die kommen weit unter Hangkante von der Hörndlwand zurück. Ob die in dieser Höhe nochmal Anschluss finden, bezweifle ich.
Langsam stabilisiert sich der Aufwind und wird kräftiger. Der Wolkenschleier hat sich unterdessen aufgelöst und mein vorher zaghafter Aufzug beschleunigt plötzlich rasant.
Es ist 11 Uhr 10 als ich in 2400 m NN in Richtung Zell am See auf Strecke gehe. Fast eine halbe Stunde habe ich mich am Rechenberg aufgehalten, jetzt aber läuft alles so wie man es sich immer erträumt. Hörndlwand, Dürnbachhorn, Steinplatte, überall stehen unterdessen herrliche Cumulanten, die kräftig ziehen. An den Loferer-Steinbergen ist das 5m Vario am Anschlag und lässt sich in 2600 m nur durch heftiges Klopfen wieder zur vernünftigen Mitarbeit bewegen. Da zeigt es dann, wie auch das E-Vario, nur noch 2 m Steigen an aber die bringen mich auch noch auf 2800 m. An den Leoganger-Steinbergen komme ich unter Gipfelhöhe auf der Südseite an. Wie immer geizen die Leoganger in südwestlichem Teil mit der Unterstützung für Segelflieger.

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



Zunächst habe ich stärkeres Saufen als erwartet. Erst an der Rippe die zum 1914 m hohen „Großen Asitz“ hinaufführt wird das Saufen schwächer. Zweifel kommt auf ob ich es noch über die Hangkante schaffe.
Ich schaffe es. Keine 50 m unter mir ist der Gipfel als ich nach oben katapultiert werde. Das Vario beißt sich wieder an der 5m Marke fest und auch das E-Vario ist am Anschlag. Wieder sind es 2800 m als ich über die Sausteigen und Schmittenhöhe zum Hundstein abfliege. Dort geht es sogar bis knapp 2900 m und ich kann einigermaßen entspannt zur Überquerung des Salzachtales ansetzen.
14 km sind es bis zum 2325 m hohen Bernkogel am Eingang des Gasteinertals. Da an den südlichen Ausläufern des Hundstein bei Taxenbach meist auch noch was zu holen ist, müsste ich dort mit meiner Ausgangshöhe knapp über dem Gipfel ankommen.
Die Gipfelhöhe ist es nicht aber es fehlen nur wenige Meter und es geht aufwärts. Ein kräftiger Bart bringt mich wieder zur Basis und von hier ab ist mein Weiterflug ein reines Vergnügen. Über der westlichen Seite des Gasteiner Tals komme ich fast im Geradeausflug zum Alpenhauptkamm und dort liegt die Basis bei 3000 m.
Auch wenn man sich bei der alpinen Fliegerei trotz 3000 m Höhe ständig der Bodennähe bewusst sein muss, bleibt Zeit den Anblick des Landschaftsbildes zu genießen. Glücksgefühle kommen bei mir auf, als ein Adlerpaar mit mir über dem Stubnerkogel kurbelt.
Es ist 12 Uhr 40 als ich meinen Wendepunkt Böckstein Bahnhof fotografiere. Für die ersten 90 km habe ich 1 $^{1}/_{2}$ Stunde benötigt und somit 60 km/h als Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht. Nicht gerade schnell, aber wenn es so weitergeht sind die 300 km heute zu schaffen. Ich entschließe mich nicht den üblichen Weg über den Hochgründeck zu nehmen, sondern den direkten und kürzeren auszuprobieren. In der Regel wird dieser Weg gemieden da einige Täler überquert werden müssen. Die Gefahr, dass man dabei unter der Hangkante ankommt und durch mühsames Hangsegeln viel Zeit verliert, ist sehr hoch. Heute aber, bei dieser Basishöhe, dürfte es keine Probleme geben. Überall sieht man wunderschöne Cumulus stehen.
Östlich vom Hochwurzen werden die Abstände zwischen den Quellwolken größer. Ich quere zum Dachstein und habe sofort Anschluss. Hier ist die Basis etwas niedriger aber der Weg zum Grimming ist mit schönen Wolken markiert.
Am Grimming wird die mögliche Höhe bis zum letzten Meter ausgereizt. Den langen Weg zu meinem 2ten Wendepunkt Aigen und den gefühlten noch längeren Weg zurück habe ich noch in schlechter Erinnerung. Aber heute ist alles anders. Sogar an meinem Wendepunkt geht es, wenn auch recht geruhsam aufwärts.

Es ist 14 Uhr 15 und der zweite Wendepunkt ist umrundet. Für diese 90 km habe ich etwas über $1^1/_2$ Stunde benötigt. Den Schnitt von 60 km/h konnte ich also beibehalten.
In sicherer Höhe komme ich wieder an der Südostecke des Grimming an. Stark verwirbelt sind hier die Luftmassen und meine Versuche, den Bart sauber zu zentrieren, wird zu einem Herumeiern. Der dem Grimming an dieser Stelle vorgelagerte Tressenstein mit seinen 1196 m fungiert anscheinend als Abreißkante und konkurriert mit seinem fast doppelt so großen Nachbarn. Mit meiner Höhe habe ich es nicht nötig derart herumgeschubst zu werden und suche mein Heil in der Flucht zum westlichen Ende des Grimming. Hier liegt der Aufwind zwar sehr nahe am Hang und kann deswegen nur mit engen Achtern bezwungen werden, ist aber bedeutend ruhiger. Oberhalb der Hangkante ist das Vario wieder einmal am Anschlag und an den Wolken in Richtung Heimat



kann man nichts aussetzen. Über Stoderzinken, Dachstein, Rossbrand, Hochgründeck und vorbei am Hochkönig, geht es zum Steinernen Meer. Unterdessen haben sich die Wolkenfelder erheblich ausgedehnt und schirmen einen Großteil der Landschaft von der Sonneneinstrahlung ab. Trotzdem geht es noch zügig voran.
Am Breithorn (2504 m) liegt die Basis bei 2860 m. und bis Unterwössen (555 m) sind es 47 km. Mir bleiben also bei einem Endanflug ca.2000 Höhenmeter für 47 km. Als Hindernis auf halber Strecke steht mit 1684 m das Ostende der Steinplatte im Weg. Mit meiner Höhe müsste, wenn auch knapp, dieses Hindernis zu bewältigen sein.
Es wird tatsächlich, das erste Mal auf diesem Flug etwas knapp und der niedere Überflug über die Almwiesen der Winkelmoosalm sorgen für Anspannung.
Um 17 Uhr 07 hatte ich das erste 300 km FAI Dreieck hinter mir und wieder festen Boden unter den Füßen.

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

Nach Süden

Eigentlich hatte ich für heute Trieben im Paltental als Wendepunkt eingeplant aber jetzt bin ich mir nicht mehr so sicher. Ich kreise am Ende des Gasteiner Tal in knapp 2800 m über dem Kreuzjoch (2688 m). Bis zur Basis sind es hier noch ca. 100 m. Südlich des Hauptkammes bekomme ich eine fantastische Wolkenbildung zu sehen und die Basis scheint noch höher zu sein. Soll ich mein bisheriges Vorhaben aufgeben und stattdessen den Sprung auf die Alpensüdseite wagen? Dagegen spricht eigentlich nur, dass heute Sonntag ist und das Rückholen bei einer Außenlandung stressig werden könnte. Mit dem Hänger auf die Südseite, das dauert und am Montagmorgen sollte man einigermaßen pünktlich in der Firma auftauchen. Die Südseite ist aber zu verlockend und wer weiß wann sich wieder einmal eine solche Gelegenheit bietet. Wenigstens die Kreuzeckgruppe müsste ich mal umrunden.
Der Tauern-Hauptkamm liegt ca. 4 km vor mir und hat seinen tiefsten Punkt bei der Hagener Hütte (2.446 m). Von da an geht es hinaus nach Kärnten ins Mallnitzer-Tauerntal. Mit meiner Höhe dürfte ich also keine Schwierigkeiten bekommen.
Die Alpensüdseite ist für mich fliegerisches Neuland. Bei Berg- und Schitouren habe ich zwar schon einige Teile erkundet, aber der Blick vom Berggipfel aus bietet doch einen etwas anderen Eindruck als wenn man sich weit über den Gipfeln bewegt.
Um eine neue Landschaft zu erkunden ist eine ICAO Karte nicht das richtige Mittel. Bei einem Maßstab 1:500.000 werden die Berge recht klein. Außerdem scheinen die Kartenproduzenten nur die Cockpitabmessungen des neuentwickelten Airbus A300 zu kennen und wissen nicht, dass es auch kleinere Flugzeuge gibt. Deswegen habe ich mir eine topographische Karte von Freytag & Berndt angeschafft, dort die wenigen Flugbeschränkungsgebiete eingezeichnet und sie so gefaltet, dass ich jetzt auch die Alpensüdseite aufschlagen kann.



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

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



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

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

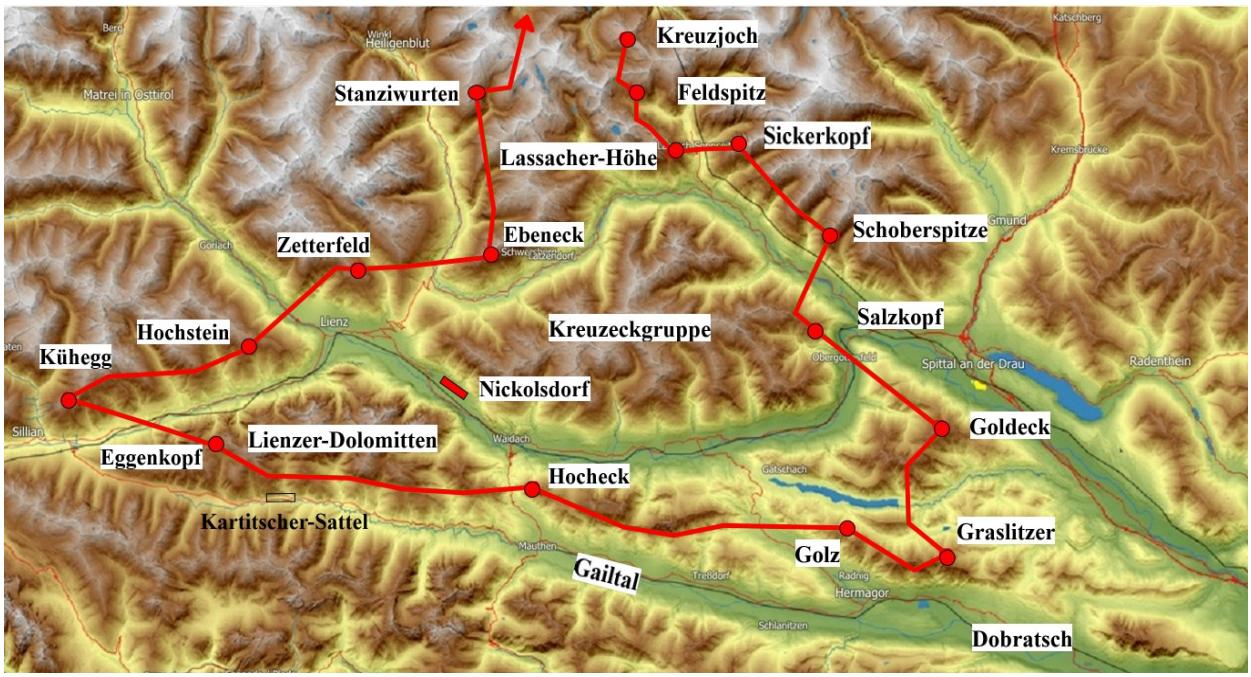
Anzeichen dafür, woher der Wind bläst, sind nicht zu sehen. Anscheinend stecke ich im Lee. Zurück zur Talmitte wo das Sinken noch erträglich war oder weiter zum Talausgang, was ist besser? Die Landemöglichkeiten im Malnitzer Tal sind meines Wissens gleich Null, also ab in Richtung Talausgang. Unter ständigem, jetzt etwas vermindertem Sinken geht es den Hang entlang. Erst als ich die Südseite der Lassacher-Höhe (2166 m) erreiche und damit im Möltal ankomme, kann ich aufatmen. Der Höhenmesser steht auf 1850 m das sind ca. 900 m über Grund, meine Anspannung ebbt langsam ab.

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

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

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

Von hieraus bis zum Dobratsch (2166 m) sind nur verwaschene Wolkenschleier über den niedrigen Bergen zu sehen. Erst am Dobratsch scheint es wieder einen ordentlichen Bart zu geben. Bis dorthin sind es 25 km und um sicher dorthin zu kommen wären 2 ordentliche Bärte sehr Nervenschonend. Da die aber nur in Ansätzen vorhanden sind ist mir das Absaufrisiko zu hoch, ich drehe ich Richtung Gailtal ab.
Über die Eckwand (2221 m) und dem Ostende des Weißensees geht es zum Graslitzer-Ostgipfel (1932 m). Die Basis ist bei 2700 m. Die Steigwerte nehmen aber im oberen Bereich stark ab. Von dort bis zum Dobratsch (2166 m) sind es immer noch 18 km und dazwischen sind nur sanfte Hügel. Von denen kann nicht viel erwartet werden, keine ordentliche Wolke ist dort zu sehen. Wenn ich mit meinen 2700 auf dem Weg zum Dobratsch nichts erwische, komme ich dort unter Gipfelhöhe an und brauche bestimmt viel Zeit um mich wieder hochzuarbeiten. Da ich keine Außenlandung riskieren möchte, wie gesagt es ist Sonntag und der Weg von Unterwössen bis hierher ist lang, drehe ich ab und richte die Nase meines Vogels in Richtung Lienzer-Dolomitten.



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

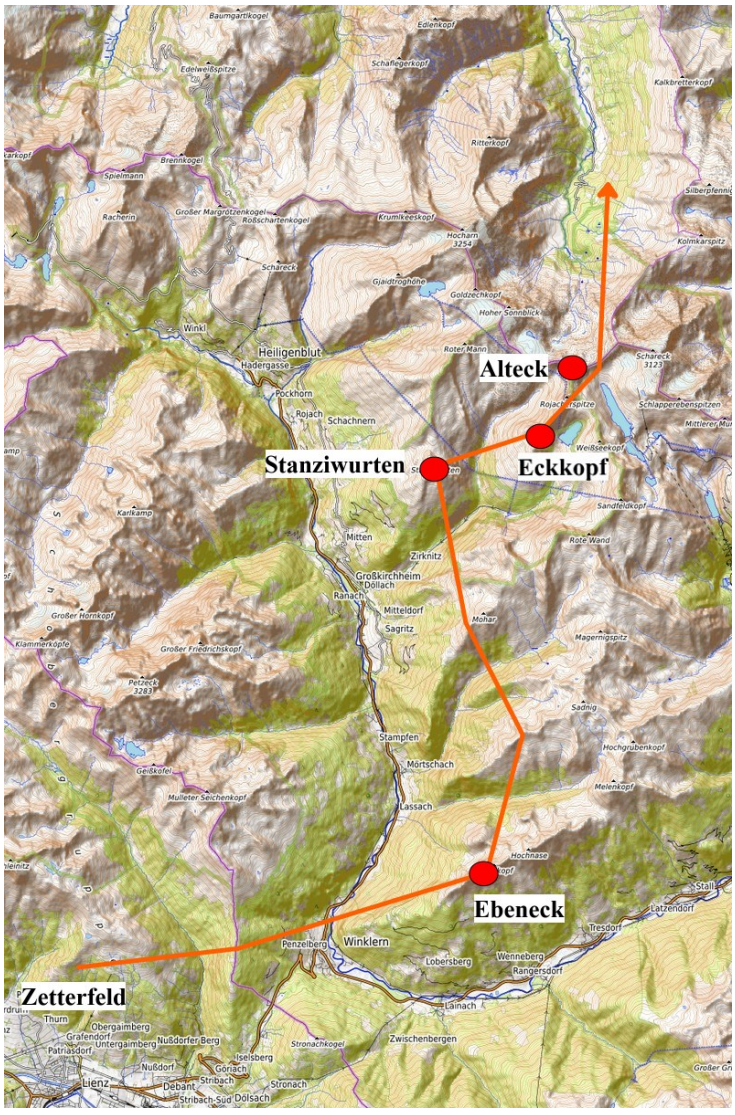
Vor mir liegen die Lienzer-Dolomiten an deren Südflanke der kürzeste Weg ins Pustertal ist. An eine Außenlandung auf diesen 35 km, daran denkt man besser nicht. Das Umfliegen des Gebirgsstocks in Norden ist ein sicherer Weg. Sogar ein Flugplatz, Nickolsdorf, wird einem dort geboten. Es ist ein sicherer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

Am Anfang läuft alles noch ganz ordentlich aber je weiter ich vorankomme umso schwieriger wird es. Die Aufwinde werden seltener und immer schwächer. Keiner lässt sich bis zur Basis auskurbeln. Ich kann gerade so meine Höhe halten und trotzdem kommt mir der Talgrund immer näher. Das Gelände steigt hier, am Kartitscher-Sattel, bis auf 1525 m an.
Endlich erreiche ich den Eggenkofel (2591 m). Ich bin zwar nur einige Meter über dem Gipfel aber hier geht etwas. Berühmt ist es nicht aber nach einigen Verlagerungen wird es besser und ich gewinne langsam wieder an Höhe.
Auf der Nordseite des Pustertals schaut es viel besser aus. Es dauert recht lange bis ich mir die nötige Höhe zur Überquerung des Pustertals erarbeitet habe. Dort am Eingang zum Villgratental komme ich mal wieder unter Hangkante an, aber der Hang trägt einigermaßen. Erst als ich oberhalb der Hangkante kurbeln kann und etwas nach Osten, zum Kühegg (2253 m) hin versetze, bin ich in einem ordentlichen Bart. Mit 2 bis 3 m geht es aufwärts und schnell stellt sich wieder ein Hochgefühl ein.
Die Wolkenbildung auf der Nordseite des Pustertals in Richtung Westen verspricht ein gutes Vorankommen. Trotzdem kommen bei mir Zweifel auf, ob ich es in der verbleibenden Zeit bis zum Brenner und von dort nach Hause schaffe. Es ist ja Neuland für mich und da ist es eventuell ratsam doch ein wenig vorsichtiger an die Sache heranzugehen. Außerdem habe ich keine Informationen was ich in Italien fliegerisch darf und was verboten ist. Ich wollte ja nur einmal auf die Alpen Südseite und hab dabei gar nicht daran gedacht, dass womöglich auf italienischem Gebiet Vorschriften anders gehandhabt werden können als auf österreichischem.
Jetzt erinnere ich mich auch noch an eine Schilderung, in der einer von seinen Problemen bei einer Landung in Sterzing berichtet hatte.
Bei einem Flug in der Nähe des Brenners geriet er durch ein Gewitter von seinem Kurs abgedrängt auf die Südseite, kam dort in ein Leegebiet und landete sicher in Sterzing. Er hatte seinen Vogel noch nicht ganz verlassen als Carabinieri und Militär auftauchten, alles beschlagnahmten und ihn festsetzten. Er stand unter dem Verdacht der Spionage da er einen Fotoapparat mitführte. Erst am nächsten Tag bekam er seinen Pass zurück und durfte das Land ohne sein Flugzeug verlassen. Zwei Wochen sollte es dauern bis dann der Segler abgeholt werden durfte.

Die Ursache dafür waren Spannungen zwischen der deutsch- und ladinischsprachigen Bevölkerung Südtirols und der Regierung in Rom.
Das zu 90% deutschsprachige Südtirol (3,8% Ladinisch) wurde nach dem Ersten Weltkrieg von Italien annektiert und einer Italienisierung unterzogen, die vom Verbot der Muttersprache bis hin zur zwangsweisen Übersetzung der Familiennamen ins Italienische gipfelte.
Ein Abkommen nach dem Zweiten Weltkrieg sicherte der deutsch- und ladinischsprachigen Bevölkerung das Recht zum Schutz ihrer Sprache und kulturellen Eigenart zu. Schulen mit Deutsch als Unterrichtssprache und die deutschen Ortsnamen wurden wieder hergestellt. Die zwangsweise italienisierten deutschen Familiennamen wurden rückgängig gemacht.
Die Regierungen in Rom waren aber weiterhin bestrebt, die Italienisierung Südtirols fortzusetzen. Arbeitsmigranten aus Süditalien und Venetien wurden angesiedelt und Sozialwohnungen wurden fast ausschließlich für Italiener gebaut. Bei der Vergabe von öffentlichen Stellen wurden Italiener bevorzugt, sodass ein Großteil der Verwaltung in italienischsprachiger Hand blieb.
Zwischen 1956 und 1969 kam es aus Frustration über die Südtirol-Politik Italiens zu einer Serie von Bombenattentaten, vor allem auf Hochspannungsmasten, die den Strom in die italienischen Industriegebiete lieferten.

Die Lage in Italien hatte sich 1970 bereits etwas beruhigt. Da ich aber 1968 selbst schlechte Erfahrungen mit den Carabinieri gemacht hatte, traute ich der Sache trotzdem nicht ganz. Damals wurde mein VW Käfer durch das Fahrzeug eines betrunkenen italienischen Fahrers beschädigt. Keine Amtsperson verstand im deutschsprachigen Grödnertal deutsch und die Behörde verweigerte deshalb eine Schadensaufnahme.
Die Lage in Südtirol soll sich ja gebessert habe, sagen die Leute, aber bei Behörden ist man ja nie sicher und ich habe auch einen Fotoapparat an Bord.

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



Anscheinend war dies die richtige Entscheidung. Überall geht es aufwärts und bis zum Eingang des Pustertals, dem Hochstein (2057 m) brauche ich nicht zu kurbeln. Hier sind es fast 2 m Steigen und 6 km nordwestlich schwankt mein Variometer um die 3 m. Warum sie diesen Berg mit seinen 2521 m Höhe „Böses Weibele“ nennen, wo er doch mir so wohlgesonnen ist, das kann mir bestimmt niemand erklären. In 2800 m fliege ich zum Zetterfeld, dem Skigebiet von Lienz ab und finde sofort Anschluss. Wieder erreiche ich eine Höhe von 2800 m, aber das reicht noch nicht um über den Hauptkamm auf die Nordseite zu gelangen. An der Hagener Hütte (2.446 m) könnte diese Höhe ausreichen aber bis dorthin sind es mindestens 25 km und dieser Teil des Mölltal soll keine Landemöglichkeit bieten.
Zum Großglockner hin steigt die Basis an, bei Heiligenblut ist sie um einiges höher als am Zetterfeld. In meiner Karte habe ich zwischen dem Alteck (2942 m) und der Golderspitze (3073 m) den tiefsten Punkt zum Überqueren des Hauptkamms, die Niedere-Scharte mit ihren 2696 m eingetragen. Wenn ich dort zum Rauriser Tal hinüber hüpfen kann und keinen Aufwind finde, reicht meine Höhe auf jeden Fall bis zum Ort Rauris. Dort soll es eine kleine Wiese geben, auf der ein Spatz heil heruntergebracht werden kann. Meine Entscheidung für den direkten Weg Richtung Norden ist gefallen und es zeigt sich schnell, dass dies die richtige Entscheidung war.
Das Ebeneck (2283 m) empfängt mich mit einem kräftigen Bart, der bis auf knappe 2900 m reicht. Jede Rippe auf der östlichen Talseite zieht kräftig und je näher ich dem Hauptkamm komme umso höher geht es.

Am Stanziwurten (2707 m) steht mein Höhenmesser etwas über 3000 m und ich kann ins Rauriser Tal hineinsehen. Dort ist die Basis um einiges niedriger und die Wolken haben nicht so scharfe Konturen wie auf der Südseite des Hauptkammes.
Der Eckkopf (2871 m) bringt mich noch einmal auf fast 3000 m, dann geht es den Grad zum Alteck (2942 m) entlang, wo ich etwas unter Gipfelhöhe ankomme und den Hauptkamm überquere.

Jetzt liegt wieder bekanntes Gebiet vor mir. Die Ostseite des Rauriser Tals ist ja auch unser Weg zum Wendepunkt Böckstein Bahnhof im Gasteiner Tal und da hat man unterdessen jede Ecke ausprobiert. Bis zum Bernkogel (2325 m) am Talausgang sind es 24 km. Trotz meiner Höhe muss eine der verwaschenen Wolken vor mir etwas Aufwind spenden und damit rechne ich fest. Dementsprechend zuversichtlich gehe ich also die letzte Etappe meiner Südseitenerkundung an.
Da die Basis hier erheblich niedriger ist muss ich Höhe abbauen und fliege schneller. Es war wohl etwas zu schnell. Wenn man nicht weiß woher der Wind weht und wo sich Lees bilden können, sollte man etwas vorsichtiger agieren. Nicht wie geplant, knapp unter der nächsten Wolke komme ich an, sondern knapp über dem Grad und muss mich jetzt bei mäßigem Steigen wieder nach oben kämpfen. Ja man wird bescheiden und freut sich schon über einen knappen Meter Steigen, wenn man die Landemöglichkeiten in solch einem Tal betrachtet. Langsam mogle ich mich dem Talausgang entgegen. Es trägt zwar zwischendurch immer wieder etwas, aber ich kann es nicht richtiges fassen. Erst am Bernkogel (2325 m) kann ich mich wieder auf Basishöhe hocharbeiten. Knappe 2600 m sind es hier und meine Stimmung steigt wieder.
Es ist mir klar, dass ich am Hundstein (2117 m) weit unter dem Gipfel ankommen werde. Auch die vorgelagerte Pfarrachhöhe (1922 m) werde ich vermutlich mit meiner Ausgangshöhe nicht überfliegen können aber beim Honigkogel (1857 m), dort könnte es klappen.
Da ich langsam ein Zeitproblem bekomme, und es noch ca. 70 km bis Unterwössen sind, möchte ich langwieriges Hangschruppen vermeiden. Also wird der etwas weitere Weg in Richtung Zell am See eingeschlagen
Beinahe hätte ich mich wieder einmal verschätzt. Es sind nur wenige Meter über dem Grat als ich dort ankomme aber, da der Grad trägt, reicht es um einen Bart aufzuspüren. Zunächst ist er sehr schwach. Je höher ich komme umso besser wird er und in 2600 m kann ich die Nase meines Spatzen auf Heimatkurs bringen. Die altbekannten Bärte auf dieser Strecke verrichten alle, wenn auch des Öfteren etwas widerwillig ihren Dienst und bringen mich sicher nach Hause.

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



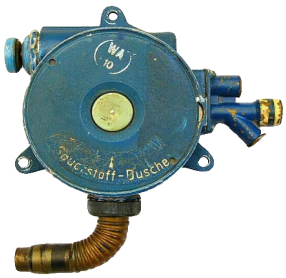
In der Hektik der morgendlichen Startvorbereitung hatte er vergessen eine neue Alufolie auf die Trommel des Barographen zu spannen und statt dieser Folie die Trommel berußt und nun fixiert.
Wie soll er jetzt seinen Leistungsnachweis zum Auswerter bringen.

3000 m Startüberhöhung

Einen Teil, nein zwei Teile der Bedingungen für das goldene Leistungsabzeichen habe ich also mit meinem Flug am 22.06.1970 erfüllt. Neben dem 308 km Dreieck Unterwössen, Böckstein, Aigen, Unterwössen war es wiedermal ein Flug über 5 Stunden, der zweiten Bedingung. Als dann am Abend in fröhlicher Runde auch über diesen Flug diskutiert wurde, fiel die Bemerkung, dass damit ja auch die Bedingung für den Zielflug Diamant erfüllt sei. An das hatte ich noch gar nicht gedacht. Natürlich wurde auch dieses Antragsformular ausgefüllt.
Jetzt hatte ich zwar einen Diamanten, den Zielflug Diamant mit der Nr. 2188 den man sich ans Silber C heften konnte, aber das Gold C hatte ich damit immer noch nicht. Es fehlte die 3000 m Startüberhöhung.
Unterwössen liegt in 555m NN, 250m Winde dazu um Anschluss am Hang zu finden und dann noch die 3000 m ergibt eine erforderliche Mindesthöhe von 3805 m NN wobei noch keinerlei Reserve eingerechnet ist. Eine Wetterlage die 4000 m in der Thermik ermöglicht, hatte ich bisher bei uns noch nicht erlebt. Aber in 3400 m war ich schon und wenn man dann an einer sich entwickelnden Wolke noch etwas hochklettert, dann könnte sowas doch klappen.
Wir, das heißt Gustl Leyendecker und ich hatten einen Plan. Am Hang Höhe machen, dann mit Überfahrt weit unter 100 m abtauchen und wieder zum Hang hochziehen. Damit wäre die erforderliche Mindesthöhe von 3805 auf unter 3655 geschrumpft. Nach längerer Diskussion mit Lotte Kulartz, der Schulleiterin der DASSU willigte sie ein, uns den Versuch bei passendem Wetter machen zu lassen.
Der 27.06.1970 war ein Samstag mit hoher Basis und damit bestens für unser Vorhaben geeignet. Gegen Mittag wurde am Hang Höhe gemacht, der Flugbetrieb kurzzeitig unterbrochen und dann ging es mit Höchstfahrt zum Talgrund. Mit der Überfahrt konnten wir gerade so die Höhe erreichen um wieder Anschluss an den Hangaufwind zu bekommen. Der erste Teil unseres Vorhabens hatte also gut funktioniert. Auch der Weg zum Hochkönig verlief reibungslos. Die Basis stieg kontinuierlich an. An den Loferer- und Leoganger Steinbergen waren es über 3200 m, am Steinernen Meer schon knapp 3300 m und am 2941 m hohen Gipfel des Hochköng nochmal gut 100 m mehr. Die Wolke die dort stand sah vielversprechend aus.
Gustl ging die Sache als erster an und ich bemühte mich den Luftraum um unsere Wolke zu überwachen. Zwei, drei Kreise am Rande der Wolke und dann tauchte er immer öfters und tiefer in sie ein. Sein Spatz, die D-1414 hatte einen Wendezeiger was ihm das Ganze erleichterte. Nach kurzer Zeit meldete er eine Höhe von 3750 m und dass hier das Steigen gegen null gehe. Seine geplante Höhe hatte er damit erreicht.
Jetzt übernahm er die Wächterfunktion und ich war an der Reihe. Mein Spatz, die D-1114 hatte keinen Wendezeiger und ich eine negative Erfahrung mit Wolkenflug aus meinen Anfängerjahren. Deswegen ging ich die Sache sehr vorsichtig an. Einen Viertelkreis in der Wolke, den andern Teil außerhalb. Innerhalb hatte ich gutes Steigen, außerhalb leichtes Saufen. Erst als ich zu engen Kurvenradien überging konnte ich mich sichtbar hocharbeiten. In 3750 m war auch für mich Schluss.
Sehr zufrieden und mit der Gewissheit nun auch zu den Besitzern des Gold C zu gehören, flogen wir nach Hause. Die Ernüchterung kam in einem Schreiben der Akaflieg-Stuttgart eine Woche später. Die Auswerter des Barogramms bestätigten bei mir eine Startüberhöhung von 2982 m.
Wir hatten bei unseren Überlegungen nicht die Trägheit des Barographen berücksichtigt und das Schätzungsvermögen, wie weit wir am Hang abgetaucht waren, dürfte auch nicht korrekt gewesen sein.

Eine Startüberhöhung von 3000 m ist vermutlich doch besser im Föhn als in der Thermik zu machen, war unsere nächste Überlegung. In Innsbruck sind am 1. und 2.11.1968 128 Höhendiamanten erflogen worden, da müssen die 3000 m Startüberhöhung für uns auch möglich sein.
Theoretisch weiß ich einiges über den Föhn. Da gibt es Bücher wie dies von Walter Georgii (Metrologische Navigation des Segelfluges) die einem weiterhelfen. Die Theorie ist das eine, praktische Erfahrung das Andere und in unserem Umfeld gibt es niemand, der uns da weiterhelfen kann. Man hört nur von ungeheuren Turbulenzen, sagenhaften Steigwerten und grauenhaftem Fallen. Es bleibt uns also nichts Anderes übrig als eigene Erfahrungen zu sammeln.

Im Oktober 1970 konnten die Bedenken im Verein gegen das Föhnfliegen endlich überwunden werden. Ausschlaggebend war ein Bericht im Aerokurier, der vom Föhn Flug in Innsbruck mit über 100 Flugzeugen am Start berichtete. Gustl Leyendecker und mir wurde die Mitnahme der K8 (D-1616) nach Innsbruck genehmigt. Die L-Spatzen, die besten Flugzeuge des Vereins, mussten geschont werden.
Vorsorglich hatten wir eine alte Sauerstoffanlage der ehemaligen Luftwaffe organisiert. Man weiß ja nie wie hoch es geht. Vielleicht werden es ein paar Meter mehr als die benötigten 3000 m Startüberhöhung. In einer Broschüre der Luftwaffe von 1941 über diesen Höhenflugregeln steht, dass ab 4000 m Sauerstoff vorgeschrieben ist und daran wollen wir uns halten.



Der Einbau der Dräger Membran Lunge erforderte einigen Aufwand aber Anfang November waren wir so weit. Für Donnerstag den 12.11.1970 wurde Föhn vorhergesagt. Das bedeutete Urlaub einreichen und auf nach Innsbruck.
Der angekündigte Föhn war da, aber am Boden war es noch windstill. Der Föhn sei noch nicht bis zum Tal Grund durchgedrungen aber weiter oben bläst er schon und dort kann man den Einstieg bestimmt schaffen, erfuhren wir bei einer Einweisung.
Gegen Mittag hänge ich hinter der Innsbrucker Piper und wir fliegen am Karwendel entlang. Zunächst verläuft der Schlepp ganz normal. Mit zunehmender Höhe wird er immer turbulenter. Dass es im Schlepp bei Föhn etwas unruhiger zugehen würde als bisher, war mir bekannt, aber dass es so schlimm würde, hat mich dann doch überrascht. Die Piper vor mir hüpfte auf und ab, hing mal rechts und dann gleich wieder links in extremer Querlage und ich zweifelte an meinem fliegerischen Können. Wie ein welkes Blatt taumelte ich hinter der Schleppmaschine her. Das Schleppseil straff zu halten schaffe ich selten und dann nur kurzzeitig.
In 600 m über Platz klinkte ich aus. Zufällig befand ich mich in einer etwas ruhigeren Zone am Hafelekar. Hier geht es rasant aufwärts. Je höher ich komme, umso turbulenter wird es. Dann steige ich nicht mehr, sondern kämpfe nur noch mit meiner K8. Anscheinend bin ich an der verkehrten Stelle. Auch etwas herumsuchen bringt keine Verbesserung. Die Turbulenzen sind hier so heftig geworden, dass ich mich überfordert fühle. Der Flug wird abgebrochen und ich setzte frustriert zur Landung an. Kurz vor dem Landefeld geht es nochmals rasant bis wenige Meter über Grund abwärts. Nun ist klar warum man so hoch anfliegen soll und warum der Flugplatzzaun umgelegt wurde.
Nach der Landung wollte ich mich beim Schlepppiloten (Hansi Rösch) für meine mangelhafte Leistung im F-Schlepp entschuldigen. „*War doch gar nicht so schlecht für einen Föhnneuling, da hab ich schon Schlimmeres erlebt*“, meinte er. Das war zwar etwas beruhigend, aber mein angenagtes Selbstvertrauen konnte damit nicht repariert werden. Erst als Gustl Leyendecker, der nach mir einen Versuch wagte und auch nichts besseres berichten konnte, ging es mir etwas besser.

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

Der Alpenhauptkamm ist die Barriere für den Süd Föhn. Die Wolken türmen sich auf und regnen dort ab. Das Brennertal unterbricht als Kanal diese Barriere und stößt dann weiter nördlich senkrecht auf das breite Alpenlängstal des Inns. Die Kanalströmung vom Brenner herunter trifft dort auf die Nordkette und wird zur Aufspaltung gezwungen.
Um in die Welle zu gelangen, wird an der Nordkette Höhe gemacht. Auch die dort aufliegende Stauwolke muss voll mit einbezogen werden. Man kann an ihrer Südseite noch einige Höhenmeter gutmachen. Will man zum aufsteigenden Ast des über dem Inntal stehenden Rotors gelangen, ist zuvor der absteigende Teil zu durchfliegen und dabei braucht man jeden Meter.
Diese Erfahrung durfte auch Gustl machen. Er ist zwar mit maximal erreichbarer Höhe abgeflogen, aber der Rotor hat die K8 soweit heruntergespült, dass eine Rückkehr zum Platz nicht mehr möglich war. Eine als Parkplatz vorgesehene Fläche eines im Entstehen begriffenen Supermarktes, wurde deswegen von ihm zum Flugplatz umfunktioniert.

Am 14.11. sitze ich wieder in der K8 und diesmal geht alles besser. Ich muss beim F-Schlepp zwar wieder alles aufbieten um einigermaßen ordentlich hinter der Piper zu bleiben, aber es fällt mir nicht mehr so schwer. In 500 m wird ausgeklinkt. Es ist wieder ordentlich ruppig, aber gut beherrschbar. Über der Nordkette liegt wie ein Keil die Staubewölkung, die von Süd nach Nord immer höher ansteigt. An der Südflanke dieser Wolke sollen wir die Höhe machen, die zum Überqueren von Innsbruck nötig ist, haben uns die Kameraden vom ersten Flug geraten. Und genau dieses versuche ich.
Innsbruck ist ja ein Verkehrsflughafen und da haben Segelflieger südlich der Rollbahn unter 1000 m über Grund nichts verloren. Da ich nicht abschätzen kann, welcher Höhenverlust beim Queren des Inntals und beim Durchfliegen des Rotors entsteht, wird jeder Höhenmeter benötigt.
An der Staubewölkung geht es auch ganz gut aber der starke Südwind versetzt mich immer wieder nach Norden. Höllisch muss man hier aufpassen, dass man nicht zu weit nach Norden versetzt wird und der Wolke zu nahekommt. Der Gleitwinkel der K8 ist ja nicht gerade der Beste und wenn der nicht reicht, um über die Nordkette ins Inntal hinaus zu kommen, die Folgen sollte man sich besser nicht ausmalen. Bei diesem starken Südwind ist der Höhenverlust schlecht abzuschätzen, wenn man auf Südkurs geht. Nahe der Wolke ist das größte Steigen zu finden aber ich gehe lieber auf Nummer Sicher und versuche, über dem Kamm der Nordkette zu bleiben.
Um in die Welle zu kommen geht es über das Inntal. Es schüttelt gewaltig und dann geht es abwärts. Man hat den Eindruck man befinde sich im freien Fall. Nach einer gefühlten Ewigkeit hört das Fallen auf und es geht aufwärts.
Mein Höhenmesser steht auf 4400 m und ich fliege immer noch in einem turbulenten Bereich. Von dem sanften, lautlosen Steigen in einer Welle ist hier nichts zu spüren. Zum sicheren Einstieg in die Welle fehlte vermutlich doch noch einiges an Erfahrung.

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

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

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

Das Ende des L-Spatz D-1414



Der Rechenberg, unser Aufwindspender und einer der Ausgangspunkte für Streckenflüge kann recht tückisch sein, wenn man ihn unterhalb der Hangkante fliegt.
Startet man zu einem Streckenflug aus der Winde kommt man, auch wenn Hang und Raue Nadel hoch tragen, immer unterhalb der Hangkante an. Um die dortigen Turbulenzen zu beherrschen muss unbedingt mit erhöhter Geschwindigkeit geflogen werden auch wenn dieses die Steigleistung vermindert.



Einer unserer Vereinsmitglieder war wohl etwas zu unaufmerksam, hatte Baumberührung und schmiss den L-Spatz D-1414 in den Rechenberg. Den Aufschlag hörte man auch am Flugplatz. Kurze Zeit später berichtete ein Anwohner von einem lauten Knall im Bereich der Rechenberg Nordflanke und vom Verschwinden eines Segelflugzeuges, das er beobachtet habe. Den genauen Punkt wo das Flugzeug verschwunden ist, konnte er nicht sagen. Sofort wurde alles mobilisiert was zur Suche des Verunglückten zur Verfügung stand. Die Motorsegler gingen in die Luft und wir fuhren über die Forststraßen den Berg hinauf. Trotzdem dauerte es über eine Stunde bis wir vom gegenüberliegenden Hang das Gelb einer Flächenspitze entdeckten und dann vor Ort waren.
Erleichterung stellte sich ein als feststand, dass der Pilot nur einen Schock und eine Schnittwunde am Arm hatte. Der L-Spatz D-1414 war aber ein Totalschaden.



Da der Abtransport im steilen, unwegsamen Gelände nicht zu schaffen war und ein Wiederaufbau des Vogels einem Neubau gleichkäme, wurden einige Tage später die Überreste des Bruchs am Berg verbrannt.
Bei aller Erleichterung über den geringen Personenschaden sah man nur betroffene Gesichter. Zu viele Arbeitsstunden hatten die Mitglieder in diesen Vogel der ersten Stunde investiert, um sein endgültiges Aus so ohne weiteres zu verdauen.
Daran änderte auch die Aussicht auf einen neuen, modernen Kunststoffvogel, der als Ersatz für die D-1414 diskutiert wurde, nicht viel.

Als Übergangslösung wurde von der DASSU für DM 3.500,-- die Mü 17 (D-1717) gekauft.

Segelflugzeug für Olympia 1940, eine Mü 17 „Merle“

Im Jahr 1938 begannen Ludwig Karch und Egon Scheibe mit der Münchner Akaflieg ein Segelflugzeug zu entwerfen. Der Anlass war ein internationaler Konstruktionswettbewerb zum Bau eines Einheits-Segelflugzeuges für die Olympiade 1940.

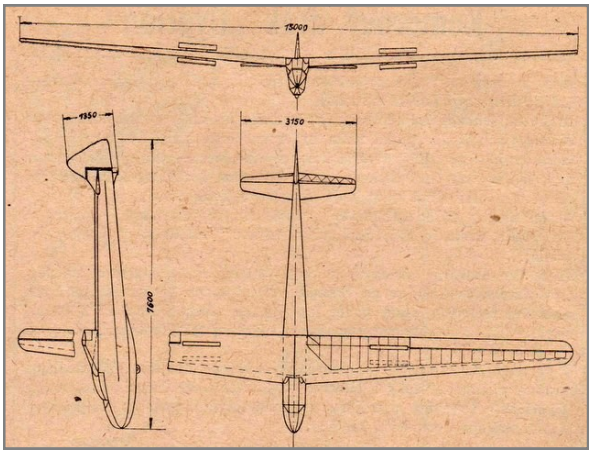


Beim Bau war auf einfache Flugeigenschaften und unkomplizierte Montierbarkeit zu achten. So hatte die Mü17 schon damals Automatik-Anschlüsse für Querruder und Bremsklappen. Ihre besondere Stärke liegt in ihrem geringen Gewicht (158 kp) und der Mindestgeschwindigkeit (45 km/h)
Die Mü17 belegte im Konstruktionswetbewerb Platz 2 hinter der DFS Olympia-Meise.
Die „Merle“ wurde etwa 60-mal nachgebaut, teilweise sogar mit Einziehfahrwerk.
Kein Exemplar überstand den 2.Weltkrieg.



Mü 17 „Merle“ der Akaflieg München

Als die Akaflieg München 1960 beschloss, eine Mü 17 wieder aufzubauen, zeigte Ludwig Karch, damals 1.Vereinsvorstand der DASSU Interesse.
Im Sommer 1960 wurde bei der Akaflieg-München mit dem Bau von 2 Mü-17 begonnen. Das für die DASSU bestimmte Flugzeug mit dem Kennzeichen D-1717 war im Mai 1961 fertiggestellt und wurde im Rohbau ausgeliefert. In der DASSU Werkstatt wurde es dann, auch mit Hilfe der Segelfluggruppe Siemens, fertiggestellt.



Mü 17 „Merle“	
Länge	7,50 m
Spannweite	15 m
Gleitzahl	26 bei 75 km/h
Geringstes Sinken	0,64 m/s bei 58 km/h
max. Fluggewicht	255 kg
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Mindestgeschwindigkeit	45 km/h

Ludwig Karch flog 1964 beim internationalen Alpensegelflugwettbewerb in Unterwössen mit diesem Flugzeug ein 357 km FAI-Dreieck, Unterwössen -Lienz -Aigen -Unterwössen, und somit die größte Strecke.
Am eindrucksvollsten waren dank der Langsamflugeigenschaften seine Landungen. Noch im extremen Slip setzte er die Maschine zuerst mit dem Sporn auf und nahm sie dann erst aus den Slip, um eine saubere, kurze Landung hinzulegen. Für dieses Flugmanöver war die Mü 17 mit einem schwenkbaren Sporn ausgerüstet.

Von 1969 bis 1973 war die SGSM im Besitz der MÜ-17 (D-1717), die anschließend in das Eigentum ihres Mitglieds, Rainer Karch (Sohn von Ludwig Karch) überging.

Ein ereignisreicher Tag im Leben eines Segelfliegers

ein Bericht von Hans Wenzel

Am 15. Mai 1965. Fluglehrer war Helmut Seitz, Flugzeug Bergfalke D-1441, Startort Unterwössen, Landeort Unterwössen, Flugzeit 3 Minuten. An diesem Tage also, um genau 11 Uhr und 12 Minuten, begann meine segelfliegerische Ausbildung.

Mein Freund Hans Limmer hatte es geschafft, daß man mich, einen „Nicht Siemensianer“, in die Segelfluggruppe Siemens München aufnahm, weil man dringend engagierte Leute gebrauchen konnte. --Nicht zum Fliegen, wie ich erwartete, sondern zum „Betonieren“ -- Es war nämlich die Zeit, in der in Unterwössen das Vereinsheim der SSGM entstand.



MÜ 17 (D-1717)

Fünf Jahre später war es aber dann trotzdem soweit, mein erster Überlandflug stand an und ich begann mit der erweiterten Version meine Startvorbereitungen. Dazu wurden noch zusätzlich eine Freundin, Streichhölzer und Petroleum benötigt. Der Barograph mußte „berußt“ werden. Der Schreiber also, welcher die Flughöhe und die Flugzeit auf einer mit Ruß geschwärzten Aluminiumfolie aufzeichnet. Dieses Dokument mußte sofort nach dem Flug „fixiert“ werden um es für die Nachwelt zu erhalten. Zu diesem Zwecke mußte man sich von der Freundin eine Sprühflasche mit Haarfestiger ausleihen.

Nun saß ich also in der MÜ 17 (D-1717) und krebste seit zwei Stunden am Hang auf und ab. Da dies so ganz und gar nicht zu dem Marschbefehl „Manfred, (Berger) Hans, (v. Plata) und du, Hans (Wenzel) ab nach Zell a. See, Silber C Strecke fliegen“ paßte, entwickelte ich einen ungeheuren Plan: „Hans, sagte ich zu mir, wenn der Hang das nächste mal ordentlich bläst, und du wieder 550m (QFE) erreichst, fliegst du schnurstracks zum Hausbart“, wohl wissend, daß das nahezu zu 100% eine Außenlandung auf den Schlechinger Wiesen bedeutete.

Gedacht, getan. Die Talüberquerung war wohl der längste Flug meines bisherigen Lebens. Sehr, sehr langsam näherten sich die sanft ansteigenden bewaldeten Ausläufer der Hochplatte. „Du mußt jetzt abbrechen, umkehren, irgendwo beim Sägewerk auf den Wiesen landen“. Hämmerte es in mir. Als ich die Linkskehre einleitete, tat es plötzlich einen fürchterlichen Schlag. Ich befand mich mitten in einem 3m – Bart.

Jeder Segelflieger kennt dieses Wechselbad der Gefühle. Auf allen Vieren im Staub daher kriechend, und dann plötzlich wie ein Phoenix aus der Asche zu ungeahnten Höhen aufsteigend. Mit diesem Hochgefühl in meiner Brust ging es nun Schlag auf Schlag. Meine persönlichen fliegerischen Rekorde purzelten nur so. Abflug mit 1200m vom Hausbart Richtung Rechenberg. Höhe spielte überhaupt keine Rolle mehr. Aber nur kurze Zeit, wie sich sogleich herausstellen sollte. Am Rechenberg schaffte ich gerade noch mit Mühe und Not den Anschluß. So vorgewarnt, kurbelte ich nun sorgfältig die Bärte aus. 2400m (ein neuer Rekord) Abflug vom Rechenberg Richtung Steinplatte und Loferer. Genüßlich lehnte ich mich zurück, und löste den oberen Hemdsknopf über meinem stolzen Brustkorb.

Die Loferer allerdings waren weiter weg als ich dachte. Irgendwie kamen sie nicht wirklich näher, sie wurden nur immer höher. So passierte ich gerade noch in geringer Höhe den Parkplatz unterhalb der Steinplatte. Die Kennzeichen der Autos, waren alle gut zu entziffern. Meinen Hemdsknopf allerdings konnte ich nicht mehr schließen, dazu überstürzten sich die Ereignisse jetzt. Gerade noch über den Parkplatz gerutscht, mit den Fallwinden hinunter nach Waidring. Jetzt war Eigeninitiative gefragt.



Ein Griff in den „Gepäckraum“ der rechten Tragfläche nach der Landkarte. Der heutigen Fliegergeneration muß dazu noch erläutert werden, daß die Tragflächen der MÜ 17 innen zwar nicht „begehbar“ waren, sie boten jedoch wegen des beeindruckenden Profils einen erheblichen Stauraum. Studium der Karte: Da muß doch irgendwo ein Flugplatz sein. St. Johann, oder so ähnlich. Rechts neben mir die steil aufragenden Felsen der Steinplatte. Links unten ein wenig einladendes enges Tal. Die Nabelschnur nach Unterwössen war nun endgültig durchtrennt.

Gottseidank hatten höhere Mächte ein Einsehen mit mir. Mit Überfahrt schoß ich in einen starken Bart hinein. Um Gotteswillen, jetzt sauber zentrieren, nur den Bart nicht verlieren! Im Handumdrehen lagen die Steinplatte unter und die Loferer Steinberge vor mir. Die Welt lag mir nun praktisch zu Füßen. Dem entsprechend unspektakulär verlief auch der weitere Flug nach Zell a. See. Zurück schaute ich schon lange nicht mehr. Was war schon Unterwössen. Irgend ein kleiner Flugplatz weit hinter mir am Horizont.

Wie gesagt, eine komfortable Höhe. Eigentlich zu komfortabel, stellte ich fest, als ich in 2500m die Schmittenhöhe erreichte. Neugierig taxierte ich nun das Flugfeld Zell a. See. Genau genommen war der Platz aus dieser enormen Höhe kaum auszumachen. Da sollst du also jetzt landen?! Wenn das man gut geht!! Punkt für Punkt ging ich jetzt die Prozedur bei einer Außenlandung durch, denn dieses war ja praktisch eine Außenlandung. Ich weiß nicht, wie oft ich inzwischen den Landeplatz umrundet hatte. Die Höhe wollte und wollte nicht abnehmen. Als ich dann schon sehr niedrig war, (ca. 900m) und der Adrenalin Ausstoß wieder größer wurde, entschloss ich mich die Landung einzuleiten.

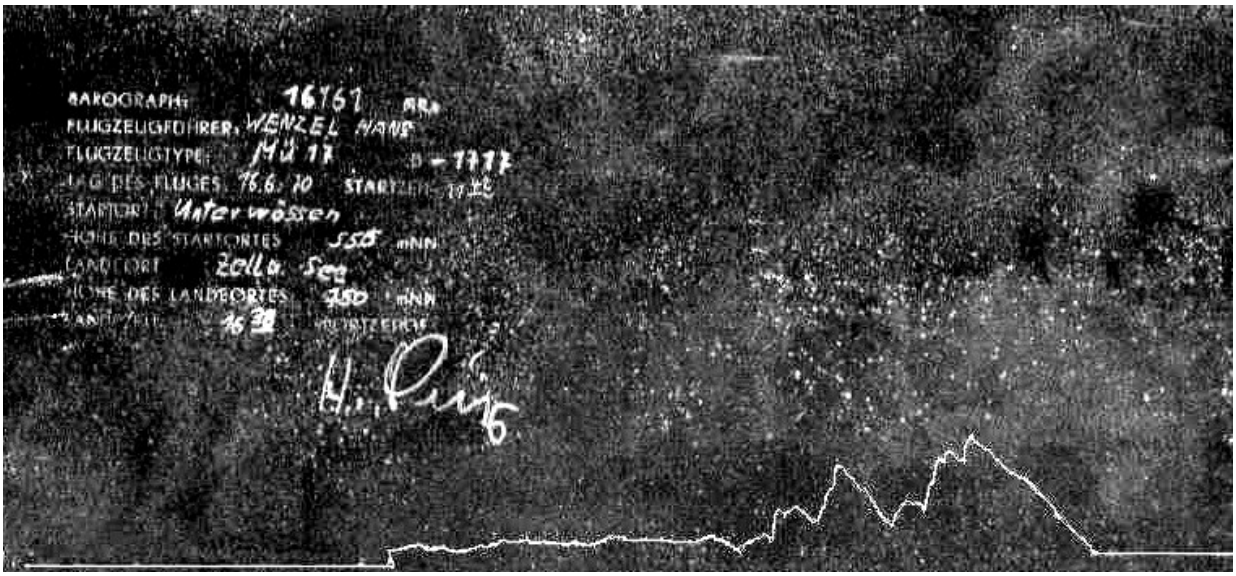
Nur gut, daß wir, perfekt Slippen gelernt hatten.

Die folgenden Abläufe waren alle automatisiert. Gegenanflug, 90 Grad links, aufrichten, Queranflug, wieder 90 Grad links, „Endteil“. Jetzt Seitenruder rechts voll rein, Nase schräg nach rechts oben ausrichten und auf Fahrt achten. Kurz vor dem Aufsetzen Maschine aufrichten, ausrichten, und langsam abfangen.
Nach 20 Metern herrscht plötzlich Totenstille, kein Lüftchen regt sich mehr. Es riecht nach Heu, und die Grillen zirpen. Es ist jetzt genau 16Uhr und 38 Minuten. Flugzeit 4 Stunden und 56 Minuten. Ein Stundenmittel von 10 km / Std.
Überglücklich steige ich aus, ein gelungener Flug ist beendet. Eine gelungene Landung auf einem fremden Platz.
Eine kleine zierliche Frau blieb stehen und interessierte sich sichtlich für meine brave Kiste. „Ach, sieh mal an, die MÜ 17 gibt`s auch noch“!! Rief sie freudig überrascht aus. Ich war verwundert, wieso kennt eine ältere Dame diesen Flugzeugtyp? Eifrig meldete ich umgehend: „Jawohl, habe soeben die Silber-C – Strecke damit geflogen“! Sie schüttelte mir die Hand, „Ja, da gratuliere ich aber herzlich dazu“! Es war ein fester Händedruck, den man von dieser zierlichen kleinen Frau eigentlich gar nicht erwartet hatte. Später stellte sich heraus, es war die legendäre Hanna Reitsch.



von links: Manfred Bergrt , Hanna Reitsch, Hans v. Plata, Hans Wenzel

Rückblickend muß ich feststellen: Fliegerische Ersterlebnisse sind wohl in dieser Intensität heute nicht mehr möglich. Wen kann man heute noch mit einem 50km – Flug hinter dem Ofen hervorlocken? Man muß ja nicht mal mehr dazu Außenlanden.



Da Hans Wenzel noch keine F-Schleppberechtigung hatte ließ ich mich mit dem MOSE in „Zell am See“ absetzen um die Mü17 nach Unterwössen zurückzubringen. Dabei habe auch ich Hanna Reitsch kennen gelernt, die uns einiges über ihre Erfahrung mit der Mü 17 berichtete.

Hans Limmer

Das erste Kunststoffsegelflugzeug im Verein.

Für den am Rechenberg verunglückten Spatz D-1414 brauchte der Verein einen echten Ersatz. Die als Übergangslösung gedachte Mü 17 war zwar ein interessantes Flugzeug, aber doch eher etwas für Nostalgiker als für den Leistungsflug. Die Anschaffung einer K6, bisher unser Traumflugzeug, war unterdessen von der technischen Entwicklung überholt worden. Das Kunststoffzeitalter hatte begonnen.

	Erstflug
Phönix	1957
H 301 Libelle	1964
Phoebus A / B	1964
Cirrus B	1967
Standart Libelle	1967
LS1	1967
Phoebus C	1967
ASW 15	1968
Kestrel	1969
Standart Cirrus	1969

1970 gab es schon einige dieser leistungsfähigen Flugzeuge. Unsere Wahl fiel nach längerer Diskussion auf den Phoebus B1. Ausschlaggebend war die Lieferzeit. Gute Kontakte machten es möglich, dass uns eine Auslieferung für das Frühjahr 1971 zugesagt wurde.

Den ganzen Winter hindurch fieberten wir der Auslieferung des ersten Kunststoffsegelflugzeugs des Vereins entgegen. Dieser Vogel sollte ein Gleitwunder mit einem Gleitwinkel von 1-37 und das bei 90 km/h sein.

Als der Phoebus (D-3000) Ende März 1971 geliefert wurde war er heiß begehrt. Schon beim ersten Start stellte ich fest wie angenehm und handlich der Vogel zu fliegen war. Man sitzt bequem, im Vergleich zum Spatzen herrschte im Cockpit Ruhe, die Ruderabstimmung ist so gut, dass auch beim Verlagern und Zentrieren zwei Finger für die Ruderausschläge genügen und das Ding darf auch bei böigen Wetterlagen, also bei guter Thermik, bis zu 200 km/h geflogen werden.

Er war ein echter Fortschritt. Schon nach dem ersten Flug war mir klar, dass im Streckenflug damit eine erhebliche Leistungssteigerung erreicht werden kann. Aber nicht nur mir war das klar, auch andere hatten ein Auge auf den neuen Vogel geworfen.

Der **Phoebus**, eine Weiterentwicklung des Phönix, war das erste in Großserie gebaute Kunststoff-Segelflugzeug der Welt. Der Phoebus wurde entwickelt von Richard Eppler, Hermann Nägele und Rudolf Lindner. Von 1964 bis 1970 sind 254 Exemplare in drei Varianten gebaut worden, davon 133 in der C-Version mit 17 Meter Spannweite.

Phoebus A. 15 m Spannweite und festem Fahrwerk
Phoebus B,. 15 m Spannweite und Einziehfahrwerk
B2 mit verbesserter Aerodynamik (1969)
B3 mit geändertem Profil und anderer Steuerung
Phoebus C. 17 m Spannweite und Einziehfahrwerk
C2 mit gewichtsparenden Maßnahmen)

Der Preis für eine Phoebus belief sich 1968 auf etwa 20.000 DM.

Phoebus	A/B	C
Spannweite	15 m	17 m
Gleitzahl	ca. 37 bei 90 km/h	ca. 40
Geringstes Sinken	0,65 m/s bei 80 km/h	0,63 m/s bei 80 km/h
Rüstmasse	210 kg	243 kg
max. Fluggewicht	350 kg	459 kg
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h	200 km/h
Mindestgeschwindigkeit	60 km/h	58 km/h

Da gab es auf der einen Seite den Mann der ersten Stunde und Motor des Vereins, Helmut Seitz und auf der anderen Seite uns Nachwuchspiloten Gustl Leyendecker und mich. Helmut hatte ohne Zweifel für den Verein wesentlich mehr geleistet als wir. Deswegen wurde ihm ohne Widerspruch das Vorrecht auf den Phoebus eingeräumt.
Er strebte, genau wie wir, den Diamanten für die freie Strecke an. Bei gutem Streckenwetter war die neue Maschine deswegen fast immer für ihn reserviert.



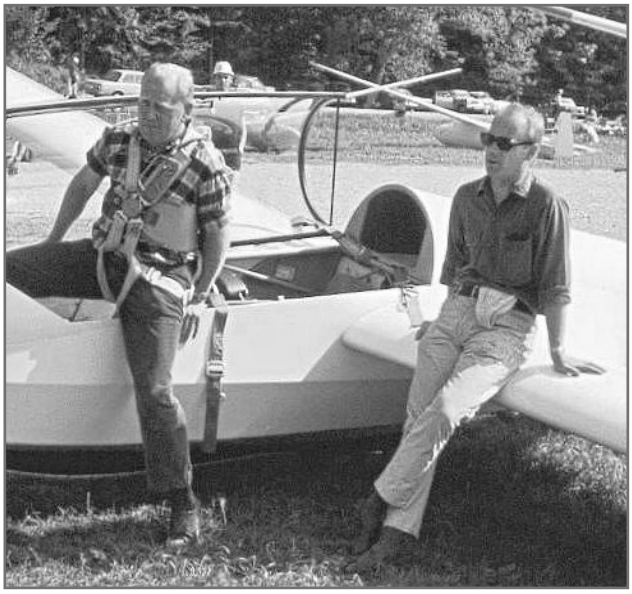
Phoebus B2 D-3000

Bis zum 05. Juli 1971 standen in meinem Flugbuch gerade mal 4 Flüge von maximal 30 Minuten. An dem Tag stand mir das erste Mal der Phoebus voll zur Verfügung. Leider war es ein Tag mit hohem Gewitterrisiko. Gerade mal bis zum Kitzsteinhorn bei Zell am See kam ich als es in der Atmosphäre zu brodeln begann. Innerhalb kürzester Zeit explodieren die Wolken und im Nordwesten waren die erste Cb`s zu sehen. Es wurde also höchste Zeit, dass ich den Heimweg antrat. Mit meiner Höhe, ich war gut 100 m über dem 3203 hohen Gipfel, ist Unterwössen im Direktanflug gut zu erreichen, so dachte ich. Dass die harmlose Wolke am Kaiser sich so schnell ausbreitet und sich sogar noch als Waschanlage für meinen Phoebus anbietet, damit hatte ich nicht gerechnet. Um den Vogel wieder sicher nach Unterwössen zu bringen war deswegen noch ein zeitaufwendiges Ausweichmanöver nach Osten erforderlich.

Der 11.06 1971 brachte hervorragendes Streckenwetter mit hoher Basis und kräftigen Aufwinden. An diesem Tag stand Gustl Leyendecker der Phoebus zur Verfügung da Helmut sich nicht ganz wohl fühlte. Als Gustl am späten Abend landete, hatte er als Erster im Verein ein Dreieck von 509 km (Unterwössen - Imst - Grimming - Unterwössen) umrundet.

Ein tragischer Unfall

Der Freude über das erste erflogene 500 km Dreieck im Verein und über das neue, leistungsfähige Flugzeug folgte am 30.07.71 das Entsetzen über den tödlichen Unfall von Helmut Seitz.
Wie aus dem Polizeibericht zu entnehmen war, wurde ihm die ungesicherte Materialseilbahn am Pentling zum Verhängnis.
Der Phoebus berührte das Seil der Materialseilbahn und dies brachte ihn zum Absturz.
Das unbegreifliche dabei ist, dass Helmut uns öfters vor dieser Seilbahn gewarnt hatte.



Helmut Seitz Gustaf Leyendecker

Etwas Glück braucht der Mensch



In Vereinen gibt es immer etwas zu diskutieren. Auch wenn es nur Kleinigkeiten sind wie die Verbesserung der Innenausstattung unserer ASk13 und das kostet immer viel Zeit.
Heute am 22.5.1972 war es auch so und deswegen kam ich relativ spät in die Luft. Das geplante 300 km FAI Dreieck war trotzdem leicht zu bewältigen. Gerade mal $4^1/_2$ Stunden war ich unterwegs und auch nach meiner Landung hatte die Thermik ihren Betrieb noch nicht eingestellt. Mit meiner Durchschnittsgeschwindigkeit von 65 km/h wäre heute auch eine größere Strecke möglich gewesen.

Morgen ist Pfingstdienstag und der Wetterbericht des Bayerischen Rundfunk hat vorwiegend sonniges Wetter vorhergesagt. Wenn es Morgen genauso gut wie heute läuft, müsste mit dem L-Spatz auch ein 500 km Dreieck zu schaffen sein. Der Pfingstdienstag war doch vor nicht allzu langer Zeit noch ein Siemens Feiertag, der abgeschafft wurde weil die Gewerkschaft eine Arbeitszeitverkürzung durchsetzte. An so einem Tag kann die Fa. Siemens bestimmt auf mich verzichten. Mein Entschluss steht fest. Morgen werde ich ein flaches 500 km Dreieck ausprobieren.

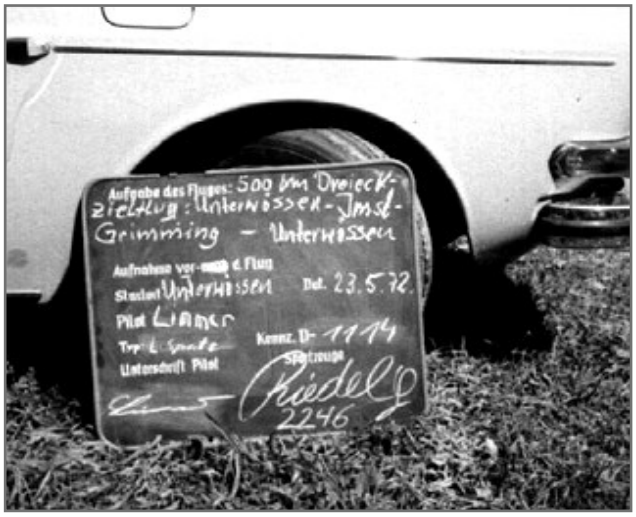
Um den morgendlichen Stress zu minimieren, werde ich alle Vorbereitungen noch heute erledigen und frühzeitig zu Bett gehen, nehme ich mir vor.
Nun, so frühzeitig geht es doch nicht ins Bett. Die Ausarbeitung der Strecke nimmt mehr Zeit in Anspruch als ich dachte.
Das 528 km Dreieck Unterwössen – Imst – Grimming – Unterwössen hat bedingt durch die Umwege, die zu fliegen sind, in Wirklichkeit 567 km. Wird der Endanflug abgezogen, bleiben immerhin noch 542 km. Bei näherer Betrachtung kommen einem dann doch Zweifel, ob die geplante Strecke überhaupt zu schaffen ist. Ja mit dem Phoebus wäre es bestimmt zu schaffen, aber mit einem Spatzen?
Es steht ein Flugzeug zur Verfügung, das bei böigem Wetter mit maximal 110 km/h geflogen werden darf und dessen bestes Gleiten bei 73 km/h mit 1:29 angegeben wird. Zieht man den Herstellerbonus ab, bleiben wahrscheinlich noch 1:26. vielleicht ach 1:27 übrig.
Und nun beginnt das Rechnen:

- Bei 1:26 und einer Strecke von 542 km brauche ich einen Höhengewinn von ca. 21.000m. Den Schlepp auf 1000 m abgezogen bleiben immer noch 20.000 m
- Um diese Höhe zu erreichen, benötige ich bei einem durchschnittlichen Steigen von 2 m/s 10.000 sec, also rund 3 Std.
- Diese 3 Std. von den geplanten 8 Std. Flugzeit abgezogen, verbleiben noch 5 Std.
- Demnach ist zwischen den Aufwinden eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 109 km/h nötig.
  Na ja, liegt ja noch unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h.
- Welchen Gleitwinkel hat der Spatz denn bei 109 km/h ?

Besser nicht nachdenken, sondern einfach annehmen, dass das durchschnittliche Steigen doppelt so groß ist. Dann klappt es schon.

Dienstag der 23.5.1972

6 Uhr



Raus aus den Federn, rein in die Klamotten und noch vor dem Zähneputzen und Waschen ein Blick zum Hochgern. Der Himmel scheint genauso tiefblau zu werden wie gestern. Der erste Eindruck verspricht einen sehr guten Flugtag.

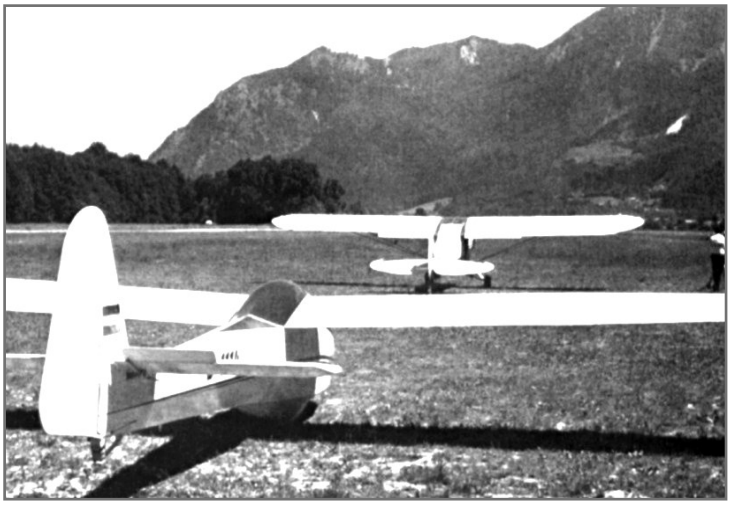
Da ich gestern bereits die Flugvorbereitungen getroffen habe, ist nach einem reichhaltigen Frühstück, dem Einordnen des L-Spatzen am F-Schlepp und dem Fotografieren der Tafel noch jede Menge Zeit.

Vor mir steht die Traunsteiner K6e mit Adi Ebersberger und der 17m Cirrus mit Remi Zähler. Die Wartezeit wird wie immer mit intensiver Diskussion über das Für und Wider der richtigen Strategie und mit gemeinsamen Studium der Karten überbrückt. Zum Nachdenken über meine gestrigen Rechenkünste hat man da keine Zeit.

9 Uhr10

Der talauswärts strömende Wind wird schwächer und schläft nach kurzer Zeit ganz ein. Ein sicheres Zeichen, dass in der Gipfelregion bereits die Thermik eingesetzt hat. Bei genauem Hinsehen erkennt man über der Hochplatte und dem Geigelstein bereits erste Wolkenschleier, die sich kurzzeitig aufbauen und gleich wieder verschwinden. Erfreulicherweise scheint sich die Wolkenuntergrenze schon am frühen Morgen in Höhen um die 2200 m, 2300 m NN auszubilden. Da die Basis bestimmt noch ansteigt, bedeutet dies eine relativ sichere Inntalquerung. Mein Entschluss steht fest: Mein Weg führt direkt über das Inntal und nicht wie üblich über den Kaiser.

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



9 Uhr 25

Der Talwind hat sich gedreht und strömt nun taleinwärts. Die Wolkenbildung wird konstanter und es kann losgehen. Als erster hängt Adi Ebersberger mit der Traunsteiner K6e hinter der Piper. Als nächstes ist der 17m Cirrus mit Remi Zähler an der Reihe und um 9 Uhr 46 hänge ich hinter der Schleppmaschine. 9 Minuten später ist der Gipfel der Hochplatte erreicht

Wie erwartet steht dort ein mächtiger Bart. Mit gleichen Steigwerten wie im Flugzeugschlepp geht es weiter. Erst oben wird mir bewusst, dass bei einem derartig rasanten Aufstieg der Ausklinkpunkt auf dem Barogramm nicht sichtbar sein könnte. Im Nachhinein bestätigte sich dies auch und der Schleppilot musste bezeugen, dass er mich ordnungsgemäß in 1000 m über Platz abgesetzt hatte.

10 Uhr
2200 m NN sind erreicht und es geht entlang der Kampenwand über das Aschauer Tal zum Spitzstein. Dieser 1579 m hohe Berg ist der Ausgangspunkt zur Inntalquerung. Hier heißt es möglichst viel Höhe machen. In 2350 m ist die Basis erreicht.
Der Flug über das Inntal kostet 600 Höhenmeter. Wie erwartet komme ich am Großen Traithen unter der Hangkante an. Die Basis ist hier schon bedeutend höher. Die gesamte Südseite geht sehr gut, so dass ich schnell über 2600 m komme. Zwischen dem Sonnwendjoch und der Guffertspitze bekomme ich mit, dass die Beiden vor mir gestarteten gerade das Inntal überflogen haben und am Pentling angekommen sind. Meine Rute war, wie vermutet, um einiges schneller.
Und weiter geht's ohne viel Höhenverlust zum Rofan, dann über den Achensee zur Lamsenspitz und zum Bettelwurf. Die Basis hier, im Karwendel, ist bereits auf 2900 m angestiegen. Vor mir, entlang der Nordkette markieren Innsbrucker Segelflieger die Bärte.
Ohne die vorhandenen Bärte bis zum Anschlag auszukurbeln, ich will Zeit sparen, fliege ich bis zum Westende des Karwendel. Da komme ich an der 2374 m hohen Reither Spitze zwar über Gipfelhöhe an, aber anstelle eines kräftigen Bartes erwartet mich hier ein sanftes Steigen. Jetzt liegt der Seefelder Sattel vor mir und um die 12 km bis zum Ostende der Mieminger-Kette, der Hohen-Munde, sicher zu queren wäre etwas mehr Höhe nicht schlecht. In diesem schwachen Steigen Höhe gewinnen und Zeit verlieren oder sich an der Hohen-Munde von weit unten hocharbeiten, das ist nun die Frage. Die kräftige, gut aussehende Wolke dort, bringt mich zum Weiterflug.
Sehr tief komm ich an, ein kurzes Schütteln, dann ein kräftiger Schlag und das Vario ist am Anschlag. Über 3200m sind es hier und auf dem Weg zum Hochplattig werden es nicht weniger.
Die Wolken in den Lechtaler Alpen schauen sehr verlockend aus, aber auch am Tschirgant steht eine prächtige Wolke. Nur auf der Strecke bis dorthin ist nichts zu sehen. Es stellt sich die Frage, welche Route die Richtige ist. Ist es der direkte Anflug auf den Tschirgant und dann ins Tal hinaus zum Wendepunkt und wieder zurück zum Tschirgant, oder auf der etwas längeren Route über Nassereith in die Lechtaler und von dort direkt über den Wendepunkt Imst zum Tschirgant.
Ich entscheide mich zum Flug über die Lechtaler. Die Wolkenbildung dort ist zu verlockend. Von dort aus fotografiert man immer in das Dreieck hinein. Das Problem, mehrere Versuche für ein Zielfoto zu benötigen, entfällt damit. Mir ist es schon öfters passiert, dass ich dachte den Wendepunkt bereits überflogen zu haben, um beim Fotografieren dann festzustellen, dass dies noch nicht der Fall war. So ein unnötiger Versuch kostet meist Zeit und Höhe.



12 Uhr
Die erste Wende ist umrundet und die Fotografiererei erledigt.



Bei den bisher geflogenen 138 km habe ich einen Schnitt von 69 km/h erreicht. Besser kann es gar nicht laufen.
Am Tschirgant steht immer noch die schöne Wolke. In 2550 m, also 180 m über dem Gipfel, komme ich an. Hier steht ein guter Bart, in dem sich auch andere tummeln. Da es recht eng zugeht, verabschiede ich mich in 3200 m und fliege direkt zu den Miemingern. Auf der gesamten Rippe, vom Tschirgant bis zum Ostende, dem Simmering, ist kaum ein Höhenverlust zu beklagen und auch am Hochplattig hat sich nichts geändert. Hier steht immer noch ein guter Bart, der sich aber wie ich aus Erfahrung weiß, mit dem an der Hohen Munde nicht messen kann. Da es auch entlang der Mieminger Kette überall aufwärts geht, flieg ich direkt zur Hohen-Munde. Auch hier hängt einer im Bart, mit dem ich aber sehr gut zurechtkomme. Anders als am Tschirgant, wo ein halbes Dutzend Maschinen kreuz und quer durch den Bart schossen, kurbelt er steil genug, um im engen Bart zu bleiben.
Die Basis an der Hohen Munde ist unterdessen bis auf 3400 m angestiegen. Mit so einer Höhe kommt man nach der Querung des Seefelder Sattels über den Gipfeln des Karwendel an. Hier schränkt einen keine Kontrollzone ein. Am Flughafen Innsbruck gibt es so etwas nicht.
Weiter geht's entlang der Nordkette bis zur Lamsenspitz und dann 14 km über das Inntal zum Kellerjoch das mich heute aber nicht mag. Nach einigem Herumsuchen mit mäßigem Erfolg gebe ich auf und fliege auf der Westseite des Zillertals entlang, um in der Höhe von Aschau die Talquerung zum Kreuzjoch durchzuführen. Auf diesen 15 km geht so gut wie gar nichts mehr, so dass schon abzusehen ist, dass am Kreuzjoch ein klein wenig Hangsegeln mit eingeplant werden muss.
In 2200 m komme ich am Kreuzjoch an. Der Aufwind über den Almwiesen liegt so dicht am Hang, dass er nicht auszukurbeln ist. Durch zeitraubendes Hangfliegen arbeite ich mich langsam wieder über Hangkante. Von dort geht es zügig weiter. Aus 2 m werden 3 bis 4 m/s und im Nu ist die Wolkenuntergrenze erreicht. Meine Steigwerte sind anscheinend nicht unbeobachtet geblieben. Eine K6 und ein Zugvogel gesellen sich zu mir und schmeißen mich fast aus dem Bart. Stolze 3500 m ist hier am Gerlos Stausee die Basishöhe. Vor lauter Kurbeln und Aufpassen auf die beiden anderen entgeht mir, dass die Basis in Richtung Pass-Thurn stark abfällt.
Das Auskurbeln des letzten Bartes bis zur Basis war ein Fehler, bei dem ich wieder einmal wertvolle Zeit vertan habe. Es stellt sich heraus, dass die Basis in meiner Flugrichtung nicht nur stark absinkt sondern dass die Wolkenstraße in Richtung Zell am See zeitweise auch noch mit 3 bis 4 m Steigen aufwartet.
Zu knapp an der Basis zu fliegen ist nicht nur gegen das Gesetz, sondern auch wegen des starken Flugverkehrs im Pinzgau nicht ratsam. Auf diesem Streckenabschnitt geht es zu wie auf der Autobahn und ob die Anderen einen immer sehen, ist zu bezweifeln. Weil Höchstfahrt nicht ausreicht werde ich an manchen Stellen sogar gezwungen neben der Wolkenstraße zu fliegen, um nicht eingeschnupft zu werden.
Am Wildkogel ist der Ritt über Salzachgeier, Kröndlhorn und Steinkogel zu Ende. Die Basis ist auf diesen 28 km von 3500 m bis auf 3200 m abgesunken.

Wenn auch die Basis hier 300 m tiefer ist, so sind doch ca. 28 km ohne zu kurbeln und einmal sogar mit ausgefahrenen Klappen zu fliegen ein schönes Erlebnis. Von hier aus muss wieder gekurbelt werden. Über Gaißstein, Manlitzkogel und Hochkogel geht es zügig und ohne die Bärte bis zur Basis auszukurbeln nach Zell am See.
An der Schmittenhöhe habe ich noch knappe 2000 m. Meine Erwartungen werden nicht enttäuscht. Hier steht ein 5 m Bart, der mich wieder auf 3200 m bringt. Nun ist aber guter Rat teuer. Die Wolken nach Osten sind etwas zerzaust und schauen nicht allzu gesund aus. Außerdem scheint die Basis auch noch etwas tiefer zu sein. Auf der Südseite, am Hauptkamm, machen die Wolken einen wesentlich besseren Eindruck, aber es ist eine weitere Talquerung notwendig und von der direkten Flugroute müsste ich ca. 15 km nach Süden abweichen. Dass dort alle Täler in Nord–Südrichtung verlaufen und ich spätestens zwischen Dachstein und Grimming wieder auf die Nordseite wechseln muss, gibt den Ausschlag zur Beibehaltung der geplanten Route. Bis zum Hundstein läuft alles noch wie gehabt. Der zieht noch mit 1,5 bis 2 m/s. Der restliche Weg bis zum Hochgründeck gestaltet sich äußerst schwierig. Richtige Bärte gibt es nicht mehr. Kurzzeitige Steigwerte von maximal o,5 m sind zwar noch anzutreffen, aber auszukurbeln sind sie nicht. Zäh geht es voran und sehnsüchtig schaue ich auf die Südseite, wo für mich unerreichbar die schönsten Cumulanten stehen. Da ich zum Wechseln der Talseite bereits zu viel Höhe eingebüßt habe, bleibt mir nichts Anderes übrig als mich über dem Hochgründeck und Rossbrand zum Dachstein durchzumogeln. Zu seinen 2995 m Hohen Gipfel kann ich nur hinaufschauen. Mit meinen gerade mal 2200 m ist der mäßige Aufwind, der auch noch sehr nah am Hang liegt, nicht zu fassen. Das zerklüftete Relief lässt sich auch mit Hangfliegen nicht packen. Nach ca.10 Minuten gebe ich entnervt auf und fliege zum Stoderzinken weiter. 1900 m sind es hier noch, aber der Gipfel in 2048 m ist etwas näher. Von hier zum Flugplatz Niederöblarn sind es nur 15 km und das gibt mir ein sicheres Gefühl.
Hangschrubben ist also wieder einmal angesagt. Es geht aufwärts. Oberhalb der Hangkante geht es sogar recht flott nach oben, sodass meinem moralischen Tief schnell wieder ein Hoch folgt. Aus dem 1,5 m werden 2 bis 2,5 m und wieder einmal keimt ein Hoffnungsschimmer auf. Obwohl unterdessen weit und breit kein vernünftiges Wölkchen mehr zu sehen ist, finde ich auch am westlichen Ende des Grimming einen Bart, der aus der Schlucht des Salza Stausees heraufzieht. 2800 m sind es hier. Welch schönes Gefühl, das aber gleich wieder einen Dämpfer bekommt. Die nächsten 6 km bis zum Gipfel des Grimming (2351 m) kosten mich gute 400 Höhenmeter.



16 Uhr 14



Der Grimming ist erreicht und das Wendepunktfoto ist gemacht.

Natürlich musste ich mal wieder zweimal den Auslöser betätigen, da gerade in diesem Moment eine kräftige Böe meinen Wendepunkt, den Gipfel, aus dem Sucher entfernte. Gott sei Dank waren damals die Sitten noch nicht so streng. Eine geklaute Fläche auf dem Foto behinderte die Anerkennung des Fluges nicht. Für die bisher geflogenen 386 km wurde ein Schnitt von 62 km/h erreicht. Naja, 6 km/h langsamer als die geplanten 68 km/h.

Erstaunlicherweise geht es beim Rückflug bedeutend besser als beim Hinflug. Am Dachstein komme ich zwar wieder unter 2300 m an, aber im Gegensatz zu vorher kann ich jetzt einen guten Bart bis in eine Höhe von 3300 m auskurbeln. Die Steigwerte des Bartes im oberen Bereich lassen zwar stark nach aber mit der Höhe steigt auch mein Optimismus wieder. In Richtung Zell am See sind die Konturen der Wolken verwaschen und am Hauptkamm schaut es nicht viel besser aus. Eine Tendenz zum Zerfall der Wolken ist zu sehen. Zwar tragen Roßbrand und Hochgrundeck noch, aber nur einige 100 m können mitschwachen Steigem gutgemacht werden. In Richtung Hundstein haben sich die Wolken unterdessen ganz aufgelöst. Langsam gebe ich den Traum vom 500 km Dreieck auf. Zell am See ist verlockend nahe und sehr einladend.

Im Steinernen Meer, am Breithorn steht noch ein gut aussehendes Wölkchen. Sollte dieses bis zu meiner Ankunft nicht schon den Geist aufgegeben haben, bestünde doch noch die Chance, wenigstens bis nach St. Johann zu kommen. Wenn nicht, bietet sich Zell immer noch an. Also ab in Richtung Breithorn

Zum Hochkönig mit seinen 2941 m muss ich schon weit hinaufschauen und das Breithorn überragt mich bei meiner Ankunft um gute 400 m. Mit Hangsegeln geht hier gar nichts. Der immer noch vorhandene Bart kommt aus einem engen Einschnitt, der kaum auszukurbeln ist. Einen Halbkreis, dicht am Berg, geht es hoch, den anderen Halbkreis geht es abwärts. Nach 20 Minuten bin ich in Höhe der Hangkante. Jetzt geht's nicht mehr höher. Ich kann zwar die Höhe halten aber das ist auch alles. Nach weiteren 15 Minuten gebe ich auf. Zell am See oder St. Johann, das ist jetzt die Frage.

Über dem Hundstein hat sich unterdessen ein leichter Wolkenschleier gebildet. Ein Zeichen, dass doch noch etwas gehen könnte und außerdem ist Zell am See näher. Beim Näherkommen entdecke ich die Traunsteiner K6 unter dem Wolkenschleier kurbeln. Auf meine Anfrage bezüglich der Steigwerte bekomme ich die deprimierende Auskunft: „0 bis 1 m Saufen".

Ich bin einige Meter über der Hangkante und hier herrscht absolute Ruhe. Also Landung in Zell am See. Um die Höhe abzubauen, fliege ich mit Höchstgeschwindigkeit die Hangkante entlang und auch ein klein wenig Turnen ist auch angesagt.

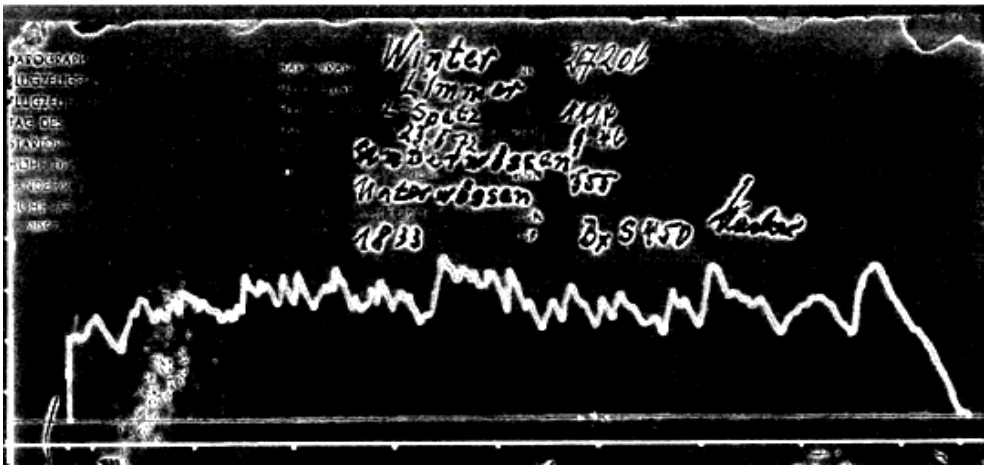
Plötzlich tönt es aus meinem Lautsprecher: „*Hans, jetzt geht's mit 1 m aufwärts*".

Obwohl ich schon unter der Hangkante bin, wird sofort der Bart gesucht und siehe da, es geht aufwärts. Aus dem 1m werden 1,5 und dann sogar an die 2m und wieder einmal keimt ein Hoffnungsschimmer auf.

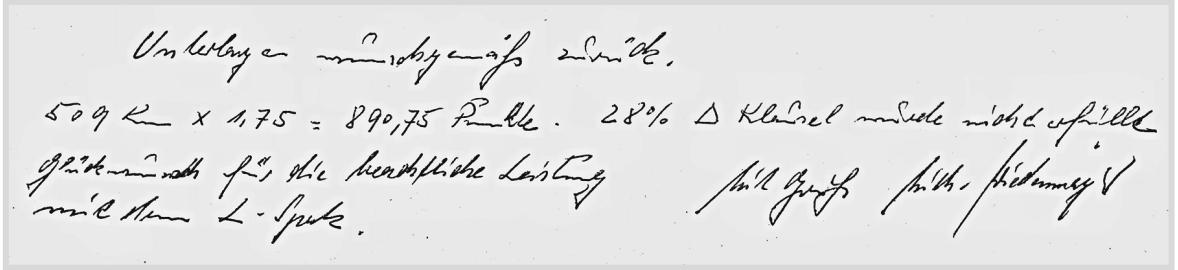
Der Bart bringt uns auf 3300 m und die Welt ist wieder rosig. Mit dieser 2800 m zum Abgleiten wären die 57 km bis Unterwössen zu schaffen, wäre da nicht ein kleines Hindernis. Die Steinplatte, 17 km vor Unterwössen, steht im Weg. St. Johann ist aber sicher zu erreichen.
Wie war das doch mit der Abendthermik? Kalte Luft sinkt von den Hängen ins Tal und die wärmere Luft wird deswegen in der Talmitte nach oben gedrückt. Sollte uns dies zu vermindertem Sinken verhelfen, könnte der Heimflug vielleicht doch noch gelingen.
Im Verband geht's mit bestem Gleitwinkel Richtung Heimat und siehe da, die Täler tragen. Nach dem Umrunden der Süd-West-Ecke der Loferer Steinberge steht das letzte Hindernis, die Steinplatte, vor uns. Westlich vom Gipfel mit seinen 1869 m gibt es einen Einschnitt der ca. 500 m tiefer liegt. Durch diesen Einschnitt ist ein Zipfel vom Chiemsee zu sehen. Nach meiner Erfahrung müsste damit der Heimflug gesichert sein. Während die K6 versucht noch ein paar Meter an Höhe zu gewinnen fliege ich los.
Es wird nochmals recht knapp. Wenige Meter über den Bäumen geht es durch den Einschnitt und hinaus nach Reit im Winkel.

18 Uhr 43
Nach 8 Stunden 47 Minuten lande ich wieder in Unterwössen. 11 Minuten später setzt die Traunsteiner K6 auf. Die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit mit knapp 58 km/h für das 509 km Dreieck entsprach zwar nicht annähernd der geplanten Geschwindigkeit von 68 km/h, aber was macht das schon.
Das Anstoßen mit der Rückholmannschaft auf den gelungenen Flug haben wir dann im Stehen vollzogen, um die Spuren des fast neunstündigen Fluges etwas zu mildern.

Jetzt muss nur noch das Fotolabor seinen Auftrag ordentlich auszuführen und den Film unzerschnitten zurücksenden. Ein zerschnittener Film, wie es bei der Bestellung von Bildern normalerweise üblich ist, wird bei der Auswertung des Fluges nicht anerkannt.

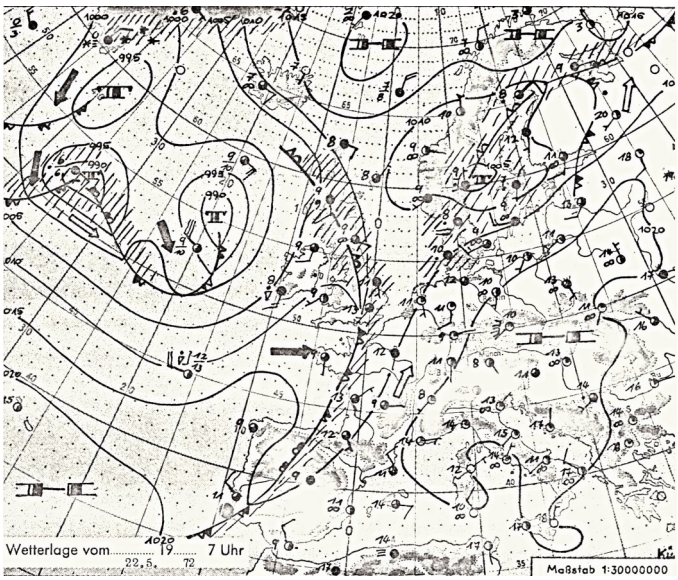


Die Auswertung des Dreieckzielflugs bescherte mir den Streckendiamant mit der Nr. 2605.
Besonders erfreut war ich über die anerkennende Bemerkung des Auswerters Michael Wiedenmayr, einem meiner großen Vorbilder aus den Anfangsjahren in Augsburg.



Im Nachhinein standen mir dann auch die Wetterdaten für die vergangenen Tage zur Verfügung. Den Wetterbericht, der vom Deutschen Wetterdienst herausgegeben und über Rundfunk und Zeitungen verbreitet wurde, ergab für Segelflieger nur einen groben Überblick. Erfahrungswerte und Wissensaustausch unter den Piloten waren daher zur Beurteilung von gutem Streckenflugwetter der wichtigere Aspekt.

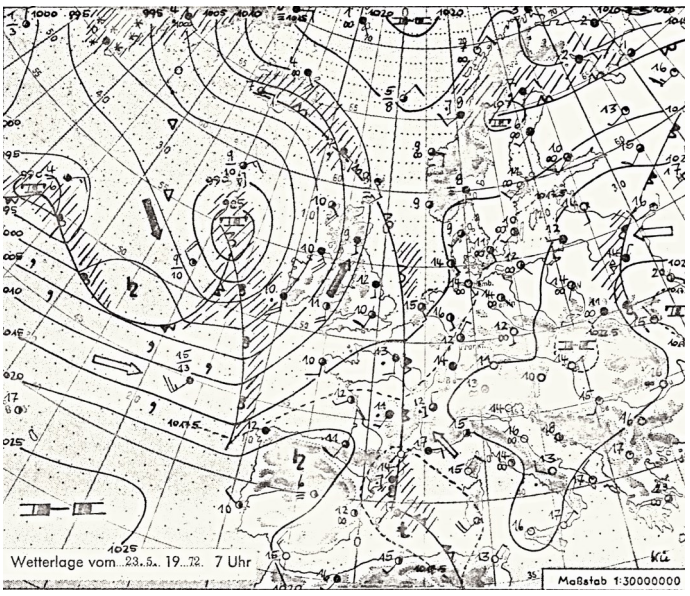
Die Wetterlage am Montag den 22. Mai 1972



Übersicht: Am Sonntag traten in Bayern bei recht unterschiedlichen Bewölkungsverhältnissen besonders im Bergland Gewitterniederschläge auf. Zum Pfingstmontag setzt sich eine flache Hochdruckzone durch, so das der Tag überall mit sonnigem Wetter beginnt. Die erwähnte Hochdruckzone wandert ostwerts. in den nächsten Tagen dürfte sie die über dem Atlantik erkennbare Westströmung in zunehmendem Masse zum Festland durchsetzen. Der erst über Frankreich gelegene Tiefausläufer greift allerdings zunächst nur zögernd auf Deutschland über.

Vorhersage für Dienstag: Nach rascher Auflösung örtlicher Frühnebel zunächst sonnig, am Nachmittag von Westen her zunehmend bewölkt und nachfolgend einzelne gewittrige Regenfälle oder Schauer. Tageswärme bei über 20 Grad. Nullgradgrenze in den Alpen von fast 3000 m auf 2000 m sinkend. In Gewitternähe Gefahr von Böen, sonst schwacher bis mäßiger Wind aus Südwest.

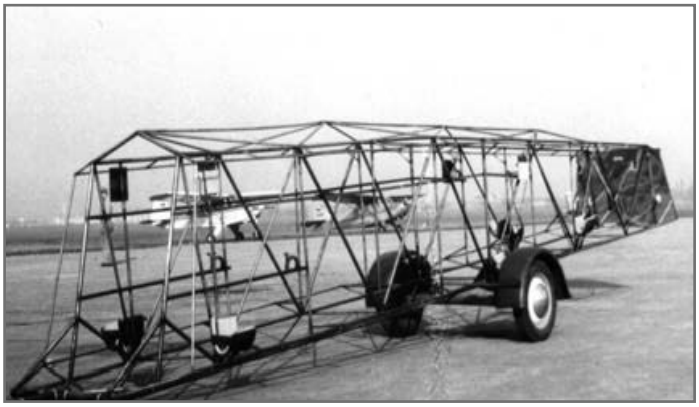
Die Wetterlage am Dienstag den 23. Mai 1972



Übersicht: Der über Frankreich angelangte Tiefausläufer zieht langsam unter Abschwächung ost– und nordostwärts und wird voraussichtlich in Bayern keine stärkere Wetterwirksamkeit mehr zeigen. Ihm folgt der in seinem Südteil bis zur Iberischen Halbinsel reichende Höhentrog. Gleichzeitig werden Ausläufer des atlantischen Tiefdrucksystems auf West– und Mitteleuropa übergreifen.

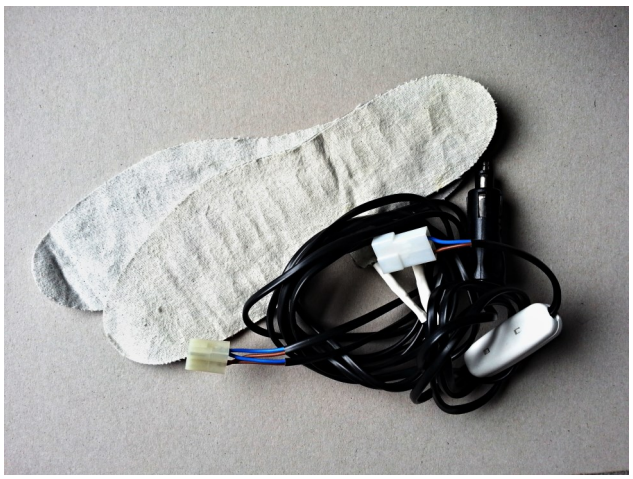
Ein Grenzkonflikt

Was nun zum Traumziel, dem Gold-C mit drei Diamanten noch fehlte war die 5000 m Startüberhöhung.
Es war wieder November und damit Föhnzeit in Innsbruck. Unterdessen hatten die Vereinsoberen etwas mehr Vertrauen zum Föhnfliegen. Wir durften sogar den L-Spatz dafür herrichten. Um in Innsbruck in der Warteschlange eine aussichtsreiche Position einzunehmen, wurde der L-Spatz von Unterwössen nach München gebracht und vor meiner Haustür bereitgestellt. Da unser Spatz Hänger nur mit einer Plane geschützt war, wurde von mir sicherheitshalber das wertvolle Funkgerät ausgebaut und auf der Rückbank meines VW Käfers verstaut.
Für den 14. November verspricht die Wetterlage kräftigen Föhn und der Höhendiamant scheint damit in greifbare Nähe zu rücken. Gegen 6 Uhr geht's Richtung Berge aber die Straßen sind nicht so leer wie ich dachte, meine Unruhe nimmt stetig zu. Es dauert bis ich an der Grenze in Scharnitz ankomme und hier wird mein Vorwärtsdrang abrupt abgebremst.
Vor mir hat sich eine kleine Schlange gebildet, die heute anscheinend besonders gründlich kontrolliert wird. Endlich bin ich an der Reihe und vom österreichischen Zollbeamten kommen die üblichen Fragen: Wohin wollen sie? Führen sie zollpflichtige Waren mit? Als ich wahrheitsgemäß mit nein antworte, beginnt er meinen VW Käfer zu umrunden. Dabei entdeckt er das auf dem Rücksitz liegende Funkgerät. „*Was ist denn das"? „Ein Funkgerät"* antworte ich wahrheitsgemäß. *„Ich dachte, sie haben nichts zu verzollen". „Ich will es ja auch nicht einführen und verkaufen, sondern wieder mit nach Hause nehmen"! „Dann müssen sie 7000 Schilling hinterlegen, die sie bei der Ausfuhr wiederbekommen*". 7000 Schilling das sind 1000 DM, vermutlich der geschätzte Neuwert des Funkgerätes, wer hat schon so viel Geld im Geldbeutel. *„Ich hab aber nicht so viel Geld dabei". „Dann können sie es nicht Einführen"! „Das Funkgerät brauche ich aber in Innsbruck zum Föhnfliegen". „Dann können sie halt nicht einreisen".* So geht es eine ganze Weile hin und her, immer wieder unterbrochen durch andere Grenzgänger und die Zeit läuft mir davon.
Irgendwann erkläre ich ihm, dass wir ja immer nach Österreich einfliegen und dass dabei die Funkgeräte im Flugzeug eingebaut sind. *„Dann ist das Funkgerät ein Bestandteil des Flugzeugs und darf die Grenze überqueren",* klärt er mich auf.



Es bleibt mir also nichts Anderes übrig als den Rumpf aus dem Hänger zu holen und das Funkgerät einzubauen.
Der selbstgebaute Spatz-Hänger ist zwar ideal zum Transport und zum Aufrüsten, aber nicht durch eine Person. Ohne einen zweiten Mann der den Rumpf hält, ist da nichts zu machen und mein Zollbeamter verweigert die Hilfestellung.
Erst als nach einer Ewigkeit dänische Segelflieger, die auch nach Innsbruck wollen, an der Grenze auftauchen, gelingt der Einbau und die Fahrt kann fortgesetzt werden.
Fast 2 Stunden hat die Prozedur gedauert und die Schlange am Start in Innsbruck wurde in dieser Zeit immer länger. Vor mir stehen über 70 Maschinen und bis ich an der Reihe bin, kann es später Nachmittag werden.
So war es dann auch, bevor ich dran war, brach der Föhn zusammen und ich musste meinen Traum vom Höhendiamanten verschieben.

Noch ein Versuch



Unterdessen haben wir in der Föhnfliegerei ein wenig dazu gelernt und unsere Ausrüstung den Erfordernissen angepasst. In größerer Höhe wird es recht kalt, -30 bis -40° C sind zu erwarten. Schikleidung. hilft dagegen aber die gefütterten Winterstiefel hatten sich beim letzten Flug als zu schwach erwiesen. Um vorzubeugen, dass sich die Zehen nicht in Eiszapfen verwandeln, wurde eine Schuhsohlenheizung konstruiert und gebaut. Die Tests ergaben, dass kurzzeitiges Einschalten der Sohlenheizung, ca. eine halbe Minute, für unser Vorhaben ausreichte. Sicherheitshalber wurde für diesen Stromfresser eine zweite Batterie im L-Spatz eingebaut, was gar nicht so einfach war.
Erstmals zum Einsatz kamen die Sohlen im November 1972. Ich stand in der Welle, hatte herrlich warme Füße und der Höhenmesser, den ich auf Platzhöhe eingestellt hatte, zeigte etwas über 5400 m an. Den Windenstart von ca. 250 m abgezogen ergibt dies eine ausreichende Startüberhöhung, so dachte ich. Da es anscheinend nicht wesentlich höher geht und unten noch Vereinskameraden auf eine Chance hoffen, beschloss ich sie nicht länger warten zu lassen. In Hochstimmung und in der Hoffnung, mir bald den Höhendiamanten anstecken zu können, leitete ich den Abstieg ein.

Ungeduldig erwartete ich die Auswertung des Barogramms durch die Akaflieg-Stuttgart. Das Ergebnis war eine Startüberhöhung von 4982 m und mein enttäuschtes Gesicht. Na ja, man sollte halt nicht Instrumenten blind vertrauen, die ihre Jugend in Maschinen der deutschen Luftwaffe verbracht haben.
Etwas Gutes hatte das Ganze dann doch. In unserer Werkstatt wurde eine Möglichkeit zur Reparatur und zur Eichung der alten Instrumente geschaffen.

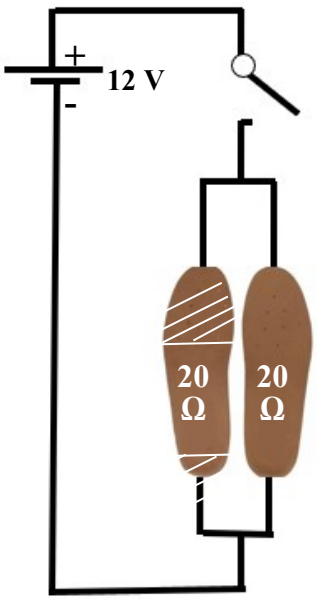
Sohlenheizung

Aus selbstklebenden Bügelstoff werden vier Einlegesohle ausgeschnitten. Auf zwei Sohlen werden jeweils 3 m Widerstandsdraht (6,93 Ω/m) von 0,3 mm Ø, dies entspricht 20 Ω je Sohle, in Schleifen fixiert. Sinnvoll ist es die Schleifen im Bereich der Zehen und der Ferse enger zu verlegen als im übrigen Bereich.

Besonders haltbar ist die Fixierung wenn der Widerstandsdraht mit der Gewebestruktur des Bügelstoffs fest verbunden, also eingewebt wird. Dies erreicht man indem der Widerstandsdraht unter einzelne Fäden des Bügelstoffes hindurch geführt wird.

Nun werden die verbleibenden Sohlen auf die präparierten Sohlen aufgebügelt. Damit sind die Drähte zusätzlich fixiert und mit einer dünnen Isolationsschicht versehen.

Kurzzeitiges Einschalten reicht für warme Füße.



Die Entwicklung in den 60er und 70er Jahre.

Wie immer wenn ein großer Entwicklungsschritt einen neuen Zeitabschnitt einläutet, gibt es Bedenkenträger. Das war in der Übergangszeit vom Holz zum Kunststoff in der Segelfliegerei nicht anders. Die Leistungsfähigkeit der neuen Maschinen wurde zwar nicht angezweifelt aber gefährlicher seien sie wurde von einigen behauptet. Die sind schwerer, müssen schneller geflogen werden, sind deswegen schwierig zu landen, brauchen bei einer Außenlandung längere Wiesen und wer repariert dann den Vogel, wenn einer das Fahrwerk nicht ausfährt oder ein anderer Schaden entsteht. Bei Holz- oder Stahlrohrbau, da kennt man sich aus aber beim Kunststoff gibt es keinerlei Erfahrung.
Trotz dieser Bedenken bei einigen Vereinsoberen konnte die Neuzeit nicht aufgehalten werden.
Wie Dietmar Geistmann in seinem Buch „Die Entwicklung der Kunststoff Segelflugzeuge“ schreibt, waren 1960 in Deutschland (ohne DDR) 2220 Segelflugzeuge zugelassen.
Davon waren:

- 1 Flugzeug in Metall-
- 2 in Kunststoff (Phönix) und
- 2217 in Holz bzw. Gemischtbauweise

Bis 1970 stieg die Anzahl der Segelflugzeuge auf 3542.
Davon waren:

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

Gegen Ende 1975, gab es in Deutschland 4670 Segelflugzeuge.
Davon waren:

- 98 Flugzeuge in Metall-
- 1358 in Kunststoff und
- 3214 in Holz bzw. Gemischtbauweise

Obwohl in manchen Vereinen die Beherrschung der neuen Kunststoff-Segelflugzeuge zunächst nur den Spitzenpiloten zugetraut wird, setzen sie sich durch. Das liegt nicht nur am Leistungssprung den sie durch Laminar Profile und Widerstandsminderung erzielen, sondern auch das Preisgefälle spielt eine wesentliche Rolle. Flugzeuge aus Holz und Metall lassen sich nur unwesentlich billiger herstellen als Kunststoff-Segelflugzeuge. Außerdem erleichtert der Wegfall der aufwendigen Überholungsarbeiten den Vereinsalltag. Es wird auch bald klar, dass die neuen Maschinen kaum höhere fliegerische Anforderungen stellen als die herkömmlichen. Da das allgemeine fliegerische Niveau aufgrund höherer theoretischer Kenntnisse steigt, wurden die Vögel auch für den Durchschnittspiloten ein erstrebenswertes Ziel.

	L-Spatz	K6	Phoebus B1	Cirrus
Spannweite	15 m	15 m	15 m	17,74 m
Gleitzahl	28 bei 73 km/h	30 bei 85 km/h	37 bei 90 km/h	39 bei 89 km/h
Geringstes Sinken	0.68m/sec bei 64 km/h	0,65 m/s bei 72 km/h	0,65 m/s bei 80 km/h	0.59m/sec bei 80 km/h
max. Fluggewicht	265 kg	300 kg	350 kg	400 kg
max Geschwindigkeit bei böigem Wetter	175 km/h 110 km/h	200 km/h	200 km/h	220 km/

Die Leistungsentwicklung im Segelflug stieg durch die Einführung der Kunststoff-Segelflugzeuge sprunghaft an. Ein Spiegel hierfür ist die Anzahl der von der FAI weltweit vergebenen goldenen Leistungsabzeichen mit drei Diamanten.

Es waren: 1968 677 Piloten
1970 900 Piloten und
1974 1570 Piloten die das Gold-C mit 3 Diamanten erreicht hatten.



Die BS1 D-9415 in Unterwössen

Das leistungsfähigste und eleganteste Segelflugzeug der Welt war Anfang der 60er Jahre die BS1 von „Segelflugzeugbau Björn Stender“. Mit seinem Erstlingswerk, der BS1, setzte Björn Stender neue Maßstäbe im Segelflugsport. Sein Flugzeug erreichte eine Maximalgeschwindigkeit von 300 km/h und hatte eine Gleitzahl von 44.

BS1	
Spannweite	18 m
Gleitzahl	44 bei 91 km/h
Geringstes Sinken	0,55 m/s bei 85 km/h
max. Fluggewicht	450 kg
max. Geschwindigkeit	250 km/h
min. Geschwindigkeit	64 km/h

Im Oktober 1963 verunglückte der passionierte Segelflieger und Konstrukteur auf der Hahnweide tödlich, als er zur Hochgeschwindigkeitserprobung mit dem zweiten Prototyp startete.
Eugen Hänle, der Gründer von Glasflügel Flugzeugbau in Schlattstall überarbeitete die Konstruktion Stenders und baute 16 Flugzeuge dieses Typs.

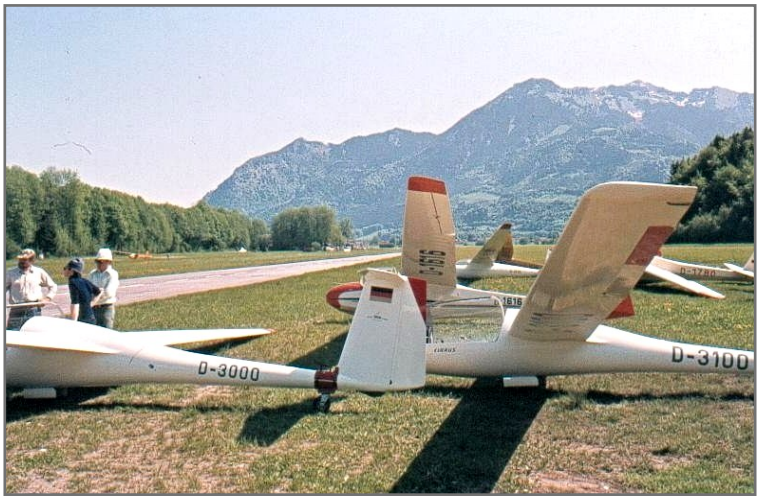
1975 waren von Glasflügel 133 Standard Libellen, 82 Club-Libellen und 73 Kestrel,
von Schempp-Hirth 272 Standard Cirrus,
von Alexander Schleicher 233 ASW15 und
von Rolladen Schneider 209 LS1 in der Luft.

Mit den neuen Kunststoffflugzeugen war es einfacher geworden größere Strecken zu fliegen. Die Traumgrenze eines 1000 km Fluges rückte damit näher. Die ersten beiden Flüge über 1000 km erfolgten 1964 und 1968 in den USA. In Europa war man zunächst noch der Meinung, dass die metrologischen Bedingungen hier, für ein derartiges Vorhaben, nicht geeignet wären. Am 4. Juni 1970 bewies Hans Werner Grosse das Gegenteil. Er schaffte als erster in Europa und als dritter in der Welt auf seiner ASW 12 einen Flug über 1032 km.

ASW 12	
Spannweite	18 m
Gleitzahl	46 bei 100 km/h
Geringstes Sinken	0,57 m/s bei 90 km/h
max. Fluggewicht	411 kg
max. Geschwindigkeit	20 km/h
min. Geschwindigkeit	68 km/h

Und dann kam der 25. April 1972. Hans Werner Grosse wollte von Lübeck nach Nantes in Frankreich fliegen. Noch bevor er Nantes erreichte, entschied er sich, den sicheren Weltrekord sausen zu lassen und weiter zu fliegen. Er steuerte seine ASW-12 weiter in Richtung Süden entlang der Atlantikküste, vorbei an La Rochelle und Bordeaux und landete nach 1460,8 km auf dem Flugplatz von Biarritz. Am gleichen Tag flog Klaus Tesch mit einer LS1c von Hamburg Boberg nach Frankreich und landet schließlich nach 1050 Kilometern in Ancenis an der Loire.
Der Club der 1000 km Piloten war damit eröffnet.

Das Kunststoffzeitalter beginnt auch bei uns.



Als Ersatz für den 1971 verunglückten Phoebus war zunächst eine Standard Libelle von Glasflügel vorgesehen. Ein erstrebenswertes Flugzeug, wenn nicht die lange Lieferzeit gewesen wäre. Wer will schon länger als 2 Jahre auf die Erfüllung seiner Wünsche warten.
Der Standard Cirrus war schneller zu bekommen.
Der Hersteller Schempp-Hirth hatte der Fa. Grob 1971 eine Lizenz zur Produktion des Standard Cirrus erteilt und damit die Lieferzeit auf ein erträgliches Maß reduziert. Es wurde also dieses Flugzeug bei Grob bestellt, das uns dann am 15 Juli 1972 in Königsdorf übergeben wurde. Vom verunglückten Phoebus bekam er das Kennzeichen D-3000.

Bei der Übergabe konnten wir den neuen Vogel dann auch zum ersten Mal ausprobieren. Nach einer theoretischen Einweisung, in der besonders auf die Eigenheiten des Pendelruders und des Einziehfahrwerks hingewiesen wurde, durfte ich im komfortablen Cockpit Platz nehmen. Ich war begeistert. Man sitzt bequem, nichts stört die Sicht nach draußen und das Flugzeug reagiert präzise auf kleinste Steuereingaben. Obwohl an diesem Tag nur mäßige Steigwerte vorhanden waren konnte ich diese gut auskurbeln. Und dann erst das Gleitverhalten. Bisher hatte ich ja hauptsächlich den L-Spatz mit einer Gleitzahl von 29 bei 73 km/h unter meinem Allerwertesten und nun waren es 36 bei 85 km/h. Viel zu schnell verging die vereinbarte Flugzeit. Als ich nach dem ersten Probeflug ausstieg, hatte ich ein Grinsen im Gesicht wie meine Kollegen behaupteten. Kein Wunder, ich war von dem neuen Flugzeug begeistert.
Und dann, beim nächsten Start, standen uns die Haare zu Berge. Ja nicht vergessen das Fahrwerk wieder auszufahren war uns eingeschärft worden und der machte keine Anstalten dies auch zu tun. Sanft setzte er den neuen Vogel ohne Fahrwerk auf die Asphaltpiste. Die Funken fliegen und mein Puls beschleunigte sich enorm. Als dann der Rumpf nach Schäden abgesucht wurde, konnten nur einige Kratzer an der Rumpfschale gefunden werden.
Der Standard Cirrus hatte rechts und links neben der Schwerpunktkupplung zwei, ca. 1,5 cm hohe, Aluminiumklötze montiert. Unser Unglücksrabe hat genau auf diesen Klötzen aufgesetzt und sie bis auf wenige mm herabgeschliffen. Der Schutz, der verhindern sollte, dass das Schleppseil den Rumpf beschädigt, hat verhindert, dass ein größerer Schaden entstand.

Standard Cirrus	
Spannweite	15 m
Gleitzahl	36 bei 85 km/h
Geringstes Sinken	0,65 m/s bei 75 km/h
max. Fluggewicht	390 kg
max Geschwindigkeit	220 km/h

Der **Standard Cirrus** flog erstmals 1969. Über 700 Stück wurden bis 1977 hergestellt, davon 200 bei der Fa. Grob.

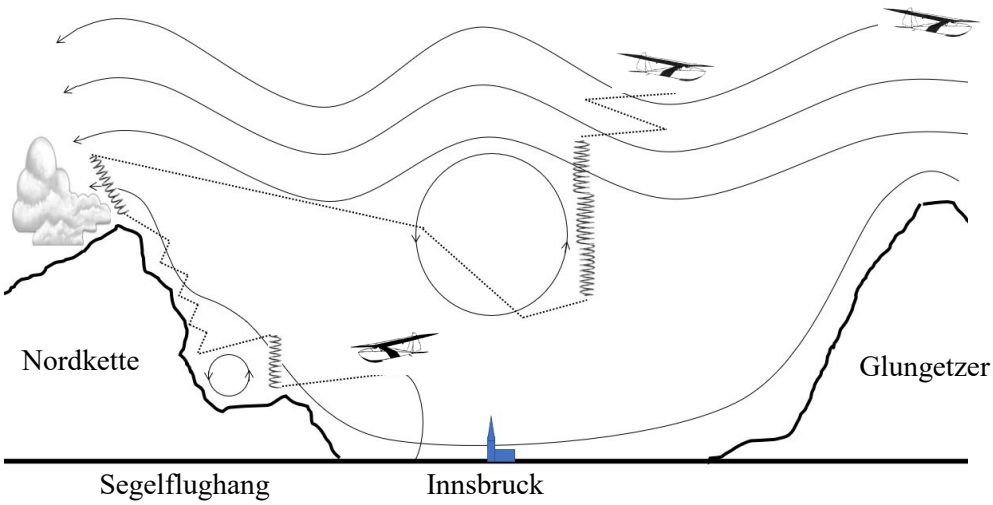
1973 wurde mein heißgeliebter Spatz (D-1114) verkauft, ein zweiter Standard Cirrus (D-3100) nahm seinen Platz ein. Der ursprüngliche Gedanke immer zwei gleichwertige Flugzeuge im Verein zu besitzen war damit wieder erfüllt.

Ein Tag mit X

Innsbruck ist in den 60er und 70er Jahren das Mekka der Föhnfliegerei. Über Nacht reisen bei entsprechenden Föhnlagen bis zu 140 Maschinen an, die dann mit mehreren Winden in die Luft katapultiert werden. Der F-Schlepp wird an solchen Tagen aus Sicherheitsgründen eingestellt.
Dank des Organisationstalents von Helmut Eichmann, einem Hamburger, der dort jedes Jahr im Herbst den Flugbetrieb übernimmt, läuft der Windenbetrieb reibungslos. Helmut Eichmann, ist für alles ansprechbar. Er koordiniert auch die Innsbrucker Vereine, die Winde, Windenfahrer, Seilrückholer, Startschreiber usw. stellen. Für diese Dienstleistungen, die auch unter der Woche bei Föhnwetterlagen bereitgestellt werden, habe ich im Vorjahr für DM 100,-- einen Föhn-Pass mit unbegrenzter Lebensdauer erworben.



So wie in den bisherigen Jahren in denen wir Erfahrung sammeln konnten, ist auch der November 1973 der Monat der Föhnfliegerei. Wieder einmal sind wir, ein kleiner Haufen aus unserem Verein, in Innsbruck und zu spät am Start. Schon um 5 Uhr 30 sind wir in München losgefahren und jetzt, nach fast 3 Stunden, stehen wir im hinteren Drittel der Schlange und stecken unsere beiden Cirruse zusammen.
Vor uns sind an die 80 Maschinen in Viererreihen aufgebaut, die von den 2 Doppeltrommelwinden in die Luft gebracht werden sollen.
Um 9 Uhr beginnt das Briefing und danach sitzen wir noch mit Helmut Eichmann eine Weile zusammen. Wir haben Zeit. Der Föhn bläst oben bereits recht kräftig, aber bis zum Boden dringt er noch nicht durch. Hier herrscht absolute Ruhe.
Gegen 1 Uhr sind die ersten Böen zu spüren und es setzt Hektik am Platz ein. Die ersten Piloten machen sich fertig. Da wir im hinteren Drittel der Schlange stehen herrscht bei uns noch Ruhe. Für uns heißt das noch lange warten bis die beiden Winden die Schlange vor uns in die Luft gebracht haben.
Es ist schon nach 4 Uhr bis ich zum Start vorgerückt bin. Die Ausrüstung wird noch einmal überprüft. Ist die Sauerstoffflasche offen. Ist das Uhrwerk des Barografen aufgezogen und eingeschaltet, die Folie auf der Trommel ausreichend mit Ruß beschichtet. Funktioniert die Fußsohlenheizung. Der Höhenmesser wird auf Platzhöhe eingestellt und dann geht es los.



Ca. 300 m Höhe bringt die Winde und die reicht gut um am Segelflughang Anschluss zu finden. Hier müssen einige Höhenmeter gemacht werden, denn direkt an der Nordkette geht es im unteren Bereich bei Föhn meistens abwärts. Mit ausreichender Höhe fliege ich das Hafelekar an. Direkt am Hang ist der stärkste Aufwind. Um die Turbulenzen bestmöglich zu beherrschen praktiziere ich den typischen Hangflug und gewinne schnell an Höhe. Erst im oberen Bereich beginne ich zu kurbeln.
Die Staubewölkung, an der man die benötigte Höhe zur Talquerung erreicht, ist in ihrem oberen Bereich weit nach Norden zurückversetzt. Zu nahe an diese Bewölkung heran zu fliegen ist nicht ratsam. Die hohe Windgeschwindigkeit um die 100 km/h kann einen leicht in die Staubewölkung drücken und das kann tödlich enden. Am Patscherkofel wurden heute sogar Spitzen von 151 km/h gemessen. Wie schnell einem eine falsche Einschätzung hier zum Verhängnis werden kann haben wir vor kurzer Zeit miterlebt.
Es war ein schöner Föhntag. Alle Maschinen waren bereits am Boden bis auf eine. Eine Pilotenbefragung ergab, dass die fragliche Maschine zum letzten Mal an der Staubewölkung gesichtet wurde. Motormaschinen stiegen auf um die Südflanke des Karwendelgebirges abzusuchen. Im nördlichen Teil war eine Suche nicht möglich. Dieser Bereich war unter der aufliegenden Staubewölkung verborgen. Dann wurde es Nacht und die Suche musste eingestellt werden. Am darauffolgenden Tag verhinderte die gleiche Wetterlage eine Suchaktion im nördlichen Karwendel. Man befürchtete bereits das Schlimmste als wir aus Innsbruck abreisten.
Bei unserem nächsten Innsbruck Besuch wurde uns folgendes berichtet. Der Pilot war in die Staubewölkung geraten und habe die Orientierung verloren. Als er in einer Wolkenlücke kurzzeitig ein Schneefeld sah, entschloss er sich geistesgegenwärtig zu einer Landung. Seine Maschine ging dabei zu Bruch aber er blieb weitgehend unversehrt. Um in der aufliegenden Wolke die Orientierung nicht zu verlieren baute er den Kompass aus seiner Maschine aus und versuchte ins Tal zu gelangen.
Der hohe Schnee verhinderte ein schnelles Vorankommen, sodass er am Berg übernachten musste. Glücklicherweise fand er eine stillgelegte Almhütte, in die er eindringen konnte. Am zweiten Tag versuchte er weiter ins Tal zu kommen was misslang. Er kehrte zur Almhütte zurück und übernachtete dort. Am dritten Tag schlug er eine andere Richtung ein und wurde, völlig erschöpft, am späten Nachmittag von einem Förster entdeckt. Dieser Unglücksrabe kann zukünftig bestimmt einen zweiten Geburtstag feiern.
An solche Geschichten denkt man wenn man sich an so einer Wolkenfront hocharbeitet und der Respekt davor lässt einen kein Risiko eingehen. Beim Durchfliegen des Rotors, oder besser, beim Durchfallen des Rotors, so fühlt es sich nämlich an, bekomme ich mit, dass die Höhe bis 8000 m freigegeben wurde. Da scheinen heute ja gewaltige Höhen möglich zu sein und meine Zuversicht das gesteckte Ziel zu erreichen wächst.
Nach den Turbulenzen im Rotor genieße ich die Ruhe in der Welle. Rasant geht es aufwärts. Es ist ein Genuss als alle Geräusche verstummt sind und man zusehen kann wie schnell sich der Höhenmesser dreht. Selbst vom Fahrtgeräusch ist nichts mehr zu hören.
Ich bin nicht alleine in der Welle. Drei weitere Maschinen kann ich beobachten, die etwas höher und seitlich von mir versetzt dieses Erlebnis genießen dürfen. Plötzlich werde ich unruhig. Etwas stimmt nicht und dann die Erkenntnis: Es ist zu ruhig, ich vermisste das Ticken des Barografen. Anscheinend hat das Uhrwerk des Barografen etwas gegen mein Vorhaben und seine Arbeit eingestellt. Wie lange schweigt das Ding hinter mir schon. Ich habe es am Boden doch nochmals überprüft und da lief alles ordentlich. Mein Höhenmesser steht auf 5820 m und wenn es gerade erst ausgefallen ist hätte ich mein Ziel ja erreicht.

Der erste Impuls ist den Flug abzubrechen um Gewissheit zu bekommen. Dann aber kommt die Erkenntnis, dass dies an den Tatsachen nichts ändern würde und ich doch besser diesen herrlichen Flug auskosten sollte. Meine momentanen 5820 m über Platz sind 6374 m NN. Es bis zu der zugelassenen Höhe von 8000 m zu schaffen ist schon reizvoll und könnte den Ärger über den ausgefallenen Barographen kompensieren. Ich entschließe mich also zum Weiterflug zumal der Höhenmesser sich weiterhin nach oben bewegt.



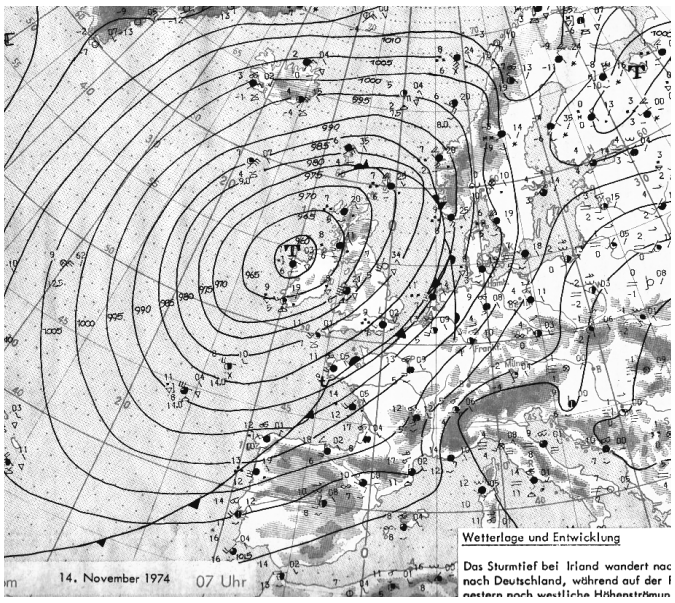
Das Steigen wird schwächer und geht gegen null. Anscheinend bin ich aus der Welle gefallen. Über den Funkverkehr der anderen bekomme ich mit, dass die zulässige Höhe nochmals angehoben wurde. Dafür dürfte einiges an Überzeugungskraft von Helmut Eichmann, der am Boden ja alles organisiert, notwendig gewesen sein. Und wenn der sich diese Mühe macht dann geht es bestimmt noch höher. Ich habe noch genügend Sauerstoff um diese Möglichkeit zu nutzen.
Nach einigem Herumgesuche ohne wesentlich besseres Steigen zu finden orientiere ich mich am Standort der anderen Maschinen. Die sind um einiges höher und scheinen noch gut zu steigen. Schon auf dem Weg dorthin bin ich wieder in der Welle und genieße dieses herrliche Erlebnis. Wenn es auch im Schatten bitterkalt ist, habe ich, dank meiner Fußsohlenheizung, angenehm warme Füße. Dort wo einen die Sonne trifft sind die Temperaturen erträglich und ein herrlicher Blick über die Bergwelt weit unter mir entschädigt mich für alles. Der Höhenmesser steht auf 764o m, das sind ja 8214 m NN. Ich hätte doch besser den Höhenmesser auf NN eingestellt, die ständige Umrechnerei nervt langsam. Jetzt fällt mir auch ein, dass ich einen Fotoapparat dabeihabe. Die Landschaft aus 8200 m Höhe, die muss man festhalten.
Langsam lassen die Steigwerte auch hier nach aber es geht immer noch aufwärts. Etwas mulmig wird mir, als ich zufällig auch einmal meinen Blick nach unten richte. Dort bewegen sich kleine Lichtpunkte. Die Autos fahren bereits mit Licht und es sieht nach Abenddämmerung aus. Es ist also höchste Zeit um an die Landung zu denken. Klappen raus und runter, so denk ich aber nur mit Klappen alleine geht das nicht. Ich muss aus der Welle heraus und den absteigenden Bereich finden. Dann hab ich ihn und es geht zügig abwärts. Wie hoch war ich denn jetzt, rätsele ich nun. Beim Erkennen der fortgeschrittenen Zeit hatte ich vergessen auf den Höhenmesser zu blicken und nun war ich schon um einiges tiefer. Man macht sich ja gar keine Vorstellung, wie lange ein Abstieg aus dieser Höhe dauert. Es war schon richtig dämmrig als ich zum Landeanflug ansetzte. Vorsorglich hatte man Autos zur Landebefeuerung aufgestellt um den Schlafmützen, ich war nicht die einzige, eine sichere Landung zu ermöglichen. Im Endanflug hoch bleiben hatte ich mir eingeprägt denn kurz vor dem Landefeld ist ein gewaltiges Lee, das einen bis auf wenige Meter über den Boden herunterdrückt. Deswegen wird auch der Flugplatzzaun an solchen Tagen umgelegt.
Nach der Landung überließ ich einem Sportzeugen die Entnahme des Barografen aus der Maschine. Bei dessen Untersuchung stellte sich heraus, dass tatsächlich das Uhrwerk seinen Geist aufgegeben hatte. Man konnte den Windenstart und eine ca. halbstündige Flugzeit erkennen. Dann stand das Uhrwerk, und der aufgezeichnete Zacken reichte in geschätzte Höhen um die 8600 m.
Die Akaflieg - Stuttgart verweigerte natürlich die offizielle Auswertung des Barogramms. Soetwas lässt sich auch leicht am Boden erzeugen. Auf meine Bitte, und da ein Sportzeuge den ordentlichen Ablauf bestätigt hatte, ermittelten sie ausnahmsweise die erreichte Höhe.
Es waren 8873 m NN.

Eine Rekord-Wetterlage

Wieder wird es Herbst und die erforderliche Höhe für den Höhendiamanten hab ich immer noch nicht. Eifrig wird der Wetterbericht verfolgt um den richtigen Moment nicht zu verpassen. Dann kommt der 14.11.1974 und dort steht:

Das Sturmtief bei Island wandert nach Norden. Zwischen ihm und dem Hoch mit Kern über dem Balkan fließt vom Süden her Warmluft nach Deutschland, während auf der Rückseite des Sturmtiefs Kaltluft über den Ostatlantik weiter nach Süden vordringt. Dadurch dreht die westliche Höhenströmung über West- und Mitteleuropa noch stärker auf Südwest. Das hat wiederum zur Folge, daß die dort befindliche Kaltfront nur zögernd und wahrscheinlich unter Wellenbildung nach Osten vorankommt.

Südbayern: Stark bis veränderlich bewölkt, zwischendurch Regenschauer und Berge in Wolken. Mäßiger bis frischer Wind aus Südwest

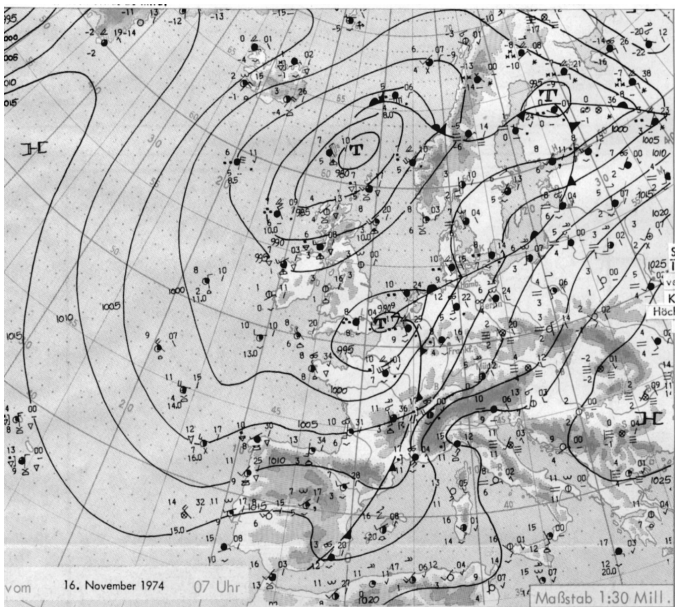


Da scheint sich ja eine interessante Föhnwetterlage zu entwickeln. Ein Anruf bei Helmut Eichmann in Innsbruck bestätigte meine Vermutung. An diesem Tag war der Föhn gegen 12 Uhr bis zum Boden durchgebrochen und Flüge bis zu 3500 m über Grund waren möglich.

Die Vorhersage für Freitag den 15.11.1974 lautete:

Dass jetzt nördlich von Schottland liegende Tief verlagert sich noch etwas nach Norden und schwächt sich dabei etwas ab. Seine Kaltfront, an der sich mehrere Wellen gebildet haben, kommt mit einem Bewölkungs– und Niederschlagsgebiet in der südwestlichen Strömung jedoch nur zögernd nach Osten voran. Somit verbleibt der Süden und Südwesten zunächst noch unter Hochdruckeinfluss.

Südbayern: Durchzug starker Wolkenfelder, sonst heiter und am Alpenrand föhnig. Schwacher bis mäßiger Wind aus Südwest.



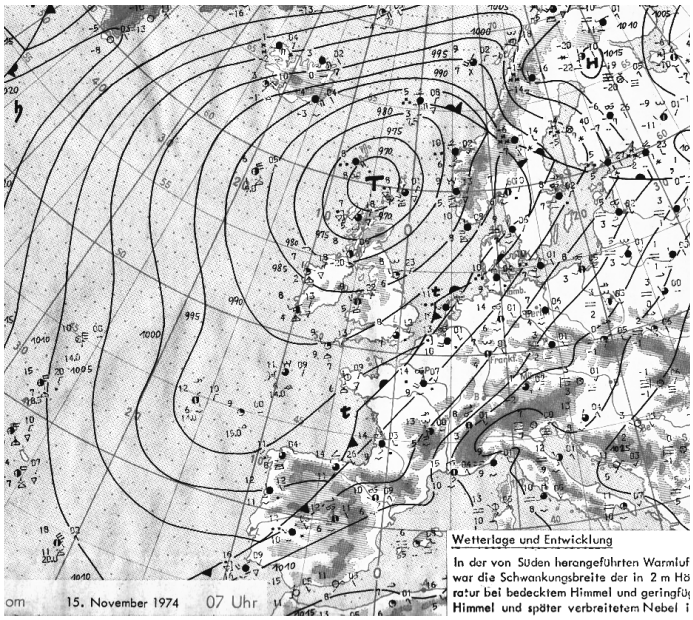
Auch an diesem Tag ist der Föhn gegen 12 Uhr bis zum Boden durchgebrochen und drei Piloten haben die Höhe für den Höhendiamanten erreicht.

Als ich diese Information bekam war klar, dass ich noch heute Abend nach Innsbruck fahren werde. Ich hatte mich zwar mit vier Vereinskameraden verabredet am Samstag um 5 Uhr loszufahren, da aber einer bestimmt wieder zu spät kommen wird und wir dann wieder im hinteren Teil der Schlange stehen werden, stand mein Entschluss fest. Die Kameraden wurden über meine Entscheidung verständigt und dann ging es los. Am Zirler Berg wurde mein VW Käfer ordentlich durchgeschüttelt. Der Föhn blies also noch immer recht kräftig und ich war froh, dass wir die beiden Cirrus D-3000 und D-3100 schon Anfang November in Innsbruck abgestellt hatten.

Wetterbericht für Samstag den 16.11.1974

Ein über dem Kanal angelangtes Tief zieht nach Nordosten. Der zugehörige Tiefausläufer, eine Kaltfront, überquert den größten Teil Deutschlands. Auf seiner Rückseite gelangt vorübergehend kühle Meeresluft nach Mitteleuropa. Es bleibt unbeständig und für die Jahreszeit immer noch etwas zu mild.

Südbayern: Veränderliche Bewölkung mit föhnigen Aufheiterungen. Kein Niederschlag. Nachts gebietsweise leichter Frost. Höchsttemperaturen 10 Grad, in Föhntälern noch etwas darüber. Schwach bis mäßiger, auf den Bergen lebhafter bis starker Wind aus südlichen Richtungen.



Da Hotelbetten in Flugplatznähe bei Föhnwetterlagen recht rar sind hatte ich vorsorglich ein kleines Zelt eingepackt. Nach einigem Suchen bekam ich dann doch noch ein Bett in einer Absteige unweit des Segelfluggeländes. An einen erholsamen Schlaf war aber nicht zu denken. Immer wieder weckten mich Föhn Böen auf, die durchs Haus pfiffen und an den Türen rüttelten.



Kurz nach 5 Uhr ging es aus den Federn und hinüber zum Flugplatz.
Ich war nicht der Erste am Platz. Dort war bereits reger Betrieb. Andere Segelflieger halfen mir beim Aufbau unserer beiden Maschinen und gegen 6 Uhr schob ich sie in die Startreihe. Endlich hatten wir auch einmal einen der vorderen Startplätze ergattert. In meiner Reihe standen 12 Maschinen vor mir.
Bereits um 8 Uhr brechen die ersten Föhn Böen bis zum Boden durch und alles ist damit beschäftigt die Flugzeuge und Hänger zu sichern, was gar nicht so einfach war. Ein leerer Hänger wird von einer Böe erfasst, dreht sich obwohl ein Mädchen auf der Deichsel sitzt und kracht in ein halbaufgebautes Flugzeug. Unsere beiden Maschinen in der Warteschlange hatte ich zum Glück bereits mit Bodenanker gesichert. Die beiden Hänger zu ihrem Abstellplatz zurückzubringen, das hätte mich vermutlich überfordert, wenn nicht andere am Platz mit angepackt hätten.
Endlich tauchen auch meine Vereinskameraden auf und können mit anpacken. Noch vor dem Briefing um 9 Uhr wird die Ausrüstung überprüft. Diesmal habe ich zwei Barografen in der Maschine. Das Missgeschick vom vorigem Jahr sollte mir nicht noch einmal passieren.
Der Patscherkofel meldet Wind aus 160 Grad mit 48 km/h und 73 km/h Spitzenböen. In 500 mb, also in ca. 5500 m Höhe bläst der Wind mit 70 bis 90 km/h. Dies sind ideale Bedingungen für große Höhen.
Gegen 10 Uhr starten die ersten Flugzeuge und um 11 Uhr 25 bin ich an der Reihe.

Die Winde bringt mich auf 270 m. Am Karwendel versuche ich die maximal mögliche Höhe herauszuholen. Im oberen Bereich agiere ich besonders vorsichtig. Auf keinen Fall möchte ich von der hohen Windgeschwindigkeit zu nahe an die Staubewölkung gedrückt werden. Dann geht es über die Stadt in Richtung Patscherkofel und Glungetzer. Dabei durchfliege ich den Hauptrotor, mein 10 m Variometer ist am negativen Anschlag. Andere sprechen im Nachhinein von bis zu 20 m/sec Fallen, die ihre Instrumente angezeigt haben.



Endlich bin ich im aufsteigenden Bereich und nach kurzer Zeit ist mein 10 m Variometer immer wieder im positiven Bereich am Anschlag. Es ist eine Freude zuzusehen wie schnell sich der Höhenmesser dreht.

Der Höhenmesser steht auf 6200 m. Mein Ziel, die erforderliche Höhe für den Diamanten ist damit erreicht und unten warten die Vereinskameraden auf ihre Chance. Nicht mal eine Stunde bin ich nun in der Luft und obwohl es rasant nach oben geht entschließe ich mich zum Abstieg. Unten warten halt leider die anderen.

AKADEMISCHE FLIEGERGRUPPE, 7 - STUTTGART - 80,
PFAFFENWALDRING 35

PSCHA STUTTGART, PSCHK.-NR. 2658-700

Auswertung Nr. 1334 / 74

Flugzeugführer:	Hans Limmer		
Flugzeug:	Std. Cirrus	D - 3100	
Tag des Fluges:	16.11.74	Startortdruck	706,6 mm Hg.
Startort:	Innsbruck	581 m NN	Startzeit: 11.25 h
Landeort:	Innsbruck	581 m NN	Landezeit: 12.50 h
Barograph:	Winter	Werk-Nr.:	29721

BAROGRAMMAUSWERTUNG

Geringste Höhe vor Erreichen der größten Höhe:	850 m NN
Größte Höhe:	6240 m NN
Höhengewinn:	5390 m

Am 16.11.1974 herrschte eine Rekordwetterlage.

- Es waren 136 Segelflugzeuge am Start.
- Es wurden 95 Höhendiamanten , davon 9 mit über 8000 m über Grund erreicht.

Einer dieser Höhendiamanten, der mit der Nummer 3407 gehörte nun mir.
Mein Ziel, die Gold-C mit drei Diamanten, das höchste Leistungsabzeichen des internationalen Segelfluges, war damit erreicht.

Unter der Nummer 1566 wurde ich in die Internationale Liste aufgenommen

Die Jagd nach den Diamanten

Jetzt hatte ich auch zur Gold-C den 3 Diamanten und die Jagt war beendet. Nicht mit meinem heißgeliebten L-Spatz, sondern mit dem neuen „Standard Cirrus“ D-3100 wurde das letzte Ziel erreicht.
Den Spatzen hatte der Verein leider verkauft. Wer wollte denn so ein altes, nostalgisches, Holzflugzeug noch, wenn man im Zeitalter des Kunststoffs angekommen ist. Vermutlich war ich der Einzige, der dem Vogel nachtrauerte. Bei mir verbinden sich nun mal mit ihm viel zu viele wunderschöne positive Erinnerungen. Besonders das umrundete 500 km Dreieck von 1972 bleibt immer ein unvergessliches Erlebnis.
Zu zweit waren wir die den Diamanten nachjagten, Gustl Leyendecker und ich.
Weltweit zu den ersten 1000 wollten wir gehören und jetzt wird mir vom FAI am 27.02.1975 mitgeteilt, dass ich der 1566te bin. Kein Wunder, wenn man so lange für den Höhendiamanten benötigt und unterdessen die Anzahl der Kunststoffflugzeuge explodiert. Waren es 1970, als das Projekt „Jagd nach den Diamanten“ in Angriff genommen wurde, erst 288 Maschinen, so sind es jetzt. 5 Jahre später, 1358. Für die Startüberhöhung braucht man solche Vögel nicht, aber die 500 Kilometer lassen sich damit doch etwas leichter bewältigen.
Gustl Leyendecker, ihm stand noch der 1971 verunglückte Phoebus B2 D-3000 zur Verfügung, lag einige Nummern vor mir.

Und jetzt?

Ja, das höchste Leistungsabzeichen im Segelflug habe ich nun, das Ziel ist erreicht und was nehme ich mir nun vor. Ein Streckenflug von 750 km wäre logischerweise das nächste Ziel. Ob die aber mit einem „Standard Cirrus“ zu schaffen sind, daran zweifle ich etwas. Hammertage, an denen Scheunentore fliegen und an denen man auch noch Zeit hat, die sind ja nicht sehr häufig. Fluglehrer, wie mancher hier im Verein es sich wünschen, ist nicht mein Ding, ich gehe zu gern auf Strecke und den Streckenanfängern steht man ja sowieso zur Seite.
So ist es, wenn das Ziel erreicht ist und man kein Nachfolgeprojekt eingeplant hat. Der Ansporn ist weg, der Ehrgeiz erschlafft und man dümpelt, zwar auf hohem Niveau, so dahin. Ich nehme mir vor, neue Gegenden und neue Flugstrecken zu erkunden und vielleicht sind dann die 750 km auch drin.

Die Überlegungen, was man als Nächste ins Auge fassen solle, waren nicht nur eine Vorausschau, sondern sie führten auch zu einem Rückblick.

Die Alten hatten mit der Schaffung der Leistungsabzeichen einen sinnvollen Anreiz für immer höher, schneller, weiter, uns vor die Nase gehängt und wir hatten mit Begeisterung angebissen. Auch vor unserer Zeit war dies nicht anders.
Das begann bereits 1930, als Vertreter aus Frankreich, Belgien, Holland, Italien, Ungarn, der USA und Deutschland, am 14. Juni auf der Wasserkuppe die „Internationale Studienkommission für motorlosen Flug“ (ISTUS) gründeten und am 1. August 1930 die deutschen Segelflugabzeichen A, B, und C, als weltweit einheitliches, den Ausbildungsstand darstellendes Abzeichen eingeführt.





Dies war aber auch die Zeit, in der sich der Segelflug vom Hang löste und der Flug in der Thermik von einigen erkundet wurde. Viele aber zogen das relativ sichere Hangfliegen dem Wagnis des Streckenflugs vor. Ein neues Ziel war nötig, und dies wurde 1931 durch die Einführung des Silbers-C erreicht.
Bei der ersten Verleihung, einer rückwirkenden, erhielten „Robert Kronfeld“ und „Wolf Hirth“ jeweils das Abzeichen mit der Nummer 1.



In den 30er Jahren entwickelte sich die Leistungsfähigkeit der neu konstruierten Segelflugzeuge stetig nach oben. Lag die Gleitzahl 1928 beim „RRG-Professor“ noch bei 18, so konnte sie bis 1936 z.B. bei der „Mü-13“ auf 27 gesteigert werden. Leistungen, wie sie beim Silber-C gefordert wurden, 50 km, 1000 m Startüberhöhung und 5 Stunden, waren leichter zu erreichen. Ein neues Abzeichen musste geschaffen werden. Die Gold-C wurde 1938 ins Leben gerufen und verlangte einen Streckenflug von 300 km und eine Startüberhöhung von 3000 m.
Der erste der damit ausgezeichnet wurde, war Heini Dittmar. Er schaffte am 16.02.1934 einen Höhenweltrekord für Segelflugzeuge mit 4350 m und im gleichen Jahr mit der Fafnir II einen Streckenweltrekord mit einem Flug von der Wasserkuppe nach Libáň (375 km).

Fafnir II	
Länge	7,91 m
Spannweite	19 m
Gleitzahl	27
Geringstes Sinken	0.65 m/sec
max. Fluggewicht	350 kg
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h



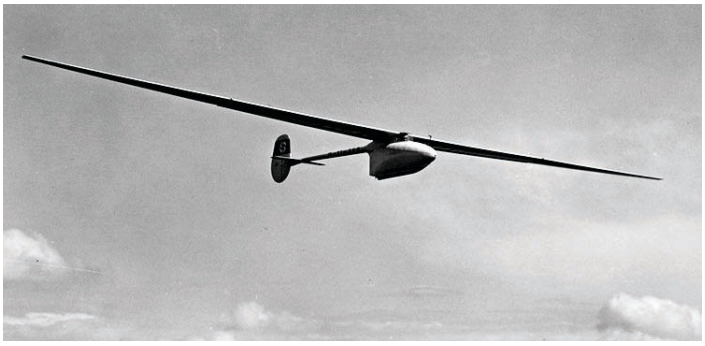
Heini Dittmar und Fafnir II

Nach dem Krieg war Heine Dittmar beim Augsburger Verein für Luftfahrt und wenn er dort mit den anderen Experten diskutierte, gehört ich immer zu dem begeisterten Zuhörern.



Bei Wiederzulassung des Segelflugs 1951 gab es zwar noch keine Neukonstruktionen, aber die Vorkriegsflugzeuge hatten sich ja auch nach Einführung des Gold-C weiterentwickelt. Mit der D-30 Cirrus, wurde z.B. 1938 von der Akaflieg Darmstadt eine echte Orchidee geschaffen. Ein neuer Anreiz war nötig und das Segelflug-Leistungsabzeichen “Gold mit Diamanten” wurde 1951 eingeführt.

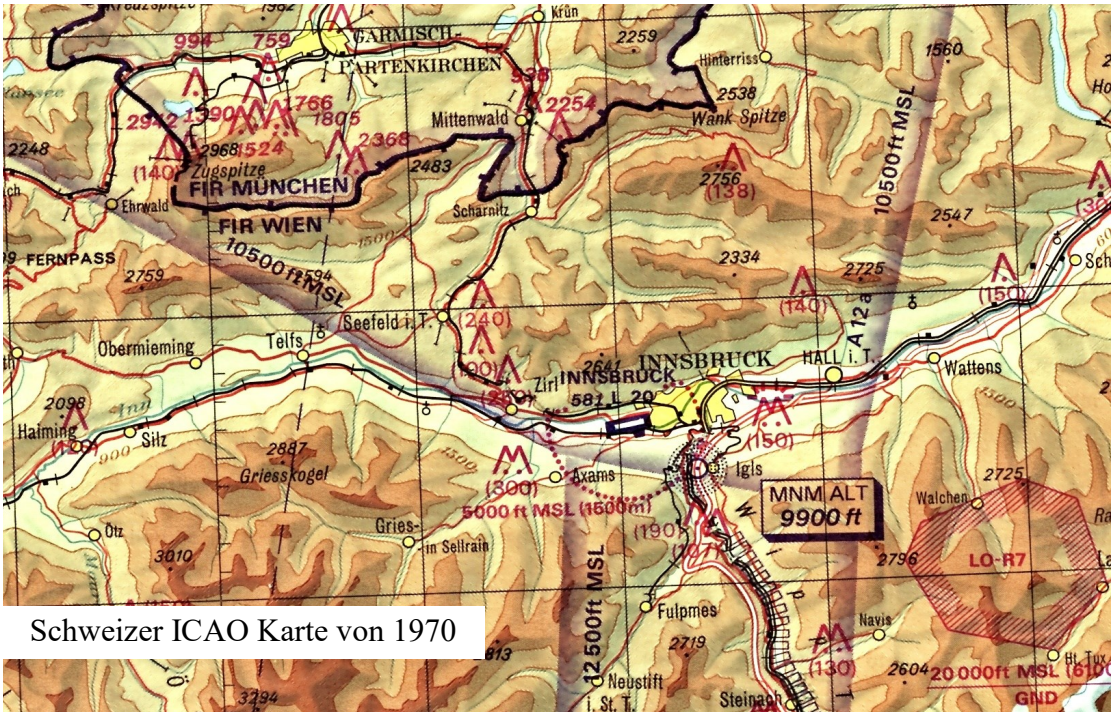
D-30 Cirrus	
Länge	6,87 m m
Spannweite	120,10 m
Gleitzahl	37,6 bei 70 km/h
Geringstes Sinken	0.55 m/sec
max. Fluggewicht	288 kg
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h



Knappe 75 Jahre sind das nun und manch jüngerem, dem die Vergangenheit wenig interessiert, zaubert der Anblick dieses Abzeichens ein mitleidiges Lächeln ins Gesicht. Was sind heute noch 500 km, wenn die Orchideen aus 1000 m Höhe bis zu 60 km weit schweben.
Die 5000 m Startüberhöhung ist dafür etwas schwieriger geworden. Innsbruck als Föhnparadies gibt es nicht mehr und nur wenige Orte ohne Höhenbeschränkungen sind geblieben.

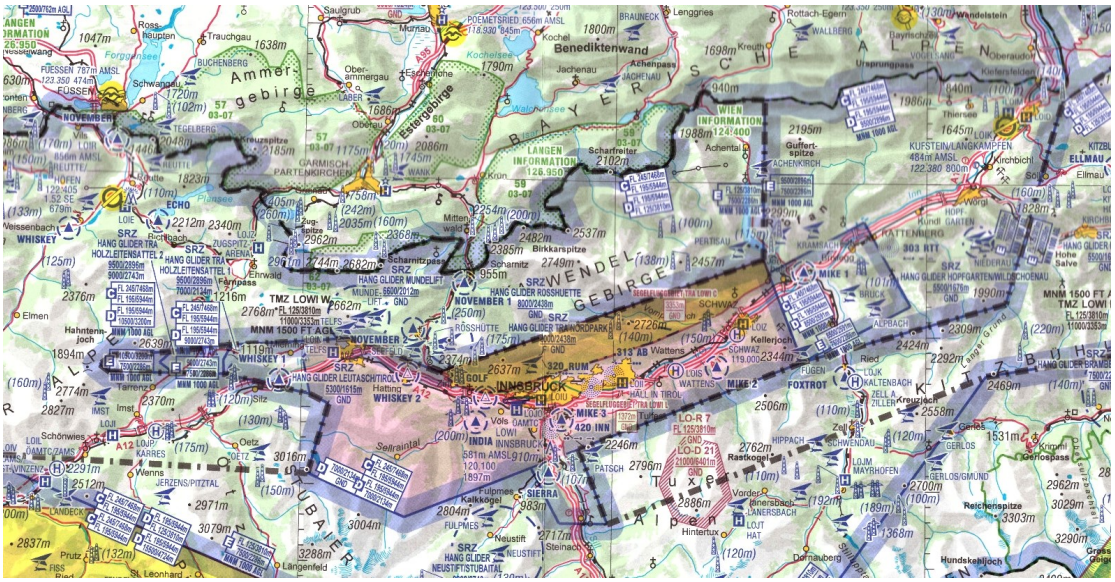
Föhnwind in Innsbruck:

Grundzutaten für den Föhn in Innsbruck sind ein Tiefdruckgebiet in Westeuropa und ein Hochdruckgebiet über Osteuropa. Luftstaus auf der Südseite und sinkender Luftdruck nördlich der Alpen führen zu einem Druckgefälle und zu starken Winden.
Bei Föhnbeginn herrscht am Boden ein leichter Westwind mit ca. 15 bis 25 km/h. Vom Brennerpass durch das Wipp Tal bläst ein starker Wind mit bis zu 75 km/h. Über den Patscherkofel herrschen Windgeschwindigkeiten bis 130 km.
Wenn sich der Föhn stabilisiert, dreht die Windrichtung von West auf Süd und die Windgeschwindigkeiten nehmen zu. Dieser Rotoreffekt führt zu mittleren- bis starken Turbulenzen. Durch das Inntal bläst jetzt südlicher und böiger Wind, der über die Nordkette wieder nach oben steigt.



Schweizer ICAO Karte von 1970

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



LCD-Anzeigen sind für die Luftfahrt ungeeignet.

Ja wie soll man nun so etwas bewerten. Da entwickelt einer aus unserem Verein ein Gerät mit dem alles einfacher geht und dann verhindern die Behörden den Einsatz.
Bisher hatten wir in unserem Motorsegler eines der üblichen VOR- Anzeigegeräte mit dem die Richtungsinformation zum UKW-Drehfunkfeuer abgelesen werden kann. Sollte sich einer einmal verfranzen, war dies ein geeignetes Hilfsmittel, um wieder auf den rechten Weg zu finden.
Da man alles verbessern kann entwickelte Walter Freter 1971 ein Funknavigationsgerät, das im Gegensatz zu den bisher eingesetzten Ausführungen wesentlich einfacher und sicherer arbeitete. Während die auf dem Markt befindlichen Geräte manuell abgestimmt werden mussten, zeigte das neue Gerät auf einer LCD-Anzeige die Richtung zum Funkfeuer automatisch an. Ferner wurde angezeigt, ob sich das Luftfahrzeug zum oder vom Sender wegbewegte. Natürlich wird in unserem Motorsegler dieses Gerät zu Testzwecken eingebaut und wir sind begeistert.
Das war nicht seine erste Entwicklung in diesem Bereich. Aufgrund einer Ausschreibung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt“ hat er 1957 ein Funkgerät mit kleinsten Ausmaßen und großer Reichweite entwickelt das dann von Walter Dittel Luftfahrtgerätebau Landsberg am Lech 1959 übernommen und unter der Bezeichnung SFG 4/59 in Serie hergestellt wurde.



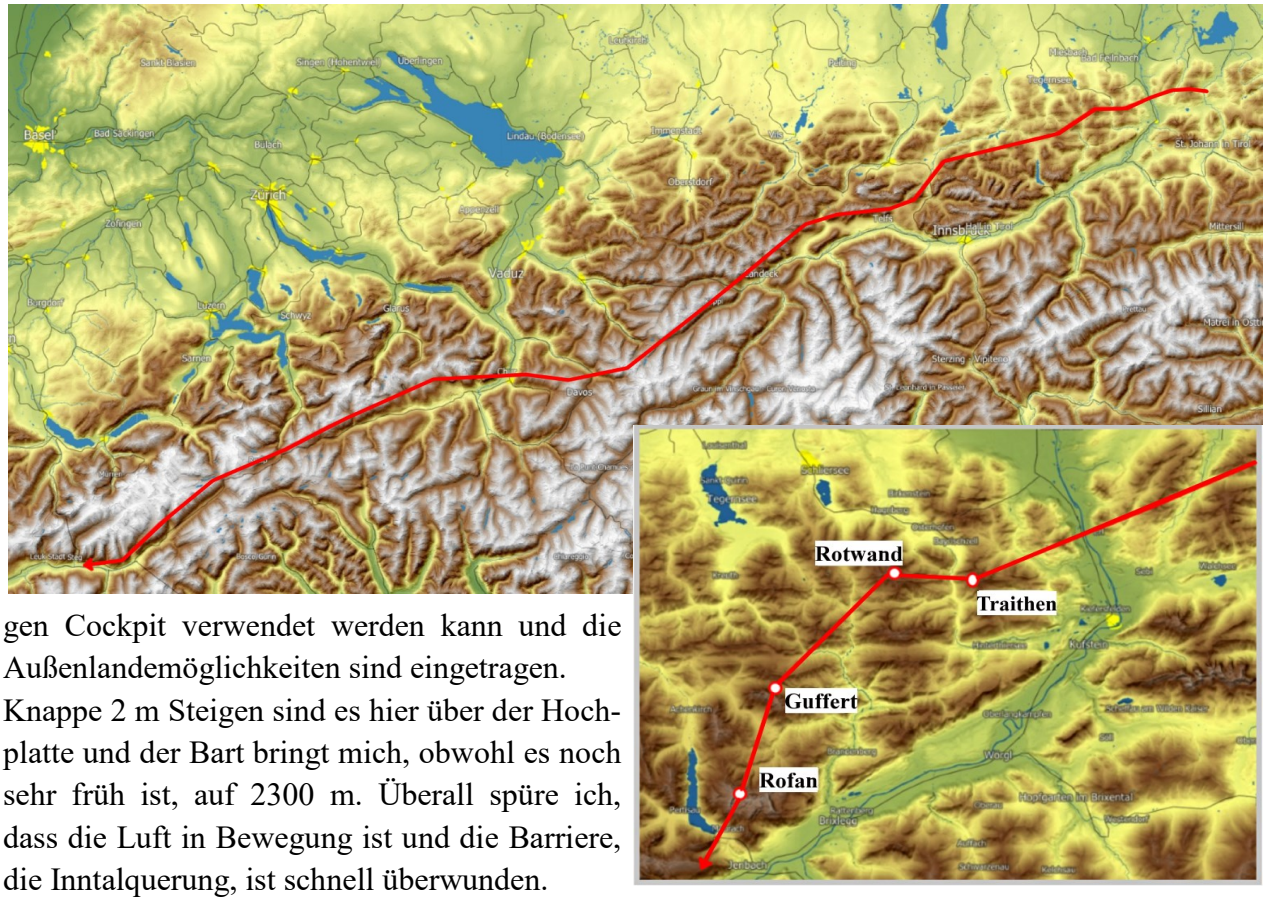
Zu einem recht professionellen Ergebnis hat das Basteln mit Bit und Platinen in diesem Fall geführt: Im Instrumentenbrett des kleinen Motorflugzeuges ist ein VOR-Navigationsfunkgerät zu sehen, das Walter Freter (im Bild) von der Segelfluggruppe Siemens-München mit einem Mikrocomputer so ausgerüstet hat,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

Diesen Fortschritt für die Funknavigation verhinderte das Luftfahrtbundesamt! Eine digitale Anzeige für ein Luftfahrzeug, so etwas hatte man bisher nicht, das ist doch bestimmt nicht sicher. Das vorgestellte Gerät mit einer mechanischen Anzeige, dazu könne man ja sagen, aber mit so etwas wie einer digitalen Anzeige, da habe man große Bedenken. Anscheinend saßen da Leute, die mit der neuen Technologie nicht viel anzufangen wussten.
Die Zulassung gestaltet sich auf Grund der digitalen Anzeige derart schwierig und kostspielig, dass nach langem Kampf von der Zulassung Abstandgenommen wurde. Diese fortschrittliche Entwicklung wurde deswegen nicht marktreif! Nur in unserem Motorsegler kam der Prototyp zum Einsatz und verrichtete über mehrere Jahre zur vollen Zufriedenheit seinen Dienst.

So weit die Flügel tragen

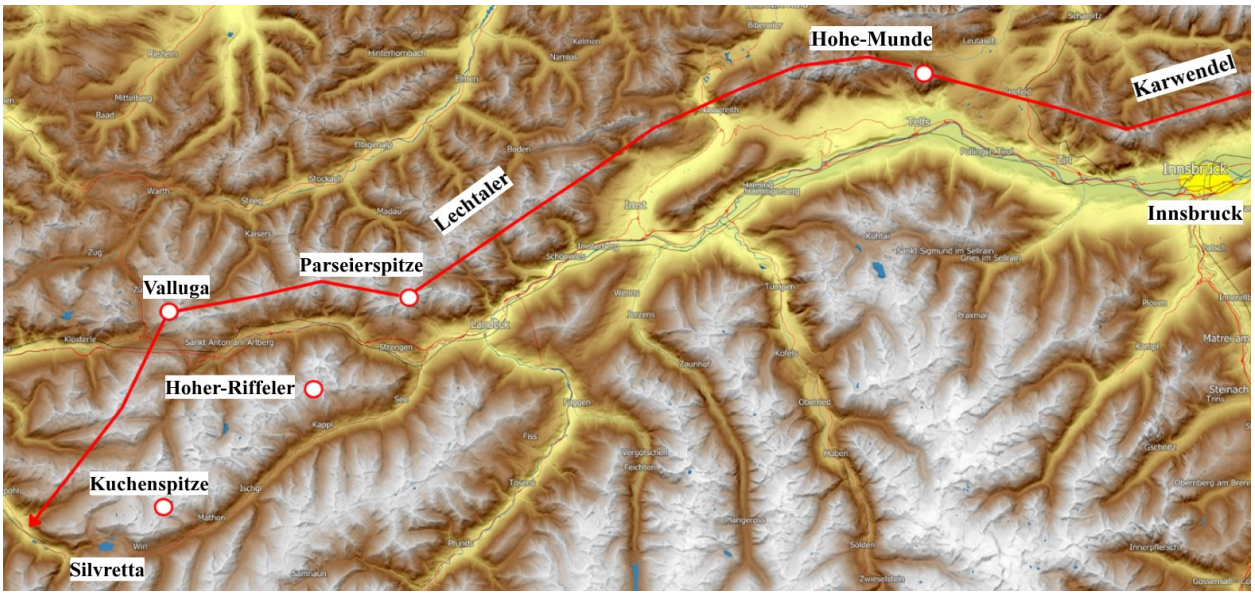
10.45 Uhr und ich klinke an der Hochplatte in 1000 m über Unterwössen aus. Heute will ich wieder einmal Neuland erkunden. Schon lange wurde über die Möglichkeit diskutiert, unser Fluggebiet nach Westen auszuweiten. Bisher war spätestes der Arlberg der Wendepunkt. Um die neue Gegend zu erkunden wurde mir vorgeschlagen soweit nach Westen zu fliegen wie es an einem Tag machbar ist. Für die Rückholung, egal wie weit ich komme sei gesorgt, wurde mir angeboten.

Es ist Freitag der 7.6.1976 und nun ist es soweit. Wenn man den Vorhersagen trauen darf, so ist heute der ideale Tag für so ein Abenteuer. Zwar soll es in der westlichen Schweiz gegen Abend eine leichte Neigung zur Gewitterbildung geben, aber manchmal bilden sich trotz Vorhersage auch keine Gewitter. Mein Plan über Chur ins Vordere Rheintal und dann über den Oberalp Pass möglichst weit nach Westen im Rohnetal zu fliegen steht fest. Die Abmessungen der Schweizer ICAO Karte, dieses Monster von 1,2 x 0,8 m, ist so zurechtgeschnitten und gefaltet, dass sie auch im engen Cockpit verwendet werden kann und die Außenlandemöglichkeiten sind eingetragen.



Knappe 2 m Steigen sind es hier über der Hochplatte und der Bart bringt mich, obwohl es noch sehr früh ist, auf 2300 m. Überall spüre ich, dass die Luft in Bewegung ist und die Barriere, die Inntalquerung, ist schnell überwunden.
Den Gipfel des Großer Traithen (1852 m), muss ich zwar wieder einmal von unten betrachten, aber nah am Hang geht es aufwärts. Nach einigen Schleifen bin ich wieder in Gipfelhöhe und kann kurbeln. Anscheinend ist der Bart über der Rotwand (1884 m) noch nicht richtig aufgewacht. Er bringt gerade mal einen Meter. Etwas vorsichtiger ist deshalb mein Weiterflug zur Guffertspitz (2194 m). Ich nehme jede Steigmöglichkeit mit und brauche dementsprechend lange. Jetzt beginnt die Basis anzusteigen. An der Guffertspitz sind es 2600 m.
Der kürzeste Weg wäre nun, so wie geplant, im nördlichen Karwendel nach Mittenwald. Die Hochkarspitze mit ihren 2482 m ist dort ein sicherer Thermikspender, aber auf den 35 km bis dorthin geht oft recht wenig. Mit dem Standard-Cirrus D-3000, den ich fliege geht das zwar etwas leichter, aber die Erfahrungen aus der Spatzen-Zeit lässt mich vorsichtiger agieren. Ich entschließe mich also entlang des Inntals meinen Weg fortzusetzen.

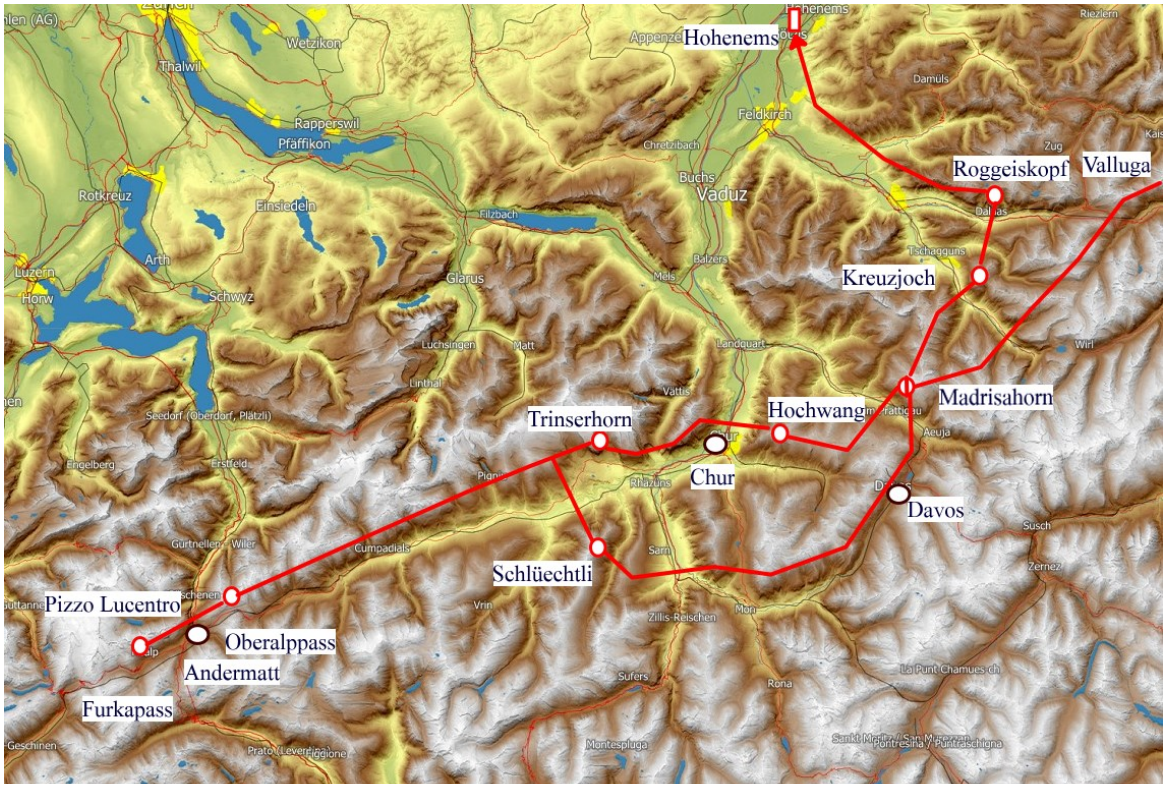
Ein kleiner Schwenk nach Süden zum Rofan und dann das Inntal entlang nach Innsbruck. Hier ist die Basis unterdessen auf über 2900 m angestiegen und ich komme gut voran. Mit dieser Höhe werde ich wahrscheinlich noch über dem Ostgipfel der Hohen-Munde (2592 m) ankommen. Ganz schaffe ich es nicht, aber die Ostflanke katapultiert mich regelrecht wieder auf Basishöhe.



Auch die Lechtaler gingen gut und jetzt bin ich 300 m über der Parseierspitze (3036 m). Meinen ursprünglichen Plan, das Paznauntal entlang zum Silvretta Stausee zu fliegen, verwerfe ich. Die Wolken dort sehen zwar ganz ordentlich aus, aber die 25 km zwischen Hoher Riffler (3168 m) und Kuchenspitze (3146 m) bietet mir zu wenig Spielraum zwischen Gipfel und Wolkenuntergrenze. Ich fliege also zum Arlberg-Pass weiter. An der Valluga (2809 m) muss ich mich endgültig entscheiden. Ich nehme den direkten Weg nach Chur und betrete damit Neuland.
Anfänglich läuft es auch noch ganz gut aber dann wird es immer zäher. Jetzt bedauere ich meine Entscheidung, dass ich nicht wie geplant das Paznauntal entlang zum Silvretta Stausee geflogen bin. Dort stehen wunderschöne Cumulus und hier geht es nur langsam voran. Ich versuche, möglichst wenig Umwege zu machen, aber die vielen Quertäler kosten Zeit.
Es geht über das Madrisahorn (2826 m) zum Hochwang (2534 m) bei Chur. Hier sind die Wolken verwaschen und die Steigwerte sind dementsprechend. Zwar habe ich schon gehört, dass das Churer-Becken seine Tücken hat, aber von der Ferne hatte man den Eindruck man könne sich gut durchmogeln. Das Ergebnis dieser Selbstüberschätzung sind schwache Bärte, die einen kurzzeitig hoffen lassen um dann abrupt ihre Dienste einzustellen. Es dauert lange bis ich wieder an der Basis bin um an eine Talquerung denken zu können. Auch die westliche Talseite benimmt sich nicht besser. Ein Anschluss ist schwer zu finden und ich komme immer tiefer. Zwischendurch bewegt sich die Luft zwar, aber auskurbeln kann man das Zeug nicht. Ich denke schon ans Umkehren als ich am Fuße des Ringelspitz (3247 m) endlich eine Stelle finde, an der etwas an Höhe gutgemacht werden kann. Jetzt bin ich wieder so hoch, dass ich an der Bergflanke entlang, nach besserem Steigen suchen kann. In einem Kar etwas östlich von Flims finde ich brauchbare Steigwerte nah am Hang. Erst im oberen Bereich nehmen die Steigwerte zu, die Thermik löst sich hier vom Hang und ich kann kurbeln. Die Basis liegt hier etwas über Gipfelhöhe, steigt aber in Richtung Oberalp Pass kräftig an.

Endlich Zeit zum Ausschnaufen. Es ist unterdessen $16^{\underline{15}}$ Uhr. Das Churer Becken hat viel Zeit gekostet, aber das Vordere-Rheintal entschädigt mich. In guter Thermik, teilweise im Geradeausflug geht es das Tal entlang und der Oberalp-Pass bringt mich auf 3500 m.

An den Wolken sind die ersten Anzeichen zur Überentwicklung zu erkennen. Ich überspringe Andermatt und kann vom Pizzo Lucentro (2963 m) aus meinen geplanten weiteren Weg gut erkennen. Der schaut nicht gut aus. Über dem Furkapass steht eine auseinandergelaufene Wolke aus der es anscheinend bereits leicht regnet. Soll ich es trotzdem riskieren? Auf der anderen Talseite könnte man vielleicht am Schauer vorbeikommen um dann ins Rohne-Tal abzugleiten. Wenn es aber weiter zumacht bis ich dort bin, muss ich umdrehen, hänge womöglich irgendwo im Lee und komme nicht mehr bis Andermatt zurück. Die Landschaft unter mir ist unlandbar und nur Andermatt bietet laut meiner Karte die Möglichkeit, meinen Vogel einigermaßen sicher hinunter zu bringen.



Die Entscheidung fällt mir nicht leicht. Das Ziel so nahe und dann diese Wolke an der man vielleicht vorbeikommt, vielleicht aber auch nicht. Dann habe ich den Eindruck, dass der Regen stärker wird und die Wolke sich weiter ausbreitet. Dies gibt den Ausschlag. Der Kampf zwischen Ehrgeiz und Vernunft fällt zu Gunsten der Vernunft aus und ich breche den Flug ab.

Die Probleme im Churer-Becken brauche ich nicht noch einmal. Deswegen springe ich bei Flims auf die andere Talseite und versuche das Gebiet weiträumig in Süden zu umfliegen. Langsam arbeite ich mich über Davos und dem Madrisahorn zum Kreuzjoch (2398 m) bei Schrunz vor. Zwar kann ich hier wieder etwas Höhe machen, aber um sicher über den Arlberg zu kommen reicht es nicht. Die Wolken beginnen langsam abzutrocknen. Am Roggeiskopf (2284 m) versuche ich es noch einmal. Dort kann ich im Hangflug zwar die Höhe halten, aber richtig steigen kann ich nicht. Langsam muss ich mich damit abfinden, dass mein Ausflug in neue Gefilde zu Ende geht. Mit meiner derzeitigen Höhe von 1900 Meter komme ich hinaus ins Rheintal und auch die 40 km bis zum Flugplatz Hohenems (432 m) dürften keine Schwierigkeiten machen.

Etwas schwierig wurde es dann doch noch. Ich hatte den Gegenwind im Rheintal nicht in meine Überlegungen mit einbezogen. Hohenems musste ich im Direktanflug angehen. Die Höhe für eine saubere Platzrunde hatte ich nicht mehr.

Eine späte Erkenntnis

Freitag der 29.4. 1977 Ein illustres Völkchen trifft sich bei Bölkow in Ottobrunn zum Meinungsaustausch. Jochen von Kalckreuth hat eingeladen und die Spitzen der deutschen Segelflugszene ist anwesend. Wir, Dieter Bötcher, Gustaf Leyendecker und ich dürfen auch dabei sein
Die verschiedensten Themen werden angesprochen. Eines davon ist das Verhalten bei Föhnflügen. Bei der Frage ab welcher Höhe der Einsatz von Sauerstoff erforderlich ist gehen die Meinungen auseinander. Während die Mehrzahl die Meinung vertrat, dass der Sauerstoffeinsatz schon ab 3500 m sinnvoll sei, sind andere der Auffassung, dass je nach körperlicher Verfassung erst zwischen 4500 und 5000 m Sauerstoff zwingend notwendig ist. Jochen von Kalckreuth erwähnte, dass er, abhängig von seiner Träningszustand, erst kurz vor 6000 m zum Sauerstoff greift. „*Dort oben hab ich noch nie ein Verbotsschild gesehen*“ meinte er scherzhaft auf die Frage nach der Zulässigkeit derartiger Höhenflüge außerhalb der offiziellen Föhnfluggebiete.
Wir sitzen an diesem Abend mit Jochen noch lange zusammen. Er erinnert sich noch gut an unser erstes Zusammentreffen 1962 in Unterwössen und an seine damalige Außenlandung im Inntal, bei der ich als Rückholer tätig war.

Sontag der 1.5.1977 In Unterwössen bläst der Föhn. Da keine unserer Maschinen zu diesem Zeitpunkt mit Sauerstoff ausgerüstet ist haben wir, Dieter Bötcher, Gustaf Leyendecker und ich, ein Problem. Wie hoch können wir ohne Sauerstoff gehen ist die Frage. Die Meinungen am vergangenen Freitag waren ja nicht einheitlich. Jeder von uns hat schon ohne Schwierigkeiten an der 4000 m Marke gekratzt. Ich hatte auch im Himalaya am Tilicho Lake in 4920 m keine Anzeichen der Höhenkrankheit, nur etwas schlechter geschlafen hatte ich damals. Natürlich war ich dort durch einen mehrtägigen Aufenthalt in Hochlagen akklimatisiert. Wenn man sich nur wenige Minuten in solchen Höhen ohne Sauerstoff befindet, müsste dies ohne Gefahr möglich sein, war die einhellige Meinung. Außerdem ist in einer Anweisung der ehemaligen Luftwaffe zu lesen, dass wer sich selbst beobachtet die ersten Anzeichen der Höhenkrankheit nicht übersehen wird und das gibt den Ausschlag. Es wird beschlossen spätestens in 5000 m Höhe den Flug abzubrechen und schnellstmöglich wieder unter 3500 m zu sinken. Während der gesamten Flugdauer wollten wir uns gegenseitig mittels Funkkontakt überwachen.
Es ist ein typischer Frühjahrsföhn. Am Boden recht turbulent und dann, bereits in 1000 m, steht man in der Welle. Der Schlepppilot der Traunsteiner Piper, Elmar Reitmeier, hat mich in 1000 m an der Hochplatte ausgeklinkt und nun stehe ich am Ausgang des Achentals in der Welle. Es ist eine Freude zu sehen wie schnell sich der Höhenmesser dreht. Auch die Kommunikation mit den anderen Maschinen funktioniert einwandfrei. Zum Genießen der Landschaft bleibt kaum Zeit. Schnell nähere ich mich der 5000 m Marke und nun heißt es Klappen raus, den Vogel in den Slipp und runter auf 3500 m. Ich fliege gegen Süden und bin über dem Klobenstein am Ende des Achentals wieder in der Welle. Das Spiel beginnt von neuem. Hinauf auf 5000 m, die Klappen heraus und wieder herunter auf 3500 m. Auch auf der Ostseite, zwischen Zahmen– und Wilden Kaiser erwische ich eine Welle und kann noch einmal auf 5000 m klettern. Wie hoch diese Welle reicht erfahren wir durch einen der Sauerstoff an Bord hat. Er meldet sich aus über 7000 m.

Mittwoch der 4.5.1977 Wieder bläst der Föhn und diesmal noch kräftiger. Ich sitze in meinem Büro in München und tröste mich mit Erinnerungen an das vergangene Wochenende. Probiert es heute jemand und wie hoch es wohl gehen wird? Einen Tag später weiß ich es. In der Zeitung steht, dass ein Segelflugzeug bei einem Föhn-Flug in Krün (zwischen Walchensee und Mittenwald) abgestürzt sei. Es war Jochen von Kalckreuth.

Der Segelflug verlor damit nicht nur einen Spitzenpiloten des Alpenflugs, sondern auch eine Persönlichkeit, die durch ihre schriftstellerische Fähigkeit die Faszination unserer Sportart wiedergeben konnte.

Der Absturz von Jochen von Kalckreuth war der Anlass sich näher mit dem Problem Sauerstoffmangel zu beschäftigen.
In den Höhenflugregeln der Luftwaffe von 1941, die wir mit einer Dräger Membranlunge bekommen hatten, steht:

> Fliegen über 4000 m ohne Sauerstoffatmung ist verboten. Zwischen 4000 und 7000 m ist Luftbeimischung zum Atmungssauerstoff zulässig. In 8000 m Höhe muss reiner Sauerstoff ohne jede Luftbeimischung geatmet werden.

Und bei der Höhenkrankheit heißt es:

> Der gegen Sauerstoffmangel empfindlichste Teil des menschlichen Körpers ist das Gehirn. Hieraus entstehen verhängnisvolle Krankheitserscheinungen geistiger Art. Es leidet die Selbstkritik und die Urteilsfähigkeit über den eigenen Zustand. Daher werden auch die ersten körperlichen Symptome oft übersehen, ja sogar eine überstandene Höhenkrankheit später abgestritten. Danach stellen sich als weitere Erscheinungen Gleichgültigkeit, Willensschwäche und Schläfrigkeit ein. Auch grundlose Heiterkeit oder Aufgeregtheit kann vorkommen.

Es war uns allen klar, dass jeder auf die Sauerstoffunterversorgung anders reagiert. Nur wie man in welcher Höhe reagiert und welche Anzeichen beim Einzelnen auftreten würden, das war nicht klar. Um dies herauszufinden benötigt man eine Unterdruckkammer, die aber für einen normal Sterblichen selten zugänglich ist.
Einer der vier Domizilvereine in Unterwössen ist die „Bundeswehr Sportfluggruppe Neubiberg“. Nach langwierigen, zähen Verhandlungen schafften sie es, dass wir Zivilisten unsere Höhentauglichkeit in einer Unterdruckkammer des Fliegerhorstes Fürstenfeldbruck testen konnten. Nach aufwendigem Papierkram und einer medizinischen Untersuchung durften wir in der Kammer Platz nehmen. Wir bekamen Aufgaben gestellt und der Luftdruck wurde in kleinen Stufen reduziert.
Das Ergebnis dieses Versuchs war ernüchternd. Keiner erreichte ohne Ausfälle die Höhe, die er sich selbst zutraute. Die Symptome, die dabei auftraten waren bei keinem gleich. Bei mir machte sich ab 4300 m eine Verminderung der Konzentrationsfähigkeit bemerkbar. Dieses äußerte sich dadurch, dass ich bei der Zuordnung von farbigen Stäbchen in farbige Löcher die ersten Fehler machte. Bei anderen begannen die Symptome bereits bei 3400 m und am schlimmsten war es bei einem starken Raucher. Bei ihm traten die ersten Anzeichen bereits in einer Höhe von 2800 m auf.
Die Erkenntnis aus dem Besuch:

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

Und das Ergebnis:

- Wenn kein Sauerstoff an Bord ist, werden längere Flüge in Höhen über 3500 m vermieden.
- Nie wieder ohne Sauerstoff in Höhen über 4000 NN, auch nicht kurzzeitig. Die Gefahr der veränderten Wahrnehmung und der Selbstüberschätzung ist viel zu groß.

Miteinander reden müsste man halt.

Wird ein Verein 25 Jahre alt dann darf er sich schon mal einen größeren Wunsch erfüllen. Bei der Segelfluggruppe Siemens war dies 1978 der Fall, ein neuer Doppelsitzer, ein TWIN-Astir (D-1000) stand auf dem Wunschzettel.
Unser Vorstand Dr. Dr. Götz Scherff hatte es wieder einmal geschafft einen Zuschuss zu organisieren, der zusammen mit einer Vereinsumlage diese Anschaffung ermöglichte.
Am 17.6.1978 war es dann soweit. Am Flugplatz in Unterwössen standen die Vereinsmitglieder und erwarteten ihren neuen Vogel, der per Luft von Mindelheim-Mattsies nach Unterwössen überführt wurde.



Wir, das heißt Götz Scherff als Pilot und ich als Sicherheitsballast hingen unterdessen hinter unserer Do 27, die von Gustl Leyendecker geflogen wurde.

Ideal für so einen Lufttransport konnte man das etwas böige Wetter mit seiner geschlossenen Wolkendecke bei ca. 350 bis 400 m über Grund nicht gerade nennen. Zeitweise wurden wir recht ordentlich durchgeschüttelt und da war es nicht so leicht für meinen Vordermann den trägen Vogel hinter der Do zu halten. Vermutlich wäre eine Woche Hantelträning die richtige Vorbereitung für so einen Überführungsflug gewesen. Die Ruderkräfte, die bei einer etwas höherer Geschwindigkeit auftreten waren ungewohnt und wir hatten es eilig da wir in Mattsies gebummelt hatten,
Götz war ein hervorragender erster Vorsitzender aber, wie er selbst meinte, ein Pilot mit wenig Übung. Ich hatte das Gefühl, dass er froh war, wenn ich zwischendurch mal eingriff und den Vogel wieder hinter die Schleppmaschine brachte. Meistens schaffte er dieses Manöver aber seine Anspannung war deutlich zu spüren.
Als der Schleppzug gerade den Rand des Starnberger Sees bei Feldafing überflogen hatte und mein Vordermann bemüht war den schweren Bock wieder hinter die Do zu bringen, löste sich nach einer kräftigen Böe das Schleppseil von der Do-27.
350 m sind nicht gerade viel zur Vorbereitung einer Außenlandung und da meine Erfahrung damit etwas wesentlich höher war als die meines Vordermannes, übernahm ich das Weitere.

180° Kehrtkurve, zurück zum Ufer, Schleppseil an einer Stelle ausklinken, an der man es wiederfinden kann (haben wir natürlich nicht wiedergefunden) und eine geeignete Landewiese suchen.
Na ja, zum Suchen hatte ich nicht viel Zeit und das Angebot von geeigneten Flächen in der buckligen Landschaft war sehr bescheiden. Eine bereits gemähte, eingezäunte Wiese mit offenem Gatter, die ich im Direktanflug erreichen konnte bot sich an.
Quer zur Wiese verläuft eine Straße, auf der ein Bauer mit seinem Traktor unterwegs ist.
Hoffentlich will der nicht auch auf diese Wiese, die Einfahrt hat er ja schon fast erreicht.
Links von mir, auf der anderen Seite der Alleebäume, liegt ein sanft ansteigender, mit hohem Gras bewachsener Hang. Der könnte als Notlösung infrage kommen, aber das gibt dann eine Landung hangaufwärts.

Natürlich beanspruchte der Bauer seine Wiese und biegt vor mir ein. Wenn ich den jetzt noch überfliegen wollte, müsste er wahrscheinlich den Kopf einziehen und die Landebahn wäre dann trotzdem zu kurz.



Es bewahrheitete sich wieder einmal, dass das Einplanen eines Ersatzlandefeldes nicht gerade das Schlechteste ist.

Linkskurve über die Alleebäume, hinter den Bäumen kurz andrücken, um für den leichten Gegenhang genügend Fahrt aufzubauen, und dann weich aufsetzen, so dachte ich.

Leider habe ich in meiner Anspannung aber nur gedacht und nicht mit meinem Vordermann geredet. Besser wäre es gewesen ich hätte ihn von meiner Absicht in Kenntnis gesetzt.



Beim Fahrtaufholen hinter den Bäumen glaubte er, ich würde den Vogel in den Boden bohren. Sein rein instinktiver Griff zum Knüppel bewirkte, dass aus der sanften Landung eine Sacklandung wurde, die unser Fahrwerk mit dem Bruch einer Lagerschale quittierte.

Anstelle durch die Luft ging es also diesmal per Straße nicht nach Unterwössen sondern zurück nach Mattsies.

Zur 25-Jahrfeier war der TWIN dann trotz aller Widrigkeiten in Unterwössen und einer zünftigen Feier stand nichts mehr im Wege.



Osterfliegerlager in Lienz

Wenn anderswo an Ostern bereits fröhlich geflogen wurde, da saßen wir in den 70er Jahren in Unterwössen meist noch am Boden. Da in den Wintermonaten die Sonne den Flugplatz Unterwössen meidet, lag dort meistens der Schnee zu Ostern noch so hoch oder der Platz war noch so nass, dass an einen ordentlichen Flugbetrieb nicht zu denken war. Ein Ausweichplatz musste her.

Helmut Grix, ein befreundeter Segelflieger und Stammgast in Unterwössen, hatte in den vergangenen Jahren das Gelände auf der Alpensüdseite bereits erkundet und 1975 am Flugplatz Lienz-Nickolsdorf ein Osterfliegerlager organisiert. Da die Nickolsdorfer in der Regel erst ab Mai den Flugbetrieb aufnahmen, musste er mindestens 8 Flugzeuge zusammenbringen damit dieses Vorhaben in die Tat umgesetzt werden konnte. Seine Berichte über ihre Flüge in Osttirol, Kärnten und Südtirol gaben den Ausschlag, dass auch wir uns für Lienz entschieden.



Zum ersten Mal fand für uns 1979 in den Osterferien ein Fliegerlager in Lienz statt. Im Konvoi mit Cirrus (D-3100) Astir CS (D-7000) und der ganzen Familie ging es über den Felber Tauern Pass nach Osttirol. Sigi Bodner, der Obmann (Vorsitzender) der Lienzer Segelflieger, hieß uns mit so einer Herzlichkeit willkommen, dass der Eindruck entstand man gehöre schon seit Jahren zu seinen Gästen. Das Ergebnis davon war, dass wir über mehrere Jahre die schadhaften Instrumente seines Vereins mit nach Unterwössen nahmen und dort reparierten. Wir hatten uns in unserer Werkstatt die nötige Einrichtung dafür geschaffen.



Obwohl das Wetter 1979 und damit die Ausbeute beim ersten Ausflug nach Lienz nicht gerade überwältigend war, hat uns Lienz zum Wiederkommen animiert. Nicht nur die Flüge bis zum Dobratsch im Osten und bis nach Sterzing im Westen waren dafür ausschlaggebend. Die Atmosphäre am Platz und der Kontakt mit Gleichgesinnten trug genauso dazu bei wie das Urlaubsvergnügen der Familie. Da sich jeweils 2 Mann in dieser Woche eine Maschine teilten blieb genügend Zeit für gemeinsame Aktivitäten.

Von da ab ging es 30 Jahre lang regelmäßig an Ostern auf die Alpensüdseite.

Aufrüsten



Es tut sich etwas in unserem Verein. 1977 wurde von der FAI eine neue Wettbewerbsklasse eingeführt, die sogenannte „15-m-Klasse“. Diese Klasse schreibt als einzige Beschränkung eine Spannweite von maximal 15 m vor und nun konnten die Entwickler ihren Ideen freien Lauf lassen. Bei Schleicher wurde die ASW 20 speziell für diese Klasse konstruiert und so einen Vogel wollten wir haben. Einer der beiden Standard Cirrus wurde verkauft und dafür eine ASW 20 bestellt.

Am 15.Juni 1980 stand dann das neue Flaggschiff unseres Vereins (D-2020) in Unterwössen und Gustaf Leyendecker und ich konnten es testen. Wir machten uns mit den Wölbklappen, die in fünf Stellungen zwischen -11° und +55° rastbar sind, vertraut und dann konnte es losgehen.

Erstaunt war ich über das stabile Verhalten in der ersten Phase beim F-Schlepp. Mit Wölbklappenstellung 2 (-6°) wurde mit minimaler Tendenz zur Flügelablage angeschleppt, bei 50 km/h in die Stellung 3 (0°) gewölbt und bei knappen 80 km/h war ich in der Luft. Schnellflug, Langsamflug, Trimmung, Kurbeln, Slippen, alles wird ausprobiert und nirgends finde ich ein Haar in der Suppe. Der Vogel lässt sich mit zwei Fingern steuern und seine weichen Flügel schlucken manch harten Schlag. Ich verliebte mich sofort in das tolle Flugverhalten und die Wendigkeit.

Solange man die Wölbung in Stellung 3 lässt benimmt sich die ASW 20 wie jedes andere gute Standardflugzeug. Als Wölbklappenflugzeug ist dies dann schon etwas Anderes. Mir wird schnell klar, dass zur Beherrschung der verschiedenen Einstellungen noch einige Trainingsstunden erforderlich sein würden.

	ASW 20	**G 104** (Seed Astir II B)
Spannweite	15 m	15 m
Gleitzahl	ca. 42 bei 115 km/h	ca. 41 bei 120 km/h
Geringstes Sinken	0,59 m/s bei 84 km/h	0,57 m/s bei 75 km/h
max. Fluggewicht	454 kg	400 kg
Höchstgeschwindigkeit	265 km/h	270 km/h
Mindestgeschwindigkeit	km/h	70 km/h

Und dann das Landen. In Stellung 3, wie bereits erwähnt, hat man ein Standardflugzeug, aber es gibt ja noch die Stellungen 5 (+55°) die ich nach einigen Flugstunden ausprobiere. Rastet man diese Stellung und benutzt dazu noch die Bremsklappen, geht es steil nach unten. Gerade mal einen Gleitwinkel von 1 zu 4 erreicht man und der Abfangbogen sollte schon exakt passen. Der Bodeneffekt hält die 20 noch in der Luft und ein Durchsacken, auch aus geringer Höhe, soll für das Fahrwerk und dem eigenen Wohlbefinden nicht förderlich sein. Wer es nicht ganz so eilig hat, dem sei die unbezeichnete Rasterung zwischen 4 und 5 (+38°) empfohlen. Die reicht auch für kurze Landungen und erfordert keinen so steilen Anflug.

Und noch ein neues Flugzeug gab es 1980. In München Sendling sind die Firmen Siemens und Grob Nachbarn mit freundschaftlichen Beziehungen. Da am Werksgelände von Siemens Platznot herrschte hat es Burkart Grob ermöglicht, dass wir unsere Vereinswerkstatt in einer seiner Gebäude einrichten konnten. Unsere beiden Standard Cirrus hatte Grob produziert und nun bot er uns im Herbst 1980 einen Speed-Astir II B mit kurzer Lieferzeit an. Damit konnte die Vereinsphilosophie, immer zwei gleichwertige Flugzeuge zu besitzen, wieder erfüllt werden.

Die Grob G 104, der Speed-Astir hatte seinen Erstflug am 3. April 1978 und wurde in den Versionen Speed-Astir II und II B insgesamt 108 mal gebaut.

Der Speed Astir

1981 konnten Gustl Leyendecker und ich den neuen Speed-Astir II B (D-3500) an Ostern nach Lienz entführen und ausgiebig testen.

Früher als sonst waren wir am Platz denn uns war klar, dass sich der Speed-Astir beim Aufrüsten nicht mit der ASW 20 messen kann. Die Flügel mit über 72 kg pro Stück kann man nicht als rückenfreundlich bewerten und die durchgehende Wölbklappe verhindert das Anheben der Fläche im Endleistenbereich. Man braucht beim Montieren also eine Hebevorrichtung und einen dritten Mann. Auch der Ruderanschluss beim rechten Flügel ist etwas umständlich. Der Flügel wird bis auf ca. 4 cm an den Rumpf heran geschoben und in dieser Position die Ruder angeschlossen. Am besten verwendet man eine Holzleiste als Abstandshalter, dass keiner die Fläche an den Rumpf schieben kann während man mit seinen Fingern dazwischen herumfummelt.
Wie vermutet benötigten wir für das Aufrüsten der Maschine erheblich länger als bei der ASW 20. Aufbauen ist das eine, das wird irgendwann zur Routine. Wie entspannt man mit diesem Vogel in der Luft zurechtkommt, ist bedeutend wichtiger und davon wollte ich mir ein Bild machen.
Am Start- und Schleppverhalten gibt es bis auf ein nervöses Höhenruder nichts Auffälliges. An der „Roaner Alm“, dort wo die Straße über den Iselberg in Richtung „Groß Glockner“ abzweigt, wird ausgeklinkt. Nach einigen Achten bin ich über der Hangkante und kann kreisen. Der Bart ist sehr eng. Mit ca. 45° Querlage arbeite ich mich hoch. Dabei ist viel Stützquerruder notwendig und der Flieger schwimmt ein wenig. Auch das Rollverhalten scheint um einiges träger zu sein als das der ASW 20.



Als nächstes kann ich mich mit einer Besonderheit des Speed Astir, dem Wölbklappenhebel, vertraut machen. Es gibt keine vorgegebene Rasterung, die Einstellung ist stufenlos. Der Hebel ist über einen Bowdenzug mit dem Fahrtmesser gekoppelt. Um die Optimale Wölbklappenstellung zu erreichen wird ein beweglicher, blauer Bereich innerhalb der Skala, der sich mit dem WK-Hebel mitbewegt einfach dem Fahrtmesserzeiger nachgeführt und zur Deckung gebracht. Es dauert einige Zeit bis ich das einigermaßen im Griff habe. Man muss nämlich ständig nachtrimmen damit die Ruderkräfte gering bleiben.
Bei Bruneck steigt eine Libelle knapp unter mir in den Bart ein und hat mich im Nu ausgekurbelt. So etwas weckt natürlich den Ehrgeiz. Gegen eine leichte Libelle kommt der Speed mit seinem hohen Gewicht beim Steigen nicht an. Beim Vorflug macht er dieses Manko aber schnell wieder wett. Ich fliege schneller als er und am nächsten Bart steigt er erheblich tiefer unter mir ein als beim letzten Bart. Na ja, Gewicht schiebt halt und die exakte Anpassung der Wölbklappenstellung an die Geschwindigkeit dürfte auch dazu beigetragen haben. Dieses Vögelchen macht zwischen den Bärten Spaß, aber diesen Spaß muss man sich erarbeiten. Der steife Flügel teilt einem die Thermik gut mit. Bei ruppiger Thermik hat man aber richtig was zu tun.
Dann geht es zur Landung. In Stellung fünf oder sieben wölben, die Bremsklappen ausfahren und man kann ähnlich steil wie mit der ASW 20 anfliegen.

Fazit: Der Speed Astir ist ein Renner für gute Wetterlagen.

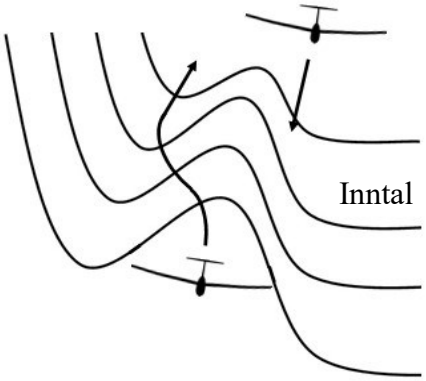
Ein Streckenfluglehrgang

Wie war das doch gleich. Ich brauche etwas Zeit um die Frage meines Hintermanns einigermaßen richtig beantworten zu können. Ich bin mit einem Flachlandflieger im Twin-Astir zum Dachstein unterwegs um ihm die Schönheiten des Alpinen Segelflugs näher zu bringen und nun löcherte er mich ständig mit Fragen. Warum fliegst du diese Kante an, die andere wird doch genauso von der Sonne angestrahlt. Hier am Hang ist doch Steigen, warum fliegst du hier mit Überfahrt. Wo würdest du hier landen“ usw. Den Großteil der Fragen konnte ich spontan beantworten, bei einigen aber war Nachdenken angesagt. Warum fliege ich immer genau diesen Punkt an obwohl der andere doch genauso vielversprechend aussieht. Dass dieser Punkt aus Erfahrung besser ist als der andere ist keine Erklärung. Warum er besser ist, dies ist eine Erklärung und deswegen war eine Antwort nicht so einfach. Es wird vieles zur Routine, wenn man öfters das gleiche tut und sich dieses bewährt. Der Mensch ist halt ein Gewohnheitstier.
Dass man sein erworbenes Wissen weitergibt ist selbstverständlich. Meistens geschieht es aber so nebenbei und deshalb nur bruchstückweise. Dieser Flug war ausschlaggebend alle Aspekte des Streckenflugs einmal in größerer Runde zu diskutieren. Das Ergebnis der Runde war der Wunsch an mich einen Streckenfluglehrgang zu organisieren.

Die Überlegungen für den Praxisteil machten die kleinsten Probleme. Die Strecken auf denen das im theoretischen Teil gebotene Wissen erprobt werden konnte waren schnell gefunden.
Der theoretische Teil verursachte etwas mehr Kopfzerbrechen. Wenn man sich im Laufe der Zeit auch einiges an Fachwissen angeeignet hatte, so war mir doch klar, dass dieses Wissen oft oberflächlicher Natur war. Arbeitet man sich dann in tiefere Schichten vor, kommt einem schnell die Erkenntnis: „Je mehr man weiß, je klarer wird einem, dass man nichts weiß“.
Da jede Antwort auf eine Frage in der Regel den Weg für weitere Fragen öffnet, fällt mir die Entscheidung bis zu welcher Tiefe man bei einem Lehrgang gehen kann nicht leicht.
Über die Grundlagen unseres Motors, der Sonneneinstrahlung gibt es genügend Informationsmaterial. Über deren Auswirkungen im Gebirge, dort wo die Hangneigung, Abreißkanten, Leebildung und Talwindsysteme einen wesentlichen Einfluss auf die Thermik haben, werden die Aussagen spärlicher. Dieses Thema scheint mir für eine Vertiefung angebracht.
Ein anderes Thema für einen Streckenflug im Gebirge ist die Sicherheit. Nicht nur Hindernisse wie Berg- und Materialseilbahnen, Lawinensprengseile und Hochspannungsleitungen sind es, die zu erhöhter Aufmerksamkeit auffordern, viel öfter ist es der Berg selbst, der das Flugverhalten beeinflusst. Selbst in 3000 m Höhe befindet man sich oft in Bodennähe und Hangfliegen will gelernt sein. Der Hangaufwind zwingt einen oft sehr nahe an die Felswand heranzugehen. Dort ist er zwar am stärksten, aber auch sehr turbulent. Örtliche Leebereiche sind oft nicht vorhersehbar und müssen ertastet werden. Hangfliegen ohne Überfahrt kann demnach tödlich enden.
Fliegt man im Verband ist dies auch ein Thema, das einer theoretischen Vorbereitung bedarf. Neben dem richtigen Ein- und Ausfliegen bei einem gemeinsam genutzten Bart ist vor allem das Verhalten beim Hangfliegen zu berücksichtigen. Zu der normalen Regelung, rechte Fläche am Hang hat Vorflugrecht und immer vom Berg weg kurven kommt noch hinzu, dass die Kollegen nie hinter einer Hangkante verschwinden dürfen. Sehen und gesehen werden verhindert Zusammenstöße und dies gilt nicht nur beim Hangflug. Wenn man in einer Gruppe zusammen fliegt achtet man meistens auf diese Maschinen. Aber da gibt es noch andere, wir sind bei gutem Wetter ja nicht alleine unterwegs, und diese Freunde muss man auch im Blick behalten. Luftraum Beobachtung ist wichtiger als auf die Instrumente zu starren.

Wie gesagt, je mehr man weiß, desto klarer wird einem, wie wenig man weiß“. Deswegen hat sich der theoretische Teil für den Streckenfluglehrgang auf 60 Overhead Folien aufgebläht, der dann lange Jahre auch der DASSU als Grundlage für ihre Streckenfluglehrgänge diente.
Die Diskussionen die bei der Vorbereitung für den Streckenflug entstanden, haben so manche Unklarheit beseitigt und nicht nur für die Teilnehmer war dies lehrreich, auch für mich wurde einiges klarer.
Theoretisch waren die Teilnehmer des Streckenfluglehrgangs also gut vorbereitet. Etwas Anderes war das mit ihrer Flugerfahrung. Alle waren sichere Piloten im erweiterten Platzbereich, aber den Stress der ersten Außenlandung, den hatten sie noch vor sich. Da bei Streckenflügen immer ein Absaufrisiko besteht, musste ich mir auch darüber Gedanken machen. Auch die notwendige Routine beim Flugzeug Handling am Boden fehlte ihnen noch. Unsere Vereinsmaschinen werden im Frühjahr aufgebaut, dann in die Halle gestellt und im Herbst wieder abgebaut.
Der praktische Teil begann also mit dem Organisieren einer Rückholmannschaft, Vorbereiten der Transporthänger, dem Auf- und Abrüsten und einer Ziellandung auf einem fremden Landeplatz. Hierfür bot sich der kleine Grasplatz Grabenstätt am Südostende des Chiemsees an. Bis dorthin sind es von Unterwössen aus 13 km. Ein F-Schlepp auf 800 m reichte aus um dort mit über 400 m anzukommen. Da hatte der Pilot noch genügend Zeit, um sich eine ordentliche Landeeinteilung auszuarbeiten und das ist ja auch die Höhe, in der man bei Gefahr einer Außenlandung in den Bergen, ein Landefeld ausgewählt haben sollte. Ein gut sichtbares weißes Band wurde als Ziellinie in Grabenstätt ausgelegt und die Anflüge konnten beginnen.
Für die meisten war es die erste Landung auf einem fremden Platz und dazu noch eine Ziellandung mit erfreulichem Ergebnis. Es gab nichts auszusetzen. Diese Aktion war ein voller Erfolg. Hatte man bei Einzelnen vorher noch den Eindruck, dass sie einer möglichen Außenlandung noch mit sehr viel Skepsis begegneten, so war nachher zwar der Respekt davor immer noch vorhanden, aber die Unsicherheit war verschwunden. Auch die vorher ausgearbeitete persönliche Checkliste für einen Überlandflug bewährte sich dabei. Diese Liste beinhaltet alles, von den Vorbereitungsaufgaben bis zur persönlichen Ausrüstung und dem Prozedere nach einer Außenlandung. Was für Überlandflüge notwendig war, war somit vorhanden.
Der Wettergott hatte Verständnis für unser Vorhaben und bescherte uns beim ersten Lehrgang 5 gute Tage, die meine Schützlinge sichtlich genossen. Die am Vorabend ausgearbeiteten Strecken wurden vor dem Start nochmals theoretisch erläutert und dann konnte es losgehen. Wir hatten uns Strecken zwischen 150 und 250 km ausgesucht, die ohne Probleme bewältigt wurden. Ohne Probleme, für meine Schützlinge wie sie am Abend behaupten. Für mich war es dagegen etwas anstrengender. Da gab es den Forschen, der vorwärtsstürmte und den Zögerlichen, der aufs oben bleiben großen Wert legte und deswegen langsamer war. Ich hatte es mir leichter vorgestellt einen solchen Haufen über eine längere Strecke zusammen zu halten. Aber nach einer Eingewöhnungsphase war auch dies kein Problem mehr.
Bei den abendlichen Auswertungen und Diskussionen über das Erlebte kamen auch andere Themen zur Sprache. Eine davon war die Beurteilung der eigenen Leistungsfähigkeit. Hierbei gingen die Meinungen weit auseinander. Während einer die Meinung vertrat er könnte seine Leistungsfähigkeit sicher beurteilen, bestanden bei den Anderen Zweifel an dieser Aussage.
Die körperliche Leistungsfähigkeit ist natürlich ein wichtiges Thema, aber es kommt nicht alleine darauf an. Die geistige Leistungsfähigkeit nimmt in unserer Sportart einen hohen Stellenwert ein. Besonders deutlich wird dies bei längeren Flügen, bei denen man 6 bis 7 Stunden unterwegs ist und ständig Entscheidungen zu treffen hat.

Was passieren kann, wenn diese Leistung nachlässt, dafür habe ich ein Beispiel.
Ich befinde mich auf dem Rückweg vom Arlberg. Anstrengend und turbulent war der heutige Tag und jetzt am späten Nachmittag lässt auch noch die Thermik sehr stark nach.
Zwischen Rofahn und Kufstein gibt es einen Geländeabschnitt, ähnlich eines engen, kurzen Tals, dessen Nordseite steil aufragt und dessen Südseite ins Inntal abfällt. Der zum Inntal abfallende Bergkamm trägt noch etwas und auf diesem fliege ich wenige Meter über den Baumwipfeln entlang.



Dann eine Schrecksekunde. Vor mir taucht in gleicher Höhe und etwas zum Tal hin versetzt eine Maschine auf, die mir entgegenkommt. Nach rechts, zum Tal hin ausweichen das geht nicht, er ist schon viel zu nahe und wenn ich jetzt einkurve flieg ich ihm genau vor die Schnauze. Unter ihm hindurch tauchen, auch das geht nicht, dafür ist kein Platz vorhanden. Ich bin ja nur wenige Meter über den Baumwipfeln. Ich kann also nur nach links, ins Tal hinein auszuweichen. Ein kleiner Schwenk nach links und schon bin ich unterhalb der Hangkante im Tal gefangen.
Jetzt ist guter Rat teuer. Das Tal steigt in meiner Flugrichtung leicht an. Über den Bergrücken ins Inntal hinaus komme ich aber nicht mehr und für eine Kehrtkurve ist das Tal viel zu eng. Auch der Talgrund ca. 150 Meter unter mir ist unlandbar.
Meine Ortskenntnisse verhindern vermutlich eine panische Reaktion. Mir ist bewusst, dass das Talende, das einige 100 m vor mir liegt, steil ins Inntal abfällt. Mit dem Gleitwinkel meines Spatzen müsste das grade so zu schaffen sein und so ist es. Nur wenige Meter sind es zwischen mir und dem dort stehenden Haus, aber dann hab ich wieder Luft unter den Flügeln und kann aufatmen. Der Schreck sitzt mir noch einige Zeit in den Gliedern und es dauert bis ich das Geschehene aufarbeiten kann.
Warum habe ich die mir entgegenkommende Maschine so spät entdeckt? Da die entgegenkommende Maschine keine Kurskorrektur vornahm gehe ich davon aus, dass er durch die tief stehende Sonne geblendet wurde und mich deshalb nicht sah. Außerdem hatte der Pilot auch nach den Hangflugregeln, rechte Fläche am Hang hat Vorflugrecht, sich vollkommen korrekt verhalten. Ich aber hatte die Sonne im Rücken und deswegen eine viel klarere und bessere Sicht. Und warum hab ich ihn so spät entdeckt?
Ich war spät dran und überall baute die Thermik stark ab. Vor mir lagen noch 45 km. Diesen kleinen Hang entlang konnte ich meine Höhe grade so halten und darauf konzentrierte ich mich voll. Hinzu kommt noch, dass ich mich knapp über die Hangkante bewegte und auch dies meine Aufmerksamkeit in Anspruch nahm. Der Flug so knapp über der Hangkante war kein Problem da ich ja jederzeit nach rechts, ins Inntal ausweichen konnte. Das Problem war also nicht meine Flugtechnik, sondern es war die nachlassende Aufmerksamkeit.
Ich war bereits über 6 Stunden unterwegs und dieser Tag war anstrengend. Am Ende eines solchen Tages, an dem man sich nur noch auf den sicheren Heimflug konzentriert und aufkommende Müdigkeit das Konzentrationsvermögen vermindert, ist ein Fehlverhalten wahrscheinlicher. Zu beachten ist hierbei, dass aufkommende Müdigkeit, wenn überhaupt, erst im Nachhinein wahrgenommen wird. Dies zeigt wieder einmal wie wichtig körperliche Fitness für unseren Sport ist.

Fallschirmfliegen

Wer kommt nur auf diesen blöden Gedanken. Manches ist mir schon eingefallen, aber dass ich einmal freiwillig aus einem Flugzeug springe, so etwas konnte ich mir nie vorstellen.
Einer dieser langen Abende nach einem erfolgreichen Flugtag war der Auslöser. Da wird über Erfolge berichtet aber auch über Begegnungen mit anderen Maschinen, die einem zu nahekamen. Dann wird diskutiert wie man im schlimmsten Fall wohl reagieren würde. Ist doch klar, man müsste aussteigen aber wie? Ausprobieren müsste man so etwas einmal meint einer und andere stimmen ihm zu. Die Mühldorfer Fallschirmspringer bieten doch einen Probesprung für diese Situationen an, kommt aus einer Ecke, und dort könnte man sich doch einmal unverbindlich erkundigen. Zustimmendes Gemurmel, keiner traut sich gegen den Vorschlag ein Veto einzulegen obwohl in den meisten Gesichtern keine Begeisterung zu sehen ist.
Der Herdentrieb schafft es, dass man an so einer Aktion teilnimmt und nun sitz ich in der Maschine und soll mich in die Tiefe stürzen. Während der theoretischen Einweisung war ich noch ganz zuversichtlich, aber je höher wir steigen umso mulmiger wird es mir. Die Auslöseleine des Fallschirms ist am Flugzeug gut verknotet, die Beine baumeln im Freien und die 600 Meter für den Absprung kommen immer näher. Dann ist die Absprunghöhe erreicht. Soll ich, soll ich nicht, aber man will ja nicht als Feigling dastehen also lasse ich mich fallen.
Es sind ja nur wenige Meter freier Fall bis der Fallschirm aus der Packung gezogen wird, aber dieser Zeitraum kommt mir ewig vor. Dann ein kräftiger Ruck, der Fallschirm hat sich geöffnet. Ich schwebe und langsam werde ich wieder ruhiger. Dieses Schweben ist ein herrliches Gefühl und jetzt kann ich Fallschirmspringer verstehen, wenn sie von ihrem Sport schwärmen.
Viel zu schnell kommt der Boden näher und jetzt muss ich mich auf die Landung konzentrieren. Nicht grade sanft setze ich auf und dann hüllt mich der Fallschirm ein.
Schön war es, so meinen alle. Erst als der Erste zugibt, dass es ihm beim Absprung etwas mulmig war, stimmen auch die anderen ein.

Bei einem Flugfest in Moosburg demonstrierte ein Könner, Gillmann oder so ähnlich hieß er, einen Sprung aus einer in 60 m Höhe fliegenden Motormaschine. Er besuchte uns am 18.09.1983 mit seinem Schirm und einem langen Seil in Unterwössen. Das Seil wird am Auto befestigt, 2 Mann halten den Schirm, das Auto zieht an und wenn die beiden den Schirm gleichzeitig loslassen wird man in die Luft katapultiert. Wenn sie ihn nicht gleichzeitig loslassen, wie bei mir, geht es zunächst einige Schritte seitwärts bis sich das Ganze stabilisiert.
Dann kommt das Positive. Man hat seinen Spaß so lange das Auto fährt. Das am Fallschirm schweben kann man auch hier genießen und man braucht nicht aus einem Flugzeug zu springen.





Doppelschlepp 28. Juni 1992

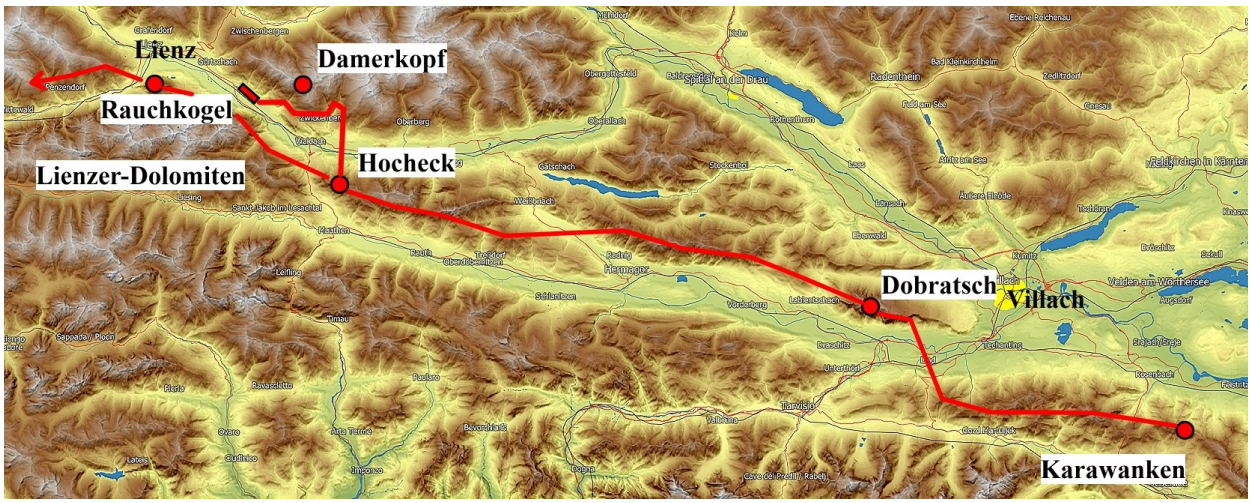
Wieder einmal gibt es Probleme in Unterwössen. Ein Mensch liebt die Berge und das Achental, ja das ist für ihn etwas ganz Besonderes und deswegen zieht er dort hin. Dass es dort seit 1954 einen Segelflugplatz gibt auf dem auch eine Motormaschine zum Schleppen von Segelflugzeugen stationiert ist, das ist ihm bewusst, aber das kann man bestimmt ändern. Wozu hat man denn Beziehungen und es gibt doch immer und überall Leute, die sich hinter dem Argument Lärmbelästigung einordnen lassen. Dass der F-Schleppbetrieb ganz eingestellt wurde, das erreichte er nicht aber eine Reduzierung der Startzahl auf 15 pro Tag, das erreichte er.
Nun hatte die DASSU ein Problem. Bei gutem Streckenflugwetter standen erheblich mehr Flugzeuge am F-Schlepp als Startgenehmigungen für die Porsche Remorqueur vorhanden waren. Zunächst bekam jeder der 4 Domizilvereine 2 F-Schlepp je Tag und der Rest ging an die Gäste der DASSU. Da bei den meisten Wetterlagen der Windenschlepp keine Alternative zum F-Schlepp bietet, musste eine andere Lösung gefunden werden. Was also tun? Nach einigen Diskussionen der Vereine mit der DASSU kam jemand auf den Gedanken den F-Schlepp Mangel durch Doppelschlepp zu mildern. In der Theorie wusste man Bescheid wie so etwas abzulaufen hat, aber die Praxis musste erstmal erprobt werden. Klar war die Seillänge, 30 - 40 Meter beim kurzem und 50 - 60 Meter beim langen Seil. Klar war auch, dass das Segelflugzeug am kurzen Seil die Leeposition einnimmt, als erstes abheben und als letztes ausklinkt. Unklar ist, ob man die exakte Position nach dem Abheben während des gesamten Fluges einhalten kann.



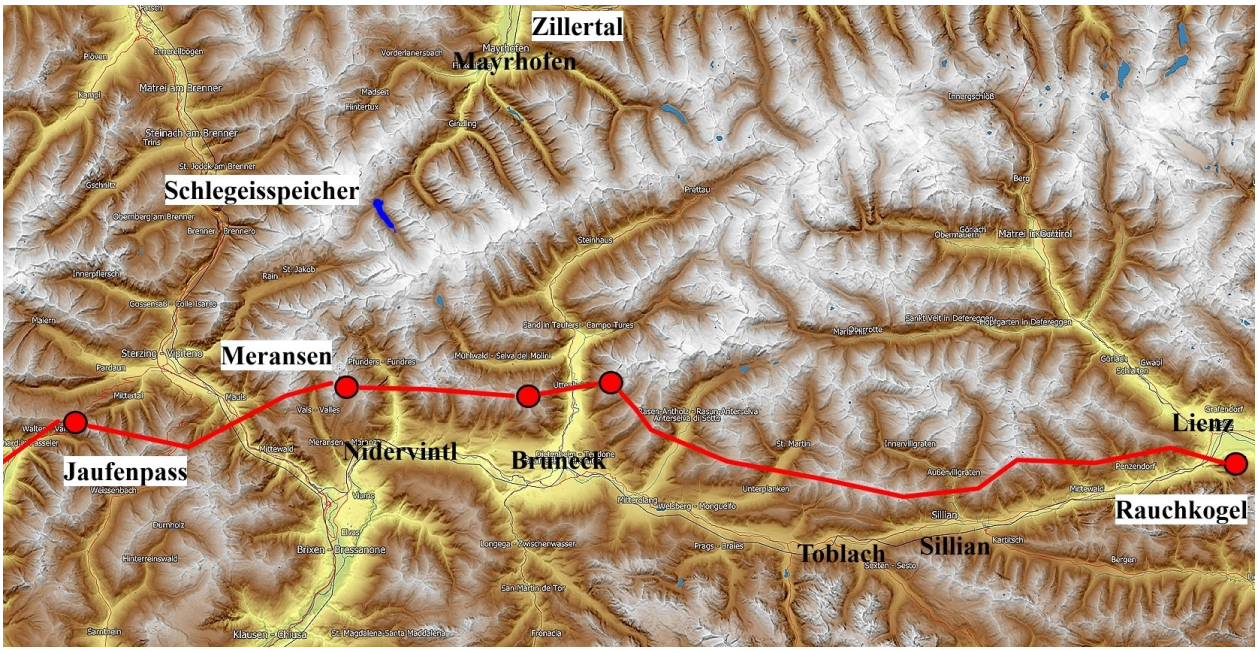
Einige Piloten wurden für die ersten Testflüge ausgesucht und dann konnte es losgehen. Mein Partner ist die SB 5B von Martin Müller am kurzem Seil und ich fliege die ASW 20. Leicht versetzt haben wir uns hinter der Remo eingereiht. Etwas erhöhten Pulsschlag kann ich nicht verleugnen als die Motormaschine anzieht. Es dauert unwesentlich länger bis die Querstabilität erreicht ist. Die SB 5 hebt ab und hängt sauber, etwas versetzt hinter dem Schleppflugzeug. Dann ist die Remo in der Luft und ich ziehe den Wölbklappenhebel ganz sachte von 2 auf 3 und nehme parallel zur Remo die ASW vom Boden. Jetzt ist nichts mehr vom erhöhten Pulsschlag zu spüren. Mit leichtem Seitenrudereinsatz versuche ich die ASW etwas links von der Remo zu positionieren und das geht leichter als gedacht. Meine ASW 20 besitzt nur eine Schwerpunktkupplung und das hat den Vorteil, dass im Gegensatz zur Bugkupplung, das Moment das mich zur Längsachse des Schleppflugzeugs ziehen will, geringer ist. Knapp oberhalb der Propellerturbulenz ordne ich mich ein und die BS 5 hängt etwas höher. Diese Höhenstafflung versuchen wir während des gesamten Schlepps beizubehalten. Heute klappt das recht gut, da die Luft sehr stabil ist. Bei sehr bewegter Luft kann dies schon etwas problematischer sein. Dann ist die Ausklinkhöhe erreicht. Als erstes bin ich an der Reihe da ich am langen Seil hänge. Ich verkünde meine Absicht über Funk, klinke aus, warte noch einen kurzen Moment um zu sehen, dass das Seil auch wirklich frei ist, kurve ab und melde den Vorgang.
Bei der anschließenden Besprechung herrscht die einheitliche Meinung, dass bei relativ ruhiger Luft der Doppelschlepp zu vertreten ist.

Ein Abschiedsflug

Wieder einmal ist heute der letzte Tag eines Osterfliegerlagers in Lienz. Vorgesehen war, dass wir am Vormittag zusammen packen aber bei diesem herrlichen Flugwetter muss das Ganze noch einmal überlegt werden. Es reicht doch noch, wenn man am Nachmittag die Zelte hier abbricht, dann kommt man immer noch rechtzeitig nach Hause und die verbleibende Zeit, die lässt sich doch noch für einen schönen Abschiedsflug verwenden.
Da meine Argumente auf fruchtbaren Boden fallen, versuche ich nun die entstehende Thermik am Kärntner Tor zu finden. Es dauert auch gar nicht lange bis mich der Bart bei der Hochspannungsleitung, unterhalb des Damerkops, nach oben trägt. So früh am Tag und jetzt schon so kräftige Thermik, das lässt auf einen guten Tag hoffen. Ich nehme mir den Dobratsch zum Ziel und quere das Tal zum Gailbergsattel. Auch dort am Hocheck empfängt mich ein kräftiger Bart und die Wolkenbildung in meiner Flugrichtung verspricht ein schnelles Vorankommen.
Keine halbe Stunde habe ich von hier aus für die 55 km bis zum Dobratsch benötigt. Es lief phantastisch und ich musste kaum kurbeln. Wenn alles so leicht wie jetzt geht, hier bereits wenden, das kann ich nicht machen. Das wäre wie gutes Essen auf den Müll schmeißen und das wäre eine Sünde. Die Karawanken rufen und ich setze zur Talquerung an.
Ich hätte doch den Bart am Ostende des Dobratsch mitnehmen sollen. So knapp wie ich jetzt über der Hangkante hänge, hätte es nicht sein müssen zumal hier die Thermik erst gesucht werden muss. Es dauert etwas bis ich den Einstieg finde. Die Steigwerte sind hier um einiges geringer und im Funk hören sich Kollegen, die östlich des Loibipasses unterwegs sind, nicht gerade zuversichtlich an. Zwischen dem Karawankentunnel und den Loibipass breche ich ab und drehe um. Etwas ernüchtert geht es zurück zum Dobratsch. Wenn man zurückblickt kann man südlich der Karawanken leichten Südlufteinfluss erkennen. Die Luft dort macht einen milchigen Eindruck. Dass mir dies beim Hinflug nicht bewusst wurde dürfte womöglich an der Euphorie, die der erste Teil meines Fluges ausgelöst hatte, liegen. Um einiges vorsichtiger ging es zurück zu den Lienzer Dolomiten.
Genauso flott wie der Hinweg war auch der Rückweg. Ohne viel Höhenverlust komme ich am Hocheck an und fliege auf der Nordseite der Lienzer Dolomiten in den Talkessel ein. Eigentlich sollte ich jetzt ja ans Landen denken, aber bei diesem herrlichen Wetter ist das eine Zumutung. Ich fliege weiter zum Rauchkofel der mich mit satten 3 m Steigen erwartet. Gute 3000 m sind es hier und wenn man nach Norden, zum Alpenhauptkamm hinblickt, ist dort die Basis noch um einiges höher. Majestätisch steht dort der Großglockner und mit etwas Glück kann man sogar diesen Gipfel (3798 m) überfliegen.

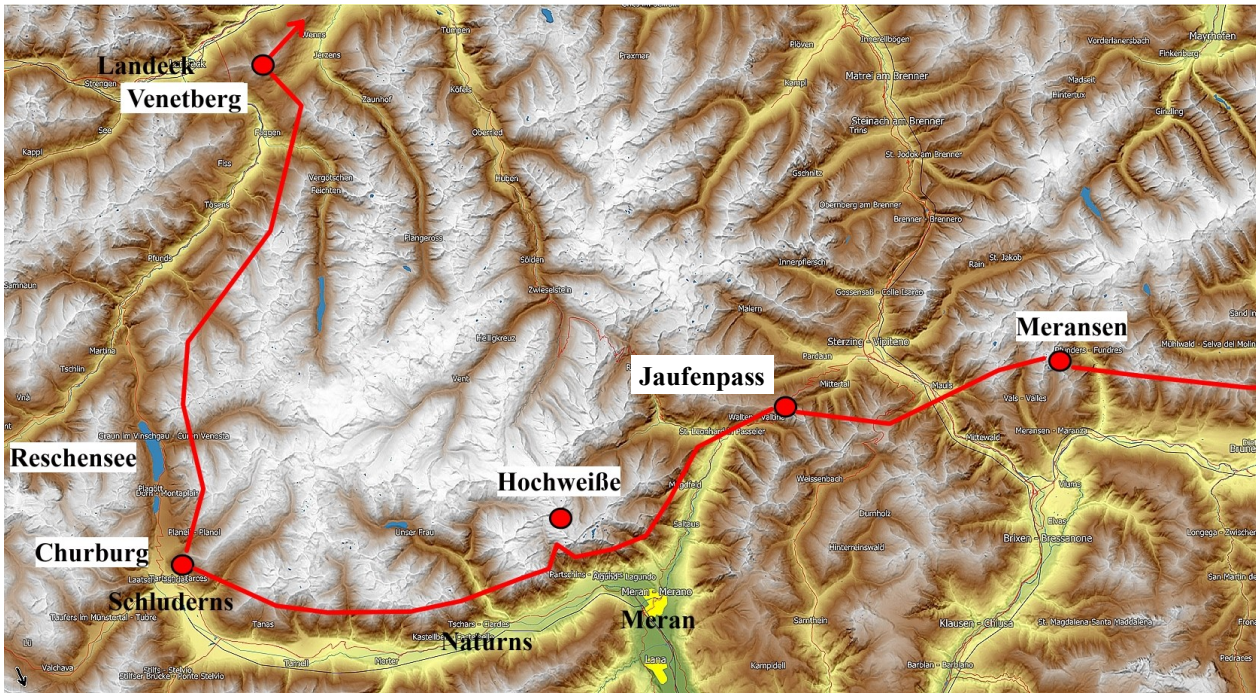


Mein Entschluss steht fest. Wenn heute der Hauptkamm so leicht zu überqueren ist dann muss man dies auch nutzen. Über Funk werden die am Boden gebliebenen davon informiert, dass ich beabsichtige nach Unterwössen zu fliegen. Da kein anderer Fahrer zur Verfügung steht müssen sie mein Auto und den Hänger am Flugplatz stehen lassen. Am Abend kann ich mich ja dann mit dem Motorsegler hier absetzen lassen und meine Sachen abholen. So war zumindest der Plan. Ein Flug über den Großglockner, so etwas reizt mich schon, aber zunächst will ich erst mal nach Westen. Ich hab ja noch so viel Zeit und auch das Pustertal schaut sehr gut aus.
Über Silian und Toblach geht es auf der Nordseite des Pustertal nach Bruneck. Weil ich dort bisher immer einen guten Bart hatte und um schnell voranzukommen ignoriere ich einige kräftige Aufwinde. Diesmal habe ich aber Pech. Mein Bart an der Ostseite von Bruneck ist heute alles andere als kräftig und wird deswegen verschmäht. Auf der Westseite komme ich grade noch so über Hangkante an, aber einkreisen traue ich mich nicht. Hier ist es so turbulent und ich bin zum Kurbeln noch viel zu nah am Hang. Mit ein paar Achten bekomme ich genügend Luft unter den Flächen und dann geht es rasant nach oben. Drei Kollegen haben anscheinend meine Steigwerte entdeckt und kommen angeschossen. Vier Maschinen auf gleicher Höhe in einem Bart und eine davon hat Schwierigkeiten mit der Einordnung. Das ist nichts für mich. Ich fliege weiter zum Skigebiet Meransen.



Bei Niedervintl mündet das Pfunderertal im Pustertal. Wenn ich nun an seinem nördlichen Ende den Hauptkamm mit seinen, bis zu 3000 m hohen Gipfeln quere, komme ich ohne Probleme über den Schlegeisspeicher (1800 m) ins Zillertal. Dort ist die Basis zwar um einiges tiefer aber es schaut gut fliegbar aus.
Schaut man hinüber zu den Ötztaler Alpen, so stehen auch dort schöne Wolken und es ist erst zwei Uhr. Ich habe also noch genügend Zeit um den Vintschgau von oben zu betrachten. Über das nördliche Ende der Sachen Taler geht es zum Jaufenpass. Von hier ab werde ich vorsichtiger und nehme alles Steigen mit. Das ganze Passeiertal bis hinunter nach Meran ist unlandbar und dort steht nur die Pferderennbahn zur Verfügung. Hat man Glück so ist dort kein Betrieb und man kann seinen Vogel heil herunterbringen. Hat man Pech, dann stehen dort allerlei Gerätschaften und blockieren eine Landung. Da ich bei vergangenen Flügen nur einmal das Stadion ohne Hindernisse erlebt habe ist Vorsicht geboten.

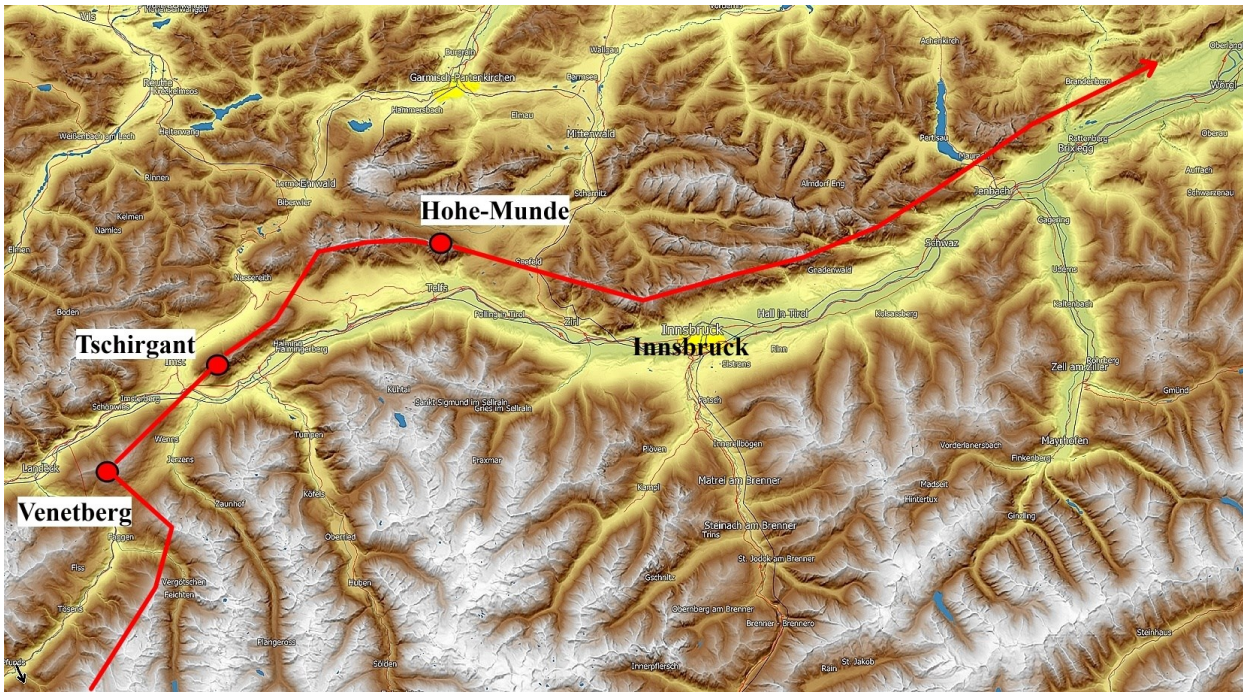
Auch der gesamte Vintschgau bis hinter zum Reschenpass lädt nicht zum landen ein. Der Apfel soll ja sehr gesund sein und er schmeckt auch sehr gut. Natürlich braucht man dafür auch Bäume aber müssen die so dicht nebeneinander stehen und das ganze Tal ausfüllen? Der gesamte Talboden des Vinschgaus ist mit Obstbäumen zugepflastert. Erst am Reschensee ist wieder eine kleine Wiese wo man mehr schlecht als recht landen kann.



Überall geht es ein wenig, aber so richtig geht es nirgends. Ich habe genügend Höhe um bis nach Meran und zum Eingang des Vinschgau durchzufliegen. Hier hab ich kräftiges Steigen erwartet aber dem ist nicht so. Nicht mal einen Meter Steigen bringt diese Ecke. Erst als ich ins Tal, das zur Hochweiße (3277 m) hinaufführt einbiege, finde ich wieder vernünftige Steigwerte.
Der Blick nach Süden zeigt, dass sich eine Wetteränderung anbahnt. Bis Bozen ist bereits die Südluft vorgedrungen. Die milchige Luftmasse dort unterscheidet sich eindeutig von der klaren Luft im Norden. Es wird also Zeit, dass ich die Nase meines Vogels in Richtung Heimat wende. Unterdessen befinde ich mich über Naturns. Bis zum Jaufenpass sind es 30 km. Da der letzte Teil des Fluges nicht grade berauschend war und der Jaufenpass mit seinen 2094 m Höhe mir womöglich den Weg versperrt, entschließe ich mich für die Strecke über den Reschenpass. Sie ist zwar um einiges länger, aber der Reschenpass ist nur 1.500 Meter hoch und dort gibt es zur Not eine Landemöglichkeit. Wie schon im ersten Talabschnitt komme ich mit vermindertem Sinken voran. Es geht zwar immer wieder ein bisschen aber das kostet viel Zeit. Langsam komme ich voran und der Talboden kommt mir immer näher. Schluderns liegt mit seinen 921 m unter mir und hier soll es auch eine Wiese geben die aber, so meine letzte Information, durch Eisenstangen die der Bewässerung dienen, blockiert ist. Wenn ich sie mir jetzt so betrachte, dann müsste man zwischen den Bewässerungsstangen einen 15 Meter Vogel einigermaßen sicher landen können. Ich bin schon reichlich tief und die Wiese ist sehr kurz aber sie ist beruhigend. Jetzt kann ich ohne Stress vernünftige Thermik suchen. Über der Churburg, einer Burg aus dem 13. Jahrhundert, finde ich Anschluss der mich bis zur Basis trägt.

Die Welt ist wieder rosig und ich genieße meine Höhe. Von hier aus dürfte es kein Problem sein ins Inntal zu kommen. Die Basis ist dort zwar um einiges tiefer aber im Funkverkehr hört man doch keine beunruhigende Nachricht.

Es läuft auch ganz gut über den Venetberg bei Landeck bis zum Tschirgant. Dieser sonst so sichere Aufwindspender schwächelt bereits etwas. Lange brauche ich bis ich wieder an der Basis bin und diese Höhe ist dringend erforderlich um an der Mieminger Kette Anschluss zu finden. Auch die Memminger schwächeln und erst am Ostende, an der Hohe-Munde finde ich wieder Anschluss. Hier bin ich einiges unter Gipfelhöhe (2662 m). Engel 8er muss ich an der steil aufstrebenden Felswand fliegen um im Bereich der thermischen Luft zu bleiben. Erst als ich die Gipfelhöhe erreicht habe kann ich kurbeln. Jetzt steige ich zwar um einiges besser, aber die Aussichten sind nicht die besten. Man kann zusehen wie kompakte Wolken ihre Struktur verlieren, zerfasern und sich dann auflösen. Sie bilden sich zwar wieder aber das Ganze ist nur von kurzer Dauer. Bis ich ankomme, löst sich der entstehende Wolkenschleier manchmal schon wieder auf.



Ich komme immer langsamer voran. Von der Euphorie der vergangenen Stunden ist nicht mehr viel vorhanden. Jetzt kämpfe ich nur noch um nach Hause zu kommen. Rechtzeitig, um mit dem Motorsegler, wie geplant, noch nach Lienz zu fliegen um Auto und Hänger dort abzuholen, das ist nicht mehr zu schaffen.

Vom östlichen Karwendel aus erreiche ich über Funk eine Maschine am Kaiser der mit Unterwössen Kontakt aufnehmen kann und mir als Relaisstation dient. Bevor ich mich noch für mein verspätetes Ankommen rechtfertigen kann bekomme ich die Information, dass der Motorsegler schon längst unterwegs ist. Sie wussten ja wo der Schlüssel für das Auto deponiert ist und schließlich brauchen sie den Hänger wenn ich mich auf einer Wiese niederlassen sollte. Der zur Not eingeplante Ersatzhänger stand in Unterwössen nicht bereit. Der war unterdessen nach Atmont unterwegs. Eine Wiese hatte dort einen meiner Kollegen zur Landung eingeladen und bis der zurück kommt kann es recht spät werden. Außerdem wurde mir angedroht, dass, sollte ich dieses nachmachen, dies nur mit einem dreifachen Außenlandebier honoriert werden könne. Solche Drohungen wecken natürlich den Ehrgeiz und mit etwas Glück habe ich es dann doch bis nach Hause geschafft.

Es ist doch erfreulich, wenn man Freunde hat die mitdenken und dann auch dementsprechend handeln. Obwohl an diesem Abend keine Zeit zum Feiern blieb, der Brötchengeber hatte Sehnsucht nach uns, war klar dass das dreifache Außenlandebier ohne Außenlandung an einem gemütlichen Abend nachgeholt würde.

Ein teurer Kasten Bier

Es geht schon auf 9 Uhr zu und wir sitzen immer noch beim Frühstück in unserem Vereinsheim in Unterwössen. Keiner drängelt zum Ausräumen der Maschinen und ein Blick aus dem Fenster zeigt, dass der heutige Tag nicht gerade zu Überlandflügen einlädt. Das Wetter weiß nicht, was es will, kurze sonnige Abschnitte werden von großen Wolkenfeldern abgelöst und der Wetterbericht macht auch keine Hoffnung auf eine Besserung.

Was machen Flieger, wenn sie nicht fliegen? Sie diskutieren übers Fliegen und so war es auch bei uns. Die Einschätzung eines Vereinskameraden, dass dieser Tag, der 2.6.1984, vergessen werden kann, veranlasst mich leichtsinnigerweise zur Bemerkung: *„Ein bisschen was geht immer“,* was sofort eine Debatte auslöst, die in einem Wettvorschlag von Manfred Walter endet. *„Ich wette mit dir um einen Kasten Bier, dass du es heute nicht mal bis zum Rofan schaffst“*. Was tut man bei einem solchen Angebot, auch wenn Selbstzweifel plagen, man nimmt dummerweise die Wette an und damit der Wettgegner auch etwas davon hat, muss er als Ko mitfliegen.



Zäh geht es, sehr zäh aber zwischendurch spitzt immer mal wieder die Sonne etwas durch und nach einer Ewigkeit ist der Rofan erreicht. Nun könnte man ja zufrieden den Rückweg antreten aber bei Innsbruck scheint es momentan Sonnenschein zu geben und der Ko soll ja auch etwas vom Flug haben, wenn er schon einen Kasten Bier zahlen muss. Bis wir dort ankommen, haben die Wolken wieder die Regie übernommen. Am Ende des Karwendels muss ich einsehen, dass nichts mehr geht und ein Besuch bei den Innsbrucker Kollegen unausweichlich ist.

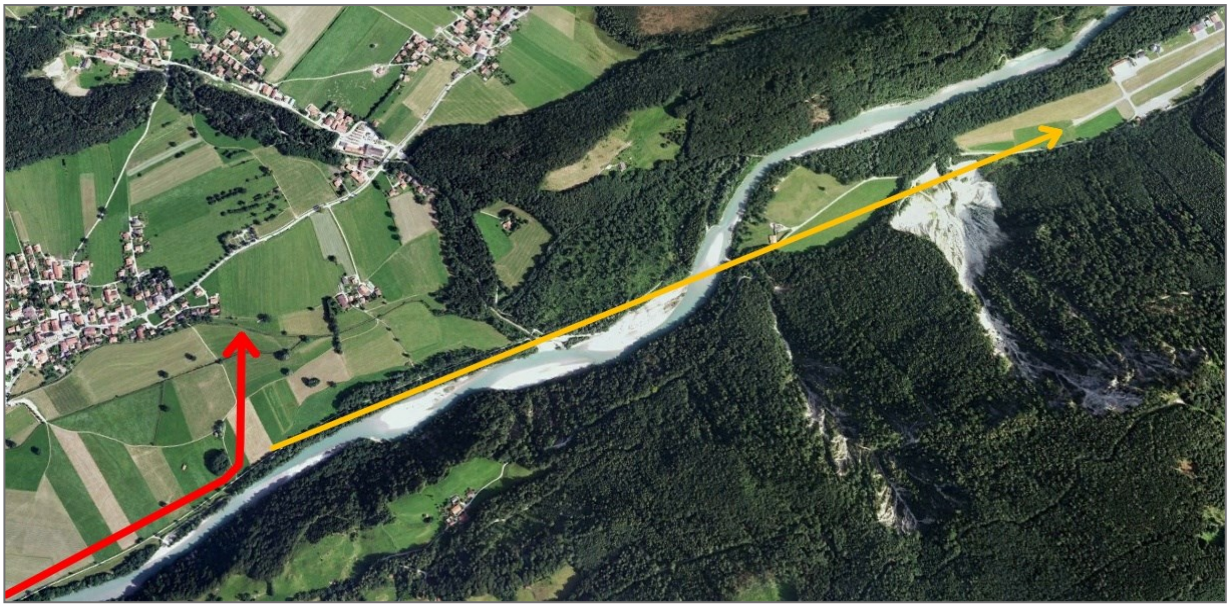
Wenn ich mich jetzt in Richtung Heimat (95 km) schleppen lasse, wird dies eine recht kostspielige Angelegenheit, aber die Schadenfreude der Rückholmannschaft und der dann aus Tradition anstehende Wirtshausbesuch inclusive Abendessen kommt auch nicht gerade billig. Also ein Schlepp in die Nähe von Kufstein.
Am Rofan kommt die Sonne wieder durch, es lupft uns etwas und zwecks Kostenminimierung wird sofort ausgeklinkt. Etwas voreilig wie sich bald herausstellt, denn dort ist gerade mal ein halber Meter steigen. Kurze Zeit später sind auch die Wolken wieder da und das Steigen verabschiedet sich. Etwas frustriert geht es Richtung Zahmer-Kaiser, wo ich knapp oberhalb der der Kante des Kufsteiner-Hangs ankomme. Nach Unterwössen reicht das natürlich nicht und die Aussicht auf etwas Steigen ist gleich 0. Um der sicheren Außenlandung in Kössen zu entgehen wird eine 180 Grad Kurve eingeleitet und der Flugplatz Kufstein angepeilt. .



Die Freunde dort sind auch recht hilfsbereit und holen ihre Schleppmaschine nochmals aus dem Hangar. In knapp 1000 m am Zahmer-Kaiser wird ausgeklinkt. Ein sicherer Heimflug mit dieser Höhe hat bisher immer geklappt und somit dürfte diesem auch heute nichts im Wege stehen, so dachte ich. Der Mensch denkt und die Natur hat die Frechheit sich nicht daran zu halten. Über Kössen, kurz vor dem Klobenstein, bin ich plötzlich in einem fürchterlichen Lee, abwärts geht es wie im Fahrstuhl.

Den gespaltenen Felsbrocken nebst Wallfahrtskirchlein und Gasthaus an der Grenze zwischen Bayern und Tirol, der dem Durchbruchstal der Tiroler Ache seinen Namen gab, den wollte ich doch gar nicht so genau betrachten.

Das Fallen dauert die gesamte Klobenstein - Durchquerung an. Zum Glück ist es keine lange Strecke aber der Höhenverlust ist gewaltig. Bis zum Platz sind es nur noch 4 km und im Normalfall hat man entlang der Gscheurer Wand vermindertes Fallen, aber heute scheint nichts normal zu sein. Mit unserem Gleitwinkel könnten wir die Baumreihe vor der Landebahn gerade noch schaffen.
2 km vor dem Aufsetzpunkt entscheide ich, dass „gerade noch“ doch etwas zu wenig ist. Linkskurve, Klappen raus und die Erde hat uns wieder.



Ist doch ganz gut, wenn man auch die Wiesen in Platznähe einigermaßen kennt.

Wie zu erwarten, kam die Rückholmannschaft in großer Mannschaftsstärke und aus dem anschließenden Wirtshausbesuch, der traditionsgemäß natürlich zum Teil von mir finanziert werden musste, wurde ein kleines Fest.



Mit diesem Flug wurde bewiesen, dass der Werbespruch eines großen Elektrohändlers „Geiz ist geil“ nicht zutrifft. Geiz kann manchmal sehr teuer kommen, wenn man meint, beim F-Schlepp einige Höhenmeter sparen zu können.

Deutsche Segelflieger jagen österreichische Adler

Dies war in dicken Lettern der Aufmacher der Neuen Kronen Zeitung Anfang April 1985. Die Krone, wie sie auch genannt wird, ist die auflagenstärkste österreichische Boulevardtageszeitung und durch reißerische Aufmacher, einfache Sprache und tendenzielle Berichterstattung gekennzeichnet. Eine sachliche Information, wie wir erhofft hatten, das scheint ihr aber fremd zu sein.

Es ist Ostern und wir verbringen wie jedes Jahr unseren Fliegerurlaub im schönen Osttirol.
Es gibt nicht nur uns, die dem Segelflug verfallen sind, hier haben wir ernsthafte Konkurrenten. Auch Adler sind typische Segelflieger, die wie wir, die Thermik nutzen. Kein Wunder also, dass man sich manchmal begegnet. Meistens sind solche Begegnungen aber nur kurz, weil dieses Federvieh die Kunst des Segelflugs doch etwas besser beherrscht als wir. Da kann man dann nur neidisch nachschauen wie mühelos er wegsteigt während man krampfhaft versucht, den Kern des Aufwindes zu finden.
Begegnungen mit Adlern gehören zu den Höhepunkten eines Alpensegelfluges und verlaufen meist friedlich. Es wird aber auch immer wieder von gefährlichen, nicht zufälligen, Begegnungen berichtet, wenn Adler ihren nahen Horst oder ihr Revier gegen Rivalen verteidigen und wir sind für sie Rivalen. In einem solchen Fall sucht man am besten schnell das Weite denn eine Kollision kann auch für einen Segelflieger sehr unangenehm werden. Weibchen dieser Spezies wiegen immerhin bis zu 7 kg. Für ernsthafte Probleme beim Segelflieger reichen aber auch die 5 kg eines Männchens. Wenn 5 kg bei 100 km/h in die Haube oder ins Leitwerk knallen, daran und über die Folgen sollte man besser nicht nachdenken.
Dies alles haben wir versucht einer Reporterin der Kroner Zeitung näher zu bringen, die über die Zusammenstöße von Helmut Grix und Sepp Prasser mit einem Adler am Rande von Lienz berichten wollte.

Helmut Grix kreiste am 4.4.1985 mit seinem Glasflügel 304 über dem Stronach Kogel als ein Steinadler auf ihn herabstürzte und mit der linken Tragfläche kollidierte. Dabei wurde der Ansteckflügel weggerissen und der Adler bezahlte sein waghalsiges Flugmanöver mit dem Leben. Helmut konnte seine lädierte 304 sicher landen.
Bei einer anschließenden Suche unter Mithilfe des zuständigen Försters wurden sowohl der Ansteckflügel wie auch der tote Adler gefunden. Letzterer ziert nun den Gästeraum eines Kaffees am Iselberg.
Drei Tage später, am 7.4. 1985 erwischte es dann Sepp Prasser. Er kreiste mit seiner Standard Libelle am Hochstein, dem Eingang zum Pustertal, als er von einem Adler attackiert wurde. Auch dieser Adler hat den Zusammenprall nicht überlebt.



Ich kann nachvollziehen, dass eine Begegnung auf diese Art mit der gefiederten Konkurrenz reichlich unangenehm ist. Auch in Unterwössen kann soetwas passieren. Ende der 60er Jahre war es, als ein Bussard die Nasenbeplankung des Spatzen bis zum Hauptholm durchschlug und darin stecken bleib.

Meine Begegnungen mit Adlern verliefen dagegen bedeutend friedlicher.
Mitte der 70er Jahre kam der König der Lüfte mir das erste Mal sehr nahe. Es war ein Tag an dem auch Scheunentore fliegen und ich wollte auf die Alpensüdseite. Von Unterwössen bis zum Honigkogel bei Zell am See habe ich mit meinem Spatzen gerade mal 40 min benötigt. Wie das so ist, wenn anscheinend alles ohne Probleme läuft, geht man davon aus das dies auch weiterhin so ist. Das Ergebnis dieser Fehleinschätzung war, dass ich am nördlichen Ausläufer des Bernkogels, am Eingang zum Gasteiner Tal, tief ankam und in der zerrissenen Thermik kaum Höhe gut machen konnte. Bei der Suche nach besserem Steigen entdeckte ich östlich von mir und wesentlich höher einen Adler. Wo dieser Vögel kreist, dort steht bestimmt ein kräftiger Bart beschloss ich und flog zu ihm hin. Und genau so war es. Mein Vario zeigte gleich über 2 m Steigen an. Vom Adler war unterdessen nichts mehr zu sehen.
Nach einigen Kreisen, wobei man meistens sein Augenmerk auf das Kreisinnere richtet, bemerkte ich einen Schatten am äußeren Flügel. Da war der Adler wieder, nur wenige Meter von meiner Flügelspitze entfernt und schaute mich neugierig an. Welch ein fantastisches Foto würde das geben, war mein erster Gedanke. Schnell ein Griff in die Seitentasche, die Rollei 35 die schussbereit dort lag herausgerissen, den Entfernungsring auf 10 m eingestellt und dabei noch mit der Flächenspitze den schneller steigenden Kumpel verfolgen, das war nicht so einfach. Als ich endlich so weit war und abdrücken konnte hatte ich eine Schräglage, die mir mein Spatz übelnahm. Der kippte einfach weg und vollführte eine halbe Trudelbewegung, dann hatte ich ihn wieder im Griff. Kaum hatte ich den Bart wieder ordentlich zentriert, kam der Adler angeschossen und nahm seinen alten Platz an meinem Flächenende wieder ein. Der wollte anscheinend unbedingt fotografiert werden. Schnell den Film weiter transportiert, die Kamera ans Auge und abgedrückt und schon verabschiedete sich mein Begleiter und verschwand hoch über mir.
Als ich dann die Bilder vor mir liegen hatte war die Enttäuschung riesengroß. Beim ersten Bild hatte ich zwar meine Flächenspitze aber nur den halben Adler fotografiert und das zweite Bild war unscharf. Anscheinend hatte ich bei meinem unfreiwilligen Trudelversuch den Entfernungsring meiner Kleinbildkamera verstellt.

Steinadler sind nicht mehr gefährdet. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war dies nicht so. Der Steinadler stand aufgrund der Verfolgung durch den Menschen kurz vor der Ausrottung.
Jetzt begegnet man ihm wieder recht häufig. Es ist großartig, wenn man ihn in seinem Element beobachten kann nur zu nahe sollte man im nicht kommen. Selbst im Luftkampf ist der Adler ein großartiger Flieger. Bei St. Johann in Tirol konnte ich beobachten wie sich ein Adler, der von einem Kollegen von oben angegriffen wurde auf den Rücken drehte und im Rückenflug mit seinen Krallen den Angreifer abwehrte. Dabei verkrallen sich die beiden Tiere und trudelten gemeinsam nach unten.



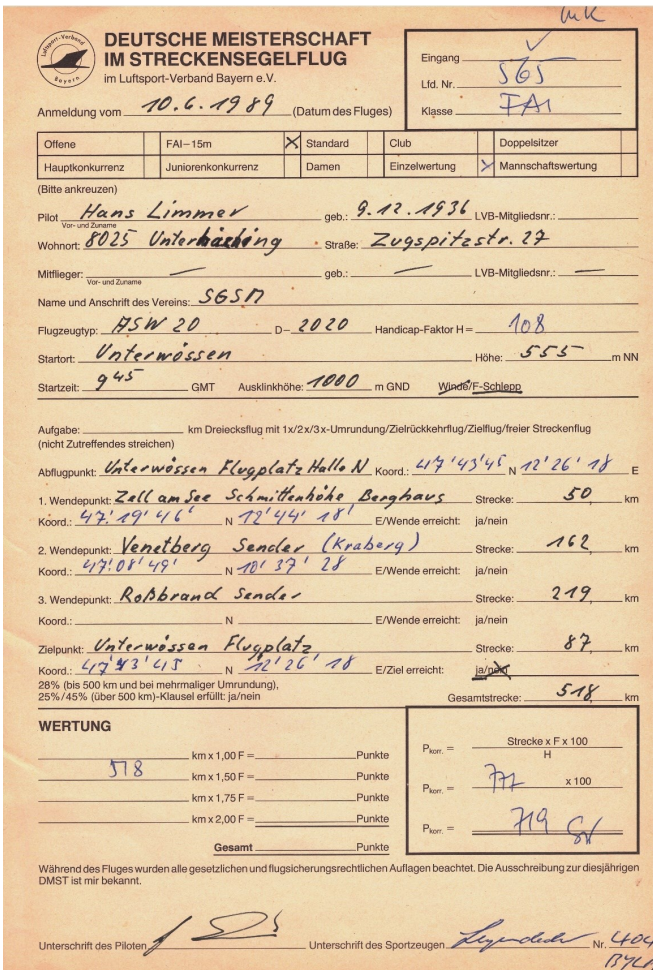
Zu nahe kam im August 2020 eine DG 500 einem größeren Vogel. Sie waren im südlichen Frankreich unterwegs und konnten nach einem Vogelschlag sicher in Barsolonette landen.
Beim Betrachten des Schadens wurde schnell klar dass die Besatzung knapp einer Katastrophe entgangen sind. Der Aufprall hatte nicht nur das Höhenleitwerk beschädigt, sondern auch die Verklebung der Seitenflosse gesprengt.

Dieser Papierkram

Ärgerlich ist, wenn der Wetterbericht ausnahmsweise einmal stimmt und ich ihn nicht ernst nehme. Meistens ist meine Skepsis ja berechtigt aber heute war es mal anders. Ich habe mal wieder das Wetter falsch eingeschätzt. Klar war, dass es ein guter Tag werden wird, dass er aber so gut wird und eine bedeutend größere als meine angemeldeten 500 km möglich macht, das habe ich übersehen.
Um die 100 km/h war mein Schnitt auf der angemeldeten Strecke. Viel zu früh für den Endanflug kam ich beim Hochkönig an und das breite obere Tal der Salzach, der Pinzgau, lockte mit einer einladenden Wolkenstraße. So etwas kann man doch nicht ignorieren und deswegen war nicht der Hochkönig, sondern das Kreuzjoch, dort wo der Pinzgauer Spaziergang aufs Zillertal trifft, der Ausgangspunkt für meinen Endanflug.

500 Kilometer hatte ich angemeldet und nun ergab meine Auswertung eine Strecke von knappen 600 km. Auch wenn nur die angemeldeten 500 km für die Mannschaftswertung der Deutschen Meisterschaft im Streckenflug gewertet werden konnten, war ich zufrieden. Es war ein interessanter, herrlicher Flugtag und das stand bei mir im Vordergrund.

In der Regel hat man nach der Landung anderes zu tun als sich um Papierkram zu kümmern. Man muss das Flugzeug versorgen, der Magen knurrt und die Kollegen stehen um einen herum und erwarten einen ausführlichen Bericht. Hat man sich aber wieder einmal dazu entschlossen einen Flug anzumelden, so ist als erstes nach der Landung ein Sportzeuge zu suchen, der die Landebescheinigung unterschreibt. Auch der restliche Papierkram der zum Leistungsvergleich mit anderen Teilnehmern an solch einem Wettbewerb notwendig ist, bringt noch einiges an Arbeit.



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

Eingang: ✓
Lfd. Nr.: 565
Klasse: FAI

Anmeldung vom 10.6.1989 (Datum des Fluges)

Offene	FAI – 15m	X Standard	Club	Doppelsitzer
Hauptkonkurrenz	Juniorenkonkurrenz	Damen	Einzelwertung	X Mannschaftswertung

(Bitte ankreuzen)

Pilot (Vor- und Zuname): Hans Limmer geb.: 9.12.1936 LVB-Mitgliedsnr.:
Wohnort: 8025 Unterhaching Straße: Zugspitzestr. 27
Mitflieger (Vor- und Zuname): — geb.: — LVB-Mitgliedsnr.: —
Name und Anschrift des Vereins: SG57
Flugzeugtyp: ASW 20 D- 2020 Handicap-Faktor H = 108
Startort: Unterwössen Höhe: 555 m NN
Startzeit: 945 GMT Ausklinkhöhe: 1000 m GND Winde/F-Schlepp

Aufgabe: ____ km Dreiecksflug mit 1x/2x/3x-Umrundung/Zielrückkehrflug/Zielflug/freier Streckenflug
(nicht Zutreffendes streichen)

Abflugpunkt: Unterwössen Flugplatz Halle N Koord.: 47°43'45 N 12°26'18 E
1. Wendepunkt: Zell am See Schmittenhöhe Berghaus Strecke: 50 km
Koord.: 47°19'46 N 12°44'18 E/Wende erreicht: ja/nein
2. Wendepunkt: Venetberg Sender (Kraberg) Strecke: 162 km
Koord.: 47°08'49 N 10°37'28 E/Wende erreicht: ja/nein
3. Wendepunkt: Roßbrand Sender Strecke: 219 km
Koord.: N E/Wende erreicht: ja/nein
Zielpunkt: Unterwössen Flugplatz Strecke: 87 km
Koord.: 47°43'45 N 12°26'18 E/Ziel erreicht: ja/nein
28% (bis 500 km und bei mehrmaliger Umrundung),
25%/45% (über 500 km)-Klausel erfüllt: ja/nein Gesamtstrecke: 518 km

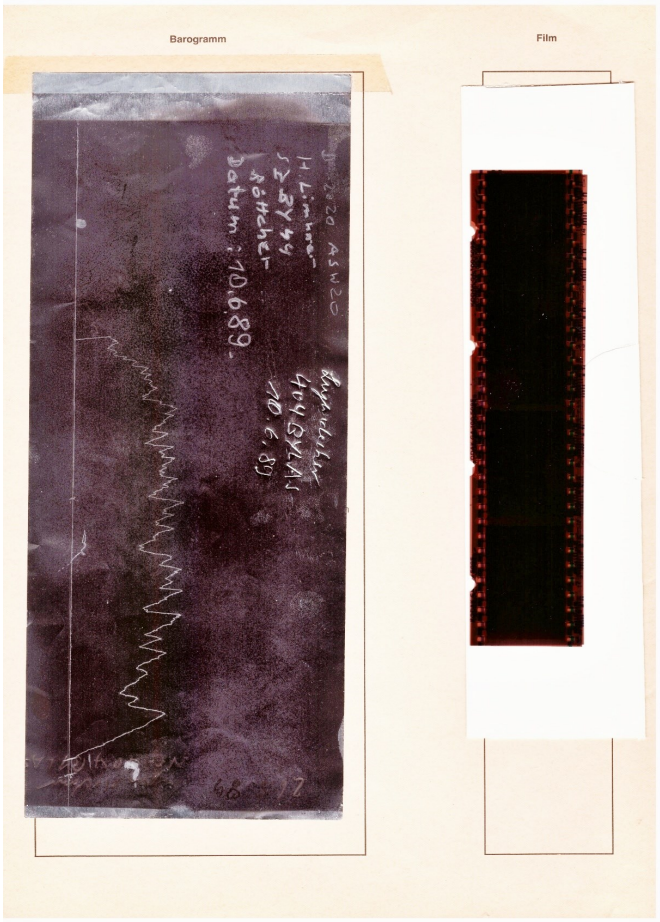
WERTUNG

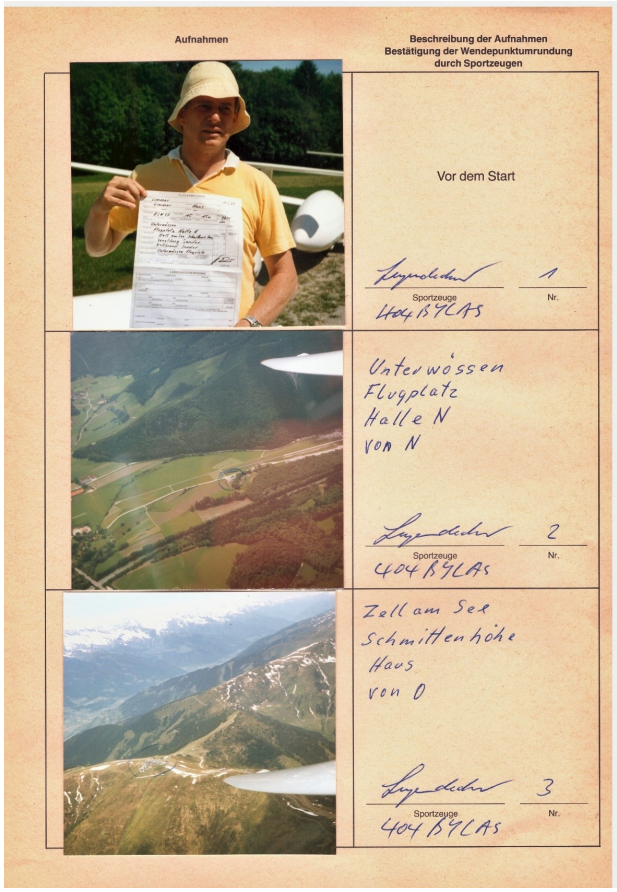
578 km x 1,00 F = Punkte
km x 1,50 F = Punkte
km x 1,75 F = Punkte
km x 2,00 F = Punkte
Gesamt Punkte

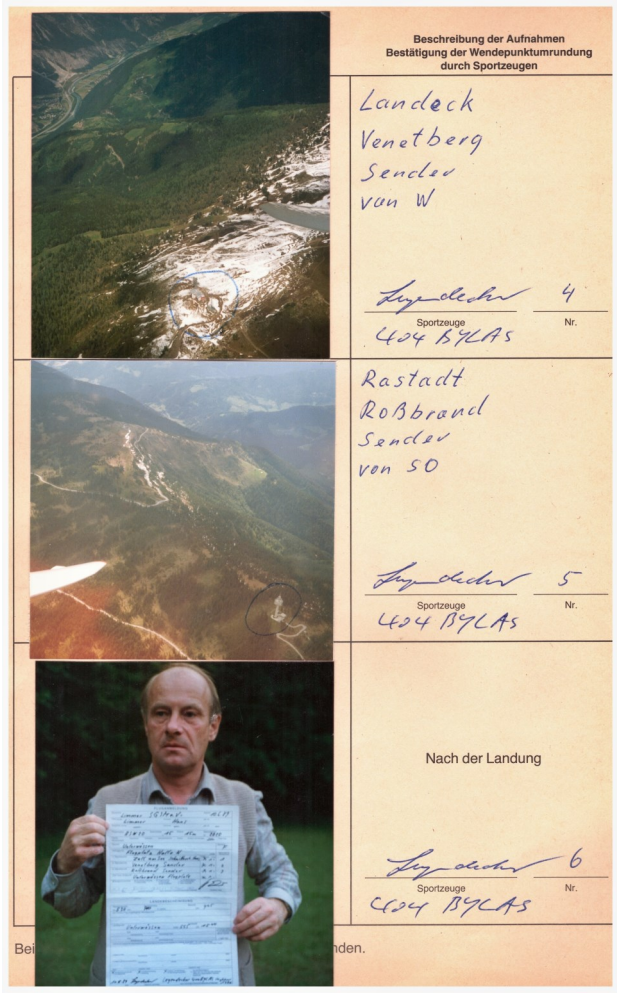
$P_{korr.}$ = Strecke x F x 100 / H
$P_{korr.}$ = 771 x 100
$P_{korr.}$ = 719 Pkt

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

Unterschrift des Piloten: H. Limmer Unterschrift des Sportzeugen: Lippolder Nr. 404 BYA







Da ist zunächst die Dokumentation des Fluges. Der Barograph ist zu berußen. Das Startformular ist auszufüllen und ein Sportzeuge hat es zu unterschreiben. Dann darf er nebst Dokument fotografiert werden. Kommt man nach vollendeter Aufgabe zurück wird die gleiche Prozedur mit der Landebescheinigung fällig.
Dann wird das Barogramm fixiert und der Film mit den Wendepunktfotos zum Fotografen gebracht. Wenn es schnell geht kann man den entwickelten Film und die Bilder nach einigen Tagen abholen. Eine kleine Verbesserung gibt es bei dieser Prozedur. Man braucht nicht mehr darauf zu achten, dass der Film nicht zerschnitten wird. Unterdessen wurde erkannt, dass sich Manipulationen am Film auch mit anderen Mitteln feststellen lassen.
Als nächstes wird das Formular für die deutsche Meisterschaft im Streckenflug organisiert und die nötigen Daten eingetragen. Ein besonderer Aufwand ist hierbei noch das Organisieren der Wendepunktekoordinaten. Ist das erledigt benötigt man nochmals einen Sportzeugen, der das Ganze unterschreibt. Auch die einzelnen Bilder müssen von ihm bestätigt und mit Unterschrift beglaubigt werden. Danach kann alles zur Auswertung eingesendet werden.

Bei diesem Flug hat sich der Aufwand, der nun für die Anmeldung erbracht werden muss, gelohnt. Öfter aber, wenn man wieder einmal sein Ziel nicht erreicht hat oder von einer Wiese abgeholt werden muss, wird die Start- und Landebescheinigung nebst Film mit den Wendepunktfotos in einer Schublade beerdigt, und irgendwann entsorgt.
Der notwendige Aufwand für die Anmeldung von Flügen ist vermutlich einer der Gründe, dass so manche Dokumentationen von interessanten Flügen unterbleiben.
Ich muss gestehen, dass auch ich zu jener Pilotenkategorie gehöre die Flüge nur dann anmeldet, wenn andere, wie hier im Zuge einer Mannschaftswertung; mich dazu animieren.
Zwar ist jeder Flug für mich ein Zielflug den ich erfolgreich abschließen möchte, aber dazu benötige ich keine offizielle Bestätigung.

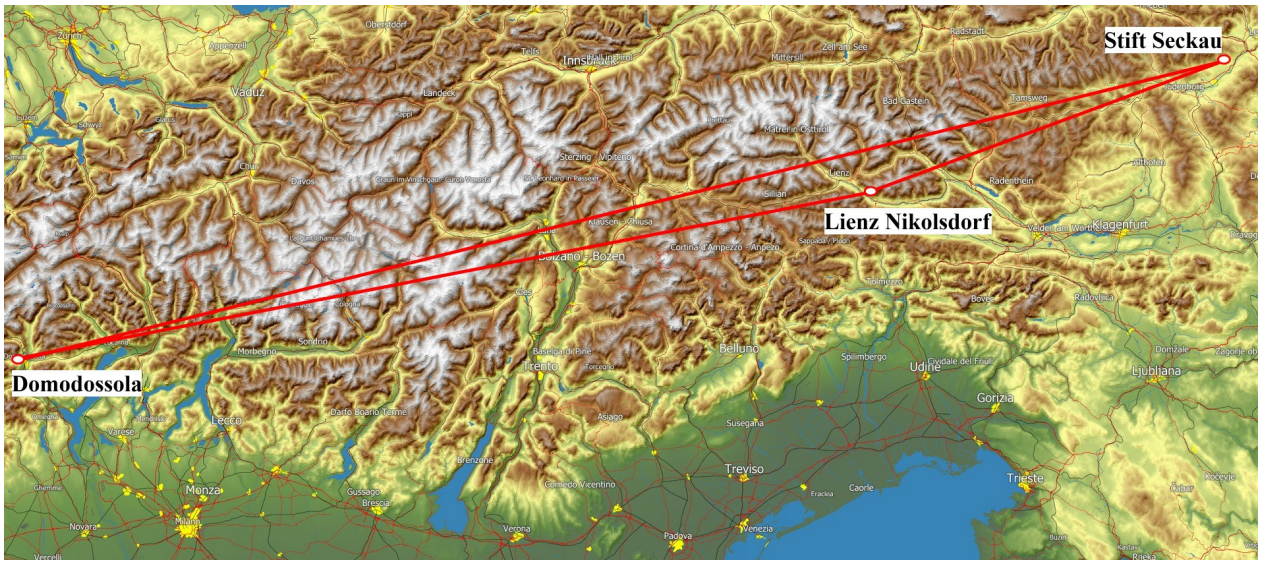
Dienstag der 17.04.1990

Die wollen heute 1.000 Kilometer fliegen und ich sitze am Boden. Wie immer, wenn wir in der Osterzeit in Lienz sind haben wir zu zweit eine Maschine, die wechselseitig geflogen wird. Heute bin ich zum Bodendienst verurteilt und Gustl Leyendecker bewegt unsere ASW 20.

Nicht dass ich glaube mit Helmut Grix im Ventus CM, Sepp Prasser und Günter Bartel in der ASH 25 und Alexsander Müller mit seinem Nimbus 3T mithalten zu können, aber mit dem Vierten im Bunde, Johannes Renner mit seiner Glasflügel 303 Mosquito dürfte die ASW 20 gleichziehen.

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

Das Flugzeug ist das eine, das andere ist die Erfahrung und das eigene Können. Übung macht den Meister so heißt es und im Segelflug kann der Wahrheitsgehalt dieses Sprichworts auch nachgewiesen werden. Es macht einen Unterschied ob man im Jahre um die 40 oder weit über 120 Stunden den Luftraum erkundet. Egal wie talentiert ein Pilot ist für alle gilt:
Übung erhöht die Sicherheit und bringt Erfahrung. Erfahrung steigert das Wissen und damit das Leistungsvermögen. Leistung bringt Selbstvertrauen und Ehrgeiz und das führt, bewusst eingesetzt, meistens zu Erfolgen.
Die persönliche Leistungsgrenze wird durch diese Faktoren, dem zur Verfügung stehenden Material, der körperlichen Verfassung und durch das Talent bestimmt.
Ich kann mich noch gut an die Spatzen-Zeit vor 20 Jahren erinnert. Hing damals Helmut Grix manchmal noch an meinem Schwanzende, so hat sich dies im Laufe der Jahre geändert. Er hat unterdessen einiges mehr an Flugerfahrung sammeln können und das zahlt sich aus. Ich muss neidlos anerkennen, dass ich heute seinem Schwanzende hinterherschaue und das liegt nicht nur am leistungsfähigeren Flugzeug. Aber interessant wäre es doch zu sehen wie lange ich bei einem solchen Vorhaben mithalten kann.



Die geplante Strecke von 1000 Kilometer mit dem ersten Wendepunkt, Domodossola im Westen und den zweiten Wendepunkt, Stift Seckau im Osten.

Als wir kurz vor 9 zum Platz kamen standen bereits die ersten Wölkchen am Himmel und der Schleppbetrieb war im vollen Gange. Ob deren Vorhaben heute erfolgreich sein wird, dies war der Gesprächsstoff am Platz. Gebannt wird der Funkverkehr der 4 Maschinen verfolgt bis sie außer Reichweite sind.
Nach 15 Uhr beginnen die Wolken am Platz auseinander zu laufen und die Skeptiker bezweifeln bereits das Gelingen des Vorhabens. Eine Stunde später ist dann der erste, Helmut Grix, im Platzbereich und die Anderen folgen kurze Zeit später. Es sind nur 3 Maschinen, die vierte fehlt. Johannes Renner verlor zu viel Zeit gegenüber den anderen Dreien und musste seine Mosquito bei Lugano in eine Wiese setzen. Mit einer Mosquito muss man halt auf längerer Strecke doch einige Male mehr kurbeln als die Vögel mit dem besseren Gleitwinkel.
Das war‘s dachte ich, so wie das Wetter am Platz aussieht ist jetzt bestimmt Kaffeetrinken angesagt. Ich sollte mich aber täuschen. Die flogen tatsächlich weiter und nach mehr als 10 Stunden Flugzeit war das erste neue Mitglied des Tausender Club, Helmut Grix mit der Nummer 122, wieder am Platz.

Da gab es viel zu erzählen. Bis über den Tonalepass war das Wetter sehr gut, dann, bis zur ersten Wende Domodossola herrschte Schauerstimmung vor. Bei Domodossola wurde ihnen einmal gezeigt was die Natur so alles kann. 7 Meter integriertes Steigen waren es hier. Im weiteren Verlauf wurde ihnen soetwas nicht noch einmal geboten. Nicht nur ich hatte an gemütliches Kaffeetrinken gedacht als die 3 gegen 16 Uhr über den Platz flogen.
Noch 150 Kilometer waren es bis zur zweiten Wende und der Teil wurd nochmals recht anspruchsvoll. Die ASH-25 Crew hatte es dort besonders schwer. Sie war spät dran und musste bei Zeltweg, noch vor der zweiten Wende, an eine Ausenlandung denken. So ohne weiteres kann man natürlich nicht auf einem österreichischen Militär-Flugplatz landen und bevor dort eine Landeerlaubnis erteilt wird, müssen natürlich die Luftrechtlichen Konsequenzen ermittelt werden. Erst als sich herausstellt, dass es sich um Segelflieger auf einem 1.000 Kilometer Flug und nicht um eine Motormaschine handelt, schaltet der Tower um. Jetzt dürfen sie sogar innerhalb der Kontrollzone des Flugplatzes am Hang kreisen, um den letzten Aufwind mitzunehmen. Auch um eine Schleppmaschine, sollten sie nicht wieder hochkommen, bemüht sich der Tower. Aber schließlich kommen sie wieder hoch und landen glücklich in Nikolsdorf.

So eine Leistung stachelt einen natürlich an. Ich bin nicht der Illusion verfallen auch eine solche Strecke zu bewältigen. Dazu braucht man mehr Übung und das richtige Material das den Flug erleichtert wäre auch nicht schlecht. Aber einer solcher Leistung ein bisschen näherkommen, das müsste doch gehen.

1987 waren es hier auf der Alpen-Südseite schon mal etwas über 600 km. Damals kam grade das mehrfache Umrunden eines Dreiecks in Mode und das musste ich natürlich auch ausprobieren. Drei Mal die Strecke - Nikolsdorf - Toblach - Kreuen - Nikolsdorf - wurden angemeldet. Das klappte auch ganz gut aber mit den Herausforderungen und dem Erlebnis eines größeren Streckenflugs kann man es nicht vergleichen.

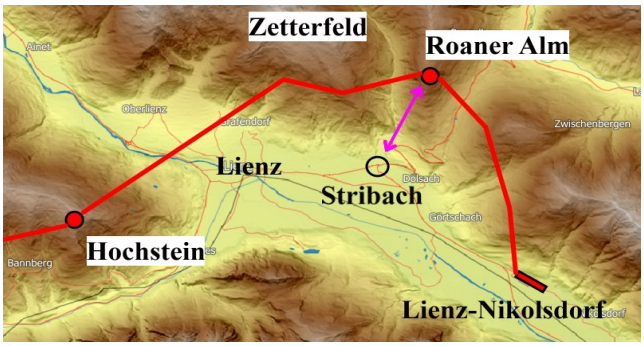
Etwas anspruchsvollerer waren da schon die 690 Km - Unterwössen - St. Anton am Arlberg - Hiflau - Unterwössen von 1988. Die 750 km hatte ich bis dahin aber noch nicht geschafft.



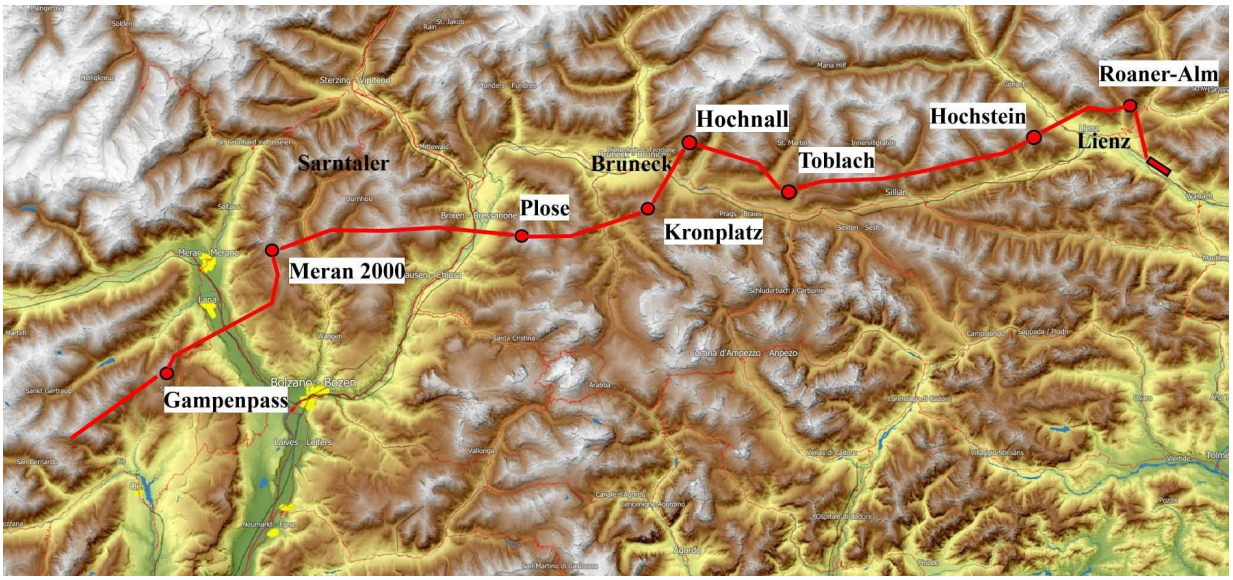
Helmut Grix als Sportzeuge 1987

In Richtung Domodossola

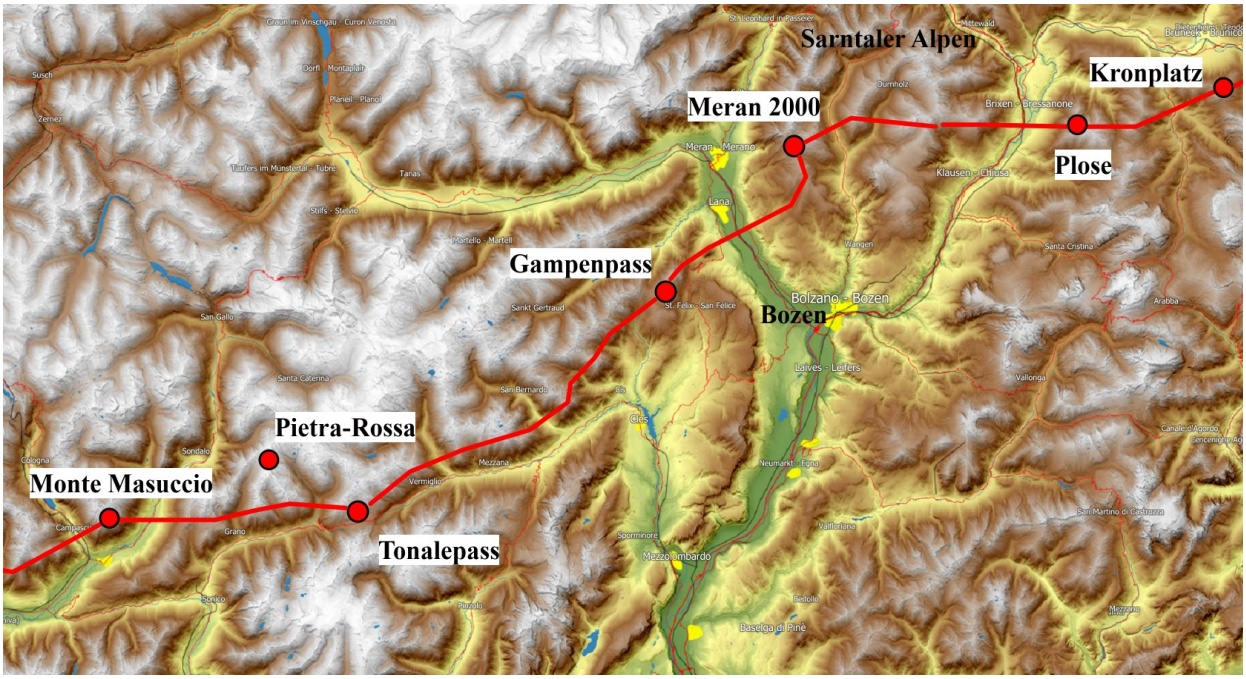
Wenn Andere 1.000 Kilometer fliegen dann werde ich doch wohl auch mal die 750 km in Planung nehmen müssen. Mein Ehrgeiz, der seit dem letzten Diamanten zum Gold-C so dahindümpelt, ist wieder angestachelt.
In letzter Zeit stand für mich der Genuss am Streckenfliegen und nicht der Wunsch nach größerer Leistung im Vordergrund. Als Vereinsflieger steht einem nicht immer die gewünschte Maschine zur Verfügung und die Wochenenden mit gutem Streckenwetter sind rar. Wenn es wenigstens eine verlässliche Wettervorhersage für mehrere Tage gäbe, dann könnte man planen, aber so ist man froh wenn die Prognose für den nächsten Tag einigermaßen zuverlässig ist. Meist sitzt man bei gutem Wetter ja in der Firma und träumt nur von dem, was an solchen Tagen machbar wäre.
Jetzt ist so ein Tag, ich bin mal nicht in der Firma, sondern im Osterurlaub und die Gelegenheit, mein Vorhaben, die 750 km Strecke in die Tat umzusetzen, ist da. Heute gehören wir mal zu den ersten die am Flugplatz sind und die Maschine zusammenstecken. Dann trage ich die Strecke Stribach - Straßenkreuzung, Domodossola - Bahnhof, Berg im Drautal - Draubrücke, mit Start und Landung in Nikolsdorf in das Formular ein und lasse es vom Sport-Zeugen unterschreiben.



Es geht auch recht früh los. Kurz nach 9 Uhr ist es, als sich die ersten, kurzlebigen Wolkenschleier zeigen und wenig später lasse ich mich zur Roaner-Alm schleppen. Wenn man hier zu so früher Zeit unter 1.000 Meter vom Haken geht, hat man meistens Schwierigkeiten. Deswegen klinke ich in 1.200 m und taste die Gegend ab.
Die Thermik hat noch nicht richtig eingesetzt, kurzzeitig ist Steigen zu ertasten, dann verschwindet es wieder. Die Höhe kann ich aber halten. Geduld ist angesagt und nach einer halben Stunde werden die Wolkenschleier kompakter. Jetzt werden auch die Ablösungen häufiger und ich kann davon ausgehen hier einen sicheren Aufwindspender zu haben.
Mein Abflugpunkt, die Straßenkreuzung von Stribach liegt 3 km vor und 1200 m unter mir. Um die Abflughöhe von 1.000 Meter zu erreichen werden 200 m in Fahrt umgesetzt und die Straßenkreuzung fotografiert. Dann geht es zurück zur Roaner Alm. Der dortige Bart hat sich unterdessen gut entwickelt und ich gewinne rasch an Höhe.



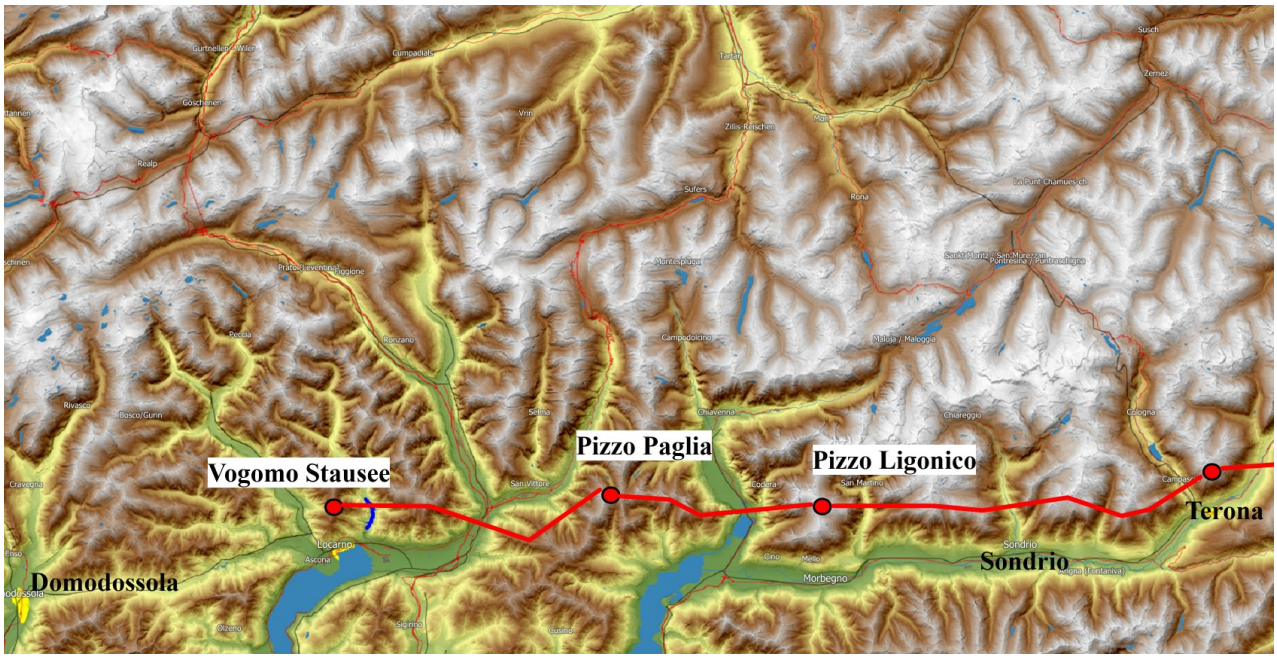
Über das Zetterfeld, dem Schigebiet von Lienz, geht es zum Hochstein am Eingang zum Pustertal.
Ich drücke aufs Tempo. So gut wie es hier im Pustertal geht, brauche ich mich nicht mit Kleinigkeiten abgeben. Der Bart bei Toblach, der mich bisher noch nie in Stich gelassen hat, der wird auch heute seinen Dienst verrichten und den peile ich an. Reichlich tief komme ich über den niedrigen Hügeln bei Toblach an. Der kräftige Bart der normalerweise von dort unten heraufzieht ist zwar vorhanden aber kräftig kann man ihn nicht nennen. Grade mal etwas über einem Meter bringt er heute und bremst mich aus. Um einiges vorsichtiger fliege ich auf der Nordseite des Pustertals weiter.
Vom Hochnell, kurz vor Bruneck, quere ich auf die Südseite zum Kronplatz, dem Skiberg Nr.1 in Südtirol. Zunächst habe ich starkes Fallen. Je näher ich den sanft ansteigenden Hängen dieses 2275 m hohen Grasbuckels komme, wird das Fallen weniger und verwandelt sich in leichtes Steigen. Ich bin hoch genug um über dem Gipfelplateau anzukommen. Aus dem leichten wird ein stärkeres Steigen und dann ist das Variometer am Anschlag. Kurzzeitig muss ich einige Kraft aufbieten, um vollen Querruderausschlag zu erreichen und damit den Vogel in den Bart zu zwingen. Erst kurz vor Erreichen der Basis wird das Steigen schwächer.
Dann geht es über die Plose bei Brixen und dem Berggebiet der Sarntaler-Alpen zum Skigebiet Meran 2000. Über diesen vertrauten Pfad komm ich zügig voran, lediglich Meran 2000 (Plattenspitz 2680 m) macht gerade eine Ausnahme. Dort komme ich weit unter Gipfelhöhe an und dort, wo der Bart normal steht, geht fast gar nichts. 7 Kilometer südlich, am Vöraner Joch (1941 m), steht dann ein Bart, der mich auf die Höhe zur sicheren Überquerung des Etschtal bringt.
Auf der westlichen Seite, Richtung Gampenpass, Val di Sole, sind kräftige Cumulanten zu sehen und sie halten was sie versprechen. Schnell komme ich voran und dann, am Tonalepass, bin ich das erste Mal über 3000 Meter. Etwas südlich der Punta di Pietra Rossa, dem zweithöchsten Berg der Sobretta-Gavia-Gruppe, sind es sogar an die 3200 m Auch meine weitere Strecke schaut sehr gut aus. Wie an einer Perlenschnur sind die Cumulanten in Richtung Sondrio und Comer See aufgereiht. Im Tal der Adda ist die Basis zwar etwas niedriger, garantiert aber ein schnelles Vorankommen. Nach der Talquerung zum Monte-Masuccio wird diese Vermutung auch bestätigt und bis weit hinter Sondrio klappt das auch.



Ab Como See aber ändert sich dies. Am Pizzo Ligonico geht es zwar nochmals ohne Probleme über 2700 m aber am Pizzo Paglia (2593 m), dem Gebirgsstock zwischen Como und Luganer See, bekomme ich Schwierigkeiten. Die Talquerung hat zu viel Höhe gekostet. Ich komme weit unterhalb der Hangkante an und muss mich mühsam wieder hocharbeiten. Außerdem sind die Steigwerte hier enttäuschend. Es dauert relativ lange bis ich einen vernünftigen Barth finde und wieder über die Hangkante komme.
Die Wolken im Westen sind nicht mehr die vielversprechenden Wattepakete. Je weiter man in meine Flugrichtung sieht, desto satter sehen sie aus. Die ersten Anzeichen von Regenschauern sind zu sehen und ich muss erkennen, dass mein Wendepunkt Domodossola nicht zu erreichen ist. Bis Locarno müsste ich es aber noch schaffen.

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

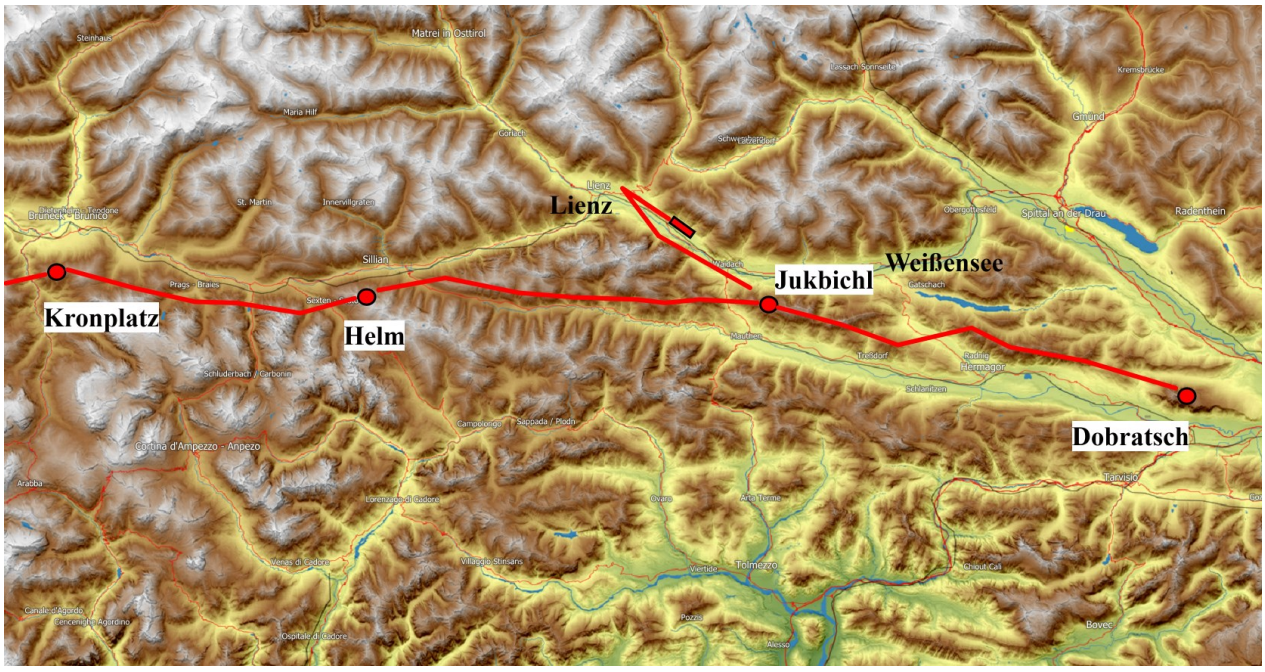
Beinahe hätte ich dabei vergessen ein Wendepunktfoto für die Dokumentation des Fluges zu machen. Jetzt muss ich noch einmal kreisen um den Fotoapparat aus der Seiten Tasche zu ziehen und den See nebst Ort Vogorno zu fotografieren. Dann aber geht es ostwärts.
Waren die letzten 40 Kilometer bis zum erzwungenen Wendepunkt nicht gerade der schönste Teil dieses Fluges, so ist davon beim Rückflug nichts mehr zu spüren. Dort, wo ich beim Herflug nur mühsam Aufwind fand, werde ich beim Rückflug regelrecht in die Höhe katapultiert. Und das nicht nur auf diesen 40 Kilometern. Auch der restliche Teil, das Tal der Adda entlang, gestaltet sich ähnlich. Bis Terano brauche ich kaum zu kurbeln. Dort, am Monte Masuccio, empfängt mich der Bart des Tages. Wie festgefroren hängt das Vario am oberen Anschlag und lässt mich die Enttäuschung über das Nichterreichen meines Vorhabens vergessen.
Wenn es so nach oben geht, geht es natürlich an anderer Stelle auch so nach unten. Bei Grano plumpse ich in solch ein Leegebiet. Es geht so rasant und großflächig abwärts, dass keine Zeit zum Suchen des dazugehörigen Aufwindes bleibt. Mit Höchstfahrt versuche ich dem Lee zu entkommen, was natürlich einiges an Höhe kostet. Nördlich von Punto di Legno, dem Ort am Aufstieg zum Tornalepass, bringt mich ein zerrupfter Bart wieder über die Hangkante.
Auch östlich vom Tornale komm ich gut voran. Das Etschtal ist zwar blau und die Luft ein bisschen milchig, aber ab Bozen und in den Dolomiten ist noch gute Wolkenbildung zu sehen.



Über die Sarntaler geht es zurück zum Pustertal. Weil es so gut läuft bleibe ich dort auf der Südseite und genieße das Panorama der Dolomiten. Vom Helm (2434 m), dem Hausberg von Sexten aus, kann ich das Gailtal gut überblicken. Den Flug schon zu beenden, dafür läuft es noch etwas zu gut und so ein kleiner Abstecher ins Gailtal drängt sich mir deswegen direkt auf. Außerdem werden es dann doch vielleicht etwas über 700 km.
Die Südseite der Lienzer-Dolomiten, die mir sonst nicht besonders wohl gesonnen sind, benehmen sich heute recht anständig. Ohne viel Kurbelei komm ich durch bis zum Jukbichl am Gailbergsattel. Ab hier läuft es zwar nicht mehr so spritzig, aber es läuft noch. In der Höhe des Weißensees kommt nochmal Ehrgeiz auf. Wenn es bis hierher ging, dann müsste auch der Dobratsch zu schaffen sein und dann sind es bestimmt über 700 km.
Diese letzten Kilometer bis dorthin werden die anstrengendsten des gesamten Fluges. Mit Mühe schaffe ich die Umrundung, kann aus Gipfelhöhe mein Wendefoto schießen und den Rückweg antreten. Der ist auch um einiges schwieriger als der Weg hierher. Überall beginnen sich die Wolken aufzulösen und die Thermik verabschiedet sich. Jetzt machen mich Steigwerte unter einem Meter bereits glücklich.
Am Gailbergsattel habe ich dann die Höhe um die letzten 30 km, ich muss ja noch zum Fotografieren bis zur Straßenkreuzung von Stribach, sicher im Gleitflug zurückzulegen.
Nach 8 Stunden und 32 Minuten bin ich wieder am Boden,

Wenn ich auch die angemeldete Strecke nicht vollenden konnte, so interessiert mich nun doch wie viel Kilometer es geworden sind. Der Flug wird zur Auswertung eingereicht und jetzt legt sich ein breites Grinsen auf mein Gesicht.
Es ist ein flaches Dreieck mit 751,26 km.

8 Stunden und 32 Minuten für 750 km, gerade mal 88 km/h bei so einem fantastischen Streckenwetter kann ich nicht als berauschend in meinem Flugbuch verewigen. Der letzte Abschnitt zum Dobratsch ist schuld daran. Dort habe ich viel Zeit liegen gelassen, aber die 750er Marke ist überschritten und das war ja das Ziel.



Ein Leistungsvergleich

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

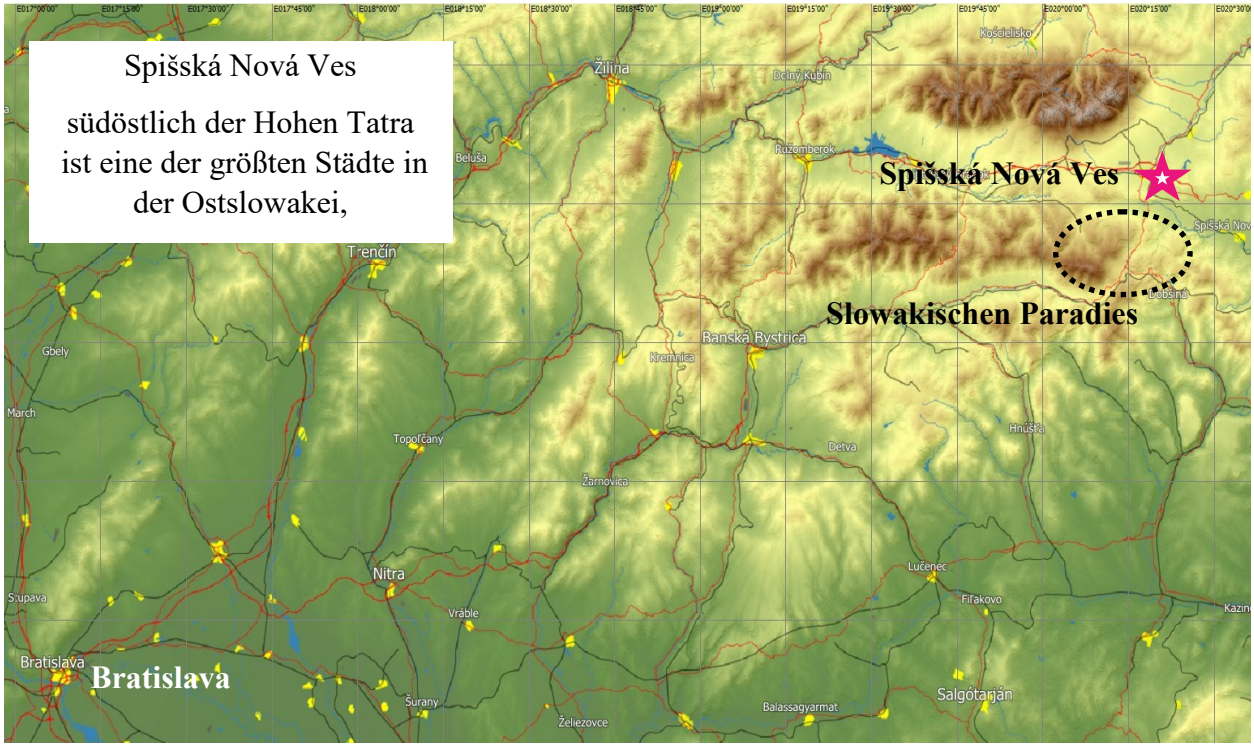
Wenn ich so meine derzeitige Situation betrachte, so steht die Faszination des Streckenflugs im Vordergrund. Geschwindigkeit und Kilometerzahlen sind nicht mehr so wichtig wie in der Vergangenheit. Oft fliege ich Umwege, weil Strecken abseits der ausgetretenen Pfade, locken.

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

Endlich auch nach Osteuropa

In den 80er Jahre hatte ich oft in Berlin zu tun und wurde zwangsläufig mit der Deutschen Teilung konfrontiert. Für uns Westdeutsche war ein Besuch von Ostberlin zwar möglich, aber die schikanöse zeitaufwendige Willkommenskultur der DDR Grenzer, lud nicht dazu ein. Innerlich hatte ich die deutsche Teilung nie akzeptiert und deswegen war es eine der schönsten Tage meines Lebens als am 9. November 1989 sich die Mauer öffnete.

Es ist klar, dass die DDR 1990 unser erstes Reiseziel war und in den Folgejahren die bis dahin verschlossene Länder des Ostens folgten. Zwar habe ich mit 3 Fliegerkameraden schon 1967 versucht, etwas mehr von Osteuropa zu sehen. Damals sind wir mit 2 Autos über Brest, Minsk, Smolensk, Moskau und Leningrad nach Finnland gefahren. Die vorgeschriebene Route aber zu verlassen und etwas mehr vom wahren Leben zu sehen, das war nicht möglich. Der Überwachungsapparat des Systems hatte uns anscheinend ständig im Blick und wenn wir, natürlich so rein aus Versehe, doch einmal vom vorgegebenen Weg abkamen wurden wir nach wenigen km von einem Transportpolizisten eingefangen und, immer sehr höflich, auf den vorgeschriebenen Weg zurückgebracht.



Jetzt, 1992, ist die Tschechoslowakei unser Ziel. Wir sind in der Ostslowakei, südlich der Hohen Tatra auf dem Weg ins "Slowakische Paradies". Dieser Nationalpark, ein traumhaftes Flecken Erde mit verwunschenen Schluchten, tiefblauen Badeseen und einzigartigen Höhlen muss aber warten den meine Frau hat einen Schleppzug entdeckt und die Turnübungen, die nun folgen sind, sehenswert. Jetzt haben wir Vollbeschäftigung. Auf der einen Seite will man ja die interessante Vorführung in der Luft nicht verpassen und auf der anderen Seite muss die Schleppmaschine im Auge behalten werden, denn dort wo sie landet ist ein Flugplatz und den wollen wir natürlich uns mal ansehen.

In der Nähe der Stadt „Spišská Nová Ves“ scheint er zu landen und nach einigem Suchen haben auch wir den Weg dorthin gefunden. Die hiesige Welt einmal von oben zu betrachten, noch dazu bei der momentan, guten Thermik, ich hoffe das dies möglich ist.

Neugierige Blicke empfangen uns und da mit Deutsch und Englisch hier nichts anzufangen ist, ihre Weltsprache war ja bisher Russisch, versuche ich mit Händen und Füßen ihnen meinen Wunsch mitzuteilen. Zum Glück taucht ein älterer Herr auf, der etwas Deutsch spricht und wie sich herausstellt, auch Fluglehrer ist. Ihn interessieren nicht meine Papiere, nur am Flugbuch hat er Interesse und als er meine Flugstunden entdeckt, bietet er mir den so eben gelandeten Einsitzer an. Damit könne ich ja ein paar Loopings drehen, meint er, und ist sehr erstaunt, als er von mir hört, dass ich den Blanik bevorzugen würde. Der Einsitzer, anscheinend eine reine Maschine für den Kunstflug, ist mir unbekannt und die Landschaft mit ihm im Doppelsitzer zu erkunden ist für mich schöner als Turnen.



Eine Zlin bringt uns zum Ausklinkpunkt und unweit davon bin ich im 2 m Bart. Im Westen befindet sich eine vielversprechende Wolkenstraße, die ich anpeile. Kaum haben wir den Platzrand überflogen, habe ich das Gefühl, dass mein Hintermann etwas unruhig wird. Auch der nächste etwas entferntere Aufwind ist ein Hammerbart, der so richtig Lust auf mehr macht. Kaum habe ich die Schnauze meines Vogels Richtung der nächsten Wolke ausgerichtet, kommt von hinten der Wunsch zum Platz zurückzukehren, was ich natürlich befolge.





Nach der Landung stellt sich dann heraus, dass nicht mein Flugstiel die Ursache zur Rückkehr war, sondern eine Vorschrift, die besagt, dass nur in Platznähe geflogen werden darf. Jetzt wird mir auch klar, warum hier alles auf Kunstflug ausgerichtet ist, obwohl alles zum Streckenflug einlädt.



Natürlich wollte ich ihnen auch noch meine fliegerische Heimat zeigen und hatte dafür eine ICAO und eine Freitag & Bernd-Karte des Alpenraums dabei. Beide wurden mit Gossen Interesse studiert. Von der anschließenden Diskussion bekam ich nur mit, dass die Höhe der Berge einen Teil der Anwesenden in Erstaunen versetzte. Mit Informationen über den Westen war man in der Vergangenheit von offizieller Seite anscheinend sehr zurückhaltend.