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

Alles ändert sich,

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

Nur die Leidenschaft

mit der dieser Sport betrieben wird,

die ist gleich geblieben.

Und was hat sich in diesen 70 Jahren verändert.

Nicht verändert hat sich die Leidenschaft mit der dieser Sport betrieben wird. Segelfliegen ist immer noch eine Sportart für Genießer. Wie ein Vogel am Himmel schweben, sich frei und unabhängig fühlen, die eigenen Grenzen erkunden und die Möglichkeiten, die einem die Natur eröffnet erkennen, das vermittelt Glücksgefühle.
Nicht verändert hat sich auch das Wissen in der Öffentlichkeit über unseren Sport.
Immer noch wird er als Spielwiese für Reiche betrachtet. Den wenigsten ist bekannt, dass durch viel ehrenamtliche und gemeinschaftliche Arbeit die Kosten in den Vereinen gering gehalten werden und damit das Fliegen für alle ermöglicht wird. Wer weiß schon, dass sogar Fluglehrer trotz ihrer überdurchschnittlichen Verantwortung in den Vereinen ehrenamtlich tätig sind.

Verändert hat sich alles andere, bei einem Bereich mehr, beim anderen weniger, das Eine in die positive Richtung, das Andere in die negative Richtung.

Deutsche Alpensegelflug Schule 1969

Damals konnte man Segelfliegen, wenn nach vielen Werkstattstunden ein Flugzeug verfügbar war und wenn anschließend fünf Personen am Flugplatz aktiv waren um einen sechsten in die Luft zu bringen. Startschreiber, Startleiter, Starthelfer, Lepofahrer und einen Windenfahrer brauchte man um in die Luft zu kommen.
Das Fluggeschehen fand vorwiegend in Platznähe statt. Streckenfliegen wurde in den Vereinen sehr klein geschrieben und war wenigen vorbehalten.
Trotzdem waren Nachwuchsprobleme unbekannt und mancher Verein musste einen Aufnahmestopp verhängen. Der Flugzeugpark war meist sehr klein und der Andrang zum Flugsport sehr groß. Segelfliegen und ab 1956 auch wieder der Motorflug waren die einzigen Möglichkeiten um in die Luft zu kommen.

Fliegerschule Wasserkuppe

Heute kann man im Idealfall Segelfliegen, wenn die Lust zum Fliegen einen zum Flugplatz treibt und man mit seinem Eigenstarter abhebt.
Der Leistungszuwachs durch neue Materialien bei den Flugzeugen, durch elektronische Helfer im Cockpit und durch für alle zugängliche Wetterinformationen ist enorm. Der Austausch von Wissen und den neuesten Erkenntnissen ist uneingeschränkt möglich. Streckenfliegen wird heute von einem Großteil der Piloten als die Krönung unseres Sports empfunden und der zielorientierte Einsatz von Wissen und Material lässt die Leistungen explodieren.
Heute ist der Flugzeugpark in den Vereinen selten das Problem. Der Anteil der Maschinen in Privatbesitz nimmt zu und die Mitgliederzahl schwindet. Andere Luftsportarten, mit geringeren Kosten und mit weniger ausufernder Bürokratie wie Gleitschirm- und Drachenfliegen haben auch ihren Reiz.

Natürlich ist dies kein absolutes Bild. Zwischen diesen beiden Extrempunkten existieren auch heute noch alle denkbaren Schritte. Aber klar ist die Richtung in die sich unser Sport bewegt.

Die Veränderungen im Segelflug lassen sich in einzelne Abschnitte unterteilen. Im Allgemeinen wird vom Holz– und Kunststoffzeitalter gesprochen und dabei übersieht man meistens welchen Einfluss Elektronik und Wettervorhersage auf die Leistungssteigerung in der Segelfliegerei ausgeübt hat. Auch das Klapptriebwerk kann man nach meiner Ansicht als eigenen Abschnitt betrachten. Die Unabhängigkeit die damit erreicht wird, ermöglicht kurzfristige Entscheidungen und damit die Nutzung von idealen Bedingungen.

1952 Holzzeitalter

Die Flugzeuge werden vorwiegend im Verein von Mitgliedern in Vereinswerkstätten gebaut. Der Arbeitsaufwand, den die Mitglieder zu leisten haben, ist dementsprechend hoch. Flugzeuge mit einem Gleitwinkel von 1/29 bei 73 km/h gehören in Vereinen zur Spitzengruppe.

1962

Kunststoffzeitatern.

Nach dem ersten Kunststofflugzeug 1957, dem Phönix, kommen 1964 die H 301 Libelle und der Phoebus A und B, 1967 der Cirrus B, die Standard Libelle, die LS1 und der Phoebus C und 1769 die Kestrel 1972 und der Standard Cirrus auf den Mark.
Der Gleitwinkel liegt nun bei 1/38, in der offene Klasse bei 1/43. Mit jeder Neuentwicklung verbessern sich die Gleitzahl und Geschwindigkeit.
Das Gold-C mit drei Diamanten als Spiegel der Leistungssteigerung: Es waren: 1968 - 677, 1970 - 900 und 1974 - 1570 Piloten.

1972

1982

Wettervorhersage

Die Zuverlässigkeit der Wettervorhersage wurde ab 1968 langsam, aber stetig besser. 1984 wurde eine bundesweite Segelflugwettervorhersage eingeführt und heute ist der Zugriff auf die Wetterinformationen und Satellitenbilder auch während des Flug möglich.

1992

Elektonikzeitalter

Um die Jahrtausendwende verändert sich das Instrumentenbrett. Der Bordcomputer, Logger FLARM und andere Elektronik hält Einzug im Cockpit und erleichtert das Leben der Segelflieger erheblich.

2002

Eigenstartzeitalter

Die SF27M von Scheibe wurde als erstes eigenstartfähiges Segelflugzeug mit Klapptriebwerk 1967 in Serienproduktion hergestellt. Viele aktuelle Segelflugzeuge sind heute optional mit einem Klapptriebwerk erhältlich. Die Standfestigkeit der Triebwerke, hat sich im laufe der Jahre erheblich verbessert und der Elektroantrieb macht sich auch hier breit.

2012

2022 Elektrozeitalter ?

Flugzeuge mit einem Gleitwinkel von 1/60 und einer Spitzengeschwindigkeit um die 280 km/h bilden die Spitzengruppe. Die neuesten Entwicklungen in der Batterietechnologie lassen vermuten, dass die Zukunft im Elektroantrieb liegt.

Entwicklung in den Vereinen.

Viele Vereine haben sich in diesen 70 Jahren von Interessengemeinschaften, die durch eine nur gemeinschaftlich zu schaffende Aufgabe zusammengeschweißt wurde, in Richtung Dienstleistungsunternehmen gewandelt. Der eine Verein mehr, der andere weniger. Ausschlaggebend dafür sind die sich ändernde Arbeits- und Lebensbedingungen. Mit zunehmendem Wohlstand hat sich im Laufe der Jahre auch die Einstellung der Mitglieder verändert. Beim einen mehr, beim anderen weniger. Nicht nur im Segelflug, überall ist der Trend zu sehen.

Segelflugpiloten sind Einzelkämpfer, sie haben in der Luft die alleinige Entscheidungshoheit. Am Boden jedoch ist Teamwork gefragt und in dem Ausmaß, wie dort, bedingt durch die technische Entwicklung und den steigenden Wohlstand, die Anforderungen an den Einzelnen abnehmen, drängt sich bei einigen der Individualismus in den Vordergrund.

Als 1951/52 die ersten Vereine wieder zugelassen wurden, waren die Mangeljahre der Nachkriegszeit noch deutlich spürbar. Zwar streckte die wirtschaftliche Erholung ihre ersten Fühler aus, was aber nicht heißt, dass man in den nächsten Laden gehen konnte und dort bekam, was man benötigte. Es war immer noch die Zeit des Mangels, in der das Vereinswohl vom Beschaffungs- und Improvisationstalent des Einzelnen abhing.
10 Jahre später schaut das Ganze schon viel besser aus. Das Wirtschaftswunder hat den Wohlstand gefördert und einige der Vereinsmitglieder besaßen bereits ein eigenes Flugzeug. Ohne wohlgesonnenen Verein ging es aber trotzdem nicht. Nicht nur beim Flugbetrieb waren sie von diesem abhängig, sie benötigten auch meistens die Vereinswerkstatt zur Wartung und Überholung der Maschinen und natürlich auch oft eine dritte Hand, die bei der Arbeit mit anpackte. Selbst die größten Individualisten konnten nur fliegen, wenn sie sich der Allgemeinheit anpassten.
Mitgliedermangel war in diesen Jahren ein Fremdwort und bei manchen Verein entstanden lange Wartelisten. Die Werkstattarbeit zum Bau der Flugzeuge stand im Vordergrund und bei den vielen geforderten Arbeitsstunden trennte sich schnell das Spreu vom Weizen.

Durch Einführung der Kunststofflugzeuge in den Vereinsbetrieb ändert sich einiges. Beim Umgang mit Holz und Metall gab es genügend Spezialisten, die ihre jahrelange Erfahrung weitergeben konnten. Das neue Material, Glasfasermatten getränkt mit Kunstharz, war so gut wie unbekannt. Nur in wenigen Vereinen gab es Fachkundige, die den Umgang mit dem neuen Material beherrschten und kleinere Reparaturen durchführen konnten. Zunehmend wurden luftfahrttechnische Betriebe mit Wartungs- und Pflegearbeiten beauftragt. Die Arbeitsaufwand in den Vereinswerkstätten wurden geringer, die Kosten aber, die stiegen.
Bei denjenigen, die bisher schon den notwendigen Arbeiten für den Verein skeptisch gegenüberstanden, verstärkte sich die Vereinsmüdigkeit. Der Individualismus trat in den Vordergrund. Der Piloten Tipp **"er kam, sah, flog, ging"** vermehrte sich sichtbar.

Einen wesentlichen Einfluss auf diese Entwicklung hatte und hat natürlich auch die stetige Veränderung in der Arbeitswelt. Mein ehemaliger Brötchengeber, die Firma Siemens, kann hier als Beispiel herangezogen werden. In den Aufbaujahren waren die Mitarbeiter Siemensjahner, eine große Familie deren Freizeitaktivitäten, egal ob Briefmarkensammler oder Segelflieger, gefördert wurde. Das Engagement nimmt Ende der 80er Jahre ab um nach der Jahrtausendwende ganz zum Erliegen zu kommen.

Eines aber ist gleich geblieben.

Ohne einen engagierten Macher kann kein Verein überleben.

Rechtssicherheit

Als ich 1973 zum ersten Mal die USA besuchte, wunderte ich mich über ein Warnschild an einem Stapel Kaminholz. Dort stand in dicken Lettern „Vorsicht brennbar“. Damals konnte ich nur verwundert den Kopf schütteln über die Absicherungswut in den USA. Das Holz, das für den Kamin vorgesehen ist brennt, das ist doch logisch, wozu dann dieses Schild.

Ja damals, und heute. Die USA waren uns damals nur um einige Jahre voraus. Heute muss man auch bei uns, manch logisches, juristisch absichern. Man braucht sich nur die Bedienungsanleitung eines kleinen Gerätes ansehen. Seitenweise gibt es Sicherheitshinweise, die nur altbekannte, logische Informationen enthalten. Dass logisches Denken einen aber nicht vor Ungemach schützt, das musste der ehrenamtliche geschäftsführende Vorstand der DASSU Ali Siegert 2011erleben.

Dass staatlich geprüfte Skilehrer auch selbstständig arbeiten dürfen, das wusste er aus seiner Tätigkeit beim Deutschen Alpenverein. Logisch ist demnach, dass auch Gastfluglehrer bei der DASSU nicht angestellt werden müssen, sondern als Selbständige arbeiten dürfen.

Ali Siegert wusste das, aber der Beamte des Hauptzollamtes, bei dem eine anonyme Anzeige einging, anscheinend nicht. Er dachte, er hätte einen großen Fisch am Haken und reagierte dementsprechend.

Es gibt eine Hausdurchsuchung bei der DASSU und Ali Sieger, wird vor Gericht gezerrt.

Bei Gehältern getrickst?

Vorsitzender der Segelflieger ab heute vor Amtsgericht —“Start um Sozialabgaben geprellt“

Ein Teil der Presse berichtet sachlich und informativ und der andere Teil macht daraus einen Aufreißer, dessen Inhalt wenig zum tatsächlichen Sachverhalt beiträgt.

Und das Ergebnis.
Freispruch auf der ganzen Linie. Selbst der Staatsanwalt plädierte für Freispruch. Hätte die anklagende Behörde etwas mehr Sorgfalt und etwas Sachverstand gezeigt, so wären dem Steuerzahler Prozesskosten erspart geblieben, die Justiz hätte ihre Zeit nicht verschwenden müssen und die finanzielle und nervliche Belastung für die ehrenamtliche Tätigkeit von Ali Sieger hätte anders ausgesehen. Schließlich ist es ja keine Kleinigkeit, wenn man sich keiner Schuld bewusst ist und für ein Amt, das man zum Wohle anderer und ohne Bezahlung ausübt, eine Strafe von mehr als 2 Jahren Freiheitsentzug angedroht bekommt.

Trotz des Freispruchs erster Klasse bleiben an Ali Sieger neben der nervlichen Belastung noch die Anwaltskosten von rund € 2600,-- hängen.

Ob so das Ehrenamt, wie es Politiker in Festtagsreden propagieren, attraktiver wird?

Glücklich der Verein, der einen Rechtsbeistand in seinen Reihen hart.

Noch etwas hat sich geändert.

So war es einmal.

Das Wetter ist nicht mehr dies, was es einmal war. Der Klimawandel ist überall zu spüren.

Als wir 1985 unserem Motorfalken durch eine G109 der Fa. Grob ersetzten, war die Winterzeit nur eine Werkstattzeit. Vom Fliegen konnte man nur träumen, da der Platz, meist ab Mitte November bis weit in das Frühjahr hinein, unter einer dichten Schneedecke lag. Ein tolles Flugzeug in der Halle, das herrlichste Winterwetter und wir konnten nicht fliegen. Daran musste sich etwas ändern.

Das LBA wurde mit der Absicht konfrontiert, dass wir unserem neuen Motorsegler Schier verpassen wollen. Da von dort keine unüberwindbaren Einwände kamen, konnte die Planung sofort in die Tat umgesetzt. Gustav Leyendecker übernahm die Regie, baute die Schi bei einer befreundeten Schreinerei, koordinierte die nicht unerheblichen Auflagen des LBAs und leitete die Flugerprobung. Solche Schi benötigen aber auch eine gute Laufsohle, der nicht so ohne weiteres in Eigenregie hergestellt und aufgebracht werden kann. Das richtige Knowhow hierfür hatte der Skihersteller Völkel. Er konnte davon überzeugt werden, dass sein Design auf der Skioberseite gut aussehen würde und er für diese Reklame, für uns natürlich kostenlos, auch die Unterseite gestalten dürfe.

Die G109 (D-KISI) hatte damit ab1987 eine Zulassung für Schneekufen und wir durften beim Fliegen etwas neues lernen.

Durch die Umrüstung auf ein Skifahrwerg hat sich am Flugverhalten der G109 nichts geändert. Bei Start und Landung und der Handling am Boden schaut dies natürlich ganz anders aus. Beim Rollen beziehungsweise Gleiten auf dem Vorfeld nutzt der Tritt in Seiten Rote gar nichts. Nur mit gleichzeitigem kräftigen Propellerstrahl kann man den Vogel zu einer Richtungskorrektur bewegen.

Dass das Roll- und Startverhalten viel vom Untergrund abhängig, kennt man ja schon von ungepflegten Graspisten. Das ein bisschen Neuschnee auf der Piste, abhängig von dessen Beschaffenheit, einen Startvorgang auch zum Erliegen bringen kann, das war zwar nicht überraschend, aber dass man als erfahrener Skitourengeher dies nicht sofort richtig einschätzt, das war neu.
Bei einer harten Piste dagegen ist die Beschleunigung in Ordnung und der Startstrecke dementsprechend kurz. Was beim Start ein Vorteil ist, kehrt sich bei der Landung um und wird zum Nachteil. Dann ist man zufrieden, wenn eine längere Landestrecke vor einem liegt. Gewicht schiebt halt und eine Bremse hat man nicht.

2003 wurden wir gezwungen, unsere G109 gegen eine DIMONA auszutauschen. Das August-Hochwasser 2002 hatte bei der G109 einen Totalschaden verursacht. Selbstverständlich wurde der neue Vogel mit den verhandelnden Ski ausgestattet und für seinen Burgfahrwerk ein neuer Ski konstruiert. Die Forderungen des LBAs, Berechnungen, Materialnachweis, Flugerprobung usw. konnten wir ja schon und gingen deshalb davon aus, dass das Ganze in überschaubarer Zeit zu einer Zulassung führen würde.

Wie man sich doch täuschen kann.
Im Februar 2005 hebt der Dreibeinfalke der DASSU, 3 Tage nach Beantragung einer Flugzulassung beim LBA ab, und unsere DIMONA steht startklar, genau wie vor einem Jahr, noch immer am Boden. Das Engagement der Firma Scheibe hat bewirkt, dass das LBA sofort und auf kleinen Dienstweg, nach altem Verfahren und unter Umgehung der EASA das Flugzeug zugelassen hat.
In unserem Fall verweigert das LBA den kleinen Dienstweg und schiebt den Ball der EASA und dem österreichischen Hersteller der DIMONA zu. Da die den Bau der DIMONA aber eingestellt haben, ist ihr Unterstützen, obwohl zugesagt, nicht sehr groß.

Na ja, am 31.12.2005 war es dann doch soweit und wir konnten endlich mit der Flugerprobung beginnen. Penetrantes Meckern kann doch manchmal zum positiveren Ergebnis beitragen.

.

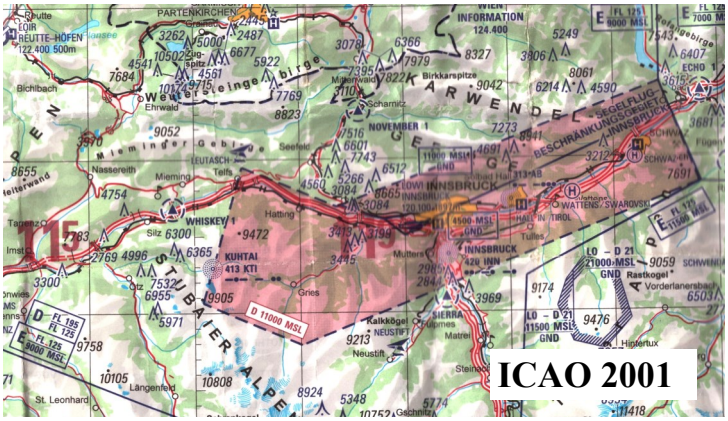
So ist es heute (meistens)

Mit den Jahren nahm die Möglichkeit, mit Schneekufen zu fliegen kontinuierlich ab und heute wird hauptsächlich das normale Fahrwerk benutzt. Nur selten sind die Schneeverhältnisse so, dass die Ski zum Einsatz kommen.

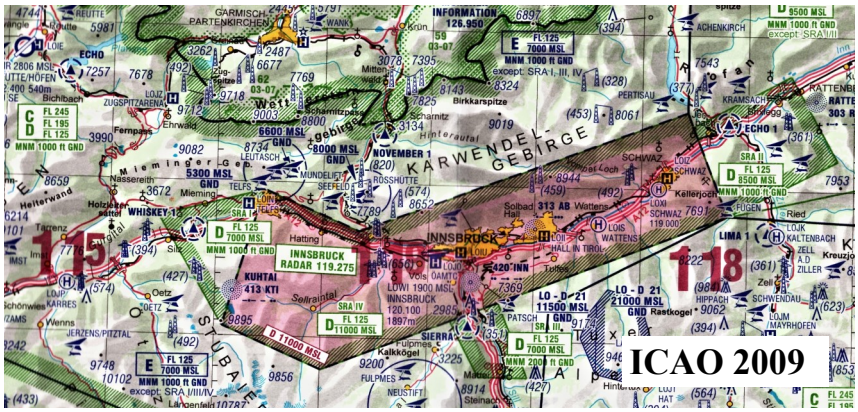
Bürokratie — Alle Jahre wieder neue Karten, neue Lufträume und Regelungen

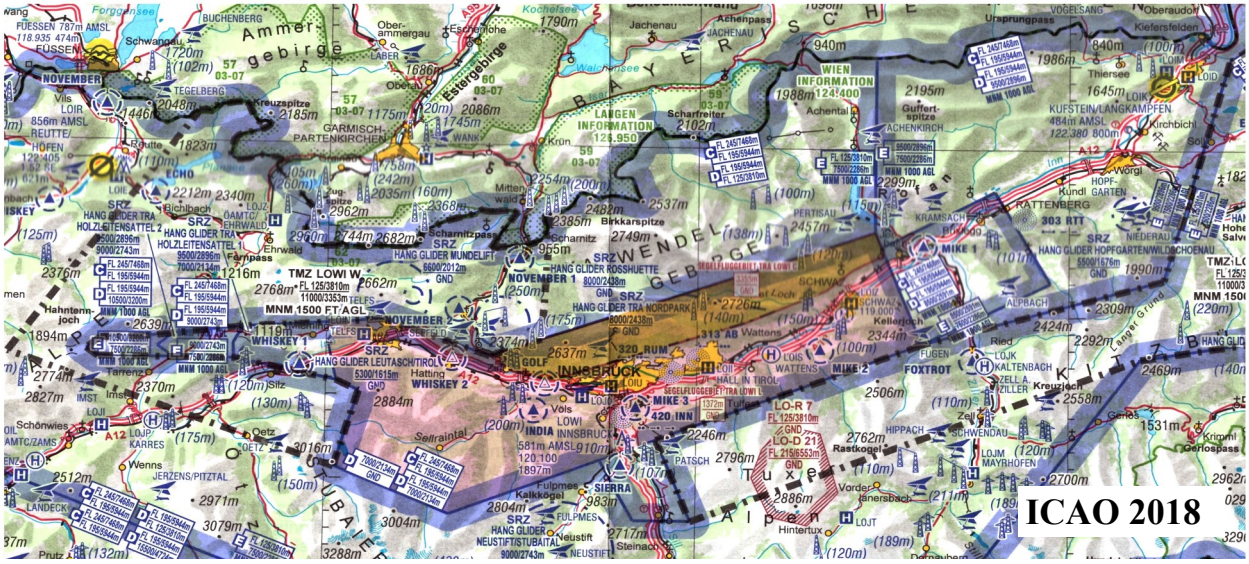
Zu den negativen Veränderungen im Segelflug gehört die ständige Verkleinerung des Luftraums in dem wir uns frei bewegen können. Flächenmäßig hat er sich durch den Wegfall der Grenzen zwar zum Positiven hin verändert, aber die kommerzielle Luftfahrt fordert immer mehr von unserem dreidimensionalen Raum.

Ein typisches Beispiel dafür ist Innsbruck. Früher standen an Föhntagen bis zu 140 Segelflugzeuge am Start um ihren Höhen Diamanten zu machen. Eine Freigabe für große Höhen war unproblematisch. Heute gibt es keinen freien Luftraum mehr. Auch das östliche Gebiet, bis hin zur Deutschen Grenze bei Kufstein, ist eine TMA, die ohne Freigabe und Transponder nur bis zu einer Maximalflughöhe von 2896 m genutzt werden kann.



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





Die Regulierungswut hat in allen Bereichen zugenommen und die alles erstickende Bürokratie ist damit immens gewachsen. Regeln aus der gewerblichen Luftfahrt werden, auch ohne dass sie für die allgemeine Luftfahret geeignet wären, dieser übergestülpt.
Das Recht des Einzelnen, auch Risiken auf sich zu nehmen, solange er die Allgemeinheit damit nicht gefährdet, meint man unterbinden zu müssen.
Vergleicht man die Zeit, in der Flugzeuge noch in den Vereinswerkstätten entstanden sind und der heutigen Zeit, so gewinnt man den Eindruck, dass nach Behördenmeinung, den Luftsportlern die Fähigkeit zur Eigenverantwortung abhandengekommen sei.

Bei meinem Besuch 2020 beim Fliegerarzt war ich gezwungen den „Mental Health“ Fragebogen des LBA auszufüllen. Ja wenn man damit Vorfälle wie den vom 24. März 2015 Verhindern könnte, wäre ein solcher Fragebogen sinnvoll. Damals wollte der psychisch kranke Co-Pilot des Germanwings-Flug 4U9525 sich umbringen und ließ die Maschine mit 149 Menschen an einem Berg in den französischen Alpen zerschellen. Aber wer glaubt schon ernsthaft, dass ein Alkoholkranker die Frage Nr. 9 „Ich entspanne mich nach der Arbeit gerne bei einem Drink“ ehrliche beantwortet und somit sein Suchtverhalten preisgibt oder eine Person mit psychischen Problemen die Frage Nr. 10 „Es fällt mir in letzter Zeit schwer, meine Stimmung zu kontrollieren“ in einem derartigen Fragebogen veröffentlicht?
Mir stellt sich nun die Frage ob derartige Aktionen nicht nur deswegen gestartet werden um nachzuweisen, dass etwas unternommen wurde.

Ich gebe zu, ein ketzerischer Gedanke. Aber wenn die Behörden von uns Deutschen Piloten, im Gegensatz zur übrigen EU, eine Zuverlässigkeitsüberprüfung verlangen und diese positiv ausfällt, dann darf man vermutlich auch ein kleinwenig mittreden.

REGIERUNG VON OBERBAYERN
Luftamt Südbayern

Sehr geehrter Herr Limmer

Bestätigung

Gemäß §7 Abs. 7 LuftSiG Teilen wir Ihnen mit, dass die am 03.07.2006 durchgeführte Überprüfung ergeben hat, dass Sie die erforderliche persönliche Zuverlässigkeit im Sinne des Luftsicherheitsgesetzes besitzen.

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

Und nun noch eine Bemerkung zum Abschluss.

Viel hat sich in diesen 70 Jahren verändert. Fliegerromantik, wie sie in der Pionierzeit des Segelfluges zu finden war und wie sie in vielen Geschichten nacherzählt wird, kann man heute kaum noch entdecken. Die viele Werkstattarbeit, die in der Vergangenheit die einzelnen Charaktere eines Vereins zu Zwangsgemeinschaften zusammenführt und damit das Vereinsleben bereicherte sind nicht mehr notwendig. Waren damals noch alle Mitglieder aufgefordert ihr Organisationstalent zur Beschaffung des benötigten Materials einzusetzen so geht man heute in den nächsten Laden und kauft es.

Mit dem zunehmenden Wohlstand in diesen 70 Jahren verringert sich das Gemeinschaftsgefühl und der Individualismus drängte sich in den Vordergrund. Wer damals fliegen wollte war auch aus materialistischer Sicht auf die Gemeinschaft angewiesen. Heute werden gebrauchte Maschinen angeboten, so dass für viele die Möglichkeit besteht, sich ein eigenes Flugzeug anzuschaffen.

Das gewaltige Investitionsvolumen an Luftfahrzeugen, Geräten, Gebäuden und Gelände das in diesen 70 Jahren in Vereinen entsteht, zwingen zum Kostendenken und die ausufernde Bürokratie verändert das Vereinsgefüge. Vorhaben, wie z.B. der Bau einer Halle oder einer Tankstelle, sind ohne juristischen Beistand nicht mehr ratsam, wenn bis zu 20 Gutachten dafür erbracht werden müssen. Es ist zu befürchten, dass Vereine, also eine Gemeinschaft von Gleichgesinnten, sich in Richtung von Dienstleistungsunternehmen entwickeln.

Im sportliche Bereich entwickelte sich in diesen Jahren der Segelflug stetig aufwärts. Glas– und Kohlefaser ermöglichten einen Entwicklungssprung im Flugzeugbau. Die Wettervorhersage verbesserte sich stetig. Neue Erkenntnisse, Wissen und Leistungen der andern sind für alle zugänglich und die elektronischen Helfer innerhalb und außerhalb des Cockpits ermöglichen Leistungen im Streckenflug von denen man früher nicht mal träumte.
Ernst Günter Haase erflog 1952 den Geschwindigkeits-Weltrekord für Doppelsitzer über das 100 km Dreieck mit 80,90 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit. 51 Jahre später schaffte Klaus Ohlmann einen Streckenweltrekord von 3008,8 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 307 km/h bei einem 500 km Zielrückkehrflug.
Trotz all der technischen Hilfen ist der Pilot das ausschlaggebende Element. Erst seine körperliche und geistige Verfassung und der zielorientierte Einsatz von Wissen und des Material ermöglicht große Leistungen.

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

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

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

Nachtrag von Josef Prasser zu den Seiten

134 Deutsche Segelflieger jagen österreichische Adler

138 Dienstag der 17.04.1990

Hallo Hans,

Herzlichen Dank, das Buch ist hier gut angekommen. Jetzt bekommt auch Helmut sein Exemplar, das er mir bisher zum Schmökern überlassen hat, wieder zurück.

Nachdem ich selbst schon sehr früh, zusammen mit meinem Bruder und anfänglich mit unserem selbstgebauten L-Spatz 55 auf vielen Flugplätzen in den Alpen unterwegs war, wecken Deine Schilderungen wieder eine Unmenge an schönen und vereinzelt auch spannende Erinnerungen.

Seite 134 Auch die tragischen Unfälle mit den beiden Steinadlern kommen einem da wieder ins Gedächtnis. Ich kann mich noch gut an den Morgen nach dem Unfall erinnern, als mich eine Reporterin am Frühstückstisch bei der Fam. Hanser überfallen hatte und mir die unmöglichsten Fragen zu dem Vorfall stellte. Da ich vielleicht etwas zu Wortkarg war, kam dann auch prompt der Hammer: „Deutsche Segelflieger jagen Adler“!

Mein Adler hatte ursprünglich nur einen gebrochenen Flügel und sich dann nach seinem Trudelabgang zuerst in einem Busch versteckt. Das konnte ich sogar noch aus der Luft beobachten. Da er sich bei seiner Abholung jedoch heftig wehrte, wurde er mit einer Jacke vorübergehend „besänftigt“ und lag dann später mit ausgestreckten Flügeln, still und unbeweglich, beim zuständigen Jäger auf einer Wiese im Vorgarten.

Vom dritten Adler in der Tiefkühlbox des verantwortlichen Präparators war in der Presse kein Wort zu finden. Er war wohl den „Leckerli“ in einer Fuchsfalle zum Opfer gefallen.

Seite 138 Zu unserem längeren Flug mit einer Beinahe-Nachtlandung hätte ich auch noch einen kleinen Nachtrag! Auf dem Rückweg vom „Kloster Seckau“ kamen wir in ca. 350 m wieder in Zeltweg am Flugplatz an und wollten jetzt eigentlich auch dort landen. Doch das Glück war uns hold und schenkte uns einen winzigen Aufwind mit ca. 0.2 m und steigender Tendenz, mit dem wir leider den Anflug aus westlicher Richtung wieder total blockierten. Der Anpfiff vom Tower kam dann auch prompt. Nach den heftigen Schneeschauern über dem Katschberg und dem Überflug der Landewiese in Spittal brachte mein Freund Günter seinen Anflugrechner dann beinahe zum Kochen. Etwa 200 m Ankunftshöhe, 5 PKW`s die mit ihren Scheinwerfern die Landebahn ausleuchteten, ein kleiner „Bums“ und Stillstand nahe des Windsacks, das erste Tausender war geschafft.

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

Wir bleiben in jedem Fall in Kontakt, herzliche Grüße Josef

So ein Fliegerleben

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

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

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

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

H. Limmer