

2006



Die SGSM im 53sten Jahr

*Hans Linner
Dezember 2006*

2006

Ein schöner Winter

Ein schöner Winter? Beurteilt man den Winter als Schifahrer oder als Spaziergänger, so sind die Schneemassen und die tief verschneiten Wälder ein Genuss, der einen begeistern kann. Etwas anders sieht es aus, wenn Halle und Unterkunft von dieser weissen Pracht befreit werden müssen da sonst Einsturzgefahr besteht. Seit Mitte November gab es eine geschlossene Schneedecke und um die Jahreswende 2005 /2006 gab es bei anderen die ersten Gebäudeschäden.



Höchste Zeit für einen Großeinsatz unserer Mitglieder.

Zwei Tage brauchten wir, den 3. und den 4. Januar 2006, um Halle und Unterkunft von den Schneemassen zu befreien.

Für die Garagenboxen und das Schleppdach für unsere Hänger musste dann noch ein Tag, der 5.1. aufgewendet werden.



Nach der ersten Räumaktion war der Schneehaufen noch überschaubar.

Der Wettergott dachte wohl "jetzt ham sie ja Übung" und damit wir in Übung blieben, schickte er nochmals eine größere Menge Schnee, so dass die Prozedur am 11.2. 12.2. und 13.2. wiederholt werden musste.



Es war nicht mehr so kalt wie im Januar. Dadurch verdichteten sich die Schneemassen schnell und uns wurde ein noch größerer körperlichen Einsatz als beim ersten Mal abverlangt.

Die Mitglieder, die nicht an der Aktion teilnahmen, haben etwas versäumt. Ein derartiger Einsatz wiegt mindestens 40 Stunden im Fitnessstudio auf und kostet nichts.



Etwas Gutes hatte das Ganze! Nach der Räumaktion konnte man vom Dach unserer Gebäude bequem und ohne Leiter auf den Boden gelangen.



Etwas eintönig und deswegen auch etwas gewöhnungsbedürftig war für längere Zeit der Ausblick aus unserem Aufenthaltsraum.



D-KYSI mit Skifahrwerk

Es war soweit, am 31.12.2005: konnten Detlef Rohde und Gustl Leyendecker bei schönstem Winterwetter den langersehnten Erstflug mit dem Skifahrwerk durchführen. Die geforderte Flugerprobung zur Erlangung der endgültigen Skiflugzulassung konnte damit beginnen. Bis Ende Februar wurden über 20 Erprobungsflüge durchgeführt und in einem umfangreichen Unterlagensatz zusammengefasst.



Die Erprobung ist damit zur Zufriedenheit des LBA beendet.



Dank der Beharrlichkeit von Gustl Leyendecker bekamen wir am 13.08.06 das Supplemental Type Certificate "STC" für die Verwendung eines Skifahrwerkes an unserer KYSI von der EASA, also die amtliche Zulassung für das Skifahrwerk.



Saisonbeginn

In Unterwössen musste der Saisonbeginn, der für den 1.4.2006 geplant war, verschoben werden. Die Asphaltflächen waren zwar schon geräumt aber auf dem Gras lag noch ein guter halber Meter Schnee. Auch am 8. April, als die DASSU mit dem regulären Flugbetrieb begann, waren die Verhältnisse alles andere als ideal.



Das Osterfliegerlager in Lienz



Der Platz war hier zwar schon schneefrei, aber noch nicht all zu lange. Das Wetter meinte es etwas besser als 2005. Diesmal war nur eine Woche miserabel, die andere war wenigstens durchschnittlich.



Dafür mussten wir uns aber mit einer selbsternannte Wächterin von Recht und Ordnung und deren in der örtlichen Presse veröffentlichten Meinung beschäftigen.

In Österreich gilt:

Das Übernachten in Campingfahrzeugen außerhalb von Campingplätzen ist, außer in Wien und Tirol sowie in Landschaftsschutzgebieten, gestattet (vorbehaltlich ev. regionaler Verbote), es darf jedoch kein camping-ähnlicher Betrieb (z.B. Aufstellen von Tischen und Stühlen) entwickelt werden.



KOMMENTAR

MICHAELA RUGGENTHALER

„Osternest“

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

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

Ob es dem Tourismusverband wie zugesagt gelingt, für uns 2007 eine tragfähige Lösung zu schaffen, werden wir sehen. Es wäre doch schade wenn eine alte Tradition, wir haben immerhin schon 27 Jahre unser Osterlager dort, aufgegeben werden muss, nur weil einige meinen, sie könnten ihre Einnahmen noch etwas steigern.

Der Flugplatz Nötsch in Kärnten ist nicht weit und dort gilt das unsinnige Übernachtsverbot in VW-Bussen nicht.

Außerdem gilt: Wo kein Kläger da kein Richter.

Turbulenzen beim Flugplatz

Saisonauftakt am Flugplatz Nikolsdorf. Mit den Fliegern kamen auch zahlreiche Wohnmobile. Kritische Beobachter orten illegales Campieren.

MICHAELA RUGGENTHALER

Mit den Osterferien kam nach dem langen Winter auch das Leben auf dem Flugplatz in Nikolsdorf zurück.

Bis zu 50 Segelflieger heben dort seit einer Woche täglich in die Lüfte ab. Mit den Fliegern kamen auch die Campingbusse. An der geschützten Ostseite des Flugplatzgebäudes stehen sie in Reih und Glied – an Strom – und Wasserversorgung angeschlossen. Diese Wohnmobile sorgen für kritische Stimmen. Behauptungen tauchten auf, dass in den

Bussen am Flugplatz genächtigt wird. Man könne sich nicht erinnern, dass beim Flugplatz ein Campingplatz ausgewiesen sei, sagt einer, der das Treiben am Platz verfolgt. Die Antwort kommt klar von der Behörde. „Für Nikolsdorf gibt es keine Campingplatz-Bewilligung“, stellt Karl Lamp von der Bezirkshauptmannschaft fest. Er verspricht, der Sache nachzugehen.

Nichts von wildem Camping wissen will Klaus Blätterbauer, der vom „Platzpächter“ Tourismusverband Lienzer Dolomiten für das Geschehen zuständig ist.

„Die Campingbusse sind nur tagsüber da. Die Frauen der Piloten machen darin Bodendienst“, begründet er die Anwesenheit der Mobile. Blätterbauer betont, dass allen Segelfliegern, die nach Nikolsdorf kommen, mit Info-Schreiben das wilde Campieren untersagt werde. „Die Leute schlafen in umliegenden Gasthäusern und Pensionen“, ergänzt Blätterbauer. Nicht ganz in Abrede stellen kann illegales Campieren der oberste Osttirol-Werber und Segelflieger Franz Theurl: „Schwarze Schafe gibt es überall, aber wenn, dann sind es wenige.“



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



Unterwössen



In Unterwössen war selbst am Ende des Wonnemonats Mai mit den Resten des Winters noch immer eine Schneeballschlacht möglich.

Und was gab es 2006 sonst ?

Bei der SGSM

- Der erste Vorstand, Hans-Georg Strobl, hat sein Amt nach 16 Jahren niedergelegt. Zum neuen ersten Vorstand wurde Till Frohnmüller gewählt
- Auch unser Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter, Gustl Leyendecker, hat sich nach 23 jähriger Amtszeit nicht mehr zur Wiederwahl gestellt.
Zum neuen Flugbetriebsleiter wurde Hans-Georg Raschke gewählt. Das Amt des Ausbildungsleiters wurde bis auf weiteres nicht wieder besetzt.
- Barcelonnette wird als Fliegerlager zukünftig wie Lienz behandelt.
- Rotax Motor der D-KYSI hat nach 600 Flugstunden einen Haarriss im Motorblock und musste im August 2006 ausgetauscht werden. Wir müssen nur den Kostenanteil für bisherige Flugstunden bezahlen.
- Die Fundamente für die Verbesserung der Wintertauglichkeit unserer Halle wurden gegossen.



Am Platz

- In der DASSU-JHV wird Rüdiger Ettlbrück als Vorstandsmitglied bestätigt.
- Adolf Wiedl scheidet aus Altersgründen als Kassenprüfer aus. Manfred Schneider wird zu seinem Nachfolger gewählt
- Alfred Siegert als geschäftsführender Vorstand konnte mit den Nachbargemeinden über alle strittigen Punkte Einigkeit erzielen.
- Der erste UL wurde von der DASSU angeschafft.
- Paul Möller hat als Schlepppilot viele Piloten sicher in die Luft gebracht. Zu seinem 7000sten F-Schlepp Herzlichen Dank und Gratulation.

Flugbetriebsleiter

Zugegeben, das Amt des Flugbetriebsleiters ist nicht immer ganz einfach. Es erfordert bei Hammerwetter einiges an Fingerspitzengefühl, um es jedem Recht zu machen.



Meditationsübungen sind da bestimmt von Nöten.

Aber, lieber Hans-Georg Raschke, benötigt man wirklich zur Bewältigung dieser schwierigen Aufgabe eine Kristallkugel oder wartest du vielleicht auf den Geist aus der Flasche?



Dein Alter dürfte der geringste Grund sein, wie wir auf der gelungenen Feier zu deinem 60ten Geburtstag feststellen durften.



Einmal Matterhorn und zurück.

Bernd Rohleder war mit der ASW20 D-2020 im Juni 2006 in Serres zum "Ohlmann Verfolgungsfliegen".

Bild 1:

Anflug aufs Matterhorn von Südwesten kommend (Tal Valpelline). Das Matterhorn wird im Uhrzeigersinn umrundet werden. Rechts im Hintergrund der Gornergratgletscher.

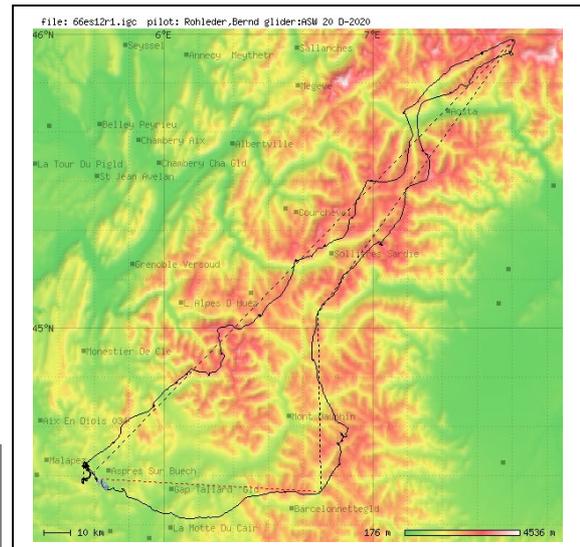


Bild 2:

Am Matterhorn, Position etwas Nordwestlich. Links unten würde man den Ort Zermatt sehen, wenn er nicht vom Rumpf verdeckt wäre.



Bild 3:

Blick auf das weiter im Osten liegende Monte Rosa Massiv. Unter der ASW20 der Talkessel von Zermatt. Das Matterhorn befindet sich rechts hinter dem Bildausschnitt.



Bild 4:

Blick auf das Matterhorn von Osten.



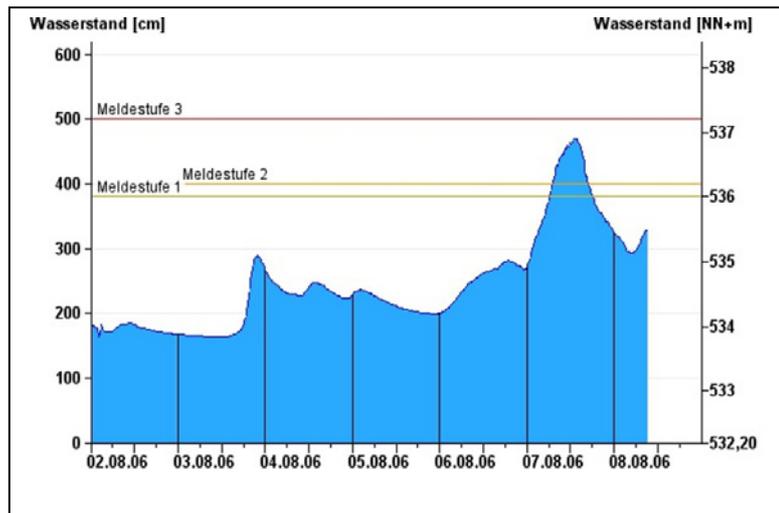
Die Umrundung ist erfolgt. Man sucht schleunigst wieder Thermik, um vor lauter Freude nicht den Anschluß zu verlieren.

Noch einmal Glück gehabt!

Manfred Schneider

Am 7. August war es wieder mal so weit, Hochwasseralarm auf dem Flugplatz. Glücklicherweise waren wie 2002 einige unserer Flugzeuge in Barcelonnette. Der Nachteil war dass auch die dringend benötigte Mannschaft zur Hochwassersicherung unseres Eigentums in Barcelonnette oder anderweitig im Urlaub war.

Die DASSU hatte bei einem Pegelstand von 4,05 Metern



begonnen die Hänger in Sicherheit zu bringen, was fast zwei Stunden dauerte. Die Ache war in der Zwischenzeit auf 4,45 Meter gestiegen und begann über den Flugplatz zu laufen. Wäre sie so schnell gekommen wie 2002, es hätte keine Chance gegeben!



Die Erkenntnis: Bei einem Pegelstand von 4 Metern muss mit der Sicherung des Flugplatzes begonnen werden und diese Sicherung darf nicht länger als eine Stunde dauern!

Hans Limmer

Da unsere Halle am tiefsten Punkt des Platzes liegt und da wir zukünftig immer öfter starke, schnell ansteigende Hochwasser haben werden bedeutet dies für die SGSM, dass bereits weit vor einem Pegelstand von 4 Metern eine ausreichend große Mannschaft am Platz sein muss.

August 2006 - ein neues Jahr und neben Duo Discus und der LS 4 ist heuer ein "neues" Flugzeug dabei. Dieses Jahr darf auch unsere LS 6, die "7000", die gute Hochgebirgsluft rund um Barcelonnette schnuppern.



Der eigentliche Segelfliegertag startet mit einem guten Frühstück in unserem "Straßencafé". Schnell haben sich die vorbeifahrenden Einheimischen an unseren Anblick gewöhnt. Und warum sind wir so dick vermummt? Die Antwort ist ganz einfach, die Kaltfront ist gerade durchgezogen.



Und damit nicht genug, Hans-Jürgen hat sie gleich mit zum Meer genommen. Hochseeschiffe aus dem Segelflugcockpit zu beobachten gelingt auch nicht jeden Tag.

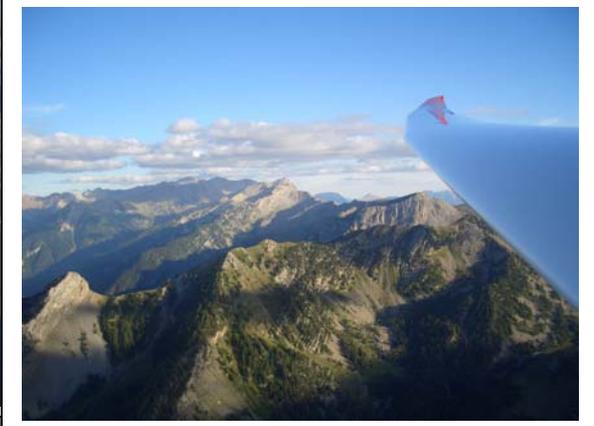
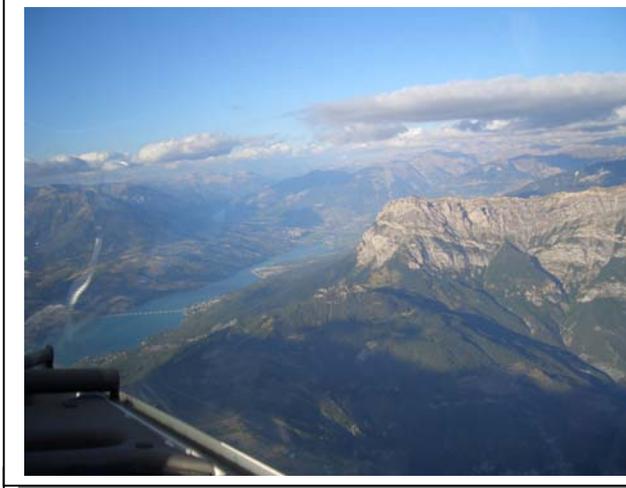


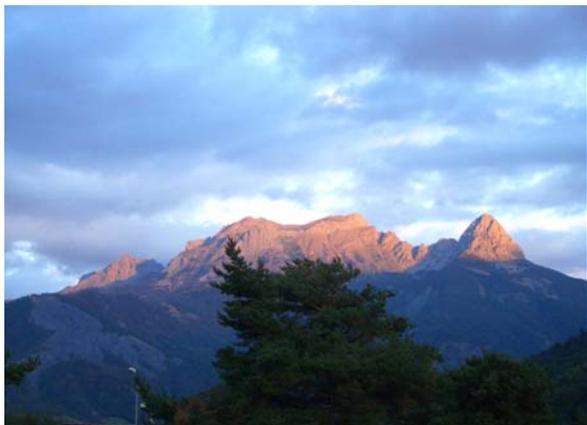
Andere Alternative zum Entspannen - eine schöne Wanderung zur "Refuge".



Unsere Rentner machen uns vor, was echte Entspannung im Urlaub heißt.

Impressionen





Statistik:
33 Flüge mit 6.600 Streckenkilometern während in UWOE unsere anderen Flugzeuge leider hochwassergesichert unter der Decke hängen mussten...

Es war ein grandioser Flugtag! 04.09.2006

Die DASSU berichtet.

Bei idealem Flugwetter kamen mehr als 5000 Besucher aus der näheren und weiteren Umgebung zu unserem Flugtag. Und wir denken es hat sich wirklich gelohnt!



Im Flugprogramm war für jeden etwas dabei. Eröffnet wurde das Programm von drei Fallschirmspringern. Unser Altmeister Jakob Greimel zeigte seinen Kunstflug mit der RF4. Super Kunstflug auch von Ulli Schell auf seiner Pitts und von Martin Albrecht auf der Extra. Mit stimmungsvoller Musikuntermahlung begeisterte Florian Tauss mit seinem lautlosen Kunstflug auf der LO 100. Gezeigt wurden auch Traumformationen unter anderen mit Bucker Doppeldeckern, Boeing Stearman und vielen weiteren Oldtimern. Zwischendurch

starteten ohne Unterbrechung Rundflüge auf zwei Hubschraubern und mit zwei Antonov AN2. Auch die Motorsegler und UL der DASSU und von den ansässigen Vereinen waren den ganzen Nachmittag mit Fluggästen über unserem herrlichen Chiemgau unterwegs.

Die großen Stars waren die Antonovs. Wenn die ihren Motor anwerfen, 30 Liter Hubraum, 1000 PS, 170 Liter Verbrauch pro Stunde, dann geht die Post ab. Wer sich in der Nähe des Auspuffs aufhielt wurde mal kurz eingeräuchert und musste aufpassen, dass ihm nicht die Stichflamme die Haare versengt hat! Diese Doppeldecker sind ja sehr groß, die größten Doppeldecker, die je gebaut wurden, aber auf unserem im Tal eingebetteten Flugplatz wirkten sie noch viel größer. Und die Piloten der Oldtimermaschinen waren auch selbst begeistert, denn, das war die einhellige Meinung, so eine schöne, ebene und gut gepflegte Graspiste bekommen sie selten geboten.



Meinung, so eine schöne, ebene und gut gepflegte

Eine schöne, abwechslungsreiche Einlage boten auch mehrere perfekt vorgeflogene Flugmodelle, eines davon so groß, dass man es fast mit dem Original verwechseln konnte.

Alles in allem also ein rundherum gelungenes Fliegerfest. Die DASSU bedankt sich bei allen Helfern, die zum Gelingen unseres Flugtages beigetragen haben. Die Resonanz bei den Besuchern hat uns gezeigt, dass dieser Flugtag längst überfällig war und wir so einen Flugtag in Zukunft unbedingt öfter mal wiederholen sollten, er war auf jeden Fall eine Bereicherung für Unterwössen und seine Nachbargemeinden.

Eine kleine Korrektur zum DASSU-Bericht ist hier noch anzubringen. Unsere Dimona stand ohne Motor in der Werkstatt und konnte deshalb an den Rundflügen nicht teilnehmen. Ein Haarriss im Motorblock war die Ursache.



Beim Flugtag war der Traunsteiner Verein für das Grillen, die Unterwössener für die Getränke und wir für Kaffee und Kuchen zuständig. Der Besucherandrang an den Ständen war so groß, dass zur Verfolgung des Programms für uns kaum Zeit blieb.

Wenn auch mancher sehnsüchtig in den Himmel blickte, es war ein gelungener Flugtag, der auch mit schwarzen Zahlen endete.



Ein langer, schöner und arbeitsreicher Flugtag



und Feierabend, da hat man gut Lachen.

Die neue Halle

Unsere neue Halle ist die alte Halle. Der Vereinsbeschluss vom 4.6.2005, sich am Neubau einer hochwassersicheren Halle zu beteiligen, wurde in der Mitgliederbefragung vom 22.9.2006 widerrufen. Ausschlaggebend war, dass der durch die SGSM aufzubringende Anteil von € 60.000,-- durch eine Neukalkulation auf € 77.000,-- gestiegen war. Auch der Gedanke, Eigentum zu Gunsten eines Gemeinschaftsprojektes aufzugeben, hatte bei einigen Mitgliedern wesentlich zur Meinungsbildung beigetragen.

Da bei der Befragung nur 8 Mitglieder anwesend waren, 18 hatten ihr Votum schriftlich eingereicht, konnten Argumente nicht ausgetauscht werden.

Für die weitere Beteiligung an der neu zu errichtenden Halle stimmten:

Votum der Anwesenden:	3 x ja, 4 x nein, 1 Enthaltung.
Schriftliche Voten:	1 x ja, 17 x nein.

Insgesamt:	4 x ja, 21 x nein, 1 Enthaltung



Saisonabschlussfeier 2006

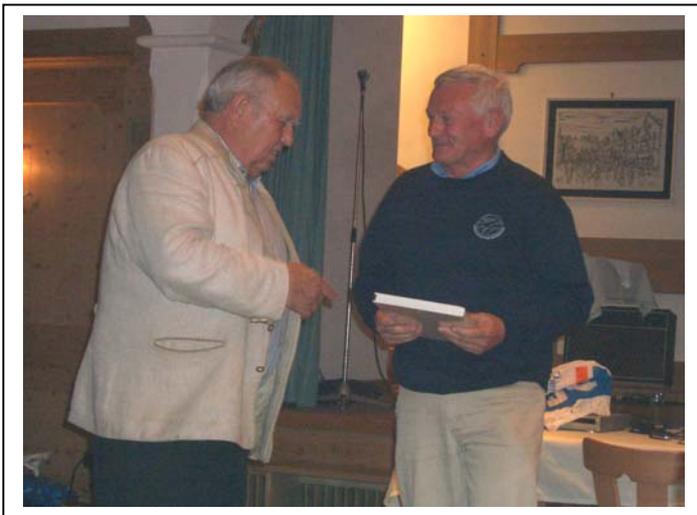
Das Alpenflugzentrum hat eine tolle Abschlussfeier organisiert und die Highlights der Saison multimedial in Szene gesetzt

von Matthias Schündehütte

Eine „fette Beute“ gab es auf der diesjährigen Saisonabschlussfeier zu verteilen! Angefangen bei den 295.000 OLC-km über die deutsche Vereinsmeisterschaft, dem deutschen Meister in der Standardklasse, dem deutschen Juniorenmeister in der Standardklasse bis hin zu deutschen Klassenrekorden und vieles mehr. Doch immer der Reihe nach:

Die Feier begann nach der Begrüßung durch Wolfgang Lengauer mit einem sehr versöhnlichen Grußwort von Schlechings Bürgermeister

Irlacher, der die sehr guten Beziehungen zum Flugplatz Unterwössen seit dem Amtsantritt von Ali Siegert hervorhob.



Mit Ali Siegert ging es dann auch gleich weiter – zusammen mit Franz Bayerschmidt berichtete er von den mittlerweile zahlreichen Segelflug-Urlauben in Australien. Es war ein sehr aufschlussreicher Vortrag, da eben nicht nur vom Fliegen sondern auch viel vom Land selbst berichtet wurde. Bezeichnend fand ich dann aber doch eine Bemerkung von Franz, nach der die Navigation in Australien doch etwas schwieriger als hierzulande sei – es sähe schon überall gleich aus... Für eingeschworene Alpenflieger sicher gewöhnungsbedürftig.

Vor der Siegerehrung der deutschen Vereinsmeister 2006 mit Urkunde und „Thermikhut“ fasste Jan Lyczywek die sportlichen Erfolge der Saison zusammen. Es sind wirklich zu viele um sie hier alle aufzuführen! Herausragend neben der deutschen (DMSt) und internationalen (OLC) Vereinsmeisterschaft für das „Alpenflugzentrum Unterwössen e.V.“ sei hier der deutsche Meister in der Standardklasse, Wolfgang Lengauer, und der deutsche Juniorenmeister der Standardklasse, Nicholas Laux, genannt.



Bemerkenswert neben den ganzen Einzelleistungen sind aber auch noch zwei weitere Ergebnisse der abgelaufenen Saison 2006:

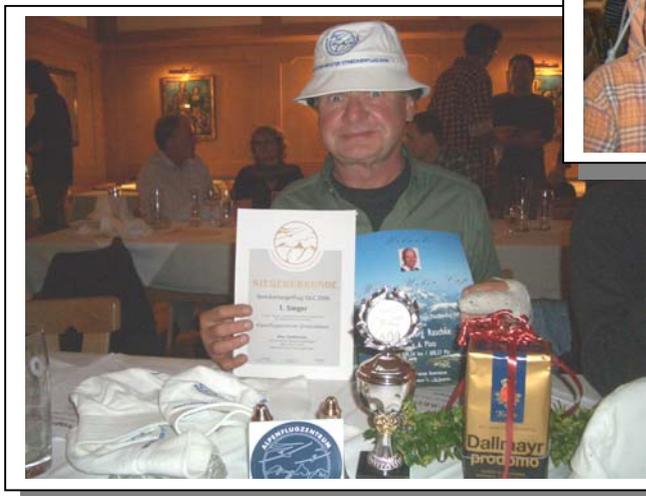
- 1.) ein Drittel aller Flüge von Unterwössen aus sind über 500km oder mehr geflogen worden – Jochen von Kalckreuth hätte sich ungläubig die Augen gerieben: das 500er ist zum normalen Tagesausflug der etwas fortgeschritteneren Piloten geworden. Und
- 2.) Trotz des lausekalten Maies und des verregneten Augusts sind mit 216.529 km 38% mehr Kilometer von Unterwössen aus geflogen worden als im Jahr zuvor. Der Spitzentag der Saison brachte über 10.000 km auf das Konto des Alpenflugzentrums. Ich denke, die Vereinsmeisterschaft geht somit in Ordnung .

Es folgte die Siegerehrung des Walter-Weber-Cups für den weitesten Streckenflug von Unterwössen aus – unabhängig von Klasse oder Vereinszugehörigkeit, einzig die Motorsegler wurden separat gewertet. Mathias Münch moderierte diesen Teil der Veranstaltung mit Witz und bemerkenswerter Souveränität. Hier gewann wie in den Jahren zuvor Martin Müller vor Wolfgang Lengauer und Jo Blum die Segelflugwertung. Die deutsche Meisterschaft ist also eine Sache, der Walter-Weber-Cup eine andere. Hier musste sich Wolfgang einer meisterlich geflogenen SB5 geschlagen geben. Bei den Motorseglern gewann Michael Reckow vor Marcus Vacano und Ali Siegert.



Krönender Abschluss der Feier war die wunderbare Kabarett-Einlage „Fliegers Tageschau“ von Kati, Michi, Dennis, Eric und Jan, in der sie einige immer wiederkehrende Auffälligkeiten unserer Platzgenossen vom Westende* wie auch unserer Hauptkonkurrenten aus „Kaiserstadt“** auf die Schippe nahmen. Das Auf und Ab der Kaffeepreise ist nun jedenfalls zweifelsfrei erklärt.

- * Die Platzgenossen vom Westende sind natürlich die SGSM Mitglieder mit ihrer anscheinend überall bekannten, nachmittäglichen Kaffeerrunde.



- ** Mit der Hauptkonkurrenten aus Kaiserstadt ist Königsdorf gemeint.

Und in Unterwössen

25.12.2006 Wo bleibt der Schnee?

Es muss ja nicht so viel wie 2005 sein, aber ein bisschen Schi-Fliegen sollte schon sein.



Australien 2006

1. Flug und Sydney

von Kati Döderer

Am 03.11.2006 hieß es für mich Abschied nehmen und in einen A330 nach Dubai zu steigen. Hab schon vorher gehört, dass es bei Emirates super Essen geben soll: es war unglaublich. Zusätzlich gab es noch Freibier oder andere Freigetranke. Von Dubai, ging es über Bangkok, nach Sydney. Endlich dort angekommen, erwartete mich nicht die erhoffte die australische Sonne sondern Regen und 17°C. Dort habe ich 2 Tage Sightseeing und Nachtleben mit einer Schulfreundin gemacht. Anschließend am 07.11 Aufbruch nach Narromine!

2. Reise nach Narromine

Ca. 450 km mit dem Zug durch Sydney über die Blue Mountains Richtung Dubbo (die letzte „Stadt“ vorm Outback). Der Zug entspricht vom Inneren einem Intercity, aber es fahren „interessante“ Leute mit. Wenn man *richtige* Australier kennenlernen will, mit dem Cross Country Richtung Westen fahren. Wegen "engine problems" konnten wir nur Schritttempo die Berge hinauf - und die Strecke ist auch noch extrem kurvig. Also bin ich mit einer Stunde Verspätung in Dubbo in den Bus nach Narromine gestiegen.

3. Narromine

In Narromine angekommen endlich die ersehnten Temperaturen (Zug und Bus vollklimatisiert: saukalt!). Wir wohnen alle im Caravan Park, das sind kleine Zimmer mit Bett und Bad - einfach, aber gemütlich (dabei scheiden sich aber die Geister). Nachdem ich ein bisschen die Sonne und meine Mango genossen hab, bin ich nachmittags ins Bett gefallen, hatte bis jetzt noch keine Zeit für Jetlag (fortgehen bis 3 in der Nacht :-). Als ich aufgewacht bin, seh ich das erste bekannte Gesicht vorbeiwandern: der Franz Bayer Schmidt. Abends kam dann noch Hans Raschke an.

4. Fliegen

Wir fliegen einen Twin 1, lustige Kiste, ist ganz schön anstrengend, da braucht man vollen Körpereinsatz. Abends hab ich meine Arme schon gespürt. Wenn man nichts spezielles plant, hat man in der Früh gar keinen Streß. Normal ist es, wenn man so um 12 startet, dann sind auch die ersten Cumuli am Himmel und man weiß, dass es sicher geht.



Minuten ist man in 2000ft, wo geklinkt wird. Straßen die kilometerlang keine Kurve machen, leider nur nach Süden und Westen. Sonst Flüsse, Kreuzungen oder einsame Farmen, allein würde ich trotzdem Narromine nicht finden.

Man konzentriert sich aufs Kurbeln, fliegt auf die nächste schöne Wolke zu, bei der man meint diese liegt auf Kurs, fliegt aber in Wirklichkeit ganz woanders hin - Uuups. Aber ich hab ja meinen personal flight trainer, der sehr geduldig ist und super Tipps zum richtigen Zeitpunkt hat.



da man die ganze Zeit das Seil vorm Gesicht hat, aber sehr ruhig, auch bei starken thermischen Bedingungen.



Die Wege auf diesem Platz sind immens, ohne Auto ist man Stunden unterwegs. Die Flieger werden mit dem Auto zur Startbahn gezogen, welche je nach Windrichtung ausgesucht werden kann: Es gibt 04,11,18,22,29,36 jeweils in Gras oder Asphalt, unglaublich. Das Auto wird abgestellt, dann kommt der Schlepper und zieht dich raus. Wer braucht Flächenläufer? Im Schlepp ist richtig bockig und in 3 Orientieren ist nicht so einfach, aber es gibt

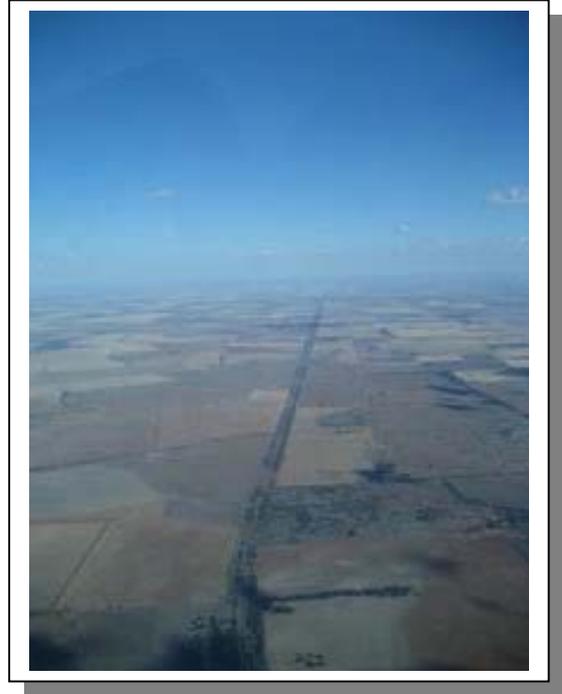


5. Fortsetzung Fliegen (18.November 2006): Bis jetzt hatte ich tolle Flüge, mit jeweils ganz anderen Bedingungen. Man hat von Australien bestimmte Vorstellungen, zum Beispiel fliegt man hier keine 1000er von der Stange wie in Namibia, auch die Steigwerte: wenn man den ganzen Flug im Schnitt 2m hat ist schon ein guter Tag.

Geschleppt wird hier auch ganz anders, man nennt es Low Tow . Dabei fliegt man im Schlepp unter dem Propellerstrahl, ca. 5m tiefer als wenn man wie bei uns auf Schleppmaschinenhöhe fliegt. Heftig ungewohnt,

Bei meinem ersten Flug hatten wir schöne Wolken mit 1-2m steigen, teilweise auch Wolkenstraßen. Bei einer Basis von 7000ft versucht man im ersten Drittel zu bleiben und fliegt solange in diesem Bereich runter bis der 3m Bart kommt (man nimmt auch mal 2m wenn er nicht kommt ;-)

Die nächsten Flüge waren keine Wolkenstraßen und es war Wind drin. Wo kommt der Wind her? Wie fliege ich die



Wolke am besten an? Welche ist besser, wie sieht es dahinter aus? Flieg ich eigentlich auf Kurs? Wo ist eigentlich Norden??? Verdammt, ich hatte doch gerade noch Steigen.

Wolkenschatten auf dem Boden verraten Straßen, wie groß diese sind und mögliche Größe des Steigens. Am 17.11. hatten wir 50km/h Wind. Plan war gegen den Wind vorzufliegen, aber keine Chance mit dem Bock: uns hat es beim Kurbeln mehr versetzt, als was wir im Vorfliegen gewonnen haben. Also sind wir Crosswind gegangen. Blauthermik ist für Bergflieger schon so ein Thema, aber im Flachen völliges Neuland. Das Blauthermikfliegen ist direkter, man fliegt solange seinen Kurs bis was

kommt. Es ist viel intensiveres Fliegen, da man fühlen muss wo die Thermik ist. Das Vario ist viel zu langsam, man muss auf seinen Hintern hören. War da was? Links oder rechts eindrehen? Gar nicht so einfach. Zwischendurch war extrem kaltes und grausiges Wetter, da haben wir uns im Pub aufgewärmt (da war wirklich die Heizung an).

6. Narrromine Cup Week

In der letzten Novemberwoche findet immer die Narrromine Cup Week statt. Hört groß nach Wettbewerb an, ist es aber nicht, sondern eine richtig gute Sache. Es gibt keine festen vorgegeben Aufgaben, sondern jeder fliegt eine eigene Aufgabe nach seinen Möglichkeiten, denn die Bandbreite von Piloten reicht von Weltrekordhaltern bis hin zu Leuten die das erste mal 50km fliegen.

Abends beim Essen/Bierchen kann man

von den besten lernen. In der Früh ein lustiges Briefing zum Ablauf, welche Startbahn genützt wird (bei 60 Flugzeugen ganz nützlich), Wetter und „Geldstrafen“. Hierbei wird Geld zur Jugendförderung eingesammelt, von Leuten die am Vortag irgend etwas Dummes gemacht haben, z.B. Heringe in Teer zu schlagen obwohl Stahlseile zur Fliegerbefestigung vorhanden sind. Reiner musste 2\$ bezahlen weil er sich nicht von seinem Laptop trennen konnte. Jeden Tag gab es auch eine Minderheitengruppe z.B. Rechtsanwälte. Super Stimmung!!





hoch, sogar mit Wolken - wow. Aber mir persönlich hat das Fliegen im Blauen besser gefallen. Wegen zu starkem Wind, haben wir meinen letzten Narrominetag gecancelt und sind auf eine richtige australische Farm mitten in der Pampa gefahren. Super interessant wie 2 Leute normalerweise 8000 Schafe und crop meistern. Dort ist alles sooooo groß und soo weit. Nach einer Abkühlung im Pool hab ich endlich doch



Damit mein ich nicht nur die Fliegerei!! Hier auch noch mal vielen vielen Dank an Hans, meinem Twinmitstreiter ;-)

Der Flugbetrieb ging reibungslos, das kann man sich bei 60 Flugzeugen eigentlich gar nicht vorstellen. Man hat noch 15 Flieger vor sich, da muss man sich schon fertig machen, da man gleich dran ist, bei bis zu 5 Schleppern geht das zackig. Alle Helfer, Schlepper, Flugleitung waren ehrenamtlich unterwegs und es hat alles wie an Schnürchen geklappt, unglaublich.

Bei den letzten Flügen ging es bis 14000 ft



noch Kängurus gesehen :-)

Nach einer wieder sehr turbulenten und schlafarmen Nacht in Sydney ging es wieder Richtung Heimat.

Obwohl ich nur 3 Wochen in Down Under war, hab ich Australienweh: jeder der die Möglichkeit hat sollte unbedingt diese unglaubliche Erfahrung, die man sein Leben lang nicht vergisst, machen.



10. Dezember 2006:

Hans Georg Raschke

Nach der Abreise von Kati hatte uns auch das bisher günstige Wetter verlassen. Das hatte unmittelbare Auswirkungen auf die NSW Landesmeisterschaft, die vom 25. November bis 2. Dezember in Narromine stattfand.

Es kamen gerade mal 3 Wertungstage zustande. Ali und ich haben während dieser Zeit aufs Fliegen verzichtet. Ali hatte sich nützlich gemacht als Marschall und war damit Herr über 70 Flugzeuge bei der Aufstellung zum Start der Klassen Club, Standard, 15 m, 18 m und Offen. Dank seiner Mithilfe lief alles reibungslos ab. Der Wettbewerb wurde nicht vom Narromine



Gliding Club, sondern von den Bathurst Leuten organisiert. Meinem Club oblag das Catering für ca. 120 Personen angefangen



vom Frühstück bis Abendessen und Trinken in die späte Nacht. In der Hauptsache habe ich mich als barman betätigt, but I was good for any other odd job.



Was macht man sonst noch bei miesem Wetter: man fährt die 300 plus Kilometer um die Airshow in Temora zu erleben. Ein reicher Flieger und Mäzen hat es sich zur Aufgabe gemacht, alte Maschinen nicht nur zu restaurieren, sondern sie auch flugfähig zu machen. Eine grandiose Show von Zivil als auch Militärmaschinen.

Nach Ende des Wettbewerbes stellte sich natürlich segelfliegerisches Traumwetter ein. Wie heißt es doch? You should have been here the week bevor or the week after!

Durchaus häufig zu beobachten und manches Mal die letzte Rettung für einen Segelflieger. Dustdevil oder Willy Willy wie er meistens genannt wird. Dieser hier ist so stark und dicht, dass er sogar einen Schatten wirft und bis auf 12500 ft hinauf reicht

Griff in die Mottenkiste: Das Jahr 1999, zentraler Wettbewerb in Narromine, die Standardklasse startet als letzte und zwingt durch die herannahende Front fast alle zur Außenlandung. In einem ca. 60 cm oder höheren Stoppelfeld versinken auch meine Ambitionen. Die Tragflächen der LS4 liegen fest auf den Stoppeln, ein Ringelpiez ist da nicht möglich. Der Schlepper reißt mich aus dem Feld, zur Abwechslung kein Staub, sondern Stroh fliegt mir beim Start um die Ohren. Das Ergebnis ist auf dem Bild deutlich zu erkennen und ich garantiere, das die LS4

mit diesen eigenartigen Turbulatoren keine nachteilige Gleitzahl erreicht. Nebeneffekt: der Schleppilot hatte erst am Morgen seinen Propeller nachgeschliffen und war nach dem Start in Sorge um ihn. Es stellte sich jedoch heraus, das der Propeller nach der Betätigung als Strohhecksler den ultimativen Feinschliff bekommen hatte :

15. Dezember 2006:

Auch im deutschen Fernsehen ein Thema: die Buschfeuer in Viktoria und New South Wales. Je nach Windrichtung sind wir manchmal betroffen. Dann liegt der Rauch träge drückend über unserem Platz. Man schnuppert, riecht ihn. Bei Flügen in den



Warumbungle Nationalpark erreicht man die Feuer selbst, oder scheitert der Weiterflug an einer Rauchwalze. Oft nimmt man die Anwesenheit von Rauch erst wahr, wenn man aus größerer Höhe hinabtaucht in die eben noch unsichtbare braune Brühe: gerade noch klare, einwandfreie horizontale Sicht, plötzlich IFR (I follow road) Konditionen. Nach der Schinderei mit dem Twinastir ergab sich für mich die Gelegenheit, eine ASG29/18 (im OLC als ASW26 bezeichnet)



zu Testen. Bernhard Eckey, der Agent für Schleicher in Australien, hatte sie bereit gestellt. Im ersten Flug noch ohne Wasser geflogen kam sie bei den weiteren Flügen "shockerblockerfull" zu Einsatz.



Mit fast 600 kg auf 12 qm Fläche verteilt und angeschnallt wie auf einem Schleudersitz ging sie ab wie eine Rakete. Die erzielten Reisegeschwindigkeiten können sich zwar nicht mit denen im südlichen Teil Afrikas messen, da fehlen uns in Australien die Flughöhen von bis zu 5000m, aber für Narromine allemal gut. Schade, dass wir uns im Verein solch einen tollen Vogel nicht leisten können!

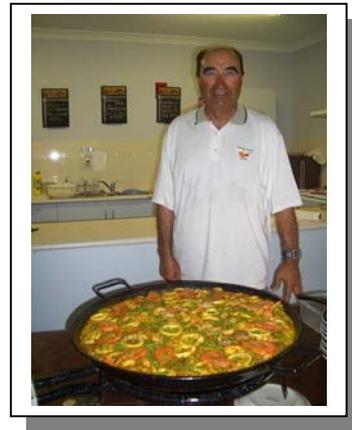
Während ich gute Tage hatte, verzweifelt Ali immer wieder an seinem alten Ventus B bei dem regelmäßig während des Fluges die Klappen rausfliegen. Inzwischen habe ich auf meine heissgeliebte LS8a "KU" gewechselt, aber sie wegen nicht akzeptablen technischen Problemen zur Reparatur an den Besitzer zurückgegeben. Wäre doch gut mit eigenen Flugzeugen hier zu sein! So haben wir beschlossen vom 16.12 bis einschließlich 20.12. Freunde in der Nähe von Brisbane zu besuchen. Babsi und Klaus führen ein bayrisches Restaurant

und verfügen über ein Weißbiersortiment, dass uns magisch anzieht. Dafür fahren wir schon mal locker 1.600km oder sind es mehr?

Inzwischen Tradition: Pepes berühmte Paella liebevoll zubereitet nach einem eigenen Hausrezept. Jeder möchte dabei sein, nicht nur zum Essen, sondern vor allem bei ihrer Zubereitung. Kati hat sie leider verpasst.

Pepe schreibt: "Hi Kati this Paella was meant for you. Come to Fuentemilanos next summer and I am going to prepare another one and on top of it fly my Discus if it is not booked."

Pepe, früher sehr skeptisch, was das soziale Milieu in Narromine betraf, ist inzwischen gern hier. Der Narromine Gliding Club hat sich gemauert und besitzt eine der besten Infrastrukturen in Australien. Das meint auch Ali. Ali schreibt: "ist schon beeindruckend, wie leicht internationale Heute Abend haben ein Japaner, unser langjähriger Freund Condo



mit seiner Freundin aus Minsk uns beide, Hans und mich, zum Abendessen eingeladen. Shrimps, Reis, Salat und Wein Der Abend klingt aus auf der Veranda, wir sitzen hier in kurzen Hosen, angenehmen Temperaturen und sinnieren, was der morgige Tag bringen wird. Life is beautiful!"



Und zum Schluss die besten Wünsche an alle: Frohe Festtage und ein Gutes Neues Jahr.

-

SPERRGEBIET LOD22 HOCHFILZEN (12. Juli 2006)

Das Sperrgebiet Hochfilzen (LOD22) zwischen Saalfelden und St.Johann in Tirol wird leider immer wieder durchflogen, was sehr gefährlich werden kann weil die Luft dort unter der Woche fast rund um die Uhr recht bleihaltig ist. Der Kommandant des Truppenübungsplatzes weist in seinem Schreiben ausdrücklich auf die Gefahren hin und dass man durchaus in der Lage ist, Segelflieger zu identifizieren und anzuzeigen, wie wohl vor einige Wochen geschehen.

Schr geehrter Flughafenleiter!

Bedauerlicherweise kommt es immer wieder vor, dass Kleinmotorflugzeuge und Segelflieger in den gesperrten Luftraum des Truppenübungsplatzes HOCHFILZEN (TÜPI HOCHFILZEN) eindringen.

Der TÜPI HOCHFILZEN verfügt über eine ausgezeichnete Schießauslastung, so wird Montag bis Freitag fast durchgehend, teilweise auch in den Nachtstunden geschossen. Schießvorhaben am Wochenende werden gesondert der Austro Control in Wien gemeldet.

Das Gefahrengebiet für die Luftfahrt ist von Montag 0000 bis Freitag 2400 Uhr ständig in Kraft, es reicht bis zu einer Meereshöhe von 4250 m (14000 ft)

Am Freitag den 09.06.2006 kam es um 1040 Uhr neuerlich zu einem gefährlichen Vorfall, als ein Segelflieger während eines großen Scharfschießens (Panzer, Steilfeuer, Sprengen) den gesperrten Luftraum eindrang. Zum Glück kam es dabei zu keinem Unfall.

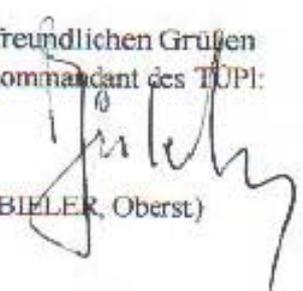
In der Regel können diese Flugzeuge mit dem Feldstecher vom Boden aus identifiziert und mit Digitalkameras fotografiert werden, so auch der Pilot am 09.06.2006.

Wir dürfen Sie als Flughafenleiter bitten, nach Möglichkeit die Piloten auf die gesperrten Lufträume in Österreich (es gibt noch mehrere Truppenübungsplätze) zur eigenen Sicherheit hinzuweisen, um in weiterer Folge die Gefahr von großem Personen- und Sachschaden zu vermeiden.

Bitte weisen Sie die Piloten auch darauf hin, dass wir zur Aufrechterhaltung der Sicherheit ab sofort gezwungen sind; ausnahmslos alle illegal in unseren Luftraum eindringenden Flugzeuge und Fluggeräte bei der Austro Control zur Anzeige zu bringen.

Wir bedanken uns für Ihr Verständnis und ersuchen nach Möglichkeit um Weiterleitung des Inhaltes dieses Schreibens an die Piloten bzw. an die entsprechenden Fliegerclubs.

Mit freundlichen Grüßen
Der Kommandant des TÜPI:


(BIELER, Oberst)