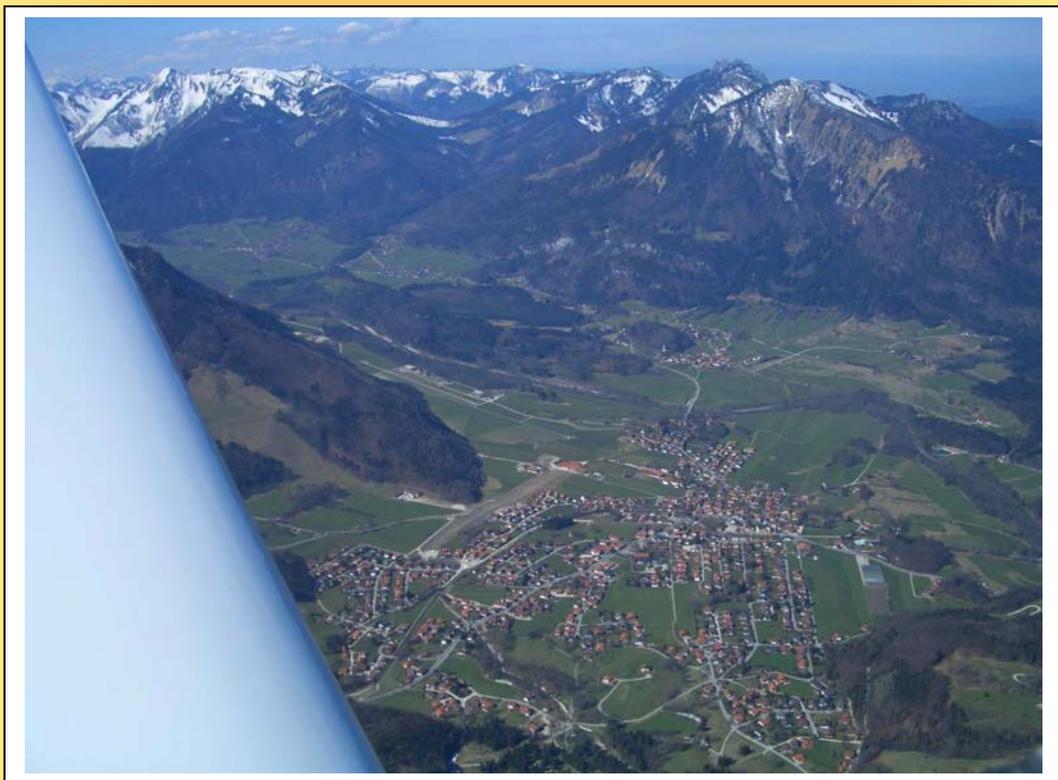


# 2007



## Die SGSM im 54sten Jahr

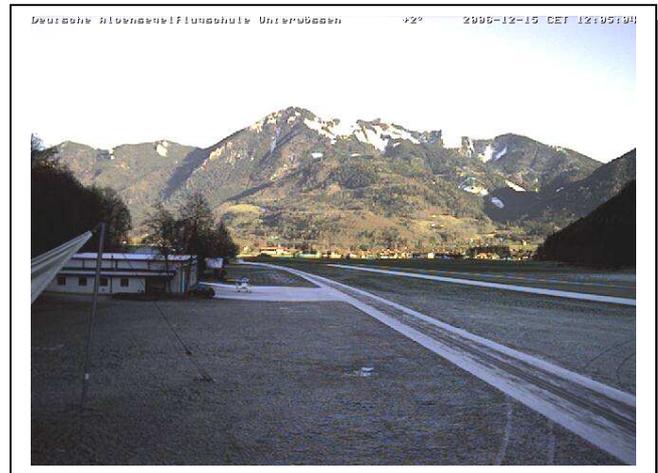
*Hans Limmer  
Dezember 2007*

2007



### Kein schöner Winter 2006-2007

Das Petrus immer gleich so übertreiben muß! So ernst hätte er unser Gejammer vom Januar und Februar 2006 auch nicht nehmen müssen. Zugegeben, es war schon eine verdammte Schinderei, die Schneemassen immer wieder von den Dächern der Halle und der Unterkunft zu schaufeln, aber gar kein Schnee ist noch schlechter. Da wird im Herbst der Motorsegler auf die Ski umgerüstet und alles freut sich bereits darauf, besonders weil sich der Vorstand fürs Skifliegen zu einem Sonderpreis durchgerungen hatte. Und dann so etwas - kein Schnee! Im Frühjahr dürfen die Reifen wieder ans Fahrwerk ohne das die Ski einmal im Einsatz waren. Lieber Petrus, so geht das nicht. Für den Winter 2007-2008 bitte wieder genügend Schnee zum Skifliegen!



### Ein Jungbrunnen für die ASW 20



Nachdem unsere ASW 20 (D-2020) trotz ihres Alters, sie feiert bald ihrem 30. Geburtstag, wie eh und je gerne geflogen wird, bekam sie im Winter ein Facelifting spendiert. Anstelle des Schleifsporns gibt es nun ein kleines Rad und aus dem fest eingebauten Instrumentenpilz wurde ein klappbarer. Ob unsere jüngeren Piloten (so um die 40) nur die Sicherheit im Auge hatten, oder ob das etwas beschwerliche Ein- und Aussteigen der älteren Herrschaften auch ein Anlas zur Umgestaltung wahr konnte nicht ermittelt werden.

Vermutlich haben sie dabei vorbeugend auch an die nächsten 30 Jahre ihrer eigenen Fliegerkarriere gedacht.

## Lienz

Als wir an Ostern 1979 das erste Mal nach Lienz auswichen, war der Grund die Fluggeilheit. In Unterwössen war der Platz regelmäßig bis weit nach Ostern tief verschneit und an Fliegen war dort nicht zu denken. Auf der Alpensüdseite war dagegen bereits die Flugsaison eröffnet und die ersten größeren Strecken konnten in Angriff genommen werden. Obwohl sich zwei Piloten ein Flugzeug teilen mußten, lag die Ausbeute in den 2 Wochen Fliegerlager für jeden zwischen 20 und 30 Flugstunden. In der Folgezeit nahm oft der halbe Verein nebst Familienangehörigen am Osterfliegerlager teil.

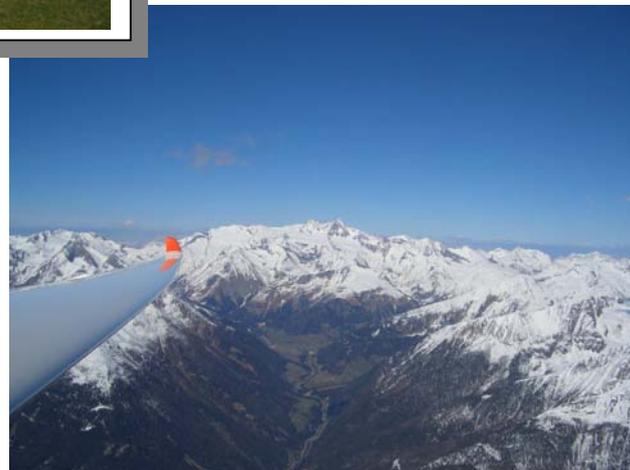
Zugegeben, das Wetter hat sich geändert. Schon seit einigen Jahren ist Ostern auf der Südseite nicht mehr der Garant für die ersten großen Strecken des Jahres. Auch das sommerliche Fliegerlager in Barcelonnette dürfte dazu beitragen, das Lienz nicht mehr so attraktiv ist.



Gerade mal drei Piloten waren es 2007. Dabei ging es in diesem Jahr mal wieder ganz ordentlich. Die Woche vor Ostern war zwar nicht berühmt, aber in der zweiten Woche war gutes Streckenflugwetter, das einige Flüge zwischen 400 und 500km zuließ.

Im Übrigen war von der negativen Stimmung des Vorjahres gegen Wohnmobile absolut nichts mehr zu spüren. Anscheinend hatte die Reporterin ein lohnenderes Thema zum Stänkern gefunden oder die positive Einstellung der Einheimischen und der Flieger haben sie eines Besseren belehrt.

Mal schauen, wie viel Teilnehmer beim 30-Jährigen Jubiläum 2009 noch dabei sein werden.



## Die Halle

Die Schneemassen des Winters 2005 – 2006 haben uns deutlich vor Augen geführt, daß eine Stabilisierung unserer, so um die 67 Jahre alten Halle dringend erforderlich ist. Im Herbst 2006 wurde noch das Fundament zur Aufnahme von zusätzlichen Stützpfählern hergerichtet und im März 2007 war es dann soweit, die neuen Binder wurden angeliefert.



### Zur Erinnerung.

Die Halle, doppelt so groß wie heute, stand bei Siemens in der Hofmannstraße und beherbergte die Tischlerei. 1958 wurde eine Hälfte mit Hilfe der Bundeswehr von der SGSM nach Unterwössen verfrachtet und dort aufgebaut. Die Bundeswehr bekam für die Hilfe die andere Hälfte der Halle.

Das genaue Aufstellungsdatum der Halle in der Hofmannstraße ist heute nicht mehr zu ermitteln, dürfte aber so um 1940 gewesen sein.

Ein vorausgesagter, später Wintereinbruch hat den ausführenden Zimmerer dazu veranlaßt, im wettergeschützten Inneren der Halle mit der Arbeit zu beginnen.

Von der SGSM wurden die dafür nötigen Vorarbeiten erledigt.



Der Wintereinbruch war schnell wieder vorbei. Die paar Tage, die er anhielt, reichten aber aus, um 2/3 der Halle fertigzustellen.

Jetzt war nur noch die Deckenverkleidung unserer Werkstatt zu entfernen und die beiden Binder in diesem Bereich aufzustellen.





Zwar gingen die ersten 2/3 der Halle sehr fix, doch dafür wurde es anschließend staubig und schmutzig. Die Zwischendecke mußte weichen, und da hieß es erst mal "Staubmasken auf". Über der Decke war eine flauschige Wärmedämmung angebracht, in der sich eine wunderbare Mäusewohnanlage etabliert hatte. So viel "Biomüll" hatte sich lange nicht mehr am Ende einer Arbeit auf dem Hallenboden gefunden.



Auch der hintere Teil der Halle stand damit, frisch gesäubert, für die Zimmerleute und die letzten Leimbinder voll zur Verfügung! Am 26. März war es dann soweit. Alle Binder waren eingebaut und unsere Maschinen konnten wieder aufgerüstet und eingestellt werden. Was noch fehlt, ist die Aufhängung der Flugzeuge unter der Hallendecke und dann steht noch das Thema "Werkstatt im Winter" an. Bisher hatten wir ja eine Zwischendecke, um

die Temperatur schön mollig zu erhalten, doch die hat sich mit ihrer Dämmung ja als "Mäusekolonie" erster Güte herausgestellt. Auch unter dem Aspekt der geplanten Flugzeugaufhängung wurde die Wiederverwendung der alten Zwischendecke ad acta gelegt. Im September wurde deshalb der Werkstattbereich oberhalb der beweglichen Zwischenwandsektion mit einer aus Styropor bestehenden Wärmedämmung abgeschlossen.



## Die Flugsaison 2007

Ein so ausgeprägtes, lang anhaltendes Streckenflugwetter wie in diesem April gab es selten. Basishöhen bis zu 4000m NN erleichterten auch den sonst eher vorsichtigen Piloten den Sprung über den Alpenhauptkamm.



Ein Großteil der 2007 erfliegenen Strecken erfolgte also in diesem Super-April. Der Sommer kann dann eher als durchwachsen bezeichnet werden obwohl es auch da noch einige gute, leider nicht ausdauernde Wetterlagen gab.

## Bauernregeln

Wie heißt es doch in den Bauernregeln? „Abendrot Schönwetterbot(e)“!

Wenn bei einer solch intensiven Färbung morgen kein guter Tag wird, müßte man zukünftig die alten Bauernregeln mit den Aussagen der Metrologen (hab ich mich wohl vertippt, muß natürlich Metrologen heißen) gleichsetzen.



## OLC Kilometerleistung der Mitglieder

Name	Vorname	km
Christmann	Marc	3249
Danzeisen	Catlin F.	
Frohnmüller	Till	969
Füssmann	Volker	2654
Galli	Armin	267
Jahn	Michael	551
Limmer	Hans	5873
Leyendecker	Gustav Adolf	1734
Mischinger	Gerhard	2421
Rohleder	Bernd	5370
Rothe	Detlef	784
Raschke	Hans-Georg	14110
Stadtlander	Gunnar	
Stadtlander	Marc	3895
Seidel	Hans-Jürgen	2389
Schreck	Hans	2328
Stahl	Peter	
Strobl	Hans-Georg	772
<b>Gesamt</b>		<b>47500</b>

Die nebenstehende Statistik beinhaltet die gesamte international geflogene Leistung der SGSM Piloten.

Aufgeführt sind nicht nur die, auf SGSM Maschinen geflogenen sondern auch jene auf privaten und gecharterten Flugzeugen erbrachten Leistungen unseren Piloten.

### 100 Flüge über 200 Kilometer:

Kilometer	Flüge
> 200	28
> 300	25
> 400	27
> 500	14
> 600	5
> 700	6
> 800	1

### Und was gab es 2007 sonst ?

- Volker Füßmann tritt aus beruflichen Gründen vom Amt des Schatzmeisters zurück.
- Hans-Jürgen Seidel wird neuer Schatzmeister.
- Eine neue Gebührenordnung wird nach heftiger Diskussion verabschiedet.
- Mitglieder, die mehreren Vereinen des LVB (z.B. AFZ) Angehören, haben die Wahlfreiheit über welchen Verein der LVB Beitrag abgeführt werden soll.
- Norbert Siebert wird nach einjähriger Probezeit einstimmig als Mitglied bestätigt. Damit hat die SGSM auch einen neuen Fluglehrer.
- Von Hans Schreck wurde für jedes Flugzeug ein Außenlandekatalog erstellt.
- Neben Lienz an Ostern und Barcelonnette im Sommer zeichnet sich noch ein weiteres Fliegerlager für den Winter im südlichen Afrika ab. Ob Gariep Dam oder Bitterwasser, kann erst im Frühjahr 2008 entschieden werden wenn die Transportmöglichkeit für ein Flugzeug dorthin feststeht.



Hans-Jürgen Seidel



Norbert Siebert

## Ein Paar Flugberichte

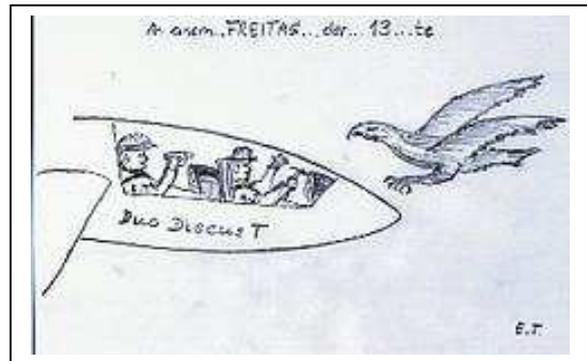
### Freitag den 13ten.

Eine kleine Nachlese von E. Taube zum Freitag den 24.04.07 an dem er mit seinem Cousin Hans-Georg Raschke im Duo unterwegs war.

Ich bin eigentlich nicht abergläubisch. Die absurden Geschichten, die ich frühmorgens auf dem Weg zum Flugplatz auf Bayern1 hörte, versuchte ich dennoch zu verdrängen.

Ich hatte mit HGR einen entspannten Alpensegelflug im DUO DISCUS geplant. Alles verlief normal, allerdings blies der Südwind verstärkt auf und es passierten doch einige unvorhersehbare Abnormalitäten.

Der Flug über die Vorberge führte uns ins schneebedeckte Hochgebirge. Die Videocam fing die schönsten Eindrücke ein, vorbei am Watzmann, Hochkönig, Dachstein bis Grimming. Plötzlich steuerte HGR den Duo ruckartig nach unten - und schon schoß der Schatten eines ausgewachsenen Adlers über unsere Köpfe - ohne FLARM Vorwarnung! - (sollte von den Alpenvögelwärtern eingeführt werden!). Vom Schock erholt, setzten wir unseren Flug Richtung Westen fort.



Am „Wilden Kaiser“ verweigerte Innsbruck uns Segelfliegern die Freigabe (SRA5) – nur heute weil Freitag?

Am „Soiern“ wollten wir wenden – oder doch noch über die Nordkette zurück? Der unterschätzte Südwind setzte das Vario auf konstante minus 5 m/s und ehe wir uns versahen, waren wir aus sicherer Höhe im Endanflug auf das bekannte Außenlandfeld bei Krün.



Aber warum landen, wir haben ja noch den Turbo! Nach vier Versuchen das Aus! Nun die richtige Wiese aus dem speziellen Außenlandekatalog aussuchen: nicht drin!- der Autor hatte gerade dieses Landefeld vergessen. Wir landeten schließlich unbeschadet auf einer der großen Wiesen – und alles hätte ein gutes Ende gefunden.

Doch die verärgerte Bäuerin zeigte uns dann das richtige Landefeld, wo bis zu 30 Segelflugzeuge im Jahr landen und auch heute bereits eins abgeholt wurde.

Für uns hieß es jetzt schnell die Rückholmannschaft anrufen, aber - mein Handy hatte den Geist aufgegeben und HGR hatte sein Handy ausnahmsweise heute im Rucksack im Klub gelassen. Die Bäuerin half uns und die Rückholer machten sich sofort auf den Weg.

An einem Gasthof an der verabredeten Dorfstraße warteten wir und hatten den Flieger in Sichtweite.



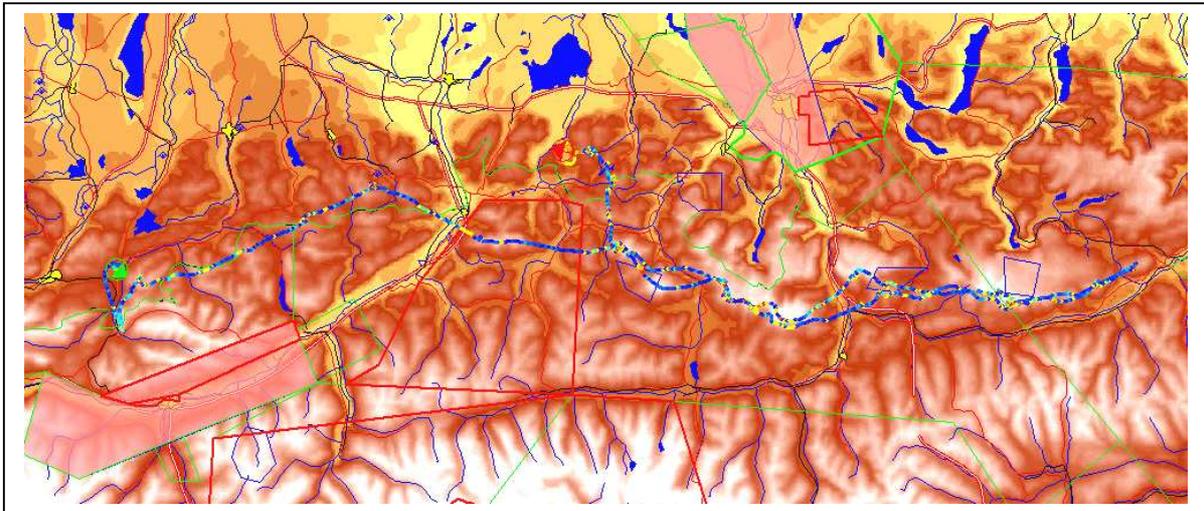
Es dämmerte, es wurde Nacht. Keine Rückholer. Wir nicht erreichbar. Sie nicht erreichbar. HGR wieder hin zum Flieger und zur verärgerten Bäuerin. Plötzlich Licht am Flieger - und wieder Nacht.

Endlich, verkühlt in einem Gartenstuhl am Straßenrand sitzend, stoppe ich einen auffallend großen Transportanhänger. Gegenseitige Vorwürfe! Sie waren mit ihrem NAVI bereits am Vorort direkt zum Flieger abgebogen und suchten stundenlang die Piloten – aber im falschen Ort!

Nach dem Abbau im Flutlicht endlich die verdiente Einkehr? - aber jetzt waren alle Wirtshäuser im Ort dunkel! Schließlich erbarmte sich ein Wirt im Nachbarort mit einem mitternächtlichen zünftigen Schweinebraten.

Freitag der 13. endete doch noch mit einem happy end – oder begann jetzt schon ein neuer Tag?!

Trotz allem – diesen Freitag, den 13ten, möchten wir nicht missen.



### Weisheit des Tages vom Flugbetriebsleiter!



Das dunkle Weißbier eignet sich nicht zum Essen - aber zum Trinken kann man es schon nehmen.

(noch Fragen? Nein, gut -dann Danke & Prost!)

Es konnte nicht festgestellt werden, ob der Ausspruch vor oder nach der Aufnahme

erfolgte.



## Pinzgauer Mückenschlacht 09. Juni 2007

Marc Stadlander

Endlich geht es mal wieder richtig gut, das haben sich die Mücken wohl auch gedacht, bevor sie auf unseren Flächen endeten, aber erstmal schön vom Anfang an.

Heute sind wir morgens mal schön relaxed etwas früher gestartet, denn wir konnten unsere Flieger bereits in der 2. Startreihe abstellen, das gabs schon lange nicht mehr.



Dann ab in den Pinzgau, die ganze AFZ-Meute an einer imaginären Perlenschnur aufgereiht, erst Ost, dann West, und dann schau 'mer mal. Dazwischen die Helden

der österreichischen Staatsmeisterschaften - neben abermillionen Mücken füllt sich das Pinzgau mit Plastik! Macht aber nichts, "UWOE-Radio" gibt jederzeit "Staumeldungen", wo gerade welcher Wettbewerbspulk auf Gegenkurs kommt durch. Auf jeden Fall: "das Flarm glüht", gut das wir es haben!

Leider zieht es am Abend bald zu, so dass wir etwas vor der Zeit zum Heimflug gezwungen sind, aber egal - war trotzdem super!



Angekommen in UWOE dann der Spaß mit den Flächen - nach dem Fliegen ist vor dem Putzen - und heute gefühlt doppelt so lang! Und ich schwöre: da waren sogar Teile der geplatzen Mücken im Laminarbereich!



Und zum Abschluß des Flugbetriebs spielt unser Flugbetriebsleiter wieder unser allseits beliebtes Spiel mit uns: "jeden Flugtag eine neue Einräumvariante" - Improvisation gibt Bonuspunkte!

Gestern hatten wir noch begeistertes Publikum aus dem Hause "AirBeck" als Zuschauer (Jörg: nächstes Mal die Kamera nicht vergessen!), heute müssen wir alleine spielen.



Egal, wir holen alles raus und am Ende steht fest - ist die LS6 zu lang, dann mach sie halt einseitig kurz! Mischi gibt alles, und so können wir beruhigt die Halle schließen und uns dem Bier widmen.

### Eine kleine Nachlese vom Vergleichsfliegen in "Kaiserstadt"

Marc Stadlander

Unsere Fliegerfreunde aus "Kaiserstadt" hatten für Ende April zum "2. Königsdorfer Vergleichsfliegen" eingeladen. Kurzentschlossen habe ich mich um die Mitnahme unserer "2020" bemüht und mich nach entsprechender Genehmigung angemeldet.

Eigentlich wollte auch Peter (Stahl) noch teilnehmen, doch leider hat ihm ein blöder Skiunfall einen Strich durch die Rechnung gemacht. Aber ganz allein mußte ich dann nicht los, denn HGR (Raschke) hat sich dann spontan als "coachende Crew" zur Verfügung gestellt.



Gesagt getan, am Freitag den 27.04. trafen wir uns dann um kurz vor 20:00 Uhr zum Briefing bei der Segelfluggruppe Isartal in Kaiserstadt. Besonders nett: der Coach hat sich um den Transport des Fliegers gekümmert, der Pilot durfte vom "Ballast befreit" direkt aus München kommen. Nach einem

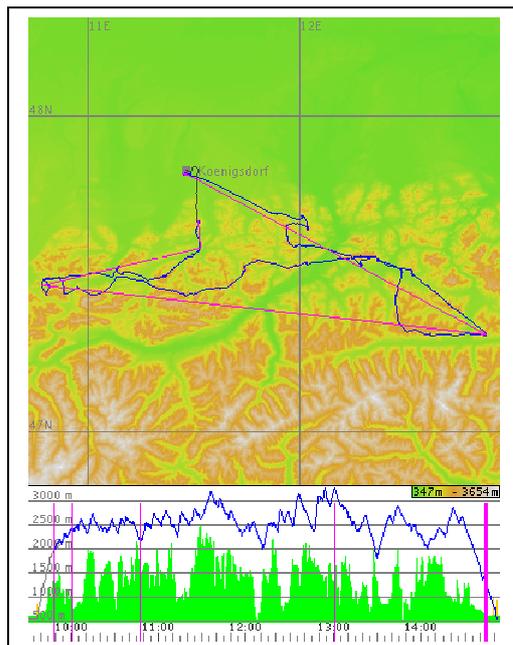
ausführlichen Briefing von Mathias Schunk und Wolfgang Schieck war dann so gegen 23:00 Uhr Schluß und ich fiel müde ins untere Bett von HGR's Wohnmobil.

## 1. Wertungstag - Samstag, der 28.04.07

Am nächsten Morgen war dann frühes Aufstehen angesagt, denn wir mußten erstmal die 2020 zusammenstecken. Dies sollte natürlich vor dem Frühstück geschehen, damit wir nicht gestreßt zum Briefing um 09:30 Uhr hetzen mußten.

Während das Auseinandernehmen der 2020 in UWOE noch eine rechte Plage war, fluschte das Zusammenstecken diesmal wie eine eins, in dieser Beziehung ist unsere 2020 halt manchmal eine etwas launische Diva - oder liegts doch am Piloten?

Am Hängerstandplatz hatten wir mit Holger Karow und seinem Nimbus 4 einen weltmeisterlichen Nachbarn. Nach der 2020 haben wir bei Holger kurz helfen wollen, jedoch hat diese "kurze" helfen hat dann doch "die ein oder andere Minute" gedauert - typisch Nimbus 4? Für die Nichteingeweihten: Unser Bernd (Rohleder) hat mit seinem Nimbus 4 ja auch schon einiges an Lästerei zum Thema Auf- und Abbau hören müssen, jedoch seit der Erfahrung mit Holgers Nimbus steht zur Ehrenrettung von Bernd fest: Er ist nicht der einzige, der sich mit diesem Flieger längere Zeit plagen muß - auch ein Weltmeister hat im Groundhandling so seine Mühen, so ein Nimbus sollte wohl am besten nur fliegerisch bewegt werden.



Kurz nach knapp sind wir dann jedenfalls ohne großes Frühstück zum Briefing erschienen, und wir waren nicht die einzigen, die zu spät waren.

Mittlerweile hatten sich auch noch Hans-Jürgen (Seidel) und mein Vater am Platz eingefunden, so dass die UWOE-Abteilung bereits zum Briefing in ansehnlicher Mannschaftsstärke auftreten konnte.

Die Aufgabe für den Tag: "Wir fliegen Bundesliga zum freien Eingewöhnen"

Die Gruppe von insgesamt ca. 35 Piloten wurde auf 3 Klassen aufgeteilt: "Schwergewichte", "Leichtgewichte" und "Einsteiger". Der Name der Klasse sagt schon alles, die "schweren Jungs" flogen mit den besten Maschinen und Wasser, die "Leichtgewichte" waren die Profis ohne Wasser, und die "Einsteiger" die Newbies - so wie ich.

Mit der Bundesliga-Aufgabe konnte sich jeder eine freie Aufgabe zum Flug ins Gebirge vornehmen, die Wertung erfolgte anhand der Geschwindigkeit im schnellsten 2,5 Stunden-Abschnitt der Strecke. Als Abschnitt konnte der schnellste Teil des Fluges gezählt werden, bei dem Abflughöhe = Ankunftshöhe war (ich hoffe ich gebe das hier richtig wieder). Damit muß man halt schon schauen, das man etwas taktisch fliegt, den es nützt nichts erst viel Höhe zu machen, und dann im Endanflug bis in auf höhe Platzrunde zu kacheln. Das Wetter war jedenfalls klasse an diesem Tag, und ich konnte eine schöne kleine "West/Ost"-Erkundung fliegen.

## 2. Wertungstag - Sonntag, der 29.04.07

An diesem Tag konnten wir etwas länger schlafen, da die 2020 zusammengebaut vor der Halle übernachtet hat. Die Crew hat netterweise am Vortag noch eingekauft, so dass der Proviant gesichert war. Dazu noch den leckeren türkischen Kaffee von HGR, was will man mehr!

An diesem Tag bekamen die "Profis" eine Aufgabe mit festen Turnpoints, vom Venetberg zum Grimming (Schwergewichte) bzw. zur Schmittenhöhe (Leichtgewichte). Die Einsteiger durften nochmals per Bundesligaaufgabe eine freie Aufgabe wählen.



Nachdem ich mit HGR noch ein detailliertes Nachbriefing zum Thema Flug hinter der Zugspitze Richtung Westen gemacht habe, wollte ich mich auch Richtung Venetberg aufmachen. Die Einsteiger gingen wieder als letzte auf die Strecke, daher konnten wir es erstmal ruhig angehen lassen.

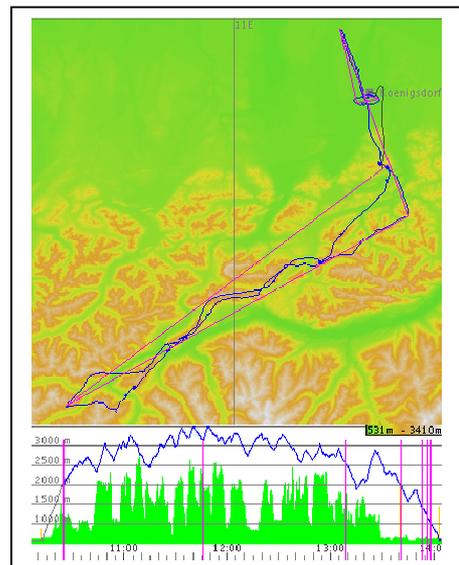
An dieser Stelle noch ein paar Worte zur Startorganisation: Die Organisatoren hatten dafür gesorgt, dass die Vergleichsflieger geschlossen mit bis zu 8 Schleppern rausgeschickt werden konnten. Das ganze ging mit einer Geschwindigkeit, davon kann man in

UWOE nur träumen. Wenn 8 Schlepper loslegen, dann geht's zu wie am Fließband, das Einsteigen muß dann blitzschnell gehen! War schon beeindruckend, wie das abging!

Zurück zum Flug: gemäß der Einweisung von HGR habe ich mich über die Klassiker (Soiern, Wetterstein, Hohe Munde, Tschirgant) Richtung Venetberg vorgearbeitet und bin dann noch ein Stück in das (vermeintliche) Innental geflogen. Gut, das ich dann relativ am Anfang wieder gedreht habe, denn ich hätte statt des Innentals doch das falsche Tal genommen, da hilft das beste Briefing nichts, wenn man aufgrund der Faltung seine Karte nicht richtig liest.



Auf jeden Fall ging der Rückflug dann sehr gut und ich habe noch einen wunderschönen Endanflug vom Karwendel machen können, der ging so gut, dass ich gleich nach Starnberg durchfliegen konnte - so schön war ich noch nie über den guten Badeplätzen von Mün-



chens Umgebung.

Am abend durfte dann unsere 2020 gleich noch in der SGI-Halle mit unterkommen, und damit sie sich nicht so allein unter fremden Flugzeugen fühlt, hat Mathias ihr noch gleich seine "Papa Mike" zur Seite gestellt - das nenne ich doch eine nette Geste :-)

### 3. Wertungstag - Montag, der 30.04.07

Der Tag begann mit der Aussage unseres "Wetterfroschs", dass dieser Tag wohl noch der relativ beste der drei nächsten Tage werden würde.

Entsprechend sollte es dann auch nur eine kleinere "Area Task" für alle geben. Aber vorher noch die Siegerehrung des letzten Tages, und kleine Überraschung, bei den Leichtgewichten gibt es nur zwei Plazierte, einer davon mit Außenlandung. was war geschehen? Fast alle Piloten haben irgendwie noch Beschränkungsgebiete gekratzt. wie im ersten Briefing angekündigt hieß das dann Nullwertung und gelbe Karte... konsequent und alle haben etwas gelernt.

Aber zurück zur Tagesaufgabe: Area Task heißt, dass man zwei Wendepunkte mit Radien darum genannt bekommt, und man kann sich die eigentlichen Wendepunkte innerhalb der dann entstehenden Areas selbst suchen. Die Aufgabe wird dann nach der schnellsten Geschwindigkeit um diese Wendepunkte gewertet, wobei aber eine Mindestflugzeit für die Wertung festgelegt wird. Das heißt: schnelles Fliegen nutzt nichts, wenn man unter der Mindestflugzeit bleibt. Beispiel: wenn man bei einer festgelegten Mindestzeit von drei Stunden für die Umrundung nur eine Stunde braucht, dann würde die Durchschnittsgeschwindigkeit immernoch auf drei Stunden berechnet, verstanden? - wenn nicht, fragt am besten jemand, der sich damit auskennt.



Nach dem Briefing ging es gemütlich zur Startaufstellung, nach kurzer Zeit wurden die ersten auch geschleppt. Die Einsteiger sollten wieder als letzte auf die Reise (heutige Wendepunkte: Marktoberdorf mit einem Radius von 40km und Inntaldreieck mit 30 km) gehen, daher war ich noch sehr relaxed.

Nach den ersten Starts kamen erste Rückmeldungen: die Flieger konnten sich nur mühsam halten und die Bewölkung in den Bergen lag schon sehr tief auf. Nach einiger Warterei wurden die Nachrichten von oben nicht besser, und Mathias grübelte, ob er die Aufgabe verändern sollte.

Der Funkkontakt mit den Jungs oben zeigt auch mit fortschreitender Zeit, dass diese mehr schlecht als recht mit dem Obenbleiben kämpften, so dass erstmal keiner hinterhergeschleppt wurde. Weitere Warterei



und heftiges Überlegen bis zum Schluß der Tag mangels Aussicht auf gute Streckenfliegerei neutralisiert wurde... HGR sah es ganz entspannt - schließlich gehört so etwas ja auch zur Wettbewerbsfliegerei.

Nachdem also der Tag neutralisiert wurde und das Wetterbriefing vom morgen für den Folgetag auch nicht so richtig prickelnd klang, haben wir uns dann wieder Richtung Heimat nach UWOE abgemeldet.

Alles in allem: ein kurzer, aber schöner und lehrreicher Besuch in Kaiserstadt - mit vielen Dank für die gute Organisation.

Wenn ich den Leerlauf habe, unsinnige Dinge zu tun, wie zum Beispiel das Anfertigen einer mentalen Liste all der Fähigkeiten, die ich gern vorweisen können würde aber nicht kann; dann kommt schon an dritter Stelle der Rangordnung (nach ‚Früher aufstehen‘ und ‚Joggen‘) das ‚Unverzagte Platzrundenverlassen ohne sich vom Über-Ich verrückt machen zu lassen‘ (zur Erinnerung: das sog. Über-Ich ist eine Ansammlung von Stimmen aller der vernünftigen Leute, die seit unserer Kindheit unser moralisches Bewusstsein prägen, d.h., es ist der Ort, an dem die Frage erörtert wird, was vernünftig und gut ist).

Kurz, das willentliche und geplante Wegfliegen aus dem Gleitbereich der Piste ist nicht meine Stärke; und Leute, die sich trauen, werden von mir über Gebühr dafür bewundert.

Wobei man natürlich auch sagen muss, dass es schon einige, durchaus auch objektivierbare, Hindernisse gibt, die sich dem unbedarften, um Streckenflug bemühten Segelflugaufsteiger, schrundig-rostiger Fußangeln gleich, in den Weg begeben.



Solcherlei Hürden lassen sich im Wesentlichen in zwei Modelle gliedern:

Modell „Äußere Beeinträchtigungen“

Zu nennen sind hier

das Wetter, der Feind Nr.1; es ist bestenfalls als wankelmütig und launisch zu umschreiben. Unvorhersehbar wie eine Diva auf Diät, boshaft wie Liz Taylor auf Knäckebrot, zickig wie Ihre Stewardess auf Schlafenzug (man nennt diesen Zustand in der Fachsprache ‚entzünftig‘; und wenn Sie sich das nächste Mal über Ihren Flugbegleiter ärgern, fragen Sie ihn/sie mal, wann er zuletzt geschlafen hat). Zügellos und ungehemmt durchkreuzt es uns die ausgeklügeltesten Pläne und es scheint sich mit dem eisernen Starrsinnigkeit in den steinernen Dickhäutigkeit gesetzt zu haben, dass man sich permanent mit ihm zu beschäftigen habe.

Das Wetter: ein Kind im Trotzalter?

Weshalb auch eine ganze Reihe von Fachleuten ihre Familien mit der Deutung und Vorhersage der Launen dieser Zimtschnalle zu ernähren vermögen.

Natürlich könnten wir ohne Wetter gar nicht fliegen, also sei es hier kurz mal auch gepriesen und gefeiert: ein Hoch auf die flauschigen Schäfchenwolken! Lang lebe der Bart!

Feind Nr.2, das ist der Luftraum. Kommt in den Alpen bisher noch nicht in größeren Mengen vor, hat sich aber in vielen Segelfluggeregenden Deutschlands breitgemacht wie die Algenpest in der Nordsee; die Quallen im Mittelmeer, der Ölteppich im Nordatlantik oder die Steißgeweihätowierung in gewissen Parallelgesellschaften. Und damit viele Segelfluggelände an den Rand der Betreibbarkeit gebracht.

3. Die eigene mangelhafte Kunst, das Können, die Übung, Erfahrung und Stümpertum sollten sich in einem ausgewogenen Verhältnis bewegen.

Modell II: innere Hemmnisse bzw. der Widerstand der Psyche:

a) Das Über-Ich ist zu aufgeblasen und so mächtig, dass man es ihm immer glaubt, wenn es anfängt, einem einzuflüstern (‚zu gefährlich, kannst du nicht, vielleicht kriegst du auch vor Schreck einen Herzinfarkt, wenn du den Platz nicht mehr siehst...‘)

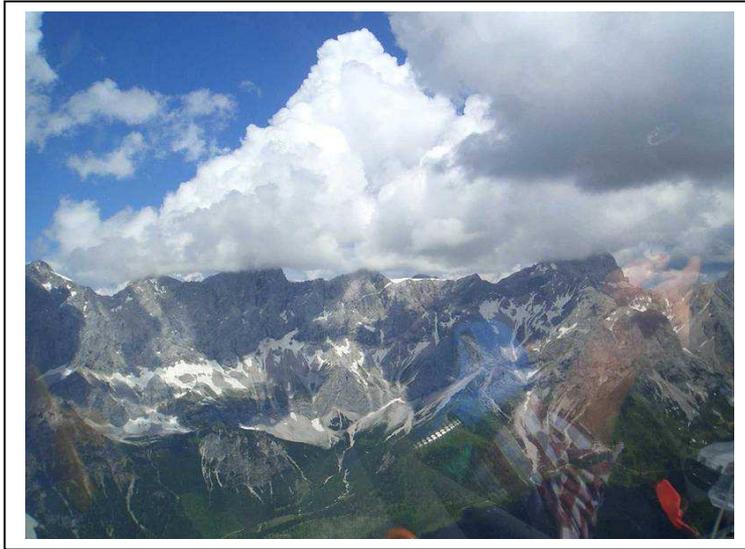
b) Der Schweinehund: dieser Fiesling teilt mir schon vor dem Aufstehen mit, dass das Wetter (s.o.) zu schlecht ist, die Hallentore zum Aufziehen zu schwer, die Sonne viel zu hell und die Beine zu müde, der Luftraum C zu tief und die Basis zu hoch sind, der Logger ist eh kaputt und in der TEK brütet ein vom Aussterben bedrohtes Insekt, das nicht gestört werden darf.

c) der Zustand tief empfundener seelischer Verlassenheit, der sich einstellt, sobald die Gegend unter einem eine unbekannte Struktur aufweist.

Hindernis c) ist das, welches mich am schwerwiegendsten befallen hat. In meinem Pschyrembel hab ich bisher noch keinen passenden Fachausdruck gefunden, der dieses Phänomen beschreibt, wahrscheinlich handelt es sich auch nur um eine stinklangweilige 0-8-15-Neurose, die in 2 Sitzungen bei der Psychologin zu beheben wäre. Dabei macht sich in der Seele etwas breit, was sich anfühlt wie die einsamste Einsamkeit aller Einsamkeiten, die das kosmische Nichts zu bieten hat, die Leere, das Vakuum, wird fühlbar, wenn der Flugplatz außer Sichtweite geraten ist, und im Gehirn gibt es bald nur noch einen Gedanken: zurück ans Schürzenzipfel von Mamma!!!, in diesem Fall: der Platzrunde. Hach! Wie wunderbar vertraut doch plötzlich der Hausbart ausschaut, für den man noch wenige Tage vorher kaum einen Penny gegeben hätte! Jetzt liebe ich dich, Hausbart, lass dich umarmen und verlass mich nie mehr wieder! Kleiner Exkurs in die Selbstreflektion: wahrscheinlich wird der Leser und die Leserin spätestens jetzt denken: „Die hat sie nicht mehr alle“. Hm. Stimmt. Zum Teil. Manchmal hab ich aber auch zuviel. Auf alle Fälle ist jetzt schon klar: Dies ist eine gnadenlos subjektive, ja, subjektiv-tendenziöse Darstellung ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Für technisch objektivierbare Daten wenden Sie sich an das Handbuch Ihres Vertrauens. Also: Streckenflugmobilität erhöht sich nicht nach Durchleben solcher psychischer Fiaskos. Kann man sie grundsätzlich überwinden? Diese Frage ist für meine Person noch nicht endgültig geklärt, ich arbeite daran; die Methodik dabei umfasst die akribische Selbstbeobachtung und Feldforschung im Freilandexperiment.

Sehr gefreut habe ich mich über Hans-Georg Raschkes Einladung zu einem gemeinsamen Ausflug mit dem Duo Diskus der Siemens-Gruppe. Besser wie jedes Beruhigungsmittel wirkte das Vorhandensein des Klaptriebwerks, von welchem ich natürlich zu keinem Zeitpunkt annahm, es könne uns theoretisch und im Notfall seine Wirkung versagen. Nein, solch defätistische Gedanken spielte mein Hirn nicht durch, obwohl das Thema durchaus von Hans zur Sprache gebracht worden war.

Es dauerte bestimmt eine Woche, bis uns das Wetter die Möglichkeit zum Wegfliegen eröffnete, obwohl es an jenem Junimorgen um halb Neun auch gar nicht so aussah, als wären große Sprünge von längerer Dauer auch nur näherungsweise im Bereich des Wahrscheinlichen. So manches Stündchen verbrachte die D-KKSM dann einsam und abflugbereit in der Verlängerung, währenddessen wurden einige Becher Kaffee geleert und Hans' Blick war stets wie angeheftet am grauen Gewölk, das sich über uns darbot und sich der Auflösung zu verweigern schien. Es gab Zeiten, da war es um unseren Abflug nicht gut bestellt. Aber zickig, wie die Wetterdiva nun mal ist, hoben sich die unansehnlichen, neodadaistisch gestalteten Stratiformen in angemessene Höhe, die Sonne kam durch, brach den miesen Zauber und hast du nicht gesehen lüpfte Paul uns noch vor Mittag hinter den Rechenberg und schmiss uns dann am Hochfelln raus. Unserem Schicksal, dem Wind und den Bergen überlassen erlebte ich vier- einhalb Stunden lang unglaubliche Dinge. Für Hans, den erfahrenen Hecht, kann ich natürlich nicht sprechen, aber ich glaube, dass er auch Momente hatte, in denen er seine Abgeklärtheit aufgab für Staunen und Aufsaugen einer prächtigen Landschaft, die zu beschreiben meiner sprachlichen Beschränktheit nicht möglich ist (ich kenne meine Grenzen). Allein schon das Thermik kreisen mit dem Geier! Ein freundlicher Geier, tief konzentriert, wie wir, suchend zog er seine Bahnen- was suchte er? Die Geierwalli?



Und dann: die Loferer. Die sind DER HAMMER! Dort möchte man nicht mit Ballerinas in der Gletscherspalte aufgefunden werden. Schroff und schrundig, rau, zerklüftet von Spalten, verschorft wie ein Kinderknie, unmenschlich, lebensabweisend. Es kommt mir mein Taunus in den Sinn. Sanfte, freundliche grüne Hügel, über denen ich auch schon mal sorgenvoll den Blick zu den verdammt hohen Bäumen gerichtet hatte, einst, als sie mir so bedrohlich nah schienen. Aber der ist nichts zu

den Loferern. Die Loferer Steinberge verhalten sich zum Taunus wie der Pottwal zum Silberfischchen, der Kölner Dom zur Doppelhaushälfte, wie die päpstliche Enzyklika zum evangelischen Wochenblatt, wie Casanova zu Kermit dem Frosch. Dem Laien bleibt schlicht die Luft weg. Und die Formulierungskunst. Schluss. Akute Wortfindungsstörung.

Weiter geht's zu den Leogangern, die weit unspektakulärer im Panorama rumstehen wie die Loferer, aber dennoch ihren bizarren Reiz für mich versenden. (Versenden?? Aiaiai, hab wohl grad ne Funkstörung, sorry, das Wetter ist zu gut, ich brauch ne Pause vom Schreiben. Der Schreiberin sind ein paar Kumulanten ins Auge geraten)

(Drehbuchanweisung: atemberaubende Kurbeleinsätze, begnadete Steigraten, aufwändige Spezialeffekte, sich durch Wolkenfetzen bahnbrechende Lichtkegel, beeindruckende Eindrücke)

Die Akteure:

- \* Ein Duo Discus T
- \* Paul, der Mensch von der Segelfliegerverschleppung Unterwössen
- \* Hans-Georg Raschke vorn im Duo
- \* Jede Menge Berge, (mit zahlreichen Kreuzen darauf, weshalb das Merkmal der Bekreuzung leider für den Laien nicht als Unterscheidungskriterium für die einzelnen Erdaufwerfungen herangezogen werden kann. Mein Verbesserungsvorschlag an die zuständigen Kreuzaufsteller: wie wäre es, wenn man die Kruzifixe mit aus der Luft gut lesbaren Namensschildern des jeweiligen Bergs versehen würde? Man könnte die Aktion auch von Industrieunternehmen sponsern lassen; „Airbus grüßt von der Sausteige“, oder so ähnlich. Oder man könnte die Kreuze stilistisch und in Form, Farbe und Größe etwas mehr ausdifferenzieren: Barock, Bauhaus, Neoklassizismus, etc.. eventuell auch mit Hinweisen: “Sie befinden sich hier“)
- \* Ich-Erzählerin, im Duo die Besatzung hinten
- \* Eine Schinkenstulle (Frage an die Neurobiologen: warum nur riecht so ein Schinkenbrot im Segelflugzeug mit dem Dachstein auf Augenhöhe so unglaublich intensiv, sagen wir, ungefähr 20 Mal intensiver als dasselbe Weck im, „Fliegerstübchen“?)

Für Eilige eine kurze Zusammenfassung von 4 ½ Stunden und 279 Kilometern:

- \* Kreisen mit Geier (wie schon erwähnt)
- \* Fliegen mit Haube knapp an der Wolkenunterkante
- \* Fliegen über einzelnen Wolkenfetzen
- \* Einfangen unzähliger Fliegen an den Flächen des Fliegers (es dürften für längere Zeit keine mehr übrig sein im Ennstal, denn wir sind mit einem weißen Flugzeug gestartet und mit einem Schwarz-weiß-gescheckten gelandet)

\* Beinahe-Kaffee-Trinken in Zell am See (abartiges Absaufen am Hundstein)

\* Doch-nicht Kaffee-Trinken in Zell am See (stöhn, ächz, kämpf, „geh rum!“)

\* Wir fliegen superknapp unter der Wolkenbasis in Richtung Osten, da, die Bischofsmütze, endlich mal ein Berg, den man auch ohne Hinweistafel ohne Weiteres wieder erkennt, das Ennstal entlang und an Schladming vorbei, bis die Wolken immer tiefer werden und die Gipfel des Dachstein teilweise in ihnen verschwinden. Der Grimming trägt seine Wolke wie die Queen ihren Hut in Ascot, woraufhin Hans den Umkehrschwung nach Hause einleitet. Zurück geht's schön tief



wie die Skifahrer die Hänge und Pisten entlang. Unter der Dunkelheit der Wolken zieht es wunderschön: 2m/s nach oben, im Sackflug; leider nicht dauerhaft, und schon geht der Kampf wieder weiter. Das schnellere und steilere Kurbeln bin ich nicht gewöhnt, und allmählich macht sich Erschöpfung breit. Das ist der Moment des Einsatzes der Schinkenstulle. (Regieanweisung: unerbittliches Magenknurren aus der Rückbank) Netterweise gibt mir Hans ein Stückchen ab; ich hatte wohl geglaubt, meinen Magen in Unterwössen zurückgelassen zu haben.



Hier höre ich das leise Gähnen der werten Leserschaft und unterbreche die tabellarische Darstellung; Leser, steh auf und klatsch ein paar mal in die Hände, das macht wieder wach! Ich sag nur noch:

Spektakuläre Strecke, wallende Wolken, tiefe Täler, Seen, und die darstellerisch schon überstrapazierten Berge, Hänge, Spalten, Täler, temperamentvolle Thermik, sensationelles Saufen und zuletzt ein wunderbarer Heimflugschlenker

über dem Chiemsee, welcher, spiegelglatt und postkartendekoratив vorsommerlich sonntäglich mit zartgliedrigen weißen Segelbooten dekoriert einer Geburtstagstorte gleich sich dem geneigten Auge darbot.

Vielen Dank, Hans, für den schönen Flug!!

## „Dobar Dan Dubrovnik“ ein langes Wochenende mit der Dimona in Kroatien

02. - 06.08.2007

Detlef Rothe und Hans Schreck

Wir haben in diesem Jahr vier Tage Zeit für einen Motorseglerausflug eingeplant, und aufgrund Hans' guter Erfahrung im Jahr 2003 soll es nach Kroatien gehen - wenn möglich bis nach Dubrovnik.

Als Ausrüstung sind u.a. Schwimmwesten, die Jeppesen Karten Österreich, Slowenien LJ und die seit 2003 erschienenen Karten Kroatien LD-1/2, sowie VFR Low Level RNAV Charts an Bord. Auf das Zelt verzichten wir diesmal, da wir nicht planen an unbesetzten UL Plätzen zu landen.

### Tag 1: Unterwössen - Portoroz

Wie schon so oft in den vergangenen Jahren wird der Abflugzeitpunkt durch das Wetter bestimmt. Der eigentlich für freitagmorgens geplante Abflug wird uns durch eine markante Kaltfront vermasselt, die schon Donnerstag spätnachmittags eintreffen soll. Wenn wir nicht bis Sonntag warten wollen, müssen wir einen Schnellstart hinlegen. Also planen wir anstelle eines ersten Stopps in Pula, noch donnerstagabends bis Portoroz in Slowenien zu kommen. Bei Ankunft am Hangar in Unterwössen stellen wir fest, dass die D-KYSI noch für einen Überprüfungsflug zur

Scheinverlängerung vorgesehen ist. Also bereiten wir Beladung und Flugplan vor, und direkt nach der Landung wird in Windeseile die Maschine betankt und abflugbereit gemacht (Danke Uli!). Mit den ersten Regentropfen starten wir gegen 16:00 Uhr nach Osten und fliegen der aufziehenden Kaltfront davon.



Nach ca 50 km kommen wir schon wieder in die Sonne, und der Kurs führt uns non-stop über den Katschbergpass, die Meldepunkte Confine/Border, Rifan, und weiter nach Triest.

Nach 1 Stunde 52 Minuten Flugzeit landen wir in Portoroz.



Wir tanken auf und stellen die Maschine ab. Am längsten an den Formalitäten des netten Platzes dauert die Einnahme des obligatorischen Slibowitzes, dann fährt uns ein Taxi nach Piran. Eine Privatunterkunft ist bald gefunden, und nach einem Bad zur Abkühlung folgt ein Spaziergang durch die Altstadt. Danach lassen wir uns eine Fischplatte als Abendessen munden.

## Tag 2 Portoroz – Split

Am nächsten Morgen sagt der Blick aus dem Fenster nichts Gutes vorher: die Kaltfront ist nachts über die Alpen gewandert und hat Istrien erreicht. Bei einer Tasse Kaffee prüfen wir das Wetter mit dem PDA, weiter im Süden schaut es zunehmend besser aus. Wir werden wieder versuchen, das sonnige Wetter zu erreichen. Also geht es zurück zum Flugplatz, und nach Flugplanaufgabe starten wir bei leichtem Regen nach Süden an der istrischen Küste entlang. Die in den NOTAMs erwähnten Waldbrände in Kroatien sollen kein Problem darstellen. Gleich nach dem Start fliegen wir in den kroatischen Luftraum ein.



Später queren wir die Halbinsel zur Kvarner Bucht, erreichen wieder bestes Wetter und fliegen in 1.500 ft entlang der Adria Route 1 über die Inseln Cres, Rab und Pag, vorbei an Zadar. 2:10h später erreichen wir Split.

Der Anflug auf Split erfolgt nach Osten, und führt uns direkt über unser Tagesziel, die kleine Altstadt von Trogir. In den NOTAMs war schon hervorgehoben, dass Parken für Privatmaschinen am Wochenende aufgrund des massiven Charterverkehrs nicht erlaubt ist

(heute ist Freitag). Gleich nach der Landung fragt uns der Fahrer des Follow-Me ob wir nur zwischengelandet sind. Da wir glaubhaft versichern, morgen schon sehr früh wieder weiterzufliegen, wird uns eine Übernachtung zugestanden. Anschließend tanken wir noch.

Ein Linienbus sollte direkt auf der Landstrasse vor dem Terminal nach Trogir fahren. Wir versuchen unser Glück, und nach wenigen Minuten sind wir tatsächlich unterwegs. Am Busbahnhof in Trogir angekommen sind es nur wenige Meter über eine Steinbrücke zur auf einer Insel gelegenen Altstadt. Seit 1997 ist Trogir UNESCO Welterbe, in der Altstadt sind keine Fahrzeuge zugelassen. In der Zimmervermittlung haben wir schnell eine Privatunterkunft gesichert. Der Weg durch die engen Gassen wird sich abends noch als tückisch erweisen. Aber nach dem ‚Einchecken‘ geht es erstmal auf der anderen Seite der Altstadt über eine Zugbrücke auf die Insel Ciovo an einen Felsstrand zum Baden.

Anschließend folgt ein Rundgang durch die wirklich ansehnliche Altstadt, und ein dann beschauliches Abendessen in einem der vielen Restaurants im Innenhof eines alten Anwesens. Während wir zahlen verdunkelt sich der Himmel und der Wind frischt auf. Wir gehen zum Hafen wo sich ein Spektakel bietet: die Ausläufer der Kaltfront sind nunmehr eingetroffen, und die Böenwalze bereitet einigen unvorbereiteten Seglern arge Probleme. Die SAR Boote der Hafenbehörde haben alle Hände voll zu tun, diese Segelboote in den sicheren Hafen zu schleppen. Selbst den Flughafen anfliegende 737 ‚krebse‘ aufgrund des Seitenwinds ordentlich im Landeanflug, später sehen wir sogar wie eine Maschine durchstartet und ganz abfliegt.



Wir sind froh die D-KYSI gut vertäut zu haben. Nachdem es dunkel geworden ist, dauert es einige Zeit bis wir in den schmalen Gassen unser Quartier wieder finden. Es gibt nämlich so gut wie keine Strassenschilder!

### Tag 3 Split - Dubrovnik

Wir stehen zeitig auf und eine Tasse Kaffee ersetzt das Frühstück. Um 08:00 bringt uns ein Linienbus wieder zurück zum Terminal. Es ist Samstagmorgen und Maximalbetrieb. Geduldig warten wir an der Information auf den Herrn der uns schließlich durch Pass- und Sicherheitskontrolle lotst, und dann bei MetOffice und Ground Handling abliefern. Der Wind hat gedreht und aufgefrischt, und die Bodenmannschaft hat vorsichtigerweise die D-KYSI um 180° gedreht und wieder vertäut: ein toller Service. Wir geben einen Flugplan nach Dubrovnik auf – es ist heute nur eine kurze Strecke - und starten zwischen den ersten abfliegenden Chartermaschinen.

Dann folgen wir weiter der Küstenlinie nach Süden über Korcula und Polace. Die geringe Flughöhe erlaubt uns einen wunderbaren Blick auf kleinen Orte und Häfen der Inseln. Aufgrund des Nordwinds erhalten wir eine Freigabe für einen Anflug auf die Landerichtung 30, und bei etwas



turbulenten Verhältnissen landen wir nach 1:19h ohne Probleme. Eine Bahnlänge von 3.300m reicht selbst für uns, und wir zielen beim Aufsetzen ohnehin kurz vor den Rollweg. Nach erneutem Auftanken vertäuen wir die Dimona, und machen uns auf den Weg nach draußen.

Vor dem Terminal passen wir wieder einen Linienbus ab, der uns an der Abzweigung nach Cavtat absetzt. Cavtat ist ein alter Badeort ca. 12km vor Dubrovnik, an der gegenüberliegenden Seite der Bucht von Plat. Es gibt eine Zimmervermittlung direkt an der Abzweigung, die uns auch per Auto zur Unterkunft bringt. Wir legen kurz unsere Sachen ab, und gehen zu Fuß zum Strand um ein paar Stunden zu baden. Das Örtchen scheint sich zum Geheimtreff der Großyachten entwickelt zu haben, an der Mole liegen etliche Yachten mit 50m Länge und mehr.



Am späten Nachmittag nehmen wir ein Fährboot nach Dubrovnik, das uns in einer Stunde direkt zum Hafen bringt. Da ein großes Kreuzfahrtschiff vor Anker liegt ist die schöne Altstadt pennevoll.

Doch das wirklich „spektakuläre“ Ereignis ist ein Waldbrand direkt an den Abhängen über der Stadt. Löschflugzeuge nehmen im Flug vor dem Hafen Wasser auf und werfen es in unmittelbarer Nähe über der Stadt wieder ab. Das Feuer nähert sich den ersten Häusern am Stadtrand von Dubrovnik, und zuerst sieht es so aus als würden die Löscheinätze nichts bewirken. Bis abends gelingt es dann aber die Brandherde abzuschwächen und ein Übergreifen auf Wohnhäuser zu verhindern – später erfahren wir das BBC und andere Sender live berichtet haben.



Abends setzt dann die Bora ein und die Rauchentwicklung nimmt so stark zu, dass wir beschließen zum Abendessen nach Cavtat zurückzufahren. Während der Rückfahrt über die Bucht ist die Küstenlinie teilweise nicht mehr zu sehen, und die Wellenentwicklung macht den Rückweg zu einer feuchten Schaukelpartie. Die meisten Passagiere sind froh wieder an Land zu sein – wir auch. Trotzdem behalten wir unseren Appetit auf ein ausgiebiges Abendessen an der Mole.

Nachts sind die vom Wind neu entfachten Feuerlinien der Waldbrände an verschiedenen Hängen gut zu sehen – ein gespenstisches Bild.

#### **Tag 4 Dubrovnik-Otocac-Mali Losinj**

Ein Taxi bringt uns früh morgens zum Flughafen, und bald sind alle Formalitäten erledigt. Heute wollen wir wieder Richtung Norden nach Losinj, mit Zwischenlandung in Otocac. Einzig das Wetter spielt nicht ganz mit, zwar ist es bis Losinj gut gemeldet aber die Bora bläst und somit ist mit einiger Turbulenz zu rechnen.



Schon beim Start haben wir bis zu 20kt Crosswind und sind froh über unser gutmütiges Bugfahrwerk. Die Route führt uns zunächst zurück über Polace und Korcula und dann weiter entlang der Adria Route 4 über Sinj bis Knin, und weiter direkt nach Otocac.

Über dem Küstengebirge geht es erwartungsgemäß ordentlich hoch und runter, da hilft die Erfahrung als Segelflieger doch sehr, um die Strömungsverhältnisse zu nutzen.

flieger doch sehr, um die Strömungsverhältnisse zu nutzen.

Nach 2:18h landen wir auf dem Grasplatz von Otocac. Zeit für einen Pilotenwechsel und um etwas zu trinken. Anschließend machen wir einen kurzen Abstecher nach Osten um einen Blick auf die Plitvicer Seen zu werfen, bevor wir nach Westen drehen Richtung Losinj. Der Abstieg über das Küstengebirge wird nochmals sehr turbulent, bevor wir zur Landung in Mali Losinj gehen.

Nachdem die D-KYSI betankt und vertäut ist geht es mit dem Taxi in die Stadt. Die Tourist Information ist schnell gefunden, aber das Zimmerangebot ist doch eher knapp. Wir besichtigen ein Zimmer, das uns aber der Preis nicht wert ist, und gehen zur nächsten Zimmervermittlung. Das nächste Zimmer ist auch nicht die Krönung, wir nehmen es aber dann da wir endlich baden wollen.

Schnell erledigen wir noch die Flugplanung für den nächsten Tag Mali Losinj liegt am Ende einer Bucht und wie so oft in Kroatien erfordern die schöneren Badeplätze einen kleinen Fußmarsch über die Hügel. Nach dem täglichen Bad im Meer ruhen wir uns ein paar Stunden aus, da heute nichts weiter auf dem Programm steht.

Das Abendessen schmeckt wieder ganz hervorragend, und wir lassen den Abend bei einem Glas Wein am Hafen ausklingen.



Tag 5 Mali Losinj – Nötsch – Unterwössen  
Man merkt an der Qualität der Krapfen zum Frühstück in einem Café, dass dieser Teil Kroatiens einmal Teil des Kaiserreichs Österreich-Ungarn war. Eine Busverbindung Richtung Flughafen gibt es nur nachmittags, und auch nur bis zur Abzweigung von der Hauptstrasse, also fahren wir mit dem Taxi. Flugplanaufgabe und Formalitäten sind schnell erledigt. Wir hatten gestern auch in Nötsch für Einreisezollabfertigung angefragt (24h PPR), da wir uns den Platz mal vom

Boden aus anschauen wollen, welchen wir sonst nur aus der Luft vom Streckenflug zum Dobratsch kennen.

Dann starten wir von Losinj und es geht Richtung Norden über Cres, Girda, und Razdrto. Kurz nach der Grenzüberquerung bei Yesen geht es im Sinkflug über die Autobahn Villach - Arnoldstein. Der Grassplatz von Nötsch ist erst spät zu sehen, bekommen eine Freigabe für einen Direktanflug von Osten auf die Bahn 27 und landen nach 1:26h. Wir werden freundlich empfangen und bei einer Flasche Almdudler warten wir auf den Zöllner.

Anschließend heben wir ab zur letzten Etappe, Richtung Mölltal und queren den Alpenhauptkamm ins Gasteinertal. Nach einer Gesamtflugzeit von 10:57h landen am Montagnachmittag wieder in Unterwössen.



## Statistik

- Gesamtstrecke ca. 1.820 km
- Gesamtflugzeit 10:57h
- Reiseschnitt 166 km/h
- Durchschnittsverbrauch Benzin 17,9 Liter/h oder 10,8 Liter/100 km
- Die Controller in Slowenien und Kroatien sprechen durchwegs sehr gutes Englisch
- AVGAS kostete €1,75/l in Portoroz, €1,16/l in Split, €1,18/l in Dubrovnik und €1,19/l in Losinj
- Lande/Parkgebühren: Portoroz €2,26 (incl. 2x Taxi nach Piran), Split €26,41, Dubrovnik €37,83, Losinj €37,56, Nötsch €2,- incl Zoll.
- Doppelzimmer (privat, ohne Frühstück) kosteten ca €45 – 65 pro Nacht, mit dem in der Hochsaison üblichen Zuschlag für Kurzaufenthalt. Schon bei zwei Nächten wird es deutlich günstiger

## Nützliche Links

Fliegen in Kroatien:

[free-du.htnet.hr/fly-croatia](http://free-du.htnet.hr/fly-croatia)

NOTAMs US MIL:

[www.notams.jcs.mil/](http://www.notams.jcs.mil/)

Portoroz:

[www.portoroz-airport.si](http://www.portoroz-airport.si)

Split:

[www.split-airport.hr](http://www.split-airport.hr)

Dubrovnik:

[www.airport-dubrovnik.hr](http://www.airport-dubrovnik.hr)

Mali Losinj:

[www.airportmalilosinj.hr](http://www.airportmalilosinj.hr)

Noetsch:

[members.aon.at/flugsport.noetsch1/flugplatz.htm](http://members.aon.at/flugsport.noetsch1/flugplatz.htm)

GAFOR Slowenien:

[www.arso.gov.si](http://www.arso.gov.si)

SigWeather Slowenien:

[www.arso.gov.si](http://www.arso.gov.si)

Wetter Österreich:

[Austrocontrol mit Login](#)

## Die SGSM und ihre Mitglieder.

Nach guten Fliegerlagern in Lienz und Barcelonnette, nach einem Super-April und durchwachsenem Sommer loggt unsere Seglerflotte 227 Stunden oder 8000 Kilometer weniger als in der Saison 2006.

### Auslastung der Flugzeuge

	2006		2007	
	Starts	Stunden	Starts	Stunden
<b>D-KYSI</b>	156	108	180	122
<b>D-KKSM</b>	50	154	43	101
<b>D-0800</b>	39	163	30	90
<b>D-9000</b>	24	83	17	21
<b>D-7000</b>	47	193	45	162
<b>D-2020</b>	21	91	26	82
<b>Gesamt</b>	337	791	337	578

Die Ursachen sind bekannt:

- Altersbedingtes Ausscheiden von Mitgliedern aus dem aktiven Flugbetrieb.
- Erwerb von eigenen Maschinen durch einzelne Mitglieder.

Von den z. Z. 25 im Verein als aktiv gemeldeten Mitgliedern fliegen 17 (2007) und davon besitzen unterdessen 7 ein eigenes Flugzeug. Immer weniger aktive Mitglieder, (z.Z. 10) teilen sich somit einen gleich bleibend großen Flugzeugpark.

### Vor 30 Jahren hatte man da ganz andere Probleme.

#### Wieviele Mitglieder verkraftet die SGSM

Im Laufe des Jahres hatten sich 8 Interessenten um die Aufnahme in die SGSM beworben. Innerhalb des Vereins entbrannte daraufhin eine rege Debatte darüber, wie groß die SGSM werden könne.

Zwei Gesichtspunkte traten hierbei in den Vordergrund:

1. Wieviele Mitglieder verkraftet der Flugzeugpark?
2. Wieviele Mitglieder mit Familie verkraftet die Unterkunft?

Auf der einen Seite sollten die Flugzeuge und die Unterkunft gut ausgelastet sein, auf

der anderen Seite aber auch nicht in der Hochsaison überlastet werden.

Für den Flugzeugpark werden 4 bis 5 Mitglieder auf einen vorhandenen Sitzplatz als verkraftbar angesehen.

Bei der Unterkunft mit ihren 39 Betten und der bisherigen durchschnittlichen Bettenbelegung durch Mitglieder und Familienangehörige erscheint eine Mitgliederzahl zwischen 38 und 42 sinnvoll.

Es wurde beschlossen, die Anzahl der Mitglieder der SGSM auf 40 zu begrenzen.

Flugzeugpark.

Um den Mitgliederschwund auszugleichen wurde bei Siemens (München und Traunreut) am schwarzen Brett ein Werbeausgang platziert.



Die Resonanz auf diese Art der Werbung war nicht berauschend und das Endergebnis ist = 0.

## Weinprobe

Marc Stadlander

Heute, 30. Juni 2007, mal ein Event der anderen Art:

Der Flugbetrieb endet nicht mit Grillen, sondern mit einer professionellen Weinprobe!



Wie das?

Mark hat seinen Bruder Jens - Winzer seines Zeichens - dazu gewonnen eine Weinprobe fernab der pfälzischen Heimat bei uns in UWOE zu veranstalten.

Nachdem der Flugtag wettermäßig nicht zu Höchstleistungen animiert hat (dafür 6 Windenstarts von Siemens an einem Tag, das gab's schon lange nicht mehr), konnten wir uns früh genug dem leiblichen Wohl ein Vielzahl unterschiedlicher Weine verschreiben.



Nach eine erste Einweisung in die Grundlagen

des Weinbaus, gehen wir dann schnell in medias res: wir beginnen mit der Abteilung Weisswein: Einstieg über einen leichten Kerner, dann der Chardonnay, weiter zum Riesling, dann zur Chardonnay Spätlese und zum Abschluss der weissen Abteilung das Cuvé Sommernacht, passend zur einsetzenden Dämmerung!



Nach dem Weisswein kommt als Zwischenschritt ein Portugieser, dieser läßt sich einerseits wie Weisswein keltern, dann kommt Portugieser Weißherbst heraus (Rosé). Wenn



man ihn jedoch wie Rotwein keltert ergibt sich Portugieser Rotwein - wieder etwas gelernt und es schmeckt dabei auch noch!



Zum Abschluß kommt der absolute Highlight - ein Dornfelder Barrique - und nun lernen wir auch warum die Barrique-Produktion so aufwendig ist. Alles in allem ein sehr gelungener Abend - es hat großen Spaß gemacht.

Mit dem Stichwort Rotwein sind wir dann auch im zweiten Teil des Abend gelandet Nach dem Portugieser werden wir mit Spätburgunder und verschiedenen Dornfeldern (den schwereren deutschen Roten) verwöhnt.



Kleine Nachtrag: Wir sind am nächsten Morgen gut aus dem Bett gekommen, keiner hat einen Schädel und zum Dank für den schönen Abend nimmt Gustl Jens erstmal in der KYSI auf einen Rundflug rund um den Chiemsee und den Kaiser mit:



## Barcelonnette 2007

Marc Stadtlander

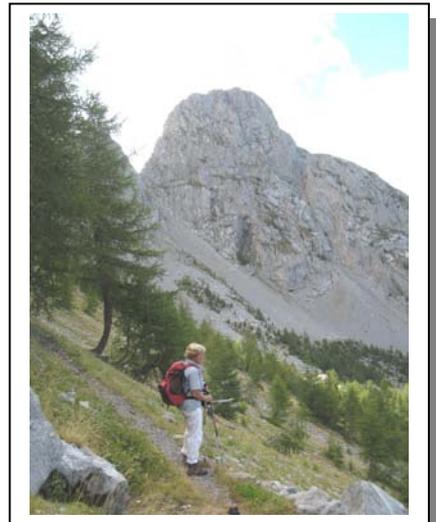
Im August 2007 geht es wieder, diesmal mit Duo Discus und LS 6 nach Barcelonnette ins Ubaye-Tal.

Das Team ist dieses Jahr:

- Hans-Georg Raschke
- Hans-Jürgen und Gudrun Seidel
- Dieter Böttcher
- Marc Stadtlander
- Detlef Rothe und Sohn Sascha
- Michael Jahn

Die ersten Tage, erste Flüge mit dem Duo und die notwendigen "Vorarbeiten" auf der Rampe.

Und für die Nichtflieger des Tages ein Wanderausflug zum Soleil de Boeuf mit schönem Überflug der K 13.



Nach "Lieferung" der LS6, mit obligatorischem Foto auf dem Col de Larche, ist die Flotte vollständig.

Erstes Briefing, erste Flüge und auch eine Ausflug zu den Außenlandefeldern im Norden.



Ach ja, und der Urlaub ist auch schon gleich zu Beginn finanziert - wenn man der lokalen Presse glauben schenken will.



Bevor wir jedoch zu den Flugimpressionen kommen noch der traditionelle Besuch des Fête Latino Mexicaines mit unserer Lieblingsband der Mariachi Real Cocula auf der Place Manuel

Noch ein wenig Warten auf das richtige Wetter und ein auch noch eine entsprechende Einweisung, dann kann es fast losgehen.

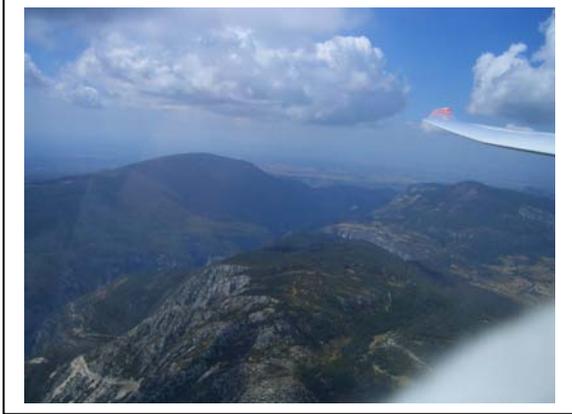


Zurück zum eigentlichen Zweck eines Fliegerlagers: auf in die Luft!

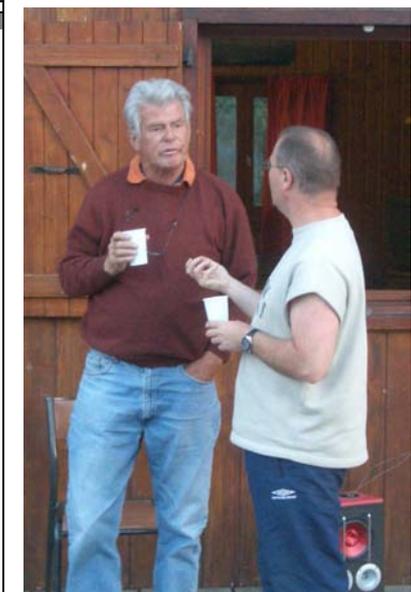
Dieses Jahr auch mit diversen Verbandsflügen zwischen Duo und LS6. Treffen am Pic de Rochebrune, gemeinsam über den Col de Vars, zusammen im Hausbart am Grand Bérard usw.



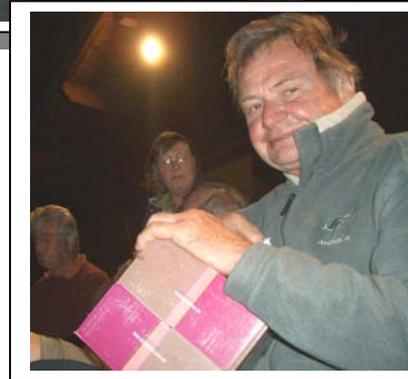
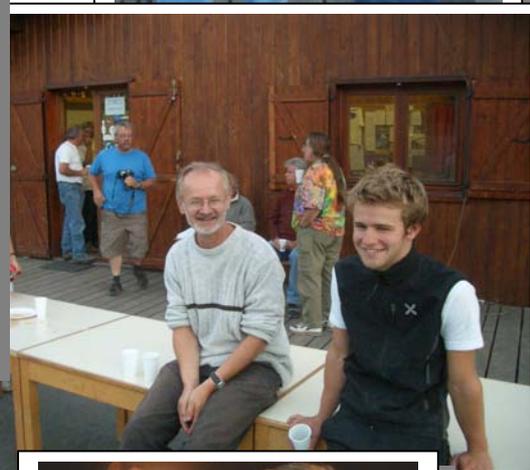




Nach der Landung noch schnell die Flieger ausgeräumt und dann die LS6 in den Hänger verstaут... nur da wir uns manchmal nicht über die richtige Variante einigen können wird ein Siemens-typischer Kompromiss gefunden :-)  
Aber am Ende scheint dann immer noch die schöne Abendsonne und alles ist gut...



Aber was wäre ein Urlaub ohne den geselligen Teil.



## Segelflugurlaub in Spanien

Bernd Rohleder

In diesem Jahr verbuchte ich meinen Segelflugurlaub in Spanien, in der zweiten Julihälfte und in Fuentemilanos, in Europas schönstem Segelfluggebiet, wie man dort ganz bescheiden sagt.

Bild 1:

Briefing ganz angenehm im Freien - trotz ca. 1000m Platzhöhe ist es immer schön warm!



Bild 2:

Mein Domizil diesmal auf dem Campingplatz (mit Pool).

Bild 3:

Sicht vom Zelt auf die Sierra Guadarrama. Die Wetteraussichten machen Appetit.



Bilder 4+5:

An einem schlechten Tag (auch das gibt es) Blick auf dem Flugplatz nach Süden. Rechts der Taxiway, links die Runway.

Blick auf einen Teil der geparkten Flugzeuge, im Vordergrund meines.

Bild 6:

Die Kastilische Hochebene ca. 30 km südwestl. des Platzes. Bepflanzt, wo immer es geht mit Windrotoren.

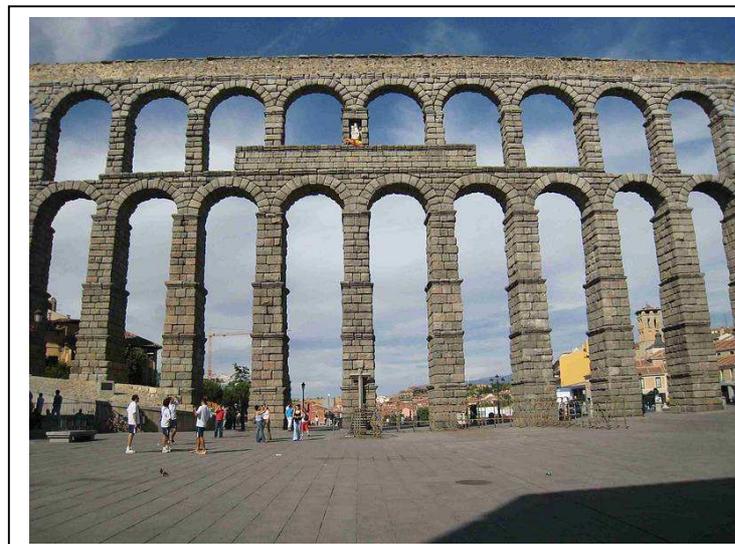


Bild 9:

Ca. 10km östlich vom Flugplatz liegt das hübsche Städtchen Segovia. Hier zu erkennen die Kathedrale u. der römische Viadukt.



Bild 10:

Der Viadukt vom Boden aus gesehen sieht schon wesentlich wuchtiger aus. Er wird auch nach Kräften vermarktet.

## Vom Leistungsflug

Drei Vereine betreiben auf dem Gelände der Deutschen Alpensegelflugschule in Unterwössen ihren Sport. In jedem dieser Vereine gab und gibt es einige Piloten die dem Wettbewerbsgedanken frönen und sich dafür engagieren.

In ihrer Geschichte konnten die Vereine einzelne Erfolge erzielen, aber gegenüber den großen Vereinen, mit ihren vielen Mitgliedern und der dadurch gegebenen größeren Auswahlmöglichkeit, waren die Chancen eher gering.

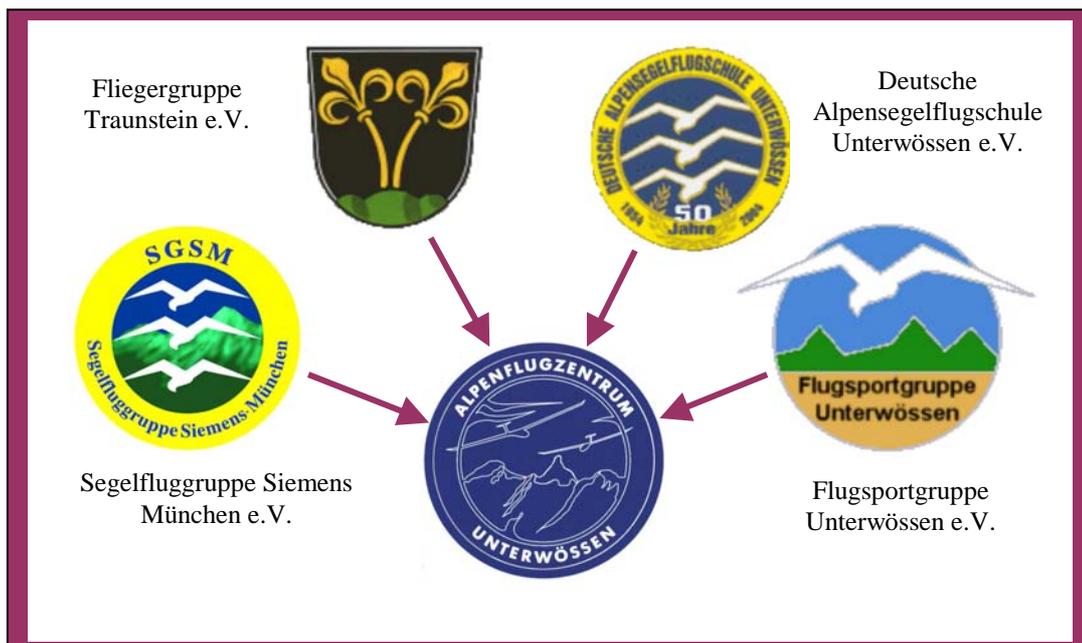
Der Gedanke die Kapazitäten der drei Vereine zu bündeln lag also nahe und es bedurfte nur einiger Personen die dies in die Hand nahmen.

Mitglieder der Flugsportgruppe Unterwössen waren dann die Initiatoren für die Gründung des „Alpenflugzentrum Unterwössen e.V.“, in dem neben den Piloten aus den drei Vereinen auch die an der DASSU dem Leistungsflug fröhlichen Flieger eine Heimat finden sollten.



Das „Alpenflugzentrum Unterwössen e.V.“ war zunächst als eine OLC-Startergemeinschaft aller am Segelflugplatz Unterwössen beheimateten Piloten gedacht. Nach den ersten Erfolgen zeigte sich aber, daß der Aufbau eines eigenständigen, eingetragenen Vereins die bessere Lösung war.

Und der Erfolg, der in den Domizilvereinen nie erreicht hätte werden könne, gibt der Gründung dieses Vereins recht. Was den Leistungsflug angeht, kann man also mit Zuversicht in die Zukunft schauen und auch dem näheren Zusammenrücken der einzelnen Vereine am Platz wird hier eine Plattform geboten.



## Die Leistungsbilanz 2007

### Alpenflugzentrum

#### Alpenflugzentrum ist Weltspitze

Die Segelflieger vom Alpenflugzentrum (AFZ) – am Flugplatz in Unterwössen beheimatet – haben am vergangenen Wochenende Bilanz gezogen im Rahmen einer Feier im Saal zur Post in Schleiching. Feiern war angesagt, denn die erzielten sportlichen Erfolge sind sensationell:

Nur erste Plätze können hier genannt werden; es gab noch eine große Anzahl weiterer Top-Platzierungen der AFZ-Piloten, die aber aus Platzgründen hier leider nicht berücksichtigt werden können. Die Gewinner der Deutschen Meisterschaft sind zugleich auch Bayerische Meister!

#### Die wichtigsten Ergebnisse:

##### Deutsche Junioren Meisterin Standard Klasse:

Kati Döderer  
547 Teilnehmer

##### Deutscher Meister Clubklasse:

Martin Müller  
2266 Teilnehmer

##### Deutscher Meister Standard Klasse:

Wolfgang A. Lengauer  
2010 Teilnehmer

##### Deutscher Meister Club/Doppelsitzerklasse:

Alpenflugzentrum Unterwössen  
Martin Müller, Jan Lyczzywek, Dennis Hönisch  
1556 teilnehmende Mannschaften

##### Deutscher Meister 15 Meter/Standard Klasse:

Alpenflugzentrum Unterwössen  
Wolfgang A. Lengauer, Hans-Georg Raschke, Katrin Döderer  
1065 teilnehmende Mannschaften

##### Deutscher Meister Vereinswertung:

1. Alpenflugzentrum Unterwössen  
649 teilnehmende Vereine

##### Rangliste DMST (international):

1. Martin Müller  
6392 Teilnehmer

##### Bayerischer Juniorenmeister Clubklasse:

Dennis Hönisch  
108 Teilnehmer

##### Bayerische Meisterin Frauen:

Kati Döderer  
53 Teilnehmerinnen

##### Bayerischer Meister Mannschaft 18 Meter:

Alpenflugzentrum Unterwössen  
Alfred Siegert, Kurt Töpfer, Martin Baatz

##### OLC Deutschland classic:

1. Wolfgang A. Lengauer  
6504 Teilnehmer

##### OLC Deutschland FAI Wertung:

1. Martin Müller  
6497 Teilnehmer

##### OLC Verein Deutschland-Europa-Weltweit:

1. Alpenflugzentrum Unterwössen  
1256 teilnehmende Vereine aus allen Kontinenten

##### OLC Deutschland Bester Flug FAI:

1. Martin Müller

##### OLC Deutschland Bester Flug classic:

1. Wolfgang A. Lengauer

##### Barron Hilton Cup bei Halbzeit, alle Klassen:

1. Wolfgang A. Lengauer

##### Bester OLC Punktesammler (int.) für das Alpenflugzentrum:

Hermann Hamm

Unglaubliche 228420 km haben die AFZ-Piloten in der letzten Saison von Unterwössen aus zurückgelegt und somit unter 649 Vereinen den Deutschen Meistertitel geholt – das zeigt, dass sehr viele der Piloten überdurchschnittliche Leistungen bringen, Europa- und weltweit verglichen 1256 Vereine ihre Leistungen nach OLC-Regeln: AFZ Unterwössen auf Platz 1 mit 337013 Streckenkilometern!

In der Segelflugszene gilt das AFZ als Topadresse – das zeigen auch die täglich ca. 150 Internetzugriffe auf die Homepage ( ) aus aller Welt.

Am Flugplatz Unterwössen wird zudem jedes Jahr der Walter Weber – Cup ausgetragen: Jeder, der in Unterwössen startet, kann daran teilnehmen; der punktbeste Flug nach OLC-Regeln bringt den Sieg. Das Resultat von 2007 zeigt, dass dies inzwischen ein beinharder Wettbewerb ist: Der Sieger Wolfgang Lengauer hat vom 2-ten Martin Müller gerade einmal 1,6 Punkte Vorsprung!

Etliche der Leistungsträger kommen aus der näheren Umgebung von Unterwössen. So die Deutschen Meisterin Kati Döderer aus Bergen; die Deutschen Meister Wolfgang Lengauer aus Aschau und Martin Müller aus Traunstein.

An der Feier hat auch der erste Bürgermeister von Unterwössen, Herr Haselreiter teilgenommen. Er war von den erbrachten Leistungen „seiner“ Segelflieger sehr beeindruckt und lobte insbesondere das hohe Engagement von Wolfgang Lengauer, dem Präsidenten des AFZ, bei ihm in diesem Stil weiter zu machen und ehrte ihn mit einem Präsent.

Wolfgang Lengauer, der für diese Feier federführend war, bedankte sich ganz besonders bei der gesamten Mannschaft der Deutschen Alpensegelflugschule (DASSU) für die geleistete Arbeit, denn dieser Personenkreis ist für alle technischen Abläufe am Flugplatz verantwortlich. Eine Aufgabe, die Umsicht und Organisationstalent verlangt und bei „hohem Verkehrsaufkommen“ an guten Flugtagen eine hohe Belastung darstellt. Ohne diese professionelle Arbeit des DASSU-Personals hätten die Leistungssegelflieger ein ernsthaftes Problem – ein gut funktionierender Flugplatz ist eine wichtige und unabdingbare Voraussetzung für sie. Die anwesenden DASSU-Leute erhielten von W. Lengauer ein Geschenk und wurden von den AFZ-Piloten mit einem mächtigen Beifall bedacht.

Außerdem fanden am Nachmittag vor der Saisonabschlussfeier die turnusgemäßen Neuwahlen der AFZ Vorstandschaft statt. Es gelang die bisherige Vorstandschaft zum Weitermachen zu bewegen; Präsident Wolfgang Lengauer; Stellvertreter Joachim Blum und Kassenwart Manfred Walter.



Bgm. Haselreiter überreicht W. Lengauer ein Geschenk für die geleistete Arbeit.

## Saisonabschlußfeier

Das AFZ veranstaltete wieder eine gelungene Saisonabschlußfeier bei der die Gewinner der verschiedenen Wettbewerbe geehrt wurden.

Seit 35 Jahren stand und verstaubte der aus anlas des Tödlichen Absturzes von Helmut Seitz von Dr. Götz Scherff gestifteten und nur einmal vergebenen Helmut-Seitz-Gedächtnispreis der nur durch einen glücklichen Zufall von seiner Entsorgung bewahrt werden konnte. Um dieses Wanderpreises einer angemessenen



Verwendung zuzuführen und da der Sinn dieses Wanderpreises mit dem des Walter-Weber-Cup vergleichbar ist, entschloß sich die SGSN ihn für diesen Zweck zu spenden. Der Sockel wurde erneuert, der vergoldete L-Spatz aufpoliert und um den ursprünglichen Zweck nicht in Vergessenheit geraten zu lassen wurde auf der Unterseite des Sockels die Geschichte des Helmut-Seitz-Gedächtnispreis angebracht.

### Helmut-Seitz-Gedächtnispreis

Zum Gedenken an Helmut Seitz, der am 31.07.1971 bei einer Kollision mit dem Seil der Materialseilbahn am Pendling tödlich verunglückte, wurde von Dr. Götz Scherff dieser Wanderpreis gestiftet.

Helmut Seitz war jahrelang der Motor der Segelfluggruppe Siemens, der einen wesentlichen Anteil am Aufbau der SGSM hatte. Unter seiner Regie wurde 1955 auch der L-Spatz D-1414, dessen Modell den Preis ziert, gebaut.

Der erste Gewinner des Preises war Hans Limmer mit einem Flug am 23.05.1972 über ein 528 km Dreieck mit dem L-Spatz D-1114.



Der "Helmut-Seitz-Wanderpreis" wird rückwirkend ab dem 1. Todestag (31.7.1971) vergeben. Ausschlaggebend ist der weiteste Flug eines Piloten. Bei gleicher Kilometerleistung verschiedener Flugzeugführer entscheidet der Handicapfaktor und bei gleichem Handicapfaktor die schnellste Zeit.

In den folgenden Jahren wurde diese Leistung nicht überboten und somit der Wanderpreis von der SGSM nicht neu vergeben. Der Preis geriet in Vergessenheit und zierte seitdem die Unterkunft der SGSM.

Da der **Helmut-Seitz-Gedächtnispreis** und der **Walter Weber Cup** viele Gemeinsamkeiten aufweisen, freuen sich die Mitglieder der SGSM, diesen Preis an den Gewinner des Walter Weber Cup's übergeben zu können.

Die Segelfluggruppe Siemens München.

## Der 16. Juni 1970, Ein ereignisreicher Tag im Leben eines Segelfliegers

Fluglehrer war Helmut Seitz, am 15. Mai 1965.

- 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.

So meinte ich jedenfalls: Man hatte mich als „Nicht Siemensianer“ in den Club (Segelfluggruppe Siemens München) aufgenommen, weil man dringend engagierte Leute gebrauchen konnte.

--- Nicht zum Fliegen, wie ich erwartete, sondern zum „Betonieren“ ---



Es war nämlich genau die Zeit, in der in Unterwössen unsere heutige Unterkunft entstand.

Ein Jahr später, am 10. Juni.1966 war es aber dann trotzdem soweit. Nicht etwa, wie aus heutiger Sicht vielleicht vermutet wird: „Alle Leistungsabzeichen, und auch den letzten Diamanten schon erflogen“, mein erster „Alleinflug“ stand an. Wieder auf Bergfalke D-1441, auf dem ich nun schon 40 Flüge auf dem Kerbholz hatte.

Zurück zum 16.Juni 1970. Seit zwei Jahren hatte ich nun schon meinen Luftfahrerschein. Es war ein Tag wie es viele für mich gab. Als ich gemächlich zur Halle hinunter schlenderte, waren die beiden Rennmaschinen, L-Spatz D-1114 und L-Spatz D-1414 längst eingeteilt, in der Luft, und kämpften oft schon mit einem „Absauer“. Ich hatte nämlich herausgefunden, wenn man gut ausgeschlafen mittags zum Start kommt, die Thermik recht zuverlässig ist. Ich machte also wie immer meine Startvorbereitungen. Diesmal jedoch die erweiterte Version.

Dazu wurden noch zusätzlich eine Freundin, Streichhölzer und Petroleum benötigt. Nun werden sich die heutigen Flieger fragen: was hat er um gotteswollen vor? Hat er es sich anders überlegt? Will er etwa sein Fluggerät anzünden?

Mit Nichten! 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. Heutzutage steckt alles in einem kleinen Elektronikkästchen und man braucht sich um nichts mehr zu kümmern. Es reicht vollkommen aus, wenn man ein ausgefuchster Computerspezialist ist!

Nachdem ich den Petroleumbrenner wieder gelöscht hatte, war ich nun sozusagen startklar.

Ich startete also mit meiner MÜ 17 Kennzeichen D-1717 (Deckname: DC 3 wegen der typischen Flügelform) die wie immer für mich bereit stand. Die damaligen fliegerischen Cracks im Verein interessierten sich nämlich nicht dafür. (keine Rennklasse.)

Hans Wenzel 2006



Startzeit: 11h 42 Min. Ausklinkhöhe an der Winde 350m. Die Thermik am Hang war trotz fortgeschrittener Tageszeit mäßig. In Forststraßenhöhe (300m) mit Minimalgeschwindigkeit (50KmH) herumkriechen. Flache Achten fliegen. Einleitung der Kurven eigentlich nur durch Gewichtsverlagerung auf der breiten Sitzbank.

Diese Bedingungen paßten nun so ganz und gar nicht zu dem Marschbefehl, den Fluglehrer und Vereinsvorstand Helmut Seitz am Morgen ausgegeben hatte: „Manfred, (Berger) Hans, (v. Plata) und du, Hans (Wenzel) Ihr drei heute ab nach Zell a. See. Dort landen, Silber C - Strecke fliegen“.

So saßen wir nun alle drei ziemlich eingeschüchtert in unseren Kisten und versuchten unser bestes.

Die Startreihenfolge ist mir heute nicht mehr geläufig. Ich startete jedenfalls nach Manfred Berger Ka 8 D-1616, und Hans v. Plata L-Spatz D-1114 als letzter. Nachdem ich nun schon seit zwei Stunden die Forststraße am Hang auf- und ab geflogen war, den Marschbefehl von Helmut im Hinterkopf, entwickelte ich einen ungeheuren Plan: „Hans, sagte ich zu mir, wenn der Hang das nächste mal ordentlich bläst, und du wieder eine Höhe von 550m 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.

Die blitzende Wasserfläche des Chiemsees tauchte hinter dem Grat der Kampenwand auf. Unerwartet ertönte, wie die Stimme Gottes, aus dem Äther ein knapps --„DC 8 gratuliere“-- Was ich noch nicht wußte, wir hatten damals schon eine Art Club eigenes GPS-System. Die Position der einzelnen Flugzeuge war ständig bekannt. Wenn auch nicht immer dem fliegenden Piloten, so doch dem System. Das „System“ bestand an jenem denkwürdigen 16. Juni aus Dieter Bötcher und Helmut Seitz, welche hoch über uns irgendwo im Bergfalken unterwegs waren.

Es lief nun wie Butter. 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. Im „GPS-System“ herrschte gespenstische Funkstille. Wohl aus gutem Grund. Jetzt war Eigeninitiative gefragt. Ein Griff in den „Gepäckraum“ der rechten Tragfläche nach der Landkarte. Der heutigen Fliegergeneration muß dazu noch erläutert werden, daß die Tragflächen der MÜ 17 innen zwar nicht „begehrbar“ waren, sie boten jedoch wegen des

beeindruckenden Profils einen erheblichen Stauraum. Studium der Karte: Da muß doch irgendwo ein Flugplatz sein. St. Johann, oder so ähnlich. Davon hatte ich schon gehört. 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, so daß mir die Landkarte aus der Hand fiel. Um Gotteswillen, jetzt sauber zentrieren, nur den Bart nicht verlieren! Im Handumdrehen lag die Steinplatte unter mir. Was für ein heroisches Gefühl!

Dem Anflug auf die Loferer stand nun meiner Meinung nichts mehr im Wege. Nun begriff ich auch, warum die Loferer „Loferer Steinberge“ heißen. Respektvoll näherte ich mich vorsichtig diesen gewaltigen Steinmassen. Das Steigen wurde immer besser, bis schließlich das Variometer am Anschlag war. Ich mußte feststellen, daß mit voll gezogenem Steuerknüppel das Kurbeln gar nicht so einfach ist!

Nun meldete sich das „GPS“ auch wieder „DC 3, bitte Position und Höhe“ Eigentlich wollte ich mir gerade einen zweiten Hemdsknopf öffnen. Aber pflichtgemäß drückte ich die Sprech-taste und meldete: „DC 3, Position: Loferer Steinberge, --ziehe gerade das Klavier in die Höhe“ --

Ein gewaltiger Bart bis zur Basis hinauf. Die ganze Welt lag mir nun praktisch zu Füßen. Dem entsprechend unspektakulär verlief auch der weitere Flug nach Zell a. See. Hellwach, immer vorwärts gerichtet, tastete ich mich in 2500m Höhe weiter von Bart zu Bart immer weiter Richtung Ziel. 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. Der Höhenmesser war ja auf -QFE- eingestellt. 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. Den Landeplatz mindestens einmal umrunden. Die Windrichtung feststellen, eventuelle Rauchfahnen beobachten, wo und wie liegt das Landekreuz, auf Flugbetrieb achten usw. Dann der wichtigste Teil: „Der Gegenanflug“!

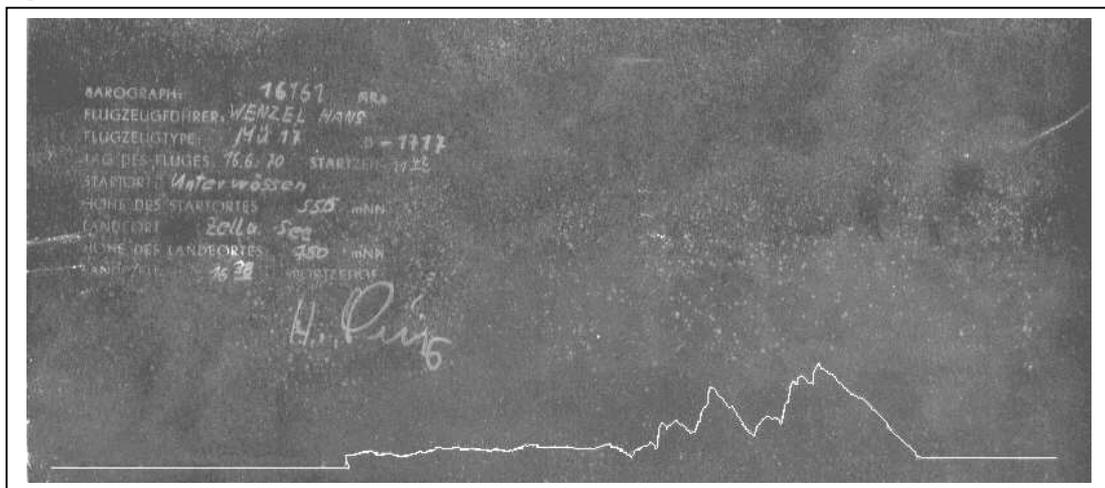
Ja nicht zu kurz ansetzen, (Gefahr des Überschießens) Nichts ist schlimmer, wenn die Landebahn plötzlich zu kurz wird!

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, sah ich auch meine beiden tapferen Mitstreiter so langsam heranrücken. Unsere KA 8 war im Anflug auf die Schmittenhöhe. Sehr niedrig, aber um so deut-

licher sichtbar hob sich die zitronengelbe Farbe unseres L-Spatzen dicht über den Baumwipfeln fliegend von dem satten Grün ab.

So entschloß ich mich nun, die Landung einzuleiten. Nur gut, daß wir bei Frau Kulartz, ihres Zeichens nach, seinerzeit Schulleiterin, perfekt slipen gelernt hatten. Das war schon mal die halbe Lebensversicherung. (ja nicht überschießen) „Keine KA 8 landet in Unterwössen ohne zu slipen“! Das war ihre Devise. So beherrschten wir alle den Seitengleitflug perfekt.

Die folgenden Abläufe waren alle automatisiert. Gegenanflug, zurück blicken, die Landebahn ständig im Auge, 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. Maschine so austarieren, daß der Beginn der Landebahn genau durch das linke geöffnete Fenster (in diesem Falle Bullauge) sichtbar wird. Der Gleitpfad und die Sinkrate ist richtig eingestellt, wenn der Luftstrahl durch das Bullauge genau in die Pupille deines linken Auges trifft. Sobald der Sporn die ersten Grashalme berührt, Maschine aufrichten, ausrichten, und langsam abfangen.



Nach 20 Metern herrscht plötzlich Totenstille, kein Lüftchen regt sich mehr. Es riecht nach Heu, die Grillen zirpen, Vögel singen. 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. Zu gut gelungen, wie sich alsbald herausstellen sollte. Nun stand mir nämlich ein halbstündiger Fußmarsch zum Tower und zum anderen Ende der Landebahn bevor!

Inzwischen waren Manfred und Hans auch heil herunter gekommen. Freundliche Helfer packten an, so reihten wir schließlich stolz unsere drei Vö-

gel in einer Reihe am Rückholweg auf.

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, die schon so ziemlich alles geflogen hatte, was sich auch nur einige Sekunden in der Luft halten konnte.

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 hervor locken?

Man muß ja nicht mal mehr dazu außenlanden.

Die „Rückholaktion“ der drei Maschinen nach Unterwössen beschreibe ich hier nicht näher, das wäre eine neue Geschichte.

Nur so viel dazu: Sie dauerte zwei Tage!



Hans Wenzel

## Die Mü-17    D-1717

Ludwig Karch, dessen Geisteskind die Mü-17 war und der sie am 23.12.1938 eingeflogen hatte, war in den 60er Jahren Vereinsvorstand der DASSU. Als die AKAFLEG-München 1960 beschloß, dieses für die Olympischen Spiele 1940 konstruierte Flugzeug, wieder aufzubauen, zeigte die DASSU Interesse daran.

Im Sommer 1960 wurde bei der AKAFLEG-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. Ludwig Karch flog damit 1964 beim internationalen Alpensegelflugwettbewerb in Unterwössen die größte Strecke (357 km FAI-Dreieck: Unterwössen - Lienz - Aigen - Unterwössen).

Am eindrucksvollsten waren 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.

H. Limmer

## November 2007

Hat der Wettergott wieder ein Einsehen mit den Fliegern?

Unsere Beschwerde über die Schneemassen 2005 /2006 hatten ihn ja im Winter 2006 /2007 veranlaßt, die Schneelieferung ganz einzustellen. Jetzt, im November 2007 hat er anscheinend mitbekommen, daß uns dies auch nicht Recht war. Er will offensichtlich seine Extremreaktionen wieder in Ordnung bringen

Weiter so!



Gustl und Detlef haben vorsorglich jedenfalls unsere KYSI zum Skifliegen wieder auf Skier gestellt.



An das  
Generalsekretariat der Siemens « Halske AG.,  
M ü n c h e n - 2,  
Wittelsbacherplatz 2.

### Und dann noch etwas!

Vor 50 Jahren bedankte sich der damalige Bayerische Ministerpräsident Dr. Hans Seidel bei Siemens für die Unterstützung des Segelflugs.

**!!! Das waren noch Zeiten !!!**

Betr.: Ihr Schreiben vom 5.12.1957 GenSekt/vHe/Kna 496.

Sehr geehrte Herren!

Ihr Schreiben vom 5.12.1957 darf ich als ein erfreuliches Zeichen für ein weiterbestehendes Interesse an der Entwicklung der Deutschen Alpensegelflugschule mit Dank bestätigen. Die großzügige Stiftung der Firma Siemens hat sehr wesentlich dazu beigetragen, dass der Ausbau der Schule und des Geländes Unterwössen zu einer der bedeutendsten Ausbildungsstätten für Segelflug begonnen und zu einem erfreulichen Erfolg geführt werden konnte.

Diese Verdienste der Firma Siemens um Unterwössen machen es zur Selbstverständlichkeit, dass die aus der erwähnten Stiftung sich laut Satzung ergebenden Stimmrechte in der Mitgliederversammlung ihrem Wunsch entsprechend von Vertretern Ihres Hauses unmittelbar wahrgenommen werden können. Dass der ehemalige Beauftragte des Kuratoriums zur Förderung der Deutschen Alpensegelflugschule ohne mein Wissen in dieser Angelegenheit auf Ihre durch die Satzung begründeten Forderungen nicht eingegangen ist,

bedauere ich sehr. Herr Thierauf ist jedoch vor Jahresfrist aus dem Vorstand der Deutschen Alpensegelflugschule ausgeschieden. Alle ihm vom Vorstand und vom Kuratorium übertragenen Vollmachten und Rechte sind seit dem 5. Februar 1957 erloschen.

Dem derzeitigen Vorsitzenden der Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen (e.V.) Dr. Franz J. Baumgärtner habe ich mitgeteilt, dass schon zur nächsten Mitgliederversammlung dieses gemeinnützigen Vereins die Vertreter Ihres Hauses ordnungsgemäss mit allen aus der Satzung sich ergebenden Rechten eingeladen werden sollen, um Ihnen so die Möglichkeit zu geben, an allen Entscheidungen über den künftigen Ausbau der Deutschen Alpensegelflugschule unmittelbar mitzuwirken.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

  
(Dr. Hans Seidel)

Bayerischer Ministerpräsident.