

2009



Die SGSIM im 56sten Jahr

*Hans Limmer
Dezember 2009*

2009



Der Winter 2008 /2009

Es dauerte etwas bis genügend Schnee lag.

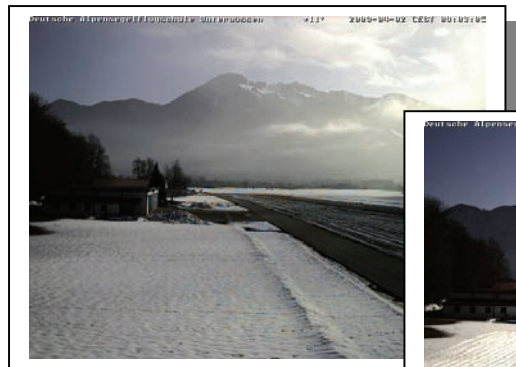
Am Schneemangel lag es diesmal also nicht, daß unsere Dimona ihre Ski nicht nutzen konnte und am Boden bleiben musste.

Zwar hielt sich die DASSU mit der Präparation, also dem Einwalzen der Piste sehr zurück, aber bei etwas Druck von unserer Seite wäre dies bestimmt auch machbar gewesen.

Dass der Winterbetrieb ausfiel, lag also hauptsächlich an uns selbst.



Ostern



2.4. der Platz um 8 Uhr,
10 Uhr und um 18 Uhr



Wie so oft, wenn man ihn herbeisehnt, kommt er nicht und wenn man dann seiner überdrüssig ist, geht er nicht, der Winter.

Heuer war es wieder einmal so weit. Kurz vor Ostern war der Platz noch mit einer Menge Schnee bedeckt, der erst durch Einwalzen zur Aufgabe gezwungen werden konnte.



Eine Woche vor Ostern beginnt der Flugbetrieb und am 10.4., also am Karfreitag ist der ganze Schnee Vergangenheit.

30 Jahre Lienz

1979 war unser erstes Fliegerlager an Ostern in Lienz. Während auf der Alpensüdseite an Ostern bereits die ersten Streckenflüge möglich waren, lag der Schnee in Unterwössen regelmäßig noch meterhoch und der Flugbeginn konnte erst weit nach Ostern aufgenommen werden. Aus dem kleinen Kern der Lienzfahrer, Dieter Böttcher, Gustav Leyendecker und Hans Limmer nebst Familie, entwickelte sich schnell eine große Mannschaft, die von da ab ihren Osterurlaub in Lienz verbrachte.

Anfang der 90er Jahre änderte sich die Wetterlage um Ostern. Die Alpennordseite hatte weniger Schnee und es konnte geflogen werden und die guten Streckentage auf der Südseite nahmen ab. Es gab Jahre, in denen gerade mal 2 Tage bei einem 14-tägigen Aufenthalt fliegbare waren. Dadurch wurde auch die Zahl der Vereinsmitglieder, die in Lienz ihren Urlaub verbringen wollten, immer weniger. Das Jahr 2008 fiel wegen unfliegbarem Wetter ganz aus und heuer setzten nur Gustl Leyendecker und Hans-Georg Strobl die Tradition fort und nahmen die D-7000 mit in den Süden.

30 Jahre Lienz stimmt also nicht. Es ist zwar 30 Jahre her, daß wir das erste mal in Lienz unseren Urlaub verbrachten aber da 2008 ins Wasser fiel, fliegen wir erst das 29. Jahr dort.

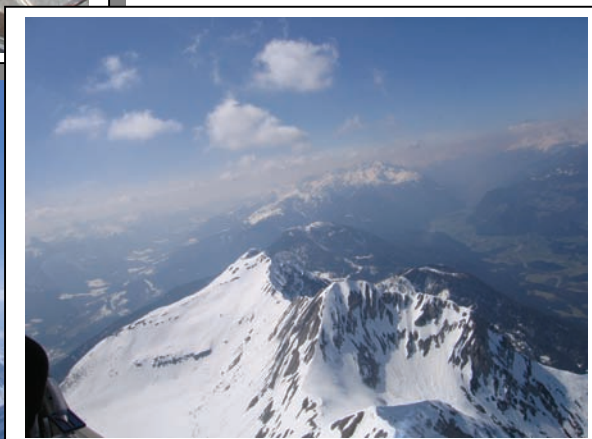


**Unterwössen 1979
14 Tage vor Ostern**



Mit den Lienz Segelfliegern feiern können wir also erst Ostern 2010.

Da das Wetter in Unterwössen doch nicht die guten Streckentage bot, verfrachtete Rüdiger Groß seine DG 500 kurzentschlossen nach Lienz und verstärkte zusammen mit Reiner John die SGSM-Mannschaft für einige Tage.



Frauen in der Segelfliegerei

Weibliche Wesen in der Segelfliegerei sind zwar keine Exoten, aber häufig sind sie auch nicht anzutreffen. Das mag zum einen in der geschichtlichen Entwicklung des Segelfluges, zum anderen aber auch im Verantwortungsbewusstsein der Frauen gegenüber ihren Familien liegen, besonders dann, wenn Kinder vorhanden sind.

Blickt man in unserer Vereinsgeschichte zurück, so gab es in den ersten 20 Jahren 3 weibliche Mitglieder die alle, obwohl teilweise sehr talentiert, nach wenigen Jahren eine eigene Familie gründeten und das Segelfliegen aufgaben.

Bis auf wenige kurze Episoden blieb die SGSM im fliegerischen Bereich lange

Zeit frauenlos. Erst in den letzten Jahren sind mit Catlin Danzeisen und Gaby Schliwa, die auch Fluglehrerin ist, wieder zwei weibliche Wesen bei uns in der Segelfliegerei aktiv.



1964

Vier Vereinsmitglieder

Klaus Hoffmann, Gudrun Braumandl und später
Gudrun Hoffmann, Zenta Ridl, Karlos Herrera

Dass Frauen nicht weniger gute Segelflieger als Männer sind, zeigt die Frauennationalmannschaft, die vom 19. bis zum 25. April ihr Trainingslager in Unterwössen abhielt. Schnell waren sie, weit flogen sie und auch die besseren Nerven hatten sie.

Ich hatte mich gerade mal bis zur Loferer-Alm vorgekämpft und dort einen annehmbaren Bart gefunden, als auch schon die ersten beiden sich auf gleicher Höhe in den Bart mit einordneten. Zwei Kreise weiter waren wir schon zu fünft in gleicher Höhe und als dann nach kurzer Zeit eine weitere Maschine sich einordnete, verlor ich die Nerven und flog Richtung Schießplatz ab.

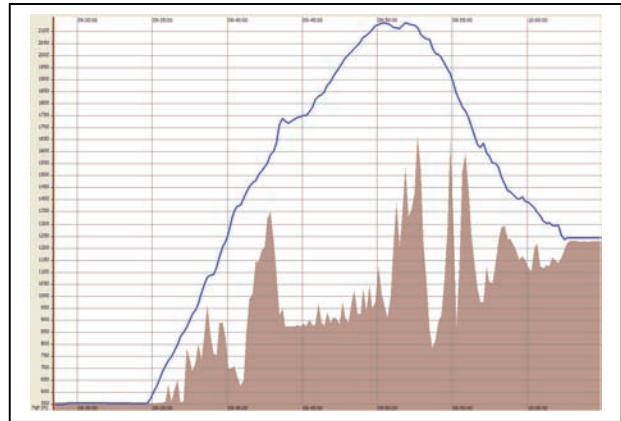
Es ist doch nicht so einfach, sich beim gemeinsamen Kurbeln auf so viele Maschinen in gleicher Höhe zu konzentrieren und dabei noch sein eigenes Ziel zu verfolgen.



Den Mädchen machte dies anscheinend wenig aus. Unterdessen waren sie zu sechst und schraubten sich schön geordnet gemeinschaftlich in die Höhe.

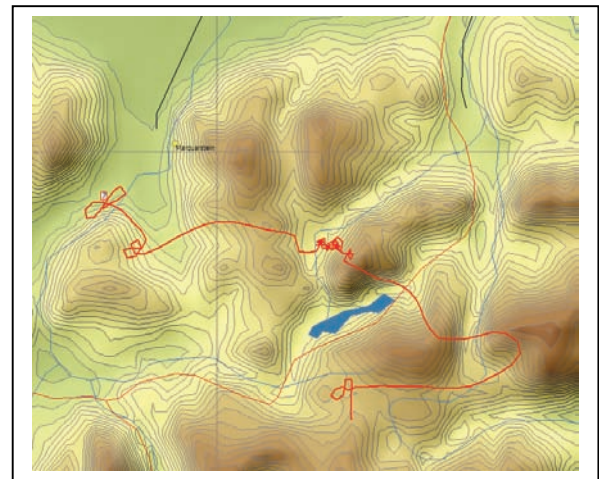
Teure Flugminuten

Unterwössen: Gutes Vatertagswetter. Blauer Himmel, ein paar Cirren, föhnig, ein wenig bockiger Wind, sehr warm. Ein wunderbarer Tag für einen Ausflug. Das Schleppflugzeug bringt mich trotz kräftiger Verwirbelungen und Turbulenzen schnell zum Rechenberg. Ein kräftiger Aufwind nach dem Ausklinken ...wunderbar 2100 m NN, 1550m über Unterwössen, Vorfliegen zur nächsten Wolke. Hinein ins Vergnügen.



Vorfliegen zum nächsten Berg mit Aufwind. Keine Thermik, es geht abwärts, aber die Höhe reicht zum Startplatz zurück. Dann suche ich eben einen Aufwind am nächsten Grat, sind ja nur 10 km bis zum Platz und immer noch 1700 NN. Der nächste Berg. Eine schöne Wolke on Top. Schon wieder nichts ...Jetzt wird's aber Zeit, meine Höhe reicht trotzdem leicht für die 18 km nach Hause. Umdrehen und Galopp. Das Saufen hört nicht auf, im Gegenteil, es wird mehr.

Meine Höhe schmilzt zusammen wie ein Schneemann in der Sonne. Weiter vorfliegen werde ich nicht und mit unsicherem Ausgang ins Tal nach Reit im Winkel hineingleiten ist nicht kalkulierbar. So tief bin ich hier noch nicht rumgeflogen. Also Funkspruch nach Unterwössen



“D-7000, das sieht hier nicht gut aus, werde wohl außen landen“ ...Gegenfrage „Wo bist Du“, ...,„Naja 13 km vom Platz weg“, ...“Wo genau? Südlich vom Platz! Ja, ist OK“

Für den Rest muss ich mich jetzt auf mich selber konzentrieren. Die Entscheidung ist gefallen: ...Ja hier wird jetzt gelandet, Fahrwerk raus ...Letzte Zweifel ...bin ich nicht zu hoch?, brauche ich noch einen Kreis ...nee passt, die Landeklappen können das. ...Anflugkontrolle, das sieht gut aus ... Hangauf, Fahrtgeräusch passt, Wind passt ..geradeaus, Richtung halten. Flächen sind gerade... Abfangen geht irgendwie im Unterbewusstsein, das war ja Glück..Genau gelandet ,

Aussteigen , umschaun , Unterwössen anrufen D-7000 ist gelandet, ja alles ist glatt gegangen ...Wo ich bin? da steht Winkelmoosalm auf dem Schild. SGSM Bescheid sagen. Bernd Rohleder, ...wir kommen schon ...wo bist du denn genau ...wir brauchen wenigsten 4 starke

Leute.



Ein Quad saust den Berg rauf.

Kaum gelandet kommt auch schon die erste Hilfe: „Ich hab's schon gesehen, so tief wie Du über den Ort geflogen bist, du wirst hier landen“. Es war Lüfti, (er flog früher Motormaschinen in Ruhpolding) und Lüfti nimmt mich zu seinem malerisch gelegenen Berghaus mit. Seine Frau Anne wartet schon, ein sehr netter Empfang ...so wird Aussenlanden zum Erlebnis.

Reiner John

Außenlandungen sind für die Rückholer ja oft recht unterhaltsam. Hänger ans Auto ankupeln, zur Landewiese fahren, Flugzeug zerlegen und einpacken und dann eine anständige Brotzeit verdrücken.

Zwar war die Winkelmoosalm ja gleich um die Ecke, aber da Reiner sich eine Skipiste zur Landewiese ausgesucht hatte, war abzusehen, daß der Vogel nicht mit 2 Mann aus dem morastigen Gelände befreit werden konnte.

Mit 6 Mann zogen wir los und wie sich herausstellte, brauchten wir die auch.

Die LS6 den Hang zur Liftstation mit dem Quad hinaufzuschleppen, stellte sich als nicht durchführbar heraus. Das Fahrwerk steckte bis zur Achse im weichen Boden, so daß die Öse des Schleppeils aufgezo-gen wurde, ohne dass sich das Flugzeug bewegte.



Wenn man im Winter auf Ski den Anfängerhang herunterfährt, lächelt man über das Gefälle. Wenn man aber ein Flugzeug den Hang hinauftragen soll, vergeht einem das Lachen.

Zu unserem Glück hatten wir ja einen Helfer mit einem geländegängigen Quad, was uns die Arbeit erheblich erleichterte.



Die LS6



Es blieb also nichts anderes übrig als das Flugzeug abzubauen und die Einzelteile den Hang hochzutragen.



Trotzdem dauerte es einige Zeit bis alles oben und verstaut war.

Die anschließende Brotzeit und das Bier hatten wir uns dann redlich verdient.

Der 21. im Wonnemonat Mai wird wohl unserem Reiner John noch einige Zeit im Gedächtnis bleiben. Nicht wegen der erzielten Punktzahl für den OLC, nein, schon eher dann, wenn er mal nachrechnet, wie teuer 27 Flugminuten mit Außenlandung sein können.

H. Limmer

Udo in Unterwössen

Es stimmt, so ganz lassen einen die Orte der Vergangenheit doch nicht los. Immer wieder einmal zieht es einen dorthin zurück. So auch Udo Mühlenkört, ein bei uns passives Vereinsmitglied, das von 1995 bis 2004 aktiv war und dann aus beruflichen Gründen seinen Wirkungsbereich in Richtung Örlinghausen verlegte.



Wie man sieht, hat er sich von der Segelfliegerei deshalb aber nicht verabschiedet. Mit einer LS4 seines derzeitigen Vereins wurden die Erfahrungen der Alpenfliegerei wieder aufgefrischt.

Die gemeinsamen Flüge zusammen mit Hans-Georg Raschke waren dabei bestimmt hilfreich.

Die Unterkunft.

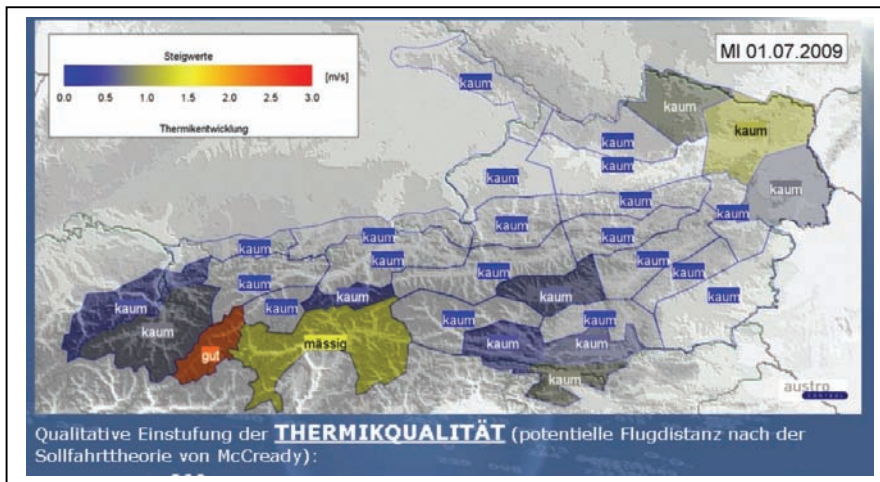
Alles freut sich auf Pfingsten und dann! Man kann die ersten leichten Verzweiflungsanzeichen erkennen, weil das Pfingstwetter auch nicht richtig streckenflugtauglich ist. Wenn Segelflieger nicht so fliegen können wie sie möchten, gibt es immer einen, der für sie eine Arbeit hat, die schon lange ansteht und bisher immer wieder verschoben wurde.

Von solchen Tagen profitiert auch das Unterkunftsdach. Bevor der Zahn der Zeit die Teerpappe auf unserem Dach allzusehr annagt, beginnen die schon lang aufgeschobenen Wartungsarbeiten.



Flugsaison 2009

Die Flugsaison 2009 kann alles andere als berauschend bezeichnet werden. So wie auf der Prognose von Austro Control sah der Alptherm meistens aus. Die Auslastung der Vereins-



Flotte bis Ende Juni spiegelt dies auch wieder.

D-7000	80 Std.
D-2020	52 Std.
D-0800	38 Std.
D-9000	50 Std.
D-KKSM	23 Std.
D-KYSI	65 Std.

Erst das Fliegerlager in Barcelonnette ver-

besserte die Bilanz der zwei beteiligten Flugzeuge, der D-7000 von 80 Std. auf 132 Std. und der D-KKSM von 23 Std. auf 75 Std.

Insgesamt waren die 4 vereinseigenen Segelflugzeuge nur 347 Std. in der Luft.

Auf den Privatmaschinen war die Bilanz auch nicht gerade berauschend.

• Peter Stahl	Discus	135 Std.	davon in Barcelonnette	58 Std.
• Bernd Rohleder	Nimbus 4M	105 Std.	davon in Fuentemilanos	88 Std.
• Hans Limmer	ASW 20	67 Std.	davon in Barcelonnette	17 Std.
• Mark Christmann	Kestrel	52 Std.	davon in Barcelonnette	35 Std.
• Rüdiger Groß	DG 500	21 Std.	davon in Barcelonnette	13 Std.
• Armin Galli	SF 27 M	22 Std.		
• Bernd Jäger	ASW 20	18 Std.		
• Karch Reiner	DG 100	0 Std.		

AFZ

Auch beim AFZ lief es heuer nicht wie in den vergangenen Jahren. Wurde in der weltweiten Vereinswertung bisher immer der 1. Platz belegt, so mußte man sich in der Flugsaison 2009 mit Platz 3 begnügen.

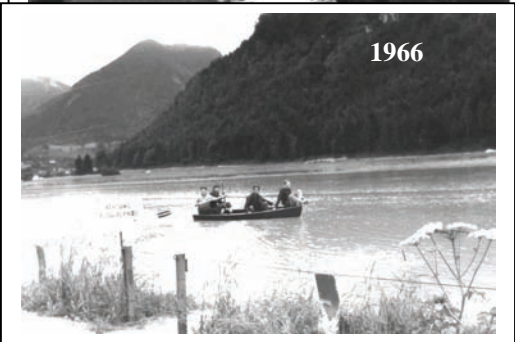
#	⇅ Punkte	Club	⇅ km	Flüge	Piloten
1	228.179,99	Amsterdamsche C v Zweefvliegen (NL /)	277.092,73	779	61
2	221.458,01	Albuquerque Soaring (US / RS: AZ CO NM UT WY)	249.778,36	725	54
3	196.801,99	AFZ Unterwässen (DE / BY)	227.289,49	695	70
4	180.196,54	FG Oerlinghausen (DE / NW)	203.102,99	763	88
5	180.135,47	SFZ Königsdorf (DE / BY)	207.807,77	771	106
6	174.118,76	Fliegergruppe Wolf Hirth (DE / BW)	208.916,42	648	47
7	171.628,06	HAC Boberg (DE / HH)	201.473,86	657	80
8	164.689,74	FCC-Berlin (DE / BL)	197.288,31	570	60
9	154.799,70	Tucson Soaring Club (US / RS: AZ CO NM UT WY)	171.791,46	593	29

Die Tiroler Ache, eine unendliche Geschichte ?

Schon immer hat uns die Tiroler Ache Probleme bereitet. Alle Jahre wieder droht sie uns damit, den Flugplatz wieder in den Windsee zu verwandeln, der er ja vor vielen Jahren auch einmal war, und oft macht sie ihre Drohung wahr.

Aber wir haben uns auch dagegen gewehrt. Nachdem in den ersten Jahren die Maschinen immer wieder aufgebockt werden mussten, um sie vor dem Hochwasser (maximal 40 cm) zu schützen, wurde gegen Ende der 60er Jahre der Boden der Halle aufgeschüttet. Damit dachten wir, daß das Problem behoben sei. Einige Jahre hatten wir damit auch Erfolg aber dann erhöhte die Ache einfach ihren Pegel und wir hatten wieder nasse Füße.

Beim Unterkunftsbaus 1965 / 66 dachte natürlich keiner an einen ausreichenden Hochwasserschutz. Erst als die ersten Male der von der Ache hinterlassene Schlamm entfernt werden musste, wurden



In der Halle war es dagegen ganz schlimm. Diese und ihr gesamter Inhalt wurde besonders in Mitleidenschaft gezogen. Dass der für den Verein entstandene



wir langsam schlauer.

Zunächst wurde versucht, das Wasser durch Schutz Bretter an den Türen abzuwehren und dann wurde 1996 die Unterkunft mit einem Schutzwall, der das Schlimmste bis zum Extremhochwasser 2002 verhinderte, umgeben. Durch den Damm konnte zwar der Schlamm des Oberflächenwasser weitgehend abgewehrt werden, aber das ansteigende Grundwasser hatten wir trotzdem in den Räumen.



Schaden von € 147.500,- nicht höher ausfiel, war nur der Tatsache zu verdanken, daß eine Maschine verkauft und am Vortag abgeholt wurde und daß zwei Flugzeuge im Fliegerlager in Frankreich waren.

Um das Problem in den Griff zu bekommen, wurden zunächst bei Hochwasser-

alarm die abgebauten Flugzeuge aufgehängt.

Nachdem 2007 die Statik der Halle durch den Einbau eines zusätzlichen Trägersystems verstärkt wurde, konnte daran gedacht werden, eine endgültige Lösung in Angriff zu nehmen.



Na ihr beiden, doch nicht ganz so einfach, den schweren Träger zu befestigen.



Eine fahrbare Hebebühne

Die von Gustl Leyendecker erarbeitete Aufhängung der abgebauten Flugzeugrumpfe und das Hochlagern der Tragflächen bei Hochwasser wurde durch das permanente Aufhängen einer LS4, des Duo Discus und der ASW20 unters Dach ersetzt.

Bei Hochwasseralarm können, da die Flugzeuge nicht mehr ineinander verschachtelt stehen, auch die zweite LS4 und die LS6 hochgezogen und der Motorsegler mittels einer Hubvorrichtung angehoben werden.



Zuerst eine Belastungsprobe, die Berechnung könnte ja fehlerhaft sein



dann erst das Flugzeug.



na und was sagt ihr jetzt.



Auch die KYSI schwebt ½ m über Grund

Wir bedanken uns bei dem Federführenden, Mark Christmann und seinen Mithelfern.

Fliegerlager Barcelonnette

Wie schon zur Tradition geworden, ging es zum Abschluß der Streckenflugsaison für drei Wochen in die Französischen Alpen nach Barcelonnette.



Aufgrund der wettermäßig "ausbaufähigen" Saison in Unterwössen ist die Gruppe endlich mal wieder größer, es sind kurzzeitig sogar 6 Flugzeuge rund um die SGSM dabei!

Logisch, als erstes sind unser Duo Discus und die LS6 zu nennen. Zusätzlich bringt Hans seine ASW20, Peter seinen Discus, Mark seine Kestrel und Rüdiger seine DG500 ins Ubaye-Tal.

Den Anfang in der letzten Juliwoche machten Hans-Georg Raschke, der das ganze wie immer auch organisierte, Hans-Jürgen und Gudrun Seidel und Hans Limmer.



In der ersten Augustwoche wurde die Mannschaft mit Mark Christmann mit Kathi, Peter Stahl und Gaby Schliwa verstärkt. Detlef Rothe und Marc Stadlander kamen vom 8. bis 15. August mit dem Motorsegler hinzu und füllten die Mannschaftsstärke wieder auf, nachdem die ersten bereits den Heimweg angetreten hatten. In der zweiten Augustwoche stießen noch Till Frohnmüller, Rüdiger Groß und Reiner Jahn hinzu.

Der Saisonabschluss in Barcelonnette war zufriedenstellend. Auf den vereinseigenen Maschinen Duo Discus D-KKSM und LS6 D-7000 wurden in den drei Wochen jeweils 52 Stunden und auf den 4 Privatmaschinen, die teilweise nur eine Woche am Fliegerlager teilnehmen konnten, 122 Stunden geflogen.

Vereins- und Privatmaschinen zusammen konnten damit ca. 13.000 Streckenkilometer verbucht

Das erste 1000er im Verein

!!!!!!!!!!!! Wir gratulieren !!!!!!!!!!!!!

Bernd Rohleder und sein Nimbus 4 sind nicht zu stoppen Am 5.8.2009 hat er in Fuentemilanos (Spanien) mit 1047 km (116 km/h) das erste 1000er im Verein erflogen.

Mein erster Tausender

Bernd Rohleder

Schon mehreren Wochen hielt ich mich zum Segelfliegen in Fuentemilanos auf. Es herrschte strahlendes und trockenes Sommerwetter, immer wieder Blauthermik. Mir gelangen schöne Streckenflüge und technische Probleme mit dem Flugzeug gab es auch nicht. Trotzdem, Blauthermik ist nicht so mein Ding und das viel gerühmte Hammerwetter wollte und wollte sich nicht einstellen.



Dann kam der 5. August 2009. Beim Briefing wird sehr gutes Streckenwetter angesagt, aber für Tausender Flüge würde die Thermik wohl zu spät einsetzen, prognostiziert man. Allerdings stehen über der Sierra de Guadarrama bereits zum Briefingzeitpunkt erste Thermikwolken. Die würden dann wohl überentwickeln, wenn sie so früh erscheinen, dämpfte man eine hie und da aufkeimende Euphorie.

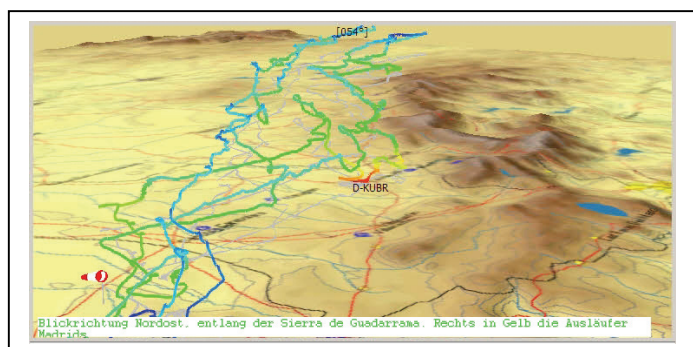
Mein Flugzeug parkt in diesen Tagen neben dem Startpunkt. Heute zog ich es schon mal auf die Startbahn. Die anderen sollten sich ruhig vor mich hinstellen. Es ist zu umständlich, mein sperriges Flugzeug zu rangieren, wenn die vielen anderen Eigenstart-Piloten sich am Startpunkt tummeln. Diese eher gleichmütige Entscheidung sollte kurz darauf sehr positive Folgen haben.

Die alten Hasen am Platz entfalten plötzlich eine ungewohnte Hektik in Richtung Start. Mehrere Eigenstarter mit lenkbarem Rad starten kurz hintereinander und berichten über Funk von problemloser Frühthermik. Kurz entschlossen mache ich es ihnen nach, ich stehe ja schon auf der Startbahn und kein Langohr oder Doppelsitzer hatte sich vor mich hingestellt. Um 11.51 Uhr Lokalzeit starte ich. Sonnenuntergang gegen 21.30 Uhr. Das ergibt max. ca. 9,5 Stunden Flugzeit, soviel Zeit hatte ich noch nie.

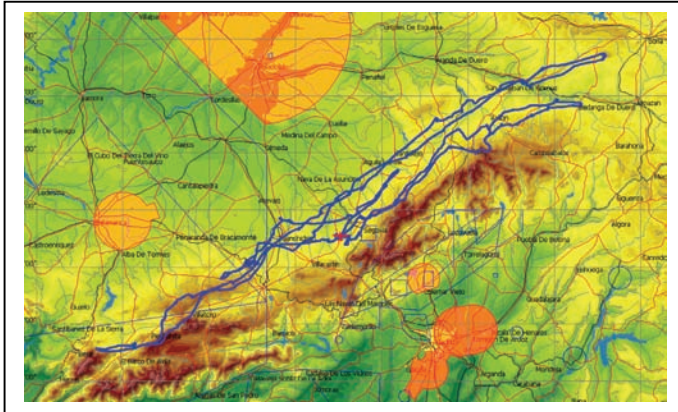
Nach ca. 10minütigem Steigflug erreiche ich die erste Thermikwolke und kann den Motor abstellen. Eine Wolkenstraße erstreckt sich bis zum Horizont parallel zum Gebirgszug Sierra de Guadarrama, da kommt Freude auf. Heute könnte der ersehnte 800 km Flug für mich zu schaffen sein, an mehr wage ich nicht zu denken. Konzentration auf den Flug war nun angesagt: Kurs Nordost den Wolken entlang, Gurte festziehen, Knüppel nach vorn, Luftraumbeobachtung, Uhrzeit beobachten, delfinieren. Die Wolkenbasis stieg vereinzelt bis auf 3500 m an bei einer Geländehöhe von ca. 1100 m.

Nach einer Stunde zeigt der iPaq eine zurückgelegte Entfernung von rund 130 Kilometern an. Ich liege also gut in der Zeit. Kurz darauf enden die Wolken und ich wende etwa 30 km vor dem Ort Almazan in Gegenrichtung, in Richtung Südwest.

Am heimatlichen Platz angekommen sehe ich, die Wolken erstrecken sich in



Richtung des Gredos Gebirges bis zum Horizont, also weiter Kurs Südwest. Zuvor habe ich allerdings einen Sektor des Madrider Luftraumes nördlich zu umfliegen, der mich sonst auf 7500 ft MSL begrenzen würde. Bei den inzwischen zahlreichen Thermikwolken kann mich der kleine Schlenker nur wenig bremsen.



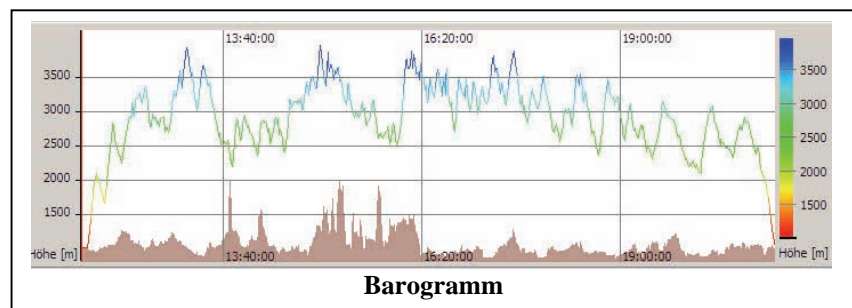
Und weiter geht es problemlos bis zum bekannten Wendepunkt, dem Ort El Barco. Westlich davon wird die Thermik immer weicher und ich beschließe, einer hohen Schnittgeschwindigkeit zuliebe zu wenden. Ich befinde mich etwa 130 km südwestlich des Heimatplatzes. Wie ich später an den Aussagen anderer Piloten lernen sollte, ist es eine gute Entscheidung. In 3,5 Std. habe ich bisher ca. 400 km zurückgelegt. Ich liege wei-

terhin gut in der Zeit. Entspannt fliege ich die Wolken entlang wieder nach Nordosten. Zur nachmittäglichen Zeit ist der Nordosten nun gut entwickelt und ich kann bis kurz vor die Stadt Soria fliegen, wo ich meinen 3. Wendepunkt setze.

Auf dem Heimweg zum Platz überschreite ich mein Tagesziel von 800 km und fliege nun gut gelaunt weiter nach Südwesten, mal sehen, was noch geht. Die Uhr zeigt mittlerweile 19.30 Uhr und die Thermik wird merklich schwächer. Jetzt heißt es, oben zu bleiben. Südwestlich der Stadt Avila sind die Wolken auseinandergelaufen und das Sinken überwiegt das Steigen. Als der Rechner anzeigt, dass ich unter den Gleitpfad zum Heimatplatz gerate, lasse ich es gut sein und drehe um. 930 km würden es werden, meinte ich stolz.

In 30 km Entfernung zum Platz gegen 20.00 Uhr finde ich einen ruhigen Bart, der mich zurück an die Basis auf 3000 m bringt. Nun werde ich aufgeregt, das müsste doch jetzt tatsächlich den Flug strecken können auf tausend Kilometer!? Und richtig, in der ruhigen Abendluft geht noch so einiges. Ich kann weit gleiten und finde immer wieder schwache Thermik. Als schließlich der iPaq mir den Wechsel von 999 km auf 1000 km zeigt, schwebte ich auf Wolke sieben.

Ein Flug jedoch ist erst zu Ende nach der Landung. Also noch mal konzentrieren, heimfliegen und schließlich landen. 1046 km sollte die spätere Auswertung des freien Fluges ergeben.

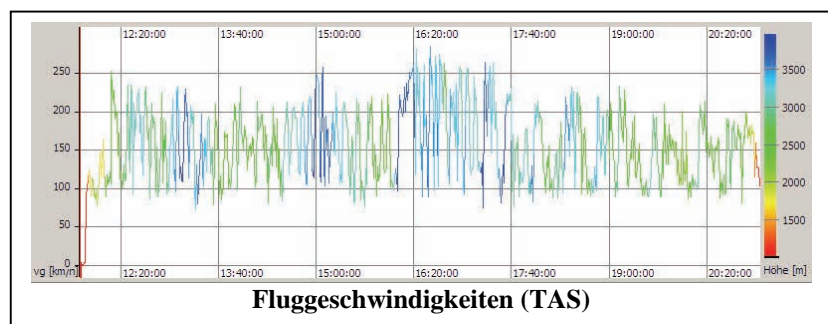


Ein bisschen Flugstatistik:

Von den 9 Std. des Fluges konnte ich 7 Std. gradeaus fliegen. Im Geradeausflug hatte ich eine mittlere Grundgeschwindigkeit von 171 km/h und eine mittlere Gleitzahl von 71. Über die gesamte Flugzeit ergab sich eine mittlere Geschwindigkeit von 116,63 km/h.

Ich liebe Hammerwetter.

P.S.: Im freien Streckenflug ermöglicht erst ein PDA mit entsprechender Software im Flug die Übersicht darüber, wie viele Streckenflugkilometer nach OLC - u/o DMST - Regeln man bereits zurückgelegt hat bzw. noch zurücklegen muss für sein Tagesziel. Sehr schwierig ohne so ein Hilfsmittel.



Und was gab es 2009 sonst ?

- Der bisheriger 2. Vorstand Norbert Siebert wurde nach Hannover versetzt Und mußte deshalb sein Amt niederlegen.
- Zum neuen 2. Vorstand wurde Marc Stadlander gewählt.
- Mark Christmann hat 3 unserer Segelflugzeuge in der Halle an die Decke gehängt und für die anderen und den Motorsegler eine Hochwassersichere Lösung verwirklicht.
- Das Dach der Unterkunft wurde zur Hälfte saniert.
- Gustl Leyendecker hat den Posten des Ausbildungsleiters wie vom Vorstand in der Jahreshauptversammlung 2008 erbeten weitergeführt.
Ein neuer Ausbildungsleiter wurde bisher nicht ernannt.



Wohl ein Mißverständnis!
Ein 2. Vorstand braucht die dicke Zigarren damit er sie auch einmal austeilen kann. Oder handelt es sich hierbei um vorausseilende Selbstkridick.

- Drei neue Gesichter bei der SGSM:



Dr. Christian Suttner
45 Jahre
Hochschulleiter
Segelflieger seit 2000



Wolfgang Kaepfel
51 Jahre
Flugkapitän
Segelflieger seit 1975
und Fluglehrer seit 1988



Christian Lindner
28 Jahre
Elektroingenieur
Segelflieger seit 2008

Und am Flugplatz

- Der Beginn der F-Schlepp Mittagspause wird von 12³⁰ auf 13:⁰⁰ Uhr verschoben
- Die Halle der FSGU wurde bezogen.
- Mal wieder kam eine Diskussion über die Startreihenfolge am F-Schlepp auf. Da es sehr viele unterschiedliche Meinungen gab, wurde kein Ergebnis erzielt.
- Martin Müller von der Fliegergruppe Traunstein flog mit seiner SB5 E am 12.5.2008 ein 755km Dreieck und errang damit in der Clubklasse den Baron Hilton Cup, der damit leider zum letzten mal ausgeflogen wurde.
Als Gewinner des Baron Hilton Cup war er 2009 Gast auf der Ranch von Baron Hilton in den USA.

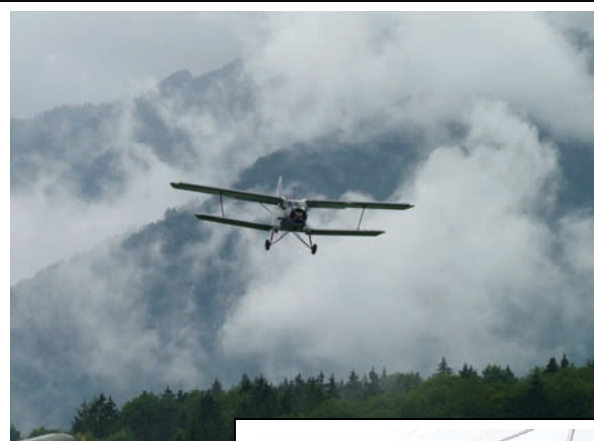
Flugtag am 29.8. in Unterwössen

Der Flugtag zum 55jährigen Bestehen der DASSU wäre beinahe ins Wasser gefallen.



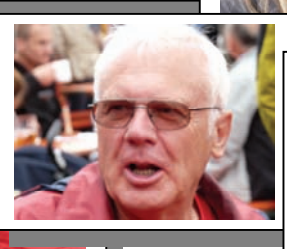
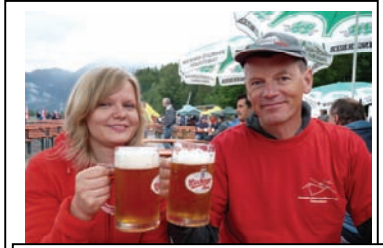
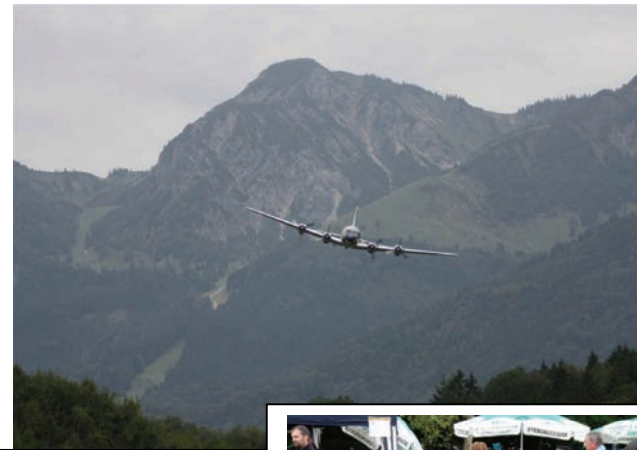
Da stapelten sich in der Unterkunft die zum Verkauf bestimmten Kuchen und wenn wir den womöglich alleine essen müssten weil alles ausfällt, sind wir für das restliche Jahr ausgelastet.

Gegen Mittag bessert sich das Wetter und die ersten Maschinen schweben ein. Auch die ersten Besucher kommen.



Wenn auch die Besucher nicht in Massen wie 2006 zum Flugplatz strömten, viele kamen doch und davon hatten auch einige Appetit auf Kaffee und Kuchen.

Im Laufe des Nachmittags wurde das Wetter dann immer besser, so daß es dann doch noch ein schöner Flugtag wurde.



“Flucht in den Süden“ – Die Dimona auf den Balearen 2009



27.6. - 04.07.2009 Peter Stahl und Hans Schreck
*Geflogen auf der freundlicherweise zur Verfügung
gestellten Super Dimona TC100 der SFG Siemens
München e.V.*

Nachdem wir in den letzten Jahren mit dem Motorsegler längere Strecken in teilweise exotischen Gegenden geflogen sind, sollte es dieses Jahr wieder gemütlicher zugehen, mit mehr Zeit zum Relaxen und mit Tanken am Flugplatz anstelle aus einem improvisierten Kanister von der Autotankstelle. Zudem war der Sommer 2009 am Alpenrand bis Juli schlichtweg be... interessant gewesen, also wollten wir dahin wohin die Deutschen am liebsten fahren: auf die Balearen!



Tag 1: Unterwössen – ...Unterwössen (BY)

Die Wetterlage in der Woche vor dem Abflug verheißt nichts Gutes: Adriatief mit Dauerniederschlägen auf der Alpennordseite, und Hochwasseralarm in Unterwössen mit Evakuierung der Flugzeuge. Als wir am Freitagabend am Platz sind, rüsten wir die vorsorglich abgerüstete Dimona auf, und präparieren uns (optimistisch) für einen Abflug am Samstagmorgen. Wir planen eine Route durch das Allgäu, den Bodensee, den Lac de Neuchâtel und den Genfer See bis in die Provence.

In der Nacht regnet es munter weiter, und auch am nächsten Morgen stellt sich nicht die angesagte Wetterberuhigung ein. Der Höhentrog zwischen der Biscaya und Ungarn schaufelt munter feuchtlabile Luft herein, und am späten Vormittag stehen dann wieder organisierte Gewitter über der Ostschweiz, dem Schwarzwald und bis nach Frankfurt, ebenso im

Piemont - Umfliegen oder Alpenquerung per VFR ausgeschlossen. Da keimt schon mal die Idee auf, kurzfristig umzuplanen und Richtung stabiles Skandinavienhoch zu fliegen, was dann aber an dem verfügbaren Kartenmaterial scheitert.

Also geben wir den Tag drein, und beschließen erst am Sonntagmorgen abzufliegen. Kurzerhand wird "Urlaubsflair" gezaubert, zumindest beim Grillen zuhause mit südländischer Paprika, Wurst und österreichischen Rotwein.



Tag 2: Unterwössen – Grenchen (CH) – Avignon (F)

Am nächsten Morgen regnet es nicht mehr. Das Radarbild schaut deutlich besser aus, zumindest westlich von Kempten. Auch die GAFOR Vorhersage verspricht schwieriges aber fliegbares Wetter mit tiefen Untergrenzen bis zum Bodensee. Also beladen wir die D-KYSI und machen uns fertig... bis um 08:30 die nächsten Schauer ins Achtental ziehen. Aber dann endlich gibt es eine Lücke, und wir nutzen die Chance zur 'Flucht': Flugplan aufgeben mit Ziel Grenchen in der Schweiz und los geht's. Dort wollen wir auftanken und erneut das Wetter prüfen.



Im Tiefflug bei dunstigen Sichten und niedrigen Basen folgen wir der A8 bis nach Holzkirchen, und steigen zwischenzeitlich mal auf 3.000 ft und fliegen zwischen zwei Wolkenschichten hindurch. Wir haben etliche Flugplätze ins Routing mit aufgenommen sollte sich das Wetter verschlechtern, doch westlich des Fünf Seen Landes Richtung Allgäu wird es zunehmend besser.



Über Leutkirch geht es nördlich am Bodensee vorbei, und endlich kommt die Sonne heraus. Kurz vor Schaffhausen passieren wir die Schweizer Grenze, und wir wechseln die Frequenz auf Zürich. Vorbei am Rheinfall unterfliegen wir die CVFR von Zürich nördlich und folgen ab Brugg der Aare nach Solothurn.

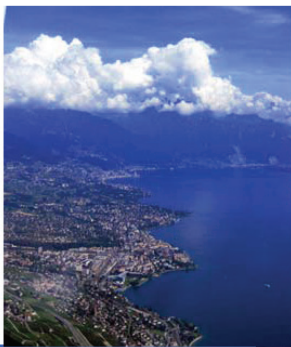


Nach 2:30h landen wir bei bestem Wetter in Grenchen. Es ist viel los auf den zwei Pisten mit VFR-, Segelflug- und Fallschirmsprungbetrieb. Zügig haben wir mit Selbstbedienung aufgetankt, und planen die weitere Strecke. Das Wetter sollte

über die Seen-Route in die Provence kein Problem sein, und wir planen in Avignon zu übernachten. Den Flugplan geben wir per Terminal bei Skyguide auf, und in den 30 min bis zur Abblockzeit klopfen wir die Route ins GPS.

Einzig die Schweizer Zollformalitäten sind für uns Transitflieger ein unnötig erscheinender Bürokratieaufwand, welcher auch noch Gebühren kostet. Warum man trotz des Wegfalls der „Schlagbäume“ durch Schengen sowie des „Airport of Entry“-Zwangs (seit November 2008) darauf besteht, ist nicht ganz verständlich.

Von Grenchen aus gehen wir auf Südwestkurs und folgen ab Aarberg der Saane zum Schiffenensee, dann weiter zum Lac de la Gruyère. Zwischen Lausanne und Montreux erreichen wir das Nordufer des Genfer Sees.

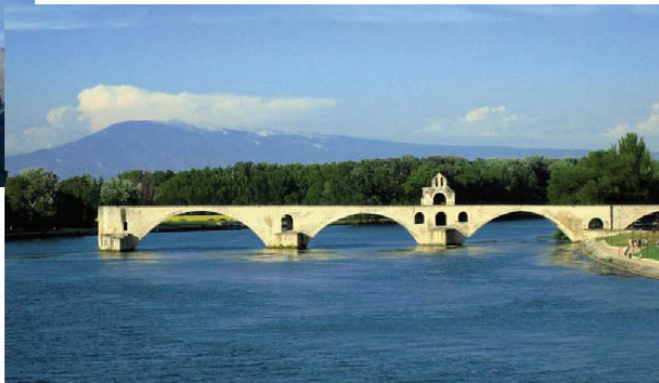


Im Osten ist der Zufluss der Rhone gut zu sehen, die von Martigny herunterkommt. An Evian auf dem Südufer vorbei fliegen wir die VFR Route bis zum Lac d'Annecy. Am Massif des Bauges kommen uns die ersten Segelflugzeuge entgegen, wir queren bei Chambéry hinüber zur Südostflanke der Chartreuse und passieren



Grenoble. An den Stauseen oberhalb der Drac vorbei geht es zum Col de Croix Haute, und über die Segelflugplätze von Aspres und Serres direkt zum Mt. Ventoux.

Nun bauen wir unsere Höhe ab, wechseln die Frequenz von Marseille auf Avignon und folgen der angegebenen VFR Route bis zur Bahn. Der Flugplatz „Caumont“ liegt ca. 7 km außerhalb an der Durance, welche hier in die Rhone mündet. Nach der Landung tanken wir auf, laden aus und verzurren die Dimona. Hier ist es fast 20°C wärmer als in Unterwössen – endlich Sommer!



Leider gibt es keine öffentlichen Verkehrsmittel, also bestellen wir ein Taxi, welches uns zur Île de la Barthelasse bringt. Vom dortigen, zentrumsnah gelegenen Campingplatz hat man einen wunderbaren Blick auf die Altstadt.

Dorthin ist es nur ein kurzer Fußweg über eine Brücke. Unter der berühmteren Pont d'Avignon aus demselben Lied (Pont St Bénézet) war früher das Rotlichtviertel: daher auch der Originaltext des Liedes "Sous (nicht Sur) le pont d'Avignon". Nach einer Flut war damit Schluss, und heute sind nur noch vier Brückenbögen erhalten.

Wir machen einen Rundgang durch die Altstadt, der natürlich den Papst-Palast mit einschließt. Ausgehend von König Philipp IV im 14. Jahrhundert gab es hier sieben Päpste. Diese Gegenveranstaltung zu Rom wurde erst mit dem Konzil von Konstanz 1417 wieder eingestellt. Nach ein paar Tapas zur Einstimmung essen wir zu Abend, heute unter blauem wolkenlosen Himmel.



Tag 3: Avignon – Ampuriabrava (SP) – Son Bonet (SP)

Am Morgen planen wir bei Café au Lait und Croissant die Strecke nach Mallorca. Ein Taxi bringt uns zum Flughafen, und nach Zahlung der Lande- und Parkgebühren gehen wir zu Fuß zum Flugzeug. Den Flugplan nach Ampuriabrava bei Rosas gibt Hans telefonisch auf (so macht er dies am liebsten), und 30 min später sind wir in der Luft.



Es geht zuerst aus der Kontrollzone hinaus nach Westen, dann nach Südwesten nördlich an Nîmes vorbei weiter nach Montpellier. Bei Sète folgen wir dann der Küstenlinie auf Südkurs, lassen Bézier und Narbonne nordwestlich liegen, und erreichen Perpignan. Bei Banyuls queren wir die spanische Grenze und haben das Cap de Creus in Sicht.

Dahinter liegen Rosas und die Stadt Ampuriabrava mit ihren künstlichen Kanälen. Der Anflug auf den Flugplatz erfolgt heute aus Norden, wie an den meisten Tagen ist Hochbetrieb der Fallschirmspringer.

Auftanken und Parken sind kein Problem, leider hat seit dem letzten Besuch der AVGAS Preis deutlich aufgeschlagen:

€2,62 sollte der Preisrekord auf der Reise bleiben. Bei einem (selbstgebastelten) Eiskaffee planen wir das nächste Teilstück nach Son Bonet bei Palma, telefonieren den Flugplan durch, und mit angelegten Schwimmwesten geht's wieder in die Luft.

Ein kurzes Stück folgen wir der Küstenlinie bevor es bei Palafrugell auf das Meer hinaus geht. Die 3.500 ft dienen nur zu unserer Beruhigung für die kommenden, eher unspektakulären 1:15h über Wasser, bis wir die Nordostecke Mallorcas bei Pollença erreichen.



Die Flugsicherung will uns auf 1.500 ft haben, und so fliegen wir über Inca Richtung Palma. 5 min vor Son Bonet wechseln wir von Palma Approach auf die Platzfrequenz. Kein Tower im Funk (es ist halt auch Siesta), also Air/Air. Es ist nur eine Maschine in der Platzrunde. Wir landen und suchen uns einen Stellplatz. Das Tanken müssen wir auf Morgen verschieben, da der Tankwart erst ab 17:00 wieder im Dienst sein soll.

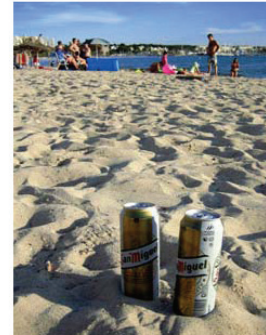
Also legen wir unsere Schwimmwesten ab, die orangen Autozubehör-Signalwesten an (ja, das ist Spanien!) und verzurren die D-KYSI.

Bei der Flugleitung spricht man nur Spanisch, irgendjemand möchte uns aber dringend am Telefon sprechen: am anderen Ende ist Palma International und fragt, warum wir unseren Flugplan nicht „auf der bekannten Frequenz“ geschlossen haben. Tatsächlich hängt ein Zettel an der Wand, es gibt eine Frequenz für Palma Operations zu diesem Zweck - wieder etwas gelernt. Wir radebrechen mit dem Mann hinter dem Tresen weiter und erfahren, dass in der Nähe eine Zughaltestelle ist. Netterweise nimmt uns jemand mit dem Auto kurz dahin mit, und mit der S-Bahn sind wir kurz danach im Zentrum von Palma.

Per Telefon haben wir uns schon ein Zimmer im Zentrum gesucht, zu Fuß sind es von der Plaza Espanya ca. 15 min dahin. Die Pension ist ein ehemaliges Herrschaftshaus, mit Innenhof, riesig hohen Zimmern und Deckengebälk. Nicht neu, aber sauber.

Wir machen uns auf zu einem Stadtrundgang durch Palma. Prominent ist die Kathedrale, aber auch die Altstadt und der Hafbereich sind sehenswert. Nachdem der Abend noch jung ist, wollen wir mit dem Bus hinaus an einen der Stadtstrände. Die Qual der Wahl: nach Westen (Palmanova) oder Osten (Maravillas, S'Arenal)? Wir wollten doch den berühmten ‚Ballermann‘ (Balneario 6) selbst aus der Nähe besichtigen. Nachdem Peter als Belohnung ein Doppelliter Sangria ausgelobt wird, geht es nach Arenal. Die Realität ist dann weniger (negativ) beeindruckend als erwartet.

Wir lassen die Sonne bei einem Bier am Strand untergehen, vermeiden dass Peter im „Oberbayern“ eine Haxe und eine Maß bestellt, und essen dann einige Balnearios entfernt eine ganz hervorragende Paella zu Abend. –der Eimer Sangria mit Strohalm steht bis heute noch aus



Tag 4: Mallorca (flugfrei)



Da das Wetter stabil schön ist, beschließen wir eine weitere Nacht zu bleiben und heute einen flugfreien Tag zu machen.

Wir mieten uns einen Motorroller, und fahren Richtung Sollèr nach Norden in die Berge. In Serpentinaen geht es hinauf auf den fast 600 m hohen Coll de Sollèr und hinunter in den Ort. Eine alte, von Siemens gebaute Straßenbahn verbindet Sollèr mit dem Hafenstädtchen Port de Sollèr. Nach einem kurzen Stopp geht es weiter nach Nordosten, und wieder in die Berge. Die Kurvenstrasse windet sich über Fornalutx durch die Serra de Tramuntana an Stauseen vorbei bis zum Tunnel von Monnaber.



Dann geht es hinter nach Lluc und weiter nach Pollenca. Beim Einflug haben wir gestern schon die schöne Bucht von Cala Sant Vicenc gesehen, und dort legen wir auch eine Mittagsrast ein, baden und machen Siesta.

Danach fahren wir hinüber nach Alcudia, und nach einer weiteren Pause gehen wir den Rückweg an. Wir fahren quer durch das Landesinnere über Can Picafort, Sineu und Santa Eugenia zurück nach Palma. Bei einem Abendessen mit Fisch und Muscheln lassen wir den Tag zu Ende gehen.

Tag 5: Mallorca – Ibiza (SP)

Bei einem Frühstück mit Café con Leche und Ensemadas (balearische „Auszüge“) planen wir die Strecke nach Ibiza.

Mit der S-Bahn geht es dann hinaus nach Pont d'Inca, und zu Fuß hinüber zum Flugplatz. Brav wie wir sind ziehen wir unsere Warnwesten über und passieren den Einlass.



Heute Morgen sitzt jemand anderes hinter dem Tresen und es entspinnt sich folgender Dialog:

“Who are you?” – “We are private pilots, we have landed here the day before yesterday” – “This cannot be, I have never seen you” – “But our aircraft is parked outside” – “This cannot be. I would recall you, and I am always here” – “But we are here and want to fly out” –“?!!”



Danach folgt eine ausführliche Belehrung, dass wir vergessen hatten, seinem Kollegen zu bitten (!) uns bei der Grenzpolizei nach der Landung zu melden. Aha! Einverstanden. Schließlich dürfen wir doch die enormen Lande- und Parkgebühren für zwei Tage i.H.v. €7,69 bezahlen, und hinaus zur Maschine gehen. Auf das Tanken verzichten wir ganz, wir haben noch reichlich Sprit für die 40 min nach Ibiza. Beladen, Flugplan telefonisch aufgeben, Route ins GPS tippen und dann legen wir los.

Nach dem Start fliegen wir über Port d'Andratx nach Westen, und nehmen Kurs nach Ibiza. Aus der Ferne sehen wir bald Land und dann den Leuchtturm von Portinatx.



In Ibiza ist heute viel los, die Dame im Approach lässt uns aber netterweise in der Kontrollzone an einem anderen VFR Flieger vorbei, der schon über der Nordküste im Holding ist. Dann werden wir gebeten nördlich der Bahn einen Vollkreis zu fliegen. Brav halten wir inne, sind doch mehrere Verkehrsflugzeuge am Start und zwei weitere im Anflug. Nach fünf Minuten im Holding gibt es eine Lücke und „cleared for short final“. Nach der Landung rollen wir gleich zur Tankstelle, aber dort ist diesmal Warten angesagt. Der Tankservice hat alle Hände voll zu tun mit Ryanair, Easyjet & Co, und erst 45 min später bekommen wir Sprit. Dann parken wir die Dimona, vertäuen sie und werden zum Terminal gefahren.



In der Ankunftshalle bekommt man einen ersten Eindruck wie unterschiedlich das Publikum von Ibiza im Vergleich zu Mallorca ist: ein großer Teil ist *hip*, *trendy* und *unter 25* (oder versucht es zumindest – wir auch). Entgegen unserer Wunschvorstellung gibt es weder eine Rollervermietung, noch sind Autos zu bekommen – alles aus. Wir haben aber Glück, es gibt tatsächlich eine Buslinie vom Flughafen bis nach Es Canar bei Santa Eularia im Osten der Insel, und an deren Endhaltestelle den wohl schönsten Campingplatz Ibizas.

Nach einer Stunde warten auf den Bus, 30 min Fahrzeit und einem kurzen Fußmarsch steht unser Zelt im Schatten des Campingplatzes, unweit einer Bucht mit Sandstrand. Wir legen erst einmal die wohlverdiente Siesta ein, das Wasser ist kristallklar und

der Sandstrand wirklich hervorragend – ganz so wie bestellt.

Anschließend nehmen wir den Bus retour in die kleine Hauptstadt Eivissa (Ibiza Stadt). Die Altstadt ist UNESCO Welterbe und liegt malerisch am Fuß eines Kastells.

Aus der Hippiebewegung der 70er Jahre hat sich die in den Achtzigern die Rave und Party Szene entwickelt, die heute eine echte Industrie ist. Clubs wie das Pacha haben mittlerweile Ableger in der ganzen Welt.

Nach einem ausgezeichneten Abendessen am Hafen profitieren auch wir davon: nachdem wir uns den Schaum der Party aus den Haaren entfernt haben stellen wir fest, dass der Discobus nämlich die ganze Nacht fährt. Dieser bringt uns dann nach Canar zurück.

Tag 6: Ibiza (flugfrei)

Da es uns auf Ibiza gut gefällt, beschließen wir noch einen Tag zu bleiben. Heute fällt das Fliegen aus, wir mieten wieder einen Roller und umrunden die Insel. Zuerst geht es Richtung Nordosten, hinauf nach Sant Vincent de sa Cala. Die Insel macht den Eindruck stärker bewaldet zu sein als Mallorca. Die Buchten sind nicht so stark verbaut wie auf der Nachbarinsel, und die Wasserqualität ist Spitze.





Später fahren wir zurück nach Eivissa und dann nach Es Canar. Die Flugplanung für morgen ist schnell gemacht, dann lassen wir uns das Abendessen an der Promenade schmecken. Danach gibt es noch ein Absacker-Bierchen im Ort, gefolgt von einem allerletzten Kräuterschnaps am Campingplatz, welcher toll geschmeckt hat – an den Namen können wir uns aber nicht mehr erinnern.

Tag 7: Ibiza – Lesignan (F) – Annecy (F)

Heute stehen wir früher auf, denn wir wollen noch vor dem Charter-Trubel aus Ibiza abfliegen. Also schlagen wir zeitig das Zelt ab und steigen um 07:00 in den Bus zum Flughafen, wo es doch so praktisch ist. Doch nach 500 m Fahrt die Überraschung: Getriebepanne. Also zurück zum Taxistand in Canar und damit dann zum Flughafen. Die Abfertigung im Flughafen geht reibungslos. Die Gebühren sind echt freundlich und nachdem uns eine nette Dame vom General Aviation Service (ja so was gibt es und ist inklusive) zur KYSI gebracht hat, machen wir uns abflugfertig. Den Flugplan haben wir schon morgens telefonisch aufgegeben, und somit sind wir bald in der Luft.

Nach dem Abflug geht es dann auf der VFR-Route nordwärts und wir verlassen Ibiza mit Kurs 360. Diesmal geht es ca. 200 km über das Meer, und wir bleiben in 2.000 ft über der morgendlichen Seebewölkung. Unsere Route führt uns bei Tarragona westlich an Barcelona vorbei zurück aufs spanische Festland, und weiter nördlich in die Pyrenäen. Die Flugsicherung lässt uns nur langsam unter dem CVFR Gebiet und der TMA Barcelona heraufsteigen, bis wir endlich frei sind. Stetig bis 8.500 ft steigend folgen wir dem Tal des Rio

Segre, erst nach Urgell (von hier aus sind es nur 8 km nach Andorra), dann Richtung Osten nach Cerdanya und Sailagousse. Bei Puigcerdà überfliegen wir die Grenze nach Frankreich. Die Berge sind eine Wetterscheide, die Basis sinkt deutlich ab, aber aufgrund der großen Lücken können wir gemächlich hinterhersinken.

Anstelle der Küstenroute wollen wir das Zentralmassiv etwas näher anschauen, und so bleiben wir auf Nordostkurs. Als Tankstopp bietet sich der kleine Platz von Léznigan in der Corbières an, welcher zwischen Carcassonne und Narbonne liegt. Im Funk hören wir schon einen deutschen Akzent, und im Anflug sehen wir drei ULs an der Tankstelle stehen. Die Gruppe kommt von Gap und macht einen Tagesausflug. Gut dass wir so früh aus Ibiza losgekommen sind, denn

Wir fahren weiter die Berge hinauf nach Sant Joan, und dann über kleine Nebenstrassen hinunter nach Portinatx mit dem berühmten Leuchtturm.

Dann bringt uns eine weite Schleife in den Westen via Sant Mateu, Santa Agnes hinüber nach Sant Antoni de Portmany. Die Stadt ist bekannt für seine hohe Konzentration an englischen Touristen, was aber auch kein Problem ist, wir fahren nämlich weiter auf die Halbinsel Cala Bassa. Bei einem Glas Tinto de Verano (Rotweinschorle) kühlen wir uns am Nachmittag am Strand ab.





nach dem wir aufgetankt und bezahlt haben, macht der Turmwächter kurz vor 12:00 schon Mittagspause. Für das nächste Teilstück brauchen wir weder Schwimmwesten noch Flugplan, denn heute wollen wir nur noch bis an die Schweizer Grenze. Von dort aus sollten wir morgen bei der immer noch sehr gewitteranfälligen Wetterlage nur noch ca. 3,5h zurück nach Unterwössen brauchen.

Auch aus der Luft sieht diese spektakulär aus, der Eiffelturm würde selbst mit Antenne nicht mal an das Geländer reichen. Dann sehen wir auch die Cevennen, deren Plateau sich sichtbar vom tieferen Umland abhebt.

Wir fliegen über den Fluss Lot, der sich tief in den Fels eingeschnitten hat. An Aubenas und südlich an Valence vorbei geht es zur Westseite der Chartreuse. Nach Chambéry gehen wir auf die Frequenz von Annecy Meythet, wo wir heute übernachten wollen. Stadt und See lagen auf dem Hinflug so wunderbar zwischen den Bergen, das sollte ein Besuch wert sein.

Der Anflug erfolgt direkt und mit "long final" auf die 04, dann tanken wir auf und stellen die Dimona auf einem Grasplatz ab, da es keine Befestigungspunkte gibt. Für diesen Fall haben wir Erdanker dabei, Gewitter gibt es ja täglich.

Eine äußerst nette Dame an der Information in der Ankunftshalle versorgt uns mit Stadtplan, Busfahrplan, und der Lage der Campingplätze. Die Flughafenbuslinie bringt uns dann an das Südufer des Sees, und nach einem kurzen, aber steilen, Fußmarsch stehen wir auf einem schön gelegen Campinggelände mit Blick über den See auf den Mont Veyrier. Das Zelt steht in wenigen Minuten, und dann geht es zurück an das Seeufer und hinein ins Wasser. Nachdem wir uns abgekühlt haben, erkunden wir die Hauptstadt des Départements Haute-Savoie. Die Altstadt liegt am Fuß der Burg von Annecy, und bildet ein hübsches Ambiente für unser Abendessen.



Der Kurs führt uns an Millau vorbei, bekannt durch die mit 342 m höchste Brücke der Welt über dem Fluss Tarn.



Tag 8: Annecy – Kempten (BY) – Unterwössen (BY)

Nach einem zeitigen Frühstück mit Café au lait und Pan au chocolat sind wir früh am Flugplatz. Das Wetter soll in der Schweiz gut werden, dafür müssen wir in Süddeutschland ab dem frühen Nachmittag wieder mit Gewittern rechnen. Wir planen deshalb eine Route durch die Zentralschweiz und den Bregenzer Wald, mit Zwischenlandung in Kempten, um bis 14:00 lokal zuhause zu sein.



Nach dem Start geht es 20 km nach Norden, dann biegen wir ins Tal der Arve nach Osten ab und fliegen über Cluses und Sallanche nach Chamonix. Der Mont Blanc kommt gerade aus den Wolken hervor, und zeitweise ist sogar der Gipfel sowie die Bergstation Aiguille d' Midi zu sehen. Über den Col de la Forclaz geht es in das Schweizer Wallis, wo wir bei Martigny wieder auf die Rhone treffen. Die Wolkenbasis steigt hier auf 9.000 ft und wir genießen eine der wohl schönsten Flugstrecken in den Alpen.





Über Sion und Birg geht es nach Münster, vorbei am Aletschgletscher und Schreckhorn (kennt nicht jeder!) zum Grimselpass. Hier passieren wir den Rhonegletscher, und überfliegen den Furkapass.

An dieser Schlüsselstelle mit knapp 8.000 Fuß haben wir ausreichend Höhe, dann geht es hinab ins Urserental nach Andermatt und zum Oberalppass. Via Disentis und Laax nehmen wir Kurs auf das Churer Becken, überfliegen Bad Ragaz, Lichtenstein, den Bregenzer Wald und queren bei Oberstaufen die deutsche Grenze.



Nach 2:21 h Flugzeit landen wir in Kempten-Durach, mit 2.340 ft Deutschlands höchster Verkehrslandeplatz, jedoch nicht ohne einen gehörigen Schrecken: im Queranflug zur Bahn 35 kommt uns eine Maschine frontal entgegen. Die Erklärung: während auf der 25 eine Luftrettungsstaffel Übungsstarts macht, wird ein Teil des Verkehrs auf die 35 gebeten, jedoch unter Beibehaltung der gleichen Platzrunde – keine gute Idee wie wir finden.

Wir beruhigen uns mit dem bekannten Kemptener Schnitzel, bevor wir das letzte Stück zum Chiemsee angehen. 56 min später setzen wir Samstags kurz vor 14:00 in Unterwössen auf.

Über Rosenheim steht schon wieder der nächste CB und am Platz regnet es gleich wieder. Wirklich schauerliches (Segel)Flugwetter dieses Jahr.

Statistik

Gesamtstrecke (ca.)	3.100 km
Gesamtflugzeit	17:44h
Reiseschnitt	170 km/h
Verbrauch	19,7 L/h oder 11,5 L/100km

Ausrüstung

Jeppesen Trip Kits, VFR Karten Schweiz, Frankreich 4 + 7, Spanien 1, ICAO Blatt München, Stuttgart sowie VFR Low Level RNAV Charts.

Schwimmwesten, Zelt, Schlafsäcke, Isomatten.



Unsere Erfahrungen beim Fliegen in der Schweiz, Frankreich und Spanien

- Der Liter AVGAS kostete €1,64 in Grenchen, €1,72 in Avignon, €2,62 in Ampuriabrava, €1,73 in Ibiza, €1,95 in Lezignan, €1,77 in Annecy und €1,52 in Kempten (Superplus)
- Lande/Parkgebühren: Grenchen €29,79 (incl. Zoll), Avignon €28,20, Ampuriabrava €10,00, Son Bonet €7,69, Ibiza €9,26, Lezignan €4,76, Annecy €21,58
- Signalwesten (Auto) sind für das Vorfeld auf manchen spanischen Flugplätzen Pflicht
- Ein Smartphone/PDA mit vernünftigem Internetzugang und pc_met Account ist für die Flugwettervorbereitung extrem praktisch
- NOTAMs und KOSIF beachten, es gibt auf dieser Route viele Sperr- und Gefahrengelände
- Eine Landung in der Schweiz zieht auch bei Transitflügen (gebührenpflichtige) Zollformalitäten nach sich. Der Zoll mag ja die genauen Zollvorschriften kennen – im (per Abonnement gepflegten) AIP haben wir dazu nichts gefunden, im Nachhinein dann auf der Homepage des Flugplatzes Fricktal-Schupfart (LSZI): siehe Zollverfahren und Anflug-Info/Gebühren!
Trotz Schengen (Aufhebung der Passkontrolle) und des Wegfalls des Zoll-Flugplatzzwanges (Airport of Entry) seit 01.11.2008 besteht weiterhin die Pflicht zur Zolldeklaration.

Nützliche Links

- Wetter/GAFOR Österreich: Austrocontrol mit Login (kostenlos)
Wetter/GAFOR Frankreich: Aeroweb mit Login (kostenlos) aviation.meteo.fr/login.php
Wetter/GAFOR Schweiz: über DWD pc_met (natürlich auch für andere Gebiete)
NOTAMS/KOSIF: VFRBulltin DFS mit Login (kostenlos)
PIREPS u.v.m.: www.eddh.de/info/pireps.html
AIPs: viele internationale AIPs online bei EAD mit Login (kostenlos)
www.ead.eurocontrol.int/publicuser/public/pu/login.jsp
Zollverfahren Fricktal Schweiz: www.aecs-fricktal.ch/5392179ac00fee003/index.html

