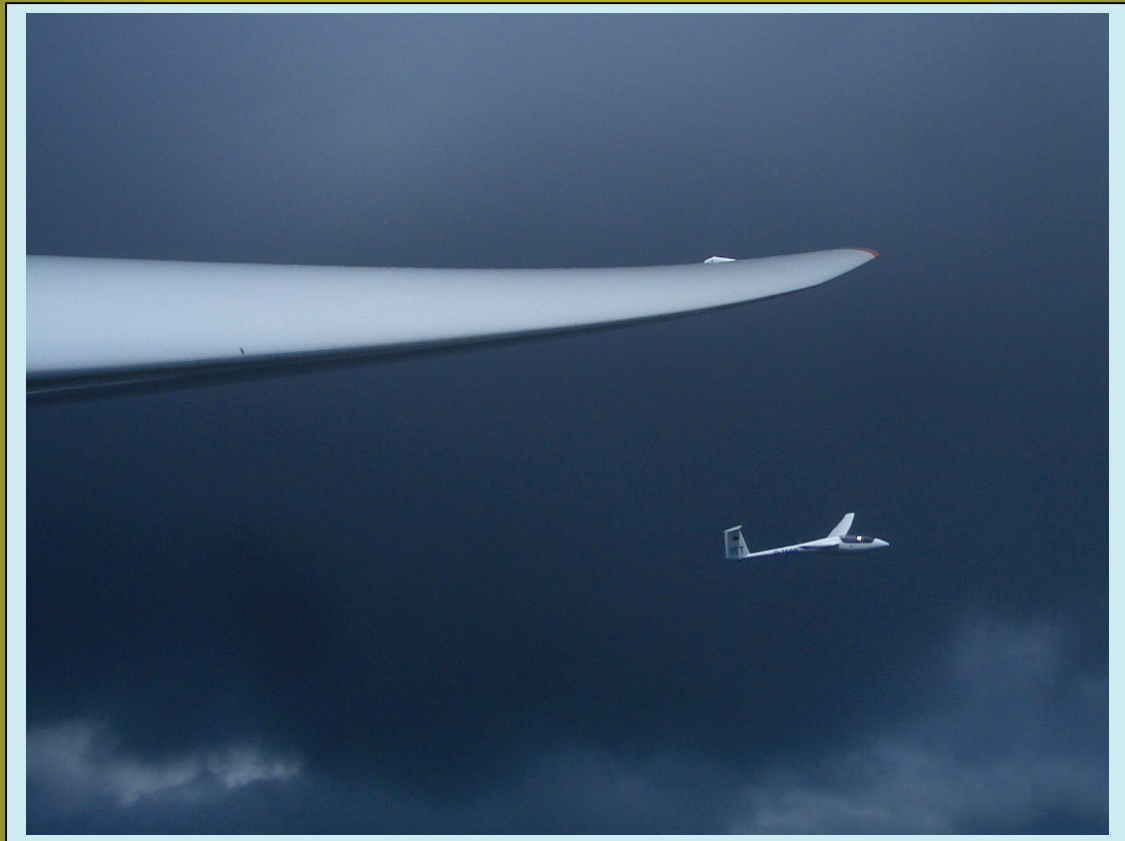


2010



Die SGS M im 57sten Jahr

*Hans Limmer
Dezember 2010*

2010



Die Wintersaison

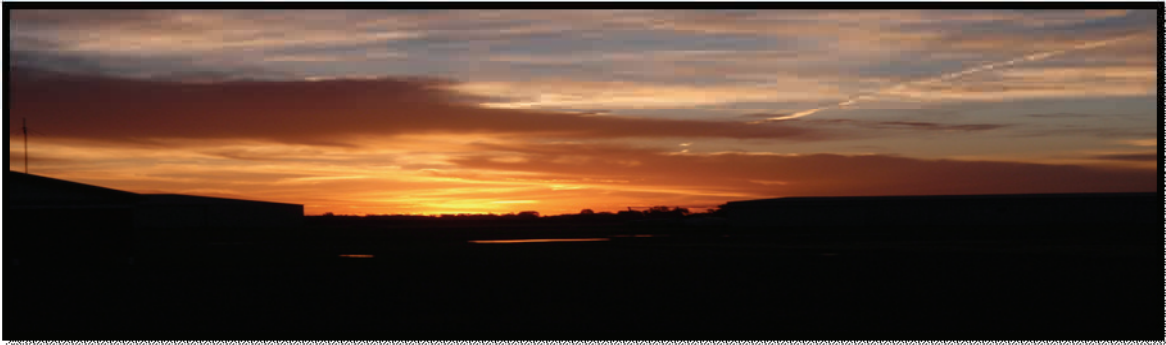
Während wir hier im Januar noch von der Thermik träumen, gibt es einige, die können es einfach nicht lassen. Nicht nur unser Flugbetriebsleiter Hans-Georg Raschke gehört zu dieser Sorte und kommt im März mit ca. 8500 Streckenkilometern aus Australien zurück, auch Kati Döderer hat es wieder einmal geschafft und uns einen Eindruck darüber vermittelt.

Hans gliding sanctuary located in Narromine

Nachdem ich schon fast die ganze Saison nicht fliegen konnte und deshalb Ewigkeiten nicht mehr in der Luft war (außer mind. 10mal eingequetscht in die Flieger von der Billig-airline), hat mich die Fluggeilheit wieder gepackt. Nach 10 Monaten in Australien war endlich Neuseeland (→ Berge) in Sicht. Da hab ich vorsichtshalber mal dem Hans geschrieben, ob er nicht ein paar Tipps wegen NZ und Segelfliegen hat. Da hat er doch glatt gemeint, er sei noch in Narromine und wenn ich in der Nähe sei, soll ich doch vorbeischauen. Hmmm wieso nicht, ich hab ja nen Flug über Sydney...des passt ja, mit mal vorbeischauen könnt sich noch ausgehen. Zur Vorstellung was in Australien „mal vorbeischauen“ bedeutet: 8h Zug und Bus von Sydney aus (aber als Student ist zahlt man nur die Hälfte und in Australien ist Zugfahren viel billiger :). Ende Januar war es dann so weit Flug Adelaide-Sydney, Zug/Bus Sydney-Narromine puuhhh, aber am Bushäuschen bin ich gleich mit nem Bier empfangen worden. So toll, einige Leute am Flugplatz hab ich noch und manche haben mich noch gekannt. Es war ein so tolles Gefühl nach 4 Monaten und 15000km auf Achse bei Bekannten Leuten sein. Ebenfalls, die Möglichkeit sein Zelt länger als eine Nacht aufschlagen und Flugplatzluft zu schnuppern zu können. Einen grünen Freund hab ich auch gemacht: der kleine Frosch hat jeden Abend vor der Dusche auf mich gewartet (nein, hab ich nicht abgeleckt).



Puuhh, gar nicht so einfach für einen reinen Alpenflieger. Aber toll zu sehen was so im Flachland alles möglich ist und das es auch richtig Spaß machen kann. Abends war die Devise genau wie bei uns, hochbleiben, aber da kann man dann noch Ewigkeiten oben bleiben/abgleiten. Eine tolle Stimmung: die Wolken fallen zusammen, die Sonne steht sehr flach und spiegelt sich in Wasserlöchern, Bäume wirken wie Sonnenuhren. Hügelland, als welches man es untermtags gar nicht identifizieren konnte, zeigt sich von seiner schönsten Seite. Toll, einfach atemberaubend! Die Sonnenuntergänge die Narromine jeden Tag zum brennen bringen, bedarf es keinen Kommentar mehr.



Zweiter Tag hat erst gar nicht so gut ausgesehen, Wetterbericht war auch nicht so toll, aber spät Mittags kamen dann die ersten Wolken. Basis 6000ft, aber mit kurzem Wolkenabstand und guten Steigwerten. Da hat der Hans mir mal gezeigt wie das richtig schnelle Fliegen so geht. Und ein Duo mit Wasser voll, macht auch gleich ganz anders Spaß, hehe!!!! Da haben wir gejubelt im Flieger. Abgewechselt wurde sich auch immer mit fliegen: neben getrockneten Früchten kam auch feedback von hinten. Man sollte echt öfters zusammenfliegen, man lernt sooo genial viel dabei. Abends als es knapp wurde ist es auch viel stressfreier und lustiger zu zweit. Trotz nichtvorhandener Wolken ist der Boden immer noch so aufgeheizt, dass man mit viel Geduld und Gefühl noch etwas ausgraben kann. Aber sehr spannend wenn man in eine unendliche Weite blickt...



Letzter Tag morgens komplett bewölkt, glücklicherweise hat es mittags aufgerissen und wir konnten nochmal loslegen. Später hatte es wieder zugezogen, trotzdem ging wegen der Hitze bei 8/8 immer noch was. Konnte gut anwenden was wir die letzten 2 Tage geübt hatten, aber hin und wieder mit dem Wind und nicht sehr signifikantem Gelände war nicht nur mal die Orientierung weg ;)



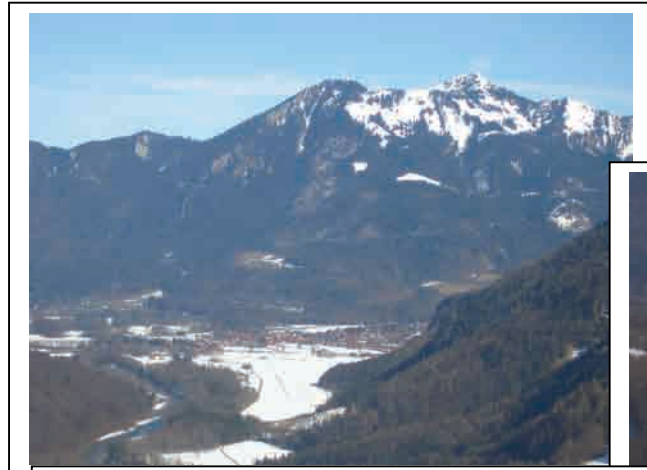
Fazit: 3 Starts, 16 Flugstunden, 1400km und ne Seitenwindlandung. Ne, für mich war es viel mehr, eine tolle Zeit Ende, nette Leut und viele unvergessliche Erinnerungen. Vielen Dank Hans! Und als ‚supercheap and broke backpacker‘ hab ich es doppelt genossen.

So wünsch ich allen eine tolle Saison 2010!

Und bei uns?

Skifliegen

Wenn es auch in diesem Winter nicht viel Schnee gab, die Umrüstung der D-KISY von Rad auf Ski hat sich gelohnt.



Osterfliegerlager Lienz



1979 war unser erstes Fliegerlager an Ostern in Lienz. Da das Jahr 2008 wegen unfliegbarem Wetter ausfiel, wollten wir 2010 unseren 30sten Besuch dort feiern. Wie schon 2008 machte uns das Wetter auch heuer einen Strich durch die Rechnung. Während 2009 wenigstens 2 Tage fliegbare waren, bot der Wettergott 2010 in der Woche vor und nach Ostern keinen einzigen fliegbaren Tag an.

Ein Osterfliegerlager fand also zwangsläufig nicht statt.

Na ja, dann hoffen wir halt, daß im Jahre 2011 endlich unser 30ster Aufenthalt in Lienz gefeiert werden kann.



Intro - AFZ on tour

von Holger Fuhr

Es ist mal wieder soweit, eine Unterwössener Karawane bricht auf nach Kärnten, gen 18. Alpe Adria Cup in Feldkirchen am Ossiacher See. Der letzte Wettbewerb 2008 war eher von Randnotizen geprägt denn von fliegerischer Aktivität, dennoch wird der Chronist versuchen, diesmal wieder all die kleinen Begebenheiten zum besten zu geben, die einen solchen Wettbewerb kombiniert mit Urlaub so erlebenswert machen und gleichwohl fliegerische Heldentaten zum besten geben - sofern das Wetter mitspielt.

07. Mai 2010 – Anreisetag

"Vergoldete Adapterstecker und Palatschinken vom Feinsten"

Manchmal ist es nicht leicht in Urlaub zu fahren... Was den Schreiber dieser Zeilen betrifft musste er sich die Zutaten zu dieser Urlaubsfahrt noch in Oberbayern zusammensuchen, der PKW in der Werkstatt in Rosenheim, der Anhänger mit Flieger drin in der Werkstatt im Achantal. Beide haben es geschafft, im Auto war wieder eine Windschutzscheibe drin, der Anhänger hatte eine neue Achse. Mein Dank wird den Werkstätten ewig nachschleichen.

Ich dachte mir ich bin der letzte auf dem Weg, da Familie Henz schon in Kärnten war, aber weit gefehlt, K-Mark und A-Marc (wer jetzt geistig aussteigt möge den Blog vom AAC 2008 Konsultieren (A-Marc ASW20 Marc Stadtlander, K-Mark Kestrel Mark Christmann)) meldeten sich just beim verlassen des Tals bei mir, und das mit einem Problem: K-Mark hatte den Adapterstecker von 13 auf 7 pol in München liegen lassen (da gehört er ja nun auch hin, hat man den nicht im Auto?) und suchte Ersatz. der fand sich dann bei VW in Grassau.

Natürlich zu einem Preis, der ihn abends zu dem Zitat: „jetzt hab ich den vergoldeten Adapter“ veranlasste. Ich glaube, das wird sich im Lauf der Woche mit einer Sprühdose Goldlack und heimlich einrichten lassen....



von links Roland Henz, Holger Fuhr, Mark und Kati Christmann,, Marc Stadtlander, Bea und Matthias Münch

Gegen Ende der Ansprachen aller Honoratioren waren dann alle auch da, das anschließende Abendessen hat keiner verpasst. Bei der Qualität der Feldkirchener Flugplatzgastronomie hätt' man aber auch echt was verpasst. Der eine oder andere Pilot hat dann auch im Anschluss mit Palatschinken vom feinsten noch was für seine Flächenbelastung abseits von Wasserballast und Sandsäcken getan.

Die Wetteraussichten für Samstag: Na ja.

08.Mai 2010 - 1. Versuch einer Wertung

"Ich bin ein echtes Produkt des Sozialismus und Stafette für einen Lagerbock"

Das erste Frühstück fand bei Sonnenschein, der durchs Fenster lachte, statt. So recht mochte man den Wetterprognosen gar nicht glauben, auch nicht der Feststellung von Matthias' Freundin Bea, bei Segelfliegers Frühstückstisch auf der Jagd nach den Zutaten für die Frühstückssemmel: "Ich bin ein echtes Produkt des Sozialismus". Nein, liebe Bea, unser guter Geist an vielen Stellen, Du nun wirklich nicht!!!

Am Platz fand schon hektisches Aufbauen weißer Wetterbeschwörungskreuze statt, auch die ernüchternde Tatsache, dass beim Briefing die gemischte Klasse neutralisiert wurde bremste den Elan kaum. Das Wetter gab den Pessimisten recht, mit einsetzendem Regen verschwanden dann auch die letzten Flieger in den Anhängern oder in der Halle.

Nur eine nicht: da der gute A-Marc realisiert hatte, das er sich mit der Rache des oberbayerischen Heizungsbauers (der ASW 20 Hänger der nach den Plänen eines Heizungsbauers 1978 von der SGSM nachgebaut wurde) null Freunde, ein krummes Kreuz und viel Arbeit schafft, setzte er seinen treuesten Dackelblick auf (der Hund des oben erwähnten Schweizer Teilnehmers erblasste vor Neid...), stellte die 2020 wie einen begossenen Pudel vor die Halle der Feldkirchner und beehrte um Einlass.

Hier spielte sich alldieweil ein weiteres Drama des täglichen Lebens ab: Sven Kolb hatte beim Aufrüsten des Antares eine Lagerschale in seinem Anhänger gefunden, die sich als Teil seines Klappenantriebs herausstellte. Ohne Ersatz des kompletten Lagerbocks an der Wurzelrippe das Ende des Wettbewerbs für einen Favoriten wenn da nicht....

Nachfolgend die Endfassung von Kundenservice sowie einer längeren Telefonie-Orgie in Kurzform (wie das abgelaufen ist, ist für meine keinen grauen Zellen etwas zuviel Arbeit und kann auch von jedem Segelflieger, der mindestens drei Jahre dabei ist und ein bisschen Vorstellungskraft besitzt nachvollzogen werden) :

Axel Lange fährt heute nach Unterwössen für ein Antares-Treffen. Da er bei LTB Sebald einen Antares abstellt, kann er dort einen Lagerbock mitnehmen. Diesen hat Bernd Sebald, seinen Liebsten im Gasthaus entrissen, quasi zeitgleich an einem im LTB befindlichen Antares abgebaut. Dieser wird in Unterwössen an Max Krüger übergeben, der ihn des nachts an Markus "Levi" Lewandowski übergibt, der auf seiner Anreise zum AAC aus Innsbruck kommend einen "kleinen" Schlenker fährt.

Alles klar ??? Mir raucht bei so was auch die Birne, wenn die Nummer klappt dank an alle Beteiligten, vor allem Max, den wir hoffentlich nicht um seinen wohlverdienten Nachtschlaf bringen. Wir zahlen mit einer Palette Red-Bull Verschnitt vom Hofer (Aldi in Österreich), die in garantiert um den Nachtschlaf bringt!!!! Danke Max !

Wir werden berichten, ob Svens Antares morgen früh wieder fit ist und mitfliegen kann, denn morgen riecht es nach Wetter zum fliegen, wenn man den wenig Mut machenden Prognosen unseres Wetterfroschs Gerhard "Quaxi" Hohenwarter glauben darf, der beste Tag der ganzen Woche.

Der Schreiber dieser Zeilen macht für heute Feierabend, bevor ich, vom Duft des Knoblauchs benebelt, der durch die Ferienwohnung wabert, vollkommen durch den Wind bin (Bea kocht, und legt hier ganz köstliche Sachen vorab in Knoblauch ein- Thema: ich bin ein echtes Produkt des Sozialismus - wir glauben es immer noch nicht!!!).

PS: Für die 2020 gab es ein Happy End, zwischen Antares, ASH 25 und anderen Großflugzeugen fand sich noch ein kleines Eckchen, in die die Kleine - mittlerweile gut durchnässtgestellt werden konnte. Ob das mit dem Happy End auch für A-Marc gilt, wenn HGR diese Zeilen liest, darf bezweifelt werden.

Aber Hans, er hat die 2020 auch akribisch trocken gelegt!!!

09.Mai 2010: 2. Versuch, 1. Wertungstag

Gute Nachrichten – Schlechte Nachrichten

Heute war fliegerisch ein aktiver Tag, mit zwei guten und einer schlechten Nachricht.

Die guten zuerst: Die Lagerbock-Stafette hat geklappt, Sven Kolb hatte durch den heroischen Einsatz aller fleißigen Beteiligten (s. gestern) heut morgen einen anderen Lagerbock, nach kurzem Schraubeinsatz - bei einem Wettbewerb sind alle nebst den nötigen Kräften für den Schreibkram vorhanden - war der Antares wieder fit und Sven wieder im Rennen.

Die andere gute Nachricht ist: K-Mark geht es gut, er hat nur ein paar Kratzer. Dem Kestrel geht es hingegen nicht mehr so gut, das ist die schlechte Nachricht. Leider lief eine Außenlandung südöstlich des Dobratsch nicht wie geplant, eine nähere Betrachtung der Umstände können wir jetzt nicht vornehmen, aber mit der Unlandbarkeit Kärnter Äcker hat das ganze wohl weniger zu tun, vielmehr mit einem Patzer der jedem von uns jederzeit und überall passieren kann. Fest steht, das der Kestrel wohl „hin“ ist.

Die einzige Außenlandung war es im übrigen heute nicht, bei ständig besser aussehendem Wetter hatte Wettbewerbsleiter Martin „Gnadenlos“ Huber die Standard-Klasse auf eine gut 250 km weite Strecke geschickt, die gemischte Klasse (von der ASH 25 bis zu den einzigen beiden ASW 20 im Feld auch wirklich gemischt) auf 360 km.

Die Prognose von Quaxi Hohenwarter die Schauern betreffend erfüllte sich dann aber trotz des starken Westwindes nicht, so dass die Piloten das Schauerzirkeln übten, was viele Abbrüche und halt auch die eine oder andere Außenlandung zur Folge hatte.

Eine Wertung kam trotzdem dabei heraus. Lewi haben wir auf jeden Fall empfohlen, doch die Nacht mit Pendelfahrten zwischen Feldkirchen und Unterwössen zu verbringen. Das ist irgendwie Doping auf die ganz neue Art wie ich meine. Auf die Behauptung, ob der Schlafmangel der gestrigen Nacht den Tagessieg heute ermöglicht hat, reagiert er nicht...

Ich werde mich bemühen, dass Roland, A-Marc oder Mathias mal niederschreiben, was sie heut so erlebt haben.

Natascha kam heute auf den Hund, mit komischen Vögeln ist sie ja schon zur Genüge gesegnet (zwei Zuhause im Käfig und ein angeheirateter), aber Werner Danz wusste es während seines Fluges sehr zu schätzen dass Natascha sich um Lora gekümmert hat.

Ob A-Marc unter die Mütter gegangen ist konnte heut auch nicht abschließend geklärt werden, auf jeden Fall wurde ihm beim morgendlichen Semmelkauf in der Bäckerei eine Rose überreicht. Leider konnten wir die Info welche Bäckerei nicht meistbietend bzw. zur Aufbesserung der Urlaubskasse an Mathias weiterverkaufen, diesen Moment der Erpressbarkeit hat er leider verstreichen lassen, so bleibt unsere Kasse leer und Bea unbeschenkt.

10. Mai 2010 - 3.Versuch, 2.Wertungstag

Was haben wir aus dem heutigen Tag gelernt ? Der slowakische Wetterdienst heißt "Shmu", wie treffend... Danke Matthias, das ist zielsicher ein schöner Aufmacher für den Montag gewesen beim Frühstück. Das Wetter sah erstmal schwer nach Aufrüstübung aus.

Allerdings hatte der eine oder andere schon Sonntag Abend den Verdacht, dass die spezielle Südwestwetterlage vielleicht ein Wetterfensterchen öffnet, in das man eine kleine Wertung hineinziirkeln kann.

Genau das gab Quaxi auch beim Briefing bekannt, Martin heute gar nicht so gnadenlos Huber machte eine AAT Task aus dem und schickte das Feld ab 12:15 bei auch am Boden äußerst starkem Westwind auf Strecke.

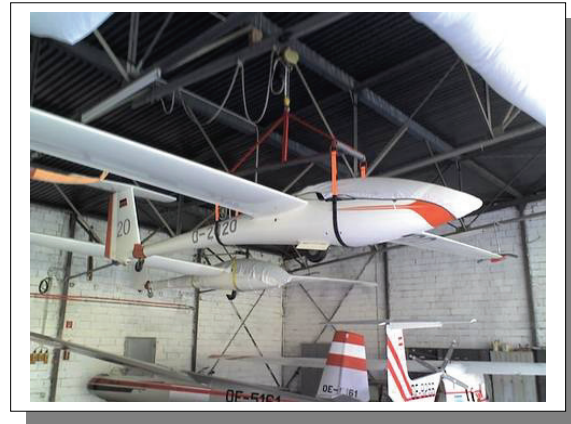
Das Wetter baute dann im Lauf des frühen Nachmittags so richtig auf, man konnte vom Boden meinen man hätte einen richtig guten Tag verpasst (mir selbst war das mit dem starken Wind ein wenig zuviel des guten), nach der Landung gaben die unterschiedlichen Kommentare der Piloten von bombig (in der Westwelle auf über 3000 m gekommen) bis hin zu "heut war nicht mein Tag" ein durchaus unterschiedliches Bild des Tages ab.

Heimgekommen sind alle, aber nicht alle mit Umrundung, trotzdem wurde Martin am Abend wieder der "gnadenlos" Huber und war mit dem Kommentar: "Mist, zu klein ausgeschrieben" zu vernehmen. Morgen ist auch noch ein Tag...

Alles in allem aber ein viel besserer Tag als angenommen, und das zählt dann wohl auch als einziges.

Die "20" ist übrigens nicht nur das leichteste und kleinste Flugzeug im Feld der gemischten, sondern übernachtet mittlerweile auch luftig unter der Decke der Feldkirchener Flugzeughalle und wacht über alle die großen Vögel unter ihr, und errötet auch nicht mehr als sonst in der Nachbarschaft eines neben ihr hängenden Antares.

Was den Rückholer am Lästern über die Rache des oberbayerischen Heizungsbauers hindert und das Rückgrat von A-Marc schon. Marc, ich muß schon sagen, Siemens nimmt die Leute gut unter ihre Fittiche, ich glaube HGR stets mit Rat und Tat als Flugbetriebsleiter vermittelt seinen



Jungs auch gute Tricks und Kniffe. Gestern hat A-Marc schon in Wurfreichweite des Fahrwerks seinen Vogel aus der Platzrunde nochmals ausgegraben und ist nochmals vor bis in die Bleiberge, und auch wenn er heut unzufrieden war mit sich, so schlägt er sich mit dem schwächsten Flieger im Feld doch wacker, das hab ich hier auch schon mit ganz anderen Fliegern und Piloten anders gesehen. Zum Üben von Wettbewerbsfliegen, was er ja will, auf jeden Fall schwer in Ordnung.

Da die ganze Meute heut schon wieder früh zurück war konnte man in aller Ruhe die lockere Atmosphäre und den ungezwungenen Umgang der Teilnehmer wie auch aller Helfer miteinander bei diesem Wettbewerb mal wieder so richtig genießen. Zwanglos zum Essen im Flugplatzrestaurant treffen inklusive.

Mal sehen ob der Wetterbericht recht behält und morgen den Unterwössener Fliegern ein Wetterfenster beschert, ob es für beide Seiten des Alpenhauptkamms reicht und der AAC mit dem dritten Wertungstag den ersten Sack zumacht und ganz zufriedene Gesichter zaubert.

11. Mai 2010 - 4. Versuch, 3. Wertungstag (gemischte Klasse)

Die Startlinie, die keine waroder: Danke, Marc ...wobei der eine Teil dieser Überschrift eigentlich nichts mit der anderen zu tun hat.

Fangen wir aber mal morgens an, mittlerweile mit Zügen von: und täglich grüßt das Murmeltier. Sprich, die Sonne scheint. Unterschiedlichste Prognosen der einschlägigen Wetterdienste (shmu....) geben widersprüchliche Informationen über den weiteren Wetterablauf des Tages. Es riecht aber nach Startaufstellung.

Während des Frühstücks müssen wir dann leider für unseren Brötchendienst A-Marc feststellen, dass er sich durch das Vergessen einer neuen Butter ans unterste Ende der Nahrungskette am Frühstückstisch befördert hat (Missionsziel: Erster Auftrag ist, vor Verlassen der Wohnung die Butter aus dem Kühlschrank zu nehmen, vergessen = Mangel nicht bemerkt). Aber der Hinweis auf den Mangel an selbiger Butter reichte, dass die vorhandenen Restbestände sparsamst verteilt für alle reichten. Nomen est omen auch für die Thermik????

Trotzdem: vorbildlicher Einsatz, Danke Marc !!!

Startaufstellung fand also wirklich statt – Quaxi ließ sich aber bei der Vorhersage des Wetters auch nur auf die diplomatische Einschränkung ein dass es an Martin – heute wieder ganz gnadenlos Huber - sei, aus der Ankündigung von Föhn, Thermik aus labiler feuchtwarmer Luft und einem Wetterfenster vorwiegend nach Nordosten eine Aufgabe zu zimmern.



Ganz getreu dem Motto: "die sind zum Fliegen hier und nicht zum Urlaub machen" kam dann ein AAT über mind. 240 km für die Standard, mind. 280 km für die gemischte Klasse heraus.

Mit erster Wende im Westen, der Pampe entgegen, aber unter der Annahme, dass einsetzender Föhn die Warmluft in Schach hält... Die TMA Zeltweg als Wettbewerbsraum war leider passe, da Krieg in Österreich prinzipiell Dienstags stattfindet.

Natascha hatte heute die Zusatzdisziplin, den ihr anvertrauten Pflegehund in der Startaufstellung von allen Fliegern fernzuhalten und anschließend zu duschen. Lora stand vor Dreck wegen eines außerplanmäßigen Besuches eines Bachbetts in Bahnverlängerung. Da hätte man aber eigentlich nur warten brauchen

Der Schreiber dieser Zeilen hatte selbst eindrucksvoll Gelegenheit zu beobachten, wie das Wetter binnen kürzester Zeit von Süden und Westen überkochte. Die Positionsmeldung war folglich D-XY Position, Fahrwerk, Wasser hab ich auf der Fläche mit dabei.

Roland hat es noch nach Haus geschafft, allerdings ohne erste Wende, ebenso wie A-Marc. Schreiberling selbst hat eben noch seinen Harzbollen in den Anhänger verfrachtet und ist dann zu Bea umgestiegen, wir mussten Mathias holen, der bei Hermagor geackert hatte, allerdings unter Anschneiden des ersten Zylinders der Wende.

Die Hinfahrt im strömenden Regen machte schon richtig Lust auf das abbauen, während des Schreibens dieser Zeilen am späten Abend sind die Füße immer noch nass. Lag aber auch daran dass die Fußwege auf der Wiese was länger waren, auf den Wiesen westlich Hermagor die Elektrozäune raus, ein paar Bäume gelegt und den Rasen kurz, dann wäre das Ding als mittelgroßer Flugplatz durchgegangen.

Natürlich setzte der Regen mit schließen des Anhängers aus, und die Heimfahrt ab Nötsch fand im trockenen statt...

Wieder zurück am Flugplatz (in der Rückholerrallye lagen wir im mittleren Drittel) gab es die Kunde, dass es in der gemischten Klasse eine Wertung gab, da genügend Leute die 100 km geknackt hatten (auch Mathias!). Leider in der Standard nur zwei, so dass es hier leider keinen Wertungstag gibt.

A-Marc hatte leider aber Lehrgeld zu zahlen, denn mit dem Verfehlen der Startlinie hat er leider einen Nuller produziert. Also da auch A-Marc am untersten Ende der Nahrungskette ??? Nein, denn für einen beachtlichen OLC-Flug bei dem Wetter hat es gereicht, außerdem hat „GM“ aus Reutte auch die Startlinie versemelt.

jedoch nicht ohne ein Eis zur Stärkung, noch mal zum shoppen in die Stadt. Bevor einen das süße Nichtstun der anderen auf der Terrasse festklebt.

Rückkehr gegen 18:30, die Terrasse übt offensichtlich immer noch eine magische Anziehungskraft aus.

Losreißen konnte einen nur die Aussicht auf von Mathias selbst gefertigten Semmelknödeln und dazu passender Champignonsoße von Bea. Mit Einsatz modernster Technik (Handy) und Überredungskunst gelang es uns schließlich doch noch, Marc von der magischen Terrasse zu lösen.... Es hat sich gelohnt!

Na ja, Natascha war auch fürs Hunde-Sitting eingeladen auf ein Abendessen von Werner Danz, und Roland wollen wir auch gerne Sippenhaftung zugestehen.

Hauptsache aber: ein erholsamer Tag ab vom Fliegen, und die Standardklasse hat's auch gepackt – die Wertung hat funktioniert, klempnern und zimmern sei Dank !!!

13. Mai 2010: 6. Versuch, Forellenmassensterben im Grossraum Feldkirchen Segelflieger verüben Massenmord an Forellen !

OK, dies Wetterbild beim Frühstück war eindeutig. Schnürlregen in Feldkirchen.

Die Optimisten am Frühstückstisch (oder auch die Sadisten...) sehen noch Chancen auf ein Wetterfenster am Nachmittag, aber im großen und ganzen rechnet man mit einem weiteren Tag frei.

Beim Wetterbriefing um zehn –bezeichnenderweise erstmalig im Fly-In und nicht auf der magischen Terrasse- gibt es neben den Gewinnern der Standardklasse am Vortag auch nur zu berichten, dass die Strömung in der Höhe auf Südost gedreht hat und diese Wetterlage den kalten Regen beschert, der draußen auf den Boden kübelt. Ein weiterer Tag frei – diesmal für alle Klassen - ist die Folge. Trotzdem

Treff um fünf - es geht zum Forellenessen organisiert von Martin Huber.

Die Meute teilt sich und nutzt den Tag auf unterschiedliche Weise. Bea und Mathias unternehmen eine Exkursion ins Maltatal, zu Österreichs größter Staumauer – und haben sogar noch was Sonne abbekommen. Natascha geht mit fremden Männern in die Sauna (und lässt unsere Hauskatze vereinsamt zurück), Roland nutzt die überschüssigen, mangels fliegen müssen, aufgesparten Kräfte (oder wie auch immer geartete Emotionen) zum Tischfußballturnier mit der Schwabenmafia aus



Wohnung Nr. 1, A-Marc zündet ein paar Liter Diesel an und besucht jemand in der Steiermark

(wie heißt sie denn ???) und Schreiberling fährt nach St. Veit und besucht das dortige Eisenbahnmuseum und übt sich am Simulator im Triebwagenfahren (Cool!).

Um fünf dann großer Treff der Karawane (mit 15 Autos ein Autokorso, der der Paris-Dakar zur Ehre gereichen würde) auf dem Flugplatz und Abmarsch zum Forellenessen. Einige Einheimische, die den Weg des Tross säumen reiben sich verwundert die Augen ob der seltsamen Karawane die vorüberzieht, vor allen an Ampeln kommt ein wenig Hektik abseits der Pole Positions auf.

Aber alle haben es dann doch geschafft, wobei der letzte Teil der Fahrt jeden Rückholer das Grausen lehren würde, auch mit nur dem Auto ist das Endziel, am Ende einer Schotterpiste und an den Berghang right- in- the- middle- of- nowhere geklebt doch von allen Fahrern ohne

Absturz oder eingraben erreicht worden. Martin hat seinem Ruf nicht nur als Wettbewerbsleiter, sondern auch als Organisator kulinarischer Ausflüge in Kärntens umfangreiche Gastronomiewelt wieder mal alle Ehre gemacht.

So um die 40 Forellen, die eine oder andere Knoblauchcremesuppe vorher, den ein oder anderen Zirbelschnaps nachher, später waren alle trotz des miesen Wetters satt und zufrieden über einen weiteren Urlaubstag im schönen Kärnten.

Als Töppchen obendrauf mit der Aussicht, dass Wettergott, von so viel braven Essern bemüht, morgen vielleicht auch wieder ein Wetterfenster gewährt. Wir geloben auch Tagegleichheit im Berichten – sofern möglich - auf dass die lahmen im fernen Franken auch nicht an Langeweile eingehen (gute Besserung von R., N. u. H. an alle früheren Großflugzeugbesitzer, von nichts kommt nichts...).

14. Mai 2010 - 7. Versuch,

Ganz Mitteleuropa liegt unter einem Regentief

Ganz Mitteleuropa ? Nein, im Klagenfurter Becken trotz eine kleine Schar tapferer Segelflieger unter Leitung von Martin „Gnadenlos“ Huber und Gerhard „Quaxi“ Hohenwarter allen Wetterprognosen, Alptherns und modernsten meteorologischen Vorhersagemodellen und beginnt schon am frühen morgen mit dem errichten zahlreicher weißer Wetterbeschwörungskreuze.

Auch dass Lora (der Leihhund von Natascha) einen ertrunkenen (!) Maulwurf auf dem Flugfeld findet (nomen est omen) kann den Optimismus nicht trüben.

Man sieht die Lücke, die die krakenartige Umschließung schlechten Wetters eventuell für ein kleines AAT lässt. Beim Nachbriefing um 11:15 zeichnet sich dann am Horizont die Malaise allerdings schon ab: Obwohl die Thermik schon deutlich im Osten und an der Gerlitz zu sehen ist, schwappen Schauern und Gewitter aus dem Gailtal und den Karawanken ins Klagenfurter Becken über, drehen dann im späteren Verlauf des Vormittags und über Mittag die Thermik ab.



Die Startaufstellung trotz mutig dem immer größer werdenden grauen Schirm, auch die Aussicht auf Hangwind durch die auslaufende Kaltluft macht wenig Hoffnung auf eine Möglichkeit, das Teilnehmerfeld noch an den Himmel zu schaffen.

Gegen 14 Uhr kapituliert man schließlich vor den Gegebenheiten, trotz des am Vortags dargebrachten Opfers von Wasserbewohnern an den Wettergott muß der Tag neutralisiert werden.

Das Gros der Teilnehmer packt die Flieger direkt reisefertig in die Anhänger, da für morgen eher Sauwetter angesagt ist. Ein Teil des Feldes, u.a. auch Roland und A-Marc nutzen die Gelegenheit und machen noch einen F-Schlepp.

Marc übt sich einigermaßen erfolgreich im Hangflug an der Gerlitz – zumindest für eine Zeit - Roland findet im zweiten Anlauf den Einstieg in das Wellenwindsystem des West-Südwestwindes und macht noch einen respektablen Flug (s. OLC) aus dem abgebrochenen Tag.

Nachdem auch die letzten beiden Unterwössener Flieger wieder am Boden sind (das Drama des Verstauens der ASW 20 in die Rache des oberbayerischen Heizungsbauers schenke ich



mir ob der zahlreichen Einträge im [Blog 2008](#), außerdem wäre das zu nervenaufreibend für mitlesende Werkstattleiter der SGSM) lassen alle den Tag in Fly In (für die magische Terrasse wars leider zu kühl) mit Leckereien aus der Küche ausklingen.

Unken kommen in den Teich, aber ob das mit dem Abrüsten aller Flugzeuge (auch denen aus der Halle) vielleicht nicht etwas voreilig war – mal sehen, ich sehe Martin morgen früh schon grinsend in einer Wetterlücke das aufbauen aller Maschinen anordnen...

15. Mai 2010 - 8. Versuch, Abgesang auf einen Maulwurf

Beim Frühstück sieht es ganz so aus, als würde man heute wirklich ums aufbauen herumkommen und der Wetterbericht recht behalten. Unserer Trauer verleihen wir alle Ausdruck mit einem Requiem für einen ertrunkenen Maulwurf (s. Blog gestern), über 10 Minuten und 41 Sekunden mit mehr oder weniger (eher weniger...) stiller Anteilnahme –na ja, beim kauen ist man halt staad- zelebriert von „The Doors“



Zum Briefing pünktlich um zehn hat sich Quaxi schon gar nicht sehen lassen. Da es draußen schon beginnt zu regnen reicht auch Martin aus um den letzten Tag offiziell abzusagen und die Siegerehrung auf 14.00 vor zu verlegen.

Alle sind nachfolgend mit packen beschäftigt, das Gros der Meute will direkt im Anschluss das Weite suchen. Für den einen oder anderen Einkaufsbummel in Feldkirchen soll auch noch Zeit gewesen sein. So manch ein Urlaubsgepäck bedingt wirklich Großraumlimousinen, da soll es Flieger geben die schleppen einen kompletten Tintenstrahldrucker in OVP mit sich herum...

Vor der Arbeit (Siegerehrung) noch das Vergnügen (Mittagessen), bei einer letzten Runde Leckereien im Fly In (eindeutiger Favorit: Calamari...) ist auch noch Zeit für den einen oder anderen Ratsch. Spaß beiseite, auch die Siegerehrung war Spaß, in gewohnt lebenswerter Weise wurden alle Teilnehmer des 18. AAC vom Martin gewürdigt; die Piloten ihrerseits hatten für das gesamte Team gesammelt und so machten viele Geschenke die Runde.

Da man auf drei Wertungstage für jede Klasse zurückblicken konnte, war der Wettbewerb ja auch ein solcher und es bleibt die Hoffnung, das bei einer 19. Neuauflage Ende Mai nächsten Jahres das Wetter vielleicht noch ein bisschen mehr mitspielt.

Im Anschluss begann dann das große Ausfliegen, Schreiberlings Trennungsschmerz die Rache des oberbayerischen Heizungsbauers betreffend hielt sich nach der Anhängeraktion an A-Marc's BMW ob der gelungenen Stützradkonstruktion in starken Grenzen.

Da die Wetteraussichten für die zweite Woche Urlaub auf der Alpennordseite mehr als bescheiden sind und hier in Kärnten für Wochenbeginn mit drehen auf eine Nordwestlage wenigstens Aussicht auf ein wenig fliegbares Wetter besteht hält Schreiberling die Flagge des AFZ auf der Südseite noch ein paar Tage hoch und arbeitet zwischenzeitlich mit Kärntner Leckereien noch etwas an der Flächenbelastung für Starkthermiktage.

Ich danke der SGSM für die Verfügung-Stellung des nötigen Raumes, um mich abseits von Betriebsratszeitung und der Zeitschrift Segelfliegen, (noch) einmal anders kreativ austoben zu können; insbesondere Marc für das redigieren, das aufpeppen mit Fotos und Links sowie das einstellen. Natürlich auch allen freiwilligen und unfreiwilligen Ideengebern für meine literarischen Ausflüsse.....

Vielleicht bis nächstes Jahr an gleicher Stelle und auf gleicher Welle !!!

Missglückte Außenlandung.

Glück im Unglück hatte unser Mark Christmann (K-Mark) mit seiner Kestrel bei einer Außenlandung am 9. Mai 2010.

Segelflugzeug in Hart abgestürzt

Zeitungsbericht

Am Sonntagnachmittag stürzte der Segelflieger im Raum Hart, im Bezirk Villach Land, ab. Der Pilot aus Deutschland wurde an der Hand verletzt. Auch ein Villacher machte eine Notlandung.



Am Sonntag flog ein 38-jähriger Pilot aus Deutschland mit seinem Segelflieger im Rahmen des Alpen-Adria-Cups, einem Segelflug-Wettbewerb. Im Bereich von Hart, nahe Arnoldstein, geriet er in eine ungünstige Thermik. Der Pilot ging in einen Kreisflug über und versuchte so, das Flugzeug auf einer Wiese zu landen. Beim Landeanflug bekam er Rückenwind und so grub sich einer der Flügel in den Boden ein, es kam zu einer Bruchlandung und das

Cockpit zerbrach. Der 38-Jährige zog sich Splitter im Arm zu und wurde von der Rettung ins Krankenhaus gebracht. Am Flugzeug entstand ein Totalschaden, der sich auf etwa 20.000 Euro beläuft.

Zum Flug

Mark Christmann

Nach dem Start in Feldkirchen erwartete die Starter der offenen Klasse eine Basishöhe von knapp 2000m mit eingelagerten Schauern und mäßiger Südströmung. Um 11:00 wurde der Start freigegeben und um keine Zeit gegenüber dem knappen Wetterfenster zu verlieren flog ich auch gleich ab.

An Schauern vorbei ging es zuerst nach Süden um die Kontrollzone Klagenfurt um dann anschließend nach Osten Richtung Ferlach abzubiegen. Auch auf dem Weg zum Dobratsch flog ich umgeben von weiteren Wettbewerbspiloten. Hier fiel ich, wie wohl einige andere auch auf den gemeldeten Südwind am Dobratsch rein. Dieser ging sehr mäßig, Achten zu fliegen lohnte sich nicht. Den Leebart ignorierte ich und hoffte auf eine bessere Westseite welche dann aber ebenfalls kein verwertbares Steigen brachte. Nach einigen Versuchen fand ich mich in der Platzrunde von Nötsch wieder. Da ich noch etwas Höhe hatte versuchte ich es über der Kohle oder Kiesverladung westlich des Platzes wo bereits mehrere Minuten durch ein Wolkenloch die Sonne schien. Aus dem halben Meterchen wurden schnell 1.5Meter Steigen und ich konnte wieder auf 1400m steigen.



Der zweite Schenkel der Aufgabe führte über das Gailtal bis ans Ende des Lesachtals. Während ich meine Kreise drehte sah ich den Schauern dort zu wie sie das ganze Tal einregneten und ich beschloss abzubrechen und nach Feldkirchen zurückzukehren. Im Gegensatz zu meinem Vorbeiflug vor einer halben Stunde lag nun auch der Dobratsch in der Sonne und ich flog guter Dinge darauf zu. Nicht dass der Hang nun weniger trug nein es ging mit 2m bergab. So bestand keine Chance mit meiner verbleibenden Höhe die andere Seite des Berges zu erreichen. Was aber schon mal geklappt hat könnte ja wieder gehen und landbar sahen die Wiesen und Äcker in Richtung Hart (den Namen des Dörfchens habe ich erst nach dem Crash erfahren) ebenfalls aus. Also nichts wie weg von dem fiesem Berg.

Die Ankunftshöhe über Grund erschreckt mich gerade beim analysieren des Loggers – 260m! Keine Zeit mehr zum Thermiksuchen, nun muss die Wiese passen. In Google vermessen ist die Wiese 400m lang. Ein Lenkdrachenflieger zeigt die Windrichtung an das passt. Ich fliege seit über 10 Jahren ebenfalls solch große Drachen und dieser stieg nicht gut – also höchstens 10km/h Wind. Nun ab in den Gegenanflug. Verdammst da steht eine Telegrafenerleitung im ersten Fünftel der Wiese. Das klappt nicht! Beim Überflug über die ebenfalls vorhandene Hochspannungsleitung die meine schönen Landefelder in Nord und Süd teilt ist ein Acker mit freiem Anflug, allerdings mit Rückenwind. Die Analyse des Loggers lässt im Nachhinein eher auf 20km Wind aus West schließen! Vom Gegenanflug in den Queranflug. Die Perspektive für den Anflug auf den Acker stimmt überhaupt nicht - ich bin zu hoch!!! Nach hinten Strecken ist nicht möglich da dort nun im Süden die Hochspannung lauert. Ein Linkskreis und noch mal anfliegen. Nun passt die Höhe Eindrehen in den Endanflug in 30m über Grund, Landeklappen setzen, die linke Fläche sackt weg Knüppel nach Vorn.

Ich bin Passagier. Die Kestrel zeigt Abkippen an, ich kenne es auch aus Thermikflügen. Kommt der Knüppel nach vorn so wird die eingeleitete Trudelbewegung beendet und sie lässt sich nach der Korrektur wieder Steuern.

In Bodennähe erlebe ich dieses Verhalten zum ersten Mal mit diesem Flieger und der Einschlag der linken Fläche kommt vor dem Abfangen. Bruchteile einer Sekunde später bohrt sich der Rumpf im 30° Winkel in den weichen Gerstenacker. Mit einem lauten Krachen, wie ich es eigentlich nur von Holz kenne, verabschiedet sich die Fläche vom Rumpf und nimmt



Kanope und Haube gleich mit. Ein Überschlag folgt und mit dem Kopf nach unten in den Acker gedrückt rutsche ich bis ich auf der Seite zum liegen komme. Erde spuckend taste ich mich ab. Nachdem Arme und Kopf ok scheinen, schnalle ich mich los und steige aus. Ich bin sehr traurig wie mein Flieger daliegt.

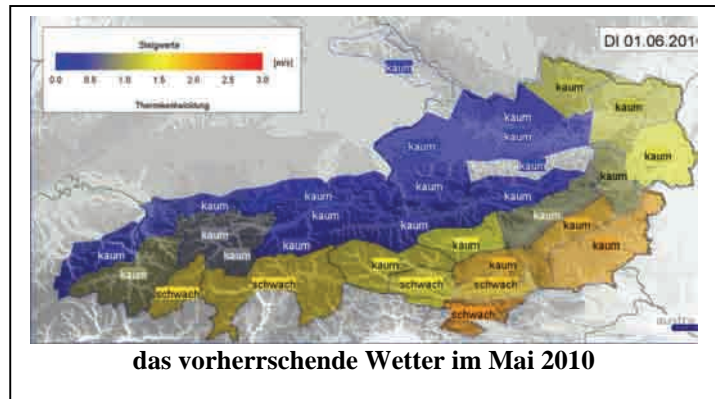
Der Flieger ist kaputt, ich lebe.

Flugwetter 2010

Die Hoffnung stirbt zuletzt.

Bot schon der April kein Wetter für die Streckenfliegerei, gerade mal 3 vernünftige Tage gab es, dann setzt man seine hohen Erwartungen halt auf den Mai. Von diesem Wonnemonat erwartet man sich Sonnenschein und gutes Streckenflugwetter, und was bekommt man? Regen, Kälte und eine miese Laune.

Aber im Juni wird es bestimmt anders. Ja anders wurde es aber nicht gerade in unserem Sinne.



Der Windsee in Unterwössen

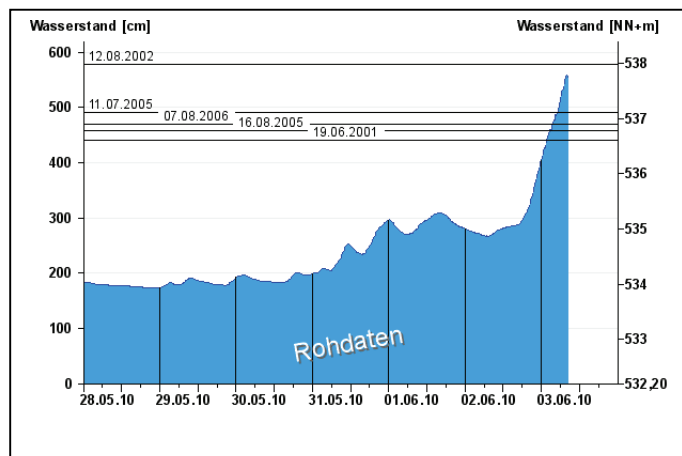
Ist er nicht romantisch, unser Windsee?



Na ja, ich geb es ja zu, von unserer Unterkunft aus betrachtet ist er weniger reizvoll.



Am 3.6. war es mal wieder so weit. Entgegen der Vorhersage vom 2.6. abends stieg der Pegel der Tiroler Ache sprunghaft an und war um 08:45 Uhr nur noch ca. 13 cm vom Rekordstand 2002 entfernt.



Peter Stahl und Bernd Jäger waren vor Ort und haben zusammen mit den Fliegerfreunden von der DASSU soweit alles getan, was zur Herstellung von Hochwassersicherheit getan werden konnte

Der Hängerplatz wurde evakuiert, die KYSI in der Halle wurde aufgebockt und die letzte am Boden befindliche LS4 bekam einen erhöhten Platz.

Dank der Aufhängevorrichtung unseres Werkstattteams Detlef Rothe und Mark Christmann hingen der Duo,

die ASW 20 und die zweite LS4 sicher unter dem Hallendach. Die LS6 war in Noetsch, da das Wetter dort einige fliegbare Tage versprach.



Unsere Traunsteiner Freunde überlegen sich schon, ob es nicht sinnvoll ist, ihre Dimona mit Schwimmern auszustatten und üben deshalb den Kontakt mit dem Wasser.

Da derartige Überlegungen in Vereinen meist zu endlosen Debatten führen, hatte die Ache ein Einsehen und half bei der Meinungsfindung nach.

Sie zog sich im Eiltempo in ihr Bett zurück.

DEUTSCHE HÖHENSEEFLIEGERSCHULE Unterrossen 410° 2010-05-09 CEST 09:05:00



9 Uhr

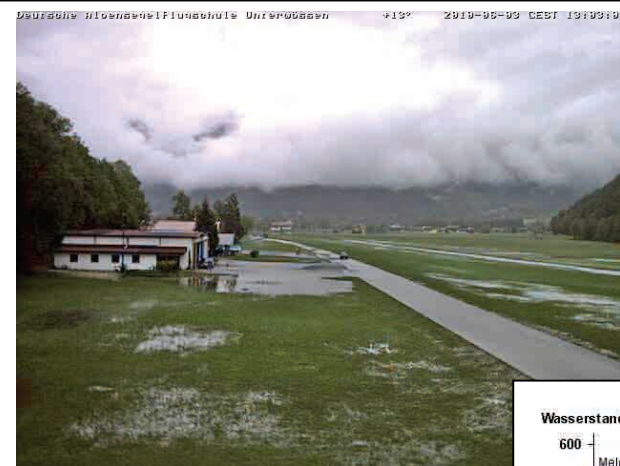


10 Uhr

DEUTSCHE HÖHENSEEFLIEGERSCHULE Unterrossen 412° 2010-05-09 CEST 11:05:00

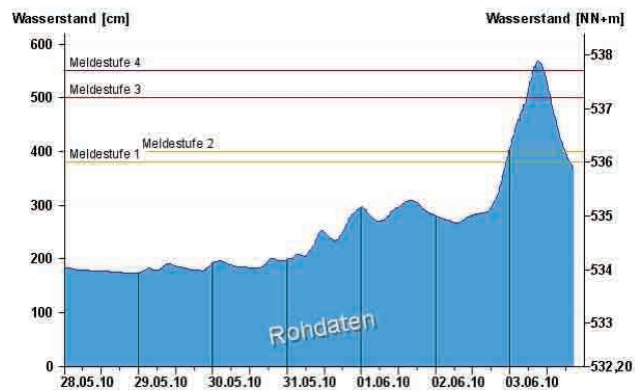


11 Uhr



13 Uhr

Vermutlich haben unsere Traunsteiner Seefahrer bei diesem rasantem Verschwinden des Windsees noch rechtzeitig das rettende Ufer erreicht, sie wurden ja schließlich wie alle anderen für die Beseitigung der Schlammmassen, die uns wieder einmal die Ache hinterließ, benötigt.



“Hej Hej – Nach Norden und nicht immer geradeaus“ Mit der Dimona in Norwegen und Schweden 2010



9. - 17.07.2010 Hans Schreck und Peter Stahl

Geflogen auf der freundlicherweise zur Verfügung gestellten Super Dimona TC100 der SFG Siemens München e.V.

Auch wenn das Frühjahr 2010 am Alpenrand extrem gemischtes Wetter gebracht hatte, so hofften wir doch auf ein neuerliches Skandinavienhoch wie im Juli 2009, als uns die Karten fehlten. Dieses Jahr waren wir vorbereitet und hatten als „Wunschziel“ die Lofoten im GPS.



Tag 1 Unterwössen – Jena – Purkshof – Stralsund

Aufgrund der langen Flugstrecke starten wir schon am Freitag, und fliegen bei bestem Wetter nach Norden. Auf Nordkurs, via VOR Millberg, Regensburg, Weiden und östlich an der CTR Hof vorbei geht es nach Jena, wo wir nach 2:30 h einen Tankstopp einlegen.

Geplant ist in Stralsund zu übernachten, da der Platz Mogas hat und zudem nahe an der Stadt liegt. Leider erreichen wir niemanden vorab (PPR) per Telefon. Alternativ loggen wir Purkshof bei Rostock in unser GPS ein.



Nordwärts vorbei an Laucha, wo einige Segelflieger bereits eifrig am Überlandfliegen sind, fliegen wir entlang der Saale über Bernberg bis Schönbeck. Ab Magdeburg folgen wir nun der Elbe, überfliegen Tangermünde und nehmen nun direkt Kurs auf den Plauer See, welcher sich bereits am Horizont abzeichnet.



Der Controller von Laage (wo auch das Eurofighter Jagdgeschwader 73 stationiert ist) begrüßt uns mit einem friesischen „Moin, Moin“, und genehmigt uns auch ein Midfield Crossing. Es ist aber kein Betrieb und auch kein Eurofighter zu sehen.

In Purkshof können wir auftanken, und der nette Flugleiter kennt die Telefonnummer des Platzrestaurants in Stralsund („Alles klar, die Dame lässt euch dann rein“). Also hüpfen wir noch mal die 20 min nach Stralsund, denn dort kommt man leichter in die Stadt.

Am Platz vertäuen wir die KYSL und bekommen ein Zimmer in der Unterkunft direkt am Flugplatz. Zu Fuß sind es ca. 45 min in die Altstadt, wo wir nach einem Rundgang durch die Stadt den Abend am Hafen bei Fisch, Krabben und einem Störtebeker Schwarzbier, dem „Bier der Gerechten“, ausklingen lassen.





Tag 2 Stralsund – Varberg (SE) – Kristiansand (NOR)

Heute Morgen hat Hans bereits den Wetterfrosch bei „pc_met“ befragt. Und als der signalisiert, daß das gute Wetter bis Südnorwegen halten wird, plotten wir einen Kurs über die Ostsee nach Malmö und weiter bis Kristiansand. Nach einem ordentlichen Frühstück nebst telefonischer Aufgabe des Flugplans legen wir die Schwimmhilfen an, und heben ab mit Kurs Nord. Vor der Ostseequerung und weil wir schon mal da sind, umrunden wir das Kap Arkona auf Rügen, dann geht es in 1500 ft über den Meldepunkt SALLO in den schwedischen Luftraum.



Sweden Control genehmigt unseren Wunschkurs entlang der Öresundbrücke und Malmö Stadt mit dem Torso Tower am Hafen und weiter nordwärts der schwedischen Westküste entlang. Nach 2:10 h ist unser Zwischenstopp, das Flugfeld Varberg erreicht. Hans hatte vorher angerufen um sicherzustellen, dass wir auch Benzin bekommen. Während Peter die skandinavische Kaffeekultur kennenlernt hat, gibt Hans den Flugplan unter der zentralen Telefonnummer auf. Dabei bleibt noch etwas Zeit die Oldtimer am Parkplatz zu bewundern.





Weiter geht an es der schwedischen Westküste bis kurz vor Göteborg, bevor wir auf Westkurs drehen um für die nächsten zwei Flugstunden über die Nordsee, das Kattegat und das Skagerrak, vorbei an der Nordspitze Dänemarks zu unserem heutigen Ziel Kristianstad „Kjevik“ zu fliegen.

Obwohl wir weiterhin tief fliegen, nimmt uns der Gegenwind fast 40km/h Fahrt über Grund. Vor der FIR Grenze verlieren wir Sweden Control im Funk. Da in Südnorwegen Rückseitenwetter herrscht, sehen wir schon aus 80km die Küstenlinie. Oslo Control übergibt uns an Kjevik, wo wir problemlos landen, tanken und parken. Leider nimmt die automatische Shellstation unsere neue Statoil Tankkarte nicht,

dafür aber die Mastercard. Für ca. €100,- kaufen wir die Weekly Season Card für Norwegen, welche die Landengebühren an allen AVINOR Plätzen, aber nicht allen anderen Landeplätze in Norwegen abdeckt.



Heute sind wir bei Hans' Freund Tellef eingeladen zu übernachten, der ein Ferienhäuschen auf der Insel Randöya hat. Die versprochene Abholung per Boot ist aufgrund des Windes und Wellengangs nicht möglich, so holt er uns per Auto ab und wir setzen per Boot nur die letzten 400m über. Das Ferienhaus ist ein originales Lotsenhaus aus dem 18. Jahrhundert, an dem heute nichts mehr verändert werden darf. Im Sonnenschein essen wir mit der Familie im Freien zu Abend, später machen wir eine Bootstour durch die Schären. Bei diesem Wetter versteht man, warum die Norweger im Sommer zu Hause Urlaub machen!



Tag 3 Kristiansand (NOR) – Skien (NOR) – Notodden (NOR)

Die starke Südströmung hat eine angekündigte Warmfront schneller als uns lieb ist vorangebracht. Die Front ist mit ca. 35 kt hereingezogen. Schon früh morgens beginnt es ab 06:00 Uhr zu nieseln, und bis wir am Flughafen ankommen, regnet es richtig. Gegenüber gestern ist die Wolkenbasis von 7.500 ft auf 600 ft abgesunken und liegt im Bergland auf. Ein Weiterflug Richtung Norden wie geplant ist somit nicht möglich. Nach genauer Wetteranalyse entscheiden wir uns Richtung Oslofjord zu fliegen, aber erst nach 12:00 erscheint uns ein Abflug möglich.



Mit Special VFR heben wir ab und verlassen die CTR. Bei guter Flugsicht aber immer zwischen 500-800 ft geht es stetig der Küstenlinie entlang ostwärts bis Skien, wo wir dann über den weiteren Flugweg entscheiden wollen. Die Basis hebt sich nur zögerlich an, wird tendenziell „scattered“ wohl bedingt durch das Lee der Berge. Der Lufthavn Skien liegt auf einer Anhöhe am Ende eines kleinen Fjords, doch bei der geringen Basishöhe heißt es Aufpassen beim Einflug in den Kanal, denn in Norwegen gibt es jede Menge Leitungen, viele davon ohne Warnmarkierung. Auch die Platzrundenhöhe fällt eher niedrig aus. Vorerst ist an einen Weiterflug im Landesinneren nicht zu denken, da dort die Wolken aufliegen.

In Skien machen wir „Kaffee“ Pause, und hoffen nach der abziehenden Front später weiterzukommen. Bestärkt durch die Einschätzung des Controllers schleichen wir uns abends entlang des Taleinschnitts und der Seen nach Notodden. Die Landebahn hat eine Anlegestelle für Wasserflugzeuge, außerdem sollte man erst nach der Straße in Bahnmitte aufsetzen, auf welcher reger Autoverkehr herrscht. Außer der Heddal-Stabkirche ist in Notodden nicht viel zu sehen, aber es gibt Benzin und einen Platz für unser Zelt. Es ist vom Flugplatz aus etwa gleichweit zur Stabkirche oder in den Ort und Hunger und Uhrzeit entscheiden gegen die Kirche.



Nach einem Fußweg von 40 min sind wir im Ort und haben die Wahl zwischen mehreren Kebabbuden. Die norwegische Variante dieses Gerichts wird anders als bei uns nicht am Spieß, sondern auf einer Herdplatte angebraten, und mit Mais und Grillsoßen in eine Tortilla eingepackt. Es schmeckt trotzdem. Anschließend schauen wir uns das WM-Endspiel in einer urigen Kneipe mit Einheimischen an, das urige Bier dazu kostet genau € 9,-.



Heute ist dies auch egal.

Später schlagen wir unser Zelt am Hängerstellplatz des Flygklubb auf, leider ist niemand da. Bei tief hängenden Wolken gehen wir zu Bett, und hoffen auf Wetterbesserung.

Tag 4 Notodden (NOR) – Fagernes (NOR) – Røros (NOR) – Trondheim (NOR)

Schon zeitig weckt uns die Helligkeit, und auf den ersten Blick sehen wir: CAVOK, das Wetter hat wieder einmal mit sagenhafter Geschwindigkeit gewechselt. Das Zelt ist schnell abgeschlagen, nach einem Kaffee im „Shell Cafe“ geht es zum Flugplatz. Notodden als privates Airfield ist nicht durch die Weekly Season Card abgedeckt, dafür ist die Landung frei. Wir zahlen noch die Parkgebühren und machen die Maschine klar.



Nach dem Start in den wolkenlosen Himmel geht es nach Norden. Wir hoffen, dass die schnell abziehende Front uns erlaubt über die Berge in einige der bekannten Fjorde einzufliegen. Über den Tinnsjø geht es an der E40 entlang. Jetzt sind wir in Norwegens Hochland angekommen und fühlen einen Hauch Buschfliegerei wie in Alaska. Die Landschaft hier ist wenig besiedelt, durchsetzt mit unzähligen Seen und Wäldern. Das Niveau steigt schnell auf 4.000 ft und mehr an; - gestern wären wir hier nicht durchgekommen - und schnell bleibt auch die Baumgrenze zurück. Felsen, Moosflächen und

Hochmoore wechseln sich ab; die höchsten Berge sind auch um diese Jahreszeit mit Schnee und Eis bedeckt.

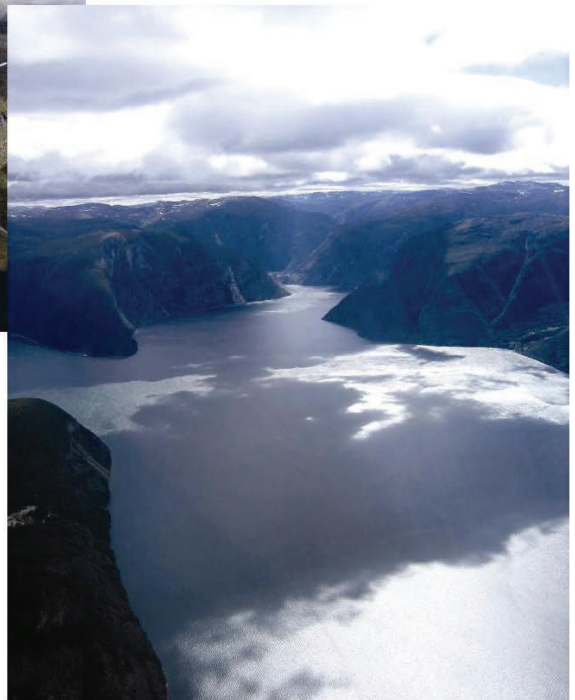
Mittlerweile sehen wir im Westen wieder Bewölkung, die der Westwind von der Küste aus in die Berge drückt. Wir folgen der E50 auf Nordwestkurs bei ordentlichem Gegenwind ins ansteigende Terrain, mit Ziel Aurland am Ende des Sognefjords. Schon bald fliegen wir in 5.000 ft dicht an der Wolkenbasis und hoffen, dass die Bewölkung am Pass zum Fjord nicht aufliegt. Immer näher steigt die Straße herauf, wir halten die Augen offen nach Stromleitungen. Das Tal wird enger und wir versetzen auf eine Talseite, um Platz zum Wenden zu

haben. Nach einer weiteren Biegung hoffen wir den höchsten Punkt erreicht zu haben. Nun verschwindet die Straße im Tunnel, doch die Wolken liegen auf – keine Chance! Wir steigen durch eine Wolkenlücke 2.000 ft höher um einen Blick „On Top“ zu werfen:



Nach Westen steht eine fast geschlossene Wolkendecke, damit ist der Abstieg in den Fjord nicht machbar. Also, zurück nach Osten, um es weiter nördlich über Laerdal erneut zu versuchen. Tatsächlich scheint hier die Südwestströmung das Tal weniger anzustauen, und bald wird klar, dass hier der Weiterflug funktioniert: der Sognefjord kommt in Sicht! Wir steigen ein wenig ab und fliegen über Laerdalsøyri in den Fjord.

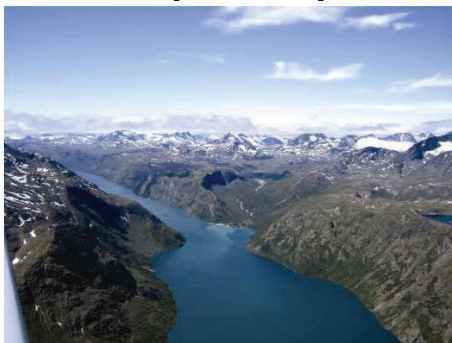
Die Stimmung ist faszinierend, die Wolken liegen auf den höheren Gipfeln um den Fjord herum auf, trotzdem fällt die Sonne durch Lücken auf das Meer. Gegenüber kommt der Flugplatz Sognefjord Haukasen auf einer 1.500 ft hohen Klippe ins Blickfeld.





Wir drehen nach Nordosten ab, und fliegen über den Ardaslfjord wieder ab. Dann geht es mit fast 40km/h Rückenwind nach Osten zum Tankstopp in Fagernes.

Bei einer Tasse Kaffee holen wir das Wetter ein, und planen die weitere Strecke wieder nordwestwärts zum Geirangerfjord. Über den Brygdin See geht es nun zur E15 und weiter westwärts wieder unter geschlossener Bewölkung hinauf ins Gebirge. Am Langvatnet gabelt sich die Straße und wir folgen der A63 nach Geiranger. In 400 ft über der Passstraße geht es niedrig dahin.



nach unten weg, und wir sehen in den Fjord unterhalb der tiefer stehenden Bewölkung.



Nach der nächsten Biegung muss es sich entscheiden: entweder schaffen wir die Passhöhe oder es heißt umdrehen. Und tatsächlich fällt die Straße in Serpentinaen steil



Wir nehmen das Gas heraus und fallen mit der Straße hinab von 5.000 ft auf 2.500 ft. In Geiranger liegen mehrere Kreuzfahrtschiffe vor Anker, so bekannt ist dieser Fjord mittlerweile. Wir fliegen ein Stück in den Fjord hinein, beidseitig eingerahmt von den mehr als 1.000m aufragenden hohen Wänden und zahlreichen Wasserfällen wie den "sieben Schwestern". Leider lässt der Stratus keine Sonne durch, und es wird wieder feuchter.



So beschließen wir umzukehren, fliegen zurück an das Fjordende – immer auf Verschlechterungen achtend – und können erst kurz vor der Passstraße durch das Wolkenloch wieder hinauf zum Pass steigen.

Auf Ostkurs geht es dann nach Røros, der einzigen Bergstadt Norwegens auf 630 m Seehöhe. Neben seinem rauen Klima ist Røros für seine bestens erhaltene alte Bausubstanz und als UNESCO Welterbe bekannt. Über dreihundert Jahre wurde Kupfererz abgebaut und verhüttet. Wir parken die Maschine und gehen zu Fuß ca. 20 min ins Zentrum.



Über die Jahrhunderte wurde viele ausländische Bergbauspezialisten angeworben, darunter auch viele Deutsche. Deren Nachfahren leben heute noch in Røros, sodass man immer noch deutschen Namen begegnet.

Trotzdem bezeichnen Einheimische Røros aufgrund des Stadtbilds manchmal als die „norwegischste aller Städte“, und dem können wir nur beipflichten.



Als Übernachtungsstopp ist uns Trondheim aber dann doch lieber, und so starten wir abends noch einmal für den kurzen Flug von 40 min. Vaernes ist der viert größte Flughafen in Norwegen, trotzdem bekommen wir den freundlichsten Service. Auftanken per Self-Service und Parken gehen fix, dann fährt uns der „Ground Handler“ von der Maschine direkt zur Bahnstation. Da das Wetter eher unsicher angesagt ist, besorgen wir uns eine Übernachtung im Interrail Center, einer großen Jugendherberge im Zentrum. Und Internet ist inklusive.



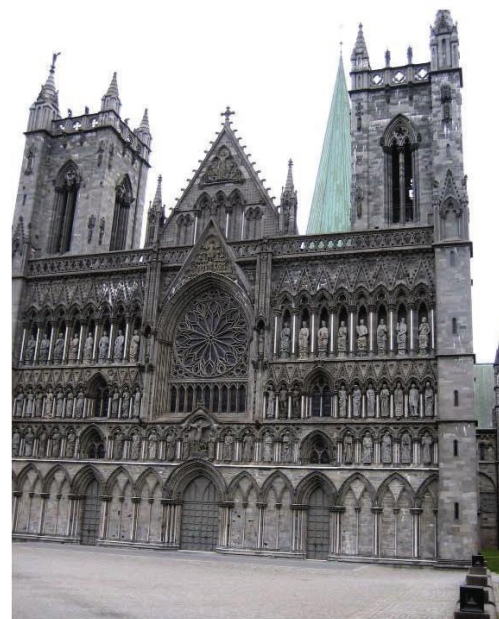
Abends treffen wir Erik, einen Kollegen von Hans dem wir von Røros aus eine Nachricht hinterlassen hatten. Am umgebauten Werftgelände Solsiden ist viel los, und nach dem Essen zeigt uns Erik die Stadt. Auch wenn wir noch nicht nördlich des Polarkreises sind, so liegt Trondheim doch am 63. Breitengrad, so etwa auf Höhe von Island. Es ist erst dämmerig, als wir um 00:30 nach Hause gehen.



Tag 5 Trondheim (NOR) flugfrei

Kurz nach dem Aufstehen werfen wir einen Blick aufs Wetter, und wie erwartet wird es heute nichts werden mit dem Weiterflug: niedrige Schichtbewölkung in 600- 800 ft, eingebettete CBs und Regen. Wir beschließen heute am Boden zu bleiben, frühstücken ausgiebig und machen eine zweite Stadtbesichtigung bei Nieselregen und 13°C – die Fleecejacke ist ein Muss. Der über dem Grab von König Olav dem Heiligen erbaute imposante Nidarosdom war bis zur Reformation das Ziel vieler Pilger und im Mittelalter von ähnlicher Bedeutung wie Santiago de Compostela. Auch heute ist er wieder ein Touristenmagnet, wenn auch im Inneren recht düster. Nebenan kann man eine Waffensammlung und das Widerstandsmuseum besichtigen.

Wir lassen uns am Hafen die frischen Krabben schmecken, versagen uns aber das Vergnügen in das völlig überfüllte Hallenbad am Ende des Piers zu gehen. Den Abend beschließen wir bei einem „zünftigen“ Italiener. Im Café der Jugendherberge bekommen wir zum ‚Lettöl‘ noch gratis einen Gig einer Fifties/Punk/Rock-Band. Draußen regnet es wieder oder gefühlsmäßig „noch immer“.



Tag 6 Trondheim (NOR) – Stockholm (SE)

Der Höhentrog über Trondheim ist über Nacht nicht viel weitergekommen. Auch für die kommenden Tage ist nach Norden das Wetter feucht und eher schwierig vorhergesagt. Aufgrund des Zeitplans streichen wir die Lofoten und planen Richtung Schweden zum seit Tagen stabilen sommerlichen Hoch zu fliegen. Die norwegische Bergkette hat östlich von Trondheim eine Lücke, über diesen Pass wollen wir heute versuchen in besseres Wetter zu kommen. Die lokalen Bedingungen sind aber immer noch schlecht, und so nehmen wir uns viel Zeit um mit dem Flygbuss nach Vaernes zu fahren, die Maschine klar zu machen und den Flugplan aufzugeben. Gegen 13:00 starten wir endlich. Wir erbitten einen Abflug über das Anflug NDB Flornes, da wir direkt der E14 und dem Tal nach Osten folgen müssen; und natürlich hängen hier die dunkelsten Wolken. Mit dem OK des Controllers tasten wir uns in 900 ft zwischen vereinzelt Schauern an der Wolkengrenze entlang. Die Sicht ist OK, aber bald liegen die Wolken in unveränderter Höhe links und rechts an den Berghängen auf, doch der Talboden steigt kontinuierlich an. Nach 15 min kommt Meraker (Flugfeld Qian) in Sicht, wo es notfalls noch eine Landemöglichkeit gibt. Endlich hebt sich Stück für Stück die Wolkenbasis und es trocknet langsam ab, als es hinauf zum Pass bei Storlien an der schwedischen Grenze geht, was uns nun erlaubt der Straße in gleichbleibender Höhe über Grund zu folgen. Wegen unserer niedrigen Flughöhe erreichen wir weder die norwegische noch die schwedische FIS, und so melden wir unseren Grenzüberflug erst nach weiteren 20 min. Mit dem Queren der Berge bessert sich das Wetter nachhaltig. Mit dem Rückenwind in 3.500 ft machen wir jetzt gut 220 km/h Reise. Die nächsten 1:30 h geht es durch die ‚Mountainous Area‘ von Schweden der E14 entlang. Sollte hier der Motor Probleme machen, sind die Seen wohl noch die beste Option. Ab der Kontrollzone von Östersund kommt die Sonne heraus. Wir hatten geplant in Sundsvall an der Ostküste zwischenzulanden, haben aber dank des Rückenwindes nun die Reichweite auch direkt nach Stockholm zu kommen. Wir ändern unseren Flugplan und



fliegen bei strahlendem Sonnenschein entlang der schwedischen Ostküste Richtung Süden. Jetzt schwitzen wir doch ganz tüchtig bei mittlerweile 27°C aber eine Fleecejacke unter der Schwimmweste wird man im Cockpit nicht los. Es geht über die Bucht von Gävle, und dann in die TMA von Uppsala.

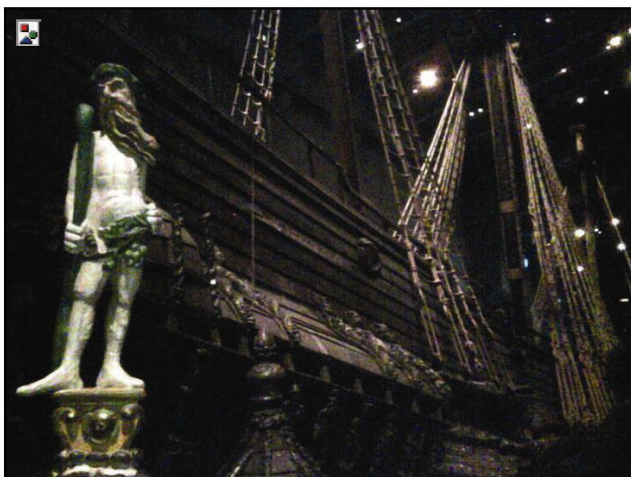
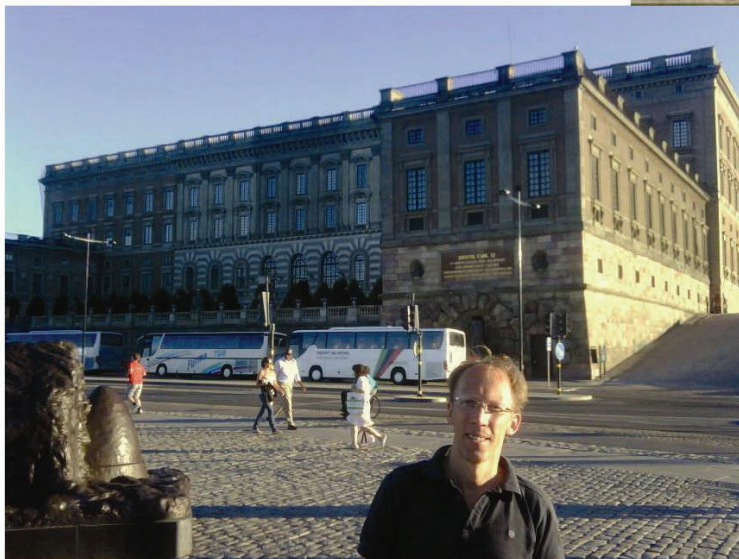
In Stockholm gibt es neben Arlanda International gleich vier weitere Flugplätze. Unser Ziel ist der Flughafen Bromma ca. 6 km vom Zentrum entfernt. Sweden Control ist nett und gelassen wie eigentlich alle Controller auf dieser Reise („Are you aware of the aerial details?“ <Yes> „OK, procede and keep outside of CTR“). Wir bleiben trotz Transponderkontakt schön brav in 1.000 ft und östlich der CTR von



Arlanda. Schlussendlich geht es dann auf dem VOR TEB (Tebby) Radial 222° nach Bromma. Die Platzrunde erfolgt mit Blick auf die Altstadt. Nach

dem Tanken an der Self-Service Station, und dem Verzurren der Maschine sitzen wir im Flygbuss. Hans hatte in Trondheim per Internet einige Hostels recherchiert, und noch bevor der Flygbuss abgefahren war, haben wir ein Zimmer auf der Gamla Stan nahe der Altstadt. Die Fahrt zur Central Station dauert 10 min, den Rest zum Best Hostel gehen wir zu Fuß. Erst ist niemand an der Rezeption, dann hören wir die frohe Botschaft, dass bereits alles vergeben sei. Trotz Anruf? Nach einigen Windungen lässt sich der Mann erweichen und gibt uns das beste Zimmer zum gleichen Preis; so ist es recht!

Anschließend genießen wir den Rundgang durch Gamla Stan, Södermalm und Östermalm. Um diese Jahreszeit ist die Lage am Wasser („Venedig des Nordens“) nicht zu schlagen. Die Stockholmer stöhnen über den angeblich heißesten Sommer seit 1994, wir finden die 29°C ganz prima und sitzen nachts noch lange in den Gassen der Altstadt.



Tag 7 Stockholm (SE) – Visby (SE)

Wir deponieren morgens das Gepäck im Hostel, und machen uns auf den Weg in das Vasa-Museum. Dieses Museum wurde um das 1628 gehobene Kriegsschiff herumgebaut, und zieht jährlich mehr als eine Million Besucher an. Die Vasa selbst ist mit 69m Länge und über 19m Höhe am Kastell von beeindruckender Größe,

wobei letzteres zu einem unguten Schwerpunkt geführt und das Schiff instabiler gemacht hat. König Gustav II Adolf hatte nach Kiellegung noch ein zweites Kanonendeck gewünscht (üblich war bis dato nur eines), was die Jungfernfahrt stark verkürzte; die Vasa sank 1628 nur 20 min nach dem Ablegen noch im Hafen von Stockholm. 333 Jahre später wurde sie gehoben, aufwendig konserviert und restauriert und seit 1990 ist sie im Museum für die Öffentlichkeit zugänglich. Auch die anderen Ausstellungen sind absolut sehenswert. Zurück nach Gamla Stan nutzen wir die Hafenfähre; Hafenrundfahrt inklusive.



Am Nachmittag fahren wir wieder nach Bromma, und bereiten den Abflug vor. Da wir über die Ostsee auf die Insel Gotland wollen, ist wieder ein Flugplan fällig. Nach dem Start fliegen wir auf Südkurs aus der Kontrollzone und verlassen über die Schären die Küste. 1:00 h später sind wir im Landeanflug auf Visby. Auftanken an der Self-Service Station, dann verzurren wir die Dimona. Aufgrund des schönen Wetters packen wir unsere Campingsachen und machen uns zu Fuß auf den Weg zum nahegelegenen Campinggelände am Strand. An einem terrassierten Hang mit Blick auf das Meer ist das Zelt schnell aufgestellt. Leider sind die Fahrräder am Platz alle ausgeliehen und der letzte Bus auch schon abgefahren, und so beschließen wir noch ein abendliches Bad in der Ostsee zu nehmen und Visby morgen anzuschauen. (Heute wissen wir, dass es einen Flughafenbus nach Visby gibt, und ein Zimmer oder der Campingplatz nahe der Altstadt die bessere Alternative gewesen wäre).



Tag 8 Visby (SE) – Älmhult (SE)

Morgens bereiten wir schnell die Flugplanung für den Abend vor, und fahren dann mit dem Bus ca. 5 km nach Visby Stadt. Die alte Hansestadt ist bekannt für ihren gut erhaltenen Stadtkern samt Stadtmauer. Wir deponieren unser Gepäck und frühstücken die bekannt guten Kanelbulle.



Beim anschließenden Stadtrundgang fallen uns die vielen Kirchenruinen auf, alle ehemals katholischen Ursprungs. Auf den Schildern liest man „... abandoned during the reformation“. Im bestens gepflegten Mariendom dürfen wir zufällig einem Konzert lauschen, welches von einem Mädchenchor



aus Deutschland gegeben wird. Später nehmen wir den Bus zurück zum Flughafen. Das Bezahlen der Landegebühr fällt schwieriger aus als erwartet, man will uns eine weitere Weekly Season Card verkaufen. Direkt bezahlen könnten wir nicht, aber die Rechnung würde nachgesendet. Im Briefing Room finden wir dann ein Schild mit demselben Hinweis. Nachdem die KYSI starkklar ist, geht es hinaus auf die Ostsee Richtung Öland wiederum mit Flugplan.



Wir fliegen über die Insel bis kurz vor Kalmar, dann erlaubt uns Sweden Control direkt Kurs auf Älmhult zu setzen. Diesen kleinen Ort am Möckelnsee in Smaland kennt jeder in Schweden, denn hier ist der Gründer von IKEA geboren und hier nahm das IKEA-Imperium seinen Anfang. Schade, dass wir schon an der MTOW Grenze sind; Frida und Svenja, die beiden Möbel wollten ja noch mit.

Wir haben morgens den Älmhult Flygklubb angerufen, um sicherzustellen, dass wir Sprit bekommen und übernachten dürfen. Nach der Landung auf der 500m Grasbahn kommt nach einem weiteren Anruf der Vorsitzende Peter angefahren und sperrt seine Tankstelle auf.



Netterweise bietet er uns an im Clubhaus zu schlafen, aber da alles sehr aufgeheizt ist, stellen wir lieber das Zelt auf. Auf Hans Frage welche Muster denn der Club so fliegt, zieht er

kurz den Hangar auf und wir sehen eine Pitts Special und zwei YAK-52. Peter erklärt schon mehr als ein Dutzend YAKs aus der Sowjetunion und Russland importiert, restauriert und weiterverkauft zu haben. Der Flygklubb tritt auch regelmäßig bei Airshows und den nationalen Kunstflug-Wettbewerben auf. Tatsächlich legt ein Kamerad abends in seiner Pitts noch eine Trainingseinheit ein. Danach machen wir einen ausgedehnten Abendspaziergang in den Ort und finden die beste Pizzeria von Älmhult und Umgebung.

Tag 9 Älmhult (SE) – Stendal Borstel – Regensburg Oberhub – Unterwössen

Heute wollen wir extra früh starten, um noch vor der angekündigten Gewitterfront nach Norddeutschland zu kommen. Leider rumpelt schon das erste Gewitter, als wir den Kopf um 05:00 aus dem Zelt strecken, genau auf Kurslinie nach Süden hin ist es finster schwarz. Nach genauer Radaranalyse sieht es aber danach aus, dass diese morgendlichen Entwicklungen keine Linie bilden und sich noch lokal umfliegen lassen sollten. Also geben wir dem Flugplan auf, packen alles schnell zusammen und starten, gerade als der erste Schauer niedergeht.

Wieder einmal geht es 800-1.000 ft tief in feuchter Luft dahin. Das Umfliegen der Gewitterzellen erfordert doch einige Kurskorrekturen und so weichen wir zuerst südlich dann westlich Richtung Hässleholm aus. Die Sicht bleibt auch in den Schauern akzeptabel, aber einige hohe und dünne Sendemasten, welche in die Wolken hineinragen erfordern doch etwas mehr Luftraumbeobachtung. Südwestlich Kristianstad wird es langsam heller, und wir nehmen unsere geplante Kurslinie auf. An der Südküste Schwedens hört auch der Regen auf und wir lassen die Front nun endgültig hinter uns. Über SALLÖ queren wir die FIR Grenze und verabschieden uns mit einem letzten „Hejdo“ von Sweden Control. Über der Ostsee liegt niedriger Seedunst, den wir in 3.000 ft überfliegen.



Südlich Rügen sinken wir wieder durch eine Wolkenlücke und ab der Ostseeautobahn kommt die Sonne heraus. Hier scheint die erste Staffel der Gewitterfront schon nachts durchgezogen zu sein und so geht es vor der nächsten Front problemlos bis zum Flugplatz Stendal Borstel. Heute geht gerade der Altmarkpokal zu Ende, eine Qualifikation zur deutschen Segelflugmeisterschaft 2011 in verschiedenen Klassen. Nach einem Tank- und Kaffeestopp befragen wir das Wetterorakel pc_met. In Bayern soll heute am späten Nachmittag die Gewitterfront erst noch ankommen, aber das sollte sich zeitlich bis Unterwössen locker ausgehen. Richtung Süden geht es nun auf der Kurslinie vom Hinflug via Magdeburg und Halle an der Saale nach Süden. Hof genehmigt uns ein Midfield Crossing, und via Weiden sind wir bald in Regensburg-Oberhub (genau genommen ist es ja Oberhub bei Regenstauf!).



Nach gelungener Landung auf dem „Flugzeugträger“ in Oberhub stärken wir uns mit einem Schnitzel, bevor wir die letzten 58 min nach Unterwössen in Angriff nehmen. Als dann in Unterwössen ab 16:00 ein gewaltiges Gewitter niedergeht, steht die KYSI bereits wieder blitzsauber in der SGSM-Halle.

Und beim Bier in der Unterkunft denkt man schon über alternative Routen bis hinauf zum Nordkap nach - für die nächste Tour?

Statistik

Gesamtstrecke (ca.)	4600 km
Gesamtflugzeit	29:13 h
Reiseschnitt	158 km/h
Verbrauch	16.9 L/h oder 10.7 L/100km

Ausrüstung

Jeppesen Trip Kits DK/NOR/SE, VFR Guide Schweden und Norwegen (kostenloser download)
ICAO Blätter München, Nürnberg, Berlin, Rostock, VFR Karten Malmö, Gävle, Stockholm, Lulea, Sundsvall, Kiruna, 1:250.000 Karten für Norwegen (da die normalen ICAO Karten seit Jahren vergriffen. Teuer!).
Jeppessen Karte Polen, VFR Low Level RNAV Charts.
Schwimmwesten, Signalkraketen, Zelt, Schlafsäcke, Isomatten, Erdanker mit Gurten, Werkzeug.

Unsere Erfahrungen beim Fliegen in Skandinavien

- Gerade an Küstengebieten kann sich das Wetter rapide ändern. Auch wenn man die Fliegerei in den Alpen gewohnt ist, der Meereseinfluss an der norwegischen West- und Südküste schafft andere Verhältnisse. Exakte Wettervorhersagen und deren gute Interpretation geben Sicherheit!
- Ein Smartphone/PDA mit vernünftigem Internetzugang und PCmet Account sind für die Flugwettervorbereitung extrem praktisch.
- Der Liter Avgas/Mogas kostete €1,61 in Jena und Purkshof, €1,69 in Varberg, €1,23 in Kjevik, €1,62 in Notodden, €1,89 in Fagernes, €1,89 in Bromma, €2,00 in Visby, €1,93 in Älmhult und €1,70 in Stendal. Bargeld ist immer die sichere Wahl, gerade an kleinen Plätzen.
- Lande/Parkgebühren:
Weekly Season Card Norwegen ca. € 106 (844 NOK), ansonsten 200 NOK pro Landung.
Weekly Season Card Schweden ca. €86 (800 SEK), ansonsten 250 SEK pro Landung an den größeren Flugplätzen. Die WSC deckt aber nicht alle Plätze ab.
- Zum Start-up/Anlassen sollte man sich in Norwegen eine Freigabe holen.
- Die Tankstationen auf größeren Plätzen sind in der Regel für Selbstbedienung eingerichtet, und akzeptieren die meisten Kreditkarten. Carnets von Shell, Statoil, BP etc. gehen manchmal, aber nicht immer.
- TMAs sind oft Luftraum C, deshalb auf Freigaben achten.
- Für Flüge von/nach Gotland ist auch innerhalb Schwedens ein Flugplan erforderlich.
- Aus dem Schengenraum gibt es nach Dänemark und Schweden keinen Zoll-Flugplatzzwang (Airport of Entry), jedoch nach Norwegen. Ein vereinfachtes Verfahren für kleine GA-Flugzeuge erlaubt es, den Flugplan mindestens 4h vor Ankunft/Abflug an den norwegischen Zoll zu faxen. Nach deren Freigabe (d.h. keine Einwände) kann auch auf anderen Plätzen ein/ausgereist werden (siehe VFR Guide 2010 Norwegen).
- Aufgabel/ Schließen des Flugplans: zentralisierte Telefonnummern beachten (siehe VFR Guides)

Nützliche Links

VFR Flight in Sweden:	www.lfv.se/AIP/AIC A/A07-10 VFR Flight in Sweden.pdf
VFR Guide Norway:	www.caa.no/multimedia/archive/00002/VFR-guide_2866a.pdf
Wetter/AIP/NOTAMS Norwegen:	www.ippc.no Internet Pilot Planning Center (kostenlos)
Wetter/AIP/NOTAMS Schweden:	www.aro.lfv.se AROWeb mit Login (kostenlos)
Wetter/GAFOR:	www.flugwetter.de DWD pc_met (natürlich auch für andere Gebiete)
PIREPS u.v.m.:	www.eddh.de/info/pireps.html
Flyklubber Norway:	www.luffartsskolen.no/forhandlerliste.php
Denmark Private Aerodromes:	www.slv.dk/Dokumenter/dsweb/View/Collection-617



Barcelonnette 2010, ein Bericht von Gaby Schliwa

Mein zweiter Urlaub in Barcelo, diesmal nicht alleine, sondern mit Freund Thomas. Die Anreise gestalteten wir auf zwei Tage mit einer Zwischenübernachtung im Hotel Regal in Brescia. War eine sehr gute Idee, tolles Zimmer, schöne Dachterrasse mit Pool, alleine beim Sonnenuntergang schwimmen und abends beim Italiener um die Ecke zum Essen. Das gepackte Auto war gut in der Hoteltiefgarage versteckt. Morgens dann weiter über Mailand und Turin, über den Montgenevere. Diesmal nicht über den Col de Vars sondern um den Lac de Serre Poncon, damit ich mir die Strecke gut anschauen konnte, da wir ja zurück einen Hänger mitnehmen sollten und mir die Strecke über Cuneo landschaftlich nicht gefällt. Frauen die Fliegen sind da halt anders, da muss auch das drumherum stimmen.



Zurück an den, auch für HGR erstmaligen gesehenen Konvergenzen, so weit im Süden. Durch den inneren Parcours nach Barcelonnette. Mark flog dabei zielstrebig in den Keller, um den Bart seines Lebens auszukurbeln. Gut 5,5 bis 6,2 Meter integriert. Wow in ein paar Minuten tausend Meter höher und danach schnell nach Hause. Begleitet wurden wir von unserer LS6 mit HGR und unserer ASW20 mit Gerhard Mischinger.

In Barcelo selbst hatten wir diesmal wechselhaftes Wetter, auch nicht so richtiges Flugwetter. Der einzig gute Flug in meiner Woche war gleich der Erste und der war ja nur zum eingewöhnen gedacht.... Wenn ich das vorher geahnt hätte ich wäre noch zwei, drei Stunden länger geflogen. Ein super Flug mit Mark Christmann als Co im Duo, der uns bis Briancon brachte, ein bisschen spielen in den Ecrins und dann in den Süden rund um den Lac de St. Croix. Ich war beeindruckt von dieser Schönheit der Natur.



Die nächsten Tage brachten Hoffnung auf Wellenfliegen. Mark und ich stürzten uns sogleich ins Abenteuer. Dick verpackt wie Mondmännchen ging der Schlepp an den Rubin. Gut drei Stunden später haben wir es eingesehen. Wir kamen einfach nicht hoch genug. Drei Stunden Hang schrappen war genug. Aber zu Beruhigung, die Anderen haben es auch nicht geschafft.

Am nächsten Flugtag gab es Partnerfliegen. Thomas und ich starteten zuerst. Leider war es an diesem Tag auch nichts anders. Nur Hangfliegen. Bodennah, sehr turbulent, extreme Lees und leider die ganze Schule im gleichen Bart am gleichen Hang. Da musste ich nicht nur einmal fluchen. Für einen untrainierten Bergflieger einfach zuviel. Nachdem Thomas Magen rebellierte landete ich und Mark und Kathi versuchten es miteinander. Aber auch die zwei hatten kein Glück und machten nur einen Kurzflug. Ebenso wie HGR in unserer LS6.



Aber es gab ja auch noch Fliegerersatzprogramm. Gleich nach unserer Ankunft überraschten uns Gudrun und Hans-Jürgen Seidel mit einem super leckeren Abendessen. Leider fuhren die zwei schon nach Hause. Übrig blieben noch HGR, Mark und Kathi Christmann und Gerhard



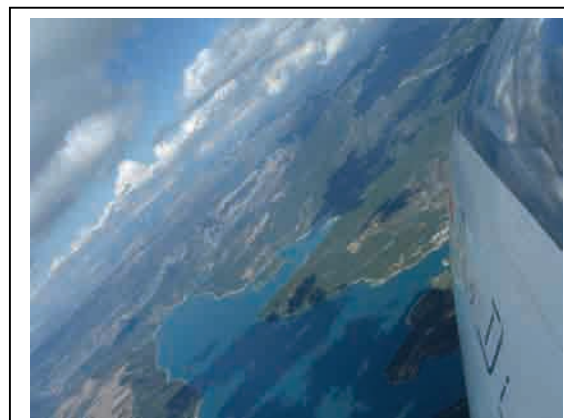
Mischinger. Marc Stadtlander kam erst als alle bis auf HGR wieder zu Hause waren.

Wir besuchten Barcelo zum Bummeln, wanderten auf die Refuge zum Kaffetrinken, machten einen Ausflug zum Lac de Serre Poncon und schauten uns interessiert die Gesteinsabbrüche (Madmoiselles) an. Fuhren nach Gap und in das Bergdorf Seyne. Besichtigten dort das Fort und schauten von oben den Windenstarts am Flugplatz Seyne zu. Thomas machte zwei schöne Radtouren im Ubayetal.

An unserem letzten Abend veranstaltete der Flugplatz ein Essen in einer Hütte auf 2000 Metern (Haute2000) am Col de la Bonette. HGR fuhr mit uns erst mal den Pass ganz nach oben. Europas höchster Pass. 2860 Meter. Ein grandioser Ausblick. Dann gings wieder abwärts zur Hütte. Ein toller Abend mit 40 Leuten einem 4-Gänge Menü, Aperitif und Wein und Wasser. Besser kann ein Urlaub gar nicht enden.

Zurück gings am Freitag vormittag im strömenden Regen. Ich nahm die LS6 mit nach Hause. Meine erste Hängerbahn nach einem schweren Hängerunfall 1994. Ich war echt nervös, aber schon nach den ersten Kurven hinab zum See wurde ich ruhiger. Den Hänger merkte ich hinter meinem Auto so gut wie gar nicht.

Briancon war noch so eine Herausforderung. Ja nicht meinem NAVI folgen. Der Weg durch die Stadt ist absolut nicht hängertauglich. Aber die Umfahrung war gut ausgeschildert und mein Beifahrer Thomas leitete mich souverän zum Pass. Der Montgenevre war absolut einfach zu fahren und ich konnte es gar nicht glauben dass ich das Schlimmste schon hinter mir hatte. Nach genau 136 km waren wir schon auf der Autobahn und von da an war es sowieso einfach. Alle drei Stunden wechselten wir und kamen um Mitternacht ohne Probleme in Unterwössen an. Den Hänger vor die Halle geparkt und ab ins Bett. Fazit: Ein schöner Urlaub und sicherlich nicht der Letzte!



Die Unterkunft



Flugbetriebsleiter bei artfremder Tätigkeit

Was manchmal etwas vernachlässigt wird ist das, was man nicht immer sieht.



Besonders lobenswert ist auch, daß die alte Werkstatt-Zwischendecke samt Isolation fachgerecht entsorgt wurde und daß dabei die Werkstatt und die Halle von allerlei Müll befreit wurden. Sowohl die Halle wie auch die Unterkunft können sich also sehenlassen.

Wie jedes Jahr ist an der Unterkunft immer etwas zu tun. Der Rasen und die Pflanzen wachsen zwar alleine, aber nicht unbedingt so wie wir es wünschen. Ein bißchen Nachhilfe braucht es dann doch.



Wolfgang Kaepfel und seine Frau bei der Gartengestaltung

Volker Füßmann hat sich dem Problem erfolgreich angenommen und sich als Künstler versucht. Wie man sehen kann, erlebt er zur Zeit seine gelbe Phase.



Und was gab es 2010 sonst ?

Vorstandswahl bei der HV vom 18. März 2010

Der Neue Vorstand ist der alte.

- 1. Vorstand Till Frohnmüller
- 2. Vorstand Marc Stadtlander
- Kassenwart Hans-Jürgen Seidel

Und im erweiterten Vorstand sind

- technischer Referent Mark Christmann,
- Flugbetriebsleiter Hans-Georg Raschke

Kassenprüfer

- Hans Schreck und
- Gunnar Stadtlander



Ein neuer Hänger für die ASW 20

Nach dem unser selbstgebauter Hänger in die Jahre gekommen ist und sich eine gute Gelegenheit bot, wurde ein guterhaltener Anschau-Hänger angeschafft.

Siemens Freizeitgemeinschaft

Die Siemens Freizeitgemeinschaft wurde im Rahmen einer Reorganisation von Siemens Real Estate an GSS Erlangen weitergereicht.

Da die SGSM ein Mitglied der Freizeitgemeinschaft ist, werden sich die daraus ergebenden Veränderungen auch auf uns auswirken.

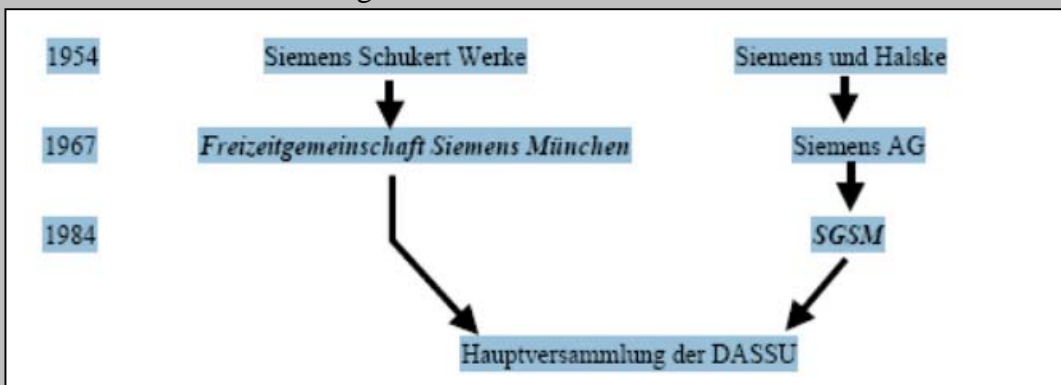
Siemens Freizeitgemeinschaft und die DASSU

Als erste gravierende Veränderung kann der Austritt der Freizeitgemeinschaft nach 43 Jahren aus der DASSU betrachtet werden.

Zur Erinnerung:

„Siemens Schukert Werke“ und „Siemens und Halske“ waren Gründungsmitglieder der DASSU und hatten deswegen je eine Stimme in der DASSU-Hauptversammlung, die vorwiegend von der SGSM vertreten wurden.

Wichtig war dies in Zeiten, in denen die Politik alleinigen Einfluß über das Geschehen an der DASSU gewinnen wollte.



Durch den Austritt der Freizeitgemeinschaft hat Siemens, also die SGSM, nur noch eine Stimme bei der DASSU HV.

Und am Flugplatz

Bei der DASSU

- Die DASSU hat ab Herbst 2010 einen neuen Schul- und Ausbildungsleiter, Jörg Präfke.
- Dank der Zustimmung der umliegenden Gemeinden wurde die Mittagspause für den F-Schlepp von 12³⁰ auf 13⁰⁰ Uhr verschoben.
- Die Siemens Freizeitgemeinschaft, die bisher eine der beiden Siemensstimmen inne hatte, tritt nach 43jähriger Mitgliedschaft aus der DASSU aus.
- Die ruhende Mitgliedschaft der Neubiberger wurde um ein Jahr verlängert.
- Das AFZ (Alpenflugzentrum) wird neues Mitglied der DASSU.



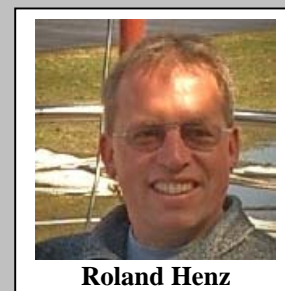
Jörg Präfke

Durch das neue Mitglied AFZ ist, obwohl die Siemens Freizeitgemeinschaft die DASSU verlassen hat, die Anzahl der Mitglieder, die vorwiegend den Segelflug im Blick haben, gleichgeblieben.

Beim AFZ

Das AFZ hat einen neuen Vorstand

- 1. Vorsitzender: Roland Henz
- 2. Vorsitzender: Marco Stadter
- Kassenwart: Peter Stahl
- Kassenprüfer: Jörg Stadter
- Schriftführer: Matthias Schündehütte



Roland Henz

Bei der Fliegergruppe Traunstein e.V.

Unsere Traunsteiner Flugplatznachbarn feiern ihr 50. Vereinsjubiläum.



Es war ein gelungenes Fest, zu dem wir recht herzlich gratulieren.

50 Jahre Fliegergruppe Traunstein e.V.

Liebe Fliegerkameraden des AFZ Unterwössen, der Domizilvereine und der DASSU.

Auch kurz nach dem verlorenen Krieg haben einige junge, flugbegeisterte Traunsteiner den Traum vom Fliegen nie vergessen. Gegen alle Widrigkeiten und Verbote der Nachkriegsjahre und trotz finanzieller Knappheit haben sie alles daran gesetzt, das sportliche Fliegen mit Segel- und Motorflugzeugen in unserer wunderschönen Heimat wieder ausüben zu können.



Einer dieser Flugbegeisterten war Fritz Brun („kasfritz“ †), der bald nach dem Krieg bei seinen wöchentlichen Lieferfahrten nach Unterwössen dort mit Dieter Meirer sen. auf Flugplatzsuche ging und mit ihm Papierschnitzel zur Erforschung des Chiemseewindes fliegen ließ.

Unter anderem auf Betreiben dieser flugbegeisterten Traunsteiner und der Bemühungen des ersten Schulleiters der DASSU (Georg Kantz †) wurde am 09.11.1959 in Inzell eine „Alpine Fliegergruppe“ unter seiner Leitung gegründet und als e.V. in das Vereinsregister eingetragen, was nun als offizielle Geburtsstunde unseres Vereins gilt.

Um auch für die Öffentlichkeit auszudrücken, wo diese „Alpine Fliegergruppe“ tatsächlich beheimatet ist, wurde sie im Jahre 1964 in „Fliegergruppe Traunstein e.V.“ umbenannt, ins Vereinsregister eingetragen und versteht sich seither mit Herz und Verstand als der Fliegerverein des Landkreises Traunstein.

Mit diesem Schreiben hatten uns die Traunsteiner Kollegen zu ihrem 50. Vereinsjubiläum eingeladen. Es war für die Vereinsmitglieder und ihre Gäste ein allseits gelungenes Fest, das zeigte, was mit etwas Engagement erreicht werden kann. Da die Fliegergruppe Traunstein schon Jahrzehnte unser Nachbar ist, konnten auch wir etwas zu ihrem Wissen über ihren Verein beitragen.

Eine kleine Geschichte aus dem Vereinsleben der Traunsteiner

Was zumindest die Jüngeren nicht wissen ist, daß die Fliegergruppe Traunstein auch kurze Zeit einen anderen Namen hatte, nicht offiziell, aber in Fliegerkreisen und das kam so:

Wie es allgemein in den Anfangsjahren üblich war, kamen die Frauen und Freundinnen der Segelflieger am Wochenende mit auf den Flugplatz. Immer nur die Männer beim Fliegen zu unterstützen, wird für das Bodenpersonal ziemlich schnell langweilig und was tun Frauen dann? Sie setzen sich zum Ratschen zusammen und beginnen zu stricken und zu häkeln. So war dies auch in der zweiten Hälfte der Sechziger Jahre bei den Traunsteiner Frauen. Auf die provokative Frage, was aus dem Gehäkelten wohl werden sollte, bekam der Frager die Antwort: Was, das erkennst du nicht? Das werden alles Putzlappen und davon können wir nicht genug haben, um den ganzen Mist, den unsere Männer produzieren, aufzuwischen“

Entweder der Mist war doch nicht so groß oder den Frauen wurde die Serienproduktion von Putzlappen zu langweilig, denn es dauerte nicht allzulange und sie suchten sich ein neues Betätigungsfeld. Plötzlich entdeckten sie als Gruppe ihre Liebe zum Fliegen und begannen zu schulen. Wenn ich mich richtig erinnere, erreichten einige sogar die Alleinflugreife.

Eines Tages wurde von einem Flugplatzneuling die Frage gestellt, was das für eine Frauengruppe sei und er bekam zur Antwort: das ist das „Traunsteiner Putzlappengeschwader“

Von da an wurde für einige Zeit nicht mehr von der Fliegergruppe Traunstein sondern nur noch vom Verein mit dem Putzlappengeschwader gesprochen.

Hans Limmer

Das AFZ und die Vereinswertung

So spannend wie 2010 war die Vereinswertung zur Deutschen Meisterschaft noch nie. Einmal lag das AFZ vorne, dann war es der HAC Boberg und dann waren es wieder wir.

So hatten wir am 19.09. einen hauchdünnen Vorsprung von 2324 km.

Vereinswertung DMSt 2010					
(Weltweit)					
#	+ Punkte	Club	= km	Flüge	Piloten
1	198.360,96	AFZ Unterwössen (DE / BY)	194.406,51	599	61
2	198.334,35	HAC Boberg (DE / HH)	192.081,80	610	69
3	193.127,55	SFZ Königsdorf (DE / BY)	188.864,65	643	95
4	175.739,54	LSV Burgdorf (DE / NI)	153.591,86	561	59
5	166.625,41	FCC-Berlin (DE / BL)	157.857,91	549	53
6	137.821,09	LSV Gifhorn (DE / NI)	119.629,65	391	43
7	127.033,33	Fliegergruppe Wolf Hirth (DE / BW)	135.626,34	453	49
8	120.883,25	AC Braunschweig (DE / NI)	103.403,62	342	40
9	119.537,04	AC Bonn-Hangelar (DE / NW)	122.767,46	380	41
10	116.438,43	LSR Aalen (DE / BW)	119.969,76	344	39
11	114.852,54	FV Celle (DE / NI)	89.129,61	353	40
12	110.896,12	LSV Schwarzwald (DE / BW)	113.797,55	363	39

Der Wettergott war uns aber nicht hold. Obwohl einige Piloten auch bei Wetterlagen in die Luft gingen, für die sie sonst nur ein müdes Lächeln übrig gehabt hätten, reichte es am Ende nicht zum 1. Platz.

Die Boberger hatten mehr Wetterglück und haben am 30.10.2010, also am letzten Tag der Vereinswertung mit 8 Piloten nochmals 1729 km erflogen.

Bei uns fiel dieser Tag ins Wasser.

Liebe Boberger,

stellvertretend für das AFZ Unterwössen gratuliere ich Euch zum ersten Platz. Das Kopf an Kopf Rennen hat uns allen Spaß gemacht. Hat es doch dazu geführt, daß wir auch an Tagen geflogen sind die keine guten Vorhersagen hatten.

Richtig spannend wäre es geworden, wenn wir heute hier in Bayern fliegbares Wetter gehabt hätten. Dann wäre es wirklich am aller letzten Tag entschieden worden.

Auf nächstes Jahr.

viele Grüße von den Unterwössenern,
Philip Joens

Vereinswertung 2010		
	Punkte	Verein
1	202012,55	HAC Boberg (DE/HH)
2	200946,05	AFZ Unterwössen (DE/BY)
3	193267,61	SFZ Königsdorf (DE/BY)
4	176014,48	LSV Burgdorf (DE/NI)
5	167703,29	FCC-Berlin (DE/BL)
6	137821,09	LSV Gifhorn (DE/NI)
7	128177,07	Fliegergruppe Wolf Hirth (DE/BW)
8	120863,25	AC Braunschweig (DE/NI)
9	119737,45	AC Bonn-Hangelar (DE/NW)
10	116438,43	LSR Aalen (DE/BW)
11	114914,03	FV Celle (DE/NI)
12	111222,42	LSV Schwarzwald (DE/BW)
13	110872,94	AC Esslingen (DE/BW)
14	109625,79	LSC Bad Homburg (DE/HE)
15	107835,75	LSG Erbslöh Langenfeld (DE/NW)
16	106506,14	FK Brandenburg (DE/BB)
17	101294,30	SFV Mannheim (DE/BW)
18	98331,17	SFG Donauwörth-Monheim (DE/BY)
19	94361,99	AC Nastätten (DE/RP)
20	88396,91	LSC Bayer Leverkusen (DE/NW)

Der HAC Boberg hat uns also mit 1066 km Vorsprung auf den 2. Platz verwiesen.

Siemens und die Fliegerei

Ein Auszug aus der Siemens Welt von 2004

PARTNER DER LÜFTE

LUFTFAHRT Hätten Sie's gewusst? Dass der Autopilot für Flugzeuge auf einem Siemens-Patent beruht, wir den größten Doppeldecker aller Zeiten gebaut haben, und es heute auf der ganzen Welt praktisch keinen Flughafen gibt, der völlig ohne unsere Technik auskommt!



Tollkühne Männer in ihrer fliegenden Kiste – am Steuer Jean-Marie Tawil (siehe auch Kasten rechts)



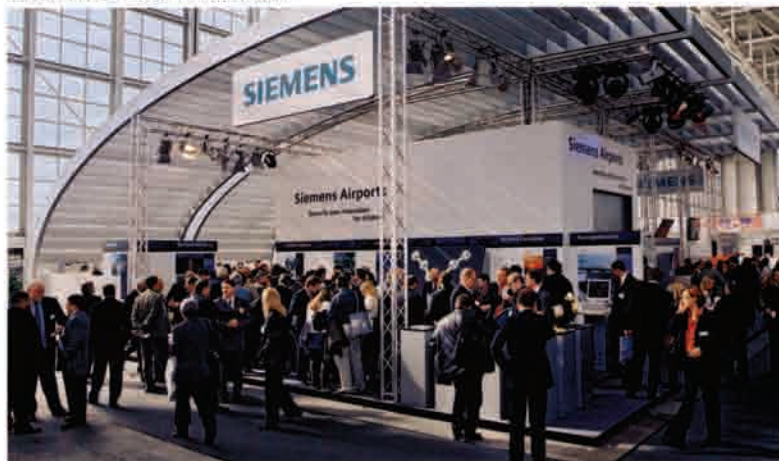
Größter Doppeldecker, der jemals gebaut wurde: SSW R VIII von Siemens

Frankreich und Pilot eines historischen Flugzeugs aus dem Jahr 1934 mit einem Siebenzylinder-Sternmotor von Siemens (siehe auch Interview im Kasten): Wilhelm von Siemens baute das große Siemens-Luftschiff und die damals modernste Halle hierfür. Dazu gehörten auch der Fregattenleutnant, Ingenieur und Marineflieger Johann Maria Boykow, der das Autopilotverfahren entwickelte, sowie die „deutschen Gebrüder Wright“ Franz und Bruno

Steffen, die das Riesenflugzeug R1 konstruierten. Der Leiter der Siemens-Flugentwicklung und Flugerprobung, Eduard Köster, hingegen erfand die Dreiachsensteuerung.

Zwischen 1914 und 1919 entwickelte und baute Siemens sage und schreibe 22 verschiedene Flugzeugtypen – vom wendigen Einsitzer bis zum Giganten mit 48 Meter Spannweite. Ab 1926, um nur einige Beispiele zu nennen, konnte dank unserem Glühlampen-Drehfeuer

Viel Andrang auf der „Interairport Europe“



VON EBERHARD GREIN

VIELE VON UNS haben sie noch vor Augen: die Bilder vom legendären Erstflug über knapp 40 Meter der Brüder Wilbur und Orville Wright am 17. Dezember 1903 in Kitty Hawk im US-Bundesstaat North Carolina. Genau zwölf Sekunden dauerte diese Geburtsstunde des Luftverkehrs. Danach verlief wirklich alles „wie im Flug“, und die technische Entwicklung schritt rasant voran. Häufig ist jedoch nicht bekannt, dass Siemens diesen Weg von Anfang an begleitet und mit innovativer Technik dazu beigetragen hat, den internationalen Flugverkehr sicherer, wirtschaftlicher sowie komfortabler zu machen. Dies alles wäre auch nicht ohne unsere Firmepioniere gegangen, so Jean-Marie Tawil, Abteilungsleiter bei Siemens in

ÜBER DEN WOLKEN

auch nachts geflogen werden. Landebahn-Scheinwerfer revolutionierten ab 1931 die Luftfahrt, und eine überrollbare Bodenbefeu- rung wurde von uns 1937 konstruiert. Weitere Entwicklungen in den Jahren danach waren aber auch ein Neunzylinder-Sternmotor, Dreh- feuer, Verkehrsleitsysteme für Flugzeuge, Radaranlagen mit bereits größeren Reichwei- ten, Technik für Fluglotsen und speziell entwi- ckelte Unterflurfeuer, die inzwischen weit über 100 000 Stunden störungsfrei arbeiten.

NOCH SCHNELLER UND SICHERER ZUM ZIEL

Heute umfasst das Leistungsspektrum – ins- besondere unserer Bereiche SD und I&S, aber auch von A&D, PTD, SBS, SBT sowie TS – weit- aus mehr. Auf der diesjährigen „Interairport Europe“ in München, der weltweit größten Fachmesse für Flughafenausrüstung, präsen- tierte Siemens sein Produktspektrum über 100 Jahre Flugverkehrstechnik. So stammt das weltweit größte vollautomatische Gepäck- system auf dem „Hong Kong International Air- port“, bei dem die Koffer der Passagiere mit bis zu 43 Stundenkilometern von der Abfertigung Richtung Gepäckhalle „rasen“, von Siemens. Ebenso gehören das leistungsfähigste Luft- postzentrum Asiens vor Ort, Videoüberwä- chung und Zutrittskontrolle am internationalen Flughafen Dallas/Fort Worth, USA, sowie die Lieferung und Installation von Befeu- rung, Rollführung, Energieversorgung, Parkleitsys- temen sowie IT-Lösungen auf dem Münchner Flughafen dazu.

Aber auch ein anderer Aspekt, nämlich die Sicherheit, ist für Siemens schon immer mit entsprechenden Produkten von großer Bedeu-

Koffer rasch unterwegs dank Siemens-Technik



INTERVIEW Jean-Marie Tawil hat zwei große Leidenschaften: Er leitet die Siemens-Abteilung „Information Technology Network Integration“ (NGA ITNI) in Paris – und fliegt einen Doppeldecker mit Siemens-Sternmotor! Seit 20 Jahren nimmt der leidenschaftliche Hobbypilot an Wettkämpfen teil.

VON EBERHARD GREIN

SiemensWelt: Sie leben gefährlich! Haben Sie wenigstens eine gute Lebensversiche- rung?

TAWIL: Die brauche ich nicht! Schließlich hat es seit dem Jungfernflug der FW44 im Jahr 1934 keine einzige Motorpanne gegeben. Das kann man übrigens auch im Wartungs- buch nachlesen. Wenn ich fliege, vertraue ich also mein Leben einem Motor an, der 70 Jahre alt ist! Aber Sie haben natürlich Recht: Ein bisschen Gottvertrauen gehört schon dazu, wenn man mit so einem Vogel hoch über den Wolken seine Runden dreht.

SiemensWelt: Wie kamen Sie zu der doch etwas ungewöhnlichen Maschine?

TAWIL: Im September 2001 erfuhr ich, dass das 1932 entwickelte Flugzeug kurz vor dem Verkauf ins Ausland stand. Bedingung des Verkäufers war allerdings, dass es auf dem Museumsflugplatz „Amicale Jean-Baptiste Salis“ bleibt. Der liegt 45 Kilometer südlich von Paris und ist Domizil einer Vielzahl von histori- schen Fluggeräten. Also habe ich mich damals kurzerhand entschlossen, mein eigentlich für den Hausbau vorgesehenes Budget für diesen Doppeldecker herzunehmen ...

SiemensWelt: ... worüber sich Ihre Familie bestimmt gefreut hat?



Die Maschine von Jean-Marie Tawil wurde bereits beim „Europäischen Wettbewerb der historischen Flugzeuge“ als der schönste Doppeldecker des Jahres ausgezeichnet.

TAWIL: Na ja. Jedenfalls ist die Maschine wie eine Stradivari: ein Kunstwerk, das ein Flug- erlebnis vermittelt, wie es bei modernen Typen einfach nicht möglich ist. Schließlich hat diese Serie bei den parallel zu den Olym- pischen Spielen 1936 stattfindenden Kunst- flugwettbewerben die Goldmedaille gewon- nen. Meine Familie sieht die Sache inzwi- schen gelassen. Allerdings meinten sie, dass der einzige Unterschied zwischen Kindern und Erwachsenen der Preis der Spielzeuge ist.

SiemensWelt: Sie bleiben dem Siemens- Produkt also treu?

Tawil: Auf jeden Fall!

tung gewesen. Nicht erst der 11. September 2001 sorgte also dafür, dass wir uns der The- matik von technischen Sicherheitseinrich- tungen zuwandten. War es 1852 die Installation des ersten Feuermelders, so wird der Flugbe- trieb auch über 100 Jahre später durch Siem- ens-Technik noch ein gutes Stück sicherer: Mit ihr werden für den Luftverkehr wichtige

BROSCHÜRE MOTORFLUG

Interessante Informationen zum Thema fin- den Sie in der Broschüre „100 Jahre Motor- flug. 100 Jahre Innovationen von Siemens.“ Sie kann kostenlos über das LZF Fürth unter den Bestellnummern E10001-T9-A7-V1 (deutsch) und E10001-T9-A7-V1-7600 (eng- lisch) angefordert werden.

Wetterdaten erfasst, geprüft, berechnet, auf- bereitet, verteilt und archiviert. Seit 1989 wird unser Know-how in Röntgenprüfgeräten ein- gesetzt – von nun an kann im Rahmen von Kontrollen auch Sprengstoff identifiziert wer- den. Inzwischen wurden – installiert von einem Siemens-Boeing-Team – mehr als 430 Flughäfen in den USA mit über 1100 Spreng- stofferkennungssystemen und 6000 Spreng- stoffspuren-Detektoren ausgerüstet. Zudem wird das gesamte Gepäck der Fluggäste zu 100 Prozent einem Screening unterworfen. Aber auch bei Containern heißt es: Sicher ist sicher. Röntgenscanner prüfen deren Inhalt auf Herz und Nieren. Personen-Erkennungssys- teme schließlich runden unser Produktspek- trum ab und dokumentieren ebenso auf die- sem Feld, dass Siemens noch immer „Partner der Lüfte“ ist. ■

Und bei der SGSM

Der Umbau der Firma und damit das Verschieben des Personals bewirkt, daß es kaum noch Siemensianer in der SGSM gibt. Auch der Austritt der Freizeitgemeinschaft aus der DASSU, geht in diese Richtung. Die SGSM verbindet langsam nur noch ihr Name und die Vergan- genheit mit der Fa. Siemens.

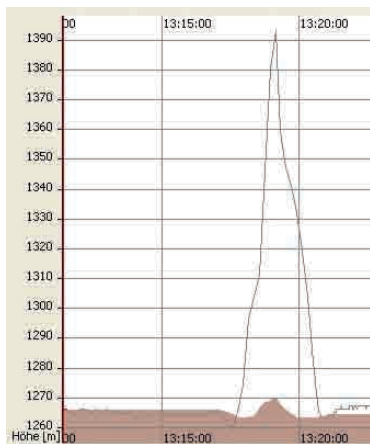
Bitterwasser 2010

Hans Limmer

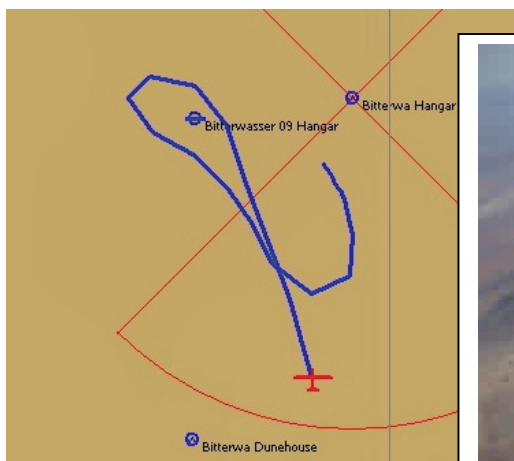


Als wir, das heißt Hans-Georg Raschke und ich am 6.11.2010 in Bitterwasser ankommen, steht unser DUO DISKUS D-KKSM bereits zusammengesteckt in der Halle. Lediglich das Höhenleitwerk und die Ansteckflügel fehlen noch. Am darauffolgenden Tag wird der Vogel für den ersten Flug hergerichtet.

Daß unser Schlepppilot für den 8.11. nach Windhoek beordert wurde, um seine Namibische Lizenz mittels eines Überprüfungsfluges zu erneuern, war nicht so schlimm, da stabiles Wetter vorhergesagt war. Auch am 9. und 10.11. hat sich die Wetterlage nicht geändert, die stabilen Luftmassen lassen die Thermikbildung kaum zu und wir bleiben am Boden.



Am 11.11. passt alles und wir stehen am Start. Einige kräftige Ablösungen sind bereits durchgezogen und während der ersten Phase des Schleppts benötige ich den vollen Querruderausschlag, um die Maschine in der Waagerechten zu halten. So ab 20m Höhe wird es ein absolut ruhiger Schlepp, als in 120m Höhe plötzlich das Schleppseil aus der Motormaschine fällt. Bis zum Pfannenrand nehme ich das Seil mit und klinge es dort aus. Mit 4 Minuten Flugzeit war es nicht gerade das ,was ich mir für diesen Tag erhofft hatte.



Als Ursache wurde die verschmutzte Schleppkupplung der Motormaschine angenommen, die umgehend gereinigt wurde.

Wie dieser Tag auch für uns aussehen hätte können, ist auf einer Aufnahme von Willi Guggenmos gut zu erkennen.

Der 12.11. brachte wieder stabiles Wetter, das uns am Boden hielt aber am 13.11. wollten wir es wieder probieren. Unser DUO wurde zum Start in die Pfanne geschleppt, das Seil wurde eingeklinkt, die Schleppmaschine zog an und unser Duo blieb stehen. Das Schleppseil hielt nicht in der Schleppkupplung und wir mussten auch diesen Tag als Flugtag streichen.



Am späten Nachmittag entdeckte man dann die Ursache für das Übel und beseitigte es. Der Flugzeug war bei der Generalüberholung und dort wurde das Seil zum Ausklinken ohne jegliches Spiel eingebaut so dass die Kupplung nicht 100% schließen konnte. Das Problem mit der Schleppkupplung

war also gelöst und am 14.11. kamen wir endlich in die Luft. Hans-Georg Raschke saß vorne und trotzdem, daß es sich um mäßiges Streckenwetter handelte, das am Abend zur Überentwicklung neigte, kamen 400 km zusammen.





Die nächsten beiden Tage, der 15. und 16.11. bescherten uns Regen. Nicht wie in Namibia üblich einmal einen kräftigen Schauer sondern einen zwei Tage andauernden, leichten Landregen, über den sich die Natur bestimmt freuen konnte, aber über den die Segelfliegerei nicht gerade begeistert war.

Der Regen hatte die Pflanze unter Wasser gesetzt, so daß sie für einige Tage als See dalag und nicht mehr als Start- und Landebahn benutzt werden konnte.



Am 17.11. tauchte unser dritter Mann, Hans-Jürgen Seidel in Bitterwasser auf. Das Wetter hatte sich soweit gebessert, dass geflogen werden konnte. Gestartet und gelandet wurde, wie auch in den nächsten Tagen, auf „27 Hangar“, einer Piste, die zu einem Teil aus Betonplatten und zum anderen Teil aus festem, grobkörnigem Sand besteht.

Es waren zwar nicht die Wetterlagen, die man sich in Bitterwasser erhofft, aber nach der Durststrecke der ersten Tage kann auch Kleinkram befriedigen.



tergehenden Sonne in ein Farbenmeer verwandelt wurden.

Am Morgen blauer Himmel, dann einige Wolken, die schnell überentwickelten und am Abend Regenschauer, die von der untergehenden Sonne in ein Farbenmeer verwandelt wurden.

Datum	Piloten	Strecke	km/h
17.11.2010	Limmer / Raschke	173,54 km	79,64
18.11.2010	Raschke / Limmer	255,65 km	108,88
19.11.2010	Limmer / Raschke	494,64 km	94,65
20.11.2010	Seidel / Limmer	420,42 km	102,26

Der 19.11. brachte dann das Wetter, um mal nach Lendepas, einem Ort an der Grenze zu Botswana, der ca. 250 km entfernt ist, zu fliegen. Während in Namibia Blauthermik herrschte, standen in Botswana schöne Kumuluswolken. Leider durften wir den gut sichtbaren Grenzzaun,



Warten auf die Thermik



an den wir bis auf 500m (laut PDA) herankamen, nicht überfliegen.



Am 20.11. gab es nicht nur wie immer ein gutes Frühstück, sondern auch eine fast ausgewachsene Kobra, die beim Überqueren der Straße ihr Leben lassen mußte.



Auch fliegerisch war der 20.11. kein schlechter Tag. Mit einem Schnitt von 102 km/h erreichte Hans-Jürgen Seidel bei seinem ersten Flug in Bitterwasser und mit mir als Ballast eine Strecke von 420 km.





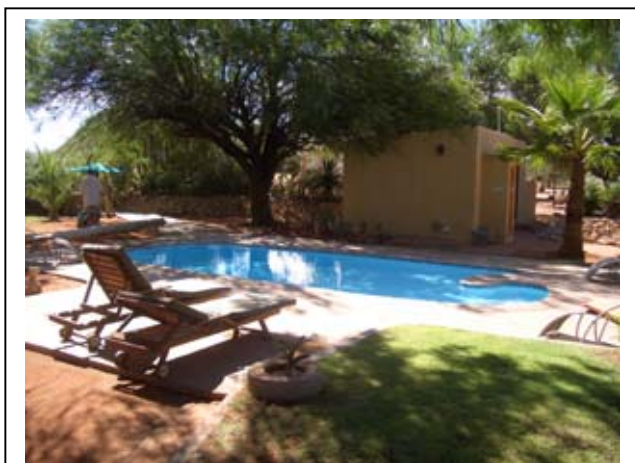
Der 21.11. ist wieder einmal blau. Kein Wölkchen steht am Himmel und die Sonne brennt unbarmherzig. Kein Wunder, daß unser Flugbetriebsleiter sich in den einzigen vorhandenen Schattenplatz zurückzog.

Nur im Norden, außerhalb des Segelflugggebietes, stehen schöne Kumulanten.



Im Gegensatz zu gestern gibt es heute, am 22.11. Bewölkung über Bitterwasser. Es ist eine hohe, abschirmende Cirrusbewölkung.

Datum	Piloten	Strecke	km/h
21.11. 2010	Raschke / Limmer	417,76 km	85,02
23.11. 2010	Seidel / Limmer	426,26 km	87,53
24.11..2010	Raschke / Seidl	803,47 km	120,57
26.11..2010	Limmer / Raschke	682,32 km	112,30
27.11.2010	Seidel / Limmer	530,97 km	96,54
28.11.2010	Raschke / Seidl	874,60 km	126,33



Weit im Norden sind zwar einige Cumulanten zu erkennen aber der Weg dorthin ist weit und von Thermik ist um 2 Uhr noch wenig zu spüren. Nachdem ich den Tag, wie die meisten Piloten auch für mich, um 2 Uhr 30 gestrichen habe und wir am Pool liegen, gibt es ab 3Uhr 30 einige kräftige Ablösungen. Die Vorbotten von einer heraufziehenden Wolkenfront.

Die Entscheidung, einmal einen Tag auszusetzen, war also richtig.

Der 23.11. bringt wieder Flugwetter. Zwar ist es am Anfang wieder Blauthermik und es dauert seine Zeit bis sich die in Norden sichtbaren Wolken, die wieder einmal außerhalb des Segelflugggebietes lagen, auch im übrigen Gelände entwickelten, aber dann lief es ganz gut. Der erste richtige Hammertag war der 24.11.



Auch in Namibia tut das Wetter, was es will und richtet sich nicht nach unseren Wünschen. Anstelle den gestrigen Tag fortzusetzen, empfängt uns der Morgen des 25.11. mit Starkwind, der bis 2 Uhr 30 andauert, dann entwickeln sich kräftige Kumulanten und ab 15 Uhr steht eine starke Überentwicklung am Himmel. Fast alle Maschinen bleiben am Boden oder landen nach kurzer Zeit wieder.



Mein schönster Flugtag war dann der 26.11., an dem endlich das passende Wetter herrschte. Der Start war zwar erst nach 13 Uhr Ortszeit, aber mit knapp 700 km und einem Schnitt von 112 km/h war ich recht zufrieden. Ob sich mein Co auch über den Flug oder eher über unsere Diskussionen amüsiert, kann ich leider nicht beurteilen.



Hans-Georg Raschke mit Hans-Jürgen Seidel als Co schafften mit einem Schnitt von fast 121 km/h eine Strecke von 803 km.



Aber eine positive Überraschung gibt es auch.

Die Regierung von Botswana hat einen 200 km tiefen Bereich ihres Landes, der an das Segelflugggebiet von Namibia angrenzt, für die Segelflieger freigegeben.

Die Einschränkungen, die durch die Erweiterung der Sperrzone um Windhoek von 50 auf 60 Meilen entstanden, werden dadurch etwas gemildert.





Auch der 27.11. war ein guter Flugtag. Mit mir als Ballast erreicht Hans-Jürgen bei einem Schnitt von knapp 97 km/h eine Strecke von 531 km.



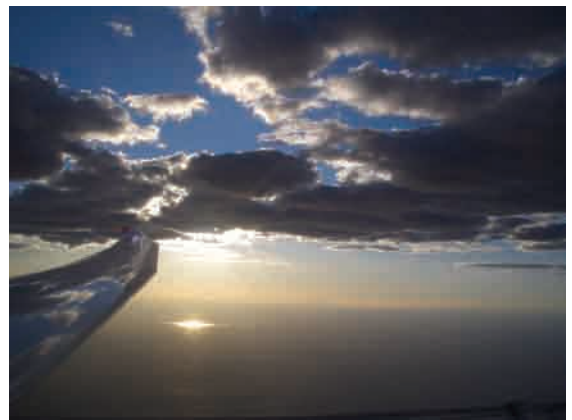
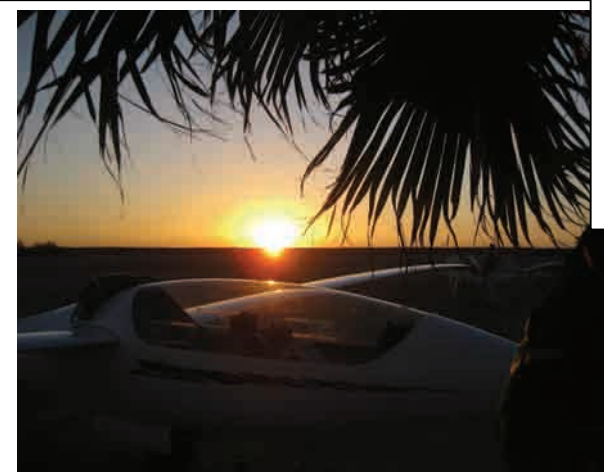
Der Konkurrenz mit ihren langen Ohren und dem enormen Gleitwinkel waren wir natürlich nicht gewachsen.



Hatte uns die Wetterlage der letzten Tage bereits gutes Flugwetter beschert, so brachte der 28.11. ein hervorragendes Wetter. Hans-Georg mit Hans-Jürgen als Co schafften mit einem Schnitt von fast 126 km/h eine Strecke von 874 km.

Leider gab es an diesem Tag auch einen tödlichen Unfall. Ein italienischer Kollege, ein älterer Arzt, der an diesem Tag erst angekommen war und sich anscheinend nicht ganz wohl fühlte, stürzte nach 7 Minuten Flugzeit 2 km westlich der Pfanne ab.

Am darauffolgenden Tag, dem 29.11., mein letzter Flugtag vor der Rückreise, wurde deshalb der Flugbetrieb nicht aufgenommen. Alle Maschinen blieben am Boden.



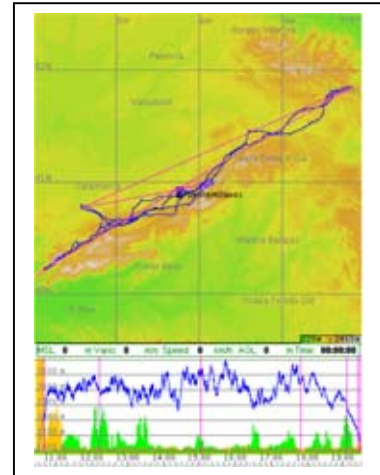
Fazit von Namibia 2010

Trotzdem das Wetter am Anfang nicht das hergab, was Bitterwasser auszeichnet, war es eine interessante Erfahrung, die zur Wiederholung einlädt.

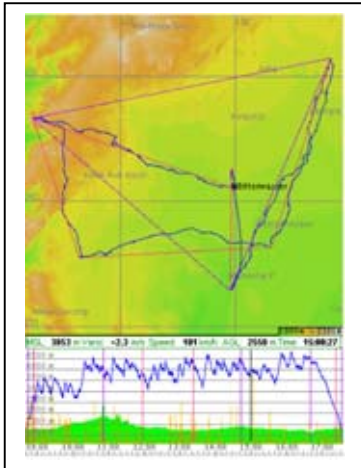
Das Zweite 1000er bei der SGSM

Etwas Reklame für die eigene Leistung ist manchmal angebracht und notwendig. Da fliegt Bernd Rohleder in Fuente-milanos am 07.08.2010 in 8⁴⁹ Std. mit einem Schnitt von 113.62 km/h auf seinem Nimbus 4M sein 2. 1000er und die Information wird fast übersehen.

Wir gratulieren.



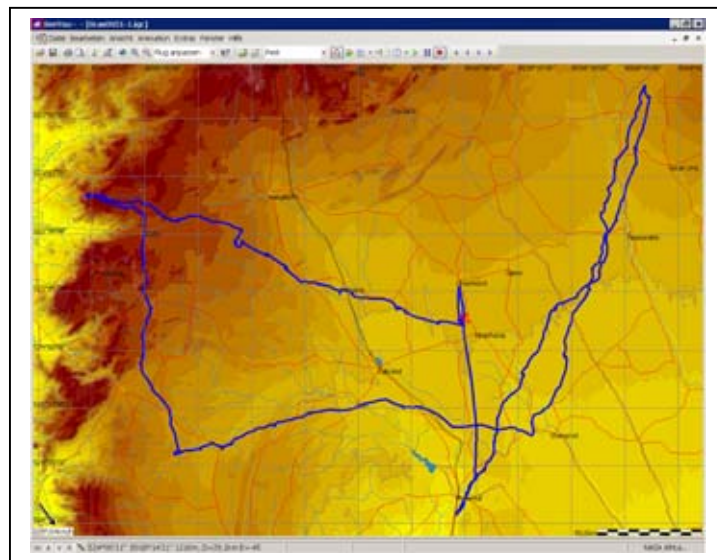
Das Dritte 1000er bei der SGSM



Na wer behauptet da, daß man immer Langohren für einen Flug über 1000 km braucht. Das es auch mit einem 20 m Vogel zu schaffen ist, hat Hans-Georg Raschke in Bitterwasser bewiesen.

Mit seinem Co Peter Stahl übersprang er als zweiter im Verein die 1000 km Marke.

Am 10.12.2010 erreichte er mit einem Schnitt von 117,9 km/h eine Strecke von 1.002 km



Flüge in Bitterwasser.

- 3 x größer 200 km
- 4 x größer 300 km
- 9 x größer 400 km
- 7 x größer 500 km
- 6 x größer 600 km
- 3 x größer 700 km
- 3 x größer 800 km
- 1 x größer 900 km
- 1 x größer 1000 km

Im Zeitraum vom 14.11. bis 29.12. 2010 wurden bei 38 Starts von Mitgliedern der SGSM mit dem Duo in 210 Stunden 21.000 km zurückgelegt.

AFZ

Die Bilanz für das Alpenflugzentrum Unterwössen in der Vereinswertung 2011 beträgt Ende 2010 durch die Flüge der SGSM (21.000 km) und die von Hermann Hamm (15.000 km) in Bitterwasser 36.000 km, ein guter Anfang.



Der Duo hat seine Schuldigkeit in Bitterwasser getan und steht zum Rücktransport bereit.