

Rheintal, welches als „Thermikbremse“ bekannt ist, zu überqueren. Unser ehemaliger Vorstand hat sich für den Hängerrücktransport schnell bereit erklärt. Einen leeren Duo-Anhänger lässt sich ja auch viel leichter ziehen.

Als wir dann im Flieger saßen und auf das Schleppflugzeug warteten, war uns dann doch bei der eigenen Courage etwas mulmig zu Mute. Doch im Handyzeitalter kann man ja alle Stunde seinen Standort und Höhe durchgeben oder sucht sich einen schönen Acker zur Außenlandung. Der Rückholer hatte in unserem Fall das gleiche Endziel. Nach dem Ausklinken vom Schleppflugzeug erreichten wir gleich gute Thermik und flogen nordöstlich der Stadt Epinal in die Vogesen. Dort konnten wir nach einem tiefen Flug in den etwas wärmeren Luftschichten dann doch noch mit mehreren Drachenfliegern und Gleitschirmen die Ausgangshöhe für den langen Gleitflug über das Rheintal bekommen. Hätten wir nicht im Rheintal selber noch einmal 300 Höhenmeter erobert, hätten wir vermutlich am Rand des Schwarzwaldes den Sprung in den Schwarzwald nicht mehr geschafft.

Im Schwarzwald selbst flogen wir unsere Höhe einmal bis auf etwa 200 Meter über Grund ab. Die nächsten Bergrücken waren schon höher als wir. Das war eine unschöne Szene mit einem Hauch von Aussichtslosigkeit, jedoch immer in Reichweite von möglichen Außenlandeäckern. Unsere letzte Chance war ein sonnenbestrahlter Hang. Wir kamen dann knapp unter der Hangkante an und atmeten erleichtert auf, als wir die ersten Aufwinde spürten. Binnen einer ewigen Zeit haben wir uns dann langsam über den Gleitpfad von Winzeln-Schramberg gebastelt und sind dann zu den Wolken am Klippeneck geflogen und konnten dort unsere Ausgangshöhe für den sehr langen Endgleitflug bis zur Hahnweide erkämpfen. Vielen Dank an meinen Fluglehrer für den grenzüberschreitenden Überland-Einweisungsflug. Vor lauter Aufregung sowohl Erregung aufgrund der fantastischen Landschaftsaussichten, hatte mein Magen keine Zeit, mir den Flug zu verderben.

Text und Fotos: Tobias Moritz



Aéro Club Albert Mangeot in Pont-Saint-Vincent bei Nancy: Gelebte deutsch-französische Fliegerfreundschaft

Wieder im deutschen Luftraum: Der Sprung über den Rhein ist geschafft



## Wartung historischer Flugzeuge

Für Besitzer und Liebhaber von historischen Flugzeugen hat das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. September 2010 Glücksbotencharakter – bringt es doch deutliche Erleichterungen bezüglich der Wartung historischer Fluggeräte: Ist die Wartungsstätte einmal CAMO-zertifiziert, bedarf es nun künftig keiner weiteren nationa-

len Überprüfung durch die zuständige Luftfahrtbehörde mehr. Diese Regelung gilt selbstverständlich auch für Segelflugzeuge älterer Bauart (siehe Annex 2).

In aller erster Linie ist diese Vereinfachung dem langjährigen VGC-Mitglied Gerhard Allerdissen zu verdanken, der sich hier an den entsprechenden Stellen tatkräftig engagiert hat.

Text: Stefanie Gester



Historische Segelflugzeuge wie die G63 Minimoa profitieren von der neuen Wartungsregelung

