

# Alpha Charlie

Ausgabe 01 / 2010

---



---

**A Skyway To Yell** Seite 8

**Die große Freiheit** Seite 14

**Das ist die perfekte Welle** Seite 31

**Helgoland** Seite 32

**Holz fliegt auch** Seite 34



## Editorial

Es ist wieder so weit. Der Winter nervt, der letzte Flug schon ewig her und die Hahnweide noch immer aufgeweicht, verschneit oder beides. Fliegen hat viel mit Sehnsucht zu tun, und wenn die zu groß wird, sind Flieger auch im Winter mit klammen Fingern und fliegendem Puls an der Seilverlängerung zu beobachten. Ein Flug über eine verschneite Landschaft belohnt für alles!

Initiative ist das Zauberwort. Sie sorgt dafür, dass Fluglager, Jungendtreffen und Wettbewerbe stattfinden und befördert manchen Neuling zum Schein. Von einer Vielzahl dieser Initiativen ist im Heft zu lesen. Bei den Anstrengungen, die direkt am oder im Flugzeug stattfinden, sind die Arbeiten im Hintergrund die Basis dafür, dass sich auf den Flugplätzen dieser Republik überhaupt etwas bewegt. Diese Aktivitäten stehen leider zu selten im Rampenlicht. Ob das der technische Relaunch unserer Vereinsseite ist, für die Ralf und Tim endlose Zeilen Quellcode generiert haben, das gelungene Oldtimertreffen im Herbst, für das Meli unzählige Stunden ihrer Freizeit geopfert hat, oder die Arbeit des Vorstandes, der unauffällig im Hintergrund Probleme löst, von denen die meisten Vereinsmitglieder unbehelligt bleiben. Dass all dies freiwillig, unentgeltlich und nebenbei geschieht, daran haben wir uns gewöhnt. Wenn es nicht nach den eigenen Vorstellungen läuft, wird dennoch schnell Kritik laut. Und nicht immer wird bei der Wortwahl berücksichtigt, dass die Kritisierten alles nur aus gutem Willen und mit einer gehörigen Portion Idealismus auf die Beine gestellt haben.

Die Rahmenbedingungen für die Vereinsarbeit haben sich in den letzten Jahren spürbar verändert. Das fängt bei der Mit-

gliederstruktur an und hört bei den Vereinsfinanzen nicht auf. Es gibt keine Patentrezepte für eine angemessene Reaktion auf diese Veränderungen. Wenn ein neuer Weg ausprobiert wird, kann sich dieser auch als Umweg oder Sackgasse erweisen. Ob Gebührenordnung oder Werkstattstundenmodell - ohne konstruktives Feedback kommen wir dem Optimum nicht näher. Es kann deshalb nur im kooperativen Miteinander funktionieren, anklagendes Empören hilft nicht.

Veränderungen sind auch in unserem Heft zu sehen. Dies liegt weniger am Wechsel eines Teils der Redaktion, sondern an den drastisch gestiegenen Druckkosten. Um dennoch auch künftig gedruckte Exemplare der Vereinszeitung zur Verfügung zu stellen, entschloss sich die Redaktion zur Öffnung unserer Vereinszeitung gegenüber kommerzieller Werbung. Die erste Anzeige findet Ihr direkt auf dieser Seite und weitere im Heft. Viele sind mit der digitalen Version der Alpha Charlie glücklich. Für unsere Senioren ist die PDF-Version der Alpha Charlie jedoch meist keine Alternative, und einem Sponsor oder Förderer möchten wir natürlich auch lieber raschelndes Papier statt einen Datensatz in die Hand drücken. Etwas Überwindung kostete uns auch die Entscheidung für ein vereinsfremdes Flugzeug auf dem Titel. Bei der Bildauswahl für die Artikel fiel mir dieses Bild in die Hand und begeisterte mich sofort - einfach zu stark für einen Seitenaufmacher. Unsere Flugzeuge sind im Heft gut und reichlich plaziert und natürlich künftig wieder auf dem Titel zu sehen - versprochen.

Tom



## Feinste Pizza, Pasta und Salate direkt neben der Piste

Klaus-Holighaus-Str. 59, 73230 Kirchheim/Teck, Tel.: 07021 516 10, Fax: 07021 57 12 71, e-mail: salva53@t-online.de  
Dienstag bis Freitag 11 Uhr bis 14 Uhr und 17 Uhr bis 23 Uhr, Samstag 11 Uhr bis 23 Uhr, Sonntag und Feiertage 10 Uhr bis 22 Uhr

Anzeige

# Neues aus der ACS Segelfluggruppe

## Der Aeroclub hat eine AVACS

Unsere Verwaltungssoftware inklusive des internen Bereichs der Webseite heißt ab jetzt „AVACS“, was für „Allgemeines Verwaltungstool für den Aeroclub Stuttgart“ steht.

## Die Werkstatt ist online

In unserem Vereinsheim gibt es jetzt einen Internetanschluss, der von allen Mitgliedern mit Nutzerdaten für den internen Bereich genutzt werden kann.

## Letzte Gelegenheit für Fashion Victims

Letzte wenige Stücke der Bekleidungskollektion ACS 2009 sind bei Stöpsel zu beziehen.

## Werkstattstunden im internen Bereich

Eure Werkstattstunden könnt Ihr auch online im internen Bereich unserer Webseite abrufen. Bei der Gelegenheit schaut doch mal in das ebenfalls neue E-Adressbuch, ob Eure Daten noch aktuell sind.

## Sommerfluglager 2010

Das Sommerfluglager der Segelfluggruppe wird in diesem Jahr zwischen Dresden und der Sächsischen Schweiz in Pirna stattfinden. Nähere Informationen und Teilnahmemeldungen bei Christoph Seiferth.

## Neue ICAO Karten

Die ICAO Kartenbestellung 2010 liegt Hajo bereits vor. Wer noch Karten benötigt, setzt sich bitte mit Hajo in Verbindung.

Redaktion

## Die wichtigsten Termine der neuen Saison

Fr, 19. März 2010 - 18:00 Uhr	Flugschülerbesprechung	Pflichtveranstaltung für alle Mitglieder der Segelfluggruppen
Fr, 19. März 2010 - 19:00 Uhr	Flugsicherheitsabend	
Sa, 24. - 25. April 2010 - 19:00 Uhr	Vaihinger Frühling	PR Aktion des ACS gemeinsam mit dem Stadtjugendring rund um den S-Vaihinger Marktplatz
Sa, 22. Mai - So, 6. Juni 2010	Pfingstfluglager mit Win & Fly 2010	Pfingstfluglager mit Schnupperkurs (bis 30. Mai 2010) auf der Hahnweide
Sa, 31. Juli - Sa, 14. August 2010	Sommerfluglager	Dieses Jahr in Pirna (bei Dresden) Interessenten melden sich bitte bei Christoph Seiferth

## Berechtigungen und Lizenzen 2009

Vorname	Name	Lizenz
Frank	Eberhardt	Kunstflug GPL
Martin	Fischer	Motorwart
Stefanie	Gester	Lehrberechtigung (GPL)
Thorsten	Kremer	Zellenwart
Stefan	Reiff	GPL (Startarten W/F)
Reimer	Clausen	GPL (Startarten W/F)
Johannes	Irion	GPL (Startarten W/F)
Benjamin	Saage	Windenfahrer
Len	Schumann	Zellenwart
Sascha	Krebs	TMG

## Impressum

AlphaCharlie – die Vereinszeitschrift der Segelfluggruppe des Aeroclub Stuttgart e.V. – Heßbrühlstr. 40, 70565 Stuttgart

Gesamtvorstand: Hermann Gebhard

Gruppenvorsitzender Segelfluggruppe: Günter Voss

Redaktion AlphaCharlie: Tanja Eberhardt, Tom Eppendorfer, Stefanie Stöpsel Gester, Johannes Iron, Christian Neuffer, Katharina Sprondel

Spendenkonto:

Kto-Nr. 2233772, BLZ: 60050101, BW-Bank

Überweisungen auf dieses Konto bitte unter Angabe der betreffenden Sparte (z.B. Segelflug, Motorflug, Modellflug, Fallschirmsport), Grund der Spende und kompletter Postanschrift des Spenders.

Titel: Gö4 im Endteil (Foto: Alexander Gilles)

# Oben ist unten

Kunstflugwoche in Aalen-Elchingen 09. bis 16. Mai 2009

Ein Erfahrungsbericht von Fred-Michael Bohn



Die Gruppe des Segel☐

Werkstattgespräch im Frühjahr 2009 – wir sind dabei, unsere sportlichen Ziele für die kommende Saison abzustecken. Stephan Bosch hatte bereits seine Fühler ausgestreckt: „Die beim ACS haben da was von einem Kunstfluglehrgang in Erfahrung gebracht!“ Nun, neben dem erwarteten Spaßfaktor soll das Ganze ja auch der Flugsicherheit zuträglich sein. Und so kam es zum Kontakt mit dem Organisator der Kunstflugwoche Martin Hofmann vom Flugplatz Aalen-Elchingen. Schon bald deutet sich der erste Parcours durch einen Stapel Formulare an: Ausbildungsleiter und – weil ich schon über 45 Jahre alt bin – Fliegerarzt dürfen auch unterschreiben. Mit der Zeit trudeln die Unterlagen bei den einzelnen Teilnehmern ein, man amüsiert sich über den Cartoon der Münchener Akafieger und liest mit gemischten Gefühlen, was an Ausbildungsinhalten so alles auf uns zu kommt. Hatte ich doch bisher in meiner fliegerischen Laufbahn noch nicht einmal einen Looping (mit)geflogen...



Noch ganz entspannt: Frank Eberhardt (ACS)

Endlich kommt der ersehnte Samstagmorgen, nach dem Stress der Arbeitswoche treffen wir uns pünktlich zum Briefing in Aalen-Elchingen. Dem gesetzten Alter geschuldet, checken wir als Alternative zum Camping in der Flugplatzgaststätte ein. Diesen Schritt haben wir dann in Anbetracht des Wetters in der folgenden Woche auch nicht bereut. Erst mal ging's ans Zusammenstecken der Flugzeuge ASK21 und Fox. Vor allem der Fox ist für groß gewachsene Mitteleuropäer aufgrund seiner fehlenden Flügel-V-Form beim Bodenhandling extrem bandscheibenlastig. Sackschwer ist das Gerät! Samstag ist das Wetter gut und wir warten auf den ersten Start. Woki, unser SCS-Präsident, der auch schon mal einen Kunstfluglehrgang besucht hatte, warnte mich bereits vor: „Zuerst einmal zeigt man Euch, dass Ihr nicht fest genug angeschnallt seid.“ Also wurden die Gurte bis zum Anschlag bemüht. Matthias Lichter, mit dem ich im Sommerurlaub die Einweisung auf unserer DG500 geflogen bin, brachte es verbal auf den Punkt: „Anziehen bis die Zunge oben rauskommt“.

Zu Beginn ist Rückenflug angesagt, den mir Uli Grau als erster Fluglehrer näher bringen soll. Nach einem F-Schlepp auf 1200m über dem Platz wird geklinkt und es geht zum ersten Mal in die Box. Anwackeln – Treppchen (anheizen) – waagrecht – ausheben und dann das Querruder beidhändig in den Anschlag. Müde dreht sich die ASK21 auf den Rücken und ich hänge in den Gurten. Mist – also doch noch zu locker! Tapfer beschließe ich, dass es mir gut geht und ich versuche, in der ungewohnten Fluglage den Horizont zu halten. Mit einigen Erholungspausen in Normalfluglage ist dann irgendwann die Höhe auf unser Limit 450m über Grund abgebaut und ich beschließe, dass ich noch nicht genug habe. Es gibt Thermik und wir kurbeln für den zweiten Durchgang. Insgesamt dauert

der erste Flug dann fast eine Stunde. Und als ich aussteige, ist mein T-Shirt klatschnass geschwitzt. Für diesen Tag reicht es mir dann wirklich.

Am Sonntag geht es dann weiter im Programm. Es werden Rollen geübt, hochgezogene Rollenkehre, Aufschwung und zwischen-durch auch mal ein Looping. Die Landungen erfolgen standesgemäß aus dem Kurvenslip. Wir wollen den Flieger ja schließlich beherrschen! Ich merke, wie mich die Sache anstrengt und habe auch das Gefühl, dass ich noch nicht ganz akklimatisiert bin. Höhepunkt des Tages ist die Trudeleinweisung auf dem Fox. Von unten haben wir schon respektvoll beobachtet, wie schnell dieses Höllengerät dreht. Ich nehme mir vor, nicht die Orientierung zu verlieren. Es gelingt mir dann sogar, die geforderten 3 Umdrehungen mitzuzählen. Leider bin ich dann beim Ausleiten etwas angespannt und Fluglehrer Michael Eichler erklärt mir dann 3 Umdrehungen weiter, dass der Fox mit Gegenquerruder nicht wirklich zu trudeln aufhört. Etwas aufregend, aber nach einem zweiten Versuch begreife ich das dann auch. Die Höhenverluste sind dramatisch. Nach einer Vierzeitenrolle im Gegenanflug geht's dann jetmäßig mit 140 Sachen zur Landung und der zweite Tag fliegerisch zu Ende.

Am Montag stehen dann die Turns auf dem Plan. Nach meinem Geschmack ist das die schönste Figur, weil der Flieger beim Fächern in der Luft nahezu stillsteht, das heißt es herrscht absolute Stille. Ich gewöhne mich so langsam an den Abstand zum Boden und genieße in der Abwärtspassage das kurze Betonen der Senkrechten. Vor dem Lehrgang hatte ich mich selbst noch gefragt, ob ich mich mit diesem Flugzustand wohl wirklich anfreunden könnte. Jetzt weiß ich – es geht. Obergeil! Wolfgang Scholz hinter mir gibt keine Ruhe und peitscht mich verbal zum ersten Mal durch das Prüfungsprogramm. Gedanklich läuft das bei mir schon ziemlich synchron und nach diesem Tag weiß ich, dass ich das in der Prüfung dann auch alleine fliegen kann.

Ab Dienstag mutiert die Veranstaltung zum Indoor-Event. Es schlägt die Stunde der Apple-Notebooks in Paarung mit UMTS-Sticks zur Beobachtung der aktuellen Wettervorhersagen. Mit



Stephan Bosch (SCS) bei den Startvorbereitungen

8/8-Bewölkung und einer Basis auf Platzhöhe war an Fliegen nicht zu denken. Tapfer beschäftigen wir uns mit etwas Theorie: menschliches Leistungsvermögen (Wann gehen die Lichter aus?), dem Leistungsvermögen unserer Flugzeuge, Lastvielfachen und Aresti-Hieroglyphen. Zum Glück hat jemand beim Regierungspräsidium bemerkt, dass die bereits dreimal eingereichten Formulare doch noch nicht vollständig sind. Wir dürfen also noch mal ausfüllen. So kann wirklich keine Langeweile aufkommen. Stephan Bosch hat seinen Modellflieger mitgebracht und wir unternehmen eine Wanderung an die Bahn. Wer will, darf kurz probieren, und so waren wir wenigstens „klein“ in der Luft.

So langsam machen wir uns Sorgen, denn für den Kunstflugschein sind 5 Stunden Flugzeit gefordert. Am Donnerstag wird dann aber zumindest eine ASK21 an die Bahn bewegt. Jemand hat den Verdacht geäußert, dass das Wetter fliegbar wird und wir beschließen, die Wolkenuntergrenze auszuloten. Der Schlepp hinter der Dimona führt uns in einem weiten Bogen auf maximale 150m über Grund und direkt in den Gegenanflug. Auch ein zweiter Versuch verbessert die Lage nicht. Also ist Kontrastprogramm angesagt: Besichtigung des „Tiefen Stollen“ in Aalen unter der fachkundigen Führung von Segelkunstflugikone Wilhelm Düerkop alias „Salzmann“, der uns die ganze



Mirko Beyer (ACS) trainiert bereits in der fortgeschrittenen Kunstflugklasse



Woche über mit seinen Sprüchen aus seiner langen Fliegerlaufbahn bei Laune hielt: „Was tun, wenn es deinem Passagier schlecht wird? Ganz einfach: Du drehst die Kiste in den Rückenflug, denn auf dem Rücken kann der Mensch nicht kotzen“. Wirklich hilfreich und praxisnah!

Am Freitag ging es dann noch zur Besichtigung von Schloss Fachsenfeld. Bei dieser Gelegenheit kommt der angenehme Gedanke auf, wie man so lebt, wenn man sich entschließt zu „privatisieren“. Leider spricht der Füllstand der persönlichen Bankkonten ein Machtwort und der Gedanke verpufft. Überhaupt muss man an dieser Stelle noch erwähnen, dass wir während der gesamten Zeit in Aalen hervorragend versorgt und unterhalten wurden von Martin Hofmann und seiner Frau Christina. So konnte keine schlechte Stimmung aufkommen, und mit der Aussicht auf besseres Wetter am Samstag ging es dann am Freitagabend schon mal an die Abschlussfeier. Kaum zu glauben – es ist Samstag, wir sind in Aalen und sehen blauen Himmel. Nach vier Tagen kunstfliegerischer Pause ist der Prüfungstag gekommen. Eigentlich bin ich ganz optimistisch. Noch ein, zwei Durchgänge mit Fluglehrer und dann wird der Sitz hinter mir leer sein. So ist mein Plan. In der ersten Runde habe ich mir dann noch erlaubt, eine Rolle aus dem Programm zu streichen, beim nächsten Versuch passt dann alles und ich äußere die Absicht nun alleine zu fliegen. Nebenbei habe ich mitbekommen, dass Frank die Prüfung in seinem ersten Alleinflug bereits bestanden hat. Also spekuliere ich, dass man mich dann vielleicht auch gleich entsprechend beobachtet. Nachdem ich mich noch einmal bei allen Umstehenden dahingehend versichert habe, schließe ich die Haube und es geht los.

An der Ausgangsposition klinke ich aus und suche mir den Platz für mein Programm. Wunderbar – ich bin genau über der Bahn, sage meinen Spruch und es geht in die Box. Völlig ungestört durch irgendwelche Kommentare vom hinteren Sitz und auch für mich selbst erstaunlich ruhig fliege ich eine Figur nach der anderen. Nur der zweite Turn gerät etwas aus der Richtung, was ich aber in der Abwärts Passage leicht korrigieren kann. Ohne Protest von der Bodenstation – das heißt, ich muss nicht mehr nachbessern – beende ich das Programm und komme nach ein paar Steilkreisen zur Landung. Die Rechnung geht auf und die Kameraden gratulieren mir zur bestandenen Prüfung. Jetzt müssen wir nur noch mit Stephan fiebern, der

noch einige Übungsstarts absolvieren möchte, aber dann doch mit Prüfungsrat Michael Zistler zu seinem Prüfungsflug startet. Gebannt verfolgen wir sein Programm, registrieren mit großer Bewunderung, dass er das Ganze noch mit einem schönen Rückenvollkreis abrundet und freuen uns dann mit ihm über die ebenfalls bestandene Prüfung. So fand die Woche doch noch ihr erfolgreiches Ende.

Es haben alle Grundschüler bestanden, neben den zusätzlich erfliegenen Leistungsabzeichen der Fortbildungswilligen. Das Sahnehäubchen der Woche durfte ich dann aber am späten Nachmittag noch mitnehmen, als Uli Grau die, von seinem Vater Otto gebaute, Gö1 „Wolf“ aus der Halle zog. Ich passte mit meiner Körpergröße fast nicht hinein in den Apparat und musste ohne den offenen Haubenrahmen starten, aber der Windenstart mit anschließendem Abgleiten in der untergehenden Sonne war der pure Genuss. Mit 50km/h steht der Flieger fast in der Luft, der Wind weht mir um die Nase und über den Cockpitrand kann man richtig nach unten und nach hinten gucken. Viel zu schnell geht auch dieser Flug zu Ende, und mit einem gemeinsamen Abendessen in der Flugplatzgaststätte können wir die Kunstflugwoche Aalen 2009 abschließen.

Text: Fred-Michael Bohn, SCS  
Fotos: Fred-Michael Bohn, Frank & Tanja Eberhardt



Der Förderverein Segelkunstflug wurde 1985 gegründet und hat zur Zeit 1250 Mitglieder.

Weitere Informationen zum Förderverein unter

[www.segelkunstflug.com](http://www.segelkunstflug.com)

## Bart zu Bart!

### Unser Tag auf der Hahnweide.

Die ACS-Senioren bedanken sich herzlich für die Einladung auf die Hahnweide während des Pfingstfluglagers 2009. Wir hatten einen herrlichen Tag und schwelgten in Nostalgie. Gefreut hat uns besonders, dass so viele junge Leute am Flugbetrieb teilnahmen. Am Ablauf hat sich übrigens seit fünfzig Jahren nichts geändert; es geht eben nur gemeinsam. Leider war das Wetter nicht optimal, so dass es nur für Platzrunden gereicht hat. Bis unser Freund Paul, mit dem tollen Bart, als Letzter an die Reihe kam. Er konnte sich doch wahrhaftig über eine Stunde in der Luft halten! Die Freude war groß und wir gönnten's ihm von Herzen.

Text: Lore Aichele, Fotos: Wilfried Kerber



# A Skyway To Yell!

## Der Hahnweidewettbewerb 2009

Das folgende Tagebuch haben Christoph Seiferth und Tim Schmidt, während ihres ersten Hahnweidewettbewerbs geführt und möchten es hier in gekürzter Form für diejenigen zum Besten geben, die sie damals nicht verfolgen konnten. Den vollständigen Blog findet man unter <http://gleitflug-hahnweide.blogspot.com>

zu testen. Die Autos haben wir auch schon mal mit Wettbewerbskennzeichen ausgestattet. Inzwischen sind langsam alle Teilnehmer des Wettbewerbs angereist und die Eta konnten wir mit ihrer wahnsinnigen Spannweite von über 30m auch schon bestaunen. Das Wetter hat sich im Übrigen gebessert und wir rechnen nun damit, dass morgen doch schon der erste Wer-



### Donnerstag, 14. Mai 2009 um 22:38 Uhr (Christoph)

So, das Zelt steht, neben einem netten Holländer, der uns gleich nach unserer Wahl eines geeigneten Plätzchens darauf hinwies, dass unser Zelt doch so bei Regen direkt untergeht. Nach ein paar Schritten hügelwärts und ca. eine halbe Stunde später war unser Stoffhaus dann auch schon installiert; genau 1 Minute bevor es wieder zu regnen begann. Puh. Erste Hürde gemeistert! Bei der Gelegenheit haben wir auch gleich unsere Wasserkanister für die 120 Liter, die wir maximal tanken können, auf der Hahnweide deponiert. Logger und PDA (danke an Frank für den Spannungswandler!) sind jetzt auch beide auf dem neuesten Stand. Wir sind also startklar und freuen uns natürlich riesig auf den Wettbewerb und auch darauf, neue Fliegerfreunde kennenzulernen. Unser Programm für morgen sieht nur noch ein letztes Fliegerputzen vor und dann geht es um 20 Uhr schon mit dem Eröffnungsbriefing los.

### Freitag, 15. Mai 2009 um 19:05 Uhr (Christoph)

In einer Stunde ist Eröffnung. Es wird also langsam ernst. Die obligatorischen Sachen wie Anmeldung, T-Shirts abholen (juhu, endlich auch eins ;) !) und Fotos schießen für die Webseite haben wir nach den sintflutartigen Regenfällen hier in Kirchheim auch schnell hinter uns gebracht, so dass wir noch Zeit hatten, die Wasserkanister zu füllen und die Elektronik für morgen

tag stattfinden kann. Jedenfalls ist der Deutsche Wetterdienst der Meinung, dass das Trauerspiel morgen endlich ein Ende hat. Schlagzeile: „In der Osthälfte nachmittags mäßige, in der Westhälfte gute Thermik.“ Mir als Student gruselt's zwar schon vor dem zeitigen Aufstehen, aber wie heißt es so schön: Nur der frühe Vogel fängt den Wurm.

### Samstag, 16. Mai 2009 um 08:18 Uhr (Christoph)

Guten Morgen! Obwohl wir fast vom Zelt schwimmen mussten, haben wir es doch wieder in die Halle der Fliegergruppe Wolf Hirth geschafft und lassen uns gerade deren vorbereitetes Frühstück munden. Der Wetterbericht verspricht gute Wolken-thermik - wir sind gespannt! Um 9 Uhr trifft unser nettes Team an Helfern ein und wir werden dann schnell den ACS-DuoDiscus zusammenstecken, da um 10 Uhr das Briefing beginnt.

### Samstag, 16. Mai 2009 um 21:18 Uhr (Christoph)

Ein bisschen zu optimistisch war der Wetterbericht dann doch, aber beginnen wir von vorn: Nach gefühlten 2 Tagen Warten hatten wir endlich die Möglichkeit, unseren Duo D-3340 an den Start zu ziehen, hinter Standard-, 15m- und 18m-Klasse. Das Anschleppen mit maximaler Abflugmasse war mal wieder eine neue Erfahrung, ging aber mit ca. 1000m Startstrecke problemlos. Das Kurbeln nach dem Ausklinken fand ich persönlich





eigentlich die stressigste Phase des Fluges. Ich habe noch nie mit ca. 20 bis 30 Flugzeugen gleichzeitig gekreist. Konzentration pur war gefordert! Obwohl ich nicht fliegen musste, habe ich mich nicht getraut, ein Bild davon zu machen, um stattdessen Tim bei der Luftraumbeobachtung zu unterstützen. Ich glaube, ich habe ihn teilweise wegen meiner Weinerlichkeit ein bisschen genervt ;). Es war aber auch zum Teil wirklich ganz schön eng. Nach dem Abfliegen in Richtung des ersten Wendepunkts (Hohenzollern) ging es dann eigentlich sehr schön und auch nicht mehr so stressig in Bezug auf die Anzahl der Flieger um einen herum zu. Die Basis haben wir auf diesem Weg zwischen 1600-1800m angetroffen; ganz OK, eigentlich. Auf der Hälfte des 2. Schenkels fingen dann die Probleme an. Die Basis sank plötzlich auf maximale 1400m, was uns ganz schön Probleme bereitete. Zwei bis drei Mal haben wir es geschafft, uns aus Ameisenkniehöhe auszubuddeln (900m über der Alb sind irgendwie nicht so viel). Leider hat uns das zu viel Zeit gekostet, was uns dann gegen späten Nachmittag wahrscheinlich zum Verhängnis geworden ist. Gegen 18 Uhr sind wir dann auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen bei Frank, Tanja, Fred und Stephan aufgekreuzt, nachdem wir es leider einfach nicht mehr höher geschafft haben. Unsere Aalener Kunstfluglehrer haben sich paradoxerweise mehr über unseren Besuch gefreut als wir selbst...

Immerhin konnten wir dann nach unserem Rückschlepp noch einen schönen, ruhigen Endanflug genießen und die Begrüßung von Stefan Reiff und dessen Kindern Paul und Emily sowie von Stöpsel, Dominik und Thorsten war echt super! Danke dafür!

**Sonntag, 17. Mai 2009 um 08:35 Uhr (Christoph)**

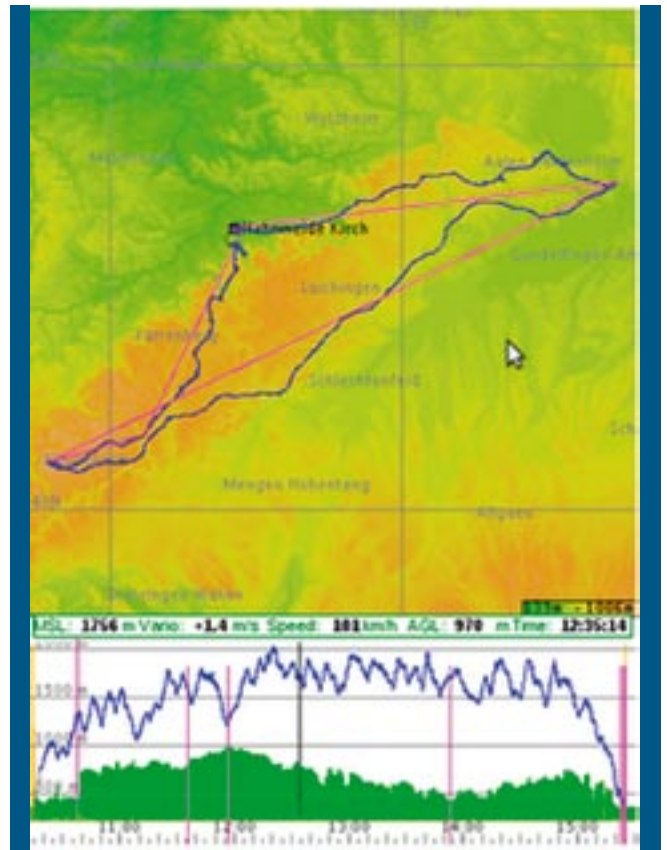
Guten Morgen! Nach dem Aufstehen konnten wir feststellen, dass doch nicht so viele Leute wie gestern zuerst gedacht abgelandet sind. Doch mit Rang 11 und damit dem ersten Platz unter den nicht Zurückgekehrten sind wir für den Anfang sehr zufrieden. Heute sind wir noch positiver gestimmt als gestern - die Sonne schien schon beim Aufstehen! Wir gehen je gleich zum Hängerplatz um den Duo für Tag 2 zu präparieren. Ziel für Heute: Rumkommen!

**Sonntag, 17. Mai 2009 um 21:51 Uhr (Christoph)**

Zuerst die positiven Nachrichten: Wir sind wieder aus eigener Kraft auf der Hahnweide gelandet.

Negativ daran: Wir haben sagenhafte 3,2km der Strecke, die heute von Neidlingen über Harburg zurück zum Dettinger Buckel gehen sollte geschafft. Weltrekord im ballistischen Flug von Segelflugzeugen glaube ich - und das trotz Schlepp an der D-EIWE, die Günter pilotierte. Umso bemerkenswerter die Leistung derer unserer Klasse, die tatsächlich in Harburg ordnungsgemäß gewendet haben und es aus eigener Kraft wieder zurück geschafft haben. Für morgen sieht es momentan noch nicht so super aus, wir gehen aber davon aus, dass ein ganz normaler Wertungstag möglich sein wird. Wahrscheinlich mit noch kürzerer Strecke, die dann vielleicht auch wir einmal schaffen können. Wir sind ziemlich müde. Over and out!

**Montag, 18. Mai 2009 um 21:22 Uhr (Christoph)**



Nach einer berauschenden Wettervorhersage von Jupp am Morgen hat es auch nicht mehr lange gedauert, bis zuerst die 18m- und Doppelsitzerklasse und später dann auch alle anderen Klassen für den heutigen Tag neutralisiert wurden. Wir haben versucht, das Beste daraus zu machen und uns von Stefan nach Stuttgart fahren lassen (danke für die Mitnahme!), um unsere Fahrräder zu holen. Vor Tims Tür durften wir dann feststellen, dass wir - BEIDE unsere Schlüssel auf der Hahnweide liegenlassen haben. Klasse! Also wieder in die S-Bahn



und zurück nach Kirchheim. Dort bewaffneten wir uns dann mit Grillutensilien und machten es uns vor unserem Zelt in der nun mittlerweile scheinenden Sonne gemütlich. Highlight des Tages! Immerhin sieht die Wettervorhersage für morgen besser aus. Mit Schummeln (Michael Grund an Bord) will sich Tim morgen ganz nach vorn fliegen. Die Chancen zum Nachhausekommen stehen aber auch ohne Michael an Bord wegen des Wetters ganz gut. Hoffen wir das Beste.

#### **Dienstag, 19. Mai 2009 um 08:24 Uhr (Christoph)**

Startbereitschaft 11:15 Uhr - das spricht Bände. Der Wetterbericht prognostiziert für Baden-Württemberg und Bayern heute gute bis sehr gute Cumulusthermik. Wir sind noch beim Frühstück, werden aber gleich raus zum Flieger gehen und aufbauen, um direkt an den Start zu fahren. Der Start wird heute auf der Startbahn 13 aufgebaut in folgender Reihenfolge (von vorn nach hinten): Standardklasse, 18m-Klasse, 15m-Rennklasse, Doppelsitzerklasse und Offene Klasse.

#### **Dienstag, 19. Mai 2009 um 13:07 Uhr (Christoph)**

Da Tim sich heute Michael Grund eingepackt hat, kann ich heute mehr oder weniger live berichten. Alle Klassen sind bereits gestartet und die Startlinie für die Doppelsitzer ist bereits seit ca. 12:30 Uhr geöffnet. Die heutige Aufgabe ist ob des guten Wetters sehr ambitioniert, aber nicht riesig. Startlinie ist heute Oberlenningen, von dort aus geht es weiter entlang der Alb über Villingen zum Nagoldsee, zurück zum Hohenzollern, dann zur Rauhen Wanne und wieder zurück zur Hahnweide – in Summe 385km. Nach einem ausführlichen Briefing zusammen mit Michael stehen die Chancen auf Heimkehr heute sehr gut, denke ich. Auch die anderen Klassen haben heute sehr große Aufgaben vor sich. Offene und 18m-Klasse haben heute Area Tasks von mindestens 350km bis zu fast 800km vor sich. Thorsten und ich lassen es uns jetzt in der Sonne gut gehen.

#### **Mittwoch, 20. Mai 2009 um 14:44 Uhr (Christoph)**

So alle Klassen sind bereits seit einiger Zeit in der Luft. Tim hat wieder Michael Grund dabei, der natürlich die gestrige Außenlandung bei Pfullingen nicht auf sich sitzen lassen will. Die Aufgabe ist heute mit 331,8km nicht ganz so groß wie gestern. In der Startreihenfolge waren die Doppelsitzer heute die dritte Klasse, die abhob. Die Startlinie wurde ca. 13:15 Uhr geöffnet. Wir hoffen heute auf die erste Heimkehr. Also drückt die Daumen!

#### **Donnerstag, 21. Mai 2009 um 10:28 Uhr (Christoph)**

Nach einem famosen Flug am gestrigen Tag mit einem Schnitt von über 103 km/h und damit einem 3. Platz in der Tageswertung mussten wir natürlich gebührend beim Bergfest mitfeiern. Mit Hilfe von Michael hat es Tim gestern richtig krachen lassen und hatte bereits nach 03:13:02 die 330km umrundet. Nur 9s hinter dem Zweitplatzierten! Michaels Thermikkenntnisse der weiteren und näheren Umgebung waren dabei natürlich von unschätzbarem Vorteil. Wie sonst kann man nach der Abfluglinie (Grabenstetten) bis zum Hohenzollern fliegen, ohne zu Kurbeln und ohne Höhe zu verlieren.

#### **Donnerstag, 21. Mai 2009 um 10:45 Uhr (Christoph)**

Entgegen der Behauptung unseres Meteorologen kam die Front wohl doch etwas schneller, als die Wettermodelle dies vorausgerechnet hatten, so dass die Gewitter, die uns eigentlich erst im Laufe des Tages zu schaffen machen sollten, uns schon heute Morgen im Zelt weckten. Während des Briefings wurde die Entscheidung, ob der Tag neutralisiert wird, auf 12 Uhr verschoben. Wir glauben allerdings nicht daran, dass wir heute in die Luft kommen werden.

#### **Samstag, 23. Mai 2009 um 08:45 Uhr (Tim)**

Das Training mit Michael war sehr hilfreich - die tragende Linie habe ich gefunden. Kaum war die Abfluglinie geöffnet, ging es an der Basis in ca. 1800m im Geradeausflug zu unserer ersten Wende, dem Hohenzollern. Querab warteten die 15m Flieger auf uns, sodass wir schon einen vormarkierten Bart hatten, den wir mit annähernder Schallgeschwindigkeit nach der Wende erreichten. Dieser hob uns wieder an die geliebte Basis, und genau wie auf dem Hinflug ging es dann dank Rückenwind noch schneller als auf dem Hinweg zurück. Leider endete die tragende Linie bei Münsingen und unglücklicherweise täuschten uns die „maritimen Kaltluftwolken“ erneut: Statt an die tragende Hangkante zu fliegen (wie alle anderen, die rumgekommen sind), blieben wir auf der Alb und saßen prompt bei Oppingen Au. Ja: „bei“, nicht „in“. 1km neben dem Flugplatz. Klasse! Christoph freute sich dennoch, dass wir nicht den Dettinger Buckel überquerten, konnte er doch zum ersten Mal seine Haare im Fahrtwind des Z3 von Thorsten durchpusten lassen.



## Sonntag, 24. Mai 2009 um 09:40 Uhr (Christoph)

Ein Satz von Thomas Förster-Jüstel trifft eigentlich für Wettbewerbsfliegen beim gestrigen Wetter perfekt zu: „Wettbewerb ist schon interessant und eine Herausforderung. Wann fliegt man schon sonst bei solchem Wetter eine solche Strecke? Du bist ja nicht bescheuert!“ Aber nun ganz kurz zu der tatsächlichen Wettersituation. Es ging am Vorabend schon mit der Ankündigung unseres Wetterfroschs Jupp los, der erst Blauthermik und dann Überentwicklung prognostizierte. „Geht sowas denn? Ja...“ Nach dem F-Schlepp sind wir dann prompt auch in ein knackiges Steigen von 0,5m/s eingeflogen, das uns auf sagenhafte 1300m brachte. „Mensch das reicht! Auf geht’s!“

So haben wir uns dann im Pulk immer weiter vorgearbeitet. Das ganze auf einer Höhe, die nie reichte, um Flugplätze, die wir passierten, zu erreichen. „Tim, schau mal, der Farrenberg! Wo? Na da oben!“ Da es also mit einer Landung auf fremdem Flugplatz nicht klappte, sind wir einfach mal weitergeflogen und haben dabei schon diverse andere Wettbewerbsteilnehmer im Acker gesehen. Das eigentlich Tolle an diesem Tiefflug war: Ich konnte endlich mal die Burg Hohenzollern von der Seite fotografieren! Auch die erste Wende haben wir dann zusammen mit WA und 3E im wahrsten Sinne des Wortes umrundet, ging nämlich nicht mehr drüber. Uns beruhigte aber auf unseren super-komfortablen 1100m an der Wende (Plettenberg), dass ein anderer Duo (49 - Holländer) noch wesentlich tiefer war. Im selben Tiefflug und in Massenbärten kurbelnd haben wir uns dann bis zur Hahnweide zurückgekämpft - mächtig stolz auf uns, obwohl wir dort die Aufgabe abgebrochen haben. Trotzdem hat es für einen tollen Überflug über den Dettinger Buckel und einen sensationellen 5. Platz am Tag gereicht.

Als Resümee zum Wettbewerb bleibt uns eigentlich nur zu sagen, dass es eine unglaublich tolle Woche mit super Atmosphäre war und wir das Glück hatten, viele nette neue Leute kennenzulernen. Das hat bei diesem – zumindest in der DoSi-Klasse – sehr freundschaftlichen Wettbewerb sehr viel Spaß gemacht. Es weckt definitiv Lust auf mehr, und bald können wir uns schon für nächstes Jahr anmelden.

Text: Christoph Seiferth, Tim Schmidt  
Fotos: Thorsten Kremer, Tim Schmidt, Christoph Seiferth

## Leihgabe kommt groß raus

Die Flugsportvereinigung Pleidelsheim e.V. bedankt sich bei allen Fliegerkameraden des Aeroclub Stuttgart erneut recht herzlich für die wiederholte Überlassung des ACS-SG38. Während eines Festumzuges, anlässlich des 150jährigen Feuerwehrjubiläums, im Juni 2009 war der Schulgleiter umjubelter Blickpunkt: Rumpf und Leitwerk wurden mit den Flächenstummeln (6m Spannweite) der Fliegergruppe Kornwestheim versehen und im Rahmen der Festlichkeiten durch Pleidelsheim gezogen. Dieses Mal galt es eine besondere logistische Hürde zu nehmen: Im Verlauf des neu gestalteten Umzugweges stand eine Verkehrsinsel nebst Baumgruppe im Wege. Noch am Tage vor dem Festzug fertigten wir eine Skizze der Insel sowie ein



Papiermodell des SG38 an und beratschlagten die möglichen Manöverschräglagen. Als wir uns dann während des Festzuges der Baumgruppe näherten, glaubte keiner der zahlreichen Zuschauer, dass sich der Flieger da hindurch zirkeln ließe. Jedoch: mit viel „Fläche ab“ und „Fläche vor“ schafften wir es unter tosendem Beifall der Umstehenden recht zügig.

Weiterhin war der SG38 Teil der Präsentation anlässlich unseres Flugplatztages. In unserer Flugzeughalle stand er inmitten von Kuchenbuffet, Beamer-Präsentation, Ka6 und Flugsimulator. Viele unserer Besucher befragten uns erstaunt, ob man mit so einem Flieger tatsächlich jemals geflogen ist.

Zusammenfassend kann man sagen: Durch die Überlassung eures SG38 habt ihr uns wieder einmal sehr geholfen. Vielen Dank!

Text und Fotos: Günter Reiser  
(Flugsportvereinigung Pleidelsheim e.V.)

### Der Schulgleiter SG 38

- Konstruktionsjahr: 1938
- Herstellungszeitraum: 1938 - 1956
- Leergewicht: 125 kg
- Höchstzulässige Fluggewicht: 210 kg
- Höchstzulässige Zuladung: 90 kg
- Spannweite: 10414 mm
- Gleitzahl: 10 bei 52 km/h
- geringstes Sinken: 1,3 m/s bei 48 km/h
- Geschwindigkeitsbereich: 40–115 km/h
- Windenschleppgeschwindigkeit: maximal 60 km/h
- Flugzeug-Schleppgeschwindigkeit: maximal 90 km/h
- zulässiges Lastvielfaches: +3 g
- Bruchlastvielfaches: +6 g

# Ausgeflogen!

## Das erste Mal allein auf Strecke vergisst man nie.

Frühjahr 2009, Flugplatz Burg Feuerstein: Das Wetter ist gut, der 100km-Überlandflug mit Lehrer bereits absolviert und auch sonst alle Voraussetzungen für die Prüfung geschaffen. Während auf der Hahnweide noch der Wettbewerb läuft, absolviert ein frischgebackenes ACS-Mitglied namens Johannes Irion an einer Fränkischen Flugschule erfolgreich seine praktische Prüfung. Zwei Tage später geht auch für den neuen Scheinpiloten das ACS-Pfingstfluglager los, allerdings mit der Einschränkung, dass er zwar erfolgreich geprüfter Pilot, aber leider noch nicht Scheininhaber ist. Der „Lappen“ muss im Luftamt Nordbayern erst noch fabriziert werden.

Am vorletzten Tag des Fluglagers ist es für mich endlich soweit. Das GPL Papier ist da, die Gleitwinkelgurkerelei hat ein Ende, es kann losgehen. Die Thermik ist einigermaßen brauchbar, aber ziemlich zerrissen, was wohl an den 30 km/h Wind aus 300° liegt. Egal. Jetzt habe ich das ganze Fluglager auf den Schein gewartet, da lässt man sich von so einer Kleinigkeit nicht aufhalten. Ich starte also mit der LS1F, arbeite mich über der Teck auf ungefähr 1300 m hoch, dann rüber nach Grabenstetten und weiter Richtung Rossfeld. Wegen der starken Gegenwindkomponente dauert das Unterfangen doch recht lang, und nach ungefähr einer Stunde Flugzeit und einem Schlenker über Pfullingen beschließe ich, es vielleicht beim ersten Mal nicht zu sehr zu übertreiben und umzukehren.

Es ist mittlerweile 17 Uhr, die Wolken fangen an abzutrocknen und im Funk bekomme ich mit, dass der Start schon langsam abgebaut wird. Ich fliege an der Albkante entlang zurück, immer fast auf 1300 m ohne großartigen Höhenverlust. Also erlaube ich mir einen nochmaligen Schlenker rüber zur Teck. Dort steige ich bis auf 1600 m. Ungefähr zur gleichen Zeit fällt mir auf, dass heute niemand von uns vom Platz weggeflogen ist, keiner länger als eine halbe Stunde in der Luft war, ich aber inzwischen wohl knapp 35 km zurückgelegt habe. Auf dem gesamten Rückweg trug die Albkante außerdem recht gut, und jetzt

mit 1600 m Höhe hätte ich gute Voraussetzungen, wenigstens die 50 km-Marke zu knacken. Das wäre für den ersten Flug mit Schein ein würdiges Ziel.

Die Vorstellung, später auf dem Campingplatz bei Gegrilltem und Bier in die Streckenfliegerrunde zu fragen: „Ich hab ja heut 50 km geflogen. Und wo wart ihr so?“ steigert die Motivation, noch ein bisschen was zu reißen. Also entscheide ich mich, noch ein Stück weiter die Albkante entlang zu fliegen. Ein paar Quellwolken stehen da noch und dazwischen geht es auch im Blauen immer wieder ganz gut. Ab und zu werfe ich einen Blick auf den Endanflugrechner, den ich sicherheitshalber mit einem Gleitverhältnis von 1:20, später dann 1:10 rechnen lasse. Da steht lange irgendwas um +50 m, dann mal - 100 m, aber kein Problem - schließlich darf ich den Gleitbereich des Heimatflugplatzes ja jetzt autorisiert verlassen. Als Wendepunkt ziehe ich Richtung Albaufstieg, wo sich die Autobahn A8 teilt. Dort angekommen, muss ich allerdings feststellen, dass die meisten Wolken inzwischen leider abgetrocknet sind. Der einzige viel versprechende Cumulant steht etwas weiter Richtung Merklingen. Mein Höhenmesser zeigt 1500 m, der Endanflugrechner steht mittlerweile bei - 1000 m im Gleitwinkel 1:10. Was tun? Ins Blaue fliegen Richtung Hahnweide, oder doch lieber am vielleicht letzten richtig gut gehenden Bart ordentlich Heimflughöhe tanken? Ich entscheide mich für die scheinbar sicherere Variante und fliege Richtung Wolke. Die zieht zu Anfang noch leicht, wird dann aber ein Nullschieber.

Nach mehreren Optimierungsversuchen und Suchkreisen muss ich feststellen, dass das Wölkchen langsam aber sicher zerfällt. Also eine falsche Entscheidung. Inzwischen hat mich der Wind bis 5 km vor Merklingen versetzt. Ich schwenke also auf Heimatkurs ein, nur um den nächsten, schon vorher begangenen Fehler festzustellen: bei 300° habe ich den Wind genau auf der Nase. Im Eifer des Gefechts bin ich dummerweise längst nicht mehr quer zum Wind weitergeflogen. Die Albkante ist mittler-





weile auch ziemlich weit weg. Aber wenn unterwegs noch mal ein bisschen Blauthermik kommt, reicht es vielleicht wenigstens über die Kante. Nach ungefähr 3 km Flugstrecke bin ich nur noch 1200 m hoch. Das vorher übervorsichtig eingestellte Gleitverhältnis von 1:10 erweist sich jetzt sogar als zu optimistisch. Die nächsten 5 km bis zur Hangkante sind komplett bewaldet. Richtung Geislingen liegen nur enge Täler und direkt unterhalb der Alb auch meistens unlandbare Streuobstwiesen. Die Option des direkten Nachhausegleitens entfällt also. Stattdessen werden die vorher eher theoretisch ins Auge gefassten Äcker auf einen Schlag ganz praktisch und real. Noch habe ich leichte Hoffnung auf den rettenden 3m-Bart. Aber zwei erfolgreiche große Schleifen und ein Blick auf den Höhenmesser machen auch diese Hoffnung zunichte: 1100m, also bestenfalls geschätzte 300m über Grund. Jetzt muss ganz dringend eine Entscheidung her! Noch immer will ich nicht wahr haben, dass mein Flug auf dem Acker endet. Auf eine Außenlandung bin ich doch gar nicht vorbereitet. Hätte ich das gewusst, hätte ich - ja, was eigentlich? Zum Jammern bleibt keine Zeit, ändern lässt sich jetzt auch nichts mehr und ich muss das Beste aus der Situation machen. Eher mechanisch versuche ich, alles durchzugehen, was ich übers Außenlanden gelernt habe.

Zwei Felder kämen in Frage: Ein langer Acker, allerdings quer zum Wind und im Anflug ein Vater mit seinem Sohn, die Drachen steigen lassen. Das ist immerhin eine Hilfe, um die aktuelle Windrichtung festzustellen, aber eine Drachenschnur um die Fläche macht sich nicht so gut. Der andere Acker ist ziemlich kurz, dafür liegt er genau im Gegenwind, davor eine Baumreihe, die allerdings am Hang und deshalb etwas tiefer steht. Ungefähr 1500 m davon entfernt befinden sich noch mehrere Windräder. Auch nicht schön. Noch mal genau schauen. Vielleicht gibt's ja doch noch was Besseres?! 1050 m Höhe auf der Uhr. Ich bin genau über den Drachen im Gegenflug auf den anderen kürzeren Acker. Also Fahrwerk raus, Klappen raus, ich entscheide mich für einen sehr kurzen Anflug, um genug Sicherheitsabstand zu den Windrädern zu haben. Aber wohin dann mit der Resthöhe? Noch einen Kreis? Das wäre Wahnsinn. Kein Kreis nach der Position, keine Kampfkurven in Bodennähe! Klappen ganz raus, zur Not eben slippen. Außerdem muss ich

sowieso hoch genug über die Bäume und dann steil runter. Endteil. Alle Details nochmals durchgehen: Fahrwerk ist draußen, Fahrt etwas erhöht, bei 120 km/h, wegen eventueller Leeüberraschungen. Hinter den Bäumen taucht eine Familie beim Sonntagsspaziergang auf, die ziemlich überrascht schaut. Der Bauer, der nebenan mit dem Traktor seine Wiese mäht, scheint dagegen gar nichts mitzubekommen. Ich bin schon in der Mitte des Ackers, also lieber nicht zu sehr die Fahrt wegziehen. Schön ist anders, vor allem weicher und langsamer. Ich setze auf. Der Boden bremst viel stärker als vermutet. Nach wenigen Metern kommt die LSIF zum Stehen, noch sehr weit vom Ende des Ackers entfernt.

Stille. Ich lebe noch. Alles ist heile. Was mache ich hier auf dem bescheuerten Acker? Eben lag mir die ganze Welt zu Füßen, die Hahnweide ein paar Minuten entfernt. Jetzt bin ich gefangen im Nirgendwo, unfähig mich selber fortzubewegen, ausgesetzt und von der Hahnweide mindestens 3 Stunden weit weg. Eher mehr. Eigentlich sollte ich 1000 m höher sein sowie die zwei Segler, die gerade über mich hinwegziehen. Ich klappe die Haube auf, will erleichtert durchatmen, erstmal runterkommen, die Cockpithitze loswerden und frische Luft atmen. Die besorgte Familie kommt über den Acker gerannt. Noch ziemlich auf Adrenalin und noch nicht wirklich am Boden versuche ich trotzdem, mich souverän zu geben und zu erklären, dass ich nicht abgestürzt bin. Ich höre mich sagen: „Das war so gewollt, alles in Ordnung!“, und denke, „Von wegen gewollt! Nichts ist in Ordnung. Geht einfach weg und lasst mich den Schreck verdauen.“ Und erst dann realisiere ich langsam, dass das meine erste Außenlandung war. Weder gewollt noch schön, aber sicher und trotzdem in Ordnung.

Text und Foto: Johannes Iron

## Grundregeln des Außenlandens:

Fliege in unlandbares Gelände nur ein, wenn du hoch genug bist und es im Gleitzahlbereich Landemöglichkeiten gibt.

Entschließe Dich rechtzeitig zur Außenlandung.

Keine Panik: Wenn Du alles gut und rechtzeitig planst, hast Du genügend Zeit für alle Manöver.

Sieh Dir das Außenlandefeld genau an: Hindernisse (Bäume, Zäune, Stromleitung), Grundstücksgrenzen und Gräben, Gefälle zur Seite oder in Flugrichtung?

Mache eine Platzrunde, wie zu Hause.

Fliege einen Gegenanflug, der lang genug ist. Du brauchst Abstand vom Landefeld.

Im Einflug in den Queranflug kann man durch eine entweder enger oder weiter angelegte Kurve immer noch den Abstand zum Landefeld korrigieren.

Wenn das Endteil lang genug ist, kann man die Höhe sehr genau einteilen und damit den Aufsetzpunkt optimal treffen.

(Dr. Michael Goth)

# Die große Freiheit

**Manche singen bei ihrem ersten Alleinflug, manche beten, manche schreien vor Glück und manche denken an ihre Nebennierenrinde.**

„ASK21, einsitzig - am Restseil - startklar!“ Merkwürdig klar dringt Melis Stimme in mein Bewusstsein. „Nein, Katharina... hmm, erster Alleinflug, genau!“ Jetzt ist es also so weit und schon geht es auch los. Bevor ich einen Gedanken an Flucht verschwenden kann, hebe ich ab. Viel zu schnell. Kavalleriestart? Von wegen, das Flugzeug flöge sich ohne Lehrer genau gleich! Ohne darüber nachzudenken, klappt der Start. Es ist tatsächlich alles schon in Fleisch und Blut übergegangen. Oben nachlassen, nach dem Ausklinken das Nachklinken, auf die Fahrt achten, umsehen, abbiegen. Irgendwas ist hier komisch. Aber was nur? Das Horizontbild will nicht mehr richtig passen, das Flugzeug reagiert ungewohnt - überhaupt alles ist anders. Angespannt und hochkonzentriert achte ich auf alles, was ich in den letzten Wochen gelernt habe: Wo sind andere Flieger, wie hoch bin ich, wie schnell, was dringt aus dem Funk an mein Ohr? Und wieso ist es hier so still? Zum dritten Mal in dieser Sekunde kontrolliere ich den Fahrtmesser: Nein, ich bin nicht zu langsam. Was um Himmels willen könnte es dann sein? Bis es mir klar wird, ich meine so richtig klar: Ich bin alleine im Flugzeug. Keiner quatscht mehr rein, keiner hat was auszusetzen.

Ich warte darauf, dass es einsetzt. Dieses großartige Gefühl, von dem alle reden, die Euphorie, die man beim ersten Alleinflug verspürt, die absolute Freiheit. Nichts. Ich sehe mich um. Kirchheim sieht wie immer von oben aus. Die Hahnweide sieht wie immer aus. Der Talwald sieht wie immer aus. Nur viel, viel näher als sonst. Wieso ist mir früher nie aufgefallen, dass meine Flügelspitze beim Kreisen fast die Baumwipfel berührt? Stimmt mein Höhenmesser? 750m. Entspann dich! Ich versuche mir



vorzustellen, wie da unten jetzt alle gebannt zu mir hochsehen. Sie haben sich alle für mich gefreut und fiebern jetzt alle mit. Auch wenn vor dem Start alle so getan haben, als wüssten sie nicht, dass ich jetzt alleine fliege und mir wirklich ziemlich die Düse geht. Ich muss grinsen beim Gedanken an Ralf, der mir gestern noch fluglehrergewissenhaft gesagt hat, das würde noch mindestens 20 Starts dauern bis zum ersten Alleinflug. Das war ja ein tolles Ablenkungsmanöver. Und plötzlich ist es da. Die Anspannung fällt ab. Ich bin hier oben, ganz alleine! Es ist unbeschreiblich.

Gemütlich ziehe ich meine Kreise über dem Bürgersee. Da vorne fliegt die W2, mit Johannes drin. Ich versuche ihn genauer zu erkennen, er ist aber zu weit weg und sehe nur seine Kommunistenmütze. Dann schaue ich mir die Welt von oben an. Ein paar Leute lassen im Bürgersee Modellboote fahren. Da unten hetzen die Leute zur Arbeit. Auf der Autobahn ist Stau. Und ich schwebe hier oben und bin völlig entspannt. Bis zu dem Zeitpunkt, an dem mir einfällt, dass ich ja jetzt landen muss! Ich will sofort meinen Fluglehrer wieder! 600m auf dem Höhenmesser. Ein Kreis noch und ich muss Richtung Position. Schon schießt mir das Blut wieder in den Kopf, meine Hände fangen an zu schwitzen. Ich denke daran, wie meine Nebennierenrinde jetzt Adrenalin in die Blutbahn abgibt. Jede physiologische Reaktion, die mit Nervosität einher geht, spielt sich bildlich vor meinem inneren Auge ab. Unglaublich, an was für einen Mist man in so einer Situation denken kann.

Ich melde mich an der Position zur Landung und füge mich ins Unvermeidliche. Bei ziemlich starkem Seitenwind (gefühlte mindestens 10.000 km/h!) setze ich die ASK21 für meinen Geschmack ziemlich weich auf die Landebahn 07. Schön unten in die Senke, dann kommen einem keine anderen Flugzeuge in die Quere und ich hab' vielleicht eine Minute mehr Zeit, zu mir zu kommen, bevor der Spornkuller mit lauter aufgeregten Gratulanten auf mich zukommt. Ich bin wieder auf dem Boden und hab's tatsächlich geschafft! Jetzt gib't nur noch eins: Nix wie wieder rauf!

Text: Katharina Sprondel, Fotos: Johannes Iron



# Neu in der Segelfluggruppe

**Adrian Winter, \*24.10.1992**



**Wenn man mich an einem ganz normalen Montagmorgen besuchen wollte, fände man mich:** Mehr oder weniger ansprechbar in der Schule.

**Wenn ich nicht fliege, beschäftige ich mich am liebsten mit:**

Hmmmm, mit Computern, meinem Klavier (viel zu wenig, allerdings), meiner Freundin, Schule, manchmal meinem Fahrrad, essen, schlafen.

**Auf die Idee, in den Aeroclub einzutreten, kam ich durch:**

Felix Schäffler.

**Mein schönstes Erlebnis, seit ich im Aeroclub bin, war:**

Öööhm. Fliegen?

**Meine fliegerischen Ziele sind:**

Naja, keine zu großen Ambitionen, bis jetzt. Flugschein, erst mal...

**Außerdem wollte ich noch sagen:**

Nicht immer alles so ernst nehmen, wenn ich etwas sage. Bin manchmal etwas zu direkt, was u. U. auch mal beleidigend wirkt – das meine ich nicht wirklich so!

**David Ikuye, \* 13.3.1987**

**Wenn man mich an einem ganz normalen Montagmorgen besuchen wollte, fände man mich:** Im Zug, vor mich hin dösend, auf dem Weg nach Schwäbisch Gmünd in die FH.

**Wenn ich nicht fliege, beschäftige ich mich am liebsten mit:**

Mit meinem Studium (Interaktionsgestaltung), meinem Laptop, Flash (AS3) programmieren, Zeichnen, Fitnessstudio, gelegentlich Boxen (Sparring), und mit meiner Süßen.

**Auf die Idee, in den Aeroclub einzutreten, kam ich durch:**

Mich selbst. Das Fliegen begeistert mich schon immer. Nach jahrelangem Überlegen habe ich es endlich gewagt.

**Mein schönstes Erlebnis, seit ich im Aeroclub bin, war:**

Samstag, 24. Oktober 2009. Der Tag, an dem ich unerwartet alleine fliegen durfte.

**Meine fliegerischen Ziele sind:**

Schein, Spaß und lange Flüge.

**Außerdem wollte ich noch sagen:** Ich bekomme von Flug zu Flug immer mehr Lust an der Sache. Das liegt natürlich an vielen Dingen, aber insbesondere auch an den Fluglehrern und allen anderen ACS-Mitgliedern.



**Dr. Harald Hug, \* 2.3.1950**



**Wenn man mich an einem ganz normalen Montagmorgen besuchen wollte, fände man mich:** irgendwie „draußen unterwegs“ – bin nämlich ein notorischer Frühaufsteher und Outdoor-Aktivist, was sich nicht gerade gebessert hat, seit ich nicht mehr berufstätig bin...

**Wenn ich nicht fliege, beschäftige ich mich am liebsten mit:**

Golf, Rad, Politik und Wirtschaft – und als studierter Tchie natürlich auch mit IT.

**Auf die Idee, in den Aeroclub einzutreten, kam ich durch:** Das Segelfliegen ist ein alter Traum von mir. Ein Passagierflug als Geburtstagsgeschenk und der Schnupperkurs beim Pfingstfluglager haben den Stein ins Rollen gebracht

**Mein schönstes Erlebnis, seit ich im Aeroclub bin, war:**

Ein schöner Thermikflug mit großartigen Ausblicken auf meine geliebte Alb.

**Meine fliegerischen Ziele sind:**

in der neuen Saison zum Alleinflug zu kommen.

**Außerdem wollte ich noch sagen:** Dass ich sehr angetan bin von der kameradschaftlichen Atmosphäre, der Hilfsbereitschaft und dem Engagement der vielen Aktiven rund um den Flug- und Schulungsbetrieb.

# Neu in der Segelfluggruppe

**Johannes Irion, \*28.4.1978**



**Wenn man mich an einem ganz normalen Montagmorgen besuchen wollte, fände man mich:** Zu Hause am Schreibtisch, oder auf der Autobahn auf der Rückreise von irgendeinem Wochenend-Job.

**Wenn ich nicht fliege, beschäftige ich mich am liebsten mit:**

Musik machen mit meiner Band und mit Klettern.

**Auf die Idee, in den Aeroclub einzutreten, kam ich durch:**

...weil ich 2006 einen kostenlosen Schnupperflug gewonnen hab den ich noch gar nicht eingelöst hab – das wär ja mal was fürs nächste Fluglager ;-) !

**Mein schönstes Erlebnis, seit ich im Aeroclub bin, war:**

Die Segelkunstflugshow beim OTT. Und dass meine Mutter nach ihrem ersten Gastflug mit mir entgegen alle Erwartungen gleich noch mal mit wollte.

**Meine fliegerischen Ziele sind:**

Für die kommende Saison: Streckenfliegen nicht nur im Gleitwinkel der Hahnweide

**Außerdem wollte ich noch sagen:**

AlphaCharlie rockt!

**Katharina Sprondel, \*10.10.1984**

**Wenn man mich an einem ganz normalen Montagmorgen besuchen wollte, fände man mich:** Im Labor, in der Klinik, im Hörsaal oder im Bett.

**Wenn ich nicht fliege, beschäftige ich mich am liebsten mit:**

Klettern, allem anderen was man so draußen machen kann, und Lesen.

**Auf die Idee, in den Aeroclub einzutreten, kam ich durch:**

Johannes, in dieser Familie kann man einfach nicht nicht fliegen!

**Mein schönstes Erlebnis, seit ich im Aeroclub bin, war:**

Mein erster Thermikflug im Alleinflug.

**Meine fliegerischen Ziele sind:**

Möglichst oft gaaaaaaanz lange oben bleiben! Und im Sommer 2010 den Schein machen.



**Len Schumann, \* 2.3.1980**



**Wenn man mich an einem ganz normalen Montagmorgen besuchen wollte, fände man mich:** In meinem Büro an der Uni Stuttgart. Ich bin Angestellter am Institut für Flugzeugbau.

**Wenn ich nicht fliege, beschäftige ich mich am liebsten mit:**

Kochen (weil es lecker ist) und Sport (weil ich sonst zuviel Zuladung bekomme).

**Auf die Idee, in den Aeroclub einzutreten, kam ich durch:** Die Suche nach einem schönen Verein in der Nähe von Stuttgart.

**Mein schönstes Erlebnis, seit ich im Aeroclub bin, war:**

Einfach unter der Woche mal fliegen können.

**Meine fliegerischen Ziele sind:**

Viel Zeit im Flugzeug zu verbringen und die Welt von oben betrachten.

**Außerdem wollte ich noch sagen:** Ich freue mich, im ACS Mitglied zu sein!

## Michael Knecht, \*21.10.1960



**Wenn man mich an einem ganz normalen Montagmorgen besuchen wollte, fände man mich:** Bei der Arbeit als Sozialarbeiter in meinem Büro in Bad Cannstatt.

**Wenn ich nicht fliege, beschäftige ich mich am liebsten mit:**

Meinen Freunden/Innen, lese gerne, spiele Tennis oder Skat.

**Auf die Idee, in den Aeroclub einzutreten, kam ich durch:**

Hatte ich schon lange vor und sah dann bei einem Sonntagsbesuch auf der Hahnweide das Schild des ACS

**Mein schönstes Erlebnis, seit ich im Aeroclub bin, war:**

Mein erster Thermikflug, der über 1 Stunde dauerte.

**Meine fliegerischen Ziele sind:**

Einmal um die ganze Welt im Alleinflug.

**Außerdem wollte ich noch sagen:**

Ich finde den ACS extrem gut organisiert!

## Fliegernachwuchs: Anton Paul Eberhardt

Wie es sich für einen künftigen Flieger gehört, kam Anton mit einer Punktlandung zum errechneten Geburtstermin auf die Welt.

**Technische Daten:**

**Indienststellung:** 19.6.2009 - 14:02 Uhr

**Landegewicht:** 3790 gr.

**Länge:** 51 cm

**Konstrukteure:** Tanja und Frank Eberhardt



## Gemeinsames Gedenken auf dem Wächtersberg

Bereits 2008 wurde die Tradition der Kranzniederlegung „Der toten Flieger zum Gedenken“ auf dem Wächtersberg durch eine deutlich gestiegene Teilnehmerzahl erfreulich wiederbelebt. Auch am Totensonntag 2009 fanden sich wieder zahlreiche Luftsportler aller Altersgruppen am Fliegerdenkmal des Modellfluggeländes ein. Dieser langjährige Brauch geht zurück auf die ehemals gemeinsame Basis der beiden Gruppen Flugsportvereinigung Wächtersberg e.V. und Aeroclub Stuttgart e.V. Bevor das Segelfluggelände Hahnweide nutzbar war, glitten die ACSler vom Wächtersberg aus durch die Lüfte. Seither besteht eine enge Verbindung zwischen beiden Vereinen und der Termin am Totensonntag ist seit 1950 ein fixer Punkt im gemeinsamen Kalender. Die Veranstaltung klingt üblicherweise in gemeinsamer Runde bei Kaffee, Kuchen und Kartoffelsalat im Vereinsheim des ACS aus, so auch in diesem Jahr.

Text: Redaktion, Foto: Frank Eberhardt



# Oldtimer



Fotografie: Dominik Burger



# treffen 2009



## On-Line Contest 2009: Der ACS legt eine Schippe nach

Nachdem sie im Vorjahr ihre allererste OLC-Saison überhaupt bereits recht ordentlich abgeschlossen hatten, legten die Piloten des ACS in diesem Jahr eine gehörige Schippe drauf. Mit total 13.775,65 km und 12.728,6 Punkten wurde das Ergebnis des letzten Jahres um rund 50 Prozent übertroffen! Auch die Durchschnittsgeschwindigkeit der 82 gemeldeten Flüge (2008: 76 Flüge) stieg um über ein Drittel von 42,06 km/h auf 57,67 km/h. Dies hatte natürlich zur Folge, dass der ACS 2009 in den verschiedenen Ranglisten viel weiter vorne zu finden war als noch in 2008. Die Platzierungen im Einzelnen:

- weltweit Platz 521 von 1367 Vereinen (2008: Platz 632)
- in Europa Platz 421 von 1119 Vereinen (2008: 514.)
- in Deutschland Platz 291 von 726 Vereinen (2008: 404.)
- in Baden-Württemberg gar ein glorreicher 64. Platz unter 329 Mitstreitern (2008: 81.)

Auch im Jahr 2009 wurde die Mehrzahl der Flüge, Kilometer und Punkte wiederum von Tim Schmidt eingereicht. Die Tatsache, dass Tim (mit wechselnden Co-Piloten) in diesem Jahr zum ersten Mal den Hahnweidewettbewerb bestritt, hat sicherlich auch unserem OLC-Ergebnis gut getan. Die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit erlangte wieder Ralf Ebert, und die im Mittel längsten Flüge haben, wie schon im vergangenen Jahr, wieder Mike Goth das zähste Sitzfleisch abverlangt. Nach diesen zwei Auftaktjahren im OLC, in denen sich der ACS „warmgeflogen“ hat, kann wohl berechtigterweise die Hoffnung geäußert werden, dass die Kombattanten des Onlinecontest auch 2010 mit den Piloten des ACS rechnen müssen. Vielleicht ist ja sogar eine Qualifikationsstufe Richtung Segelflug-Bundesliga drin...?

Stefan Reiff

Name	Punkte	%	km	%	km/h	Dauer	%
<b>Gesamt</b>	<b>12728,6</b>	<b>100,00</b>	<b>13775,65</b>	<b>100,00</b>	<b>57,673</b>	<b>254:06</b>	<b>100,00</b>
Benny Saage	269,83	2,12	286,88	2,08	41,674	08:11	3,22
Berkay Yilmaz	186,7	1,47	179,59	1,30	44,215	04:20	1,71
Christoph Seiferth	1807,94	14,20	1985,28	14,41	58,138	37:04	14,59
Dominik Burger	24,46	0,19	29,64	0,22	47,470	00:45	0,30
Felix Schäffler	776,99	6,10	819,8	5,95	65,960	14:34	5,73
Frank Eberhardt	386,57	3,04	427,96	3,11	50,147	08:37	3,39
Hans Dörfler	277,51	2,18	306,11	2,22	60,87	05:01	1,97
Johannes Irion	107,24	0,84	108,6	0,79	34,370	04:25	1,74
Michael Goth	1181,92	9,29	1300,73	9,44	57,480	26:22	10,38
Ralf Ebert	949,78	7,46	1038,55	7,54	72,185	16:23	6,45
Reimer Clausen	81,86	0,64	82,09	0,60	29,640	03:04	1,21
Stefan Reiff	164,7	1,29	177,59	1,29	42,543	04:46	1,88
Stöpsel Gester	757,94	5,95	736,69	5,35	55,438	14:54	5,86
Thorsten Kremer	404,9	3,18	438,1	3,18	41,945	11:05	4,36
Tim Schmidt	5350,26	42,03	5858,04	42,52	69,485	94:35	37,22

## Emotionaler Höhenflug gestartet - mit Freigabe vom Standesamt

Nein, der Schornsteinfeger hat sich nicht zufällig ins Bild verirrt. Vielmehr möchte das Brautpaar seinem vollkommenen Glück noch ein Quäntchen hinzufügen. Mit Tanja und Frank Eberhardt schwebten am 28. März 2009 zwei waschechte ACS-Piloten ins legalisierte Eheglück. Die Segelfluggruppe mischte sich gratulierend unter die Gästeschar und feierte mit den beiden ausgelassen und bunt kostümiert ihre „Flower Power“-Motto-Hochzeitsparty im ACS-Clubheim.

Redaktion



# Baerenthal 2009

## Die Luftsportjugend fällt in Frankreich ein

Im Februar sollte sie stattfinden, unsere erste internationale Jugendbegegnung: Die Landesjugendgruppe Südbaden des BWLV hatte ins elsässische Baerenthal geladen, um dort – gemeinsam mit französischen Luftsportlern – ein spannendes und „actiongeladenes“ Wochenende zu verbringen. Vier Mitglieder unserer Jugendgruppe fühlten sich angesprochen und meldeten sich flugs an: Tim Schmidt, Felix Schäffler, Dominik Burger und Jugendleiter Stefan Reiff. Gemeinsam mit rund 80 anderen Luftsportlern trafen wir dann am Freitag, den 13. Februar 2009 in Baerenthal ein und bezogen unsere Hütte, die wir mit vier jungen Segelfliegern aus Sinsheim teilten. Das Wochenende sollte dem Austausch der Luftsportjugend aus den verschiedenen Vereinen dienen, aufgelockert durch verschiedene Vorträge und allerlei sportliche Aktivitäten. Nachdem der Winter jedoch auch im Elsass Einzug gehalten hatte, musste das geplante Outdoor-Event, die Bezwingung des Hochseilgartens, aus sicherheitstechnischen Gründen abgesagt werden. So gab es dann „Sport und Spiel“ in der Halle und ansonsten eine Menge Zeit für „Diverses“. Die Vorträge des Wochenendes waren allesamt gut besucht und wurden mit großem Interesse aufgenommen.

Oliver Blasche aus Lenningen beispielsweise referierte über seinen Werdegang zum Segelkunstflieger, Alfred Lohmayer stellte den HKF und seine Fördermöglichkeiten vor und auch zwei Herren der Bundeswehr ließen es sich nicht nehmen, den fliegerischen Dienst der Landesverteidigung vorzustellen und den Jugendlichen schmackhaft zu machen. Alles in allem war es ein gelungenes Wochenende mit viel Wissenswertem, Spaß und Sport. Einzig die angekündigten französischen Luftsportler fehlten. Warum? Darüber müsste man spekulieren. Dafür war eine Fußballmannschaft aus Lille anwesend, die leider nicht viel mit uns zu tun hatte, sich jedoch der großen Schneeballschlacht am Sonntag schnellstens entzog, von der Übermacht und der „Lufthoheit“ der BWLV-Jugend eingeschüchtert. Auch wenn wir vier die einzigen Württemberger an diesem Wochenende waren, haben wir uns doch sehr wohl gefühlt und danken der BWLV Bezirksjugend Nord- und Südbaden für die Einladung. Vielleicht können wir uns ja einmal revanchieren.

Stefan Reiff

## Geburtshilfe ohne Pressatmung: Hans und Lieselotte

Angeschlagen, aber glücklich hielt Grunau Baby III „Lieselotte“ im Herbst 2006 Einzug in die heiligen ACS-Werkstatthallen. In Ausgabe 1/2007 der AlphaCharlie präsentierte sie sich ob ihres schwächelnden Zustandes noch etwas scheu den Kameras. Kurz darauf begann Geburtshelfer Hans Dörfler mit seinen therapeutischen Einheiten, wohl wissend, dass man für den durchschnittlichen Holzflugzeugschlupfvorgang einen sehr, sehr langen Atem benötigt. Zwischenzeitlich bangte Lieselotte bereits um Hans' Fürsorge, als sich z.B. die Minimoa majestätisch inmitten der Werkstatthalle niederließ. Aber – wer seine

Schützlinge liebt, lässt im Eifer nicht nach! Hans hat in dreijähriger mühevoller Arbeit und quasi im Alleingang Großartiges geleistet: Liesels Holzgerüst nebst Innenleben ist seit Herbst 2009 (fast) fertig. Bald kann sie bespannt, lackiert und nach entsprechenden Enderarbeiten wieder in ihr eigentliches Element entlassen werden. Wer ihr Lieblingspilot sein wird, steht schon vor dem Erstflug fest.

Text und Foto: Stöpsel



# Mauterndorf 2009

## Anspruchsvolles Fliegen und erholsame Ferien



Top Aussicht auf dem Weg zum Dachstein

Wieder einmal pilgerten wir Anfang August für zwei Wochen in die Hohen Tauern nach Mauterndorf/Österreich, um die hochalpine Bergwelt aus der Luft zu erleben und erholsamen Urlaub zu machen. Wir - das war die bunte Mischung aus Segelfliegern und Motorseglerpiloten des ACS, die es seit 10 Jahren immer wieder in das Lungau zieht. Muss wohl ansteckend sein, denn unsere engagierten neuen Streckenflieger waren auch wieder dabei, heiß auf OLC-Punkte aus den Alpen. Wir hatten die ASK21, den DuoDiscus und den TurboDiscus dabei, also genügend Sitzplätze für 7 Segelflugpiloten. Dazu kam noch die Super-Dimona für F-Schlepps und Rundflüge der Motorseglerpiloten.

Die Anfahrt gestaltete sich für einige von uns wechselhaft. Ich hatte einen Unfall beim Versuch, mit ASK21-Anhänger einen Schleichweg zu finden. Bei dieser Aktion wurde der Anhänger leider beschädigt. Das Ford Transit-Team blieb kurz vor St. Michael liegen und musste vom ÖAMTC samt TurboDiscus-Anhänger abgeschleppt werden. Einen derartigen 3er-Spezialschleppzug auf Rädern hat es bestimmt noch nicht oft gegeben. Wir befürchteten massiven Motorschaden, aber es ließ sich reparieren: Eine neue Wasserpumpe war fällig. Ein weiteres Mal machte der Transit schlapp, als uns Tim nach erfolgreicher Außenlandung abholen wollte. Über fünf Ecken konnten wir Ralf Riethmüller erreichen und kamen mit etwas Verspätung wieder zurück nach Mauterndorf.

Für mich war es keine Frage - mein Zelt würde wie immer auf dem Mauterndorfer Campingplatz aufgebaut werden. Aber die sonst zeltende Truppe hatte sich dieses Mal für eine Ferienwohnung entschieden. So war es doch recht einsam am Campingplatz. Weil der Herd der Ferienwohnung mit nur einer brauchbaren Kochplatte ausgerüstet war, haben wir dann eben

dort mit Hilfe meiner mobilen Herdplatte üppig gekocht. Ansonsten hielten wir uns an die bewährte Lungau-Gastronomie, wie die Schindler-Hütte oder den Klassiker „Eine Fuhr Mist“. Insgesamt konnten wir an acht Tagen Segelfliegen. Meist ging es per F-Schlepp in die Luft, aber auch eine Winde stand bereit, denn es gab doch einige NW-Wetterlagen. Ist letzteres der Fall, kommt man meist nicht über den Hauptkamm auf die nördliche Seite der Tauern, wo man dank Salzach- und Ennstal ziemlich leicht schöne und lange Streckenflüge machen kann. Alternativ sind wir an diesen NW-Tagen zwischen Obertauern, Murau, Turracher Höhe und Tauerntunnel hin- und hergeschaukelt. Da kommt der Flieger schon mal ins Wackeln. Überlandflüge bedeuten für mich den Sinn des Segelflugs überhaupt. Deshalb habe ich die zwei Tage besonders genossen, an denen wir lange Flüge machen konnten.

Am 6. August wollten Ralf Ebert und ich im DuoDiscus eine lange Strecke fliegen. Zunächst ging es auf der Nordseite der Tauern nach Westen, bis es dort mehr und mehr blau und thermisch etwas mau wurde. Also querten wir das Salzach-Tal



Turracher Höhe in 2300 m

und stiegen in die Pinzgau-Rennstrecke ein. Zu unserer Überraschung tauchte über der Schmittenhöhe der Ebersbächer DuoDiscus (Wettbewerbskennzeichen „3E“) im Bart unter uns auf. Die 3E kam aus Unterwössen und wir waren bis zum Geros-Stausee gemeinsam unterwegs. Gewendet haben wir erst über Zell am Ziller. Etwas später verloren wir dann den Kontakt zu den Ebersbächern. Gut 100 km weiter, in der Gegend von St. Johann im Pongau kamen wir in Schwierigkeiten. Nach fast 1000 m Abgleiten und Suche an jedem Luv-Hang und Sonnenfleck kam kein ausfliegbarer Bart mehr. Ich habe dann das Steuer übernommen. Aber - was ich auf jeden Fall hätte lassen sollen, war der Einflug in das Tal von St. Martin im Pongau. Wir



Der Mauterndorfer Blanik

taten es dennoch, weil dort eine breite und lange Wiese eine sichere Landung zu garantieren schien. Und vielleicht stünde ja doch noch der rettende Bart an passender Stelle, wer weiß. Schnell aber war klar, dass jetzt nicht mehr nach Thermik zu suchen, sondern eine gute Landung vorzubereiten war. Also war Rüberfliegen auf die Westseite des Tals angesagt, denn eine Linksplatzrunde schien mehr Platz herzugeben. Bei dieser Talquerung sahen wir, dass unsere Wiese ein Gefälle zur Seite hatte, das eine Landung nicht zulassen würde. Also hatte ich (als in dieser Phase verantwortlicher Pilot) doch einen gravierenden Fehler mit dem Einflug in dieses Tal gemacht! Das hätte ich vorher erkennen können und müssen. Schließlich waren wir im Gebirge, und da gibt es nun einmal viele abschüssige Wiesen. Der Höhenmesser zeigte nur noch 300 m über Grund, und jetzt musste plötzlich ein anderes Landefeld her. Ja, es gab noch eine weitere Möglichkeit. Wir flogen auch gleich daran vorbei, hatten nur ein paar Sekunden, um die Bedingungen einzuschätzen: Auf dem ersten Teil stand niedriges Gras, dann folgte ein frisch gemähtes Stück, am Ende Bewuchs mit hohem Gras, alles zusammenhängend, kein Zaun und Graben dazwischen, bis auf ein paar kleine Bäume im Anflug. OK, diese Wiese geht. Nun



Außengelandet gegen 16 Uhr, der Flieger gleich ins gemähte Gras geschoben

hieß es, Geduld mit sich selbst zu haben, um nicht zu früh in den Queranflug einzudrehen. Also hielten wir uns immer noch ein bisschen weiter weg vom Außenlandefeld. Eine Hochspannungsleitung am Hang störte nicht wirklich. Im Endteil ließ sich exakt die Höhe für das knappe Überfliegen der kleinen Bäume einstellen. Dann die späten Erkenntnisse: Oha, die Wiese geht ja bergab! Und will der Bauer, der da Gras wendet, uns jetzt wirklich seinen Traktor in den Weg lenken? Nein, er macht noch eine Kurve. Klappen voll raus, Abfangen und Bremsen, das hohe Gras verzögert zusätzlich. Stillstand, Ruhe, Durchatmen, Aussteigen, alles ist gut gegangen.

Am nächsten Tag bin ich mit dem Turbo-Discus fast die gleiche Strecke geflogen. Während der ersten Stunden lief es super. Gegen 15 Uhr konnte ich mir aus 3000 m Höhe noch einmal die gestrige Außenlandewiese ansehen. In mir setzte sich die Idee fest, dass mal wieder 500 km drin sein könnten. Als zweiten Wendepunkt hatte ich Timmersdorf im Osten angepeilt. Aber es kam anders und ich war zu unflexibel, um mich vom FAI-Dreieck auf eine OLC-Vieleckvariante umzustellen. Vor Timmersdorf ging die Basis immer weiter nach unten und lag dort bei nur noch 1700 m NN. Die Steigwerte ließen ebenfalls nach und ich habe die Wende mit Ach und Krach in dieser Höhe geschafft. Wieder in besserem Wetter war ich aber zu tief, um noch Thermikanschluss zu bekommen. Meine Höhe lag bei nur noch ca. 300 m über dem Tal. Da fiel mir auf, dass der andere Hang des Tals voll in der Spätnachmittagsonne lag. Eine Talquerung brachte einen schönen Bart von ganz unten heraus bis an die Basis. Aber dann ging die Querung des Tauernhauptkamms doch nicht mehr: Die Wolken waren aufgrund der fortgeschrittenen Tageszeit auseinander gelaufen, die Thermik eingeschlafen. Das Gute am Turbo-Discus ist, dass ich mit 20 min Motorlaufzeit Mauterndorf wieder sicher erreichte. Aber einen so langen Segelflug von fast 6 Stunden hatte ich schon lange nicht mehr.

Es gab auch ein paar Regen- und nicht fliegbare Tage. Diese haben wir u.a. zum Pilze suchen genutzt. 2009 war ein gutes Pilzjahr. Pfifferlinge erkennt inzwischen jeder von uns, und auch Steinpilze haben wir einige gefangen. Zu den Kühen ging es auch – per pedes, auf eine Alm. Mauterndorf bot mal wieder einen schönen Urlaub: Kein Stress auf dem Flugplatz, denn der Betrieb in Mauterndorf lässt das kaum zu, schöne und doch anspruchsvolle Flüge (ich habe 24 Flugstunden angesammelt), genügend Zeit für andere Aktivitäten, gutes Essen und auch mal Gelegenheit zum völligen Ausklinken, ohne dass die anderen beeinträchtigt wurden.

Text und Foto: Dr. Michael Goth



St. Martin im Pongau - der Flugweg zur Außenlandung

## Nortel 2009 – Oldtimer, die Erste.



Frisch renoviert: Walter Eiseles Zugvogel IIIA, hier mit Thorsten Kremer am Steuer

Juni 2009 in Deutschland. Bestes Segelflugwetter, alle Piloten steigen in ihre Super-Orchideen und fliegen Hunderte von Kilometern. Alle Segelflieger? Nein! Ein kleines Häuflein Nostalgiker widersetzt sich am 13. Juni der Balz der Kunststoffrenner und folgt lieber dem Ruf des Flugplatzes Gruibingen-Nortel, wo sich die „Holzklasse“ zum Stelldichein verabredet hatte.

Wenige Tage zuvor erreichte mich die Anfrage, ob ich denn Willens und bereit sei, einen Segelfluzeuganhänger auf den Nortel zu ziehen. Dr. Rolf Braun vom Aeroclub Göppingen Salach und Stöpsel befanden während des VGC-Treffens 2008 im österreichischen Wels, dass es an der Zeit sei, die Oldie-Gleiter rund um die Hahnweide herum einmal zusammen zu bringen.

So war denn auch in ACS und SCS der Ruf gehört worden und Thorsten Kremer, Stöpsel und Martin Konermann beschlossen, den Platz am Rande der Ostalb mit drei Oldtimern zu beehren. Für mich war es eine willkommene Gelegenheit, endlich das meinen Zwergen Paul und Emily gegebene Versprechen eines Zeltabenteuers einzulösen. Also trafen wir uns am frühen Samstagmorgen auf der Hahnweide, rüsteten unsere Ka8, Martins Slingsby T21 und den Zugvogel IIIA von Walter auf, schoben die bunten Kastendrachen an den F-Schlepp und beobachteten, wie sie nacheinander von Günter im MACS Richtung Nordosten geschleppt wurden. Als alle drei wohlbehalten auf den Luftweg zum Zielort gebracht waren, fuhr ich mit dem Ka8-Anhänger hinterher, wie ich meinte. Auf dem Nortel angekommen, zeigte sich, dass die Thermik wohl wirklich gut war, denn ich traf lange vor den drei „hölzernen Musketieren“ ein. Es waren zwar schon ein paar weitere Anhänger entlang des Platzes geparkt worden, und auch schon ein paar Zelte lugten am Waldesrand hervor, aber nach einem organisierten Treffen sah das noch nicht aus. Doch das sollte sich recht schnell ändern. Als Thorsten mit der Ka8 den Platz ansteuerte und wenig später auch Martin seine „Miss Daisy“ auf dem Plateau zwischen Gruibingen, Auendorf und Gammelshausen landete, tauchten auch die Besitzer der noch in besagten Anhängern schlum-

mernden Preziosen auf. Während wir uns um unsere Flugzeuge kümmerten, wurden allerorten Trailerdeckel geöffnet, Rümpfe und Flächen in den verschiedensten Farben und Größen hervor geholt und geschäftiges Treiben begann. Nun wollte jeder auch seinem „Schatz“ Sonne und frische Luft gönnen. Währenddessen zog Stöpsel weit oben über unseren Köpfen ihre Kreise und lenkte die Aufmerksamkeit aller immer wieder auf sich, weil keiner so recht wusste, was genau da zwischen diversen Slips und Manövern pilotiert wurde. Als dann der knallgelbe Zugvogel endlich auf dem Nortel landete, war er alsbald von vielen Interessierten umringt. Walter Eisele hatte die D-8824 erst vor kurzem nach einer Komplettrenovierung erhalten und sie uns, d.h. Stöpsel völlig selbstlos und unkompliziert für dieses Treffen zur Verfügung gestellt. Im Verlauf des weiteren Samstags herrschte dann geschäftiges Treiben auf und über dem Platz.



L-Spatz von der Hahnweide:  
Die Piloten des SFC Ebersbach schwebten ebenfalls auf dem Nortel ein

Eine weitere Slingsby aus Donzdorf war noch hinzugekommen und wetteiferte mit „Miss Daisy“ um die Gunst der Zuschauer und Passagiere. Außerdem waren mehrere Grunau Babys II und III, ein Bergfalke IV und eine Ka6CR am Boden und in der Luft zu bestaunen. Besuch von der Hahnweide ließ ebenfalls nicht lange auf sich warten: Gö4 und L-Spatz reihten sich ins bunte Treiben ein. Derweil drehte die vereinseigene ASK21 ihre

Schulungsrunden, und auch die motorisierte Fliegerfraktion war inzwischen anwesend in Form einer wunderschönen Oerlican Sokol MID von 1949, einem nicht ganz so alten Kiebitz-Doppeldecker und einer Pitts S2. Dazu zählt natürlich auch die Christen Husky des Vereins, die unermüdlich ihre Schlepparbeit mit „Holz am Haken“ verrichtete. Die Passagiersitze der beiden Slingsbys und des Bergfalken waren während des gesamten Tages äußerst beliebt.

Am Nachmittag dann ein gänzlich anderes Knattern am Platzrand: Alte Traktoren und Motorräder hatten auch ihren Weg zum Flugplatz gefunden, wobei sich die Fahrer der Unikate sicherlich auch von der Aussicht auf ein kühles Blondes auf der Terrasse der Flugplatzgaststätte navigatorisch unterstützen ließen. Gegen Abend nahmen naturgemäß die Flugbewegungen ab, dafür hörte man immer öfter das „Plopp“ einer herrlichen Gerstensaft beherbergenden Gruibinger Flaschenart. Neben dem Fliegerheim brannte ein großes Lagerfeuer, an dem gegrillt wurde, und wer nicht Grillen wollte, wurde aus der Küche der Gaststätte versorgt. Lange noch fachsimpelten Piloten und „Fußgänger“, Oldtimerliebhaber und Gäste auf der Terrasse, bis schließlich jeder genügend Bettschwere hatte und den geordneten Rückzug antrat. Auch der Sonntag war wieder „für Segelflieger gemacht“. Schon früh trieben Sonne und Erinnerungen an den Vortag die Piloten und Gäste aus ihren mobilen Herbergen. Ein wenig später waren schon wieder die wohl vertrauten Klänge der Husky zu hören, die ihre motorlosen Geschwister in die Luft beförderte. Eine Kunstflugstaffel zog im Norden des Platzes vorbei, auf dem Weg zu einer Show oder zurück nach Hause, eine Bucker 131 „Jungmann“ drehte ein paar Runden über dem Platz, konnte aber leider aufgrund eines Missverständnisses zwischen Pilot und Flugleitung nicht landen.

Am Nachmittag dann bestaunten wir eine seltene Vorstellung des legendären H101 „Salto“, dem kombinierten Kunst-Strecken-Segelflugzeug der 1970er Jahre mit charakteristischem V-Leitwerk. Und wer bis dahin gedacht hatte, ein Bremsfallschirm sei größeren und schnelleren Flugzeugen wie einem Jet oder einem Space-Shuttle vorbehalten (ich gebe zu, auch ich gehörte bis dato dazu...), wurde hier eines Besseren belehrt. Der Salto bekam seinen Bremsfallschirm als Landehilfe, weil die Hinter-

kantenklappen der Hänle-Konstruktion nicht wirksam genug waren, um ausreichend Höhe und Fahrt abzubauen. Leider war dann am Sonntag recht früh Aufbruchstimmung angesagt, da ja fast alle noch einen mehr oder weniger langen Heimweg vor sich hatten. Zudem nahte Feuchtes von oben. Wir demontierten unsere „Kuckuck“-Ka8 und verstaute sie auf dem Anhänger; ich sammelte meine Kinder ein, die das Wochenende sichtlich genossen hatten und nun todmüde waren, und machte mich



auf den Weg zurück zur Hahnweide. Als ich mit meinem Gespann in Mühlhausen auf die Autobahn fuhr, sah ich, wie „Miss Daisy“ mit Martin und Thorsten von der Husky über die Hangkante geschleppt wurde. Es sollte eine meiner schönsten Heimfahrten werden. Auf dem ganzen Weg zur Hahnweide hatte ich immer den Schleppzug in Sicht, bald rechts, bald links voraus. Und justament in dem Augenblick, da ich mein Auto auf der Hahnweide abstellte, schwebte die Slingsby zur Landung ein. Wie gerne hätte ich auf dieser Heimreise mein Auto gegen einen Platz in diesem englischen Lastkahn getauscht. Nicht lange danach kam auch Stöpsel im Zugvogel angerauscht und strahlte über die gesamte Hahnweide. Es war aber auch ein herrliches Wochenende. Großer Dank an den lokalen Organisator Ralf Schnirch nebst gesamter Nortel-Crew! Und wir alle sind uns sicher: Im nächsten Jahr fliegen wir wieder hin, wenn es heißt: „Nortel ruft Oldtimer, Nortel ruft Oldtimer...“

Text: Stefan Reiff  
Fotografie: Alexander Gilles

Anzeige

LEGENDÄRER NAME. LEIDENSCHAFTLICHE PRÄZISION.  
FLIEGER-UHREN AUS KIRCHHEIM-TECK. WWW.SCHEMPPEU

FLIEGERCHRONOGRAPH »Ref. 227«,  
Edelstahlgehäuse,  
schwarze PVD-Beschichtung,  
Durchmesser 42 mm, Höhe 14 mm,  
100 Meter wasserdicht,  
Schweizer Automatik-Werk  
Valjoux 7750 Chronograph, wasser-  
dichtemer Bases,  
Chronometer-Zertifikat.

SCHEMPPE  
FLIEGERUHREN AUS KIRCHHEIM-TECK

# Hölzerner Himmel über Osnabrück – Oldtimer, die zweite.

Annual VGC Rally 2009 in Achmer



Majestätisch: Weihe (vorn) und DFS Habicht am Himmel über Achmer

Nun ist es also so weit. Ich bin Mitglied im Vintage Glider Club (VGC), kaum dass ich meinen Flugschein überhaupt in den Händen halten darf. Wie kam es dazu? Wieso trete ich in einen Verein ein, der sich um den Erhalt alter Segelflugzeuge kümmert, wo ich doch jetzt eher danach streben sollte, mich mit modernerem Gerät auf Strecke zu begeben? Angefangen hat alles bereits in 2008, als Stöpsel und Martin Konermann vom VGC-Treffen in Wels zurückkamen und Stöpsels Augen leuchteten wie bei einem Kind an Weihnachten. Wie toll doch alles war, welche tolle Leute, die Stimmung, das Miteinander, und überhaupt: die Flugzeuge. Das machte mich schon neugierig. Endgültig fest stand meine Entscheidung dann, als Stöpsel mich aufforderte „Mach’ Deinen Schein fertig und komm im Sommer mit nach Achmer“. Da das Fräulein Gester selten viel Aufwand treiben muss, um mich zu überreden, war mein Som-

merurlaub 2009 schnell verplant. Schnell stand fest, dass wir in diesem Jahr zu viert das westfälische Achmer bei Osnabrück mit unserer Anwesenheit beehren würden. Zu Stöpsel, Martin und mir gesellte sich noch Thorsten Kremer, der ebenfalls eine gewisse Affinität zu älteren Fluggeräten nicht leugnen kann, wie er ja auch schon auf dem Nortel im Juni 2009 unter Beweis gestellt hat.

Die Wahl unserer Unterkunft war schnell getroffen: Wenn wir schon in einen Fliegerurlaub gehen, dann übernachten wir sicherlich nicht Kilometerweit vom Flugplatz entfernt. Camping – so lautete die Devise. Zelten konnte man direkt auf dem Flugplatzgelände des Osnabrücker Vereins für Luftfahrt e.V. in Achmer.

Der VGC wurde 1973 auf Initiative von Chris Wills (dem Sohn des ehemaligen Segelflugweltmeisters Phill Wills aus England) und anderen begeisterten Piloten älterer Flugzeuge gegründet. Ziel ist es, alte und klassische Segelflugzeuge zu bewahren und der Nachwelt als fliegende Zeugnisse „unserer Ahnen“ zu erhalten. Der VGC hat inzwischen über 1000 Mitglieder, die sich über den gesamten Globus verteilen. Die meisten VGClers sind auch handwerklich mit dem Flugzeugbau verbandelt. So wird auf den jährlichen Rallys nicht nur dem reinen Fliegen gefrönt, sondern auch dem Austausch darüber, wo welche Flugzeuge noch zu erstehen und wie sie zu erhalten sind. Siehe auch: [www.vgc-deutschland.de](http://www.vgc-deutschland.de)



Preisgekrönte Replik: Der Reiher des OVFL

Nachdem nun die grundlegenden Fragen beantwortet waren, hatten wir uns „nur“ noch um die reine Logistik zu kümmern. Welche Flugzeuge nehmen wir mit? Wer hängt was an seinen automobilen Haken? Und immer wieder die Frage: Wann geht's endlich los? Martins Slingsby T21 war wie jedes Jahr fest gebucht. Wir ACSler jedoch hatten zunächst vor, Ka8 oder Bergfalke und die ASK18 mitzunehmen. Nachdem Walter Eisele uns jedoch ganz spontan und uneigennützig seinen quietschgelben Zugvogel IIIA angeboten hatte, ließen wir die Ka8 kurzerhand zu Hause; nicht zuletzt, weil uns die verfügbaren Anhängerkupplungen ausgingen.

Der Platz in Achmer (EDXA) war nicht zuletzt deshalb gewählt worden, weil er mit seinen Ausmaßen, etwas über 1000 Meter Länge und einer stolzen Breite von rund 250 Metern, allen Ansprüchen einer VGC Rally Genüge tat. Zudem wollte man dem Osnabrücker Vereins für Luftfahrt e.V. zum 100. Geburtstag noch einen besonderen Höhepunkt zu verleihen. Der OVfL war es dann auch, der über die zwei Wochen täglich 40 Helfer stellte, um einen reibungslosen Ablauf vor und hinter den Kulissen zu gewährleisten.

Der Abreisetag rückte näher. Schnell ließen sich Stöpsel und Thorsten noch in die Auf- und Abrüstetechnik des Zugvogels einweisen, letzte Kontrollen an den Hängern wurden vorgenommen (was gut war, denn am Zugvogelhänger mussten noch in letzter Minute das Licht repariert und die Reifen zu etwas mehr Luftdruck überredet werden), und nach einer weiteren Nacht machten wir uns am 27. Juli 2009 morgens um halb neun auf die 650 km lange Reise nach Achmer. Ich vorneweg, den Zugvogel im Schlepp, dann Stöpsel mit der ASK18 und am Ende des Konvois Martin mit seiner „rollenden Zweizimmerwohnung“, in der Slingsby „Miss Daisy“ ihrem Ziel entgegen rollte. Thorsten sollte später zu uns stoßen, da er kurzfristig im Büro seine Aufwartung machen musste. Beim ersten Stopp auf einem Autobahnparkplatz wäre unsere Reise dann auch schon fast zu Ende gewesen, denn beim Check seines doppelsitzigen Lastkahnens stellte Martin fest, dass dieser es kaum erwarten konnte, aus seinem Anhänger befreit zu werden. Unterstützt

vom Rütteln der Betonplatten der A81 hatte sich der Rumpf fast schon aus seinem Verzurrgeschirr befreit. Geschätzte 50 bis 100 km weiter und es hätte einen veritablen Sperrholzsalat gegeben. Glück muss man haben!

Am späten Nachmittag dann war es so weit: Achmer und sein Flugplatz waren erreicht. Kaum die Autos abgestellt und uns unserem Landebier gewidmet, trafen wir auch schon die ersten bekannten Gesichter: Elke und Christel, die mit ihren Vereinskollegen aus Aventoft angereist waren. Elke sorgte dann auch gleich dafür, dass wir in ihrer Nähe einen Platz für unsere Zelte bekamen und bereitete uns weiterhin ein feucht-fröhliches Willkommen mit gut gekühltem aus der mobilen Box. Natürlich gab es immer wieder ein lautes und herzliches „Hallo“, wenn Stöpsel und Martin hie und da ein bekanntes Gesicht aus der



Menge herausblitzen sahen. Der erste Abend sollte dann jedoch nicht mehr sehr lange dauern und bald schon träumten wir uns alle dem Oldtimerfliegen entgegen.

Am nächsten Tag – ich hatte gleich mal gepflegt das allmorgendliche Briefing verschlafen – war für mich erstmal Staunen angesagt. Ich wusste ja, dass die frühe Segelfliegerei viele Spuren in Form von verschiedensten Flugzeugformen hinterlassen hat, aber so viele unterschiedliche Flugzeugtypen hatte ich dann doch nicht erwartet. Und eins schöner als das andere. Alle im besten Zustand und bereit, ihre Piloten in die Thermik über Niedersachsen und NRW zu erheben. Was gab es nicht



Ganz und gar kein Schrott: L-Spatz im Gegenanflug auf EDXA

alles zu bestaunen: mehrere verschiedene Slingsby-Muster, Grunau Babys in allen Farben, eine Hütter H28, einen Doppelraab, mehrere Fokas, Weihen, Olympia Meisen, Mosweys, Muchas, die Aventofter Miniomoa, L-Spatzen und Cumuli, zwei Lehrmeister, der berühmte Hol's der Teufel, Grashopper und 2G, Hütter H17, Kranich II und III, Ka 2, Ka 6 und Ka 7 und noch viele weitere mehr. Bis ich die Flugzeuge alle kannte und mir die Namen merken konnte, sollte nahezu die ganze Rally vergehen.

Eine Veranstaltung wie die jährlichen VGC-Treffen mit über 100 teilnehmenden Piloten verlangt auch eine entsprechende Disziplin. So war das allmorgendliche Briefing – ähnlich einem Wettbewerb - Pflicht für alle Flieger, inklusive De-Briefing des Vortages. Auf diese Weise war eine kontinuierliche Verbesserung nahezu aller Abläufe über die gesamten zwei Wochen festzustellen. Bei den Achmeraner Briefings, die dank Jochen „Cassius“ Ewald wie üblich dreisprachig stattfanden, wurde neben ausführlichen Wetterinformationen und OLC-Meldungen des Vortages auch das attraktive Rahmenprogramm für nichtfliegende Begleiter bekannt gegeben. Nahezu die gesamte Organisation der einzelnen Bereiche wie Startaufstellung, Startmarkenverkauf, Flugleitung, Rückholer und Lepofahrer bis zum abendlichen Einhalten jener Flugzeuge, für die eine Demontage ein erheblicher Aufwand gewesen wäre, lag in den Händen der Achmeraner Fliegerkollegen, die einen klasse Job gemacht haben.

Aber so schön auch alles war und so nett und zuvorkommend die Besitzer der Flugzeuge sich verhielten, einen Wehmuts-tropfen gab es von meiner Seite doch zu beweinen: Nahezu kein Flugzeug war für Piloten mit meinen Maßen geeignet. Was aber nicht an den Flugzeugen lag. Ein weiterer Ansporn für mich, mich etwas mehr zu disziplinieren. Denn ich habe viele Angebote bekommen, dass ich etliche Flugzeuge fliegen darf, wenn... Also muss mein nächstes Ziel sein, ins Cockpit der ASK 18 zu passen und Holzflugzeu-gerfahrung zu sammeln.

Doch sollte ich auch über dem westfälisch-niedersächsischen Himmel noch zu meinen Flugerfahrungen kommen, aber dazu später mehr. Durch die beschriebenen Umstände hatte ich wenigstens ausgiebig Zeit, die Leute kennen zu lernen, die die typische VGC-Atmosphäre ausmachen. Wer jetzt denkt, Oldtimer werden nur von alten Leuten geflogen, der irrt. Man entdeckt doch verhältnismäßig viele junge Piloten in der Meute. Sicherlich waren die meisten der Oldtimerbegeisterten und -besitzer jenseits der 40, aber getreu dem Motto „Tradition ist nicht das Bewahren der Asche, sondern das Weitergeben des Feuers“ hat der VGC erreicht, was er sich auf seine Fahnen geschrieben hat: die Begeisterung für fliegendes Sperrholz zu erhalten und diese wunderbaren Flugapparate nicht unter der Decke irgendeines Museums verstauben zu lassen, sondern sie zu fliegen. In den folgenden Tagen wetteiferten Piloten aus Deutschland, Frankreich, England, Holland, Belgien, Polen, Litauen, der Tschechei, aus Dänemark, Schweden und Norwegen darum, wer es am Längsten in der Thermik aushalten könne. Längere Streckenflüge waren ebenfalls sehr beliebt. Die Schlepps in die Luft über Achmer fanden zumeist mit einer aus Holland geliehenen Vier-Trommel-Winde statt, aber ein knappes Drittel der Piloten gönnte sich auch F-Schlepps. Im Verlauf des VGC-Treffens fanden die Verantwortlichen des OVFL heraus, dass man ja aus vergangenen Tagen noch immer eine gültige Berechtigung hatte, auch Auto-Schlepps auf dem Platz durchzuführen. Und so sah man an einem Abend bis zum Sonnenuntergang immer wieder den Hol's der Teufel hinter einem Skoda unter lautem Gejohle und Gejuchze der Piloten in den Himmel steigen. Doch nicht nur beim Fliegen und am Start war die Stimmung - dem Wetter entsprechend - bestens, sondern auch Abends beim allgemeinen „Get Together“, was meistens eine sehr feucht-fröhliche Angelegenheit wurde.

Natürlich durften auch die „Themenabende“ nicht fehlen. Da war zum einen der „Internationale Abend“, an dem die Flieger der verschiedenen Nationalitäten ihr Land kulinarisch präsentierten. Und dann gibt es den „nationalen Abend“, den jeweils



Liebevoll auch als „Kaisers letzte Rache in Holz“ bezeichnet: Unsere ASK18 gilt als Youngtimer im Teilnehmerfeld

das Gastgeberland gestaltet. Wir hatten noch das besondere Vergnügen, rechtzeitig zu Gerhard Maleschkas Kostümausgabe vor Ort gewesen zu sein, so dass wir dann insgesamt zu siebt in original höfischen Kostümen des 18. Jahrhunderts unter den anderen Gästen „lustwandeln“ durften.

Ein wichtiger Part beim VGC, auch wenn er nicht explizit in der Satzung steht, scheint die Völkerverständigung zu sein. Eine gemeinsame Leidenschaft verbindet, ungeachtet jedweder eventueller sprachlicher Verständigungsprobleme. Auf der Rally 2009 in Achmer wurden in 14 Tagen 1155 Starts von 204 Piloten durchgeführt. Die durchschnittliche Flugzeit betrug 50 Minuten, der längste Flug immerhin 8 Stunden 38 Minuten. Streckenflüge über 300 km waren keine Seltenheit.

Noch in der ersten Woche waren Rolf Braun und sein Sohn mit Ralf Schnirchs eben fertiggestelltem Kranich III vom Nortel nach Achmer gereist. Sie hatten mir in Aussicht gestellt, dass ich mit dem Kranich mitfliegen dürfe. Meine Freude war groß, dass es nun doch noch klappen sollte mit meinem ersten Flug in Achmer, und dann durfte ich mir sogar noch vorher Hoffnung auf einen Flug in einer Ka2b machen, den mir Burkhard Wittje aus Bremen in seiner D-7042 angeboten hat, nachdem ich ihm beim Aufrüsten geholfen hatte. Leider war dann aber bei unserem Start am späten Nachmittag keine nutzbare Thermik mehr vorhanden, so dass leider nur eine Vier-Minuten-Platzrunde aus unserem Flug wurde. Inzwischen war auch Ralf Schnirch vom Nortel nach Achmer gekommen und hatte mich gebeten, doch noch so lange mit meinem Flug im Kranich III zu warten, bis er und Rolf sich „warmgeflogen“ hätten. Schließlich war die Restauration des schicken Vogels erst wenige Tage vor seiner Reise in den Norden vollendet worden, so dass beide noch keine Gelegenheit gehabt hatten, ihre D-6018 ausgiebig zu testen. Und so sollte es dann bis zum Tag meiner Abreise

dauern, bis ich dann mit Rolf im Kranich den Luftraum um Achmer erkunden durfte. Zur besseren Gewichtsverteilung einigten wir uns darauf, dass ich auf dem hinteren Sitz Platz nehmen sollte, während Rolf von vorne die bessere Sicht genoss. Durch die Form der Haube ist aufgrund von Spiegelungen vom hinteren Sitz nach vorn fast nichts zu erkennen. Nachdem Rolf uns dann auf knapp 1400 Meter gekurbelt hatte, durfte ich den Kranich für den Rest des Fluges „von hinten“ steuern. Leider fehlen mir noch die Vergleichsmöglichkeiten mit anderen Flugzeugen, aber soviel kann ich sagen: Es hat saumäßig viel Spaß gemacht! Zwei Stunden in einem Oldtimer über Land zu fliegen, war ein riesiges Vergnügen. Derweil sammelten Thorsten und Stöpsel wahlweise in ASK18, Zugvogel, L-Spatz oder Ka6 tüchtig OLC-Punkte oder tummelten sich mit „Miss Daisy“ in optisch äußerst genussvollen Sperrholzwolken über dem Platz. Jeder kam auf seine Kosten.

So, und warum habe ich mich nun diesem Haufen Oldtimer-Liebhaber gleich als Mitglied angeschlossen? Weil ich glaube, dass ich von diesen „Fliegern des alten Schlages“ noch einiges lernen kann, was mich hoffentlich auch in meiner fliegerischen Laufbahn weiterbringt. Außerdem ist es einfach schön, diese alten Flugzeuge, die alle noch einen ganz eigenen Charakter haben, in ihrem Element zu sehen. Sicherlich möchte ich mich nun nicht ganz und ausschließlich der Oldtimerfliegerei widmen; Discus, DG oder ASH reizen mich genauso. Aber der Gedanke, das Alte am Leben - ergo am Fliegen - zu erhalten, gefällt mir einfach. Eine Mitgliedschaft im VGC ist da der kleinste Beitrag, den ich jetzt schon zu leisten im Stande bin.

An dieser Stelle, ist es an der Zeit, all jenen zu danken, die die Tage in Achmer im letzten Sommer zu einem Wohlfühlurlaub haben werden lassen: Elke, die immer einen Kaffee und nette Worte parat hatte und „ihre Crew“ aus Aventoft, Nick Newton and his crazy fellows: We really had lots of fun!, Ritschie und Regina, und natürlich Rolf Braun und Ralf Schnirch, die mich

in ihrem Kranich III haben fliegen lassen. Und last but not least Martin, Thorsten und Stöpsel, die mich fast zwei Wochen ertragen haben, auch wenn ich mal etwas ungenießbarer war. Auf ein Neues zur VGC Rally 2010 im englischen Tibenham!

Text: Stefan Reiff

Fotos: Alexander Gilles,  
Elke von Essen



Anzeige

# Pfingstlager 2009 der ACS Segelfluggruppe mit Schnupperkurs für Anfänger

Auch in diesem Jahr fand auf der Hahnweide während der Schulferien das inzwischen schon traditionelle Segelflugpfingstlager des ACS statt. Neben der konzentrierten Weiterbildung von bereits fortgeschrittenen Flugschülern, war das Pfingstlager auch wieder der Rahmen für einen ausgedehnten Schnupperkurs für Anfänger, die hier in kurzer Zeit bei intensiver Betreuung das Fliegen ohne Motor praktisch kennenlernen und gleichzeitig einen Einblick in das engagierte Vereinsleben gewinnen konnten. Durch Werbeflyer, Mundpropaganda und Nutzung der Lokalpresse konnten im Vorfeld 5 „Schnupperer“ im Alter von 14 bis 59 Jahren rekrutiert werden, die sich zwar mit Interesse, aber vorwiegend mit „null“ Ahnung auf dieses Abenteuer einließen. Um es gleich vorweg zu sagen: Für alle Neulinge war das Pfingstlager in vielfacher Hinsicht ein ganz großartiges Erlebnis mit interessanten (Selbst)Erfahrungen und schnellen Lernfortschritten mit bis zu 50 Starts pro Schnupperschüler



– trotz auch manch eher „krampfiger“ Landung. Dabei begann alles eher etwas verschlafen und unkoordiniert – scheinbar zumindest. Zum offiziellen Start am Samstag fanden sich nur Wenige ein, da am selben Tag offensichtlich ein Wettbewerb auf der Hahnweide endete. An Anfängerfliegen nicht zu denken und alle standen eher gelangweilt herum, machten sich hie und da an verschiedenem Gerät zu schaffen – ansonsten passierte nicht viel. Ich dachte erst mal (mit geschultem Business- und Prozessblick): Da fehlt es deutlich an Führung und Struktur! Am nächsten Tag ging's dann aber umso vehementer los. Die Zahl der Flugschüler, Aktiven und auch das „Führungspersonal“ hatte sich über Nacht schlagartig vervielfacht – viele waren eben erst im Laufe des Vortages angereist. Zielstrebige Betriebsamkeit setzte ein, jeder schien genau zu wissen, was zu tun ist, bislang nie gehörte Kommandos und Begriffe wurden gerufen (Was ist bitte ein Kuller?), und ehe wir Neulinge uns versahen, waren wir mitten drin und ein Teil dieses Geschehens. Wir packten unter fachkundiger Anleitung und Aufsicht (fast) überall mit an und lernten dabei gleichzeitig die erfahreneren Vereinskameraden kennen, die uns vorbehaltlos und freundschaftlich aufnahmen und integrierten. Hier wurde nun ein etablierter und professioneller „Prozess“ erkennbar, der mit Engagement und Sorgfalt ablief – von Tag zu Tag auf's Neue, identisch, präzise, intensiv: Halle ausräumen, Flieger mit Ausrüstung bestücken und checken, Start und Winde aufbauen, Seil rückholen, Flieger schie-

ben. Dies alles und auch viele kleine, aber wichtige Details rund um den Flugbetrieb lernten wir so in kürzester Zeit und quasi nebenbei, denn eigentlich wollten wir ja „nur“ Fliegen lernen. Die ersten Starts waren für mich selbst allerdings noch nicht so sehr vom Lernen, sondern mehr vom Verarbeiten und Vertrautwerden mit den verschiedenen Eindrücken und physikalisch-physiologischen „Effekten“ des Segelfliegens geprägt:

Die extreme Beschleunigung beim Start, die Fluglage und der pure Himmelsblick im Steigflug, dann noch die Schräglage im Kurvenflug und überhaupt alle Kräfte, die zwischen Start und Landung auf Körper und Geist einwirken – daran musste man sich erst mal gewöhnen! Nach und nach durften wir Neulinge dann auch die Ruder selbst übernehmen, zunächst zum Geschwindigkeit halten (was am Anfang gar nicht so einfach ist), dann zum Ein- und Ausleiten von Kurven und Korrigieren der Fluglage. Bei Rollübungen machten wir Bekanntschaft mit dem negativen Wendemoment und beim Kreisen mit einem böswilligen, immer wieder auswehenden, Faden. Und in der Königsdisziplin des Landens musste schließlich mancher Kampf mit der einfach nicht stillhalten wollenden Landebahn ausgetragen werden. Doch wie von Geisterhand (anfänglich tatsächlich per Lenkung aus dem hinteren Sitz) ging es dann aber immer zuverlässig, gerade und sanft zu Boden. Wenn auch am Ende keiner der Schnupperer im Rahmen des Pfingstlagers bis zum Alleinflug gekommen ist, so konnten doch alle Neulinge durch den intensiven Flugbetrieb während der gesamten beiden Wochen mit täglich bis zu 5 Starts ein beachtliches fliegerisches Niveau erreichen und auch so manchen Genussflug in der Thermik über der Schwäbischen Alb erleben. Möglich war dies alles vor allem Dank des engagierten und verantwortungsvollen Einsatzes der insgesamt fünf (!) Fluglehrer. Sie spornten die Flugschüler wie auch das Helferteam unermüdlich und mit Einfühlungsvermögen zu Höchstleistungen und Präzision an und motivierten alle Beteiligten vorbildlich. Aber auch den fliegerischen Genuss und die Emotionen konnte das Lehrteam perfekt vermitteln. Durch diese Umstände, und nicht zuletzt auch aufgrund des durchweg guten Wetters, konnten auch rekordverdächtige quantitative Leistungen vollbracht werden. So wurden im Rahmen des Pfingstlagers insgesamt 367 Schulstarts mit ASK21 und Bergfalke durchgeführt, mit dem absoluten Tagesrekord von 71 Starts am 04. Juni 2009 – und das ohne jeglichen sicherheitsrelevanten Zwischenfall! Auch aus Sicht des Vereins kann der Schnupperkurs als sehr erfolgreiche Aktion gewertet werden, da immerhin 4 der 5 Schnupperer dabeigeblichen sind und nun als reguläre Vereinsmitglieder ihre Ausbildung fortsetzen.

Text und Foto: Harald Hug

## Das ist die perfekte Welle!



Sonntag, 14. Dezember 2008, es ist ca. 11.00 Uhr und ich bin gerade mit meinem gemütlichen Sonntagsfrühstück fertig, als das Telefon schellt. Tim ist dran und fragt mich, ob ich nicht Lust hätte auf die Hahnweide zu fahren. Ralf mache heute den ersten Testflug mit der Ka8 und wir könnten ihm dabei helfen, und wenn es sich ergibt, ist vielleicht eine kleine Platzrunde mit der ASK21 drin. Natürlich war ich sofort von der Idee begeistert, insbesondere weil an besagtem Sonntag wunderschönes Winterwetter herrschte. Ein paar Tage zuvor hatte es geschneit, und nun beschien die Sonne aus strahleblauem Himmel die weiße Pracht.

Eine knappe Stunde später fanden wir uns auf dem Parkplatz der Hahnweide wieder, während Ralf mit der Ka8 den ersten F-Schlepp absolvierte. Langsam über die winterliche Hahnweide schlendernd, trafen wir noch einige bekannte Gesichter und schlussendlich Dominik Burger, der am Rollhalt der Piste 25 auf uns wartete. Dort erfuhren wir, dass einige Leute behaupteten, heute würde sich eine so genannte „Scherwelle“ vor der Albkante entwickeln. Eine solche Welle entsteht, wenn zwei Luftschichten mit stark abweichender Windrichtung und -geschwindigkeit aufeinander treffen. Richtig glauben konnten wir dies zu diesem Zeitpunkt nicht; am Boden war es windstill. Die Ruhe vor dem Sturm? Spätestens nach der Landung von Ralf waren aber auch wir heiß darauf, die Welle zu finden. Er erzählte uns, dass es vor der Teck leichtes laminares Steigen gebe.

Zuerst ließen wir aber Dominik in der D-5321 starten. Der stieg nach der Landung begeistert aus und versorgte uns mit letzten Instruktionen, wo die Welle stünde. So ließen Tim und ich uns also mit der ASK21 hinter der D-MWFI auf knapp 1000 m MSL schleppen, um unser Glück zuerst im Lenninger Tal zu versuchen. Bei absolut toter Luft und Geschwindigkeit des besten Gleitens, die im Übrigen nach Austrimmen des Flugzeugs auch ohne Berührung des Steuerknüppels zu halten war, suchten wir zuerst etwas westlich der Talmitte. Hier bemerkten wir nun aber sehr deutlich den starken Ostwindeinfluss. Aufgrund dieser Tatsache wollten wir um jeden Preis das Lee am

Teckhang vermeiden und machten einen großzügigen Bogen über Dettingen, um weiter Richtung Aichelberg zu fliegen. Kurz hinter dem Flugplatz von Dettingen – immer noch ostwärts fliegend – konnte ich dann meinen Augen kaum trauen, als sich langsam, kaum merkbar, die Varionadel ins Positive zu bewegen begann. Mittlerweile nur noch ca. 700 m hoch, hätten wir auch nicht mehr allzu weit fliegen können. Doch ein leichtes Steigen von 0,5 m/s hinderte uns nun, an die Landung zu denken. Kurzzeitige Steigwerte von 1 m/s konnten wir beim Erfliegen des Steiggebietes auch erreichen, und das bei absoluter Stille und Ruhe in der Luft.

Nicht die kleinste Turbulenz erschütterte unsere Maschine. So konnten wir stolze 1100 m bei schneebedeckter Landschaft erklimmen. Nach gut einer Stunde entschieden wir uns dann glücklich und zufrieden zur Landung und wurden nur noch einmal an der eingangs erwähnten Grenzschicht kräftig durchgeschüttelt. Wir entschieden uns für eine Mindestfahrt von 140 km/h, die wir bei den Fahrtschwankungen auch dringend brauchten. Kurz vor dem Aufsetzen war aber auch dieses Gewackel vorbei und wir sahen uns mit der letzten Herausforderung konfrontiert: Schafe auf der verschneiten Landebahn. Weil die Felltiere aber erst etwas vor der Halbbahnmarkierung standen, stellte dies für uns keinerlei Problem dar. Etwas gewöhnungsbedürftig sah es aber doch aus.

Text: Christoph Seiferth, Foto: Thorsten Kremer



# Helgoland 2009



Helgoland 2009: Mit diesem Motto beendeten wir unsere D-KMML Norddeutschland-Tour 2008. Am Mittwoch den 24. Juni 2009 wurde das Projekt gestartet. Der frischgebackene Scheininhaber Sascha Krebs übernahm die erste Strecke gen Norden. Als Helgoland-tauglicher Pilot (min. 100 Stunden) übernahm Christoph Sandstede zunächst noch den rechten Sitz.

## **EDKM - Oder warum man auf 122,050 MHz immer runter kommt!**

Auf dem Weg zu unserer altbewährten Home Base Rostrup planten wir einen Tankstop in Meschede im grünen Sauerland: „Meschede Info, D-KMML.....“ – ertönte es gefühlte 20 Mal – doch keine Antwort! Christoph bereitete vom Co-Pilotensitz bereits die Ausweichroute nach Paderborn vor, als wir gerade quer abdrehten. Doch dann eine sauerländische Stimme: „Hallooo – wart ihr das – ich war kurz auf dem Klo – Piste 04, ich bin hier Mädchen für alles – bei uns braucht ihr Euch nicht anmelden.“



Auf die stramme Stimme folgte ein „strammer Max“ für die Crew. Frisch betankt und bei CAVOK ging es mit Kapitän Christoph weiter gen Rostrup.

## **EDWY – 2. Versuch, 1. Eis!**

Nachdem wir unnötigen Ballast in Rostrup verstauen konnten, ging es noch am selben Nachmittag nach Norderney. Von Rostrup führte uns die Route Richtung Nordosten am Jadebusen und Wilhelmshaven entlang der Nordseeküste. Mit dem 3-minütigen Überflug über das Wattenmeer hatte somit auch Sascha sein „Wasser- und Inselerlebnis“ als Pilot der Mike Lima. Wie es sich für Motorflieger gehört, ließen wir uns von einem Taxi an den Strand zum Eisessen bringen (zurück ging's mit dem Bus ;-). Nach einer kurzen Sightseeingtour führte uns die Route über Leer (tanken) wieder zurück nach Rostrup. Hier konnte die Mikelima wie gewohnt im glänzenden Hangar ihren Schönheitsschlaf abhalten.

## **EDXH – oder warum 371m ganz große Klasse sind!**

Am Donnerstag den 25. Juni., genau 3 Minuten nach der geplanten Off-Block-Zeit aktivierten wir bei Bremen Information unseren Flugplan nach Helgoland. Aufgeblasene und angelegte Schwimmwesten, eine brennende Sonne und leichte Anspannung vor der ersten richtigen Wasserüberquerung zu Deutschlands einziger Hochseeinsel sorgten für die richtige Stimmung im Cockpit. Kurz hinter Wangerooge kam Helgoland aufgrund der optimalen Wetterbedingungen bereits in Sicht. Der Anflug auf die Piste 03 gestaltete sich unkompliziert, obwohl wir den Flugleiter durch unseren mehr als korrekten Platzrundenanflug über den Gegenanflug etwas irritierten. Gleichwohl war es aber auch der bislang schönste Anflug den wir erleben durften. Nach dem Übersetzen von der „Düne“ zur Hauptinsel, einer Inselrundfahrt und einer kleinen Fischplatte ging es schon drei Stunden später wieder zurück nach Rostrup. Den Freitag verbrachten wir als Regentag in Oldenburg und Bremerhaven, wo wir uns im Auswandererhaus (sehr zu empfehlen!) auf Spurensuche unserer Vorfahren begaben.



#### EDWP – oder warum es uns hier gestunken hat!

Am Samstag flog Sascha das bislang kürzeste Stück: Nach nur 10min Flugzeit setzte die Mike Lima auf der kurzen Graspiste in Wiefelstede-Conneforde auf. Hier gab es neben günstigem Mogas und einem sehr freundlichen Empfang der Vereinsmit-



glieder noch eine unangenehme Überraschung: Vom ca. 10m hohen Turm war der Güllegeruch der angrenzenden Felder für niemanden zu ignorieren.

#### EDHE – Stoff für 24h!

Von Wiefelstede flog Christoph dann direkt nach Uetersen. Nach 45min setzen wir die Mike Lima sanft auf die Graspiste. Ein Flugplatzareal – gefühlt so groß wie Tempelhof – inkl. großer Tankstelle, Waschplatz und vorzüglichem Restaurant. Von hier ging es direkt zu Christophs Schwester. Den Abend verbrachten wir auf einer 30. Geburtstagsfeier auf der Reeperbahn. Gut gelaunt und um einige Erfahrungen reicher ging es dann am Sonntag zurück zur Hahnweide. 4h Warterei auf besseres Wetter wurden uns durch einen einmaligen Direktflug mit optimalen Windbedingungen und über einer geschlossenen Wolkendecke entschädigt. Nach nur 3:10h kam der Stuttgarter Fernsehturm in Sicht.

#### EDDS – „Germania 7228, behind Motorglider in Low-Approach, line up Runway 07, behind“!

Wenige Minuten später zeigten wir einer Germania-737 am Rollhalt der Piste 07, dass die freundlichen Controller des Stuttgarter Flughafens auch schnell-schnittige Überflüge von Motorseglern zu schätzen wissen. Mit diesem glänzenden Auftritt ging es dann über den Pflichtmeldepunkt Oscar nach Hause zur Hahnweide. 3:30h nonstop aus Hamburg sind rekordverdächtig und die Mike Lima freute sich auf eine ausgiebige Putzaktion.

#### 2010 – Was dann?

Mit Christophs Wegzug nach Hannover stellt sich für das eingespielte Team die Frage nach neuen Zielen und Kooperationen. Das Projekt „Echo-Klasse“ steht für uns beide im Raum, um schneller und mit mehr Gepäck in fremde Galaxien vorzustoßen. Doch zunächst muss sich Christoph einen geeigneten Verein im Norden suchen. Er wird den ACS vermissen.

Text und Fotos: Sascha Krebs, Christoph Sandstede



# Erfahrungen des Pfingstfluglagers: Holz fliegt auch!

Die erste Woche des Pfingstfluglagers 2009 ist fast vorbei und es sieht nach einem sehr guten Streckenflugtag aus. Gut gelaunt trifft sich die gesamte ACS-Mannschaft am Freitagmorgen um 10 Uhr beim täglichen Briefing. Da ich vergangene Woche den Duo Discus für über 20 Stunden ganz für mich allein haben durfte, waren diesmal die anderen dran. Aber bei Hammerwetter am Boden bleiben – das wollte ich auch nicht. Ehe ich mich versehen hatte, waren alle Flugzeuge vergeben. Mit einem Quäntchen Enttäuschung blickte ich an den Himmel, während wir die Flugzeuge an den Start zogen. Das blieb Günter wohl nicht verborgen und er fragte mich, was ich fliegen wolle. „Nichts“, entgegnete ich, „es sind doch alle Flugzeuge vergeben.“ Ein Irrtum: Er zeigte auf unsere gelbe Ka8 – ach so! Fallschirm und Logger (das private LX20 von Thorsten und Stöpsel – danke sehr!) waren bald organisiert und ich war flugklar. Start um 13:15 Uhr Lokalzeit, eine knappe viertel Stunde nach Christoph Seiferth, der sich im Discus auf den Weg gemacht hatte. Mein gestecktes Ziel: das Klippeneck. Trotz Blau-thermik lief alles gut. Direkt aus der Winde erwischte ich einen 2-Meter-Bart, der mich auf knapp 1400m brachte. Doch ich musste mich erst an die reduzierten Gleiteigenschaften gewöhnen. So kam es, dass ich mich nach meinem ersten Gleitflug in 1000m über der Bassgeige wieder fand.

Nach einem zähen Einstieg mit 0,5 m/s ging es dann mit satten 2 m/s auf gut 1600m hoch. Genug Luft unterm Rumpf, genug Optimismus. Weiter geht's in Richtung Klippeneck! Abgesehen von ein paar „Versuchs-Kreisen“, da das E-Vario nicht richtig funktionierte, glitt ich hinüber zum Übersberg. Nach einer viertel Stunde Aufenthalt südlich des Platzes bei ordentlichem Wind aus NNO hatte ich endlich wieder eine Höhe erkurbelt, die den Weiterflug gestattete. Von nun an war das thermische

Glück etwas mehr auf meiner Seite und ich schoss mit dem guten alten Kastendrachen in gefühlter Gleitzahl 46 bis zum Lichtenstein. Ralf Ebert und Christoph Seiferth tauschten ihre Erlebnisse rege über die Bord-Bord-Frequenz aus. Mir war es leider unmöglich, an der Konversation der beiden teilzunehmen, da sie mich über Funk nicht verstanden. Also flog ich stumm weiter. Nördlich von Burladingen wurde mir dann deutlich gezeigt, dass ich mit einem etwas älteren Fluggerät unterwegs bin: Eine kleine Gruppe von 18m-Ventus-Piloten zog deutlich unter mir mit hoher Geschwindigkeit vorbei. Sie markierten mir noch zwei Bärte, ehe sie aus meinem Blickfeld verschwanden. Ein paar Kilometer nordwestlich von Albstadt-Degerfeld verließ ich mein gewohntes Höhenband von 1100-1600m und stieg auf immerhin knapp 2200m. Hier war ich mir nun absolut sicher, das Klippeneck sicher erreichen zu können. Nun ging es schnurstracks zum Plettenberg, einer, in der Regel, zuverlässigen Thermikquelle. Aber dieses Mal hatte ich hier Pech. So musste ich mit dem „Kuckuck“ nach Süden abdrehen, weiter Richtung Klippeneck.

Noch zwei Bärte trennten mich von meinem Ziel! Dann schwebte ich über Deutschlands höchst gelegenen Flugplatz. Welch schönes Gefühl, nach gut 2 Stunden Flugzeit endlich angekommen zu sein! Jetzt also auf nach Hause. Was mir den Hinflug erleichtert hatte, erschwerte mir nun den Heimweg: 20 km/h Wind genau „auf der Schnauze“! Das macht bei einer Vorfluggeschwindigkeit von ca. 70-90 km/h doch einiges aus. Mit ca. 50km/h über Grund ging es nun wieder Richtung Hahnweide. Einige Kilometer südlich des Plettenbergs fand ich in 1200m einen guten Bart, der mich mit 1,6m/s auf knapp 1900m brachte. Kurz darauf ging es noch mal auf über 2000m hoch. Es schien also trotz relativ flottem Gegenwind ganz gut vor-



an zu gehen. Knapp 16 km und gute 15 Minuten vergingen bis zum nächsten Aufwind. Es kam mir wie eine Ewigkeit vor. Glücklicherweise markierte mir jedoch ein weiß blitzendes Segelflugzeug diesen Bart. 7 Minuten später war ich wieder an der Basis. Richtung Norden sah ich Wolken. Man sollte meinen, dass ich mich darüber gefreut hätte, doch weit gefehlt! In der Ka8 ist es doch recht zugig, obwohl sie keine Lüftung im eigentlichen Sinne besitzt. Und wo keine Lüftung zum Öffnen ist, gibt es auch nichts zum Verschließen.

Etwa auf der Höhe Farrenberg begann die Bewölkung, und zwar mit sonnenscheinunfreundlichen 6-8 Achteln. Das waren frostige Aussichten, was die Temperatur in meinem Cockpit angeht. Dank des hohen Bedeckungsgrades waren die Steigwerte auch nicht mehr so toll wie noch auf dem Hinflug. Im Schnitt schaffte ich 1,4 m/s bei inzwischen 24 km/h Wind auf der Nase. Es kam mir ein bisschen vor wie beim gemütlichen Fahrradfahren: Die Landschaft um einen herum steht fast still. Kurz vor Münsingen tauchte links neben mir auf gleicher Höhe mit der HO der Wendlinger Discus auf. Man glaubt gar nicht, wie

gut so ein Plastikflugzeug gleitet! Ich hatte das Gefühl, die HO fliegt ohne Höhenverlust geradeaus, während ich ohne jede Vorwärtsbewegung stationär zu sinken schien. Frierend erarbeitete ich mir mühsam südlich von Münsingen die letzte Höhe für den Heimflug. Bei knapp 2100m flog ich ab. Als ich östlich von Bad Urach in 1100m ankam, kurbelte ich doch noch ein letztes Mal. Und während ich kreiste, sah ich, wie ein anderer Segelflieger – deutlich tiefer als ich – sich offenbar zur Außenlandung entschlossen hatte. Ich beobachtete den Vorgang mit moralisch korrektem Mitleid. Als das Flugzeug am Boden zum Stehen gekommen war, hatte die Ka8 endlich die Höhe, die mir für den Heimflug reichte. Trotz der schönen Erlebnisse war ich froh, nach 4,5 Stunden das fliegende Museumsstück verlassen zu können. Es war eine schöne Abwechslung und eine andere Art zu fliegen, doch das Holzbrett kann der Duo-Sitzwanne nicht das Wasser reichen.

Text: Tim Schmidt  
Foto: Alexander Gilles

## Wundersame Fliegerwelt

Anzeige



- Beech Baron:** Uh, ATC, verify you want me to taxi in front of the 747.
- ATC:** Yeah, it's OK. He's not hungry
- 
- Tower:** „...and for your information, you were slightly to the left of the centerline on that approach.“
- Speedbird:** „That's correct; and, my First Officer was slightly to the right“
- 
- Tower (Stuttgart):** „Lufthansa 5680, reduce to 170 knots.“
- Pilot:** „This is here like Frankfurt. There is also only 210 and 170 knots... But we are flexible.“
- Tower:** „We too. Reduce to 173 knots.“

nur Ausgeschlafene fliegen  
sicher  
Wir helfen Ihnen bei der  
richtigen Bettausstattung

**BETTEN hanna**  
Grazer Str. 21  
70469 Stuttgart  
Tel. 0711 - 851702  
Bettenshanna@t-online.de

## Hermann Gebhard wurde 2009 70 Jahre alt. Der Aeroclub gratulierte seinem 1. Vorsitzenden



### Der ACS in der Presse

2009 war die Segelfluggruppe wieder oft in den Medien vertreten. Alle Veröffentlichungen in externen wie auch einschlägigen Fachmedien stehen im internen Downloadbereich unserer Webseite bereit. Zudem ist ein TV-Clip auf der öffentlich zugänglichen Fotoseite der Segelfluggruppe verfügbar.

### Werben in der Alpha Charlie?

Sie erreichen eine spezifische Zielgruppe in einem exklusiven Medium mit hohem Akzeptanzwert. Die Redaktion unserer Vereinszeitschrift berät Sie gern und übernimmt bei Bedarf auch die Gestaltung Ihrer Anzeige. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an Stefanie Gester: 0711-7946643

Akkus Fallschirme Flugzeugpflege Funkgeräte Instrumente Klebebänder Logger Luftfahrtskarten Transponder

# irlshop

## LUFTFAHRTZUBEHÖR

BESUCHEN SIE UNS IM INTERNET: [WWW.IRL-SHOP.DE](http://WWW.IRL-SHOP.DE)