



# *Vorstoß in die Alpen*

**Vorbereitung auf das 5. V-Leitwerkstreffen**

Ein Bericht von Klaus Burkhard

## Vom Flachland- zum Alpenflieger

So schön unser diesjähriges VL-Treffen in Burgdorf auch war, es ist bereits Geschichte. Mein Fliegerblick ist bereits in die Zukunft gerichtet und ich freue mich schon jetzt auf unser nächstes VL-Treffen, 2007 in Unterwössen.

2003 Mönchsheide, 2004 Donauwörth, 2005 Borkenberge und 2006 in Burgdorf haben bei mir wunderbare Eindrücke hinterlassen. Immer habe ich nette Flieger und Fliegerfamilien kennen gelernt und manch neue Fliegerfreundschaft ist auf diesem Wege entstanden. Ich habe mehrfach meinen Heimatflugplatz mit der mir vertrauten Umgebung verlassen und bin in unbekanntem Gelände geflogen. Immer war das recht problemlos, auch dank der Betreuung durch die dort ansässigen Fliegerkameraden. Sie hatten bereits im Vorfeld gute organisatorische Leistungen vollbracht. Außenlandungen sind mir erspart geblieben, nur einmal musste ich auf einem fremden Platz meinen geplanten Flug vorzeitig beenden.

Aber 2007 treffen wir uns im Süden, am Nordrand der Alpen, im Fliegereldorado Unterwössen. Schon lange verfolge ich die OLC-Meldungen unseres VL-Kollegen Martin Müller. Strecken zwischen 300 und 800 km sind bei ihm mit seiner SB 5 an der Tagesordnung. Darunter läuft dort unten anscheinend überhaupt nichts. Die Alpenflieger sind von den Thermikgöttern so verwöhnt, dass die ihre Flieger wohl nur aus dem Hänger ziehen oder von der Hallendecke herunterkurbeln, wenn der Segelflug-Wetterbericht Streckenflüge von mehr als 300 km in Aussicht stellt. Solche Strecken sind also auch mit einem alten Holzflieger wie der SB 5 zu schaffen, sofern die Randbedingungen stimmen. Aber dies scheint in Unterwössen sehr oft der Fall zu sein.

Unter diesen Voraussetzungen kann ich mich mit dem Gedanken „Alpensegelflug in Unterwössen“ durchaus anfreunden. Ich kenne die Alpen bisher nur aus Sicht des Bayernurlaubers durch die Frontscheibe meines Automobils, bzw. als Passagier in einem Airliner aus FL 80 – 100. Natürlich war ich auch schon mal in Unterwössen. Aber damals, vor 30 Jahren, war ich lediglich als „Fußgänger“ dort. Ich habe mir vorgestellt wie schön das wohl wäre, selbst einmal im Cockpit zu sitzen und eine dieser fliegenden Kisten zu steuern. Entlang der bewaldeten Berghänge, an den kahlen Felswänden empor über Felsgrate, Schluchten, Schneefelder und Gletscher. Und irgend wann einmal, das war mir damals schon klar, werde ich selbst im Cockpit eines Seglers sitzen und genau dieses machen.

In der Zwischenzeit bin ich schon lange vom „Fußgänger zum Flieger“ mutiert. Meine Fliegerei hat sich aber bisher nur im Flachland abgespielt, wobei ich Taunus und Odenwald natürlich zum „Flachland“ zähle. Mit dem VL-Treffen 2007 in Unterwössen kommt allerdings eine besondere Herausforderung auf mich zu und ich überlege, ob ich überhaupt daran teilnehmen soll. Bei Unterwössen handelt es sich ja nicht nur um einen mir (fliegerisch) unbekanntem Flugplatz und um ebenso unbekanntes Gelände. Erstmals würde ich das Flachland verlassen und im Gebirge fliegen. Also in einer Gegend mit voraussichtlich wenigen bis überhaupt keinen Außenlandemöglichkeiten. Soweit ich mich erinnern kann, liegt der Platz in einem engen Talkessel. Viel Spielraum beim Landeanflug ist da wohl nicht. Hmmm, scheint alles nicht so ganz einfach zu sein. Erste Zweifel kommen auf. Eigentlich könnte ich das nächste VL-Treffen ja auch einmal überspringen, schließlich war ich bisher immer dabei. Andererseits hatte ich aber schon immer den sehnlichsten Wunsch, einmal die „Königsklasse“ der Segelfliegerei, nämlich den Alpensegelflug auszuprobieren. In Gedanken versunken fliege ich bereits an nackten Felswänden empor. Während ich gleichmäßig im Verband mit einem Steinadler immer höher steige, werden die Einzelheiten der bereits tief unter mir liegenden Täler immer unklarer. Urplötzlich reißt mich das Telefon aus meinen Fliegerträumen. Wieder zurück in der Wirklichkeit mache ich mir keine weiteren Gedanken darüber, ob ich am VL-Treffen 2007 teilnehmen werde oder nicht. Die Frage ist jetzt nur noch, wie ich die ganze Sache am besten angehen bzw. mich darauf vorbereiten kann.

Das Einfachste wäre wohl, ich nehme meine SB5 auf den Haken, fahre nach Unterwössen und sage „Grüß Gott, da wär´ ich, und ich würd´ gern mal ein paar schöne Dreiecke fliegen. Na ja, so zwischen 500 und 800 km sollt´s schon sein. Macht der Martin mit seiner SB 5 hier ja auch ständig. Scheint bei euch hier unten im Süden ja überhaupt kein Problem zu sein, oder“?!

Aber vermutlich würde man mich für verrückt erklären und zum Teufel jagen. Na ja, wenn ich die Sache realistisch betrachte, dann dürfte diese plumpe Variante mit Sicherheit ausscheiden.

Nach reiflicher Überlegung sehe ich nur eine Möglichkeit. Ich muss schon in diesem Jahr nach Unterwössen fahren und mich vor Ort mit der Gebirgsfliegerei auseinandersetzen. Alpensegelfluge bei der DASSU, im SB 5-Doppelpack mit Martin in die Alpen. Ja, so müsste es klappen. Zum Glück gibt's ja Internet und Email. Nach ein paar Mails und zwei Telefonaten sind die Weichen gestellt und mein Vorhaben „Alpensegelflug“ nimmt Formen an.

Richtige Alpensegelfluge mit Theorie und Praxis gibt es in diesem Jahr allerdings nicht mehr. Die hatten bereits im Mai und Juni stattgefunden. Diese Möglichkeit habe ich also bereits verpasst. Aber eine Einweisung in den Gebirgssegelflug mit Fluglehrer ist nach Auskunft der DASSU jederzeit möglich. Auch Martin bekundet sofort seine Bereitschaft, mich mit meiner SB 5 in's Schlepptau zu nehmen und mit mir in den Alpen auf Strecke zu gehen, sofern das Wetter mitspielt.

Zum Glück ist die Großwetterlage im Juli noch recht vielversprechend, so dass die Chancen hierfür recht gut sind. Martin ist zuversichtlich, dass der eine oder andere Streckenflug noch möglich sein wird. Also mache ich kurzerhand mit Martin und der DASSU klar, dass ich Mitte Juli kommen werde.

### **Wo komme ich unter**

Am Anfang der Planung steht die Frage nach einer geeigneten Unterkunft. Camping, Fremdenzimmer, Ferienwohnung oder Ferien auf dem Bauernhof? Am liebsten würde ich mit meinem Wohnmobil am Flugplatz campen. Auf Anfrage erfahre ich bei der DASSU, dass Camping am Platz zwar grundsätzlich möglich ist, aber mit Strom und Dusche sieht es schlecht aus. In Anbetracht der vorhergesagten Hitzeperiode von über 30°C tendiere ich da eher zu einer Unterkunft mit Wohnmobil auf einem nahen Campingplatz. Also mache ich mich auf der Homepage der Gemeinde Unterwössen ([www.unterwoessen.de](http://www.unterwoessen.de)) schon mal schlau und lasse mir Unterkunftsverzeichnis, Wanderkarten und sonstiges Prospektmaterial zuschicken. Das Informationspaket ist umfangreich und vielseitig. Meine Anfrage nach einer Campingmöglichkeit in oder um Unterwössen wird zwar ignoriert, aber im Unterkunftsverzeichnis finde ich eine Anzeige vom Campingplatz Litzelau, den ich mir sofort per Internet ([www.camping-litzelau.de](http://www.camping-litzelau.de)) anschau.

Der Platz scheint gut zu sein und liegt landschaftlich sehr schön zwischen Unter- und Oberwössen. Ich habe zwar keine gute Radkondition, aber mit einem Blick auf die mitgelieferte Wanderkarte bin ich davon überzeugt, dass ich die Strecke zwischen Campingplatz und Flugplatz ohne größere Probleme schaffen werde. Jedenfalls am Morgen vom Campingplatz zum Flugplatz, da geht's bergab. Wie es allerdings in umgekehrter Richtung aussieht, das wird sich dann erst noch zeigen. Aber da habe ich dann ja Zeit und der Gedanke an ein kühles Bier im Kühlschrank wird mir sicherlich die nötige Kraft für die Stramperei in die Waden pumpen, um den Aufstieg zum Campingplatz zu meistern.



Der Platz scheint gut zu sein und liegt landschaftlich sehr schön zwischen Unter- und Oberwössen. Ich habe zwar keine gute Radkondition, aber mit einem Blick auf die mitgelieferte Wanderkarte bin ich davon überzeugt, dass ich die Strecke zwischen Campingplatz und Flugplatz ohne größere Probleme schaffen werde. Jedenfalls am Morgen vom Campingplatz zum Flugplatz, da geht's bergab. Wie es allerdings in umgekehrter Richtung aussieht, das wird sich dann erst noch zeigen. Aber da habe ich dann ja Zeit und der Gedanke an ein kühles Bier im Kühlschrank wird mir sicherlich die nötige Kraft für die Stramperei in die Waden pumpen, um den Aufstieg zum Campingplatz zu meistern.

### **Es ist soweit**

Nach intensiven Vorbereitungen gehe ich am 16. Juli 2006 „auf Strecke“. Acht Uhr morgens nehme ich meine D-6300 auf den Haken und verlasse den Odenwald in Richtung Alpen. Siebeneinhalb Stunden Fahrt mit Außentemperaturen von ca. 35°C liegen vor mir.

Gegen 15:30 Uhr treffe ich auf dem Flugplatz in Unterwössen ein und erkundige mich beim Flugleiter nach einem Abstellplatz für meinen Hänger. Die Kameraden bei der Flugleitung wissen Bescheid, Martin hat mich avisiert. Bevor mir richtig erklärt werden kann, wie ich zum Abstellplatz für die Flugzeughänger finde, kommt mir schon einer strahlend und winkend mit dem Fahrrad entgegen – Martin. „Schön, dass d´ da bist, dort drüm kannst´n Hänger abstell´n, i fahr voraus“. Schwingt sich auf´s Rad und fährt los. Ich folge Martin mit meinem Gespann und parke meine SB 5 zwischen ca. 30 anderen Flugzeughängern.

Ich möchte auch gleich mal Martins SB 5 sehen, an die ich mich nicht mehr erinnern kann. Wir waren uns erstmalig beim VL-Treffen in Donauwörth begegnet, aber die vielen neuen Kontakte von damals sind natürlich nicht alle in Erinnerung geblieben. Wir gehen in die Traunsteiner Flugzeughalle. Das gute Stück hängt dort völlig verummmt an der Hallendecke. Durch ein Loch am rechten Flächenbezug kann ich erkennen, dass hier bereits die TM von Eichelsdörfer der geschwungenen Randbögen durchgeführt worden ist. Und schon wird gefachsimpelt. „Letzt Jahr war schon mal einer mit seiner SB 5 da, der mit mir zamm gflogn ist“ erzählt Martin und fügt sofort hinzu, dass der Kollege von den modifizierten Randbögen so fasziniert war, dass er nach seiner Rückkehr diese bei seinem Flieger sofort nachgerüstet hat. „Du wirst schon sehn“ sagt er, „wenn mir zamm fliegn, dann hast du´s Gefühl, du hättst d´ Klappn draußn“.

Na toll, das geht ja schon richtig los. Vor meinem geistigen Auge sehe ich Martin in 3.000 m über dem Großkönig kreisen, während ich mit meinen strömungstechnisch ungünstigen Randbögen von anno dazumal, zweitausend Meter tiefer verzweifelt gegen eine Außenlandung in unlandbarem Gelände kämpfe. Da ich aber auf die Schnelle an meiner SB 5 die TM nicht umsetzen kann, bitte ich Martin vorsichtshalber schön darum, dass er doch bei unseren gemeinsamen Streckenflügen auf die schlechteren Flugeigenschaften meines Fliegers „bittschön“ Rücksicht nehmen möge. Damit verabschieden wir uns für´s Erste voneinander und verabreden uns zu einem gemeinsamen Flug, „sowie s´ Wetter für´n Streckenflug basst“.

Ich verlasse den Flugplatz mit einem guten Gefühl und fahre mit meinem Camper in Richtung Oberwössen zum Campingplatz Litzelau. Zehn Minuten später bin ich dort und melde mich an.



Stellplatz „Camping-Litzelau“

Obwohl ich mitten in der Hauptsaison eintreffe, kann ich mir einen Platz aussuchen. Neben den ca. 200 Ganzjahresplätzen gibt es noch 50 Touristenplätze. Ich entscheide mich für einen schönen und schattigen Platz unter einer Baumgruppe und genieße mein erstes kaltes Bier. Ein absoluter Hochgenuss nach dieser langen Fahrt bei über 35°C.

Das T-Shirt klebt auf meiner Haut und wahrscheinlich rieche ich auch etwas streng. Macht aber nichts, ich bin ja alleine hier. Trotzdem gehe ich erst einmal unter die Dusche.

Die sanitären Einrichtungen des Platzes sind recht modern, großräumig und sehr sauber. Das gesamte Gebäude wird rund um die Uhr be- und entlüftet. Im Hintergrund läuft dezent Bayern 3. Es gibt einen kleinen Kiosk mit morgendlichem Brötchenservice sowie ein Restaurant mit bayrischen Spezialitäten und Fassbier. Besser hätte ich es wohl nicht erwischen können. Meine Vermutung, dass es unter den Ganzjahrescampern auch Segelflieger geben müsste, bestätigt sich bereits am nächsten Morgen. Auf einigen Autos kann ich nicht nur den DASSU-Aufkleber ausfindig machen, sondern auch den der SGSM (Segelfluggruppe Siemens München). Na prima, hier bin ich dann wohl richtig. Ich genieße den frühen Sonnenuntergang hinter der hohen Bergflanke gegenüber des Campingplatzes und falle nach zwei weiteren Bier todmüde in´s Bett. Die frische Bergluft und das Rauschen des nahen Gebirgsbaches mit seinem monotonen Gemurmel sorgen nicht nur für ein schnelles Einschlafen, sondern auch für einen tiefen und erholsamen Schlaf.

## **Montag, 17. Juli 2006, erster Flugtag**

Um 08:00 Uhr soll ich bei der Anmeldung in der Flugschule sein. Also 06:30 Uhr aufstehen, duschen, Frühstück und gegen 07:30 Uhr Abfahrt mit dem Rad. Dreißig Minuten für die Talfahrt zum Flugplatz müssten ausreichend sein.

Nach ca. 10 Minuten bin ich im Zentrum von Unterwössen, nach weiteren 10 Minuten auf ebener Strecke am Flugplatz.

Bei der Anmeldung herrscht bereits reger Betrieb. Außer mir drängeln sich noch ca. 15 weitere „Neulinge“ an der Rezeption. Neueinsteiger, Fortgeschrittene und Scheininhaber, wie ich aus den Fragen und Gesprächen entnehmen kann. Nach Erledigung der Formalitäten geht's auf die andere Seite zum Start, wo die Neulinge in mehrere Gruppen eingeteilt und unterschiedlichen Fluglehrern zugewiesen werden.

Ich bin in einer Vierergruppe, alles Scheininhaber. Bernd Böhnke ist unser Fluglehrer. Zwei von uns fliegen öfter in Unterwössen und benötigen nur einen Überprüfungsstart mit obligatorischer Seilrissübung. Ohne die gibt es hier keine Startfreigabe. Ich bin der Letzte in der Gruppe. Da ich als Einziger in Unterwössen überhaupt noch nie geflogen bin, benötige ich vor der Seilrissübung noch eine Platzeinweisung.

Gestartet wird in einer ASK 13 an einer stationären Elektrowinde mit Vierfachtrommel. Der Schlepp ist ruhig und konstant mit 100 km/h. Wir erreichen eine Ausklinkhöhe von knapp 400 m, machen zwei Linkskurven von jeweils 90° und fliegen in den Übungsraum. Hier sind nur Rechtskreise erlaubt. Rechtskreisend fliegen wir also unsere Höhe soweit ab, dass wir in 200 m die Position erreichen. Zweihundert Meter an der Position ist nichts Ungewöhnliches und an vielen Plätzen Standard. Nur, hier liegt dieser Punkt sehr viel näher an der Landebahn und außerdem verläuft parallel zur Bahn, rechts unter uns ein bewaldeter Höhenkamm, von dem man sich links halten muss.

Querab von einem Steinbruch, einer senkrechten Felswand, gehe ich auf Weisung meines Fluglehrers in den relativ kurzen Queranflug. Der Anblick einer nackten Felswand nur wenige Meter voraus ist absolut gewöhnungsbedürftig. Ich habe das Gefühl, dass ich schnellstens in den Endanflug eindrehen muss, sonst bleiben wir mit der Ka 13 unweigerlich in der Felswand stecken. Bernd bemerkt das Zucken des Steuerknüppels und hält dagegen. „Ganz ruhig und schön geradeaus“ tönt's von hinten, „wir haben noch jede Menge Platz vor uns“. Na ja denk ich mir, der wird's schon wissen, schließlich hat er das doch wohl schon öfter gemacht. Während ich gezwungenermaßen also „schön geradeaus“ auf die Felswand zufliege und die Bedrohung so für mich weiter zunimmt, spüre ich, wie kleine Sturzbäche von Schweiß unter meinem Fliegerhut hervorquellen, den Nacken herunterrinnen und von meinem T-Shirt aufgesogen werden. Bevor ich mir darüber klar werden kann, ob der Auslöser hierfür die unerträgliche Hitze oder die immer bedrohlicher werdende Felswand vor mir ist, kommt endlich von hinten die erlösende Anweisung, in den Endanflug einzudrehen. Ufff, gerade nochmals gut gegangen. Blitzschnell drehe ich in den Endanflug ein. Bernd scheint meine Gedanken lesen zu können und sagt zu meiner Beruhigung „wir sind sehr hoch, aber das ist hier so üblich, denn wegen möglicher Turbulenzen im Endteil erfolgt der Anflug hoch, steil und mit erhöhter Fahrt“. Ich bin beruhigt, ziehe die Klappen und setze an der Schwelle auf. Die Platzeinweisung ist damit beendet und während wir auf den Lepo (kleiner Elektrokarren vom Golfplatz) warten, gibt mir Bernd noch ein paar zusätzliche Erklärungen und Tipps zum Flugbetrieb am Platz.

Gestartet und gelandet wird in Unterwössen grundsätzlich nur in Richtung 06, da der Wind tagsüber vom Chiemsee kommend durch das Tal in Richtung Geigelstein weht. Das Wort „grundsätzlich“ bedeutet aber im Juristendeutsch nicht „ausnahmslos“, sondern „im Regelfall immer, aber es kann Ausnahmen geben“. Eine dieser Ausnahmen ist z.B. ein Seilriss in 100 m Höhe, bei der eine normale Platzrunde, auch in verkürzter Form, nicht mehr möglich ist. Eine Seilrissübung ist aus diesem Grunde die zweite Pflichtübung für Unterwössener Neulinge. Der Windenstart verläuft zunächst wie zuvor. In knapp 100 m Höhe erfolgt der „Seilriss“. Ich drücke

sofort nach und hole Fahrt auf, drehe kurz nach rechts gegen den bewaldeten Hang bis hinter die Winde. In Höhe der Ache-Brücke erfolgt eine etwas steilere Kurve nach links, die sogenannte „Bayernkurve“ an die sich ein kurzer Queranflug anschließt. Mit ca. 50 m Resthöhe drehe ich in den Endanflug ein und setze zur Landung entgegen der Startrichtung an. Der Anflug ist frei, aus der Gegenrichtung kommt mir zum Glück kein anderer Segler entgegen, so dass ich ganz „normal“ auf der schmalen Asphaltpiste landen kann. Ein bisschen Herzklopfen habe ich schon, als ich nach der Landung aus dem Cockpit aussteige. Ist halt doch alles etwas anders als zu Hause, wo die Platzverhältnisse etwas großzügiger bemessen sind.



Damit wäre mein Pflichtprogramm erfüllt und ich könnte jetzt alleine fliegen. Da ich jedoch in meinem bisherigen Fliegerleben noch nie mit Hangflug konfrontiert worden bin, melde ich einen weiteren Flug mit Lehrer für eine Hangeinweisung an. Theoretisch weiß ich zwar alles, aber von unten sieht dieses Hin und Her am Hang in Achterschleifen, dem Kreuzen der Flugbahnen nach dem Wendepunkt am Gipfelkreuz und den ständigen „near misses“ der fast auf gleicher Höhe fliegenden Segler doch irgendwie so „eijajei und huuuch“ aus. Wenn man bedenkt, dass sich am Hang zur gleichen Zeit ständig 8 – 12 Segelflugzeuge tummeln und dies in einer Höhe zwischen 350 bis 800 m über Grund, auf einer Hanglänge von ca. 1.000 m, dann ist es einleuchtend, dass unter diesen Umständen die Hangflugregeln strikt einzuhalten und die Augen ständig offen zu halten sind. Zum Sightseeing sollte man sich absolut nicht hinreisen lassen, auch, wenn der Anblick des Geigelsteins am Ende des Tales oder die Kampenwand und der Chiemsee im Norden dazu verleiten können.

### Mein erstes Hangflugerlebnis

Ich starte also wieder mit Bernd, meinem Fluglehrer, zur Hangeinweisung. Aber diesmal mit einer ASK 21. Prima, denk ich mir, wenigstens mal etwas mehr Platz und eine komfortablere Sitzposition als in der Ka 13. Der Windenstart ist wie immer sehr ruhig und gleichmäßig. In 350 m Höhe lässt der Seilzug nach und ich klinge aus. Ich leite eine gemütliche 180°-Kurve ein und erbitte gleichzeitig per Funk die Freigabe zum Hang. Der Hang liegt parallel zur Bahn, wobei der Hangkamm schätzungsweise 200 m südlich der Schleppstrecke verläuft. Der höchste Punkt

ist bei ca. 500 m/GND etwa auf Höhe des Gipfelkreuzes, das den westlichen Wendepunkt für den Hangflug markiert. Den östlichen Wendepunkt bildet das Ende der Startbahn, kurz vor der Winde. Damit wären die Hangfluggrenzen abgesteckt, die jeder Pilot einzuhalten hat. Bei den beiden Wendepunkten gibt es jedoch einen kleinen aber feinen Unterschied, den man sich gut einprägen sollte. Während das Gipfelkreuz den westlichen Wendepunkt als maximal erlaubte Wendeposition markiert, handelt es sich beim Bahnende im Osten um den Punkt, an dem frühestens gewendet und an den Hang zurückgeflogen werden darf. Regelverletzungen werden vom diensthabenden Flugleiter sofort mit einem freundlichen aber bestimmten Hinweis auf die gültige Hangflugordnung geahndet. Auf diese Art und Weise werde ich später über Funk zweimal namentlich erwähnt, peinlich.

Ich steuere die ASK 21 auf die bewaldete Hangflanke zu und drehe knapp über den Baumwipfeln respektvoll ab in Richtung Tal, um gleich darauf wieder mit der linken Flächenspitze näher an den Hang zu steuern. Ungeduldig warte ich auf den ersten „Lupfer“, aber es geht beständig abwärts. „Du bist viel zu weit weg“ tönt´s von hinten in gewohnt ruhiger Weise. „Ich übernehme mal kurz und zeige dir, wie nahe du ran kannst“. Während Knüppel und Seitenruderpedale von hinten zwangsgesteuert die Maschine sanft nach links und weiter an den Hang drehen, verlagere ich, vom Überlebenstrieb gesteuert, meinen Oberkörper unweigerlich nach rechts, weg von der auf mich zukommenden Bedrohung. Ich habe das ungute Gefühl, dass jeden Augenblick entweder die Tannenspitzen am Rumpfboden streifen oder die linke Flächenspitze am Hang entlang kratzen wird. Ich werde unruhig, habe aber weiterhin vollstes Vertrauen in die Flugkünste meines Fluglehrers und dessen Fähigkeiten, den Abstand zu den Tannenspitzen nach unten sowie die Distanz der Flächenspitze zur Felswand richtig einzuschätzen. Und plötzlich stelle ich fest, wir steigen. Wir steigen zwar langsam, aber beständig. Kein schnelles oder ruppiges Steigen wie bei Wolken- oder Blauthermik, sondern vergleichbar mit der stillen Abendthermik am heimatlichen Platz.

Wir erreichen den westlichen Wendepunkt unterhalb des Gipfelkreuzes und drehen mit einer Rechtskurve weg vom Hang Richtung Tal und dann zurück zum Hang. Wieder am Hang stelle ich mit Schrecken fest, dass uns in Augenhöhe etwa 350 kg Plastik entgegen kommen. Bevor ich meinen Schreck zum Ausdruck bringen kann, kommt auch schon von hinten die Ansage: „Wir behalten die Richtung bei und fliegen weiter zum Hang. Der ist höher, kein Problem“. Bernd hat wieder mal recht, der Kollege fliegt über uns hinweg. Wahrscheinlich muss ich mich erst mal an die neuen Verhältnisse gewöhnen und meinen Blick für geringere Distanzen schärfen. Zu Hause würde ich mich weder Baumkronen, noch Felswänden, schon gar nicht anderen Flugzeugen auf solch geringe Distanz nähern. Aber am Hang muss einfach der Sinn für Abstand und Entfernung neu justiert werden. Nach der Ostkehre am Ende der Bahn kann ich die Ruder wieder übernehmen. Langsam gewöhne ich mich an die geringeren Abstände. Die Angst vor Bäumen, Felswand und sich fast auf gleicher Höhe nähernden Flugzeugen nimmt langsam ab. Nach jeder Wende spüre ich allerdings erneut wie Nervosität in mir aufkommt, wenn mir in Augenhöhe ein anderer Flieger auf „Kollisionskurs“ entgegen kommt. Ich weiche immer noch entgegenkommenden Flugzeugen zum Tal hin aus, um dann beim Vorbeiflug festzustellen, dass der vertikale Abstand problemlos und auf der sicheren Seite gewesen wäre. Aber lieber einmal zuviel als einmal zuwenig abgedreht.

Und dabei fällt mir noch ein Spruch meines damals 85-jährigen Fluglehrers ein, der immer sagte: „Es gibt alte Flieger und mutige Flieger, aber keine mutige alte Flieger“. Und damit sollte er leider auch auf tragische Weise Recht behalten, nachdem er selbst diesen Ausspruch wohl ein einziges Mal nicht beherzigt hat.

Nach ca. 20 Minuten melde ich uns ab vom Hang, quere das Tal und baue im Übungsraum „rechtskreisend“ die Höhe ab. Positionsmeldung in 200 m Höhe, 90°-Linkskurve gegen die Felswand, die zwischenzeitlich keine echte Bedrohung mehr für mich darstellt. Erneute 90° Linkskurve, steiles Endteil und Landung auf der Asphaltpiste. Zumindest der Landeanflug ist inzwischen schon mal zur „problemlosen Routine“ geworden.

Jetzt muss ich die neuen Eindrücke erst mal verarbeiten und melde mich zum Mittagessen ab. In der Fliegerklausur gönne ich mir einen „Griechischen Salat“, den ich aber auf Grund der Hitze dann doch nicht ganz schaffe. Es gibt zwar noch andere leckere Köstlichkeiten, aber mehr als eine Schüssel Salat und ein großes Apfelsaftschorle lässt die Hitze absolut nicht zu.

Für den späten Nachmittag habe ich mich bei Bernd noch zu einer Bergeinweisung angemeldet. Im Moment bin ich aber erst mal geschafft und brauche eine längere Erholungspause. Ich genieße in Ruhe mein Mittagessen und beobachte die Flugschüler bei ihren Übungsflügen. Nach einem abschließenden Capuccino übernehme ich einen Lepo und erhole mich in den folgenden zwei Stunden beim Rücktransport der gelandeten Segler. Während ich vor der Halle immer wieder auf landende Segelflugzeuge warte, verfolge ich die anderen Flieger am Hang und versuche, die durchgeführten Flugmanöver mit der örtlichen Hangflugordnung in Einklang zu bringen. Da mir dies nicht immer gelingt und weiteren Klärungsbedarf feststelle, bespreche ich die beobachteten Abweichungen mit dem Flugleiter oder einem anwesenden Fluglehrer.

### **Gebirgseinweisung**

Gegen 15:00 Uhr bin ich dann wieder an der Reihe. Bernd will jetzt die Gebirgseinweisung mit mir machen. Als Gastfluglehrer aus Aachen kommt er zwar regelmäßig nach Unterwössen, aber in den südlich von Unterwössen gelegenen Gebirgsmassiven ist er selbst noch nicht geflogen. Also wird sich die Gebirgseinweisung auf die nähere Umgebung von Unterwössen beschränken. Den Rest kann ich dann machen, wenn ich mit Martin im SB 5-Doppelpack auf Strecke gehe.

Wir starten wie gehabt an der Winde, gehen direkt an den Hang und schrauben uns in Achterschleifen langsam höher. In 650 m melden wir uns ab vom Hang Richtung Hausbart. Dazu querren wir am Gipfelkreuz das Tal in nördlicher Richtung zur Hochplatte. An der Westflanke befindet sich eine Alm, an der „unser Hausbart“ zu finden sein wird. Dies ist gleichzeitig der Ausgangspunkt für Flüge zum Geigelstein, zur Kampenwand oder zum Rechenberg, der üblicherweise den Abflugpunkt für die Unterwössener Streckensegelflüge darstellt.

Wir kommen am Hausbart in einer Höhe von 600 m an und ich kreise sofort nach links ein. Zwei Meter Saufen lassen grüßen. Sofort kommt Nervosität bei mir auf, da der vertikale Abstand zwischen Rumpfunterseite und „Hausbart-Grasnabe“ max. 50 m betragen dürfte. Kurzes Aufrichten, Geradeausflug und erneutes Einkreisen lassen die Nadel des Variometers leicht in den positiven Bereich eindrehen. Noch zwei / drei Korrekturen und der Bart ist einigermaßen zentriert. Mit 1,5 m steigen wir ruhig und gleichmäßig bis auf 800 m. Aufrichten und in westlicher Richtung zum Geigelstein.

Dem Geigelstein vorgelagert liegt die sog. „Zahnradbahn“, ein zügig ansteigender Bergkamm. „Wenn der Kamm gut geht“ sagt Bernd, „dann hast du das Gefühl in einer Zahnradbahn zu sitzen, die dich ohne zu kreisen auf direktem Weg bis zum Geigelstein hinauftransportiert“. Toll, denk ich mir, doch heute scheint die Zahnradbahn außer Betrieb zu sein. Wir müssen auf dem Weg dorthin wohl das entsprechende Hinweisschild übersehen haben. Es geht absolut gar nichts, na ja, halt abwärts. Wir fliegen wieder zurück zum Hausbart, aber auch der scheint seinen sonst so zuverlässigen „Betrieb“ soeben eingestellt zu haben. Also weiter zum Übungsraum, Höhe abfliegen und landen. Für heute habe ich genug, ich habe mich satt geflogen.

Jetzt will ich nur noch zurück zum Campingplatz, eine kalte Dusche genießen und danach beim Sonnenuntergang und einem kühlen Weißbier die Erlebnisse des ersten Tages verarbeiten. Vor diesem Vergnügen steht allerdings noch die Rückfahrt mit Aufstieg zum Campingplatz. Im Talkessel von Unterwössen hat es immer noch mehr als 30°C und die Sonne steht noch recht hoch. Bis zum Ortsausgang geht's verhältnismäßig einfach, aber dann muss ich immer weiter zurückschalten und zugleich immer kräftiger in die Pedale treten.

Puuuh, der Schweiß läuft in Strömen, die Kräfte schwinden. Ich steige ab und schiebe mein Fahrrad gemächlich den Berg hinauf. Zwischendurch muss ich immer wieder mal stehen blei-



ben und verschnaufen. Bordbatterie und auf dem Rückweg eingekaufte Lebensmittel entwickeln sich im Rucksack zum Betonklotz, der kräftig an den Riemen zerrt. Auf halbem Weg bleibe ich nochmals stehen und hole meine Wasserflasche mit dem letzten Rest aus dem Rucksack, der dadurch aber auch nicht leichter wird. Auf der Straße ziehen zwei Radler auf Rennrädern an mir vorbei, gerade so, als ob es keine Steigung gäbe. Die Kerle würdigen mich keines Blickes und wahrscheinlich, um mir auch noch ihre Geringschätzung zu zeigen, treten sie scheinbar locker in die Pedale und erheben dabei noch nicht einmal ihren Allerwertesten aus dem Sattel.

Na gut, dann ist es wohl doch nicht zu steil, steige wieder auf, versuche zwei Umdrehungen im kleinsten Gang und habe das Gefühl, dass jeden Moment meine Waden platzen. Die brauch' ich aber noch zum Fliegen in den kommenden Tagen und deshalb siegt die Vernunft, ich steige wieder ab und schiebe. Hundert Meter vor der Einfahrt zum Campingplatz wird der Radweg flacher, so dass ich zumindest auf dem Sattel sitzend auf den Campingplatz einfahren kann. Das erste Bier schmeckt herrlich, scheint aber im Magen nicht einmal anzukommen. Es muss auf dem kurzen Weg zwischen Zunge und Magen verdunstet sein. Mit einer kalten Dusche wasche ich den Schweiß und die Hitze des Tages von mir ab, meine Lebensgeister erwachen. Ein Stück frisches Brot mit Käse reichen aus um meinen Hunger zu stillen. Bei dieser Hitze kann man einfach nicht viel essen. Ich genieße die Stille des Platzes, das Rauschen des nahen Gebirgsbaches und versuche, die eindrucksvollen Erlebnisse des ersten Flugtages zu verarbeiten. Gegen 19:00 Uhr verschwindet die Sonne bereits hinter dem Bergkamm und schnell wird es kühler. Todmüde, aber glücklich und zufrieden falle ich in's Bett und schlafe kurz darauf ein.

## **Dienstag, 18. Juli 2006, erster selbständiger Hangflug**

Nach den Strapazen des ersten Tages bin ich heute erst gegen 07:30 Uhr aufgewacht. Kein Problem, denn ich muss nicht mehr um 08:00 Uhr am Start sein. Ab heute bin ich bei der Flugleitung „freigeschaltet“ und kann mit meiner SB 5 selbständig den Hang- und Gebirgsflug üben. Ich will aber trotzdem frühzeitig am Flugplatz sein, denn ich muss ja erst mal meine SB 5 aus dem Hänger ziehen und aufrüsten. Dank meiner Aufrüsthilfe schaffe ich das zwar in wenigen Minuten ohne fremde Hilfe, aber trotzdem bin ich hinterher klitschenass. Die Wetterfrösche haben auch für heute Sonne pur vorhergesagt, mit Temperaturen bis 38°C. Am Abend muss mit Gewittern gerechnet werden, vor allem in den Bergen. Auch nicht schlecht, dann gibt es ja etwas Abkühlung. Und wegfiegen will ich sowieso noch nicht. Erst muss ich intensiv den Hangflug üben und dann die nähere Umgebung erkunden.

Als ich um 09:00 Uhr bei meinem Hänger ankomme, sind gerade drei andere Flieger damit beschäftigt, ihre Segler flugfertig zu machen. Ich wundere mich, dass die restlichen Hänger noch geschlossen sind, obwohl mehr als zwanzig Pkw herumstehen. Vielleicht sitzen die alle auch irgendwo gemütlich beim Frühstück oder beim Briefing, keine Ahnung. Ich lasse meinen Blick über den Flugplatz schweifen und stelle fest, dass am Startplatz für den F-Schlepp bereits ca. 20 Flugzeuge aufgestellt sind. Der erste Streckenflieger schließt gerade die Haube und der Motorfalke beginnt zu beschleunigen. Und schon gleitet der Schleppzug in 5 m Höhe an mir vorbei in Richtung Unterwössen. Aha, so ist das also. Für den F-Schlepp wäre ich bereits viel zu spät dran gewesen. Die geschlossenen Hänger waren also kein Zeichen dafür, dass sich heute nicht viel tut, genau das Gegenteil ist der Fall. Die Kollegen haben schon sehr früh aufgebaut, ihre Flugzeuge zum Start geschoben und die Hänger abfahrbereit für die Rückholer hinterlassen. Wer jetzt noch nicht am Start steht oder wie ich, jetzt erst seinen Flieger aufrüstet, der hat keine größere Strecke geplant.

Ich bin fertig, setze mich in den Schatten einer Baumgruppe und beobachte den Windenbetrieb. Alle drehen nach dem Ausklinken nach links in den Übungsraum, fliegen dort „rechtsdrehend“ ihre Höhe ab und landen wieder. Keiner fliegt zum Hang. Anfängerschulung also.

Ich gehe zum Start und mache mich beim Zurückholen der Schulflugzeuge nützlich. Gegen 10:30 Uhr wird ein Astir CS an den Start geschoben. Es ist ein Kollege meiner Gruppe von ges-

tern, der hier öfter fliegt und nur den obligatorischen Überprüfungsstart mit Seilrissübung machen musste. Ich helfe ihm bei den Startvorbereitungen, klinge das Seil ein und signalisiere dem Flugleiter „startbereit“. Seil straff, fertig und schon geht der Astir in den Steigflug über. „Schöner Schlepp, 400 m Ausklinkhöhe, erbitte Freigabe zum Hang“ klingt es aus dem Funk bei der Flugleitung. „Hangfreigabe erteilt“, der Astir dreht nach rechts und fliegt zum Hang.

Bin gespannt, ob der Hang schon geht. Der Astir gleitet dicht über den Bäumen am Hang entlang und er scheint tatsächlich zu steigen. Westliche Wende unterhalb des Gipfelkreuzes, Rückflug zum Hang und, beim Vorbeiflug am Start stelle ich fest, dass er bereits 50 m Höhe gemacht haben muss. Nach drei oder vier weiteren Wendungen, inzwischen hängen auch zwei Ka 8en und die ASK 21 am Hang, meldet sich der Astir über dem Gipfelkreuz vom Hang ab in Richtung Hausbart. Die Meldung wird vom Flugleiter mit Doppelklick auf das Mikro quittiert und der Astir fliegt bereits quer über das Tal zum Hausbart.

Der Astir ist am Hausbart angekommen, kreist links ein und erwischt starkes Saufen. Aber irgend etwas muss dort sein, man kann vom Boden aus verfolgen, wie es ihn beutelt. Kurzes Aufrichten, Kreisversuch rechtsherum um vielleicht so den Bart zu erwischen und schon schnarrt es im Funk „Am Hausbart wird links und immer nur links rum gekreist, das gilt auch für Scheininhaber“. Richtig, Übungsraum rechtsrum – Hausbart linksrum, das hatte ich auch schon wieder vergessen. Muss ich mir aber unbedingt merken, wenn ich nicht unangenehm auffallen will. Der Astirpilot quittiert den freundlichen „Anschiss“ kleinlaut mit „sorry, hatt i vergessn“ richtet sich auf, dreht steil links ein, erwischt erneut das Zentrum des Bartes und steigt gleichmäßig weiter.

Zwischenzeitlich sind noch vier weitere Flieger an den Hang geflogen. Der Luftraum dort wird jetzt spürbar enger. Aber irgendwie scheint das kein Problem zu sein. Es ist jetzt höchste Zeit, dass ich mit meiner SB 5 in die Luft komme. Ich melde mich als Lepo-Fahrer ab und schiebe meinen Flieger zum Start. An Seilposition „drei“ mache ich mich startklar und während ich auf den Windenstart warte, beobachte ich die anderen Flieger am Hang und im Hausbart über der Alm. Die ersten zwei Seile sind abgeflogen, jetzt bin ich an der Reihe.

Startcheck, Haube aufsetzen und verriegeln, Seil einklinken, fertig! Mein Starthelfer hebt die linke Fläche an, kurz darauf ist das Seil gestrafft und die Maschine wird auf Abhebebeschwindigkeit beschleunigt. Der vom Chiemsee kommende Wind hat aufgefrischt und ich erreiche nach kurzem Steigflug eine Ausklinkhöhe von 450 m. Die Hangfreigabe habe ich bereits vorab zusammen mit der Fluganmeldung eingeholt. Somit kann ich nach dem Ausklinken sofort nach rechts abdrehen und an den Hangkamm fliegen. Ich zähle noch sechs weitere Segler unterschiedlichster Bauart und Spannweite vor und über mir. Von der Ka 8 bis zur LS 8 und DG 1000 ist jetzt alles am Hang vertreten. Und ich mit meiner SB 5 gleich mitten drin. Vor mir, auf fast gleicher Höhe, fliegt eine Ka 13 mit Schüler und Fluglehrer. Die Ka 13 steigt gemächlich vor mir weg, aber mein Vario zeigt in die falsche Richtung. Irgend etwas stimmt da nicht. Am westlichen Wendepunkt habe ich noch knapp 400 m und leite die Wende ein. Weg vom Hang, das Saufen wird stärker. Ich merke die Anspannung in mir und registriere 80 km/h auf meinem Fahrtmesser. „Zu langsam für den Hangflug“ schießt es mir durch den Kopf und drücke sofort nach, bis die Anzeige sich zwischen 100 und 110 km/h einpendelt. „Am Hang musst du immer schneller fliegen als im Flachland“ hat mir Bernd bei der Hangeinweisung eingebläut, „da kommst du plötzlich in starke Turbulenzen und 5 m Saufen sind auch nichts besonderes. Da bist du dann um jeden km/h Überfahrt dankbar, damit du ggf. vom Hang weg in´s Tal flüchten kannst“.

Alle scheinen zu steigen, nur bei mir geht´s weiterhin bergab. Die Fluggeschwindigkeit ist perfekt, die horizontale Distanz zur vorausfliegenden Ka 13 bleibt konstant. Anscheinend fehlt mir weiterhin das nötige Gefühl, um den Abstand zum Hang und zu den Baumwipfeln richtig einzuschätzen. Gefühlvoll, aber mit dem nötigen Respekt, taste ich mich näher an den Hang. Noch reicht meine Höhe um weiter am Hang zu bleiben, aber langsam wird es Zeit, dass ich Steigen finde. Hinter der Ka 13 leite ich die Ostwende ein und fliege zurück an den Hang. Wenn ich diesmal auf dem Weg zum westlichen Wendepunkt keinen Höhengewinn erzielen kann, muss

ich den Hang verlassen, das Tal in Richtung Übungsraum queren und die Landung vorbereiten. Noch tut sich nichts, also noch näher ran. Langsam dreht der Zeiger des Variometers in die andere Richtung, über den Nullpunkt in den positiven Bereich. Noch nicht viel, aber immerhin verliere ich jetzt keine Höhe mehr. Da meine SB 5 lediglich mit einem Grobhöhenmesser ausgerüstet ist, machen sich kleine Steigwerte erst sehr spät auf dem Höhenmesser bemerkbar. Da fällt mir ein, dass ich ja noch meinen Volkslogger habe und der ist, wegen der Segelflugsektoren am Heimatplatz Reinheim, auf „Füße“ eingestellt. Also schalte ich das Display auf Höhenanzeige und stelle mit Freuden fest, wie schnell der Höhenwert nach oben läuft. Der Hang „zieht“ jetzt immer besser und mein Vario zeigt inzwischen konstant 1 m/s Steigen. Ich freue mich über die erreichte Höhe von 600 m und merke nicht, wie ich den westlichen Wendepunkt passiere, da das Gipfelkreuz jetzt nicht mehr links über oder neben mir, sondern unter mir vorbeizieht. Der Zeiger meines Varios bewegt sich langsam auf 1,5 m/s Steigen zu. Noch einmal zum östlichen Wendepunkt am Bahnende und wieder zurück zum Gipfelkreuz, dann dürfte ich die sichere Mindesthöhe für ein Verlassen des Hanges in Richtung Hausbart erreicht haben.

Gedanklich bin ich schon jetzt am Hausbart und kreise schnell steigend in der Thermik. Ich schrecke zusammen, als es blechern aus dem Lautsprecher schnarrt: „Der westliche Wendepunkt am Gipfelkreuz gilt für alle, auch für die SB 5“. Mit Schrecken stelle ich bei einem Blick nach hinten fest, dass ich mich bereits hinter dem Gipfelkreuz befinden muss, also außerhalb des zulässigen Hangflugkorridors. Kleinlaut und etwas verschämt bestätige ich, die Anweisung verstanden zu haben. Kurzer Blick nach rechts hinten, alles frei, schnelle Kehrtwende um 180° und in Gegenrichtung zurück zum Hang. Die Flugleitung konnte ich von oben zu keinem Zeitpunkt sehen. Der Kerl dort unten scheint Radaraugen zu haben oder riecht die Flieger, die die Wendepunktgrenzen überfliegen. Wahrscheinlich muss ich nach der Landung erst mal eine Belehrung zur Hangflugordnung über mich ergehen lassen. Aber schon bin ich wieder am östlichen Wendepunkt angekommen und steige noch in der Wende weiter. Über mir ist keiner mehr. Zwischenzeitlich sind alle in unterschiedliche Richtungen abgeflogen. Nur unter mir versuchen noch zwei Ka 8en, eine Ka 13 und eine LS 4 den oberen Abflugpunkt vom Hang zu erklimmen. Mit 700 m komme ich erneut über dem Gipfelkreuz an und melde mich sofort vom Hang Richtung Hausbart ab. Der Flugleiter quittiert meine Meldung mit Doppelklick und schon quere ich das Tal mit direktem Kurs zum Hausbart. Bei der Talquerung verliere ich gerade mal 50 Meter Höhe. Trotzdem kommt mir die Almwiese gefährlich nahe, während ich langsam und vorschriftsmäßig nach links in Richtung Tal einkreise. Erwartungsgemäß schneide ich mit der linken Flächenspitze den Hausbart an und kreise sofort steil ein. Der Zeiger im Vario geht zügig auf über 3 m/s Steigen um gleich darauf in die entgegengesetzte Richtung auszuschlagen. Zentrum verfehlt, der Saukerl hat mich rausgeschmissen. Kurzes Aufrichten, der Zeiger schwenkt wieder in den positiven Bereich, noch zwei / drei Sekunden geradeaus und dann mit großer Schräglage erneut in den Linkskreis. Der Zeiger steht auf +2 m/s und es ist ruppig. Noch ein paar Feinkorrekturen und ich steige gleichmäßig mit 2,5 m/s bis auf 950 m. An dieser Stelle ist die Thermik jedoch mit einem Schlag wie abgeschnitten. Ich taste mich noch etwas an der gleichen Stelle hin und her, aber irgend jemand scheint das Thermikgebläse abgestellt zu haben.

Wie war das mit der Zahnradbahn? Und wo war die Zahnradbahn noch mal? Ich richte den Flieger auf und versuche mich erst einmal zu orientieren. Der Geigelstein ist zwar noch weit entfernt, aber auf Grund seiner Mächtigkeit und Höhe ist er zum Greifen nahe. Mein Verstand sagt mir, dass ich ihn direkt nicht anfliegen kann, aber die Richtung stimmt. Es geht beständig abwärts und schon zweifle ich an der Richtigkeit meiner Entscheidung,



den Hausbart verlassen zu haben. Trotzdem fliege ich weiter in Richtung dieses zügig ansteigenden Bergkamms, der dem Geigelstein vorgelagert ist. „Wenn der geht“ kommen mir die Worte meines Fluglehrers in den Sinn, „dann fliegst du ohne zu kreisen an dem Bergkamm entlang bis hoch zum Geigelstein, ohne einen einzigen Kreis“.

Ungeachtet des derzeitigen Saufens vertraue ich jetzt einfach darauf, dass die Zahnradbahn heute „in Betrieb“ sein wird. Ich fliege weiter auf den Bergkamm zu, den ich in nur 650 m erreiche. Nichts tut sich. Weiter auf die südliche Kammseite, die kräftig von der Sonne beschienen wird. Ich denke an Umkehr und Rückflug zum Hausbart und stelle plötzlich fest, dass sich der Variozeiger langsam in die andere Richtung bewegt. Kurzer Rechtsschwenk näher zum Hang und schon befindet sich die Varioanzeige auf der positiven Seite. Das müsste noch besser kommen, wenn der Begriff „Zahnradbahn“ nicht übertrieben oder gar Fliegerlatein sein soll. Dann plötzlich ein kurzes aber kräftiges „wuuff“ und ich habe das Gefühl, jemand hat mich irgendwo eingeklinkt. Die Varioanzeige steigt auf 1 m/s und es geht im Geradeausflug den Hangkamm entlang nach oben. Es ist einfach nicht zu glauben, so was habe ich bisher noch nicht erlebt. Immer wieder bin ich versucht einzukreisen. Zum Glück kann ich mich aber bremsen und fliege weiter gerade aus.

Der Gipfel des Geigelsteins kommt immer näher, bald muss ich oben sein. Einfach gigantisch dieses für mich so unwirkliche Erlebnis. Der Anblick dieses imposanten Bergmassives zieht mich in seinen Bann und ich verliere jegliches Zeitgefühl. Unerwartet geht die Steigrate merklich zurück. Ich bin am Ende der Zahnradbahn angekommen, ca. 100 m unterhalb des Gipfelkreuzes. Ich verlasse die Zahnradbahn nach rechts und kann den nach Norden verlaufenden Bergkamm zwischen Geigelstein und Kampenwand überqueren. Vor mir öffnet sich eine schier unendliche Weite. Das Inntal mit Kufstein und St. Johann in Tirol und in der Ferne kann ich Innsbruck erkennen. Ich schwenke nach links, und fliege an die sonnenbeschienene Westseite des Geigelsteins, wo mich sofort ein gleichmäßiger Aufwind erfasst und weiter steigen lässt.

Auf diese Weise kann ich schnell die Spitze überstiegen und genieße in der Thermik einen gleichmäßigen Panoramablick in alle Himmelsrichtungen. Im Norden das Chiemgau, im Süden das Kaisergebirge bei St. Johann und weiter im Süden und Südosten die imposanten Gebirgsmassive, die ich in den nächsten Tagen hoffentlich noch näher kennen lernen werde. Keine Ahnung, wie lange ich so diese grandiose Aussicht zwischen Geigelstein und Kampenwand einfach nur genieße.



Gegen 17:00 Uhr entscheide ich mich zum langsamen Abstieg, obwohl die Thermik hier oben überhaupt nicht zu enden scheint. Auf der Südseite der Kampenwand fliege ich zurück nach Unterwössen und genieße den Ausblick über den Chiemsee bis rüber nach Traunstein und Salzburg weiter im Osten. Ich fahre die Klappen leicht aus, um langsam im Gleitflug über Un-

terwössen meine Höhe abzubauen und fliege in den Übungsraum ein. Dort gleite ich meine restliche Höhe ab und melde mich vorschriftsmäßig an der Position zur langen Landung auf der NULL-SECHS. Queranflug gegen den Steinbruch, Endanflug, aufsetzen auf der Asphaltpiste und links abdrehen mit anschließendem ausrollen auf der Grasbahn, Stillstand vor dem Hänger. Ich würde gerne noch ein paar Minuten im Cockpit sitzen bleiben um die vielen Eindrücke der letzten Stunden zu verarbeiten. Geht aber nicht, denn erstens steigt die Temperatur im Cockpit rasant an und zweitens haben sich schon weitere Piloten zur Landung angemeldet. Ich muss also schnellstens aussteigen und Platz schaffen. Auch die nachfolgenden Piloten, die Streckenflieger von heute morgen, verlassen das Cockpit mit glücklichem Gesichtsausdruck. Im Vorbeigehen werden ein paar Worte gewechselt und nach der heutigen Strecke gefragt. Fünfhundert, sechshundert und mehr als achthundert Kilometer wurden geflogen, aber niemand macht eine Sensation daraus. Der Streckenverlauf wird auf Nachfrage kurz erläutert, basta. Und wenn das Wetter mitspielt, dann geht´s morgen erneut auf Strecke.

Ach ja, während meiner anfänglichen Kurbelei am Hausbart fällt mir unten im Tal ein kleiner See auf, der sofort mein Interesse weckt. Wenn ich es richtig aus dieser Höhe erkennen kann, dann sind dort auch eine Reihe von Autos geparkt. Scheint also ein kleiner Badesee zu sein. Hmmm, wäre ja nicht schlecht, wenn in der Gegend noch ein Campingplatz wäre, dann könnte ich nach der Tageshitze am Abend noch ein paar Runden schwimmen.

Zwischen Felswand und See liegt ein schmaler Waldgürtel. Zwischen den Bäumen glaube ich mehrere Wohnwagen oder Holzhütten zu erkennen. Ich präge mir die Stelle genau ein. Soweit ich die Position auf der Fliegerkarte identifizieren kann, liegen See und Campingplatz querab vom Start auf der anderen Talseite. Also irgendwo zwischen Unterwössen und Schleching. Ich entschlief mich, vor der Rückfahrt nach Litzelau einen kurzen Abstecher dorthin zu machen und mir den soeben entdeckten Campingplatz vom Boden aus näher zu betrachten. Das sind zwar zusätzlich ca. fünf bis sechs Kilometer, was mir die Sache aber allemal wert ist. Zwischen Flugplatz und dem Badesee verläuft die Tiroler Ache, die nur mittels einer Brücke überwunden werden kann. Und eine Brücke gibt es nur in Unterwössen und in Schleching, soweit ich das von oben beurteilen kann. Die Strecke scheint aber topfeben zu sein. Ich entschlief mich kurzer Hand zu dem kleinen Umweg und finde dort zu meiner Freude nicht nur den von oben erkannten Badesee, sondern auch einen wunderbaren Campingplatz. Terrassenförmig angelegt, schön und schattig in einem Waldstück gelegen. Der Badesee wird von einem kleinen Gebirgsbach gespeist. Es gibt auch freie Stellplätze.

Während ich nach Litzelau zurückradle überlege ich mir, ob ich den Campingplatz wechseln soll. Ebene Hin- und Rückfahrt, erfischendes Bad im See nach einem völlig durchgeschwitzten Flugtag sprechen für einen Wechsel. Dann sitze ich wieder frisch geduscht und völlig zufrieden vor meinem Wohnmobil und erlebe bei einem kühlen Weißbier den Sonnenuntergang und bin zufrieden. Die Temperatur geht auf angenehme Werte zurück. Die Bewölkung wird dichter und färbt sich langsam schwarz. Ob es heute stimmt mit dem Gewitter?

### **Mittwoch, 19. Juli 2006, erste Gebirgsflugerfahrung**

Von einem Gewitter in der Nacht habe ich nichts bemerkt, die gute Luft und die Anstrengungen des gestrigen Tages haben anscheinend für einen tiefen Schlaf gesorgt. Rund um´s Wohnmobil ist der Platz aber wie immer trocken. War dann wohl doch nichts mit der versprochenen Abkühlung. Das Gewitter muss wieder einmal an uns vorbeigezogen sein. In den Nachrichten höre ich dann von schweren Gewittern mit wolkenbruchartigen Regenfällen in Oberbayern und Franken, bei denen Dächer abgedeckt und Bäume entwurzelt worden sind. Die Feuerwehren hatten Großeinsatz, da zahlreiche Keller vollgelaufen sind. Na gut, gegen eine kleine Abkühlung hätte ich zwar nichts gehabt, aber auf solch dramatische Wetterereignisse kann ich dann doch verzichten. Ich werde heute wieder an der Winde starten und mich erneut im Hangflug üben. Macht richtig Spaß. Wenn der Hang gut „geht“, will ich von dort hinüber zum Hausbart und weiter zur dahinter liegenden Kampenwand. Mit genügend Höhe kann ich dann das Wössener Tal überqueren und am Rechenberg vielleicht Anschluss finden. Vom Rechenberg aus habe ich

queren und am Rechenberg vielleicht Anschluss finden. Vom Rechenberg aus habe ich alle Möglichkeiten, weiter in die Alpen vorzudringen. Winkelmoosalm, Steinplatte, Loferer Steinberge, Leoganger Steinberge, Steinernes Meer oder vielleicht sogar zum Hochkönig mit seiner stattlichen Höhe von 2941 m. Je nachdem, wie die einzelnen Bergmassive „ziehen“, oder was die Gebirgstermik so hergibt. Aber immer mit genügend Höhenreserve, damit ich mich im Gleitwinkelbereich von Unterwössen befinde. Wenn's irgend wo einmal nicht mehr geht, dann will ich im Geradeausflug nach Unterwössen zurückgleiten können, ohne dabei in übermäßigen Stress zu geraten.

Nach dem Ausklinken fliege ich sofort an den Hang. Inzwischen komme ich mit Geschwindigkeit und erforderlicher Distanz zur Hangkante und den Tannenwipfeln schon viel besser zurecht. Vielleicht zieht aber der Hang heute auch nur besser. Jedenfalls finde ich sofort vernünftige Steigwerte und bin nach fünf oder sechs Kehrtwenden bereits über dem Gipfelkreuz in sicherer Abflughöhe zum Hausbart. Aber vorher werde ich vom Flugleiter nochmals „angepfiffen“, weil ich auf dem Weg zur östlichen Wende bereits in Höhe der Flugleitung umgedreht habe. Gut, auch diese Regel hab ich jetzt verstanden. Ich habe das aber auch nur gemacht, weil vor mir eine Ka 13 mit Fluglehrer am gleichen Punkt eine Kehrtwende durchgeführt hat. Vielleicht ist ja eine SB 5 mit V-Leitwerk von unten besser zu erkennen als eine Ka 13. Vielleicht hat er aber das frühzeitige Wendemanöver der Ka 13 auch nicht mitbekommen, oder es gelten für mich dann doch andere Hangflugregeln als für die Einheimischen. Hmmm, wie auch immer, ich kann damit leben und werde mich in Zukunft auch an diese Regel halten.

Ich drehe am Gipfelkreuz Richtung Hausbart ab, natürlich nicht, ohne mich vorher ordnungsgemäß per Funk vom Hang abzumelden. Am Hausbart angekommen drehe ich links ein und „stolpere“ direkt in's Zentrum. Ab geht die Post mit 2 m/s schnurstracks nach oben. Wenn dieser Fahrstuhl so weiter geht, dann kann ich von hier aus direkt zum Rechenberg fliegen, ohne den Umweg über die Kampenwand zu machen. Und tatsächlich, es geht so weiter. In 1600 m verlasse ich den Hausbart Richtung Osten, überfliege Unterwössen und weiter Richtung Hochgern, der auf der Karte mit einer Höhe von 1748 m eingetragen ist.

Beim Gleitflug über das Wössener Tal verliere ich gerade mal 200 Meter, obwohl ich den „Schnellgang“ eingelegt habe und die ganze Zeit mit 150 km/h fliege. Super, das scheint ein absoluter Hammertag zu werden. Die dem Hochgern vorgelagerten Bergkämme sind bereits seit Stunden sonnenbeschienen. Ich fliege an die erste Hangflanke und halte mich dicht am Kamm. Ähnlich der „Zahnradbahn“ macht es „wuuff“ und wieder scheine ich mich irgendwo eingeklinkt zu haben. Im Geradeausflug geht es am Hang entlang stetig nach oben. Ich wende und fliege an den Ausgangspunkt zurück. Nach zwei Wenden bin ich auf Augenhöhe mit dem Gipfelkreuz und kann beruhigt in südlicher Richtung zur Winkelmoosalm bzw. zur Steinplatte weiterfliegen. Auf dem Weg dorthin nehme ich zur eigenen Beruhigung noch ein paar kleinere Bärte mit und komme so nach ca. fünfundzwanzig Minuten an der Südkante der Steinplatte in 2100 m an. Diese Gebirgsfliegerei ist einfach genial und mit nichts zu vergleichen, was ich bisher kennen gelernt habe. Ich fliege mehrfach am Grat der senkrecht nach Süden abfallenden Steinplatte hin und her, aber höher als 2500 m geht es nicht, ich bin an der Wolkenbasis. Auf der andern Talseite lockt das Felsmassiv der „Loferer Steinberge“. „Einfach überfliegen, an die Felswand ran und ab geht die Post in Richtung 3000 m. Dürfte kein Problem sein“, geht es mir durch den Kopf. Ein Blick auf Winpilot zeigt mir, dass ich genügend Höhenreserve habe, um im Notfall direkt nach Unterwössen zurückgleiten zu können. Ich sehe aber auch, dass ich auf dem Rückflug 45 km/h Gegenwind haben werde. Jetzt wird mir auch klar, warum ich die Strecke vom Hochgern zur Steinplatte in so relativ kurzer Zeit zurücklegen konnte.

Ich schiele begierig zu diesem riesigen Bergmassiv südlich der Steinplatte, das auf der Oberseite bereits voll von der Sonne beschienen ist. Dort muss es gehen. Es wäre zumindest kein Problem, wenn ich nach der Talquerung mit genügender Höhe auf der andern Seite ankommen würde. Aber das kann ich nicht einschätzen. Wenn ich wider erwarten bei der Talquerung ins Saufen gerate und auf der anderen Seite im Schatten der Felswände ankomme, dann muss ich eine ewig lange Strecke Richtung Westen oder Osten fliegen, bevor ich die sonnenbeschienene

Südseite erreichen kann. Dort war ich aber bisher noch nicht und kann demzufolge auch nicht abschätzen, was mich dort erwartet.

Jetzt müsste Martin dabei sein, der könnte die Situation richtig beurteilen. Eines aber ist klar: Wenn ich rüberfliege und um den Berg herumfliegen muss, dann wird auch der Rückflug zur



Über der Steinplatte,  
dahinter die Loferer Steinberge

Steinplatte nicht mehr möglich sein. Dann bleibt nur noch die Flucht in Richtung Westen, nach Sankt Johann oder Kufstein. Ich wäge die unterschiedlichen Varianten gegeneinander ab und treffe eine Vernunftentscheidung, die meinem Stand der bisherigen Gebirgsflugerfahrung entspricht. Ich widerstehe der Verlockung einer Talquerung und fliege in sicherer Höhe zurück zum Hochgern, den ich trotz Gegenwind in 1500 m erreiche. Die gleiche Strecke fliege ich so

noch zweimal an diesem Tag und stelle fest, dass die Thermik mit absoluter Sicherheit an den gleichen Stellen und mit gleich guten Steigwerten zu finden ist.

Ich bin mit mir zufrieden, fliege zurück zum Platz und gleite die Höhe langsam ab. In 400 m merke ich plötzlich, wie heiß und feucht es doch hier unten ist. Ich mache eine lange Landung und komme vor meinem Hänger zum Stillstand. Heute habe ich zwar weder eine große Strecke noch irgend ein Dreieck geschafft, aber mit dem was ich gemacht habe, bin ich vollauf zufrieden. Und meine Entscheidung nicht zu den „Loferern“ rüber zu fliegen war auch richtig, denn ich bin ohne Stress und ohne Risiko wieder in Unterwössen gelandet.

### **Donnerstag, 20. Juli 2006**

Ich sitze vor meinem Wohnmobil in der Morgensonne und genieße mein Frühstück. Wieder kommt mir der andere Campingplatz mit dem kleinen Badesee in den Sinn. Ziehe ich um, oder bleibe ich für den Rest des Urlaubs hier oben. Der Wetterbericht von Bayern 3 nimmt mir zwar die Entscheidung nicht ab, aber die für heute vorhergesagten Tagestemperaturen von 38°C helfen schlagartig zu einer Entscheidung. Ich ziehe um und tausche den abendlichen Radlspaß den Berg hinauf nach Litzelau gegen eine 15-minütige Fahrt auf ebener Straße mit anschließendem Badevergnügen im „Zeller See“. Ich packe also kurzerhand zusammen, bezahle meine Rechnung und siedle um.



Campingplatz „Zeller See“

Flugtechnisch verläuft der heutige Tag ähnlich wie gestern. Wieder traue ich mich nicht, das Tal zwischen Steinplatte und Loferer Steinberge zu queren. Und im Gegensatz zu gestern sind heute auch noch die Berggipfel dick in Wolken gepackt. Damit hat mir der Wettergott die Entscheidung „queren oder nicht“ bereits abgenommen. Ich drehe an der Ostkante der Steinplatte um und fliege nach Westen in Richtung Kaisergebirge / Walchsee. Auf dem Weg dort hin kann ich im Geradeausflug unter einer schwarzen Wolkenstraße entlang fliegen, die allerdings stetig abzusinken scheint. Kurz vor St. Johann ist die Wolkenstraße dann zu Ende. Vor mir liegt das Kaisergebirge in einem großen blauen Loch, in dem ich brauchbare Blauthermik finde. Diese nehme ich dankend an und kann so recht schnell auf über 2000 m steigen. Mit der so erreichten Höhe fliege ich direkt zum Wilden Kaiser, an dem ich auf 2400 m weiter steigen kann. Damit komme ich problemlos hinüber

zum Geigelstein und zur Kampenwand. Es ist 15:00 Uhr und brauchbare Thermik ist bis 20 Uhr vorhergesagt. Also entschieße ich mich, diesen Rundkurs noch ein zweites Mal zu fliegen. Die zweite Runde schaffe ich dann erwartungsgemäß auch etwas schneller und so kann ich bereits gegen 17:30 Uhr erschöpft, aber zufrieden in Unterwössen landen. Jetzt freue ich mich nicht nur auf ein kühles Bier, sondern ganz besonders auf das erfrischende Bad im See.

### **Freitag, 21. Juli 2006, erster Gebirgsflug**

Die Wettervorhersage für heute ist recht vielversprechend. Gute Thermik mit Quellwolken und ansteigender Wolkenbasis bis 3500 m. Ich bin bereits gegen 08:00 Uhr am Flugplatz und hoffe, dass Martin heute auftauchen wird. Ich habe gerade die Hängerklappe geöffnet, da kommt Martin auf dem Fahrrad um die Ecke. „Servus Klaus, heid wird´s pfundig, heid könn´mer zamm fliegn. Mir startn an der Winde und gehn an Hang rüber, von dort nüber zum Hausbart und von do aus zum Rechenberg. Von dort dann nunter zur Steinplattn. Danach segn´mer weiter. I denk, dass der Hang net vor Zehne geht, mir ham also Zeit. I hol jetzt mein Flieger von der Deckn owi und dann kumm i wieder, pfiadi derwei“. Sagt´s, dreht sich um und radelt davon.

Ich baue in Ruhe meine SB 5 auf, prüfe Funk, ELT, Flarm, Logger und Navigationssystem auf Funktion, verstaue meinen Proviant inkl. 1,5 l Wasserflasche im Cockpit und schiebe sie auf den asphaltierten Rollweg.

An der Traunsteiner Halle steht Martin´s Flieger bereits vor der Halle und er gibt mir Zeichen, dass wir die Flieger zum Start schieben können. Eine schweißtreibende Sache, obwohl dies auf dem asphaltierten und ebenen Rollweg recht problemlos geht.

Der Lepo ist gerade auf dem Rückweg mit vier Seilen. Zwei Flieger stehen bereits am Start, Martin geht auf Position Drei, ich auf die Vier. Ich erinnere Martin nochmals an meine „schlechten Randbögen“ und um entsprechende Rücksichtnahme beim Weiterflug zu einem mir jeweils unbekanntem Berg. Ich muss auf alle Fälle an ihm dran bleiben, sonst stochere ich wahrscheinlich „blind“ in der Gegend herum, trotz Karte und Winpilot.

Die ersten zwei Seile sind abgeflogen, beide Flieger segeln in Achterschleifen am Hang entlang und gewinnen zügig an Höhe. Ich beobachte Martin bei seinem Start. Schöne Ausklinkhöhe von ca. 400 m mit Abflug direkt zum Hang. Drei Minuten später klinge ich aus, Rechtskurve und ab zum Hang. Der Hangwind trägt gut, aber Martin scheint mit seiner SB 5 etwas flotter zu steigen. Muss wohl doch was dran sein an den besseren Flugeigenschaften bei geänderten Randbögen. Aber irgendwann sind wir dann doch fast auf gleicher Höhe angekommen. Vermutlich hat Martin aber aus Rücksicht, vielleicht auch aus Mitleid, die Klappen leicht gezogen, damit ich zu ihm aufschließen kann. Mein Höhenmesser steht auf 600m. Noch einmal hin und zurück, dann ist die Ausgangshöhe für einen sicheren Abflug zum Hausbart erreicht. Da höre ich im Funk „Delta 1795 meldet sich ab vom Hang Richtung Hausbart“. Das war Martin und er quert bereits das Tal. Ohne viel zu überlegen tue ich das Gleiche und folge ihm in kurzem Abstand. Kurze Zeit später erreicht Martin den „Hausbart“ und kreist ein. Ich werde auf jeden Fall tiefer drüben ankommen, das wird mir auf dem Weg dort hin klar.

Und schon quälen mich Zweifel, ob ich nicht vielleicht doch zu früh abgeflogen und Martin gefolgt bin. Martin hat den Bart bereits zentriert und gewinnt schnell an Höhe. Ich komme tatsächlich tiefer an, kreise links ein und, oh je, stürze in´s Saufen. Nervosität kommt auf und eine starke Anspannung ergreift Besitz von meinen Muskeln. Nach ein paar nervösen Kreiskorrekturen bin ich dann endlich im Bart. Zügig steige ich Martin hinterher, der bereits in Abflughöhe parkt und auf mich wartet. Nachdem jetzt alles klappt und das Steigen gleichmäßiger wird, lässt die Anspannung in mir allmählich nach. Erst jetzt wird mir so richtig bewusst, wie verkrampt ich die ganze Zeit gewesen sein muss. „Hej Klaus, dei SB 5 steigt aber ganz guat“ klingt´s aus dem Funk und ich bin ein bisschen stolz auf meine alte Lady mit ihren fast 40 Jahren. „Mir geh´n rüber zum Rechenberg“. Er beendet den Kreis, richtet seinen Flieger auf, drückt an und schießt davon. Ich folge, obwohl der Zeiger meines Varios dabei schnurstracks an den unteren An-



schlag geht. Ich sehe mich schon unten im Übungsraum bei den Landevorbereitungen, während Martin am Rechenberg weiter an Höhe gewinnt und alleine auf Strecke gehen muss. Es kann doch nicht sein, dass der kleine Unterschied bei den Randbögen ....., oder vielleicht doch? Ich bleibe Martin auf den Fersen und versuche unter Missachtung des beängstigenden Variometerausschlages die Fluggeschwindigkeit trotzdem zu halten. Und plötzlich kommt der Zeiger aus der hinteren Ecke hervor und stabilisiert sich bei -1,5 m/s. Damit kann ich durchaus leben. Ein paar Minuten später ist Martin bereits am Rechenberg und kreist unter einer Wolke ein. Wenig später bin ich bei ihm, kreise nur unwesentlich tiefer unter ihm in den gleichen Bart ein und bin erstaunt, dass so viel größer der Höhenverlust bei mir dann doch nicht war. Wahrscheinlich stimmt was nicht mit der Kompensation meines Varios.



Sollte ich im Winter vielleicht mal unter die Lupe nehmen. Zügig kann ich zu Martin aufschließen und so erreichen wir gemeinsam eine Höhe von 1850 m. „Weiter Richtung Steinplatt“, leitet aus und rauscht ab. „Bin dran“ lass ich ihn wissen und folge mit 150 km/h.

Über der Winkelmoosalm steht eine schöne Wolke, die wir geradewegs anfliegen, allerdings nicht, ohne unterwegs noch ein paar kleinere „Lupfer“ mit zwei, drei Kreisen mitzunehmen. Die Wolke über der Winkelmoosalm zieht zwar mit 2,5 m, aber bei 1800 m sind wir bereits an der Wolkenbasis angelangt und müssen weiter. „Jetzt weiter zur Steinplatt“. Ich folge Martin und versuche immer wieder neben ihm aufzuschließen. Aber irgendwie scheint das nicht zu klappen, ich hänge immer hinterher. Wir kommen knapp über der Steinplatte an und mir ist dabei nicht so ganz wohl. Vor allen Dingen auch deshalb nicht, weil Martin schnurstracks am Grat entlang zur Ostflanke fliegt. Die für mich relativ geringe Bodenfreiheit macht mich doch ganz schön nervös, obwohl mir mein Verstand sagt, dass wir im Notfall links abdrehen und in Richtung Unterwössen zurückfliegen können. Selbst die Flucht in´s Tal Richtung Kössen und weiter nach St. Johann/Tirol wäre möglich. Und auf dem Weg dorthin müssten sich ja auch noch ein paar brauchbare Thermikblasen finden lassen. Martin scheint meine Zweifel zu spüren und sagt „Komm nach, da vorn unter der schwarzn Wolkn geht’s“. Das beruhigt mich zwar in keinsten Weise, aber „der Einheimische“ muss es ja wissen. Ich folge ihm.

An der Ostflanke der Steinplatte steht eine breite, schwarze Wolke. Martin dreht ein, und er steigt. „Zwoa Meter, komm rüber, des geht pfundig“. Kurze Zeit später bin ich unter ihm, kreise ein, und steige tatsächlich ebenfalls mit 2 m/s. Mit jedem Meter Abstand zum Boden wird mir wohler. „Und weiter“. Bevor ich meinen Kreis beenden kann, ist er bereits abgetaucht und im Dunst vor mir verschwunden. „Hej Martin, wo steckst du, kann dich nicht mehr seh´n“. „Bin abgflown Richtung Loferer, komm mit“. Da ich die Namen der einzelnen Berge nicht in Einklang mit Position und Richtung bringen kann, bitte ich eindringlichst darum, mir einen Kurs anzugeben und die klangvollen Namen nur dann anzuwenden, wenn wir die steinernen Ungetüme irgend wo vor, unter oder neben uns haben. Danach klappt der Verbandsflug besser und ich werde ruhiger. Wir überqueren jetzt das Tal, das ich mich gestern und vorgestern nicht getraut hatte. Wir kommen über dem Grat der Loferer Steinberge mit genügend vertikalem Abstand an und fliegen in südöstlicher Richtung ohne Höhenverlust weiter Richtung Leoganger Steinberge / Großkönig. Winpilot gibt plötzlich „Warning - Airspace“ von sich und ich blicke erstaunt auf das Display. „LO (D) - 22 GND bis 14.000 ft“ steht dort, das Gebiet ist rot umrandet. Ich kann nicht viel damit anfangen und frage bei Martin nach, was es damit auf sich hat. „Schießgebiet, do flieagn ma besser drumrum“. Später erfahre ich, dass hier oben das österreichische Militär mit Mörsergranaten um sich schießt. Es war also gut, dass wir das Gebiet mit der roten Umrandung

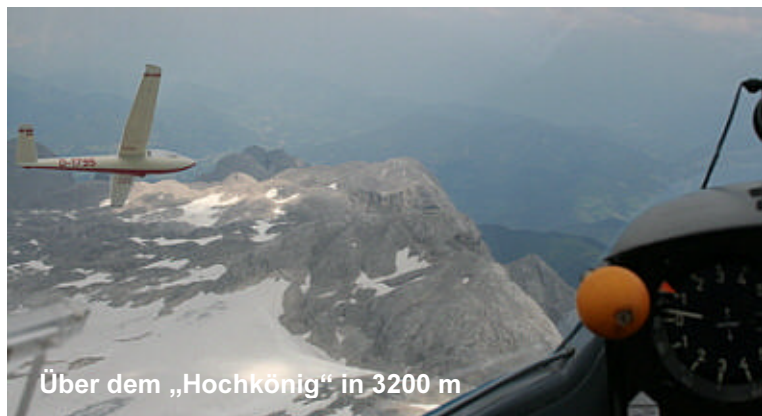
gemieden haben. Wir fliegen weiter Richtung Leoganger, aber schon lange habe ich die genaue Orientierung verloren und weiß nicht so richtig, wo wir uns gerade befinden. Der Martin wird's schon wissen, schließlich ist er hier fast täglich unterwegs. Ich lehne mich zurück und genieße einfach nur die Schönheit dieser grandiosen Landschaft unter mir und um mich herum. „Und Klaus, gfällt's dir bei uns in de Berg?“ „Ja, super, kann gar nicht genug davon haben“ und gebe mich weiter diesen landschaftlichen Hochgenüssen hin.

Die Loferer Steinberge haben wir überquert und fliegen mit 130 km/h im Geradeausflug ohne Höhenverlust weiter an die Südflanken der Leoganger Steinberge. Vor uns erscheint ein Tal, in dessen Mitte der Ort Leongang liegt, von dem die Leoganger Steinberge wohl ihren Namen haben. Am Birnhorn können wir erneut etwas zusätzliche Höhe „tanken“. Rechts unter uns eröffnet sich ein weiteres Tal, an dessen Ende Zell am See und dahinter der Großglockner erkennbar wird.

„Vor uns das Steinerne Meer mit Breithorn, Sommerstein und Schönfeldspitze. In der Ferne kann man im Dunst den Hochkönig mit seinen knapp 3000 m erkennen. Mir sann jetzt scho fast genau so hoch, den Rest krign mer aufem Weg dorthin“ ist sich Martin sicher. „Das kann aber nicht sein, ich habe nur 2300 m auf meinem Höhenmesser, da fehlen uns also noch ein paar Meter“ gebe ich schnell zu bedenken! „Freilich, musst halt deinen Höhenmesser auf QNH umstellen, wahrscheinlich fliegst du noch mit Unterwössen NULL, oder?“ Peinlich, hatte ich doch glatt vergessen beim Startcheck meinen Höhenmesser auf Platzhöhe einzustellen. „Du hast natürlich recht, ich drehe meinen Höhenmesser entsprechend nach.“ Die ganze Zeit hatte ich mich schon gewundert, dass Martins Höhenangaben beim Abflug aus dem Bart irgendwie nicht mit meiner Höhenanzeige zusammenpassen. Da er aber immer über mir aus dem Bart abgeflogen war, hatte ich den Grund hierfür nicht so richtig realisiert.

„In neun Uhr der Watzmann, daneben schön zu sehen der Königssee“ erklärt Martin. Ich bin von der Aussicht fasziniert und nicke nur mit dem Kopf. Wenig später befinden wir uns kurz vor dem Großkönig in einer Höhe von 3200 m, als ich plötzlich links vor mir auf Gegenkurs einen dunklen Punkt ausmache. Scheint wohl ein anderer Streckenflieger zu sein, der uns da entgegen kommt. Wir nähern uns relativ rasch im Geradeausflug. Der Kollege auf Gegenkurs macht es anscheinend genau so. Der dunkle Punkt wird zügig größer und das „UFO“ nimmt Gestalt an. Flarm scheint der jedenfalls nicht an Bord zu haben, sonst müsste die Warnung bereits aktiv sein. Auch bei weiterer Annäherung tut sich bei meinem Flarm noch immer nichts. Eigentlich war ich davon ausgegangen, dass Flarm hier unten mehr verbreitet ist, als bei uns im Flach-

land. Na ja, vielleicht ist der Kollege ja irgendwo im Norden stationiert und nur, so wie ich, zum Alpensegelflug hierher gekommen. Als wir uns weiter nähern, identifiziere ich dieses mir unbekannte Flugobjekt als großen, dunkelfarbenen Raubvogel. Also doch ein Streckenflieger, nur einer von der Sorte, die zum Fliegen geboren und von der Natur mit Flügeln, Federn und einer stattlichen Spannweite ausgestattet worden ist. Mit Bussarden, Reihern und Störchen bin ich zu Hause schon gemeinsam in der Thermik geflogen, aber natürlich noch nie in dieser Höhe. Und während ich diesem gefiederten Kollegen im Vorbeiflug hinterher schaue, frage ich Martin ob er den Vogel neben uns gesehen hat. „Kann das ein Adler gewesen sein“? „Scho in 3000 Meter kanns fast nix anders gwesn sei, hob i awer net gseng“. Macht nichts, jedenfalls ist mir zum ersten Mal in meinem Leben in freier Wildbahn und dazu noch in über 3000 m Höhe ein Steinadler begegnet. Schade bloß, dass ich in der Faszination vergessen habe, den gefiederten Kameraden im Vorbeiflug zu fotografieren.



Über dem „Hochkönig“ in 3200 m

Hinter dem Großkönig geht's irgendwie nicht weiter. Die Bewölkung hat stark zugenommen und die Wolkenbasis ist abgesunken. Wir drehen um und fliegen auf gleichem Wege zurück in Richtung Unterwössen. Auch auf dem Rückweg finden wir immer wieder gute Thermik und so sind wir schon bald zwischen Unterwössen und dem Kaisergebirge angekommen. „Hängn mer no fufzig Kilometer nach Westen dran“?! Aber die Nähe des „Heimatplatzes“ hat nach dieser wunderbaren Strapaze bereits voll von mir Besitz ergriffen. „Flieg du weiter, ich fliege zum Platz zurück und lande. Mir reicht's für heute. Meine Bordtoilette ist randvoll und die Blase drückt auch schon wieder kräftig, ich muss runter“. „O.k., dann bis später bei uns vor der Halle zum Bier“, drückt an und schießt davon. Auf diese Weise hat Martin am Abend wahrscheinlich 100 km mehr auf seinem Logger, aber ich bin auch so zufrieden. Ich bin von den vielen Eindrücken erschlagen und schwelge in einem absoluten Hochgefühl. Beim Auslesen der Logger komme ich auf eine Strecke von 297 km. Martin kann seinen Logger nicht auslesen, der hatte seine Dienste versagt. Er nimmt das aber ganz gelassen, denn schließlich hat er in diesem Jahr schon einige weit größere Strecken eingereicht.

Ich bin Martin dankbar, dass er mich „an die Hand“ und mit auf diesen tollen Gebirgsflug genommen hat. Gemeinsam trinken wir mit „den Traunsteinern“ vor der Halle noch ein Bier und sprechen auch über meine Begegnung mit dem Steinadler. „Adler haben keine natürlichen Feinde. Aus diesem Grund werden sie einem Segelflieger auch nicht ausweichen, sie greifen dich als mögliches Beutetier höchstens noch an“ erklärt mir ein Traunsteiner Segelflieger. „Und die Kameraden bringen ein Gewicht von ca. 40 Kilo auf die Waage. Wenn die in dein Leitwerk rauschen, dann kannst du aussteigen. Also mach am besten einen respektvollen Bogen um die Kerle“. Aha, also nicht zu vergleichen mit dem Verhalten von Bussarden, Weihen und Falken. Kommt man denen zu nahe, dann klappen sie die Flügel ein, tauchen kurz nach unten weg und kreisen ein paar Meter tiefer erneut in die Thermik ein.

### **Samstag, 22. Juli 2006**

Der Samstag verläuft ähnlich wie die zurückliegenden Flugtage. Ich fliege, bleibe aber im Gleitbereich zu Unterwössen und bin damit zufrieden.

### **Sonntag, 23. Juli 2006, irgendwie bin ich geschafft**

Heute gönne ich mir ein morgendliches Bad im See. Ich überlege mir, ob ich vielleicht mal eine Flugpause einlegen und mich einfach am See erholen soll. Martin wird heute nicht kommen, Familientag. Gegen 09:00 Uhr entscheide ich mich dann doch für den Flugplatz und radle los. Allerdings ohne den sonst so üblichen Enthusiasmus. Liegt wohl am Wetter. Heiß, schwül, drückend. Hoffentlich kommt endlich mal das von den Wetterfröschen die ganze Woche schon „versprochene“ Gewitter. Würde mir und auch der Natur sicherlich gut bekommen. Auf dem Weg zu meinem Hänger komme ich wie üblich an der Winde vorbei. Diesmal mache ich einen kleinen Schlenker und besuche den einsamen Windenfahrer auf seinem heißen Windenstand. Der freut sich über meinen Besuch, denn nur selten verirrt sich einer der Piloten hierher. Wir fachsimpeln von Windenfahrer zu Windenfahrer und ich schaue mir ein paar Schleppts mit der Elektrowinde an. Kein Vergleich zu dem Krach und der Hitze auf unserer alten Motorwinde mit V8-Motor, wo einem beim Schlepp fast die Ohren wegfliegen und anschließend von den nachlaufenden Kühlergebläsen die Socken qualmen. Ich verabschiede mich und radle weiter zu meinem Hänger.

Nach ca. 30 Minuten ist die SB 5 aufgebaut und ich fahre erst mal rüber zum Start. Im Schatten sitzend beobachte ich die Windenstarts und warte, bis der Hang „geht“. Im Moment scheint sich diesbezüglich aber überhaupt noch nichts zu tun. Die Temperatur ist bereits auf über 30°C gestiegen und der Höhepunkt des Tages ist noch lange nicht erreicht.

Vom Flugleiter erfahre ich, dass am Nachmittag -wieder einmal- mit starken Gewittern zu rechnen ist. „Also beim Fliegen Wetter in und um Unterwössen beobachten. Kann heute ganz

schnell gehen und wir müssen dann flott einräumen“. Ja, ja, das kenn ich schon. Geht die ganze Woche schon so, denke ich für mich und bedanke mich freundlich für die Wetterauskunft. Da der Hang ja eh noch nicht geht, hole ich ein paar Schulflugzeuge zurück. Danach gehe ich zur Fliegerklause und bestelle einen Griechischen Salat und eine große Apfelschorle. Der Schweiß läuft in Strömen. Während ich lustlos in meinem Salat herumstochere, blicke ich immer wieder hinauf zum Himmel. Die Wolken werden dichter und schwärzer, der Hang ist immer noch inaktiv. Schulflugzeuge starten und landen kurze Zeit später schon wieder. An Streckenflug ist heute wohl nicht zu denken, obwohl am frühen Vormittag mehrere Streckenflieger per F-Schlepp gestartet sein sollen. Aber irgendwie fehlt mir heute der notwendige „drive“ für die Fliegerei. In Anbetracht der weiter zunehmenden Bewölkung, die sich an einigen Stellen bereits tief schwarz verfärbt hat, entscheide ich mich zum Abrüsten.

Ich disponiere kurzfristig um und entscheide mich doch noch für einen Ruhetag am Badesee. Aber auch diesmal wird das Gewitter an uns vorbeiziehen und sich an anderer Stelle in Bayern entladen.

### **Montag, 24. Juli 2006, Flug mit persönlicher Rekordmarke**

Während ich aufbaue schieben bereits die ersten Streckenpiloten ihre Flieger zum F-Schlepp. Laut Wetterbericht ist gute Thermik bei Basishöhen von 2500 bis 2800 m zu erwarten. Unter diesen Umständen traue ich mir zu, selbständig auf Strecke zu gehen und endlich einmal ein „SB 5-würdiges“ Dreieck zu fliegen. Ich zeichne mein Vorhaben in die Karte ein, bespreche dieses aber vorsichtshalber mit Stefan, unserem Flugleiter. „Das lässt du mal schön bleiben und fliegst stressfrei den Pinzgauer Spaziergang. Wenn´s gut läuft, dann fliegst du das Ganze zweimal“. Auch gut. Den Pinzgauer Spaziergang kenne ich schon aus einer Streckenbeschreibung, die ich mir zu Hause von der DASSU-Homepage heruntergeladen hatte. Tolle Strecke, die geht fast von alleine. Ich lasse mir die Wendepunkte auf der Karte zeigen und zeichne mir das entsprechende Dreieck ein. Von Unterwössen in südöstlicher Richtung bis Zell am See, dann weiter nach Westen zum Gerlospaß, ggf. bis Kufstein und zurück nach Unterwössen. Prima, genau so werd´ ich´s machen. Und das Ganze dann zweimal. Zwischen 400 und 500 km werden das wohl sein. Wäre mein persönlicher Streckenrekord. Allerdings wird mir die Wetterentwicklung einen dicken Strich durch die Rechnung machen. Aber trotzdem werde ich am Ende des Tages eine neue, persönliche Rekordmarke gesetzt haben.

Für mein Vorhaben gönne ich mir heute den Luxus eines F-Schlepps zum Rechenberg. Damit komme ich 1 ½ - 2 Stunden früher zum Abflug, als wenn ich an der Winde über Hang und Hausbart abfliegen würde. Ich bin Nummer vier am F-Schlepp und gleichzeitig auch der Letzte des heutigen Tages. Es haben sich keine weiteren Streckenpiloten am Start eingefunden. Das macht mich nachdenklich. Anscheinend sind die Aussichten dann wohl doch nicht so rosig, wie es der Wetterbericht glauben macht.

Der Schlepppilot beschleunigt, kurz danach hebt meine SB 5 bereits von der Asphaltbahn ab. Kaum ist der Falke in der Luft, dreht der Schlepper rechts weg in Richtung Hang und gewinnt so langsam aber beständig an Höhe. In Höhe der Winde erfolgt eine langgezogene Linksschleife mit nachfolgendem Rückflug in´s Tal. Wir queren die Startstelle in ca. 200 m Höhe. Am Hang entlang geht es weiter Richtung Geigelstein und in einer langgezogenen Rechtskurve über Schleching erneut zurück zum Hang Richtung Gipfelkreuz. Auf Höhe der Flugleitung überfliegen wir in Baumwipfelhöhe den Hanggrat und drehen weiter nach rechts in eine Senke Richtung Hinterwössen. Ich zolle heimlich dem Schlepppiloten Respekt, der ein unheimliches Gottvertrauen in seinen Motor und vor allen Dingen in die Flugkünste des an der Leine hängenden Segelflugpiloten haben muss. Aber auch das sieht auf den ersten Blick sicherlich schlimmer aus, als es in Wirklichkeit tatsächlich ist. Wenn alle Stricke reißen, dann wird ausgeklinkt oder gekappt und jeder von uns fliegt in einer Linkskurve in´s Tal, zurück zur Piste, ggf. mit Landung in Gegenrichtung. Ohne Probleme steigen wir weiter und erreichen kurze Zeit später den Rechenberg.

Das Vario signalisiert bereits gutes Steigen. Der Schlepper fliegt noch einen Vollkreis im Steigen und ich klinge in 1700 m/NN aus, bedanke mich für den schönen Schlepp und bin mitten im Bart. In 2400 m Höhe kündigen erste Wolkensleier das Erreichen der Wolkenbasis an, ich muss hier weg. Kurzes Aufrichten, andrücken auf 150 km/h und ab geht's Richtung Steinplatte. Unterwegs nehme ich mit, was mir an Thermik in die Quere kommt. Ein oder zwei Kreise, Basisuntergrenze, weiter. Dann fliege ich auf eine langgezogene, schwarze Wolke zu. Die muss ziehen! Die Wolkenbasis liegt dort etwas tiefer und ich drücke nach. Die Fahrtanzeige geht auf 180 km/h, das macht richtig Spaß. Ich befinde mich im gelben Fahrtmesserbereich, also sind jetzt gemäßigte Ruderausschläge angesagt. Mit dem nötigen Wolkenabstand schieße ich unterhalb der Wolkenstraße entlang, ohne auch nur einen Meter an Höhe zu verlieren. Um mich herum wird es plötzlich dunstig und ich drücke weiter nach, um nicht doch noch von diesem schwarzen Monster „verschluckt“ zu werden. Der Zeiger meines Fahrtmessers steht jetzt auf 200 km/h, am roten Strich ( $V_{Ne}$ ).

Wo bin ich? Ein Blick nach schräg unten zeigt mir, dass ich bereits die Steinplatte auf der Westseite erreicht habe. Also erst mal weiter am Grat entlang, rüber zur Ostflanke. Dann Talquerung und ran an die Loferer Steinberge. Von dort weiter auf die Südseite und in östlicher Richtung bis zum Birnhorn (2634 m), dann Rechtsschwenk nach Süden bis zur Schmittenhöhe bei Zell am See.

Soweit meine gedankliche Streckenvorausplanung. Geht aber im Moment noch nicht auf Grund der relativ niedrigen Wolkenbasis. Talquerung rüber zu den Loferern ist im Moment nicht möglich. Also parken an der Steinplatte und darauf hoffen, dass in der nächsten Stunde die Wolkenbasis ansteigen wird. Die langgezogene schwarze Wolke zieht prima und vor allen Dingen großflächig, so dass ich problemlos die nächste Zeit ganz gemütlich an der Steinplatte hin und her fliegen kann. Nach ca. 30 Minuten „Parkdauer“ meldet sich Flarm und kündigt einen Flieger auf Gegenkurs in etwa gleicher Höhe an. Ich entferne mich in einer langgezogenen Rechtskurve aus dem Gefahrenbereich und stelle mit Befriedigung fest, dass sich mein Kontrahent kurze Zeit später bereits hinter mir befindet. Die Gefahr ist gebannt, aber zu keiner Zeit habe ich Sichtkontakt mit meinem Kontrahenten. Flarm ist also sein Geld wert, denn ohne Flarm hätte ich von dem Kollegen auf Gegenkurs überhaupt nichts mitbekommen. Dieser hat mich aber anscheinend gesehen, denn er ruft mich über Funk und teilt mir mit, dass er seinen geplanten Streckenflug am Hochkönig abgebrochen hat, da die Wolkenbasis Richtung Zell am See noch weiter absinkt und ein Weiterflug in dieser Richtung nicht möglich war.

Na gut, dann werde ich meinen Parkplatz halt verlassen und nach Westen zum Kaisergebirge fliegen. Dort sieht es etwas besser aus. Kurze Zeit später bin ich auch schon am Wilden Kaiser und fliege dort ein paar Mal an den steilen Felswänden entlang. Weiter geht's zum Zahmen Kaiser und vorbei am Walchsee zum Breitenstein und Geigelstein. Hinter dem Zahmen Kaiser steigt die Basis auf ca. 2500 m an. Ich nutze jeden Meter davon aus.

Am Geigelstein habe ich bereits eine Höhe von 2300 m erreicht und kann somit problemlos und im Geradeausflug zur Kampenwand weiterfliegen. Ich genieße erneut den grandiosen Ausblick auf den Chiemsee bis weit hinein in das Chiemgau. Ohne nennenswerten Höhenverlust fliege ich gemütlich über Marquartstein hinweg und weiter zum Hochgern. Somit bin ich am Ausgangspunkt für den zweiten Versuch des Pinzgauer Spaziergangs angekommen. Voll Hoffnung, dass die Basis bei Zell am See in der Zwischenzeit angestiegen ist, wage ich einen zweiten Versuch. Über der Steinplatte angekommen muss ich allerdings feststellen, dass sich an der Wolkenuntergrenze dort nichts geändert hat. An eine Talquerung mit Weiterflug nach Zell am See ist somit auch weiterhin nicht zu denken. Ich gebe mein ursprüngliches Vorhaben auf und verzichte auf den Pinzgauer Spaziergang, den ich dann eben zu einem späteren Zeitpunkt einmal nachholen werde. Erneut fliege ich rüber zum Kaisergebirge, zum Geigelstein, zur Kampenwand und zum Hochgern. Schon wieder bin ich am Ausgangspunkt meines heutigen Vorhabens.

Ich bin inzwischen fast sechs Stunden in der Luft. Was jetzt? Wenn ich schon meinen persönlichen Streckenrekord nicht schlagen kann, wie wäre es dann mit einem neuen, persönlichen Zeitrekord? Meine bisherige Höchstflugzeit liegt bei 07:01 Stunden, geflogen 1997 mit meiner SB 5 in Marpingen.

Da noch genügend Thermik zur Verfügung steht, fliege ich zur Abwechslung vom Hochgern in östlicher Richtung weiter bis Bad Reichenhall. Seit meinem Start um 10:39 Uhr LT sind bereits über 6 ½ Stunden vergangen. Ich umfliege die Reiteralm (ED-R) und arbeite mich von dort erneut zur Steinplatte vor. Noch immer hat sich dort nichts an der Wolkenuntergrenze geändert. Nur die Stärke der Thermik merklich nachgelassen.

Über die Winkelmoosalm fliege ich gemütlich zurück in´s Wössener Tal. Dort angekommen beschließe ich, an dieser Stelle die Abendthermik so lange wie möglich zu nutzen. Unterwössen ruft die letzten DASSU-Flieger zurück und weist die Landung an. Man möchte gerne einräumen und zum gemütlichen Teil übergehen. Die Aufforderung zur Landung gilt nicht für mich, ich kann oben bleiben so lange ich will. Werde ich auch machen. Bin gespannt, wie lange es geht. Inzwischen ist es 18:45 Uhr und ich bin mehr als acht Stunden ununterbrochen in der Luft. Mein bisheriger Zeitrekord ist bereits übertroffen und eigentlich könnte ich jetzt landen.

Meine Bordtoilette ist schon lange randvoll, die Blase meldet sich erneut und verlangt nach Entleerung. Geht aber nicht, muss warten. Inzwischen ist es nach 19:00 Uhr und die Abendthermik im Wössener Tal geht weiterhin großflächig und ruhig mit 0,5 m/s. Wahrscheinlich könnte ich noch stundenlang oben bleiben.

Der Druck auf der Blase wird zunehmend stärker. Unten im Tal scheint ganz langsam die Dämmerung herein zu brechen. Der Flugleiter ruft alle noch in der Luft befindlichen Segelflieger und teilt mit, dass er die „Funke“ jetzt abschaltet und jeder selbständig landen kann.

Ich gleite ganz langsam die Höhe ab und lande um 19:54 Uhr nach einer Flugzeit von 9:15 Stunden. Mein bisheriger Zeitrekord ist damit nicht nur gebrochen, sondern auch um mehr als zwei Stunden übertroffen. Ich hätte es nie für möglich gehalten, dass ich es jemals mehr als neun Stunden in der Enge meines Cockpits aushalten könnte. Auch darüber kann ich mich heute freuen.



Zurück am Campingplatz gönne ich mir zuerst ein erfrischendes Bad im See. Beim anschließenden Bier vor meinem Camper treffe ich spontan die Entscheidung, meinen Fliegerurlaub mit diesem Marathonflug zu beenden und morgen wieder nach Hause zu fahren.

Eigentlich wollte ich noch ein paar Tage bleiben, aber jetzt habe ich mich endgültig, wenn auch nur für kurze Zeit, absolut satt geflogen. Ich rufe meine Frau zu Hause an und teile ihr meine Entscheidung mit. Ich glaube, sie ist glücklich.

## **Dienstag, 25. Juli 2006, Rückkehr nach Reinheim**

Auch die Rückreise erfolgt in sengender Hitze. Zweimal muss ich auf der Autobahn an einer langen Steigung anhalten, nachdem die Anzeige der Motortemperatur in den roten Bereich gewandert ist und die Überhitzungswarnung blinkt. Die Außentemperatur auf der Autobahn geht nahe an die 40°C, so langsam reicht's. Ich sehne mich nach einem erlösenden Gewitter. Dieses wird zwar noch lange auf sich warten lassen, dann aber, Anfang August in einen schier endlosen Dauerregen übergehen.

Mit Ausnahme von ein paar Flügen im Platzbereich ist damit die Flugsaison 2006 schon so gut wie gelaufen. Größere Streckenflüge wird es danach jedenfalls nicht mehr geben. Zumindest nicht bei uns im Flachland.

## **Ausblick VL-Treffen 2007**

Ich hoffe, dass die Teilnahme am VL-Treffen 2007 recht zahlreich sein wird, ungeachtet der langen Anfahrt der V-Leitwerkler aus den östlichen und nördlichen Bundesländern. Es wäre schön, wenn mein Bericht den einen oder anderen Zauderer davon überzeugen würde, dass sich für Unterwössen auch die weiteste Anfahrt lohnt. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir in Unterwössen 2007 ein VL-Treffen mit so vielen Teilnehmern wie nie zuvor zustande bringen werden.

Unterkunft und Verpflegung sind auch für Familien unproblematisch und kostengünstig zu realisieren. Vom Campingplatz über Privatzimmer, Pensionen mit und ohne Frühstück, Ferienwohnungen, Gasthöfe und Hotels bis Urlaub auf dem Bauernhof, alle Varianten stehen zahlreich und in allen Preisklassen zur Verfügung. Das Essen in der Region ist deftig und gut, das Bier schmeckt allemal hervorragend.

Ich freue mich auf unser Wiedersehen im kommenden Jahr und bin auch gerne bereit, auf Anfrage zusätzliche Auskünfte oder Tipps zu erteilen und eigene Erfahrungen weiter zu geben.

## **Fazit**

Die Entscheidung, bereits ein Jahr vor dem nächsten VL-Treffen nach Unterwössen zu fahren, war absolut richtig. Ich habe viel an fliegerischer Erfahrung gewonnen, meine persönliche Leistungsgrenzen neu definiert, eine wunderbare Landschaft sowie viele nette Menschen kennen gelernt.

Rein fliegerisch hat mir diese „Extremflugwoche“ 32 Flugstunden eingebracht. Ich hätte zwar viel lieber einen kompletten Alpenflug-Lehrgang mit Theorie und Praxis belegt, aber dafür kam meine Entscheidung nach Unterwössen zu fahren einfach zu spät. Auf jeden Fall werde ich versuchen, dies im kommenden Jahr und noch rechtzeitig vor dem Treffen nachzuholen.

Danken möchte ich an dieser Stelle meinem Fluglehrer Bernd Böhnke, der mich mit viel Geduld und in aller Ruhe in den Hang- und Gebirgsflug eingewiesen hat. Michael Müller, der mich „an die Hand genommen“ und mit mir im SB 5-Doppelpack einen Alpenstreckenflug unternommen hat, den ich mit Sicherheit nicht vergessen werde.



Mein Dank gilt auch dem übrigen Team (Flugleiter, Windenfahrer, Rückholer usw.), ohne die ein solches Erlebnis erst gar nicht möglich gewesen wäre.

Es muss also nicht unbedingt Südfrankreich sein, auch bei uns sind fantastische Gebirgsflüge möglich. Und dies bei bezahlbaren Kosten, verbunden mit bei relativ kurzen Anfahrtszeiten.

Und eines steht für mich jetzt schon fest: Ich komme wieder!

Unterwössen, im Juli 2006

Klaus Burkhard