

Die Streckenflugsaison 2012



Die LS-1 f beim Thermikkurbeln

einem individuellen Flugzeugindex verrechnet und bepunktet. Die heurige Saison begann Ende März mit traumhaften thermischen Bedingungen, wenn auch die Temperaturen noch etwas dürrtig waren. Zwar hatten wir dann Mitte April etwas Pech mit Wetter und Thermik in der Flugwoche bei unseren Fliegerkameraden in Altötting, wurden dafür aber mit einer phänomenalen Fernsicht entschädigt. Die Thermik, die wir Mitte April in Altötting vermissten, kam dann in unserer eigenen Frühjahrsflugwoche in Kirchdorf einen Monat später umso stärker zurück. Dies zeigt sich vor allem in den Strecken, die in dieser Woche erflogen und beim OLC eingereicht wurden. So flogen die Burghauser OLC-Teilnehmer in dieser Woche ca. 2300 km, was etwas mehr als das Viertel der gesamten Jahresleistung darstellt. Generell zeigte sich das 1. Halbjahr von seiner schönen Seite, sodass jede Woche Flüge absolviert werden konnten. Nachdem

im Juli die Wetterbedingungen etwas nachließen, kam Anfang August das nächste fliegerische Highlight. In der Sommerflugwoche in Weißenhorn konnte ebenfalls jeden Tag geflogen und auch kräftig Strecke gemacht werden. So wurden von den OLC-Piloten wiederum ca. 2100 km am schwäbischen Himmel zurückgelegt. Mit dem weiteren Voranschreiten des Jahres ließ dann auch die Thermik weiter nach, wenn auch noch einige sonnige Tage mit schönen Flügen kamen. Wie beliebt der OLC und die Streckenfliegerei mittlerweile in der Luftsportgruppe sind, zeigt die Teilnehmerzahl von mittlerweile 8 Piloten. Dies ist erneut eine Rekordteilnehmerzahl für die Abteilung. Da verwundert es auch nicht, dass die erflogene Gesamtstrecke mit 8386 km ebenfalls ein Rekordergebnis seit der Einführung des OLC ist. Damit schaffte man eine Steigerung der Strecke zum Vorjahr um etwa 3200 km und im Schnitt legte jeder OLC-Pilot ca. 1050 km zurück. Eine große Motivation für die Streckenfliegerei mag, neben der Verbesserung der eigenen Fähigkeiten,



Wunderschöne Sicht über das Inntal

Wie beliebt der OLC und die Streckenfliegerei mittlerweile in der Luftsportgruppe sind, zeigt die Teilnehmerzahl von mittlerweile 8 Piloten. Dies ist erneut eine Rekordteilnehmerzahl für die Abteilung. Da verwundert es auch nicht, dass die erflogene Gesamtstrecke mit 8386 km ebenfalls ein Rekordergebnis seit der Einführung des OLC ist. Damit schaffte man eine Steigerung der Strecke zum Vorjahr um etwa 3200 km und im Schnitt legte jeder OLC-Pilot ca. 1050 km zurück. Eine große Motivation für die Streckenfliegerei mag, neben der Verbesserung der eigenen Fähigkeiten,

Wieder einmal endet eine Segelflugsaison und, aus Sicht der Burghauser Flieger, eine doch recht erfolgreiche. Dies zeigt auch der Verlauf der heurigen Streckenflugsaison, die mit der so genannten OLC-Saison etwas früher endet als die allgemeine Flugsaison. OLC steht hierbei für Online-Contest, das ist ein Onlineprogramm, in dem weltweit Segelflugpiloten ihre Flüge hoch laden und vergleichen können. Dabei werden die Flugstrecken per GPS-gestützten Navigations- oder Antikollisionsgeräten aufgezeichnet und dann mit

aber auch die niederbayerische Vereinswertung darstellen. An dieser Wertung beteiligen sich 10 niederbayerische und drei Anrainervereine. Bei diesem Wettbewerb werden alle gewerteten Flüge der Piloten der einzelnen Vereine gesammelt und der Verein mit den meisten Punkten hat gewonnen. Nachdem im letzten Jahr noch der FC Kirchdorf knapp



Die ASK-21 über Simbach am Inn

siegte, konnte sich heuer der LSV Albatros aus Gammelsdorf den Sieg vor dem FC Kirchdorf holen. Mit dem FC Moosburg wurde das Stockerl dann komplettiert. Die Position, die der SV-Wacker Burghausen lange Zeit inne hatte, war bis zum Ende der Saison hart umkämpft. So mussten wir uns am Ende haarscharf dem LSV Zellertal geschlagen geben und belegten Platz 6. Genauso knapp war allerdings der Vorsprung auf Platz 7, den der LSV Landshut belegte. Mit Platz 6 konnte Burghausen sich um drei Plätze gegenüber dem Vorjahr verbessern und ist somit gut im Mittelfeld angekommen. Insgesamt erfolgen die 133 teilnehmenden Piloten der 13 Vereine eine Gesamtstrecke von 144.504 km, was ein Minus von ca. 2800 km gegenüber dem Vorjahr ergibt. Wer noch mehr über den genauen Ablauf des heurigen Wettbewerbs erfahren möchte kann das auf der Seite des [bayerischen Luftsportverbandes](#) oder auf unserer [Streckenflugseite](#). So bleibt abschließend nur zu hoffen, dass die Saison 2013 ähnlich erfolgreich wird und uns wieder ein erneutes Rekordjahr ins Haus stehen möchte.

Text & Bilder: Christian Forster

Zum Ende noch ein neuer Pilot

Am vorletzten Tag der Segelflugsaison 2012, nämlich am Samstag, den 03. November, hat Philipp Wittmann die praktische Prüfung zum Erwerb der Segelfluglizenz gemeistert. Damit ist seine Ausbildung zum Segelflugpiloten abgeschlossen. Nachdem Philipp seinen 1. Alleinflug schon vor geraumer Zeit absolviert hat, bestand er heuer im Frühjahr als erstes die theoretische Prüfung. Die letzte Hürde vor der praktischen Prüfung, den 50 km



Streckenflug, hat er dann im Juni hinter sich gebracht; und somit stand der praktischen Prüfung nichts mehr im Wege. Zu diesem Zweck kam der Prüfer des Luftamtes nach Kirchdorf am Inn auf den Flugplatz und überprüfte die erworbenen

Der frisch gebackene Scheininhaber Philipp Wittmann (r.)

Fähigkeiten des Flugschülers. Nach dem erfolgreichen Flug mit dem Prüfer konnten wir zur bestandenen Prüfung gratulieren und wir wünschen dem frisch gebackenen Scheininhaber viel Glück auf seinem zukünftigen fliegerischen Weg!

Zuwachs für die Luftsportgruppe



Zum Ende der Flugsaison 2012 gab es für die Luftsportabteilung noch einmal Zuwachs in Form eines neuen Segelflugzeugs. Bei der Neuanschaffung handelt es sich um eine ASW-15 b. Die ASW-15 gehört zu den ersten Segelflugzeugen, die komplett in GFK-Bauweise gefertigt wurden. Unsere ASW-15 b aus dem Jahre 1972 wurde aufgrund der stetig wachsenden

Flugbewegungen der aktiven Piloten angeschafft. Mit einer Gleitzahl von 36,5 wird der Clubklasseflieger voraussichtlich zum großen Teil in der Streckenfliegerei eingesetzt, die sich in den letzten Jahren immer größerer Beliebtheit in der Luftsportabteilung erfreut. Durch ein ähnliches Leistungsprofil wie die vorhandene LS-1 f bietet die neue Maschine auch die Möglichkeit von koordinierten Teamstreckenflügen.

Streckenfliegerei eingesetzt, die

Ziellanden mit Schwierigkeiten

Wie jedes Jahr, wenn sich die Flugsaison dem Ende zuneigt, stand auch heuer wieder das Lokalderby zwischen der FG Alt-/Neuötting und der Luftsportgruppe des SV-Wacker Burghausen im Ziellanden an. Wie wir schnell herausfinden mussten, wollten es uns die Wettergötter bei unserem heurigen Wettbewerb aber nicht so leicht machen wie im vergangenen Jahr. So regnete es am 1. Wertungstag, dem 22. September, auch noch als man



Flugplatz Altötting mit Landemarkierungen

sich auf der Osterwiese zum Fliegen traf. Erst gegen Mittag hörte es auf und sofort wurde die Piste und die Flugzeuge klar gemacht um los zu legen. Allerdings währte die Regenpause nur recht kurz und so musste bereits nach dem ersten Wertungsflug der Flugtag auch schon wieder aufgrund des neuerlich einsetzenden Regens abgebrochen werden. Sicherheit geht eben vor und bei Regen ist die Sicht einfach zu schlecht zum Fliegen. Also setzte man auf den darauffolgenden Sonntag als 2. Wertungstag. Dieser zeigte sich dann auch deutlich schöner als der Samstag und so konnte früh mit den ersten Wertungsflügen begonnen werden. Allerdings hatte auch dieser Tag natürlich wieder einen Hacken. So machte böiger

Ostwind das punktgenaue Landen eher zu einer Glücksache. Daher verwundert es auch nicht, dass an diesem Tag eher selten die 1 m diesem Tag eher selten die 1 m breite Markierung für die vollen 100 Punkte getroffen wurde. Häufiger bekam man zu kurze Landungen, für die pro 5 m 20 Punkte abgezogen werden, oder zu lange Landungen, die mit jeweils 10 Punkten Abzug pro 5 m geahndet werden, zu sehen. Obwohl man mächtig ran



klotzte, schaffte man es nicht, dass das gesamte Starterfeld von 25 Piloten ihre jeweils 3 Wertungsflüge an diesem Tag durchbrachten. Zwar lag am Ende des Tages Monika Pfaffinger von den Burghausern in Führung, aber nachdem am darauffolgenden Wochenende nochmals geflogen werden musste war noch alles offen. Auch der 3. Wertungstag zeigte sich wieder nicht von seiner vorbildlichsten Seite. So war das Wetter erneut mäßig und plötzlich auftretende Schauer drohten den Wettbewerb wieder lahm zu legen. Allerdings hatte man zumindest so viel Glück,

Kurz vorm Punkten

dass sich diese bis zum Ende des Wettbewerbs zusammenrissen und es erst am Ende beim Einräumen der Flieger wieder nass wurde. So musste auch die anschließende Siegerehrung ins Vereinsheim der Altöttinger Fliegerkameraden verlegt werden. Auch an den Platzierungen hatte sich an diesem Tag noch etwas getan. Monika wurde an diesem Tag noch von zwei Piloten der FG Alt-/Neuötting überholt und wurde somit Dritte. Der erste Platz ging an Fritz Steinlehner und der zweite Platz an Alpar Dömötör. So setzte sich auch die Tradition fort, dass sich der Siegereverein jedes Jahr abwechselt. Also kann man schon mit Spannung auf das nächste Jahr warten, ob sich diese Tradition fortsetzen wird oder die Altöttinger es schaffen zweimal hinter einander den Sieger zu stellen.

Bericht: Christian Forster
Bilder: Arthur Schweighofer
& Christian Forster



Fritz Steinlehner, Alpar Dömötör & Monika Pfaffinger

Auf ins Schwabenländle

Wie es bei uns schon Tradition ist, stand heuer wieder einmal das auswärtige Fluglager an. Nach dieser Tradition fahren wir alle 2 Jahre an einen fremden Flugplatz, um eine neue fliegerische Gegend und neue Leute kennen zu lernen. Nachdem die beiden letzten Fluglager dieser Art uns nach Franken führten, war dieses Mal das Schwabenland dran. Genauer gesagt, verschlug es uns nach Weißenhorn, das ca. 20 km südlich von Ulm liegt.



Der Flugplatz Weißenhorn

Auch heuer konnten wir wieder mit einer beachtlichen Gruppe von 20 aktiven, 4 passiven (ehemaligen) Piloten und diversen Familienangehörigen aufwarten. Also machten wir uns am Samstag, den 04. August mit unseren 3 Vereins- und 2 privaten Segelflugzeugen auf den Weg nach Weißenhorn. Während unser Motorsegler über den Luftweg zum Ziel kam, wurden die Segler zerlegt, auf Hängern transportiert und am Zielflugplatz wieder montiert. Als man dann am frühen Nachmittag in Weißenhorn eintrafen, wurden wir auch sogleich herzlichst von den ansässigen Fliegern in Empfang genommen. Nachdem wir uns eingerichtet hatten, ein Teil von uns campierte in Zelten und Wohnwagen am Flugplatz, während der andere Teil die Annehmlichkeiten eines Gasthofs (mit exzellenter Küche) vorzog, wurde unser Doppelsitzer ASK-21 flugklar gemacht und die ersten Flüge absolviert. Hierbei machten wir unsere ersten Starts mit dem ansässigen Ausbildungsleiter Hermann Walter, der uns in die örtliche Platzrunde und die Besonderheiten des Platzes einwies. Danach ließen wir den Tag bei einem gemeinsamen Grillabend und Fliegerlatein am Lagerfeuer ausklingen. Allgemein war



allmorgendliches Briefing

die Versorgung, um die sich die örtliche Fliegerjugendgruppe kümmerte, immer ausgezeichnet und ließ keine Wünsche offen. So konnten wir auch gleich am nächsten Tag, nach dem allmorgendlichen Briefing, das schöne Wetter kräftig zum Fliegen nutzen. Das Wohlwollen der Wettergötter blieb uns übrigens die ganze Woche gewogen und so hießen uns jeden Tag schönes Wetter und tolle thermische Bedingungen am schwäbischen Himmel willkommen. Lediglich am Montag musste der Flugbetrieb wegen einigen Schauern verfrüht abgebrochen werden. Bei der Gelegenheit konnte dann auch außerfliegerischen Aktivitäten, wie einem Besuch in Ulm, nachgegangen werden. Aber Ulm mit seinem Münster war nicht nur über den Bodenweg ein beliebtes Ziel, sondern auch aus der Luft wurde der höchste Kirchturm der Welt gern bestaunt. Die bereits erwähnten guten thermischen Bedingungen, mit zum Teil gut ausgebildeten Wolkenstraßen, machten dies zu einem leichten Unterfangen. So konnten die Streckenflieger auch die "Rennstrecke schwäbische Alb" gut nutzen, auf der sich auch viele andere Segelflieger einfanden. So kam es des Öfteren vor, dass man sich auf einmal in einem Pulk von bis zu 7 Maschinen wieder

die Versorgung, um die sich die örtliche Fliegerjugendgruppe kümmerte, immer ausgezeichnet und ließ keine Wünsche offen. So konnten wir auch gleich am nächsten Tag, nach dem allmorgendlichen Briefing, das schöne Wetter kräftig zum Fliegen nutzen. Das Wohlwollen der Wettergötter blieb uns übrigens die ganze Woche gewogen und so hießen uns jeden Tag schönes Wetter und tolle thermische Bedingungen am schwäbischen Himmel willkommen. Lediglich am Montag musste der Flugbetrieb

fand. Daher verwundert es auch nicht, dass die OLC-Piloten (OLC ist ein bundesweiter Streckenflugwettbewerb) in dieser Woche Flüge mit einer Gesamtstrecke von etwas über 2000 km zur Meldung brachten. Den weitesten Flug mit 234 km konnte Monika Pfaffinger mit ihrer Libelle erfliegen. Dass man bei Streckenflügen nicht immer zum Heimatplatz zurück kommt, stellte auch Thomas Grahammer fest. So ging ihm auf dem Rückflug zum Flugplatz ca. 20 km vor diesem die Thermik aus und er musste auf einer Wiese außen landen. Zwar war diese nicht ganz optimal und durch ihre Lage etwas schwierig, aber dennoch konnte er die Landung perfekt und ohne einen Kratzer am Flieger ausführen. Also musste eine Rückholmannschaft ausrücken um den "Herrn der Kühe" wieder einzusammeln und den Flieger per Hänger wieder zurück zum Platz bringen.



Ulmer Münster

Dafür gab's dann natürlich am Abend das obligatorische Rückholbier, das sich die Rückholmannschaft verdientermaßen schmecken ließ. Ähnlich erging es auch Monika Pfaffinger, die es aber noch auf einen anderen Flugplatz schaffte und sich von dort mit unserem Motorsegler heimholen ließ (die elegantere Lösung). Neben diesen Erfolgen aus der Streckenfliegerei wurde aber auch, mit einigen Erfolgen, die Schulung unseres Pilotennachwuchses betrieben. So konnten Florian Bubl und Thomas Winterer auf das einsitzige Segelflugzeug Ka-8 umgeschult werden und sie machten gleich die ersten erfolgreichen Flüge auf dem neuen Flugzeugmuster. Des Weiteren konnte Martin Röckl seinen 1. Alleinflug auf der ASK-21 ohne Fluglehrer absolvieren. Auch ihm gelangen dabei die ersten drei Alleinstarts hervorragend. Ein kleinen



von links: Alleinflieger Martin Röckl, die Umschüler Florian Bubl & Thomas Winterer bitteren Wermutstropfen hatte aber sein Termin für den Alleinflug. Da wir ja an einem fremden Platz waren, gab es beim traditionellen Aushauen nicht nur einen Verein der zum Verklopfen des Allerwertesten bereit stand, sondern eben zwei. Da kann man nur hoffen, dass Martin dadurch auch das doppelte Thermikgespür mitgegeben werden konnte. Auch die Weißenhorner Gastgeber konnten bei der Schulung Erfolge verzeichnen. So gab es bei ihnen in dieser Woche ebenfalls einen ersten Alleinflug und drei ihrer Flugschüler erhielten die Lizenz für den Motorsegler. Zusammenfassend können wir sagen, dass das diesjährige Fluglager wieder einmal ein unvergessliches Erlebnis mit netten Leuten, tollem Wetter und guten thermischen Bedingungen war.

Text: Christian Forster
Bilder: Christian Forster
& Brigitte Hergert

Und wieder ist einer allein unterwegs



Ein neuerlicher Erfolg im Bereich der Ausbildung konnte in unserer heurigen Sommerflugwoche gefeiert werden. Während unserem Aufenthalt in Weißenhorn konnte Martin Röckl erfolgreich seinen 1. Alleinflug hinter sich bringen. Der Flugschüler der zu Beginn des Jahres zu uns stieß und seither immer aktiv am Fluggeschehen beteiligt war, konnte so nun die ersten drei Landungen auf dem eigentlich fremden Platz bravours hinter sich bringen. Einziger Wermutstropfen für Martin war natürlich, dass durch die örtlichen Gegebenheiten

Martin nach seinem erfolgreichen 1. Alleinflug eines fremden Platzes doppelt so viel Leute zum Aushauen da waren. Hoffentlich gibt das dann auch das doppelte Thermikgefühl im Allerwertesten. Auf alle Fälle wünschen wir Martin weiterhin viel Glück bei seinem weiterem Ausbildungsverlauf!

Fortschritte in der Ausbildung

Gute Nachrichten gibt es mal wieder aus dem Bereich Ausbildung. So konnte unser Flugschüler Philipp Wittmann seinen 50 km Streckenflug bewältigen. Nach mehreren bereits gescheiterten Versuchen konnte der 17-jährige nun diese letzte Hürde vor der praktischen Prüfung hinter sich bringen. Dazu ließ er sich 27. Mai von der Schleppmaschine gen Osten ziehen und flog dann Richtung Mühldorf um auf dem dortigen Flugplatz die 50 km zu vollenden. Nach einem relativ zähen Beginn des Fluges konnte er schließlich ordentlich Höhe gewinnen und sich mit



Philipp Wittmann nach seinem 50 km Flug

leichtem Rückenwind nach Mühldorf hangeln wo er dann wieder abgeholt wurde. Nur einen Tag später konnte der 14-jährige Florian Bubl dann seinen erfolgreichen 1. Alleinstart machen. Der Flugschüler, der eigentlich Mitglied beim FC Kirchdorf ist, und bei uns seine Ausbildung durchführt, machte seine ersten Starts mit Fluglehrer bereits Ende letzten Jahres. In den ersten Monaten des neuen Jahres wurde er nun soweit fit gemacht, dass es jetzt endlich ohne Lehrer weiter gehen kann. So entließen ihn seine Fluglehrer an diesem Sonntag zu seinen ersten drei Alleinstarts die er ohne Probleme hinter sich brachte. Nicht mal eine Woche nach den beiden Erfolgen folgte dann auch sogleich der nächste Ausbildungserfolg. So konnte auch Thomas Winterer seinen 1. Alleinflug machen. Der ebenfalls 17-jährige Flugschüler, der im August letztem Jahres zu uns stieß, machte dabei wie eine Woche vorher sein Vorgänger, die ersten drei Starts alleine auf dem Schulgleiter

ASK-21. Wir gratulieren unseren Flugschülern zu ihren vollbrachten Leistungen und wünschen ihnen das Beste für den weiteren Verlauf ihrer Ausbildung!



Alleinflieger Florian Bubl (li.) mit Fluglehrer Manfred Seeburger



Thomas Winterer nach seinem 1. Alleinflug

Ein neuer Pilot für die Abteilung!

Nachdem Thomas Grahammer vor Kurzem seine letzte Hürde, den 50-km Streckenflug, erfolgreich hinter sich brachte, konnte es nun endlich am 10. April zur praktischen Prüfung gehen. Dazu kam der Prüfer des Luftamts an den Flugplatz in Altötting, an dem wir zu dieser Zeit auf Einladung des ansässigen Vereins eine Flugwoche verbrachten, und testete unseren Flugschüler auf Herz und Nieren. Nachdem Startcheck ging es mit der ASK-21 in die Luft und die gelernten Fähigkeiten wurden ausführlich getestet. Nach der erfolgreichen Landung konnten sogleich alle Anwesenden zur erfolgreich bestandenen Prüfung gratulieren! Wir wünschen dir Thomas nun weiter viel Erfolg bei deiner fliegerischen Karriere und viele schöne Stunden in den Lüften!



Unser neuer Pilot Thomas Grahammer (l.) mit Abteilungsleiter Ernst Roscher

Mein "erstes Mal" - 50-km Überlandflug oder "der letzte Stein vor der Prüfung"

Die Theorieprüfung war Anfang März geschafft (wenn auch mit einer Wiederholung) und nun stand zwischen mir und der Prüfung zum Luftfahrerschein für Segelflieger (PPL-C / GPL) nur noch eins, nämlich der obligatorische 50-km Überlandflug. Schon am Samstag, den 24. März war unser Saisonauftakt mit einer gigantischen Thermik. Ich brachte meinen Überprüfungsstart mit Fluglehrer hinter mich, so dass ich am Sonntag schon wieder allein fliegen durfte. Allerdings konnten wir, wie



Vorbereitung zum Streckenflug

immer sonntags, erst ab 11:00 Uhr nach der Kirchenruhe starten. Da eine ganze Reihe von Piloten noch ihren Überprüfungsstart zum Saisonbeginn absolvieren mussten, machte ich erst noch einen Übungsflug auf der Strecke zwischen Kirchdorf und Mühldorf in unserem Motorsegler mit meinem „Standard-Copiloten“ und Fluglehrer Manfred, um eventuelle Außenlandefelder zu erkunden. Prinzipiell kannte ich die Strecke ja schon von meinen vielen Motorseglerflügen nach Altötting, aber ich wollte mir das nochmal ganz genau anschauen. Ich ging auch gar nicht davon aus, dass ich den 50km-Flug schon an diesem Sonntag machen könnte, da wir für alle anstehenden Flieger nur unseren Doppelsitzer, die ASK-21, zur Verfügung hatten. Als dann gegen 17:00 Uhr alle Überprüfungsstarts durch waren, fragte ich Manfred ob ich denn vielleicht den 50km-

Flug doch noch versuchen sollte. Seine Antwort war eindeutig: „Setz dich rein und auf geht's“. Vor mir wäre allerdings noch unser „kleiner Thomas“ dran gewesen, der mir dann nach einem lieben Dackelblick den Vortritt ließ. Danke nochmal dafür Tom! Ich kramte also meine Papiere aus meiner Tasche (Karte, Flugbuch, Ausbildungsnachweis), ließ mir von



Manfred den schriftlichen Flugauftrag geben und holte mir von unseren „alten Hasen“ letzte Tipps. Einmal mehr hörte ich die Antwort: „Oh Mann, mit der ASK-21 willst du das machen? Naja, wehe wenn du die auf den Acker setzt! Da brauchen wir 8 Leute um dich wieder zu holen, da wird dann schon eine ordentliche Brotzeit fällig“. Klar, das nahm mir natürlich absolut den Druck! Leute - wenn jemand das erste Mal zu einer solchen Mission aufbricht, dann will man vieles hören, aber garantiert nicht sowas! Merkt euch das mal! :-). Ich ließ mich aber nicht entmutigen und ging an den

Nun geht's los (dachte ich)!

Start. Recht schnell kam dann auch die D-EMTP, unsere Schleppmaschine, mit einem relativ neuen Schlepppiloten. Das Seil wurde eingeklinkt und der Schlepper rollte an. Da relativ viel los war, wurde fleißig gefunkt. Eine nicht gerade angenehme Sache, wenn man ohnehin schon ziemlich angespannt ist. Und das bei so viel Funkverkehr schnell was schief gehen kann, zeigte sich ebenfalls prompt. Auf Grund eines Missverständnisses verstand unser Schlepper plötzlich „Seil straff“ und gab Vollgas. Das Problem war nur, dass das Seil gar nicht straff war. Es ruckte extrem und gab einen lauten Knall! Danach sah ich das Seil über die Haube nach hinten zischen. Seilriss! Na toll! Florian an der Fläche hat sich tierisch erschrocken und Christian, der hinter der ASK-21 stand um Fotos zu machen, konnte das gerissene Seil gleich einsammeln. Außerdem hatten wir keine Schleppmaschine mehr, weil natürlich das Seil erst wieder eingebaut werden musste. Glücklicherweise gab's ja noch unseren schleppfähigen Motorsegler nebst unserem Chef mit Mose-Schleppberechtigung.

Auch wenn der wegen der fortgeschrittenen Zeit nicht begeistert war, schleppte er mich schlussendlich doch zum Schellenberg. Hier sollte mein Flug nach Mühldorf (so hatte ich ihn geplant) starten, damit es genau 50km wären. In rund 600m über dem Schellenberg klinkte ich aus und begab mich sofort in einen wunderschönen Bart mit 2 m/s nach oben. Als ich die 1000m-Marke erreichte, überlegte ich mir, wann wohl die richtige Entscheidung zum „Abflug“ Richtung Mühldorf wäre.



Markt von oben, schon ganz schön nah

Ich nahm mir vor, für das nächste Mal unsere Streckenflieger zu befragen, sobald ich wieder festen Boden unter den Füßen hätte. Ich fasste den Entschluss einfach los zu düsen. Ich flog mit bestem Gleiten Richtung Markt. Leider ohne irgendwelche nennenswerten Aufwinde. Zwischendurch rechnete ich mir immer wieder aus, wie weit ich denn gleiten könnte. Hierzu nahm ich sehr konservativ eine Gleitzahl von 25 an (die ASK-21 hat eine bessere Gleitzahl)

und stellte dann hinter Markt fest, dass es weder zurück zum Kirchdorfer Platz noch zum nächsten Flugplatz in Altötting wirklich reichen würde. 375 m waren es noch bis unten! Nicht wirklich erfrischend. Ich hatte mir bereits einen Acker ausgesucht und sah schon die Häme meine Kameraden auf mich zu kommen, als es mich plötzlich nach oben hievte. 3 m/s auf dem Variometer - nein sogar 4 m/s. Mein Puls wurde deutlich ruhiger, denn mit jedem Meter wurde mein Plan sicherer. Leider blies mich der Wind wieder zurück nach Osten, so dass ich wieder vorfliegen musste. Aber ich hatte eine gute Höhe erreicht, rund 1400m über Grund. Nach meiner Rechnerei sollte das reichen. Als ich auf der Höhe von Neuötting war, schaltete



Flugplatz Altötting! Jetzt aber schnell zurück

ich auf die Funkfrequenz des Flugplatzes Altötting. Ich war nun recht entspannt, da ich wusste, dass ich diesen Platz auf alle Fälle erreichen würde. Komme was wolle. Um kein unnötiges Außenlanderisiko einzugehen, entschloss ich mich, nicht one-way Mühldorf zu fliegen, sondern Altötting und wieder zurück. Ich „bog“ also über der B299 direkt in den Queranflug zur Piste 27 von Altötting ein. Allerdings in 800m Höhe! Als ich in der Nordplatzrunde der Altöttinger war, bat ich über Funk darum, mir den Überflug per e-Mail zu bestätigen. Das wäre zwar nicht nötig gewesen, da ich eine GPS-Aufzeichnung aktiviert hatte, aber sicher ist sicher. Nachdem ich einen schönen Bart über Altötting erwischt hatte, ließ ich mich mit Rückenwind wieder Richtung Heimat treiben. Zwischendurch gab es noch ein paar richtig schöne Aufwinde, so dass ich mit 1200m über dem Inn-Spitz ankam und mich wieder in Kirchdorf meldete. Aufgrund meiner noch massiv vorhandenen Reserve, flog ich wieder zurück zum Schellenberg, um dann mit immer noch massiver Überhöhe in den Anflug auf Kirchdorf zu gehen. Ich hatte noch so viel Reserve, dass ich noch zweimal rechts und links slippen konnte - und das mit gezogenen Klappen. Dennoch war ich heilfroh als ich wieder in Kirchdorf aufsetzte und ausrollte. Insgesamt war es ein wunderschöner, aber irrsinnig anstrengender Flug, der aber durch das Ergebnis von etwas über 70km Strecke (50 hätte ich nur gebraucht) die Anstrengungen wieder wettmachte. Nun steht meiner praktischen Prüfung nichts mehr im Wege und die Anmeldung ist schon abgegeben. Ich möchte mich auf diesem Wege nochmal bei allen bedanken, die mir den 50km-Streckenflug erst ermöglicht haben. Namentlich Florian, Christian, Ernst, Martin, Manfred, Kurt, Veronika und ganz speziell unserem „kleinen“ Tom, der extra seinen Flug nach hinten verschoben hat. Danke Leute!!!

Bericht: Thomas Grahammer