

## Abschied von unserer Startwinde

Unsere Winde hat dem Verein viele Jahre lang treue Dienste geleistet. Der eingesetzte Maybach Motor erwies sich aber im Laufe der Zeit für die neuen schwereren Segelflugzeuge als zu schwach. Deshalb wurde nach einem stärkeren Motor mit Getriebe gesucht und in monatelanger Eigenleistung wurde die Winde umgebaut. Zum Einsatz kam ein V8 Motor von Mercedes mit 6,3 Liter Hubraum, der mit einer Leistung von 250 PS und einem Drehmoment von 500Nm aufwarten konnte. Damit war unsere Winde im oberen



*Unsere Winde*

Leistungssegment angesiedelt und konnte alle Segelflugzeugtypen problemlos nach oben ziehen. Einziger Nachteil, sie hatte nur eine Seiltrommel und deshalb musste nach jedem Start das Seil wieder ausgezogen werden. Die Abteilung Luftsport des SV-Wacker Burghausen e.V. hat keinen eigenen Flugplatz und aus diesem Grund wird der Flugbetrieb überwiegend auf dem Flugplatz in Kirchdorf am Inn ausgeübt. Ein großer Nachteil ist jedoch, dass dieses Fluggelände nicht für den Windenstart geeignet ist. Deshalb ist die Abteilung Luftsport früher am Wochenende meist mit Winde und Segelfliegern zum LSC Pfarrkirchen gefahren um dort mit den Fliegerkameraden des Nachbarvereins gemeinsamen Flugbetrieb zu betreiben. Dieser Zustand hatte solange Bestand, bis sich der LSC Pfarrkirchen eine eigene Winde mit zwei Trommeln zugelegt hatte. Von da an wurde lieber mit der Doppelwinde geschleppt und unsere Winde blieb immer öfter ungenutzt. Die Winde wurde schließlich in der Werkstatt der Segelflieger abgestellt. Lange Zeit bestand die Hoffnung die Winde wieder zu aktivieren, aber ohne eigenen Flugplatz fehlt schlichtweg die Basis dafür. Im Sommer dieses Jahr wurde beschlossen die Winde zu verkaufen. Im September konnten wir unser gutes Stück zusammen mit dem Borgward Lkw, auf dem sie montiert ist, verkaufen. Zu unserem Glück fanden wir einen Oldtimer Liebhaber aus Essen, der auch die Einzelteile verwenden kann, denn die Winde war technisch nicht mehr einsatzklar und die Zulassung war ebenso abgelaufen. Eine Herausforderung galt es aber noch zu meistern, wir wollten ja einen fahrbereiten Lkw und einen betriebsbereiten Windenmotor zum Verkauf anbieten. Nach mehreren Jahren Stillstand war hier durchaus mit ein paar Startschwierigkeiten zu rechnen. Sehr zu unserer Überraschung genügte dem Dieselmotor Baujahr 1958 von Borgward eine frisch geladene Batterie, ausreichende Vorglühzeit und er sprang bereitwillig an. Der Windenmotor war uns nach seinem langen Dornröschenschlaf ordentlich beleidigt, kein Benzindruck und kein Zündfunke. Es waren viele Arbeitsstunden und technisches Geschick von unserem Vorstand notwendig um die defekte Benzinversorgung zu reparieren. Als wir dann noch den Defekt in der Zündanlage lokalisieren konnten, waren wir gespannt ob wir den V8 auch wieder zum Leben erwecken können. Um die Erfolgsaussichten zu erhöhen wurde dem Motor beim Starten zusätzlich mit einer Sprühdose Starthilfespray in die Ansaugrohre eingesprüht. Als der Anlasser betätigt wurde hat sich unser V8 aus dem Hause Daimler Benz nicht lange bitten lassen und nach wenigen Sekunden lief der Motor stabil im Leerlauf. Für den Transport schickte der Käufer einen großen Lkw zur Westpforte. Der Borgward mit der Winde hinten drauf fuhr ein letztes Mal durch das Werksgelände und wurde anschließend auf dem Tieflader verzurrt. Mit dem Erlös wurden dringend benötigte Anschaffungen wie ein neuer Rettungsfallschirm und defekte Instrumente für die Flugzeuge beschafft. Auch wenn wir jetzt keine eigene Winde

mehr haben nutzen wir die Gelegenheit bei den Fliegerkameraden des LSC Pfarrkirchen oder bei anderen Vereinen um unsere Windenstarts zu vollziehen. Für Segelflugzeuge gibt es zwei gängige Arten zu starten, den F-Schlepp und den Windenstart. Beim F-Schlepp wird das Segelflugzeug an einem Seil hinter einem Motorflugzeug bis in die gewünschte Ausklinkhöhe geschleppt und der Pilot des Segelflugzeugs löst dann das Seil durch Betätigen der Ausklinkvorrichtung des Seglers. Das Seil wird am Motorflugzeug hinterhergezogen und wird vor der Landung über der Landebahn abgeworfen. Die andere



*Die Winde auf dem Tiefflader*

damit sie, je nach Windrichtung, an das richtige Ende der Startbahn gefahren werden kann. Die Motoren moderner Winden haben oftmals 250 PS und mehr. Für doppelsitzige Segelflugzeuge wird diese Leistung benötigt, sonst erreicht man keine ausreichende Höhe um im Anschluss eine Thermik zu finden und weiter steigen zu können. Beide Startarten haben ihre Vor- und Nachteile. Beim F-Schlepp kann ich mich einfach höher schleppen lassen und dorthin, wo ich eine Thermik vermute. Dafür ist diese Art teurer als mit der Winde und es wird ein geeignetes Flugzeug mit einem Piloten mit entsprechender Berechtigung benötigt. Die Winde ist billiger, aber man erreicht nur geringere Höhen und man kann immer nur im gleichen Bereich über der Winde ausklinken. Auch wenn man im Anschluss keine Thermik gefunden hat und nach wenigen Minuten wieder landen muss, so ein Windenstart ist ein Erlebnis. Zunächst fährt ein spezielles Auto zur Winde und befestigt das Seil oder besser die beiden Seile hinten am Fahrzeug, lädt die Fallschirme ein und zieht die Seile über die gesamte Länge der Startbahn mit gleichbleibender Geschwindigkeit aus. Fallschirme, wozu werden die benötigt? Wenn das Seil in mehreren hundert Metern Höhe am Flugzeug ausgeklinkt wird, würde es ohne Fallschirm ungebremst und weitab der Winde zu Boden fallen. Deshalb öffnet sich ein Fallschirm, das Seil fällt langsam zu Boden und der Windenfahrer kann das restliche Seil aufwickeln. Ein Seil hat meistens eine Länge von mindestens 800m oder mehr, manchmal sogar viel mehr. Wenn das Seil ausgezogen ist, dann wird der Fallschirm mit dem Vorseil, der Sollbruchstelle und dem Ringpaar wieder am Schleppseil befestigt. Der Fallschirm soll beim Ausziehen vom Seil nicht am Boden schleifen, deshalb empfiehlt es sich ihn getrennt zu transportieren. Woraus besteht so ein Schleppseil eigentlich? Standard sind Stahlseile mit etwa 4-5mm Durchmesser, aber die modernen Kunststoffseile sind leichter und bei den Vereinen immer beliebter. Alles eine Preisfrage, die Kunststoffseile sind natürlich teurer, aber bei einem Seilriss angenehmer zu reparieren. Die Luftfahrt funktioniert nach festgelegten Regeln, so auch das Segelfliegen und natürlich auch der Windenstart. Da der Pilot im Cockpit das Seil nicht selber einklinken kann braucht er einen Helfer, der ihm vor dem Einklinken die Farbe der Sollbruchstelle zeigt, das Seil mit dem Ringpaar in die Schleppkupplung einklinkt und anschließend die Fläche des Seglers für den Start waagrecht hält.

Variante ist eine automatische Einziehvorrichtung im Motorflugzeug, diese wickelt das Seil auf eine Seiltrommel im Flugzeug auf während es zurück zum Flugplatz fliegt. Die andere Startart ist der sogenannte Windenstart. Die Winde wird am anderen Ende der Startbahn aufgestellt und zieht das Flugzeug an einem langen Seil gegen den Wind nach oben. Die Winde besteht aus einem starken Motor, einem Getriebe, einer oder besser zwei Seiltrommeln, Seilrollen und natürlich einem Windenfahrer der alles bedient. Montiert ist die Winde meist auf einem Lkw,

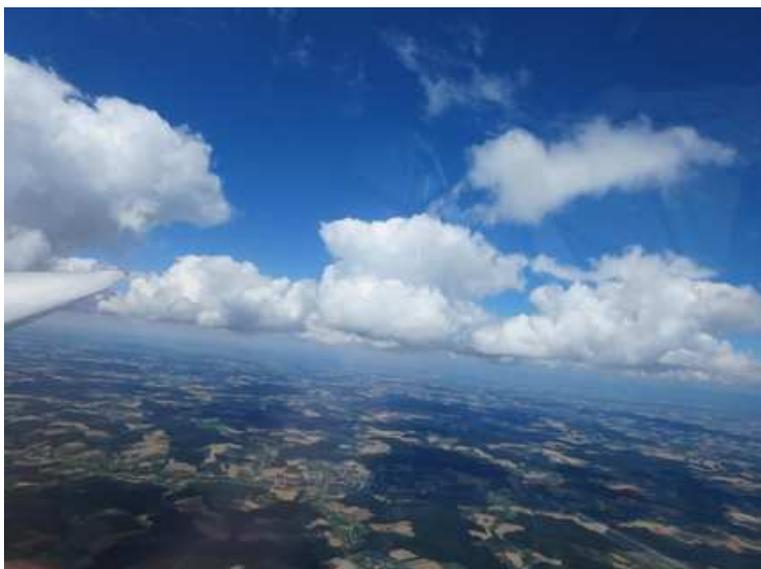
Eine Sollbruchstelle? Die Hersteller der Flugzeuge schreiben für den Windenstart eine Sollbruchstelle mit einer maximalen Bruchlast vor. Die unterschiedlichen Ausführungen sind farblich markiert und lassen sich so leicht unterscheiden. Die Sollbruchstelle schützt das Flugzeug und das Seil vor Überlast. Wenn der Pilot bereit ist, das Seil eingeklinkt ist und der „Flächenmann“ das Flugzeug am Flächenende in waagrechter Position hält, dann nimmt der Startleiter Kontakt zum Windenfahrer auf. Er meldet ihm den Flugzeugtyp, einsitzig oder doppelsitzig, startbereit. Der Windenfahrer wiederholt die Information und startet den Windenmotor. Die gelbe Warnleuchte auf der Winde fängt zu blinken an und der Windenfahrer wartet auf das Kommando „Seil anziehen“. Das Seil muss straff sein bevor der eigentliche Startvorgang beginnt. Der Pilot sitzt im Cockpit, die Gurte fest angezogen, die rechte Hand am Steuerknüppel und die linke Hand am Auslösegriff für die Schleppkupplung. Der Startleiter meldet „straff“, „fertig“, dann tritt der Windenfahrer auf das Gaspedal. Jetzt ist die enorme Leistung vom Windenmotor gefragt, damit das Seil mit fast 100km/h auf die Seiltrommel aufgewickelt werden kann. Es dauert nur wenige Augenblicke bis das Flugzeug abhebt und der Startleiter „frei“ an den Windenfahrer meldet. Durch die große Beschleunigung werden die Piloten in die Sitzschalen gepresst, dieses Gefühl kann man beim Autofahren nicht erleben.



*Unsere ASK-21 an der Winde*

Der Pilot zieht das Flugzeug in einem sanften Bogen nach oben und dann beginnt der steile Ritt mit mehr als 10m/s Steigen in Richtung Himmel. Der Pilot kontrolliert die Geschwindigkeit und meldet die Werte an den Windenfahrer. Plötzlich geht ein Ruck durch das Flugzeug, der Pilot drückt den Steuerknüppel nach vorne um die Geschwindigkeit zu stabilisieren, er zieht am Auslösegriff der Schleppkupplung und leitet das Landemanöver ein. Dann hört er die Stimme vom Fluglehrer auf dem hinteren Sitz. „das war ich, Seilrissübung“. Bei einem Doppelsitzer gibt es hinten den gleichen Auslösegriff wie vorne für die Schleppkupplung. Bei einem Windenstart wird gerne einmal das Seil unverhofft vom Fluglehrer ausgeklinkt um die Reaktion des Piloten zu testen. Diese Übung ist wichtig, damit der Pilot das Flugzeug bei dem Bruch der Sollbruchstelle oder einem echten Seilriss aus ungewöhnlicher Position landen kann. Im Normalfall geht das Flugzeug nach dem steilen Aufstieg in eine flachere Bahn über und kurz bevor der Segler senkrecht über der Winde ist, fällt das Seil automatisch aus der Kupplung und der Fallschirm öffnet sich. Der Startleiter hat den Aufstieg des Flugzeugs beobachtet und meldet „Seil fällt“ an den Windenfahrer. Jetzt muss der Windenfahrer das Seil mit hoher Geschwindigkeit einziehen damit das Seil mit ausreichender Spannung aufgewickelt wird und das Seilende mit dem Fallschirm in unmittelbarer Nähe zur Winde zum Liegen kommt. Normalerweise erreicht man mit der Winde Ausklinkhöhen von etwa 300 bis 400 m über Grund. Jetzt ist das Geschick des Piloten gefragt um schnell eine geeignete Thermik zu finden um weiter an Höhe zu gewinnen. Schafft er es nicht, wird er sich kurze Zeit später bei der Bodenfunktstelle zur Landung melden. Die Höhe die erreicht werden kann, hängt in erster Linie vom Wind und der Seillänge ab. Einzelne Vereine betreiben eine sogenannte Höhenwinde, die haben fast 3000m Seil auf der Trommel und bringen den Flieger bei guten Bedingungen auf mehr als 1400m Höhe.

## Aufschwung für die Streckenflieger

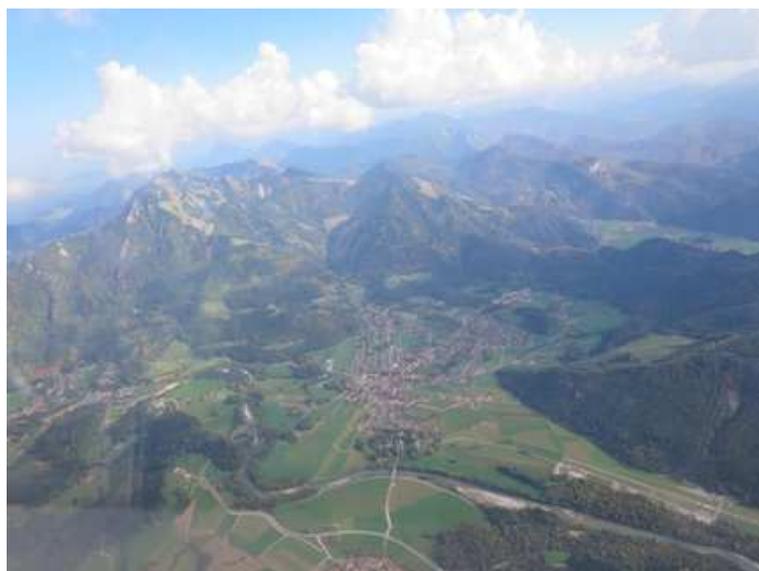


*Gutes Anzeichen für Thermik*

nur, dass der Flug von einem bayerischen Flugplatz gestartet wurde und der Flug online im OLC (kurz für Onlinecontest) gemeldet wurde. Für jeden Flug gibt es eine bestimmte Anzahl von Punkten, die sich aus der erfliegenen Strecke und einem bestimmten Flugzeugindex errechnen. Der Verein der am Ende der Saison am meisten Punkte hat, hat gewonnen. Der individuelle Flugzeugindex ist nötig um einen fairen Vergleich zwischen den verschiedenen Flugzeugtypen zu schaffen. Schließlich ist die Leistung eine bestimmte Strecke mit einem Oldtimer zu erfliegen viel höher ein zu schätzen als mit einem modernen Hochleistungssegler. Nach der eher enttäuschenden, letztjährigen Saison ging es heuer wieder deutlich besser. Die thermischen Bedingungen dieses Jahres in unserer Region waren sicherlich nicht die Schlechtesten. Speziell die Thermik im Frühjahr, um unsere Frühjahrsflugwoche, waren sehr gut. Zum Sommer hin machten uns zwar dann die hohen Temperaturen zu schaffen und die Thermik kam ziemlich zum Erliegen, aber da war das gute Ergebnis schon eingetütet. Den weitesten Flug schaffte auch heuer Rudolf Maier mit etwas unter 400 km. Erfreulich ist auch, dass sich die Beteiligung im Vergleich zum letzten Jahr wieder erhöht hat. Denn heuer meldeten wieder um zwei Piloten mehr, und somit insgesamt 8 Piloten, Flüge im OLC. Insgesamt erfliegen wir heuer eine Strecke von 7.672 km was einer Verbesserung von etwa 2.800 km gegenüber dem Vorjahr entspricht. Damit konnten wir den 7. Platz in der Niederbayernwertung erreichen. Insgesamt waren die Leistungen aller Vereine eher durchwachsen. Nur fünf Vereine konnten ihr Vorjahresergebnis halten oder gar verbessern.

Leider gab es mit einer Gesamtteilnehmerzahl von 125 Piloten auch hier einen leichten Abwärtstrend. Insgesamt konnten alle Vereine gemeinsam eine Strecke von 154.484 km erfliegen, was ein spürbares Minus von 12.343 km gegenüber dem Vorjahr darstellt. Sieger des Wettbewerbs wurde übrigens FC Moosburg, vor dem SSV Cham und dem LSV Albatros.

Wie jedes Jahr neigt sich Ende September die Segelflugsaison ihrem Ende zu. Noch etwas früher endet die Streckenflugsaison und damit die niederbayerische Vereinswertung. Bei diesem kleinen dezentralen Wettbewerb sind 14 niederbayerische bzw. Anrainervereine teilnahmeberechtigt. Leider brachten in diesem Jahr zwei Vereine keine Flüge zur Wertung. Das Schöne an diesem Wettbewerb ist, dass jeder Pilot einen Beitrag zum Ergebnis seines Vereins beitragen kann. Voraussetzungen sind hierfür



*Einstieg in die Alpen bei Unterwössen*

Nach dieser nicht schlechten Saison bleibt nun nur noch zu hoffen, dass dieser Aufwärtstrend auch im neuen Jahr anhält und wir auch in der neuen Saison wieder viele lange und schöne Flüge machen können. Wen die restlichen Platzierungen und der genaue Jahres- und Punkteverlauf interessieren der kann diese Daten in unserer [Streckenflugrubrik](#) finden.

Text & Bilder: Christian Forster

### Ziellanden in Kirchdorf



Kurz vorm Punkten

werden um die volle Punktzahl von 100 zu erhalten. Für zu kurze oder zu lange Landungen wurden pro 6 m 10 Punkte, dann 20 Punkte und zuletzt 40 Punkte abgezogen. Für Landungen die weiter als 18 m entfernt waren gab es gar keine Punkte mehr. Während im 1. Durchgang der Aufsetzpunkt des Flugzeugs gewertet wurde, wurde im 2. Durchgang dann der Haltepunkt des Fliegers bewertet. Nach der 1. Wertungsrunde war auch noch alles offen, denn das Spektrum der bepunkteten Landungen war groß. Für die zweite Runde sorgten dann sich ständig ändernde Windverhältnisse für zusätzliche Spannung. Schließlich konnte Monika Pfaffinger vom SV Wacker Burghausen am Ende die meisten Punkte einheimsen und gewann somit das diesjährige Ziellanden. Der 2. Platz ging an Florian Bubl vom FC Kirchdorf/Inn und komplettiert wurde das Stockerl von Christian Forster, ebenfalls SV Wacker. Schließlich fand die Veranstaltung dann mit der Siegerehrung und einer großen Grillfeier im vereinseigenen Wintergarten einen runden Abschluss.

Wie schon in den letzten Jahren, fand auch heuer wieder der Ziellandewettbewerb zwischen dem FC Kirchdorf/Inn und der Abteilung Luftsport des SV Wacker Burghausen am Flugplatz Kirchdorf am Inn statt. So fanden sich am Samstagmorgen, den 09. September, 15 Piloten bei kühlem aber trockenem Wetter am Flugplatz für den Wettbewerb ein. Dabei unterschied sich das Reglement heuer leicht von dem der Vorjahre. Im ersten Durchgang musste wie üblich eine 1 m breite Markierung getroffen

Text & Bild: Christian Forster

## Eine heiße Flugwoche

Nach unserer sehr erfolgreichen Frühjahrsflugwoche in Kirchdorf waren wir in freudiger Erwartung auf unser nächstes fliegerisches Highlight. Dies stellt unsere traditionelle Sommerflugwoche Anfang August dar. Heuer zogen wir turnusmäßig wieder mit Sack und Pack auf unseren Nachbarflugplatz in Pfarrkirchen um. In diesem Jahr beteiligten sich auch die Pfarrkirchner Piloten mit einer größeren Truppe an der gesamten Woche, sodass immer etwas am Platz los war. Da in Pfarrkirchen mit dem für uns eher ungewohnten Windenstart geflogen wird, standen



*Windenstart in Pfarrkirchen*

am ersten Tag diverse Überprüfungs- und Übungsflüge an. Das Wetter in dieser Woche meinte es auch sehr gut mit uns, fast schon zu gut eigentlich. Denn jeden Tag wurden wir von strahlendem Sonnenschein und Temperaturen jenseits der 30 °C begrüßt. So wäre zwar jeden Tag Flugbetrieb möglich gewesen, aber die Hitzeschlacht beim Flugbetrieb und in den Cockpits wurde von Tag zu Tag schlimmer, noch dazu dass sich bei dieser stabilen, heißen Wetterlage keinerlei Thermik entwickeln wollte. Schließlich wurde gegen Mitte der Woche dem Wetter Tribut gezollt und der Flugbetrieb zu Gunsten Aktivitäten in schattigeren Gefilden zeitweise eingestellt. Auch wenn in dieser Flugwoche somit keinerlei Streckenflug stattfand, wurden doch viele Starts mit eben kürzeren Flügen gemacht und die Atmosphäre mit unseren Pfarrkirchner Fliegerfreunden war trotzdem stets kameradschaftlich.

Text & Bilder: Christian Forster

## Die Kehrtwende



*Die Burghauser Burg*

Hier musste eine kleine Grillfeier am Vatertag als Ersatz herhalten. Lediglich am Mittwoch wurde der Flugbetrieb aufgrund von starkem Ostwind verfrüht eingestellt werden. Die Sicherheit geht eben klar vor. Auch über die thermischen Bedingungen konnte heuer nicht

Und es wurde auch Zeit dafür. Wie bereits berichtet begann die heurige Flugsaison witterungsbedingt alles andere als besonders erfolgreich. Die Wetterbedingungen wollten einfach nicht mitspielen. Nun lagen alle Hoffnungen Mitte Mai auf unserer traditionellen Flugwoche in Kirchdorf am Inn. Und diesmal sollten wir auch tatsächlich nicht enttäuscht werden! Es konnte nämlich die ganze Woche über Flugbetrieb stattfinden. Selbst der schon traditionelle Schlechtwetterausflug auf die Burghauser Dult fiel heuer aus.

geklagt werden. Von Tag zu Tag wurden die Thermik besser, und die geflogenen Strecken länger. Erst gegen Ende der Woche stabilisierte sich die Wetterlage wieder und bei strahlend blauem Himmel und hohen Temperaturen wurden die thermischen Bedingungen wieder etwas schlechter. Dementsprechend zahlreich war auch die Beteiligung am OLC (Onlinecontest) in dieser Woche. So brachten 7 Piloten Flüge für den Wettbewerb ein. Somit haben wir jetzt auch wieder einen teilnehmenden Piloten mehr als im vergangenen Jahr. Insgesamt wurde in der Flugwoche eine Strecke von über 3.300 km erflogen. Damit konnten wir das stärkste Wochenergebnis erfliegen seit wir uns am OLC beteiligen, und konnten die erflogene Strecke 2017 fast vervierfachen. Nachdem die guten thermischen Bedingungen auch nach der Flugwoche anhielten, konnte bereits in der nachfolgenden Woche das Streckenflugergebnis des Vorjahres eingestellt werden. Sollte sich dieser Trend fortsetzen und wenn man bedenkt, dass die Streckenflugsaison noch bis Ende September anhält, könnte sich die Saison 2017 nach einem schwachen Start doch noch in ein erfolgreiches Jahr wandeln.

Text & Bild: Christian Forster

### Schlechtwetter behindert Saisonbeginn

Und dabei fing doch alles so gut an. Bereits am ersten Märzwochenende konnte dieses Jahr die Flugsaison eröffnet werden. So früh konnten wir die letzten 10 Jahre noch nicht in die Saison starten. So glaubten wir auch an den Beginn einer tollen Saison, spielte doch Anfang März das Wetter noch ganz gut mit. Leider sollte sich dies aber schnell ändern und spätestens gegen Ende des Monats war die Sonne immer seltener, dafür die Regenwolken immer häufiger zu sehen. Damit kam auch der Segelflug immer häufiger zum Erliegen. Auch der April machte



heuer seinem Ruf als unsicherer Wettermonat alle Ehre. Zwar gab es einige gute Flugtage, aber auch hier überwog wieder das schlechte Wetter. Nachdem im letzten Jahr die Osterflugwoche unserer Altöttinger Fliegerfreunde, zu der wir regelmäßig eingeladen werden, schon schwer unter schlechten Wetterbedingungen litt, hofften wir heuer durch den deutlich späteren Termin gegen Ende April auf besseres Wetter. Aber auch heuer fiel die Flugwoche quasi komplett ins Wasser, teilweise sogar in den Schnee. Letztlich war während der gesamten Woche nur ein Flugtag möglich. Zumindest bot dieser dann gute thermische Bedingungen. Nun Mitte Mai scheint sich das Wetter langsam zum Besseren hin zu entwickeln und unsere Hoffnungen auf mehr Flugzeit liegen jetzt auf unserer bevorstehenden Flugwoche in der Christi-Himmelfahrts-Woche, die wir traditionell an unserem Heimatflugplatz in Kirchdorf am Inn austragen. Auch im Sinne des Streckenflugs, und damit der niederbayerischen Vereinswertung, wäre dies sehr wünschenswert. Aufgrund der durchwachsenen Wetterbedingungen und der damit verbundenen eher geringen Beteiligung am Flugbetrieb wurde der Negativrekord des letzten Jahres nochmal unterboten. Mit bis jetzt gerade mal 1.200 gemeldeten Kilometern flogen wir gut 600 km weniger als im Vorjahreszeitraum. Da es den meisten anderen teilnehmenden Vereinen aber auch nicht viel besser geht, belegen wir zurzeit mit dieser Leistung immerhin noch den 7. von 14 Plätzen.

Text & Bild: Christian Forster

## Start in die neue Segelflugsaison



### *Der erste Segelflugstart der Saison*

Piloten kein großes Problem dar und so konnten dann auch noch die ersten Starts solo bestritten werden. Nun bleibt nur noch zu hoffen, dass uns das Wetter die restliche Saison weiterhin so wohl gesonnen ist.

Am Samstag, den 04. März, startete die Luftsportgruppe in die neue Flugsaison. Dazu wurde unser dopsitziges Segelflugzeug ASK-21 aus seinem Winterlager in Burghausen per Hänger an den Flugplatz in Kirchdorf überführt. Dort angekommen wurde dann das Segelflugzeug aufgerüstet (zusammengebaut) und auf Flugtauglichkeit überprüft. Anschließend wurden die ersten Überprüfungsstarts mit Fluglehrer gemacht, um zu sehen, ob noch bei allen die fliegerischen Fähigkeiten sitzen. Dies stellte allerdings für die