

FliegerGruppeSchorndorf

VEREINSZEITUNG



Auf geht's

Der DISCUS muss warten bis alle vor ihm gestartet sind

Vereinszeitung

FliegerGruppeSchorndorf e. V.

Nr. 24
2018



Hallo liebe Fliegerkameraden,

die neue Saison beginnt bald. Die Helfer in der Werkstatt waren fleißig und haben unter anderem den Astir mit einem neuen Funkgerät bestückt. Außerdem wurden neue Fallschirme beschafft.

Ich wünsche uns ein tolles Jahr mit gutem Fliegerwetter, das uns hoffentlich auch an den Wochenenden in der Luft hält.

Ich freue mich schon auf das Fliegen und ein schönes Jahr auf dem Flugplatz.

Euer Andreas

INHALTSVERZEICHNIS

S. 4-5	Termine & Grüße
S. 6	AV + HV: Auszug aus
S. 7-10	OLC & DMSt
S. 11-12	Werkstattarbeit
S. 13	Werbung VOBA
S. 14-22	Jochen' s Flugreisen
S. 23-24	Außenlandung
S. 24-25	Fluglager
S. 26	AV: Modellflieger
S. 27	Modell-Ausstellung
S. 29	Sunrise 2017
S. 30	Saalflug 2017
S. 31-33	Info Freiflug
S. 34	Info Segelflug

INFOMIX: Termine - Grüsse

#Bauprüfung: Samstag, 17. März 2018, 8:00 Uhr,
Fa. Sammet, Abfahrt: 7:15 Uhr

#Startleiter 2018	#Windenstartberechtigung erneuern/verlängern
Sonntag, 14. April	Sa & So 26. & 27. Mai
Samstag, 10. Juni	Sa & So 18. & 19. August
Samstag, 26. August	

Bei Verhinderung ist selbständig für Ersatz zu sorgen, die Flugleitung ist davon zu unterrichten! Laut Beschluss des Beirates vom 31.1.89 wird das Flugkonto des Betroffenen bei Nichterscheinen mit € 50.- belastet. Die aktiv geleisteten Dienstage werden mit 5 Baustunden auf dem Konto Pflichtbaustunden verrechnet. Die Liste liegt auf dem Tower aus. Selbst eintragen !!!

#Flugwoche: Erste Ferienwoche, Flugplatz EDPA

#Grüße: Wir gratulieren und freuen uns mit den Segelfluggipiloten des LSR Aalen zum Sieg in der OLC Champions League. Wir haben ja die 19 Wochenenden auf dem Flugplatz des Luftsportrings selber miterlebt und gesehen, mit welcher Energie und Freude sich die erfolgreichen Piloten für ihr Hobby eingesetzt haben. Jetzt ist EDPA auf der ganzen Welt bekannt.

Wir freuen uns, dass auch wir auf diesem schönen Flugplatz starten dürfen.

KW für die Fliegergruppe Schorndorf

Hallo liebe Fliegerkameraden vom Härtsfeld, lieber Helmut, schön war's wieder im abgelaufenem Jahr. Ohne Probleme mit viel Gastfreundschaft durften wir wieder auf dem Härtsfeld starten, fliegen, landen und unsere Flugzeuge sicher unterstellen. Erfolgreich war das Jahr für den Luftsportring, sehr erfolgreich. Manches, was selbstverständlich angenommen wird, ist nicht selbstverständlich: Die Nutzung der gesamten Infrastruktur des Platzes incl. des Campingplatzes wurde von uns dankbar angenommen. Die Zusammenarbeit in allen Bereichen war wieder sehr schön. Dafür möchten wir allen Kameraden des Luftsportrings herzlich danken. Die „Schlepphaie“ waren unermüdlich am werkeln. Leider ist es uns nicht so möglich, am Platz mitzuarbeiten, wie es wünschenswert wäre. Dafür zahlen wir gern unseren Pflichtstundenbeitrag.

Für das kommende Weihnachtsfest wünschen wir schöne, stressfreie und besinnliche Stunden und für das Jahr 2018 Gesundheit und Flüge ohne Unfälle.

HW für die Fliegerkameraden aus Schorndorf

Lieber Hans,

ihr seid immer gern gesehene Fliegerkameraden hier bei uns auf dem Härtsfeld.

In der Fliegerei kommt man nur gemeinsam weiter und daher ist es schön, wenn wir alle gemeinsam an einem Strang ziehen, um in die Luft zu kommen. Ein jeder so, wie es gerade für ihn geht.

Wir freuen uns auf eine kommende gute und für alle erfolgreiche Flugsaison, mit vielen schönen Flügen - für jeden grad so, wie er es sich wünscht.

Bis dahin wünsche ich euch allen ein paar ruhige Tage, ein paar arbeitsreiche Tage in der Werkstatt, damit die Flieger wieder glänzen und einen guten Start in ein gesundes neues Jahr!

Herzliche Fliegergrüße

Helmut

Unser Schaukasten in Schorndorf



Im Sack, Ecke Daimlerstraße, Rückseite Telecom-Shop, befindet sich unser Schaukasten. Wenn ihr in der Stadt seid, schaut einfach mal rein.

Wieder gefunden: Stefan Glaser, ehemaliger Modellflieger bei unserer Fliegergruppe in Schorndorf, jetzt als Pilot bei den „Großen“ mit eigenem Flugzeug. Er war zu Besuch in Elchingen beim Streckenflugseminar des rheinland-pfälzischen Segelflugverbandes.

In Elchingen wird gebaut

Im Norden des Flugplatzes entsteht Großes – eine Halle für Oldtimer-Flugzeuge, die noch geflogen werden können. Die Bilder stammen von Anfang August 2017. Inzwischen ist der Bau natürlich weiter fortgeschritten. Untere Fotos vom 24.02.2018.





Auszug aus dem Protokoll zur Abteilungsversammlung SEGELFLUG für die Saison 2017

(Das vollständige Protokoll kann beim Schriftführer eingesehen werden.)

alles bleibt wie es war 1. Vorsitzender: Andreas Vogt

und 2. Vorsitzender bleibt Daniel Knapp – Kassierer: Günther Platz – Schriftführer: Werner Rathgeb – Fluglehrer: Manfred Kargl – Werkstattleiter: Hans Wiedemann – Kassenprüfer: Klaus Woitaschek



Die Kasse ist gut geführt und stimmig. Beim offiziellen Kassenstand haben wir ein Plus von ca. € 1125.

Investitionen und außergewöhnliche Belastungen

Statistik 2017	Starts	Flugstunden
Discus	44	78
Twin G103	21	23
DG 101	34	54
Gesamt	99	154

2017: Ersatzbeschaffung Funkgerät für den Twin Astir € 1079, Beschaffung Poliermaschine € 261, Summe: € 1340 **Ausblick für 2018:** Die Beschaffung zweier Fallschirme wird mit € 3 500 ein größeres Loch in die Kasse reißen. Einer der Fallschirme wurde zwar schon Ende 2017 beschafft, konnte aber erst 2018 bezahlt werden. Somit hat die geplante Kostenverteilung auf 2 Jahre also nicht funktioniert. Für die weitere Entwicklung unserer

Finanzen müssen wir also aufgrund dieser größeren Investitionen mit einem gewissen Minus in der Jahresbilanz 2018 rechnen. Die DG 101 kommt bald an die 3 000 Stunden-Grenze. Deshalb müssen wir überlegen und beschließen was wir mit ihr machen.

OLC-2017 Landesliga Baden-Württemberg

Platz	Punkte	Speed	Club
1	608	3.592,92	LSG Ravensburg (BW)
2	532	3.332,62	SFV Mannheim (BW)
3	527	3.409,85	SFC Ulm (BW)
4	488	2.794,63	FGL Leibertingen (BW)
5	486	2.729,46	LSG Rheinstetten (BW)
6	476	2.767,20	Aero Club Klippeneck (BW)
7	465	2.799,50	FSV Mössingen (BW)
8	439	2.663,50	LG Hotzenwald (BW)
9	417	2.360,47	FSR Kraichgau Sinshe (BW)
10	408	2.302,60	SFG Singen (BW)
11	405	2.268,87	FG Offenburg (BW)
12	395	2.386,67	SFG Markdorf (BW)
13	373	2.332,87	LSV Degerfeld (BW)
14	350	2.086,41	SFG Reisingen (BW)
15	350	1.905,39	FG Schorndorf (BW)
16	335	1.976,17	SFZ Backnang (BW)
17	324	1.888,34	LSV Biberach (BW)
18	323	1.890,22	FLG Donzdorf (BW)
19	295	1.750,49	FG Neckartal Köngen (BW)
20	292	1.808,47	LSG Breisgau (BW)
21	290	1.743,39	AC Göppingen-Salach (BW)
22	264	1.632,90	LSG Bietigheim-Lauffen-Löchgau (BW)
23	255	1.570,85	FSV Wächtersberg (BW)
24	245	1.705,26	FBG Pattonville (BW)
25	239	1.322,36	Aero Club Walldorf (BW)
26	198	1.278,56	AC Baden-Baden (BW)
...
100	1	41,24	FSG Wangen-Kisslegg (BW)

Diesmal also Platz 15 von 100 teilnehmenden Vereinen, punktgleich mit SFG Reisingen.

Durch die OLC-Statistik kann ich auch noch herauslesen: Deutschlandweit erreichten wir Platz 148 mit 47 Punkten bei 477 Vereinen und weltweit Platz 319 mit 15 Punkten bei 1162 Vereinen. Ganz ok, oder net?

Auch diesmal schlüssele ich in der folgenden Tabelle die 19 Wochenenden wieder so auf, dass man sieht, wer wann wie viele Punkte erfliegen hat.

Runde	Punkte	Pilot 1	P 2	P 3
1				
2	10	JE		
3	9	JE		
4				
5	26	MK		
6	9	JE	MK	KW
7	27	JE	KW	GP
8	39	JE	KW	Av
9	30	MK	MD	AV
10	21	JE	MK	
11	31	JE	KW	
12				
13	31	MK	AV	KW
14	26	MK	KW	HW
15	29	JE	KW	
16	21	GP		
17	19	MK	WR	
18				
19	22	JE	MK	GP
Summe	350			

2017 waren nur 4 Wochenenden nicht fliegebar; deshalb war auch die Punktzahl (350) höher. Die Hauptarbeit machte natürlich wieder Jochen (JE).

Hier unsere bisherigen Ergebnisse:

Jahr	Platz	Punkte
2017	15	350
2016	18	203
2015	14	281
2014	20	206
2013	28	175
2012	3	369
2011	7	361
2010	27	226
2009	30	169
2008	18	272

Wir sind gespannt was 2018 bringt.

K. Woitaschek

DMSt 2017

Wertung für Baden-Württemberg

Mannschaftswertung Clubklasse/Doppelsitzer (DG 101 & TwinAstir)

Rang		Pkt.	Piloten
168	FG Schorndorf 1	576.30	MD – GP – KW
218	FG Schorndorf 2	346,60	AV – WR – PH
295	FG Schorndorf 3	60.68	HW

(299 Mannschaften)

Mannschaftswertung

Standard (Discus)

Rang**Pkt.****Piloten**123 FG Schorndorf 1
155 FG Schorndorf 2542,30
336,53MD – GP – KW
MK – AV – HW

(215 Mannschaften)

Mannschaftswertung

18-m-Klasse (Ventus)

80 Schorndorf

1321,38

JE – MK

(216 Teilnehmer)

Einzelwertung

Clubklasse (DG 101)

100 WR
102 KW
109 GP
118 MD
209 PH343,83
327,63
334,21
258,62
70,893F
3F
2F
1F
1F

F=Anzahl der Flüge

(226 Teilnehmer)

Einzelwertung

Standardklasse (Discus)

185 KW
210 GP
217 AV
233 MD
289 HW439,54
353,71
338,51
299,59
206,523F
3F
3F
3F
3F

(413 Teilnehmer)

Einzelwertung

Doppelsitzerklasse (TwinAstir)

305 Andreas Vogt
326 Günther Platz
464 Klaus Woitaschek257,84
240,50
126,872F
2F
1F

(552 Teilnehmer)

Einzelwertung

18-m-Klasse (Ventus)

10 Jochen Elser
212 Manfred Kargl2305,70
883,863F
3F

(437 Teilnehmer)

Vereinswertung DMSt**Rang****Punkte****Verein****km****Flüge****Piloten**

53 14 917,22

FG Schorndorf 14 558,60

75

9

(124 Vereine)

Verein – Statistik OLC**Rang****Punkte****Verein****km****Flüge****Piloten**

45 17 316,24

FG Schorndorf 16 852,13

95

9

(325 Vereine)

Alle Werte herausgeholt aus OLC-Innovation for soaring

Jahr	geflogene Km	Flüge	Piloten
2007	4 964	34	7
2008	7 422	50	7
2009	8 315	47	7
2010	8 347	63	10
2011	10 365	74	9
2012	10 653	81	9
2013	8 030	56	9
2014	10 165	71	8
2015	13 261	80	9
2016	14 795	91	8
2017	14 559	75	9

Ähnlich viele Kilometer geflogen, aber mit weniger Flügen und wieder mit 9 Piloten.

Hier wieder der Hinweis:

Alle Ergebnisse, auch während der Saison, sind online nachzulesen, am besten über unsere Homepage www.segelflug.de/vereine/schorndorf, die Günther wunderbar übersichtlich eingerichtet hat. Mit Klicks auf:
 > DOWNLOAD > OLC – Alle Flüge ... oder
 > OLC – Landesliga OnLine Constest kann man sich überall einarbeiten, jetzt nachträglich und auch während der Saison.

K. Woitaschek



Werkstatarbeit im Winter

Der TWIN-ASTIR, unserer schwerster Flieger, kommt immer zuerst in die Mache. Außerdem musste für die kommende Saison ein neues Funkgerät angeschafft und eingebaut werden. **Hans hat das „Loch“ dafür schon vorbereitet und passt das Gerät vollends ein.** Manfred schließt es dann an, dass es ab Frühjahr dann auch genutzt werden kann.



Manfred...

Die Flächen des ASTIR's werden jetzt auch mit Jochen's Technik bearbeitet. Manfred poliert mit der Maschine und alle anderen Werkstattarbeiter wollen es natürlich auch probieren. Jetzt macht das lausige Polieren sogar Spaß und geht viel schneller.



...und Günther beim Maschinenpolieren

Hans, unser Werkstattleiter, hat zur Winterarbeit folgendes geschrieben:

Wenn in Bitterwasser die Saison beginnt, ist in unseren Gefilden „Schicht im Schacht“. Aus die Maus. WERKSTATT steht an.

Weniger ist es geworden, aber zu tun gibt es immer noch genug. Vollbeschäftigung bis zum Saisonbeginn 2018 kann nicht mehr garantiert werden. „Und das ist gut so.“

Gestuft von unserem Günther haben wir also gleich nach Verbringen der Flugzeuge von Aalen nach Schorndorf mit der Arbeit begonnen.

Auch das war gut so, denn die Temperaturen in der Werkstatt auf der Au waren noch recht mild und konnten ohne „Volle Pulle“ unserer „Zentralheizung“ für ein ausreichendes Betriebsklima gebracht werden. Außerdem blieb noch genügend Zeit für unsere Privateigner, ihre Fliegerle zu richten.

Ein Großteil der Arbeiten an den Flugzeugen fiel auf die Pflege der Oberflächen unserer Flugzeuge und dessen Konservierung gegen Wettereinflüsse. So brutal wie es aussieht mit der Maschine ist es nicht, aber mit Gefühl und Erfahrung erleichtert es die Arbeit. Ein nicht unbedeutender „Nebeneffekt“ ist dabei, die Kontrolle der Oberflächen und der Beurteilung von eventuellen Schäden.



Hans ...

Wichtig und lebensnotwendig ist natürlich die Kontrolle aller Verbindungen, Lagerungen und Anschlüsse an Rumpf, Leitwerk und Tragflügel. Die Anschlüsse der Instrumente und der Funkanlage sind zu kontrollieren und notfalls in Ordnung zu bringen. Änderungen und Technische Anweisungen, welche in den NfL oder vom Musterbetreuer bekannt gegeben werden, sind natürlich gemäß der Angaben durchzuführen.



... und Peter bei der Kontrolle

Im Wesentlichen war dieses Jahr der Austausch unseres Flugfunkgerätes auf den ab 2018 vorgeschriebenen Frequenzabstand von 8,33 kHz. Gut, dass wir da unseren Manfred haben. Denn mit dem nur Reinstecken des „Neuen“ ist es überhaupt nicht getan, da muss einer was von verstehen, von den elektrischen Geheimnissen. Aber es tut und ist neu zugelassen vom zuständigem Amt, der Bundesnetz-Agentur.

Auch unsere DG hatte eine Aufrischung notwendig. Sie wollte besser gebremst werden. Na also, neue Bremsbeläge kosten nicht die Welt und ein neuer Betätigungszug war auch noch drin.

All das konnten wir bis Mitte Januar erledigen. Gut waren dabei auch die wiederholt angesetzten Arbeitstage samstags, was effektiver ist, als viele kurze Abendbesuche unter der Woche.

Die Transportanhänger werden dann im Laufe des Jahres, je nach Stempel, dem TÜV vorgeführt.

Ja, nun noch alles im Befundbericht notiert, freigegeben durch die Freigabebescheinigung im Bordbuch und zu guter Letzt das Amen des Prüfers des Luftfahrttechnischen Betriebes Fa. Sammet am 17. März. Dann kann ein Klasse Flugwetter 2018 auf uns zukommen.

Bis dahin hat unser Werner seine Rettungsfallschirme, inclusive eines neu gekauften Schirmes, prüfen lassen und gepackt.

Also, los geht's.

Hans wünscht allen Kameraden guten Flug



Wir machen den Weg frei.

**KULTURFORUM SCHORNDORF:
VORTEILSANGEBOT FÜR BANKIERS***

Als Bankier erhalten Sie im Vorverkauf und an der Abendkasse einen Nachlass von 10 % auf alle Veranstaltungen des Kulturforum Schorndorf. Weitere Informationen unter www.volksbank-stuttgart.de/kulturforum.



Der erste Versuch Jochen Elser (16.12.2017)

Hallo meine lieben Leser!

Es ist gerade Vorweihnachtszeit, es läuft Stille Nacht im Fernsehen und ich schreibe über eines meiner prägenden Erlebnisse im Segelflug. Was für ein Kontrast...

Springen wir ins Jahr 2012.

Ein Plan

Anlass waren eigentlich die vielen Geschäftsflüge nach Barcelona. Bei den Flügen im Verkehrsflugzeug sah ich ständig im Süden die Alpen direkt an uns vorüberziehen. Immer wieder fragte ich mich wie es denn wohl wäre dort entlang zu fliegen. Ob es vielleicht mit dem Segelflugzeug möglich wäre bis nach Barcelona zu fliegen? Bei Hammerwetter, also einer Nord-Ost-Wetterlage, mit Rückenwind und dazu noch die von Ost nach West wandernde Sonne, die den Flugtag verlängern sollte vielleicht gar nicht so abwegig?

Klar, dass ich im Pc_met, also meinem Wetter-/Flugplanungssystem, immer wieder ein paar Routen von Aalen nach Barcelona eingab. Zu meinem Erstaunen gingen die besten Routen nicht durch die westlichen Alpen, sondern immer entlang des Schweizer Juras. Danach schien es am besten je nach Flugwetter südlich oder nördlich um Lyon herum nach Frankreich und danach in die Pyrenäen zu fliegen. Unglaublicherweise gab es tatsächlich ein oder zwei Tage im Jahr an denen das mit meinem Mosquito an einem einzigen Flugtag möglich schien. Zu diesem Zeitpunkt habe ich mich auf das Pc_met blind verlassen, da ich damit extrem gute Erfahrungen mit meiner Streckenplanung in Deutschland gemacht hatte. Bei einem 8 h-Flug war eine um +/- 15 min genaue Ankunftszeit bei geschickt gewählten Parametern völlig normal. Ich muss leider dazu sagen, dass ich nach dem Umstieg von Pc_met auf das neue Vorhersagemodell eine solche Genauigkeit nicht wieder erlebt habe, schade. Aber zu dieser Zeit ging das noch. Also gut, träumen darf man ja, ich plante und plante und plante...

Die aus meiner Sicht kritischen Punkte waren die Querung des Rhonetals und der Einstieg in die Pyrenäen. Das Rhonetal, weil dort grundsätzlich wenig Thermik ist und der Einstieg in die Pyrenäen, weil dort bei Süd-Ostwind natürlich üble Staubewölkung vorherrschen sollte. Zudem bläst dort im Frühjahr ein extremer Nord-Südwind in Richtung Leucate und Perpignan. Die Surfer freut es, den Segelflieger natürlich nicht so sehr.

Also gut, der Tag kam an dem Pc_met sagte "es geht bis in die Pyrenäen nach Cerdanja". Es war der 16. Mai 2014.

Für eine nicht gerade unwahrscheinlichen Außenlandung in Frankreich hatte ich vorgesorgt. Zufällig führen ein paar Kollegen genau an diesem Tag mit ein paar Testfahrzeugen von Barcelona nach Stuttgart zurück, kamen mir also genau entgegen. Die hätten mich dann in Frankreich aufgelesen. Meinen Flieger hätte ich eben später geholt. Eigentlich keine schlechten Voraussetzungen :-). Keine Frage was zu tun war: Los geht's. Verrückt, aber was soll's, so etwas muss man eben auch mal machen und fertig. Wer's nicht versucht hat, hat etwas verpasst, das weiß ich jetzt...

Die Vorbereitung

Natürlich erfordert so ein Trip schon etwas mehr Courage, die ich auch erst sammeln musste. Ich sagte mir: "Wenn du außenlandest dann möglichst in Deutschland, das wird weniger stressig". Also früh starten, Risiko in den Morgen verlagern. Wie sich später zeigte ist diese Einstellung leider falsch. Eine konsequente Planung ohne Komfortpolster ist eben das Wichtigste. Sicherheit Maximum, Komfort Minimum. Sonst ist das Unternehmen gefährdet.

Also abends noch einen Schlepppiloten organisiert, netterweise hat sich jemand bereit erklärt morgens eine kurze Arbeitspause im UL-Betrieb an Flugplatz Aalen einzulegen und mich nach oben zu ziehen. Also am 16. Mai früh um 7 gemütlich nach Aalen fahren. Natürlich war die Aufgabe Nr. 1 nicht nur an

alles zu denken, sondern vor allem die Nerven zu beruhigen. Ein bisschen Ablenkung hatte ich allerdings schon bei einem kleinen Plausch auf dem Turm: Die fanden es doch schon extrem interessant mit einem Mosquito ohne Motor solch eine Strecke anzugehen :-)

Der Flug

Start im F-Schlepp!!! Wir hatten vorher abgesprochen, dass der Schlepppilot mich auf maximale Höhe über die Wolken schleppen sollte in Richtung der Schwäb-ischen Alb, also auf deutlich über 2500 m. Ich



kann nur sagen, ein gigantisches Erlebnis! 1000 m über den Wolken, Sicht bis zu den Alpen, totale Ruhe.

Dann ausklinken und Abgleiten nach Blaubeuren. Eigentlich war klar, dass ich dort mit Rückenwind und ein paar Hundert Metern über Grund ankommen werde und dort auf jeden Fall ein Bart (Aufwind) stehen

würde. Und tatsächlich nach einer halben Stunde im Gleitflug ertönte das erlösen-de Piepsen des Varios, Knüppel nach links und es ging hoch! Dann weiter der Schwäbischen Alb entlang. Eigentlich hatte der Wetterbericht vorhergesagt, dass die Basis (Wolkenuntergrenze) langsam ansteigen würde und ich somit in Richtung der westlichen Alb auch genug Platz zwischen Wolken und Boden haben würde. Nur leider war nach kurzer Zeit klar, dass zwar der Boden immer mehr anstieg, die Wolkenuntergrenze aber keinesfalls stieg. Das war nicht gut. Da mein Mosquito eigentlich ein Super Flieger knapp über der Grasnarbe war, flog ich dennoch weiter. Der mäßige bis starke Rückenwind schob mich zusätzlich gemütlich über die Alb. Dann wurde es aber doch immer enger. Bei Albstadt waren eigentlich nur noch 300 m Platz zwischen Boden und Wolkenuntergrenze, also definitiv keine Möglichkeit mehr zu spielen. Als ich dann an die Albkante kam konnte ich zwar schon Frankreich sehen und dort auch richtig schöne Wolken erkennen, aber dazwischen leider nahezu nichts. Aber das war nicht das Problem, da wäre ich schon durchgekommen, aber die Basis war extrem tief und ich flog in 200 m über Grund... Nicht gut. Damit war eigentlich klar, dass der Plan nicht wirklich aufgehen sollte.

Zu früh gestartet - Mist. Also was tun? Den Flugplatz am Klippeneck konnte ich nicht mehr erreichen, der war schon fast über mir.

Rottweil im Tal ging vielleicht noch, aber nicht ohne Tricks. Dann war also erst mal "Kunstflug" angesagt. In 100 m



Höhe über die Albkante ins Lee und schauen ob ich in dem potentiellen Abwindgebiet doch noch eine Aufwindlinie finden konnte. Ein bisschen Geduld und Vertrauen und da war sie :-). Mit viel Gefühl die Linie entlang gesurft und dann mit ausreichend Höhe nach Rottweil abgebogen und dort gelandet. Na ja, 900 km Flugstrecke waren es leider nicht, eher 100 km ;-). Aber was soll's, netter Versuch. Die Analyse war klar: Frühstart. Eine Stunde hätte es sicher nach Frankreich gereicht.

Nicht das Ende

Aber macht nichts. Eine Außenlandung an einem fremden Platz ist immer ein besonderes Erlebnis, so auch hier: Ein total leerer Platz und eine nicht besetzte Fliegerwirtschaft. Und nicht zu vergessen: Schönes Wetter. Ja gut nach einer Stunde kam dann doch zufällig jemand vorbei der mir half meinen Mosquito die 500 m der Bahn entlang zum Start zu schieben.

Ein netter Mensch mit dem man sich gut unterhalten konnte und von dem ich einiges über die Fliegerei in dieser Gegend erfuhr.

Er organisierte dann auch einen Schlepppiloten aus Winzeln-Schramberg, der mich dann 2 h später wieder in die Luft beförderte.

Natürlich war es da zu spät, um den Plan "Spanien" (ja Spanien) weiter zu verfolgen. Also ging's nach dem zweiten Flugzeugschlepp an einem Tag gegen den Wind zurück nach Aalen.

Der Schlepppilot aus Schramberg und ich verabschiedeten uns in der Luft und ich flog wieder. Am Anfang richtig gut, dann aber völlig unkonzentriert, da die Luft irgendwie 'raus war. Und unfassbarer Weise befand ich mich plötzlich schon wieder in der unteren Etage knapp über der Grasnarbe. Und das auch nicht mal in Reichweite eines Platzes. Auf den Flugplatz Blaubeuren fehlten mir nur 100 m Höhe, auf den Platz in Seissen kurz davor sogar nur 50 m. Aber wie das so ist: Komfort nein - Sicherheit ja, die Entscheidung war klar: Die Wiese davor sollte mein nächster Stop sein, das war natürlich etwas blöde...

Noch ungünstiger war, dass im Endanflug plötzlich zwei Reihen schöner Pfosten auftauchten die für meine tierischen Fliegerkameraden die Mäusebussarde gedacht waren. Abstand vielleicht 30 m. Bei 15 m Flügelspannweite meines Mosquito natürlich etwas eng um dazwischen zu landen. So ein Mist.

Also zielte ich gut, landete dennoch genau dazwischen auf der Wiese und kam leider etwas schräg. Mit dem Ergebnis, dass ich mit meiner linken Tragfläche genau auf einen

der Pfosten zu hielt - nicht gut. In einer Reflexbewegung legte ich dann aber die linke Fläche ab und drehte mich um meine eigene Achse, stand dann verkehrt herum da, keine 50 m vor dem nächsten



Pfosten. Das war definitiv knapp. Das wäre sehr teuer geworden und sicher keine schöne Sache für meinen sonst super zuverlässigen Mosquito. Glück gehabt :-)

Ein Ausflugstag in Seissen

Aber was soll man tun? - einen Rückholer anrufen natürlich! Günther saß wohl gerade mit seiner Frau beim Spargelessen. Aber netterweise erklärte er sich bereit mich vom Acker zu holen. Immerhin bedeutete das für ihn von Schorndorf nach Aalen zu fahren, danach nach Blaubeuren, Einladen, wieder dieselbe Strecke zurück. Richtig weit eben.



Und ich durfte in der Zwischenzeit warten. Oder die Gegend erkunden. Ich entschied mich für das zweite. Urlaub in Seissen eben. Den einen Kilometer bis zur Ortschaft hatte ich schnell hinter mir. Dazwischen noch einige Pferde auf der Weide, die man im Ballungsraum Stuttgart auch eher selten so nahe und so in Ruhe zu sehen bekommt. Im Ort gab es einen richtig netten Italiener, "Trattoria Doline", der sogar geöffnet hatte.

(<https://de-de.facebook.com/trattoriadoline.de/>) Natürlich wenig Betrieb tagsüber unter der Woche, aber ein wirklich schönes, modernes Ambiente mitten auf der Schwäbischen Alb. Der Besitzer war ebenfalls sehr mitteilksam, so erfuhr ich auch noch einige Details. So z. B., dass die sehr modern anmutende Kegelbahn auch gut genutzt wurde und die zwei Esel Bruno und Clarissa auf der Wiese nebenan (schon wieder Tiere) auch zum Restaurant gehörten, usw. Und obwohl genau vor dem Eingang der Pizzeria ein Schild "Füttern verboten" stand, war das Essen auch sehr gut. Also alles in allem eine richtig prima Mittagspause.

Als ich zurück zu meinem Flieger kam war erst einmal Sonnenbaden angesagt. So gut es eben ging bei 15°C und "heiter bis wolkig". Aber es war schon sehr entspannend - in meiner Lieblingswarteposition - auf dem Tragflügel, neben dem Tragflügel, unter dem Tragflügel, ich hatte ja mehr als genug Zeit.

Ach ja, wer nun meint, "der arme Tragflügel", dem kann ich nur sagen: Den habe ich selbst lackiert, der hält mich mit absoluter Sicherheit aus, und wenn wider Erwarten doch einmal Macken drin



sind poliere ich die eben wieder heraus, das mache ich doch gerne. Das ist schließlich mein Hobby ;-)

In der Zwischenzeit bekam ich dann natürlich doch auch hin und wieder Gesellschaft. Irgendwie auch nachvollziehbar - es passiert schließlich auch nicht alle Tage, dass ein Mensch auf einem Flieger am Straßenrand sitzt.

Irgendwann kam dann auch mal die Bäuerin, der die Wiese gehörte vorbei. Wir unterhielten uns vorzüglich über ihre Landwirtschaft und ihren Gemüsegarten, den sie sehr mochte. Immerhin alles wohl noch

sehr viel Handarbeit, was ich auch nicht erwartet hatte. Zu guter Letzt gab sie mir noch einige Tips für meinen etwas leidenden Rasen bei mir zuhause und hatte dadurch auch etwas Abwechslung am Nachmittag.



Also, wenn ich nun alle Erlebnisse an dem einen Tag in Seissen Revue passieren

lasse, muss ich sagen, es fällt mir schwer zu erklären, warum man den Urlaub unbedingt in Mallorca verbringen muss ;-)

Rückfahrt

Kurz vor Sonnenuntergang kamen dann auch Günther mit seiner Frau an. Leider war es doch auch nicht ganz so einfach gewesen, mich nach 3 h Fahrt dort auf der Wiese zu finden. Und mein Segelflughänger glänzte auf dem Weg dorthin auch nicht gerade durch Bedienerfreundlichkeit und schon erst recht



nicht durch besonders hohen Fahrkomfort auf der holprigen A7...

Aber glücklicherweise konnten wir meinen Mosquito ohne Schwierigkeiten verladen und nach Aalen zurückfahren. In der Dunkelheit kamen wir in Aalen an und vertilgten noch das Rückholermenü,

das sie sich mehr als verdient hatten.

Für mich war das ein super Erlebnis, ein toller Tag und wie ich denke, die Initialzündung für weitere Reisesegelflüge. Allerdings gab mir die Erfahrung mit den Mäusebussardpfosten und die beschwerliche Rückholertour von Günther und seiner Frau doch auch zu denken. Damit war klar: Ein Flieger mit Motor musste her. Auch wenn's super Spaß macht: Zu viele Außenlandungen und Rückholaktionen sind auf Dauer doch etwas zu belastend, sowohl für die Nerven der anderen, als auch für die eigenen!

Streckensegelflug einmal anders

Nachdem das Fluglager der FG Schorndorf in Aalen wie jedes Jahr genau an dem Datum festgelegt wurde an dem ich aufgrund unserer Vertreterregelung in der Arbeit nicht dabei konnte – in der ersten Ferienwoche, musste ich mir leider eine andere Alternative suchen.

Eigentlich wollte ich nach Villacastin um dort mit Roland das gute Flugwetter im sommerlichen Spanien zu nutzen. 3 Wochen Urlaub hatte ich schon mal eingeplant. Aber auf 3 Tage Autofahrt hin und 3 Tage Autofahrt zurück und das auch noch mit Anhänger hatte ich wirklich nicht die geringste Lust. Also warum nicht hin- und zurück fliegen, das dauert im besten Fall auch nicht so viel länger? Am besten wenn es gerade mal Ostwind hat, so der Plan - leider hatte ich nicht wirklich mit dem Wetter im Sommer 2017 gerechnet. Ständig 15-20 km/h Westwind! Also werden aus 20 h Segelfliegen bis Villacastin dann schnell mal 25 h. Und Spaß macht es mit Gegenwind auch keinen...

Also plante ich kurz entschlossen um. Bei Westwind fliege ich eben nach Osten. Nach Budapest wollte ich schon lange mal. Aber dann war mein Anspruch schon "auf einen Rutsch". 650 km sollten an einem guten Tag mit Rückenwind gehen.

Als ich die Strecke etwas näher unter die Lupe nahm war klar: Die Herausforderung war weniger der Segelflug an sich, sondern mehr der Flug über drei Länder und die unglaublich vielen Kontrollzonen, die ich nicht wirklich umfliegen konnte. Zwei Möglichkeiten: Nördlich oder südlich um Wien herum. Ich entschied mich für südlich. Wiener Neustadt auf der südlichen Route eignete sich gut als Ausweichlandeplatz wenn es doch nicht reichen sollte. Dann kam der wichtigste Teil: Einen Tag Abstimmung mit der Flugsicherung. Flugplan aufgeben, Infos einholen usw. Die Kollegen in Langen waren aber sehr hilfsbereit. Ohne sie wäre ein derartiger Flug sicher nicht so einfach möglich gewesen.

Erster Tag

Am 13. Juli war es dann soweit: Der Wetterbericht meldete "grün" - besser gesagt die Streckenplanung von Topmeteo in Seeyou zeigte eine machbare Strecke bis Budapest. Früher hatte ich meine Flugstrecken immer mit Pc_met geplant, was auch prima funktionierte. Seit der Modellumstellung vor einigen Jahren habe ich aber keine guten Erfahrungen mehr sammeln dürfen. Daher gab ich jetzt Topmeteo in Seeyou eine Chance. Alle anderen Wetterberichte zeigten ebenfalls gutes Segelflugwetter, gute Basis, 4/8, gute Steigwerte über die gesamte Strecke was mich zusätzlich beruhigte.

Start in Aalen mit vielen anderen Kameraden des LSR welche alle das gut vorhergesagte Flugwetter erwarteten. Dann kam schon nach dem Start postwendend die Ernüchterung: Es trocknete ab, kaum mehr eine Wolke am Himmel. Die letzten Wolken standen plötzlich alle 10 km südlich im Luftraum von München - unerreichbar. An einem normalen Flugtag wäre ich nach 30 min umgekehrt, zurück nach Aalen geflogen und hätte den Flugtag abgehakt. Aber nicht so an diesem Tag. Wer ein Ziel hat fliegt besser: Ich hangelte mich im Blauen mit 800 m Basis über Grund am Luftraum München entlang bis zum Bayerischen Wald. <https://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/flightinfo.html?flightId=1022999135>. Das waren immerhin 200 km. Unglaublich, aber damit war mein Schnitt natürlich nicht mehr der Rede wert:



65 km/h. Mein Ziel Budapest noch zu erreichen schien damit natürlich auch kaum mehr erreichbar.

Der Einstieg in den bayrischen Wald war etwas kitschig, da ich mit niedriger Basis ankam und mich

dann erst einmal über die Gipfel hocharbeiten musste. Die Wolkenstraßen standen leider zu weit nördlich, sodass ich auch da wieder mit wenig Bewölkung und 500- 800 m über Grund klar kommen musste. Dafür lief es ab Freystadt super bis Wien. Eine einzige Wolkenstraße bis Wien und endlich ein guter

Schnitt von 100 km/h! Zudem war ich ab der österreichischen Grenze wieder in direktem Kontakt mit der Flugsicherung was die Sache sehr angenehm gestaltete.

Leider hatte ich Budapest als Ziel wohl unterbewusst schon abgeschrieben. Als ich dann hinter Wien wieder blitzblauen Himmel ohne Wolken sah, war meine Entscheidung gefallen: Landung in Wiener Neustadt Ost - der Segelflugplatz Wiener Neustadt West ist unter der Woche wegen Militärbetrieb nicht geöffnet. Ehrlich gesagt war das wahrscheinlich eine Fehlentscheidung: Mit dem auffrischenden 25 km/h Rückenwind, 1700 m Basis und noch übrigen 2,5 Stunden hätte das schon für die restlichen 210 km reichen müssen. Und nördlich von Wien gab es auch jede Menge Wolken...

Keine Ahnung, aber ich denke, die Vorstellung in Wien einige Tage zu verbringen, war verlockender, da wollte ich schon länger mal wieder hin. Außerdem machte es mir extrem viel Spaß nach der Freigabe der Flugsicherung mit Vollgas mitten durch den Wiener Luftraum zu brettern. Vor Wiener Neustadt musste ich wegen anfliegendem Linienverkehr sogar noch 600 m Höhe mit den Klappen vernichten, unter der Wolkenstraße war Sinken auch bei 200 km/h nicht möglich.

Ein kleiner Faux pas war dann noch das Herausrutschen meines Headsetsteckers kurz vor der Landung, wodurch ich kurz



keinen Funkkontakt mehr hatte. Als ich das im Queranflug auf Wiener Neustadt Ost gerade noch merkte, war der Platzkontrolller schon sehr überrascht und gab an das vor mir gerade gelandete Motorflugzeug in Wiener Dialekt die Anweisung: "Schoorschi stoart durch! Do is aaner kompleed foolsch hial!"

Aber kein Problem, am Boden stellten wir fest, dass schon alles richtig gelaufen war, da er von der Flugsicherung meinen Flugplan erhalten hatte, in dem ich ja seinen Flugplatz als Alternate angegeben hatte ;-) Ansonsten waren die Kollegen dort sehr hilfsbereit und halfen mir, meinen Flieger auf eine Wiese am Ende der Piste zu parken. Der Platz selbst ist sehr schön, eigentlich jedoch nur für Motorflugzeuge ausgebaut, da

die Segelflieger in Wiener Neustadt West ihre Heimat haben. Diesen Platz müssen sie sich allerdings mit dem Militär teilen, weshalb er nicht so einfach anzufliegen ist, schon gar nicht unter der Woche. In Wiener Neustadt Ost ist dagegen immer viel



Betrieb, da hier auch Diamond Aircraft seinen Hauptsitz hat, wie ich feststellen konnte. Dort läuft alles etwas professioneller ab, auch das Fliegerputzen ;-)

Die Dame der Flugplatzkontrolle verwies mich auch auf ein interessantes Museum namens "Aviaticum" direkt im Gebäude der Flugsicherung. Dort fand ich eine beinahe unglaubliche Anzahl an historischen Flugzeugen. Leider ist das Museum jedoch in der Auflösung begriffen. Ein sehr nettes preisgünstiges



Hotel (38 Euro incl. Frühstück) praktisch direkt am Zaun des Flugplatzes gelegen konnte sie mir auch gleich empfehlen: Hotel Steinfeld <http://www.hotel-steinfeld.at/inhalt.htm>. Damit war ich erst einmal versorgt... Oder doch nicht? Natürlich, etwas zu essen wäre auch nicht schlecht. Dafür gab es

gleich ein super Steakrestaurant nebenan: <https://www.hollers.at/>. Eine schöne kleine Terrasse, leckeres Steak und rustikal-edles Ambiente, das allerdings auch seinen Preis hatte... Alles in allem ein gelungener Flugtag. Ich hatte fast vergessen, dass ich ja eigentlich woanders hinwollte.

Zweiter Tag

Klar, in Wien ist man nicht nur zum Fliegen... Nach dem guten Frühstück im Freien auf der Terrasse und meinem Staunen über den angenehm entspannten Wiener Dialekt, der hier überall zu hören war, ging's auf nach Wien. Mit dem Bus, der 100 m vom Hotel entfernt abging zum Bahnhof und von dort ca. 1 h bis Wien Innenstadt. Die Zugfahrt gestaltete sich sehr abwechslungsreich, da ich nicht der einzige Tourist war: Nach einigen Vermittlungen zwischen deutschsprachigen Einheimischen und einem englisch-, bzw. spanisch sprechenden Paar aus Südamerika auf dem Weg nach Salzburg erhielt ich einen kleinen einstündigen Spanischkurs (in Wien!). War prima, vielen Dank an Adriana und Fernando! Nach einem herzlichen "Buen viaje!" ging es weiter.

In Wien angekommen war klar was ich sehen wollte: Die Hofburg und das Kaffee Sacher, die meisten anderen Sehenswürdigkeiten kannte ich schon aus früheren Reisen. Zunächst saugte ich ein bisschen Wiener Innenstadt in mich auf. Zum Teil eine Großstadt wie viele andere, aber immer wieder doch sehr schöne Ecken, romantische Gässchen und typische Wiener Attribute wie prächtige Fiaker. Vom Museum der



Hofburg war ich etwas enttäuscht. Mir war nicht bewusst, dass das einzige Thema dort die Freimaurerei ist. Aber dennoch, wer sich dafür interessiert ist dort absolut richtig. Das Kaffee Sacher ist natürlich immer eine Reise wert. Die Sachertorte schmeckt dort doch noch etwas anders als zuhause und der Schwarze Kaffee mit der Sahne darauf ist exorbitant lecker! Zusammen nennen die Verantwortlichen im Sacher das dann "Herrendeck". Damit ging der Tag auch schon zur Neige und ich fuhr zurück nach Wiener Neustadt. Auf dem Flugplatzgelände gibt es auch eine nette Fliegerkneipe, die gut besucht war. Für günstiges Geld genehmigte ich mir dort noch ein riesiges Wiener Schnitzel!

Nun war die weitere Flugplanung angesagt. In Budapest war ich ja noch nicht, aber da immer



noch ziemlich starker Westwind angesagt war, wollte ich eigentlich lieber wieder Richtung Aalen zurück fliegen. Mit Schrecken stellte ich jedoch fest, dass eine Front mit starkem Wind vorher gesagt war. Und das mit dem Flieger im Freien... Er war zwar verzurrt, aber sicher nicht perfekt. Mit etwas mulmigem Gefühl ging ich ins Hotel. Der Wind wurde stärker, stärker und stärker... Ich überlegte, wie stark die Böen wohl sein müssten, um den Flieger loszureißen. Nachts um 1 Uhr hielt ich es nicht mehr aus und lief im strömenden Regen die 1000 m Piste entlang zum Flieger und verzurte ihn noch etwas mehr...

Tag 3

Gut, passiert ist nichts. Der nächste Tag war nicht fliegbar und ich nutze die Zeit den Flieger besser unterzubringen. Da Wochenende war, war Diamond Aircraft geschlossen. Aber der ortsansässige Motorflugverein war aktiv und gewährte mir Unterschlupf in seinem Hangar. Die freundlichen Fliegerkameraden halfen mir noch, meinen Ventus die 1000 m von der einen Seite der Piste auf die andere Seite zum Hangar zu ziehen, Taxiing mit dem Segelflieger ist etwas gewöhnungsbedürftig... Und da sie abends noch einen Grillabend geplant hatten, wurde ich auch noch flugs eingeladen und konnte mich direkt von der super Wiener Gastfreundschaft überzeugen. Eine sehr sympathische Runde mit vielen Fliegern und deren Frauen/Freundinnen, überwiegend natürlich aus Wien. Aber es gab auch einige Flieger aus Deutschland, die es dort geschäftlich oder zu Besuch hin verschlagen hat. Doch es war „Zeitiges ins Bett gehen“ angesagt, da der Wetterbericht für den nächsten Tag Flugwetter vorhersagte.

Rückflug

Am nächsten Morgen zeigte sich das Wetter von seiner besseren Seite. Strahlender Sonnenschein. Aber leider, wie alle Tage vorher auch, mit Gegenwind aus Richtung Aalen. Außerdem sollte nach der Vorhersage von Topmeteo die Strecke um Linz herum kaum fliegbar sein. Südlich durch die Alpen ging auch nicht, da die Basis sehr tief war. Die Streckenberechnung zeigte zwar



einen fliegbaren Weg über die Südseite der Alpen bis Bozen, dann Innsbruck und zurück. Aber mein Vertrauen hielt sich in Grenzen bei Gegenwind und einer Gesamtstrecke von 700 km. Also direkt nördlich oder südlich Linz an vorbei und evtl. dort eine Zwischenlandung mit Übernachtung oder wenn ich zu langsam sein sollte auch in Landshut.

Nach der Verabschiedung von den Fliegerkameraden, von denen einige am Sonntag auch zum Fliegen gekommen waren, ein "erhebender" Start auf der 1080 m langen Motorfluggpiste in Richtung der Voralpen unter dem Wiener Luftraum durch. Mit meinem Flugplan fühlte ich mich gleich gut aufgehoben bei den Wiener Kontrollern. Es fliegt sich einfach angenehmer mit Flugplan... Die Landschaft war überwältigend, Hügel des Voralpenlandes, wie frisch gewaschen. Immer dem leicht ansteigenden Gelände nach Mariazell folgend bis ich hinter der höchsten Erhebung an der Kante zum weiten Donautal südlich Linz weiterfliegen konnte <https://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/flightinfo.html?flightId=1287454693>. Schnell wurde mir klar, warum der Wetterbericht unfliegbares Wetter bei Linz vorhergesagt hatte: Eine riesige Abdeckung und eine niedrige Basis vor Linz machten einen direkten Flug unmöglich. Das hieß, im Zick-Zack vorsichtig im Alpenvorland hin und her bei 300 bis 500 m über Grund - stark gewöhnungsbedürftig für mich. Aber es ging gerade so und mit viel Zeit und einem Ziel vor Augen geht vieles leichter.

Richtung Deutschland wurde das Wetter aber zusehends besser und besser. Ab der Grenze nach Bayern super Wetter! Das war eine schöne Belohnung für die Mühen zuvor. Wieder ein völlig ent-

spanntes Vorwärtskommen bei hoher Basis, guten Steigwerten und schönen Cumuli soweit das Auge reicht! Also Gas gegeben und, ich hätte es wirklich nicht erwartet, kurz nach 18 Uhr die Landung in Aalen :-)



Wieder ein sehr erlebnisreicher und eindrucksvoller Flugtag zum Schluss!

Spanien war es zwar nicht, aber was will man eigentlich mehr als das Erlebte?

Auch das kommt vor

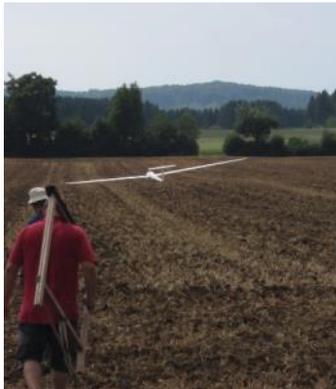


Samstag, 08.07., gutes Flugwetter wird vom Wetterdienst versprochen. Der Flugplatz ist am Startplatz 27 gut belegt. Manfred hat seinen Ventus aufgebaut, Andi ist mit dem Discus schon gestartet. **Manfred macht sich zum Start fertig, sitzt in seinem Flieger, im Hintergrund sieht man gute Thermikwolken** und Klaus startet mit der DG 101 anschließend. Aber bald verschlechtert sich das Wetter: dicke Gewitterwolken ziehen rasch auf. Wer jetzt zu weit vom Flugplatz entfernt fliegt, kann ein Problem bekommen.

Andi und Klaus fliegen zusammen die „übliche“ Flugroute nach Osten zum Zementwerk Harburg. Ein Blick nach Südwesten zeigt aber, dass aus dieser Richtung dicke, hochreichende CBs herangeweht werden. Die Strecke zurück zum Flugplatz ist durch starken Regen nicht mehr zu sehen. Also per Funk: „Andi, ich flieg zurück, nach Süden zur Donau und dann nach Westen, um das Gewitter zu umfliegen“.

Nach rund 30 Minuten hören wir im Funk Manfred's Meldung, dass er nördlich von Kössingen auf den Acker musste – Außenlandung. „Bitte holt mich“.

Über Giengen umfliegen wir das Gewitter und fliegen nach Norden zum Flugplatz Elchingen zurück. Dort hat der starke Regen aufgehört und wir konnten normal landen.



- Start
- Anhängen vorbereiten
- Hilfsgeräte zum 200 m entfernten Flieger tragen



- Leitwerk und Ansteckflächen abbauen

Flieger aufräumen, Manfred's Ventus-anhänger ankuppeln und nach Kösin-gen fahren.

Jetzt beginnt harte Arbeit: Anhänger für das Einladen des Fliegers vorbereiten. Hilfsgeräte für den Abbau zum Flieger tragen. Leitwerk und Ansteckflächen weg, und zum Anhänger bringen, zurück zum Flieger, Flächen entriegeln, nacheinander abziehen und die ca 200 m zum Anhänger tragen. Sylvia sichert in der Zwischenzeit die zweite Fläche.

Der Rumpf muss zur anderen Seite, nach Westen, transportiert werden, weil dorthin das Gelände leicht ab-schüssig und der Acker frisch



- Sylvia sichert die zweite Fläche

umgepflügt ist. Deshalb muss der Anhänger zuerst außenherum nach Westen versetzt werden. Glücklicherweise ist der starke Regen knapp nördlich dieses Ackers vorbei gezogen, so dass der Außenlandeacker trockengeblieben.

Total verschwitz und erschöpft waren wir und der Ventus eingeladen und so konnten die 10 Kilometer zum Flugplatz gefahren werden. Natürlich gab Manfred noch am Abend ein Rückholeressen aus.

Fluglager 2017

Das Wetter war gerade in dieser Woche zum Segelfliegen nicht besonders gut. Deshalb waren auch nur wenige Piloten auf dem Flugplatz Elchingen. Die Segelflugwettervorhersage war ganz annehmbar, nur das Wetter hat sich nicht daran gehalten. Einmal waren alle drei Flieger so gegen 11 Uhr vorbereitet und sogar schon zum Start gebracht.



Wir warteten auf die Sonne in einem blauen Loch, aber man sieht es ja auf dem Foto: es wurde immer bedeckter. Aber jetzt wieder, ohne zu fliegen, einpacken – nein. So machten wir eben einen langen F-Schlepp und sind wenigstens die Höhe abgeflogen.

Weil der nächste Tag dann auch noch nass war, wollten wir sogar von Campingplatz abreisen. Da hatte

Manfred , wie so oft, eine gute Idee: Er holte die **DIMONA**, und in einer längeren Regenpause am Spätnachmittag flogen wir nach Nordosten Überland: Nördlingen – Hesselberg – **Altmühlsee** – **Brombachsee** – Altmühltal nach Süden – Donauwörth – zurück nach **Elchingen**.



Das war ein schöner Flug, wengleich die Sicht nach dem Regen nicht optimal war.

Ansonsten war die Flugausbeute im Fluglager bei mir (KW) sehr minimal: Drei Flüge mit Zeiten von 0:21 , 0:25 und zum Abschluss mit dem TWIN 3:08 Flugstunden. Den anderen sechs Piloten ging es nicht viel anders.

K. Woitaschek

Abteilung Modellflug

Abteilungsversammlung am 23. Februar 2018 in der „Sonne“. (Das Protokoll kann beim Schriftführer eingesehen werden.)



Hier steht nur eine Kurzform.

Daniel Knapp berichtet von der Abteilung Modellflug, die derzeit 89 Mitglieder hat. Die obligatorischen Veranstaltungen fanden wie immer statt, jedoch waren es weniger Veranstaltungen als 2016. Es gab keine Pflichtarbeitsstunden sondern Arbeiten auf freiwilliger Basis, was insgesamt gut funktioniert hat.

Bei der Jugendgruppe gab es personelle Änderungen.

Der Heliwettbewerb fand erfolgreich und personalschonend in Kombination mit der SchoWo statt.

Der Indoor-Motorflug ließ dieses Jahr etwas nach und beim Modell-Segelflug sinkt die Flugbeteiligung auf dem Platz seit etwa 2 Jahren. Sunrise und Saalflugwettbewerb mit ca. 7 Teilnehmern haben sich etabliert.

Beim Saalflug gibt es jährlich 8 Trainingstermine. Der Baukurs Saalflug bei VHS in Schorndorf lief mit 6 Teilnehmern im Frühjahr.

Kassierer Johannes Behr erläutert im Kassenbericht das deutliche Plus in 2017 von ca. 2.000,- Euro. Die Veranstaltungen brachten jeweils mehrere hundert Euro.

Die Abteilung Modellflug wählte Björn Hempel zum 1. Vorsitzenden und Johannes Behr zum Kassierer.

Die weiteren Personen in Ämtern sind mir nicht bekannt, da das Protokoll der Abteilung Modellflug bei Redaktionsschluss leider nicht vorlag, so dass hier bei Interesse, wer welches Amt übernommen hat, auf das Protokoll beim Schriftführer verwiesen werden muss.

Ausstellung

Alle zwei Jahre gibt es diese Ausstellung der Modeller der Fliegergruppe Schorndorf in der BarbaraKünelin-Halle.

Sonntag, 4. Februar: Ausstellung der Modell- und Segelflieger

Eine Fokker DR 1 als Highlight

SCHORNDORF. Die Schorndorfer Modell- und Segelflieger veranstalten am Sonntag, 4. Februar, 11 bis 17 Uhr, eine Ausstellung in der Barbara-Künelin-Halle in Schorndorf.



Das Highlight in diesem Jahr ist zweifellos ein rohbaufertiger und teilbespannter Dreidecker Fokker DR 1 im Maßstab 1:1 mit 5,80 Meter Spannweite von Achim Engels aus Wäschenbeuren. Übrigens eines von 20 Fokker-Flugzeugen aus seiner Werkstatt, die alle mit den damals verwandten Werkstoffen und Verfahren erstellt wurden. Die „Mikromodellbaufrunde Süd“ bereichern die Ausstellung mit ihren Fahrzeugmodellen 1:87, die sie ferngesteuert durch Modelllandschaften bewegen.

Von zwei Gramm bis 20 Kilogramm und von 20 Zentimeter Spannweite bis sechs Meter reicht das Spektrum des Modellflugs, das zu sehen ist. Saalflug, Freiflug, Segler, Heiß-, Elektromodelle und Kunstflugmaschinen sind dabei, vom Anfängermodell bis zum Welt-

Die rohbaufertige Fokker DR 1 im Maßstab 1:1 von Achim Engels aus Wäschenbeuren ist das Glanzstück der Ausstellung der Fliegergruppe Schorndorf.

Foto: Pressebild

meisterrmodell. Neben den fertigen Modellen werden auch Rohbauten und Einzelteile ausgestellt, so kann man einen Eindruck bekommen, was unter der glänzenden Oberfläche an Technik steckt. Kohle und Kevlar kommen heute vor allem in den Hochleistungsmodellen zum Einsatz.

Die Segelflieger steuern ihren Discus zur Ausstellung bei, hier kann man schon mal probestizen. Die Fachleute der Fliegergruppe Schorndorf informieren gerne über den Einstieg in den Segelflug. Der Hauptgewinn der Tombola ist ein Freiflug mit den Segelfliegern in Aalen-Eichingen.

Der Eintritt für Erwachsene beträgt 2,50 Euro, für Jugendliche bis 18 Jahren 1,50 Euro, und Kinder bis zwölf Jahre haben freien Eintritt. Kaffee und Kuchen gibt es auch.

Infos gibt es auf www.modellflug-schorndorf.de.

Modellflugausstellung



mit Nachbau Fokker Dr.1 3-Decker v. A. Engels

www.modellflug-schorndorf.de

Sonntag **Barbara-Künelin-Halle**
Schorndorf

4.2.

11.00 bis 17.00 Uhr

Sonderauschau: Mikromodellbau

Eintritt: Erwachsene: 2,50 €, Jugendliche bis 18 Jahre: 1,50 € Kinder unter 12 Jahren: Eintritt frei

Parken auf dem Parkdeck kostenlos

So wurde die Ausstellung angekündigt, und hier folgen einige Beispiele, wie es in der Künelin-Halle aussah.

Der Besucherstrom war von 11 Uhr an riesig. Bis 17 Uhr kamen rund 500 interessierte Zuschauer.



Aktivitäten einzelner Modellflieger waren auch zu sehen: Lukas Maurer fliegt ein Hallenmodell mit Elektromotor, das wirklich alles mit sich machen lässt. Im Hintergrund auf der Bühne ist der DISCUS der Segelflieger aufgebaut und man konnte probefliegen.



Günther hat ein Saalflugmodell in der Hand, das von einem Gummimotor angetrieben wird und in der Halle fliegen durfte.



Die Mikromodellbaufreunde zeigten ihre Modelle, Maßstab 1:87, mit Landschaften und Straßen wie in der Realität. Und der Star war die Fokker D1 von Achim Engels, ganz echt, im Maßstab 1:1.



Sunrisefliegen 2017

F1A									
1.	Frank Adametz	Metzingen	(365)	348	322	(307)	331		334
			180	180	180	180	180	900	
F1B									
1.	Thomas Wiesiolek	Herrenberg	272	(201)	302	274	(305)		283
			180	180	180	180	180	900	
2.	Dieter Brehm	BWLV	273	263	289	(245)	(305)		275
			180	180	180	180	189	900	
3.	Bernhard	Schorndorf	242	236	262	(265)	(230)		247
	Schwendemann		180	180	180	180	180	900	
F1H									
1.	o Andre Seifert	Frankfurt/Oder	187	174	(189)	183	165		181
			120	120	120	120	120	600	
2.	s Günter Platz	Schorndorf	52	(51)	129	(132)	131		104
			52	51	120	120	120	463	
3.	s Erhard Poglitsch	Fellbach	97	(116)	(80)	105	101		101
			97	116	80	105	101	499	
4.	s Norbert	MFC	100	78	84	(74)	(105)		87
	Zimmermann	Perouse	100	78	84	74	105	441	
5.	b Michael Mayer	SCS	121	-	-	-	-		-
		Stuttgart	120	-	-	-	-	120	

Sonntagmorgen 6:00 in Welzheim: 5 C, keine Wolke am Himmel, der Fast-Vollmond geht gerade unter, fast ganz windstill. Eine 2 m dicke Bodennebelschicht zieht über das Gelände. Frank Adametz hat als erster sein Modell startklar, da es noch dämmrig ist und die Nebelschicht auch etwas ungeheuer wird, stecke er noch schnell seine Blitz-LED auf das Modell und jagt es auf über 90 m Höhe. Und es ist so windstill, dass er den Flüge über 6 min ausfliegen kann – wie alle anderen Wettbewerbsflüge an diesem Morgen auch. Der Höhenlog und auch die weiteren Flüge zeigen, dass der ganze Wettbewerb ohne Thermikeinfluß geflogen wurde. Da die Wetterlage schon einige Tage stabil auf gutes Wetter mit ganz wenig Wind in der Morgenfrühe hingewiesen hatte, war es schade, dass nicht mehr Teilnehmer (insbesondere in F1A) gekommen waren – so ein Sunrise-Wetter gibt es nicht alle Tage.

Aber immerhin 9 Teilnehmer und sogar 5 Helfer und Fans waren gekommen.

Wie immer gab es anschließend ein zweites Frühstück im Naturfreundehaus.

Viele Grüße
Bernhard



Baden-Württembergische Saalflugmeisterschaft 2017

39. Saalflug-Wettbewerb in Schorndorf

26.11.2017, Brühlhalle in Schornbach, 5,6 m, BW 11/17

F1M (=Beginner)										
1		Offterdinger, Harald	DMFV	9:54	0:10	12:29	13:37	13:47	-	27:24
2		Bundesen, Uwe	Offenburg	13:08	-	13:37	-	-	-	26:45
F1M-L (= Beginner-limited)										
1		Bundesen, Uwe	Offenburg	9:47	-	9:37	-	-	-	19:24
2	1J	Brandstetter, Daniel	Offenburg	1:25	8:44	8:26	8:00	8:35	-	17:19
3		Offterdinger, Harald	DMFV	8:22	8:28	-	-	-	-	16:50
4		Platz, Günther	Schorndorf	7:05	-	7:16	-	7:22	-	14:38
5	2J	Kopp, Maximilian	Offenburg	6:26	7:20	1:26	-	4:40	-	13:46
6	3J	Börsig, Jeremias	Offenburg	1:30	6:05	5:59	-	6:13	4:46	12:18
7	4J	Kipper, Julian	Offenburg	6:24	2:22	-	-	2:13	1:44	8:46
8		Schwendemann, B.	Schorndorf	4:06	-	3:45	4:22	4:17	4:19	8:41
9	5J	Werner, Stefan	Offenburg	3:45	-	2:11	-	4:16	-	8:01
10		Mayer, Michael	SC Stuttgart	0:26	-	4:36	-	-	-	5:02
F1M-TH30										
1		Bundesen, Uwe	Offenburg	5:40	-	5:47	-	-	-	11:27
2		Platz, Günther	Schorndorf	4:10	-	4:16	-	3:50	-	8:26
3		Schwendemann, B.	Schorndorf	3:55	4:15	-	-	-	-	8:10
4	1J	Börsig, Jeremias	Offenburg	3:50	3:45	3:27	1:47	2:30	3:38	7:35
5	2J	Wiesiolek, Jonas	Herrenberg	3:12	3:36	2:50	2:40	-	-	6:48
5		Wiesiolek, Thomas	Herrenberg	2:46	3:23	3:25	-	2:35	-	6:48
7	3J	Kipper, Julian	Offenburg	2:35	3:17	3:28	1:30	2:28	2:22	6:45
8	4J	Kopp, Maximilian	Offenburg	2:00	2:45	3:30	2:49	2:56	3:05	6:35
9	5J	Werner, Stefan	Offenburg	2:39	-	2:46	2:38	1:45	2:27	5:25
10		Schnell, Helmuth	DMFV	2:42	1:45	2:30	0:20	2:05	1:51	5:12
F1D-Mini-Stick										
1		Platz, Günther	Schorndorf	0:33	6:27	6:38	-	-	-	13:05
2		Mayer, Michael	SC Stuttgart	4:26	4:28	3:41	4:43	-	-	9:11
Kondensator (Direktantrieb)										
1		Oehmann, Roland	DMFV	0:38	1:42	1:37	1:07	2:15	1:33	3:57
2		Schnell, Helmuth	DMFV	-	-	-	-	-	-	0

Die Wanderpokale gingen an die beiden Titelverteidiger: **Uwe Bundesen** (Landesmeister Senioren) und **Daniel Brandstetter** (Landesmeister Junioren).

Einige der „üblichen“ Teilnehmer waren in diesem Jahr leider nicht dabei, dafür waren die Offenburgler wieder stark vertreten. Harald konnte sich in diesem Jahr in F1M vor Uwe schieben.

Vielen Dank den Helfern, den Kuchenspenderrinnen und den Teilnehmern für's Mithelfen – und Allen natürlich für's Kommen. Bis zum nächsten Jahr beim Jubiläumswettbewerb: voraussichtlich am 25. Nov. 2018.



Fliegerzeitung 2018



Bernhard

Freiflug (Dieser Text ist aus dem Flyer der Modellbauer. Er kann, komplett mit Bildern, beim Freiflug-Referent B. Schwendemann abgeholt werden)

Freiflug ist die älteste Art des Modellflugs. Im Jahr 1871 flog das von einem Gummimotor angetriebene Flugmodell des französischen Luftfahrtpioniers Alphonse Penaud 60 m weit. Freiflug ist dadurch charakterisiert, dass das Modell nach dem Start durch den Piloten nicht mehr beeinflusst werden kann. Alle Einstellungen müssen vor dem Start so gemacht werden, dass ein erfolgreicher Flug ohne weitere Eingriffe von außen möglich ist. Kurz gesagt: „Wir fliegen schon autonom“.

Die lange Geschichte des Freiflugs bedeutet aber nicht, dass neue Technologien keinen Einzug in den Freiflug gehalten hätten. Glas- und Kohlefaser sowie Kevlar haben Balsaholz und Kieferleisten stark verdrängt, anstelle mechanischer Zeitschalter kommen jetzt oft elektronische Zeitschalter mit bis zu drei Servos zum Einsatz. Das moderne Baumaterial macht die Modelle robuster, auch muss weniger nachgetrimmt werden. Die Elektronik erlaubt komplexere Funktionen.

High-Tech wird also auch im Freiflug eingesetzt. Aber wenn man nicht so tief einsteigen möchte – es geht weiterhin auch klassisch und einfacher.

Logischerweise hat der Pilot auch keinen Einfluss auf den Landeort. Damit ein Modell in einer Thermik aber nicht auf Nimmerwiedersehen verschwindet, beendet die Thermikbremse den Flug durch das Hochklappen des Höhenleitwerks. Hier sind mittlerweile auch „Funktbremsen“ zugelassen, die es ermöglichen auf kleinen Geländen zu trainieren oder im Wettbewerb dem Modellverlust vorzubeugen.

Wesentliche Aspekte beim Freiflug sind Wettbewerbe und die Ausübung des Sports im Freien: **"Outdoor-Sports with built-in Satisfaction"**

120 sec bis 300 sec Flugzeit sind im Wettbewerb gefordert. Das Ganze fünf bis sieben Mal am Tag. Da kommen etliche Kilometer beim Zurückholen zusammen.

Freiflug kann in der **Ebene**, am **Hang** oder in einer Halle („**Saalflug**“) betrieben werden. Die Klassen in der Ebene unterscheiden sich vor allem in der Startart und im Antrieb: Segler mit Hochstart, Gummimotormodelle, Verbrennungsmotormodelle und Elektromotormodelle. Die Saalflugklassen unterscheiden sich durch die Größe der Modelle und die erlaubte technische Raffinesse.

Segelflug: F1A

Diese Modelle haben Spannweiten um 230 cm, wiegen 410 g und werden mit einer 50 m langen Leine hochgeschleppt. Dabei lässt der Pilot das Modell so lange kreisen, bis er Thermik (aufströmende, warme Luft) gefunden hat. Der Hochstarthaken ist geschlossen und wird erst durch die hohe Zugkraft unmittelbar vor dem Ausklinken geöffnet. Mit einem Sprint beschleunigt der Pilot das Modell, um die Überfahrt nach dem Ausklinken in Höhe umzusetzen – bis zu 100 m. Mit ganz kleinem Anstellwinkel steigt das Modell hoch, wird durch Nachdrücken in die normale Fluglage gebracht und dann Kurve und Höhenleitwerk für den Gleitflug eingestellt. All diese Funktionen müssen im Zeitschalter vorprogrammiert werden. Intensives Training ist erforderlich, damit der Bewegungsablauf des Piloten und die Programmierung exakt zusammen passen.

Gummimotor: F1B

Ca. 170 cm Spannweite, 230 g und 30 g Gummi als Antrieb. Mit einer Winde wird der Gummi aufgedreht. Die großen Luftschraubenblätter legen sich beim Gleitflug an den Rumpf. Auch hier gilt es, gute Luft zu finden. Das Modell steigt auf 90 m und gleitet dann.

Verbrenner: F1C

Diese Modelle mit 750 g und 2,5 ccm Motoren steigen in 4 sec fast senkrecht und gleiten dann. Die Motoren drehen mit 30 000 U/min.

Elektrisch: F1Q

Wer sich nicht mit der Gummiqualität beschäftigen möchte oder das Geräusch der Verbrenner nicht mag, fliegt elektrisch in der neuen Freiflugklasse F1Q. LiPo-Akkus, bürstenlose Motoren mit oder ohne Getriebe bringen die Modelle auf die Höhe. Die eingesetzte elektrische Energie ist durch einen Limiter im Modell begrenzt.

Hangflug: F1E

Beim Hangflug ist entscheidend, dass das Modell lange im Hangaufwind bleibt. Ein Magnetstab im Rumpf, der sich im Erdmagnetfeld orientiert, betätigt das Ruder und hält das Modell so auf Kurs. Auch muss die Fluggeschwindigkeit genau auf die Windstärke abgestimmt werden.

Saalflug: F1D + F1M

Saalflug ist das andere Extrem im Freiflug, alles ganz leicht und ganz langsam. Die Königsklasse hat 55 cm Spannweite, wiegt 1,4 g und wird von 0,4 g Gummi angetrieben – und fliegt damit in einer großen Halle 30 min. Die Weltmeisterschaft 2016 fand in Rumänien in 200 m Tiefe in einer 65 m hohen Salzhalde statt. Eine Faszination für sich. F1M und F1M-L Modelle sind nicht so anspruchsvoll – machen aber trotzdem viel Freude.

Wettbewerbe

Die Schorndorfer Freiflieger organisieren meist drei Wettbewerbe je Saison.

Sunrise-Wettbewerb

Im März auf dem Welzheimer Segelfluggelände (Freiflug-Ebene). Hier fliegen wir vor Sonnenaufgang, um die Leistungen der Modelle ohne Thermikeinfluss zu vergleichen.

Kleiner Uhu Wettbewerb

Im Oktober findet der klassische Nachwuchswettbewerb auf dem Schorndorfer Fluggelände statt – dabei gibt es auch eine Senioren-Wertung.

Saalflug-Wettbewerb

Ende November wird die Baden-Württembergische Saalflug-Meisterschaft in der Brühlhalle in Schornbach ausgetragen. Außerdem haben wir in dieser Halle im Winterhalbjahr ca. 8 Trainingstermine, jeweils am Sonntagnachmittag.

Infos

- | | | |
|--|---|---|
| Termine und Ausschreibungen | > | www.Modellflug-Schorndorf.de |
| Freiflug-Referent der Abt. Modellflug | > | Bernhard Schwendemann
07181/45818 BeSchwende@t-online.de |
| Saallflug-Training | > | Günther Platz
07181/259317 guenther.platz@gmx.de |
| (Fast) alle Infos rund um den Freiflug | > | www.Thermiksense.de |
| Freiflug im DAeC | > | www.modellflug-im-daec.de |

FASZINATION FREIFLUG in der Abt. Modellflug der
Fliegergruppe Schorndorf



Fliegergruppe Schorndorf e. V.
Mitglied im Baden-Württembergischen Luftfahrtverband (BWLV)
1. Vorsitzender: Andreas Vogt, Tel. 07181-43211

Kurzinformation der Abteilung SEGELFLUG

Unsere Abteilung Segelflug besitzt die Erlaubnis zur Ausbildung von Segelflugzeugführern. Sie ist außerdem über den BWLV zugelassen zur Wartung und Instandsetzung von Segelflugzeugen in eigener Werkstatt.

2. Vorsitzender: Daniel Knapp, Tel. 07151-209822
Schriftführer: Werner Rathgeb, Tel. 0711-5782555
Fluglehrer: Manfred Kargl, Tel. 07191-71392
Kontaktaufnahme: Jederzeit über oben genannte Personen.

Flugplatz: Aalen-Elchingen im Ostalbkreis. Dort sind auch unsere 3 Flugzeuge im Hangar untergestellt. Mitfahrgelegenheit in Privatwagen ist vorhanden.

Startmöglichkeiten: Windenschlepp, Flugzeugschlepp (jeweils vom LSR Aalen)

Unsere Flugzeuge: TWIN ASTIR, DG 101, Discus,

Ausbildung: Am besten in einer Flugschule. Unser ehrenamtlichen Fluglehrer berät gerne und hilft bei der Auswahl. Außerdem steht er nach der Ausbildung auch weiter beratend zur Verfügung.

Flugmöglichkeiten: April bis Oktober samstags, sonntags und feiertags mit der Gruppe, an anderen Tagen mit Schein nach Absprache. Schulungsflüge, Übungsflüge, Streckenflüge, Wettbewerbe, Passagierflüge, Urlaubsfluglager.

Mitgliedsbeiträge: Jugendliche unter 18 Jahren: 100,00 € /Jahr, Erwachsene: 200,00€ /Jahr.

Fluggebühren: Entsprechend der Anzahl der Starts und der Flugstunden: Start > € 7, Flugstunde € 17, F-Schlepp € 4,08/min + € 3 Landegebühr an LSR Aa-
Werkstattarbeit im Winter (Instandsetzung der Flugzeuge) wird mit der Flugzeit verrechnet (Stunde € 7).

len.
D. h., für ca. € 80 – 100 monatlich kann der Traum vom Fliegen Wirklichkeit werden.

Für weitere Informationen stehen wir stets gerne zur Verfügung. Besuchen Sie uns in Elchingen und fliegen Sie einfach einmal mit uns über die schöne Härtsfeldlandschaft. Oder rufen Sie einfach einmal an oder schauen Sie im Internet unsere Homepage an:

www.segelflug.de/vereine/schorndorf

Team der FliegerGruppe Schorndorf e. V.

MODELLFLUG – SEGELFLUG

Impressum:

Herausgeber

Fliegergruppe Schorndorf e. V.

www.segelflug.de/vereine/schorndorf

Redaktion – Klaus Woitaschek

Diese Ausgabe der Vereinszeitung der Fliegergruppe Schorndorf soll meine letzte Ausgabe sein. Ich wollte vor 24 Jahren die Geschehnisse während der Saison als Dokumente aufzeichnen, so dass man sie auch heute noch, wenn man sie aufbewahrt hat, immer mal wieder einsehen kann. Man ist überrascht, wenn man sieht, wie sich vieles in dieser Zeit verändert hat. Heute ist fast alles online, digital und meist schnell vergessen. Da wir aber eine Homepage haben und dort sehr viel aktuell zu erfahren ist, wird die Papierform immer mehr verdrängt, ja sogar unnütz. Außerdem gehen dem Schreiber die Ideen aus, die Fotos werden immer ähnlicher und die Helfer aus beiden Abteilungen immer weniger. Ausdrücklich bedanken will ich mich bei Bernhard Schwendemann, der immer aus seinem Bereich Freiflug Berichte mit Bildern einbrachte. Ebenso verdient die VoBa Stuttgart anerkennend erwähnt zu werden, hat sie doch über die lange Zeit immer eine Werbeseite gekauft, was unserem Verein doch unterstützt hat. Den größten Dank verdient die Firma BÜROTECHNIK SCHWABEN mit Sitz in Waiblingen, weil sie als Sponsor jedes Jahr mindestens 150 Papierexemplare kostenlos für uns druckte.



Klaus Woitaschek