

5. Internationales VL-Treffen in Unterwössen

Wo bitte geht's zur Schmittenhöhe?

TEXT UND FOTOS KLAUS BURKHARD

Vom 26. – 30. Juli 2007 trafen sich die „V-Leitwerkler“ nun zum fünften Mal in Folge zum gemeinsamen Flugerlebnis und Erfahrungsaustausch. Das Treffen, mit jährlich wechselndem Austragungsort, fand diesmal in Unterwössen statt, dem Tor zu den Alpen. Gastgeber waren die Fliegergruppe Traunstein und die Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen (DASSU), die in bemerkenswerter Weise die Flugaktivitäten der V-Leitwerkler in den täglichen Schul- und Streckenflugbetrieb integrierten. Marco Stadter und Martin Müller von der FSG Traunstein sorgten für einen reibungslosen Ablauf. Kaum in UWÖ angekommen, war jeder mit Marco zur Überprüfung bereits in der Luft.

Da die meisten Teilnehmer bereits ein paar Tage früher angereist sind, kann bereits der Eröffnungstag zum ersten VL-Teamflug genutzt werden. Martin Müller startet mit seiner SB 5 als Erster um Viertel nach Zehn mit den Worten: „Schau' mer mal was geht“, und fort ist er. Klar, „a bisserl was geht immer“, aber große Strecken sind heute wohl nicht zu erwarten. Zum Ende der ersten Schlepperperiode hängen dann noch drei weitere SB 5en am Haken. Tagesaufgabe zum Auftakt: Der Pinzgauer Spaziergang. Doch am Ulrichshorn scheiden sich bereits die Geister und das VL-Team sprengt sich selbst. „Ur-Organisator“ Ralf Heinisch vom LFC Marl hat Funkprobleme

und kann nicht rechtzeitig aufschließen. Er entscheidet sich für eine Kursänderung zum Kaisergebirge; dort sieht es „wolkentechnisch“ besser aus. Kurze Zeit später ist er bereits im Anflug auf St. Johann i. Tirol: Der Kaiser „zieht“ noch nicht. Pech gehabt, falsch gepokert.

Thomas Kähler vom LFC Erftland fliegt schnurstracks ins offene Tal hinaus – völlig unverständlich. Meine Strategie: Konsequenz an den Loferern kleben bleiben und auf der Südseite weiter Höhe gewinnen. Da oben schlägt mein Puls erheblich ruhiger. Tief unten versucht Thomas, sich talseitig in Richtung Schmittenhöhe vorzuarbeiten. Typische Fehlentscheidung eines Flachlandfliegers halt. Tja Thomas, das war es dann

wohl. Ich hole dich am Abend dann zurück von deinem Ausflug zu den Kühen.

Aber so richtig geht es dann auch bei mir nicht mehr, mein Vario verkündet Saufen. Winpilot meldet erwartungsgemäß die Annäherung an mein Lieblingsgebiet LO (D)-22: „Schießgebiet Hochfilzen“. Das österreichische Militär übt hier die Landesverteidigung, indem es mit Mörsergranaten um sich schießt. Durchflug unerwünscht (verboten), also nördlich drum herum. Am Ostzipfel des Beschränkungsgebietes bin ich dann zu tief, um ohne Luftraumverletzung auf die Südseite zu gelangen. Also treffe ich die (absolut blödeste) Entscheidung, den ersten Berg der Leoganger nördlich zu umfliegen, um irgendwo dann über einen Felseinschnitt wieder auf die sonnenbeschienene Südseite zu gelangen. Doch der Weg nach Süden ist versperrt. Nach dem dritten „Fluchtversuch“ habe ich es dann endlich kapiert: Ein Wechsel auf die Südseite ist nur am östlichen Ende der Leoganger möglich. Na super! Verzweifelt versuche ich, an hochliegenden Geröllhalden etwas Aufwind zu finden. Nullschieber, mehr nicht. Kein anderer Flieger, kein Adler, kein Geier, noch nicht einmal ein paar Bergdohlen, die mir einen Bart markieren könnten. Wahrscheinlich bin ich der einzige Depp, der jemals versucht hat, auf dem Umweg über die Nordseite zur Schmittenhöhe zu fliegen. Super, echte Meisterlei-



Flugplatz Unterwössen aus der Luft

stung!

Dann endlich: Vor mir liegt Saalfelden. Sprung über den letzten Kamm. Der erste Wendepunkt ist in Sicht. Aber ich bin tief, verdammt tief und für die Schmittenhöhe viel zu tief. In Gedanken bin ich zwar schon hoch über der Schmittenhöhe und kreise in einem „schneidigen“ Bart, aber dann bringt mich ein kurzer Blick nach draußen zurück in das Hier und Jetzt: Zell am See wird immer größer, immer klarer. Bald sind auch schon Einzelheiten des Zeller Flugplatzes zu erkennen. Eine Landung dort wird immer wahrscheinlicher. Vorsichtshalber raste ich die Platzfrequenz und lausche in den Zeller Äther: „Segelfliegergequassel“ im Zeller Hausbart, das könnte mich noch retten. Aber außer ein paar Landeinformationen für ein anfliegendes Sportflugzeug herrscht Totenstille. Hoch über der Schmittenhöhe kreisen ein paar Segler in beneidenswerter Höhe. Bäääääh... tönt es nervig aus meinem Vario, wo ich doch so sehnsüchtig auf ein erlösendes „bibibibib“ warte.

Na gut, ist dann halt nicht zu ändern. Mit einem freundlich klingenden „Zell am See – Flugplatz, Delta-sechs-drei-null-null, Servus“, nehme ich Funkkontakt auf. Die Antwort kommt prompt, gerade so, als ob die Kameraden meinen Kriechgang am Hang seit längerer Zeit verfolgt hätten. Unaufgefordert werden Landeinformationen durchgegeben: „Landebahn NULL-ACHT, windstill, nehmens die Asphaltbahn und rollens nach der Landung am ersten Abzweig bittschön links raus“. Ich bestätige die Anweisung mit dem Zusatz: „Werde mein Bestes geben“. Den kleinen ironischen Seitenhieb kann ich mir beim besten Willen nicht verkneifen. „Der spinnt doch“ denke ich mir, „wie soll das denn gehen, bin doch kein Jet“, behalte meine Gedanken aber vorsichtshalber für mich.

Mit einem kurzen „zwipp“ meldet das Hauptrad kurz darauf Bodenkontakt. Der Abzweig ist „genommen“ und die Maschine rollt problemlos nach links aus der Bahn. Gut gemacht, die Bahn ist frei.

Wahrscheinlich muss ich mir am Start jetzt aber ein paar dumme Sprüche anhören, denn bestimmt bin ich der einzige Künstler, der die rund um Zell am See stehenden „Hammerbärte“ gekonnt umflogen hat. „Servus, wo kommst denn her?“ fragt der Flugleiter freundlich. „Aus Unterwössen, leider abgesoffen“ füge ich hinzu und warte auf das kollektive Gelächter der anderen Flieger. Trauen die sich dann aber doch nicht. „Ja, da schau her, da trägst dich ein

auf die Listn“. „Oh, alles Absaufer“?, frage ich ungläubig. „Freilich, bist der Sechste heute, alles Kollegen aus Unterwössen. Für'n F-Schlepp bist Nummer Vier, zwaa sann scho weg“.

Ich rufe erst einmal Thomas über Funk, obwohl das gar nicht funktionieren kann. Er liegt ja irgendwo hinter den Bergen bei den Kühen, da kann kein Funkkontakt zustande kommen. Doch kaum habe ich die Delta-4621 gerufen, da kommt auch schon Antwort, ungestört und glasklar. „Hallo Klaus, wo bist du abgeblieben?“, tönts da doch tatsächlich aus dem Lautsprecher. Das kann nicht sein. Wir sind beide am Boden und zwischen uns liegt ein imposanter „Steinhaufen“. Bei bestimmten Wetterlagen soll es ja solche Funkphänomene geben, bei denen man dann von „Überreichweiten fremder Sender“ spricht. Um so etwas muss es sich handeln. „Bin abgesoffen und gerade in Zell am See gelandet. Wo bist du?“, frage ich höflich zurück. „Schmittenhöhe in Achtezehnhundert, lass dich herschleppen, hier geht's hammermäßig“. Mir reicht's, ich gehe erst mal Kaffee trinken.

Zwei Stunden später dann ein ruhiger Schlepp zurück nach Unterwössen; mittig über den Zeller See. Die Luft ist weich wie Seide, von Thermik keine Spur. Dann wird die Schleppmaschine urplötzlich vor mir in die Höhe geschleudert. Das muss „Sausteigen“ sein, von dem ich schon so viel gehört habe. Der Variozeiger hängt am oberen Anschlag, dann ist der Spuk auch schon vorbei. Gleich wird er eindrehen und mich ins Zentrum zerrn. Doch der gute Mann fliegt unbeirrt geradeaus. Der kennt sich hier aus, denk ich mir, wahrscheinlich nur lokale Turbulenz. Sausteigen liegt also weiter voraus. Vielleicht sollte ich ausklinken und einkreisen!? Aber, wenn ich ausklinge und dann doch nichts erwische, dann bin

ich schneller wieder in Zell am See als die Schleppmaschine. Auf diese Peinlichkeit kann ich verzichten. Dieses Spiel geht so noch dreimal. Da wird mir endlich klar: Da vorne sitzt kein Segelflieger drin, sondern höchstwahrscheinlich der Vereinskassier. Das wichtigste Bordinstrument muss für ihn der Einheitenzähler sein. Der rechnet auch nicht in Euro, sondern in Schillingen, das macht mehr her. Unter den gegebenen Umständen entscheide ich mich notgedrungen für einen „Rockefeller-Schlepp“ bis zum Ulrichshorn.

Bei Ankunft in Unterwössen begrüßt mich Thomas mit den Worten: „War schön, der Pinzgauer Spaziergang, du hättest mal bei mir bleiben sollen, ging wirklich prima.“ Er hat natürlich Recht und obwohl ich mich maßlos über mich selbst ärgere, gönne ich Thomas seinen Erfolg von ganzem Herzen. Dann kommt Martin zurück. Im Logger hat er 533,64 Kilometer, mit denen er seine Führung in der DMST weiter ausbauen kann. Holz schlägt Plastik. Und der Martin kann es halt am besten.

Auch in den folgenden Tagen konnten noch ein paar schöne Flüge und „Erfolge“ in die Flugbücher eingetragen werden. Neben einem unverhofften Wellenflug auch eine ungeplante Bauchlandung, diese aber gottlob ohne Schaden und „absolut mittig“ auf der Bahn.

Leider hatten sich einige Teilnehmer kurzfristig von den Wetterfröschen und ihren Prognosen abschrecken lassen und waren zu Hause geblieben. Der Vielfalt der mitgebrachten VL-Typen hat dies glücklicherweise nicht geschadet. SB5, Salto, SHK, MÜ 26 und Elfe AN 66 hinterließen nicht nur bei den Gastgebern, sondern auch bei den Mitgliedern der Domizilvereine und den zahlreichen DASSU-Besuchern unvergessliche Eindrücke.



D-1795 SB5b von Günter Müller aus Traunstein beim Landeanflug,