

Der 16. Juni 1970, Ein ereignisreicher Tag im Leben eines Segelfliegers

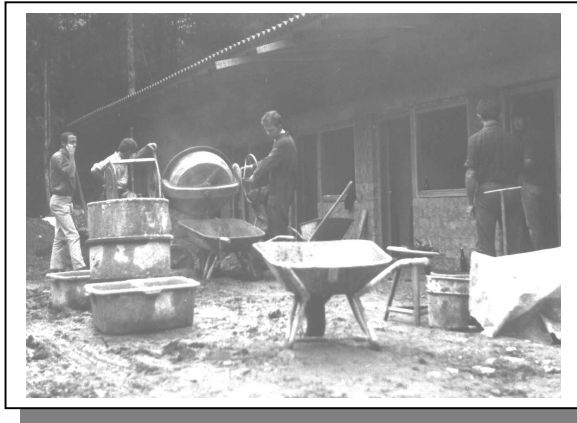
Fluglehrer war Helmut Seitz, am 15. Mai 1965.

- Flugzeug: Bergfalke D 1441
- Startort: Unterwössen,
- Landeort: Unterwössen,
- Flugzeit: 3 Minuten.

An diesem Tage also, um genau 11 Uhr und 12 Minuten, begann meine segelfliegerische Ausbildung.

So meinte ich jedenfalls: Man hatte mich als „Nicht Siemensianer“ in den Club (Segelfluggruppe Siemens München) aufgenommen, weil man dringend engagierte Leute gebrauchen konnte.

--- Nicht zum Fliegen, wie ich erwartete, sondern zum „Betonieren“ ---



Es war nämlich genau die Zeit, in der in Unterwössen unsere heutige Unterkunft entstand.

Ein Jahr später, am 10. Juni.1966 war es aber dann trotzdem soweit. Nicht etwa, wie aus heutiger Sicht vielleicht vermutet wird: „Alle Leistungsabzeichen, und auch den letzten Diamanten schon erflogen“, mein erster „Alleinflug“ stand an. Wieder auf Bergfalke D-1441, auf dem ich nun schon 40 Flüge auf dem Kerbholz hatte.

Zurück zum 16.Juni 1970. Seit zwei Jahren hatte ich nun schon meinen Luftfahrerschein. Es war ein Tag wie es viele für mich gab. Als ich gemächlich zur Halle hinunter schlenderte, waren die beiden Rennmaschinen, L-Spatz D-1114 und L-Spatz D-1414 längst eingeteilt, in der Luft, und kämpften oft schon mit einem „Absauer“. Ich hatte nämlich herausgefunden, wenn man gut ausgeschlafen mittags zum Start kommt, die Thermik recht zuverlässig ist.

Ich machte also wie immer meine Startvorbereitungen. Diesmal jedoch die erweiterte Version.

Dazu wurden noch zusätzlich eine Freundin, Streichhölzer und Petroleum benötigt. Nun werden sich die heutigen Flieger fragen: was hat er um gotteswollen vor? Hat er es sich anders überlegt? Will er etwa sein Fluggerät anzünden?

Mit Nichten! Der Barograph mußte „berußt“ werden. Der Schreiber also, welcher die Flughöhe und die Flugzeit auf einer mit Ruß geschwärzten Aluminiumfolie aufzeichnet. Dieses Dokument mußte sofort nach dem Flug „fixiert“ werden um es für die Nachwelt zu erhalten. Zu diesem Zwecke mußte man sich von der Freundin eine Sprühflasche mit Haarfestiger ausleihen. Heutzutage steckt alles in einem kleinen Elektronikkästchen und man braucht sich um nichts mehr zu kümmern. Es reicht vollkommen aus, wenn man ein ausgefuchster Computerspezialist ist!

Nachdem ich den Petroleumbrenner wieder gelöscht hatte, war ich nun sozusagen startklar.

Ich startete also mit meiner MÜ 17 Kennzeichen D-1717 (Deckname: DC 3 wegen der typischen Flügelform) die wie immer für mich bereit stand. Die damaligen fliegerischen Cracks im Verein interessierten sich nämlich nicht dafür. (keine Rennklasse.)

Hans Wenzel 2006



Startzeit: 11h 42 Min. Ausklinkhöhe an der Winde 350m. Die Thermik am Hang war trotz fortgeschrittener Tageszeit mäßig. In Forststraßenhöhe (300m) mit Minimalgeschwindigkeit (50KmH) herumkriechen. Flache Achten fliegen. Einleitung der Kurven eigentlich nur durch Gewichtsverlagerung auf der breiten Sitzbank.

Diese Bedingungen paßten nun so ganz und gar nicht zu dem Marschbefehl, den Fluglehrer und Vereinsvorstand Helmut Seitz am Morgen ausgegeben hatte: „Manfred, (Berger) Hans, (v. Plata) und du, Hans (Wenzel) Ihr drei heute ab nach Zell a. See. Dort landen, Silber C - Strecke fliegen“.

So saßen wir nun alle drei ziemlich eingeschüchtert in unseren Kisten und versuchten unser bestes.

Die Startreihenfolge ist mir heute nicht mehr geläufig. Ich startete jedenfalls nach Manfred Berger Ka 8 D-1616, und Hans v. Plata L-Spatz D-1114 als letzter. Nachdem ich nun schon seit zwei Stunden die Forststraße am Hang auf- und ab geflogen war, den Marschbefehl von Helmut im Hinterkopf, entwickelte ich einen ungeheuren Plan: „Hans, sagte ich zu mir, wenn der Hang das nächste mal ordentlich bläst, und du wieder eine Höhe von 550m erreichst, fliegst du schnurstracks zum Hausbart“, wohl wissend, daß das nahezu zu 100% eine Außenlandung auf den Schlechinger Wiesen bedeutete.

Gedacht, getan. Die Talüberquerung war wohl der längste Flug meines bisherigen Lebens. Sehr, sehr langsam näherten sich die sanft ansteigenden bewaldeten Ausläufer der Hochplatte. „Du mußt jetzt abbrechen, umkehren, irgendwo beim Sägewerk auf den Wiesen landen“. Hämmerte es in mir. Als ich die Linkskehre einleitete, tat es plötzlich einen fürchterlichen Schlag. Ich befand mich mitten in einem 3m - Bart. Jeder Segelflieger kennt dieses Wechselbad der Gefühle. Auf allen Vieren im Staub daher kriechend, und dann plötzlich wie ein Phoenix aus der Asche zu ungeahnten Höhen aufsteigend. Mit diesem Hochgefühl in meiner Brust ging es nun Schlag auf Schlag.

Die blitzende Wasserfläche des Chiemsees tauchte hinter dem Grat der Kampenwand auf. Unerwartet ertönte, wie die Stimme Gottes, aus dem Äther ein knappes --„DC 8 gratuliere“-- Was ich noch nicht wußte, wir hatten damals schon eine Art Club eigenes GPS-System. Die Position der einzelnen Flugzeuge war ständig bekannt. Wenn auch nicht immer dem fliegenden Piloten, so doch dem System. Das „System“ bestand an jenem denkwürdigen 16. Juni aus Dieter Bötcher und Helmut Seitz, welche hoch über uns irgendwo im Bergfalken unterwegs waren.

Es lief nun wie Butter. Meine persönlichen fliegerischen Rekorde purzelten nur so. Abflug mit 1200m vom Hausbart Richtung Rechenberg. Höhe spielte überhaupt keine Rolle mehr. Aber nur kurze Zeit, wie sich sogleich herausstellen sollte.

Am Rechenberg schaffte ich gerade noch mit Mühe und Not den Anschluß. So vorgewarnt, kurbelte ich nun sorgfältig die Bärte aus.

2400m (ein neuer Rekord) Abflug vom Rechenberg Richtung Steinplatte und Loferer. Genüßlich lehnte ich mich zurück, und löste den oberen Hemdsknopf über meinem stolzen Brustkorb.

Die Loferer allerdings waren weiter weg als ich dachte. Irgendwie kamen sie nicht wirklich näher, sie wurden nur immer höher. So passierte ich gerade noch in geringer Höhe den Parkplatz unterhalb der Steinplatte. Die Kennzeichen der Autos, waren alle gut zu entziffern.



Meinen Hemdsknopf allerdings konnte ich nicht mehr schließen, dazu überstürzten sich die Ereignisse jetzt.



Gerade noch über den Parkplatz gerutscht, mit den Fallwinden hinunter nach Waidring. Im „GPS-System“ herrschte gespenstische Funkstille. Wohl aus gutem Grund. Jetzt war Eigeninitiative gefragt. Ein Griff in den „Gepäckraum“ der rechten Tragfläche nach der Landkarte. Der heutigen Fliegergeneration muß dazu noch erläutert werden, daß die Tragflächen der MÜ 17 innen zwar nicht „begehrbar“ waren, sie boten jedoch wegen des

beeindruckenden Profils einen erheblichen Stauraum. Studium der Karte: Da muß doch irgendwo ein Flugplatz sein. St. Johann, oder so ähnlich. Davon hatte ich schon gehört. Rechts neben mir die steil aufragenden Felsen der Steinplatte. Links unten ein wenig einladendes enges Tal. Die Nabelschnur nach Unterwössen war nun endgültig durchtrennt.

Gottseidank hatten höhere Mächte ein Einsehen mit mir. Mit Überfahrt schoß ich in einen starken Bart hinein, so daß mir die Landkarte aus der Hand fiel. Um Gotteswillen, jetzt sauber zentrieren, nur den Bart nicht verlieren! Im Handumdrehen lag die Steinplatte unter mir. Was für ein heroisches Gefühl!

Dem Anflug auf die Loferer stand nun meiner Meinung nichts mehr im Wege. Nun begriff ich auch, warum die Loferer „Loferer Steinberge“ heißen. Respektvoll näherte ich mich vorsichtig diesen gewaltigen Steinmassen. Das Steigen wurde immer besser, bis schließlich das Variometer am Anschlag war. Ich mußte feststellen, daß mit voll gezogenem Steuerknüppel das Kurbeln gar nicht so einfach ist!

Nun meldete sich das „GPS“ auch wieder „DC 3, bitte Position und Höhe“ Eigentlich wollte ich mir gerade einen zweiten Hemdsknopf öffnen. Aber pflichtgemäß drückte ich die Sprech-taste und meldete: „DC 3, Position: Loferer Steinberge, --ziehe gerade das Klavier in die Höhe“ --

Ein gewaltiger Bart bis zur Basis hinauf. Die ganze Welt lag mir nun praktisch zu Füßen. Dem entsprechend unspektakulär verlief auch der weitere Flug nach Zell a. See. Hellwach, immer vorwärts gerichtet, tastete ich mich in 2500m Höhe weiter von Bart zu Bart immer weiter Richtung Ziel. Zurück schaute ich schon lange nicht mehr. Was war schon Unterwössen. Irgend ein kleiner Flugplatz weit hinter mir am Horizont.

Wie gesagt, eine komfortable Höhe. Eigentlich zu komfortabel, stellte ich fest, als ich in 2500m die Schmittenhöhe erreichte. Der Höhenmesser war ja auf -QFE- eingestellt. Neugierig taxierte ich nun das Flugfeld Zell a. See. Genau genommen war der Platz aus dieser enormen Höhe kaum auszumachen. Da sollst du also jetzt landen?! Wenn das man gut geht!!

Punkt für Punkt ging ich jetzt die Prozedur bei einer Außenlandung durch. Denn dieses war ja praktisch eine Außenlandung. Den Landeplatz mindestens einmal umrunden. Die Windrichtung feststellen, eventuelle Rauchfahnen beobachten, wo und wie liegt das Landekreuz, auf Flugbetrieb achten usw. Dann der wichtigste Teil: „Der Gegenanflug“!

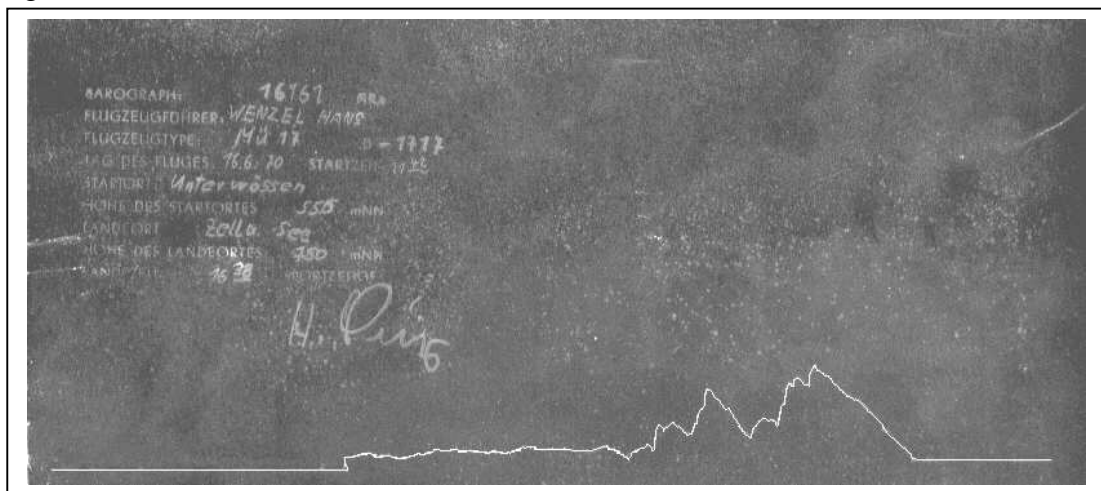
Ja nicht zu kurz ansetzen, (Gefahr des Überschießens) Nichts ist schlimmer, wenn die Landebahn plötzlich zu kurz wird!

Ich weiß nicht, wie oft ich inzwischen den Landeplatz umrundet hatte. Die Höhe wollte und wollte nicht abnehmen. Als ich dann schon sehr niedrig war, (ca. 900m) und der Adrenalin Ausstoß wieder größer wurde, sah ich auch meine beiden tapferen Mitstreiter so langsam heranrücken. Unsere KA 8 war im Anflug auf die Schmittenhöhe. Sehr niedrig, aber um so deut-

licher sichtbar hob sich die zitronengelbe Farbe unseres L-Spatzen dicht über den Baumwipfeln fliegend von dem satten Grün ab.

So entschloß ich mich nun, die Landung einzuleiten. Nur gut, daß wir bei Frau Kulartz, ihres Zeichens nach, seinerzeit Schulleiterin, perfekt slipen gelernt hatten. Das war schon mal die halbe Lebensversicherung. (ja nicht überschießen) „Keine KA 8 landet in Unterwössen ohne zu slipen“! Das war ihre Devise. So beherrschten wir alle den Seitengleitflug perfekt.

Die folgenden Abläufe waren alle automatisiert. Gegenanflug, zurück blicken, die Landebahn ständig im Auge, 90 Grad links, aufrichten, Queranflug, wieder 90 Grad links, „Endteil“. Jetzt Seitenruder rechts voll rein, Nase schräg nach rechts oben ausrichten und auf Fahrt achten. Maschine so austarieren, daß der Beginn der Landebahn genau durch das linke geöffnete Fenster (in diesem Falle Bullauge) sichtbar wird. Der Gleitpfad und die Sinkrate ist richtig eingestellt, wenn der Luftstrahl durch das Bullauge genau in die Pupille deines linken Auges trifft. Sobald der Sporn die ersten Grashalme berührt, Maschine aufrichten, ausrichten, und langsam abfangen.



Nach 20 Metern herrscht plötzlich Totenstille, kein Lüftchen regt sich mehr. Es riecht nach Heu, die Grillen zirpen, Vögel singen. Es ist jetzt genau 16Uhr und 38 Minuten. Flugzeit 4 Stunden und 56 Minuten. Ein Stundenmittel von 10 Km / Std.



Überglücklich steige ich aus, ein gelungener Flug ist beendet. Eine gelungene Landung auf einem fremden Platz. Zu gut gelungen, wie sich alsbald herausstellen sollte. Nun stand mir nämlich ein halbstündiger Fußmarsch zum Tower und zum anderen Ende der Landebahn bevor!

Inzwischen waren Manfred und Hans auch heil herunter gekommen. Freundliche Helfer packten an, so reihten wir schließlich stolz unsere drei Vögel

in einer Reihe am Rückholweg auf.

Eine kleine zierliche Frau blieb stehen und interessierte sich sichtlich für meine brave Kiste. „Ach, sieh mal an, die MÜ 17 gibt's auch noch“!! Rief sie freudig überrascht aus. Ich war verwundert, wieso kennt eine ältere Dame diesen Flugzeugtyp? Eifrig meldete ich umgehend: „Jawohl, habe soeben die Silber-C – Strecke damit geflogen“! Sie schüttelte mir die Hand, „Ja, da gratuliere ich aber herzlich dazu“!

Es war ein fester Händedruck, den man von dieser zierlichen kleinen Frau eigentlich gar nicht erwartet hatte.

Später stellte sich heraus, Es war die legendäre Hanna Reitsch, die schon so ziemlich alles geflogen hatte, was sich auch nur einige Sekunden in der Luft halten konnte.

Rückblickend muß ich feststellen: Fliegerische Ersterlebnisse sind wohl in dieser Intensität heute nicht mehr möglich. Wen kann man heute noch mit einem 50Km – Flug hinter dem Ofen hervor locken?

Man muß ja nicht mal mehr dazu ausenlanden.

Die „Rückholaktion“ der drei Maschinen nach Unterwössen beschreibe ich hier nicht näher, das wäre eine neue Geschichte.

Nur so viel dazu: Sie dauerte zwei Tage!



Hans Wenzel

Die Mü-17 D-1717

Ludwig Karch, dessen Geisteskind die Mü-17 war und der sie am 23.12.1938 eingeflogen hatte, war in den 60er Jahren Vereinsvorstand der DASSU. Als die AKAFLIEG-München 1960 beschloß, dieses für die Olympischen Spiele 1940 konstruierte Flugzeug, wieder aufzubauen, zeigte die DASSU Interesse daran.

Im Sommer 1960 wurde bei der AKAFLIEG-München mit dem Bau von 2 Mü-17 begonnen. Das für die DASSU bestimmte Flugzeug mit dem Kennzeichen D-1717 war im Mai 1961 fertiggestellt und wurde im Rohbau ausgeliefert. Ludwig Karch flog damit 1964 beim internationalen Alpensegelflugwettbewerb in Unterwössen die größte Strecke (357 km FAI-Dreieck: Unterwössen - Lienz - Aigen - Unterwössen).

Am eindrucksvollsten waren seine Landungen. Noch im extremen Slip setzte er die Maschine zuerst mit dem Sporn auf und nahm sie dann erst aus den Slip, um eine saubere, kurze Landung hinzulegen. Für dieses Flugmanöver war die Mü 17 mit einem schwenkbaren Sporn ausgerüstet.

Von 1969 bis 1973 war die SGSM im Besitz der MÜ-17 D-1717, die anschließend in das Eigentum ihres Mitglieds, Rainer Karch (Sohn von Ludwig Karch) überging.

H. Limmer