

## **Scharnstein – Timmerstorf und zurück!**

oder

### **Endlich weg vom Flugplatz!**

Letzten Samstag, den 30. Juni 2001 hatte ich wieder einmal Dienst am Flugplatz Scharnstein. Ich war wie schon so oft zum Betriebsleiter eingeteilt worden. Früh am Morgen fuhr ich zum Flugplatz, um die Piste zu kontrollieren und die Hangartore aufzumachen. Ich war der Erste und machte mich auf einen langweiligen Tag am Boden gefasst.

Eine knappe Stunde später trudelten die anderen am Flugplatz ein, die an diesem wunderschönen Tag das Glück hatten nicht zu einem Dienst eingeteilt worden sein. Da auch zur gleichen Zeit der Bundeskurs stattfand, waren einige Flugzeuge mehr als sonst zu schleppen.

Um ca. 11 Uhr 30 waren beide Schleppmaschinen wieder am Boden und alle Segelflugzeuge in der Luft, mit einer Ausnahme: Dieses hatte sich einer der Schlepppiloten reserviert.

Spät wie immer kam mein Kollege Markus und fragte mich, warum ich denn nicht in der Luft bin. Ich antwortete ihm, dass ich Betriebsleiter bin und deshalb nicht fliegen dürfte. Er meinte darauf, dass er meinen Dienst übernimmt und ich ruhig fliegen soll. Natürlich war ich damit einverstanden und machte in aller Eile das Segelflugzeug vom Typ Astir CS startfertig. – Nur auf zwei Dinge verzichtete ich: Auf die Landkarte und den Barographen. Da ich nur Flugstunden sammeln wollte, wäre ich sowieso nur in Platznähe unterwegs. Kurz vor dem Start ermutigte mich Markus noch, ich sollte doch mein „Silber C“ nach Timmerstorf fliegen und dort landen, er würde mich dann mit dem Auto abholen. „Jaja“ beschwichtigte ich, um meine Ruhe zu haben, und freute mich schon auf einige Flugstunden im Platzbereich.

Wir transportierten das Flugzeug zum Start, wo ich noch die letzten Checks durchführte. Im Anschluss sorgte ich dafür, dass ich eine gute Sitzposition hatte und die Seitenrudderpedale für den Start passten. Inzwischen war auch schon die Schleppmaschine bereit. Nach dem Startcheck und dem Schließen der Haube gab ich das OK zum einklinken. Als der Starthelfer an der Tragfläche war, gab ich ihm ein Zeichen mit dem Daumen, dass ich bereit sei und er die Fläche hochheben kann. Die

Schleppmaschine rollte langsam an um das Schleppseil zu strafen. Danach gab ich über Funk bescheid, dass das Seil Straf ist. Beide Flugzeuge fingen an zu rollen und hoben kurz danach um ca. 12 Uhr ab. Genauso problemlos wie der Start verlief auch der F-Schlepp. Ich ließ mich zum „Steineck“ auf 1000m über Grund (ca. 1550m über dem Meeresspiegel) schleppen, klinkte dort aus und bedankte mich beim Schleppiloten für den Schlepp. – Dieses mal hatte ich nicht vergessen, das Fahrwerk einzufahren, wie es mir vorher schon oft passierte.

Gleich darauf begann ich zu kurbeln und machte tatsächlich einige Meter gut, aber nach 300m war ich schon an der Basis und konnte nicht mehr weiter hinauf. Nun stand ich vor der Entscheidung weiter hier zu bleiben und auf die nachfolgenden Kameraden zu warten, oder mich alleine auf den nächsten Bergrücken vorzuwagen um höher hinauf zu kommen. Ich entschloss mich es zu wagen und flog zum nächsten Bergrücken: Das war die richtige Entscheidung, denn die Basis war dort deutlich höher, aber ich war schnell wieder oben angelangt und stand nun wieder vor der gleichen Entscheidung wie vorher. Aber dieses mal fiel es mir schon leichter mich für das Weiterfliegen zu entscheiden. Ich versuchte, mich über tragende Linien an den nächsten Bergrücken vorzutasten. Dieses mal war es der „Tierparkrücken“, dort erreichte ich eine Höhe von ca. 2300m über dem Meeresspiegel, d.h. ich hatte nach dem Ausklinken schon 700m dazugewonnen. Einige hundert Meter unter mir kurbelten zwei weitere Segelflugzeuge. Mit der Feststellung, dass noch einige unter mir waren und der bereits erreichten Höhe fühlte ich mich sicher genug und flog in Richtung Offensee ab. Dort fand ich aber nicht die erhoffte Thermik vor und entschied mich wieder zum „Tierparkrücken“ zurückzukehren. Dort erkurbelte ich die verlorenen Meter wieder zurück und fragte meinen Fliegerkollegen Franz, der wenige Minuten nach mir gestartet war, wo und wie hoch er sei. Er meldete „Steineck“ in 1500m, also sehr knapp über dem Gipfel. Ich wollte zurück zum „Steineck“ und dann gemeinsam mit Franz etwas weiter weg fliegen. Blöd daran war nur, dass die Basis in diese Richtung immer mehr abfiel. Nun musste ich mich zwischen Zurückfliegen oder dem alleinigem Weiterfliegen wählen. Nachdem ich mich umgesehen hatte, entschied ich mich für das Weiterfliegen Richtung „Kasberg“, denn von dort aus hatte ich die besseren Möglichkeiten weiter zu fliegen. Dort angekommen merkte ich, dass etwas versetzt ein anderer Fliegerkollege unter mir kurbelte. Aber ich entschied mich nicht mit ihm zu kurbeln, sondern am meiner Position zu bleiben. Ich hatte zwar am Anfang kleine Schwierigkeiten den „Bart“ zu zentrieren, aber dann gelang es mir doch. Mein

Kollege unter mir stieg am Anfang zwar etwas besser als ich, aber er konnte mich nicht mehr einholen bis ich die Basis erreicht hatte. Mein Ziel war eigentlich der „Große Priel“, aber den konnte ich nicht direkt anfliegen, dazu war ich noch zu niedrig. Aber vielleicht ging es über den „Kleinen Priel“. Ich versuchte tragende Linien auszunutzen, um möglichst wenig Höhe zu verlieren und flog Richtung Osten ab. Bald war ich der Meinung, dass es besser wäre mein Vorhaben „Großer Priel“ zu streichen und zum „Tamberg“ zu segeln. Also machte ich mich auf den Weg Richtung „Tamberg“.

Dort versuchte ich wieder die verlorene Höhe gut zu machen. Als ich mich dem vermuteten Aufwindgebiet näherte sah ich schon wieder einige Fliegerkollegen unter mir kurbeln. Als das höchste Steigen erreicht war, drehte ich ein und versuchte zu zentrieren. Leider war das tatsächliche Steigen nicht so groß wie das von mir erwartete. Nach geduldigem kurbeln hatte ich die Basis zwar noch immer nicht erreicht, war aber der Meinung weiterfliegen zu können. Ich stand nun vor der Entscheidung weiter Richtung Süden zu kommen, oder Richtung Scharnstein umzukehren. Ehrlich gesagt gefiel mir der Vorschlag von Markus immer mehr, heute mein „Silber C“ zu erfliegen. – Also ab Richtung Süden!

Über die „Wurzeralm“ flog ich zu meiner nächsten Station, dem „Dürrenschöberl“, wo ich wieder aufkurbelte. Von dort aus konnte ich den Flugplatz Trieben schon gut erkennen, denn seine Asphaltpiste und der Schlot waren nicht zu übersehen. Dem „Palten – Liesing – Tal“ bis zum Flugplatz Trieben entlang zu fliegen war nun kein Problem mehr. Meinem Ziel immer näher kommend, wusste ich zwar wo Timmersdorf liegt, jedoch wusste ich nicht genau wie weit es noch bis dorthin ist. Ich flog immer auf der Nordseite des „Palten – Liesing – Tales“ entlang und kurbelte am „Leobner“ und am „Zeiritzkampel“ noch einmal auf. Irgendwie konnte ich nicht mehr richtig zentrieren und dachte mir, dass ich zu blöd zum Kurbeln bin. Aber irgendwie schaffte ich es doch noch, auch wenn es ein bisschen länger dauerte. Weiter der Autobahn entlang, wollte ich am Ende des Tales auf die südliche Seite der Autobahn wechseln. Ich hatte schon seit einiger Zeit auf die Frequenz des Flugplatzes in Timmerstorf gewechselt. Glücklicherweise hatte ich nicht meine Frequenzliste zu Hause liegen gelassen. Über Funk konnte ich mithören, dass sich gerade ein Schleppzug in der Luft befand. Ich kontrollierte den Luftraum vor mir noch genauer, um den Schleppzug zu entdecken. Als ich gerade dabei war auf die südliche Seite der Autobahn zu wechseln, befand sich die Schleppmaschine im langen Endanflug auf die Betriebspiste 12.

Immer noch im Ungewissen, wo sich der Flugplatz befindet, aber mit genügen Außenlandemöglichkeiten wollte ich weiter fliegen, als ich den Hangar des Flugplatzes erblickte. Auf dem Dach stand gut leserlich Leoben / Timmerstorf und die Frequenz des Platzes. Nach einem kurzen Blick auf die Uhr, es war gerade 14 Uhr 15, entschloss ich mich gleich zu landen. Ich meldete mich am Flugplatz mit meinem Kennzeichen und meiner Höhe an und fragte, welche Piste in Betrieb sei. Als Antwort bekam ich dass es die Betriebspiste 12 sei und ich den Gegenanflug melden solle. Nachdem ich meine Höhe vernichtet hatte, ging ich in den Gegenanflug und meldete diesen. Der Betriebsleiter fragte mich, ob ich wieder geschleppt werden wolle, ich verneinte diese Frage und sagte ihm, dass ich mit dem Auto abgeholt werde. Er meinte darauf, dass ich möglichst weit zum Tower landen sollte, damit sie mich nicht so weit ziehen müssen. Ich bestätigte ihm eine lange Landung und machte einen Blick auf die Piste. Da ich noch immer ein bisschen zu hoch war, setzte ich volle Klappen, um die Höhe zu vernichten. Nach anschließendem Quer- und Endanflug landete ich ca. 14 Uhr 30 etwas zu lang, bremste ab und ließ den Flieger an den Pistenrand rollen. Nach dem Aussteigen und Ausschalten der Instrumente deckte ich die Haube ab und ging zum Tower. Ich meldete mich dort und sagte dem Betriebsleiter woher ich komme und ließ mir den Flug in meinem Flugbuch bestätigen. Anschließend rief ich am Flugplatz in Scharnstein an und gab Markus Bescheid, dass ich in Timmerstorf gelandet sei und er sich mit dem Auto und Anhänger auf den Weg machen könne, um mich abzuholen.

Ich wartete einige Minuten und schaute mir den Flugplatz an, als mein Handy klingelte. Auf dem Display sah ich, dass der Anruf vom Flugplatz kommt und wunderte mich, warum sie zurückrufen. – Es war ein Kollege, der mir anbot mich mit dem Schleppflugzeug heim zu schleppen. Ich nahm natürlich dankend an und war sehr froh nun doch noch früher nach Hause zu kommen, denn mit dem Auto wäre es sicher 20 Uhr geworden.

Als Rudi mit der Schleppmaschine in Timmerstorf landete, hielt ich ein Gespräch mit ihm, dabei stellte sich heraus, dass mein Versuch das „Silber C“ zu erlangen leider ungültig war, weil ich den Barographen nicht mit hatte. Mich über meine eigene Dummheit ärgern ließ ich mich von Rudi nach Scharnstein zurückschleppen.

An dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön an Rudi, der mich extrem billig heimschleppte. Natürlich auch an Markus, der mir diesen schönen Flug ermög-

licht hat und Kathi, die diesen Bericht als Erste gelesen hat, auch wenn dass schon viel Jahre her ist. ;-)

In Scharnstein angelangt hatte ich einiges zu erzählen, denn es war mein erster Flug, bei dem ich alleine vom Flugplatz weggeflogen bin. Alle wollten mir zu meinem „Silber C“ gratulieren, aber ich musste ihnen mitteilen, dass der Versuch leider ungültig war. Doch für mich ist diese kleine Anstecknadel nicht so wichtig. Viel wichtiger ist mir, den Sprung zum Wegfliegen endlich geschafft zu haben.

Ich hoffe, dass meine Erzählungen über diesen Flug annähernd so interessant und spannend waren, wie ich diesen ersten Flug weg vom Flugplatzbereich empfunden habe.

Falls ich euer Interesse an dieser schönen Sportart geweckt habe, könnt ihr mich jederzeit kontaktieren. Natürlich ist jeder Segelflugverein gerne bereit euch weiter Auskünfte zu geben. Am Besten ist es, wenn ihr einfach mal vorbeischaud und die Atmosphäre am Flugplatz genießt. Vielleicht ergibt sich ja die Gelegenheit zu einem kleinen Schnupperflug.

Ich habe diesen Bericht kurz nach dem Flug geschrieben und in dann irgendwo abgelegt. Nach einigen Umzügen habe ich in wieder gefunden und mich entschlossen in endlich auf die Homepage zu stellen. Nach vielen Jahren habe ich diesen Flug noch immer gut in Erinnerung, und das erneute lesen hat mich wieder so richtig auf den Geschmack gebracht.

Mittlerweile habe ich einige Flugstunden und Erfahrung gesammelt. – Ich kann nur Allen empfehlen sich besser auf ihre Flüge vorzubereiten (Landkarte, ...). – Genau so, wie ich es meinen Flugschülern immer predige. ;-)

**GLÜCK AB, GUT LAND!**

Christian Eder

christian.eder@flugplatz-scharnstein.at