

www.airtoair.at

Werner Sölle, 35Jahre, Obersteiermark.
Oder anders: Werner S. aus I.

Fluggefühle...

Endlich Urlaub von allem, ich wache früh auf. Natürlich am Flugplatz. Gestern Abend bin ich in Oberitalien auf einem kleinen Flugfeld in der Nähe von Treviso gelandet. Ein kleiner privater Platz wie viele andere, die man durch Insiderinformationen kennen lernt.

Es ist 05:30 Uhr und ich bin ganz allein. Nur einige Hasen sitzen auf der Grasbahn und frühstücken.

Ich will JETZT und SOFORT fliegen – ich tue es einfach.

Unsere RF4-D, die ich gemeinsam mit meinem Bruder besitze, steht mit einer dünnen Schicht Tau überzogen unter den Bäumen und leuchtet in ungewöhnlichen Farben in der aufgehenden Sonne. Gestern Abend noch habe ich das Flugzeug und den Motor gründlich gecheckt um sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist. Trotzdem nochmals herumschleichen und kontrollieren, ob auch immer noch alles richtig an seinem Platz ist. Und weil es so ist, hüpfte ich in das kleine Cockpit der RF. Sie wird meinen Akutwunsch „FLIEGEN“ in Kürze erfüllen. Anschnallen, Haube zu, Ruder freigängig, Strom und Benzin ein, Zündung ein – Anlassen, Funk ein – Halt! Funk aus, ich brauch jetzt keinen. Das Headset bleibt irgendwo im kleinen Gepäckraum. Öldruck o.k., der Motor läuft wie immer schön rund mit dem typischen VW-Knattern. Die Hasen sind weg, nur ein junger Bussard sitzt am Rand der Bahn, als ich langsam zum Startpunkt rolle. Ich weiche etwas aus, damit er sitzen bleibt.

Er bleibt und denkt sich seinen Teil als Profi. Vollgas, die Drehzahl ist o.k. und los! 200 Meter später bin ich in der Luft und alles ist perfekt. Die Luft ist ganz ruhig, ich bin allein und der Flieger funktioniert spitze. Fahrwerk einfahren nicht vergessen, und schon zieht es nicht mehr im Cockpit. Ein paar schnelle Kurven und Kreise über dem Bachbett des Piave-Flusses und dann ein Steigflug auf 600 m oder so. Die blutrote aufgehende Sonne leuchtet mir entgegen. Das wird ein schöner Tag. Wenige Minuten später bin ich oben, der Motor läuft super, alle Temperaturen super, meine Laune voll super und los geht's. Kunstflug! 3000 Umdrehungen eingestellt, 190 km/h, Looping, noch einer, der erste war oben schief. Turn – Rolle – Abschwung – kubanische Acht, tadellos. Immer noch 500 m, also Gas etwas raus, 2500 Umdrehungen reichen auch und alles noch mal. Nach einem Turn fällt mir ein, dass ich wieder mal die RF4 im Segelflug landen könnte. Ist ja auch ein Motorsegler. Also Kunstflug beendet, 3 min. wenig Leistung zum Abkühlen des Motors, Zündung aus, der Propeller macht noch einige Umdrehungen im Fahrtwind und bleibt dann stehen. Ganz leise ist's jetzt. Fahrwerk wieder ausfahren, sonst ist mein Urlaub heute noch zu Ende. Mit 100 km/h fliege ich die Platzrunde und suche mir einen Aufsetzpunkt für die Ziellandung. Es soll dort sein, wo der Bussard jetzt nicht mehr sitzt. Eindrehen in den Endteil, Windstille am Boden, die Fahrt ist gut. Etwas mehr Runtersinken mit den Bremsklappen. Fahrwerk ist eh verriegelt? Ja es ist! Noch ca. 50 m bis zum Aufsetzpunkt, schweben, schweben, noch etwas mehr Klappen raus zum Fahrtabbau, Aufsetzen. Oh je, etwas zu weit. Auch kein größeres Problem. Waren max. 10 m, dafür war die Landung butterweich. Ist ja auch was Schönes.

www.airtoair.at

Der restliche Schwung reicht aus, sodass ich von der Bahn rollen kann ohne den Motor wieder anwerfen zu müssen. Hasen weg, Bussard weg, dafür sind jetzt die Fasane da. Die haben die Segelfluglandung nicht bemerkt. Erst nachdem ich „Buongiorno“ hinübrufe, laufen sie in den nahen Maisacker. Ich habe ein gutes Gefühl. Der Tag wird schön und warm.

Benzin aus, Strom aus, Gurte öffnen und raus aus dem kleinen Motorsegler. Heute will ich noch nach Rom. Der Flug will geplant werden. Irgendwo muss ich auch noch tanken, Avgas ist teuer. Meinem Motor reicht Benzin von der Autotankstelle. Deswegen muss ich vor der Landung auf einem der ganz kleinen Flugfelder immer aus der Luft den Weg zur nächsten Tankstelle erkunden. Auf diesen Flugplätzen ist untertags fast nie wer da. Nach der Landung marschiere ich dann mit meinem Faltkanister im Rucksack zur Tankstelle. Der Flug nach Rom war super, das Organisieren von Sprit wie immer abenteuerlich lustig. Die Stadt ist sehenswert, jedoch mit sehr vielen Touristen. Aber ich wusste, ich bin bald wieder allein in meinem Motorsegler. Zwei Tage war ich dann noch auf Korsika auf einem ultimativen Strand – Sonne – Meer – Flugplatz, bevor ich dann wieder nach Hause geflogen bin.

160 l Benzin, eine Nacht im Hotel in Rom und die römische Flugplatzgebühr waren die wesentlichen Kostenfaktoren für 7 Tage Fliegerurlaub. Der Rest war 1000-Sterne-Hotel im Schlafsack am Flugplatz, oder am Strand und Essen vom Obstverkäufer irgendwo.

Zähneputzen mit Mineralwasser und Füße waschen im Meer, diese Erinnerungen helfen mir im Winter beim Eiskratzen am Auto in der Früh.

Ich freu mich schon auf die nächste Reise!

Geschichte der RF4D OE-9085:

Baujahr 1968

Vorführflugzeug bis 1974 in Deutschland (0 bis 380 Std. Flugzeit, Kennzeichen: D-KAQU)

1.Privatbesitz in Österreich von 1974 bis 1995 (bis 1530 Std. Flugzeit, Kennzeichen: OE-9085)

2.Privatbesitz in Österreich von 1995 bis 1999 (bis 1680 Std. Flugzeit)

Seit 1999 Walter und Werner Sölle.

Neu bespannt und lackiert im Jahr 2000. Umbau von 1,2Liter Motor (38PS) auf 1,7 Liter Motor (65PS) 2002.

Technische Daten:

Bauweise: Holz

Spannweite: 11,26 m

Länge: 6,05 m

Maximales Fluggewicht: 390 kg

Benzinmenge: 38 Liter

Reisegeschwindigkeit: 150-190 km/h

Maximalgeschwindigkeit: 250 km/h

Maximale Flugdauer und Reichweite mit Motor: 3:30 Std., ca. 600 km

Segelflugleistung: ca. 1:18

Kunstflug: +6g und -3g, aber kein Rückenflugsystem am Motor für Öl und Kraftstoff

Autor: Werner Sölle