

# OCS-Times

---

Informationsblatt des Oldtimer-Club Schänis



Auflage 100 Exemplare • erscheint 1-2mal jährlich

## Rückblick auf die Flugsaison 2018

---

**Ruedi Weiss, Obmann**

---

Der Vorstand des OCS traf sich am 8. Februar zur ersten Sitzung. Hauptthemen waren die noch zu erledigenden Arbeiten an den OCS Flugzeugen, sowie die bevorstehende Generalversammlung.

Am 13. und 14. März wurden in Schänis die letzten Winterarbeiten an den OCS Flugzeugen erledigt. Das Höhenruder und die Querruder der Ka 2 waren zur Reparatur in der Werkstatt bei Stefan Bosshard (Triple-R Aviation). Sie wurden wieder montiert und das Flugzeug flugbereit im Hangar aufgehängt. Auch wurden noch einige revidierte Instrumente wieder in die Flugzeuge eingebaut.

Arbeitstag auf dem Flugplatz Schänis war am Samstag 10. März, an welchem der Flugplatz fit für die kommende Flugsaison gemacht wurde.

Die 36. GV, am Freitag, 16. März, geplant im Restaurant Hirschen, musste kurzfristig ins Restaurant auf dem Flugplatz Schänis verschoben werden. Anwesend waren 18 Mitglieder.

Wegen höheren Ausgaben für 2019 (neue Fallschirme etc.) wird eine Erhöhung des Beitrages für Aktivmitglieder von CHF 250.-

auf CHF 300.- beschlossen. Eigentlich wollte ich mein Amt als Präsident abgeben, habe mich jedoch entschlossen noch ein Jahr anzuhängen, in der Hoffnung, dass in der beschlossenen Arbeitsgruppe „Zukunft OCS“ eine Lösung für einen Nachfolge-Präsidenten gefunden würde.

Das Anfliegen des OCS auf dem Flugplatz Schänis „LSZX“ am 24. und 25. März war ein gut besuchter Anlass. Neun OCS-Piloten nutzten diese 2 Tage, um die Flugsaison 2018 zu starten. Es wurden 21 Flüge mit der Ka 2, der Ka 6 und dem Moswey gemacht. Ich startete die OCS Flugsaison mit einer Aussenlandung auf der Wiese beim Schützenhaus Rufi-Maseltrangen.

Im 2018 waren die Flugzeuge des OCS häufig in ganz Europa unterwegs. Bereits im April machte Urs Schildknecht mit der Ka 6 in Alzate „LILB“ zwei Flüge.

Im Frühjahrs-Lager in Nötsch „LOKN“ vom 14. bis 24. April waren Richi Geiser und Walti Schmid mit der Ka 2 fünfmal in der Luft. Einen weiteren Flug machte Willy Waiblinger mit Walti.

Am 21. April montierten Thomas Stemmler und ich spontan die Ka 6 und machten drei Flüge. Thomas machte nach einem längeren Flug noch einen weiteren mit Ka 6 als „Cabrio“ und stieg nach dem ein Std. Flug ganz begeistert aus.

Das geplante OCS-Fliegen in Schänis am 5. und 6. Mai fand wetterbedingt nicht statt.

Beim OLDI-Treffen in Blumberg „EDSL“ vom 19. bis 25. Mai war der Oldtimer-Club Schänis mit den Flugzeugen Ka 2, Ka 6 und Moswey anwesend. Nach der Aussenlandung mit der Ka 6 beim Anfliegen in Schänis machten auch hier zwei weitere OCS-Piloten je eine Aussenlandung jeweils mit der Ka 2 und dem Moswey.

Am OCS-Fliegen in Schänis „LSZX“ am 23. und 24. Juni machten 4 Piloten total 8 Flüge.

Flugplatz Schupfart „LSZI“: Flugtag am 30. Juni und 1. Juli, es waren nur OCS Piloten mit ihren privaten Oldtimer-Flugzeugen anwesend. An der 1. August-Feier auf dem Flugplatz Schänis, welche am 31. Juli stattfand,

wurde neben einem ARCUS der SG Lägern auch die Ka 2 des OCS ausgestellt.

Saanen „LSGK“: Vom 26.7 bis 2.8 war Urs Schildknecht ein weiteres mal mit Ka 6 des OCS unterwegs.

An den Treffen des Vintage Glider Club 2018 in Anklam und Stendal waren Werner und Elisabeth Rüegg anwesend sowie Jürg Weiss, welcher am 27. Juli den Moswey für das VGC-Rally auf den Flugplatz Stendal-Borstel „EDOV“ brachte. Diese Fahrt dauerte allerdings 14 ½ Stunden, weil auf der Fahrt ein Pneu des Anhängers platzte. Kurt Stapfer und ich, fuhren am Sonntag 5. August nach Stendal, um den Moswey von Jürg zu übernehmen. Diese Fahrt dauerte auch ohne den Anhänger > 10 Stunden (Staus wegen Baustellen)

Auf dem Heimweg von Stendal am 9. August, wurde mit dem Moswey noch ein Zwischenstopp in Gundelfingen „EDMU“ eingelegt, wo an der Oldtimer Flugwoche bereits weitere OCS Mitglieder mit der Ka 2 und der Ka 6

am Fliegen waren.

Am OSV-Treffen am folgenden Wochenende, 17. bis 19. August in Courtelary „LSZJ“, waren der Moswey und die Ka 2 des OCS bereits wieder im Einsatz

Beim Hangar-Fest auf dem Flugplatz Winterthur „KSPH“, am Samstag 8. Sept., war der OCS mit dem Moswey präsent. Fünf Piloten der Segelfluggruppe Winterthur machten einen Schnupperflug mit dem Moswey nach einer Eiweisung durch Beat Huber und meiner Wenigkeit.

Die Kontrolle der Ka 2 auf dem Flugplatz Schänis am 28. Sept. verlief erfolgreich. Der Moswey und das Baby müssen auch noch vor der Flugsaison 2019 geprüft werden. Der Vorstand hat entschieden das Baby nach erfolgter Prüfung für 2019 wieder einzulösen.

Kurzfristig hat sich Urs Schildknecht entschlossen, an einem Treffen in Aalen-Elchingen „EDPA“ mit der Ka 6 teilzunehmen, welches er am 30. Sept. besuchte.

Ein kleines Grüppchen traf sich am Samstag, 13. Oktober zum Schlussfliegen in Schänis.

Es wurden mit der Ka 2 und der Ka 6 je 2 Flüge gemacht. Am Sonntag hatte wegen des um die Mittagszeit ruppigen Föhns niemand Lust auf einen Flug. Somit war dies denn der Abschluss der Flugsaison 2018, mit 112 Flügen und 139 Stunden. Diese Anzahl Stunden ist eigentlich recht gut, wenn man bedenkt, dass fünf aktive Piloten des OCS auch noch private Oldtimer-Segelflugzeuge, neben den OCS-Flugzeugen, fliegen. Der Pilot, der unsere Flugzeuge am meisten benutzte, war unser neuestes Aktiv-Mitglied, Urs Schildknecht, mit 22 Flügen resp. 40 ½ Stunden. Zusätzlich sass er einige Male als Fluglehrer auf dem Hintersitz der Ka 2.

Abschliessend kann ich feststellen, dass das Jahr 2018 für den OCS eine recht gute Saison war, ohne Unfälle und ohne grössere Schäden an den Flugzeugen, nur drei geglückte Aussenlandungen.\*



Anfliegen, 24. März 2018, Schänis

---

## Kurt Stapfer

---

### Der Lastensegler, eine heute vergessene Flugzeugkategorie.

Mit Verbindungen zum Segelflug.

Warum gab es überhaupt so grosse motorlose Flugzeuge? Da müssen wir kurz zurückblicken in der Weltgeschichte. Als der 1. Weltkrieg 1914 begann, wurde schon bald, noch nicht volljährig, das Flugzeug als Kampfmittel eingesetzt. Diese Flugzeuge hatten noch wenig Einfluss auf das Kriegsgeschehen. Gab es doch nur Aufklärer, Jagdflugzeuge und einige wenige Bomber. Von Transportflugzeugen für Mensch und Material war noch nichts zu sehen.

Die Entwicklung des zivilen Lufttransports, begann erst ab 1919. Flugzeuge für Transport von Personen waren nicht sehr gross, meistens für 2 bis 8 Passagiere. Erst als Handly Page umgebaute Bomber für bis zu 20 Personen einsetzte, bauten auch andere Firmen grössere Transportflugzeuge. Bei Junkers in Deutschland wurde der F13 zum W33 weiterentwickelt. Daraus entstanden die ersten JU-52 mit einem Motor und später die bekannte Ju-52 3m. In den USA z.B. die Douglas Muster DC-1 bis DC-3.

Es dauerte nicht lange, bis auch die militärischen Stellen auf die zivilen Transportflugzeuge aufmerksam wurden. Die Ju-52 und die DC-3 eigneten sich sehr gut für den Transport von militärischem Personal wie Soldaten in Kampfausrüstung, Fallschirmspringer und deren Absetzung aus der Luft, Stäbe und Verwundeten. Dazu auch Material wie Munition, Verpflegung und kleinere Waffen die nicht zu sperrig waren. Die Kapazität in diesen Flugzeugen war allerdings beschränkt. Der Abwurf aus der Luft überstand auch nicht jedes Material. Daraus entstand der Gedanke, dass bei diesen Flugzeugen die Kapazität erhöht werden musste. Aber wie?

Grössere Flugzeuge zu entwickeln die militärischen Ansprüchen genügen, dauerte zu lange. Also wurde es wie beim Auto oder Fahrrad gemacht. Um die Kapazität temporär zu erhöhen, wurden eine Art Auto- oder Fahrradanhänger entwickelt. Dieser Anhänger war der Lastensegler, ein motorloses Flugzeug das geschleppt und in der Nähe der Absetzposition ausgeklinkt wurde.

Der Vorteil war, dass nun mehr und auch grösseres Material mit den Soldaten mitgeführt werden konnte. In der Nähe der geplanten Absetzposition versuchte der, nur beschränkt ausgebildete, Pilot zu landen. Das war gleichzeitig auch ein Nachteil des Lastenseglers, den meistens konnte das Flugzeug nachher, infolge unterschiedlichem Zerstörungsgrad, nicht mehr verwendet werden. Also ein Einmal-Fluggerät!

Landen bedeutete es zu versuchen. Die Beschaffenheit der Landezonen war nicht immer genau bekannt. Steine, unbekannte Hindernisse, Gräben, Minenfelder, Bäume usw. konnten die Landung beeinträchtigen. Meistens war der Landeversuch in der Nacht oder Dämmerung vollzogen worden. Die Militärische Bedrohung war ein weiterer Unsicherheitsfaktor. Bewaffnet waren die Gleiter nicht oder nur schwach. Von unten ergab die Silhouette der Lastensegler ein gutes Ziel ab, da diese kaum schneller als mit 150 km/h zur Landung ansetzten.

Zusammenfassend war eine Landung mit dem Lastensegler, im Kampfgetümmel, wie „Russisch Roulette“. Bekannte Luftlande Operationen im 2. Weltkrieg war zB das Übersetzen der Deutschen 194xx nach Kreta. (grosse Verluste) Oder 1944 die Landung der alliierten Truppen in der Normandie (zB Brücke von Arnheim). Gemäss einer Statistik der Überlebenschancen aller Militärpiloten-Kategorien, hatten Lastensegler Piloten höchstens eine Lebenserwartung von 18 Flugstunden!



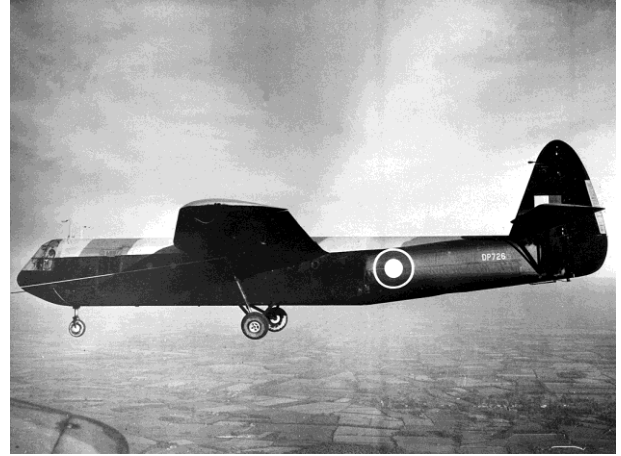
Die ersten Lastensegler hatten noch eine klare Verwandtschaft mit dem sportlichen Segelflugzeug. Die DFS-230 war eine Weiterentwicklung oder Ableitung aus dem Segelflugzeugbau. (DFS = Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug) Zum Segelfliegen waren diese Flugzeuge natürlich nicht

geeignet. Es gibt allerdings Berichte wo behauptet wird, dass bei einigen Flügen kurze Steigmomente erlebt wurden.

Irgendwie gestartet werden mussten die Lastensegler logischerweise auch. Da gab es ganz unterschiedliche, auch sehr kuriose Startmethoden. Das üblichste und bekannteste war der Schleppstart am Seil hinter einem Motorflugzeug. Der Start mit einem Schleppflugzeug und mit 1 – 3 Lastenseglern wurde versucht. Oder auch wie bei der gigantischen Me-321 mit 1-3 Schleppflugzeugen. Nicht zu vergessen der Starrschlepp mit einer Schleppstange. Oder den Mistelschlepp, da wird das Schleppflugzeug auf den Segler montiert. Auch die umgekehrt Variante wurde getestet. Bei den Alliierten wurde eine andere Variante ausprobiert. Das Schleppflugzeug im Flug fischte das Schleppseil des am Boden stehenden Lastenseglers auf und riss so das Gleitflugzeug in die Luft. Um die Kräfte beim Straffstoss des Kabels etwas zu mildern, wurde das Schleppkabel in Schlaufen mit einem Gummiseil überspannt.

War die DFS-230 (20 m Spannweite, 8 Pers Zuladung) nur wenig grösser als eine Kranich II, so waren die Lastensegler der 2. Generation wie zB die Go 242 (25 m Spannweite, 3500 kg Zuladung oder bis 25 Pers) schon annähernd gleich gross wie eine DC-3. Von der Auslegung her mit Heckklappe oder entfernbarem Bugtor, entsprachen sie bereits den ersten militärischen Transportflugzeugen wie sie in den 1950er Jahren entstanden sind. Nicht zu vergessen die gigantische Me 321 mit 55 m Spannweite und 20000 kg Zuladung. Dieses Flugzeug war allerdings kaum zu handhaben und generierte einen hohen Blutzoll, vielfach beim Start. Bis zu drei Schleppflugzeuge waren nötig um das Monster in die Luft zu bringen. Die Go 242 und die Me 321 wurden später motorisiert und waren so die ersten echten Transportflugzeuge. So konnten diese Flugzeuge mehrmals verwendet werden und waren auch unabhängig von

Schleppflugzeugen. Die alliierten Truppen verwendeten in grösserer Anzahl die Horsa mit 27m Spannweite, 3300 kg Zuladung, die Waco CG-4A mit 25 m Spannweite, 2000 kg Zuladung und weiteren Typen.



An einen Gleitwinkel wie sie sportliche Segelflugzeuge besitzen, war nicht zu denken. Bei der DFS-230 war etwas 1:10 zu erwarten. Bei den anderen Lastenseglern war kaum mehr als 1:8 möglich. Das musste bei der Einsatzplanung immer berücksichtigt werden.

Nach dem 2. Weltkrieg war die Zeit der Lastensegler bereits wieder vorbei. Die Gründe: Zu aufwändige Einsatzverfahren, grosse Verluste an Personen und Material, hohe Kosten, da meistens nur für einen Flug verendet, Weiterentwicklung der Luftlandeverfahren, Transportflugzeuge in grösserer Anzahl vorhanden.

Die Lastensegler waren aber die direkten Vorläufer der Transportflugzeuge wie sie heute verwendet werden. A-400, Transall, Hercules usw. Die Konfiguration als Hochdecker, Heckklappe und ev Bugtor war bereits bei den Lastenseglern der 2. Und 3. Generation vorhanden.

Ob die Schweiz je an die Beschaffung von Lastenseglern gedacht hatte, ist nicht bekannt. Hingegen hat das neutrale Schweden 1942 fünf Stück eines kleinen Lastengleiters gebaut.

#### Einige Quellen:

- German Gliders in WW II, Heinz Nowarra, Schiffer 1995
- The Glider Gang, Milton Dank, Cassell 1977
- Fighter Gliders of WW II, James Mrazek, Hale, 1977
- Die deutschen Lastensegler Verbände 1937-45, Schlaug, Motorbuch 1985
- Deutsche Lastensegler, Mankau/Petrick, Motorbuch, 2008
- DFS 230, Karl Pawlas 1979

## Zurück zu den Wurzeln

### *Wie hat alles angefangen, wie kam ich auf das Oldtimer-Fliegen?*

Nach über 44 Jahren eigener fliegerischer Tätigkeit stand ich vor der Frage: „War's das?“ Die Fliegerei hat sich während dieser Zeit enorm entwickelt, speziell die Segelfliegerei. Von meinen Anfängen mit der Rhönlerche, Ka8 und Ka6, dem Abverdienen für den Segelfluglehrer auf der Ka2, den ersten Flügen auf GFK-Segelflugzeugen wie Standard-Libelle, Club-Libelle, Astir, den immer grösser werdenden Segelflugzeugen von diversen Mustern, bis hin zum eigenstartfähigen Doppelsitzer der Offenen-Klasse durfte ich alles fliegen. Dann stand ich nun vor der Frage: „Soll ich mich nun neu orientieren und etwas Neues anfangen?“

### **Was ist aus dem Segelflug-Spirit-Gedanken geworden?**

Während meinen Anfängen mit der Holz-Fachwerk-Segelfliegerei war eine enorme Kameradschaft auf den Flugplätzen von morgens bis abends zu spüren. Man war eine verschworene Gemeinschaft. Das Ziel war, dass nicht nur „man“, sondern dass „alle“ fliegen konnten. Es brauchte den Kameraden/-In, um dies möglich zu machen. Ein Flugzeug musste mit diversen Piloten geteilt werden. Viel Arbeit war stets da, nicht nur über den Winter, sondern auch während der Saison, damit unsere Flieger immer einsatzbereit waren.

### **Und heute?**

Holzflieger sind in der Schweiz kaum mehr sichtbar. Und wenn, dann wird dieser sogar belächelt. Heute muss es, wenn möglich, ein eigenstartfähiges Segelflugzeug, wenn nicht möglich, das neueste Segelflugzeug sein und natürlich mit einer Einmann-Aufbauhilfe. Dieser Wunsch ist auch zum Teil nachvollziehbar. Die von den modernen Segelfliegern angestrebte Freiheit muss vor allem unabhängig, nicht verbindlich und frei von fremder Hilfe sein. Man müsste ja sonst noch jemanden fragen und wenn es dann ganz krumm läuft, müsste dieser angefragten Person später auch „noch“ geholfen werden.

Der OLC-Wettbewerb hat unglaublich viele guten Dinge bewirkt (z.B. Offenlegung von sehr viel Wissen, sprich Streckenwahl). Was aber zur Folge hat, dass heute eben viele Piloten/-Innen

von zu Hause aus im stillen Kämmerlein vorbereiten. Diverse Flüge werden vom OLC im PC übereinandergelegt. So ist im Voraus bekannt, wo sich die meisten Aufwinde auf der abzufliegenden Strecke befinden. Diese Stellen werden als Wegpunkte abgespeichert, im Segelflugrechner hochgeladen, dann wird die Strecke allein abspult und schon ist man „Wer“.

Aus meiner Sicht ist der heutige Segelflugpilot/-In auf dem besten Weg sich immer mehr zu einem „Eigenbrötler“ zu entwickeln.

Ich hatte eine phänomenale, super schöne Zeit in den letzten Jahren auf vielen verschiedenen Flugplätzen erleben dürfen. Soll ich es nun bei dem belassen lassen? Als ehemaliger Wettkampf-Segelflugpilot beobachte ich heute noch interessiert die Wettkampf-Szene. Dort geht die Entwicklung vom Einzelkämpfer bereits wieder in die Richtung Team/Gemeinschaft zurück. Ich hoffe, dieser Team-/Gemeinschafts-Spirit kommt wieder zurück auf alle Schweizer Segelflug-Flugplätze.

### **Zurück zum Anfang**

Durch meine Fluglehrertätigkeit bin ich für ein Nachtessen, verbunden mit einem Höck des Oldtimer-Club Schänis, eingeladen worden. Da die Zeit meiner Holzfliegerei zu den schönsten Zeiten zählte, entschloss ich mich spontan, dort Mitglied zu werden. Ich entschied für mich, die Saison 2018 auf/mit Holz zu fliegen und dann weiter zu schauen.

### **Meine Saison 2018**

Nach dem Einfliegen in Schänis durfte ich die Ka6 mit nach Alzate-Brianza in Italien nehmen. Speziell war der freundliche Empfang als die Alzater gehört haben, dass ich mit einer Ka6 auf ihrem Platz war. Ausgerüstet mit meinem alten Töffkombi, Töffschuhen und spez. Überschuhen, (die mir verdankenswerterweise ein Flugkollege leihte) und wieder wie früher mit Massstab und Karten bewaffnet, konnte ich die ersten Streckenflüge in Angriff nehmen.

Ich war froh, dass ich mit meiner Frau, meistens während dem Apéro, ein Yatzy spiele, wo das Kopfrechnen, wenn auch in kleiner Masse, noch gebraucht wird („Mann“ will ja gewinnen!). Aus diesem Grunde kam ich mit dem Überschlagen von „100 Meter Höhe gleich 3 km Strecke“ auch während des Fliegens gut zu recht. In spezieller Erinnerung ist mir ein Flug geblieben. Bei diesem bin ich von den südlichen Veltliner-Alpen herabgleitend am Mte. Grigna



und an der Ortschaft Lecco vorbei, in Richtung dem sogenannten Lumpenhügel (Mte. Rai), glücklich mit meiner Kopf-Rechnerei über der Krete angekommen und nicht unter dem Getümmel unserer Textil-Kollegen.

Oben an mir modernstes Flugmaterial. Eine ASG29, ein Ventus 2CAX, eine LS10, war da noch ein Ventus 3 oder was? Aufgrund der Art und Weise wie diese kreisten, mussten sie viel Frostschutz und wenig Wasser geladen haben, bei den herrschenden tiefen Temperaturen. Es war schon ein sehr erhabenes Gefühl als ich engkreisend, innerhalb des modernsten Flugmaterials mit meinem alten Holzflieger an diesen vorbei steigen durfte, die Flächenbelastung lässt grüssen.



Als ich meine Abstechhöhe für Alzate-Brianza erreicht hatte, flog ich schön gemäss Reichmann: „Beim äussersten Kreisradius zum Ziel hochziehen, nicht zu nah an die Minimalgeschwindigkeit und während des Durchfliegens der Thermik die Nase runterdrücken, die Geschwindigkeit auf ca. 115km/h (für die Ka6) aufbauen“ ging's flugs weiter Richtung Alzate-Brianza. Im konzentrierten Gleiten zu dem Zielflugplatz spielte auf einmal mein Flarm verrückt. Da ich in Front vor mir nichts erkennen konnte, kam die Antwort umgehend von hinten oben links, hinten oben rechts, hinten unten rechts und von hinten unten links.

Das war wohl die Retourkutsche...!

Mit bestimmt weit über 200 km/h ist die vierer Gruppe (um nicht zu schreiben Bande) nahe an mir vorbei gebräust und haben mir ihre Gleitfähigkeit demonstriert und das wohl mit einem breiten Grinsen und Schalk im Gesicht, die Flächenbelastung inkl. Flügelprofil, grüsst zurück!

Einerseits war ich froh darüber, dass ich meinen Kurs gehalten habe, trotz des verrücktspielenden Flarms. Andererseits hatte ich wohl ein noch breiteres und glücklicheres Grinsen in meinem Gesicht, nach einem spannenden, genussvollen über vierstündigen (wieder) ersten

Streckenflug mit der Ka6 vom OCS. Kopf-rechnen erhält ja schon jung. Aber da wir ja bekanntlich in der Luft nicht mehr unsere volle geistige Fähigkeit abrufen können, besorgte ich mir dann doch noch ein Oudie mit der Polare der Ka6 und der Moswey, aus dem Restbestand an Geräten eines guten Segelflugfreundes. Besten Dank Marc.

Es folgten schöne Erlebnisse mit der Ka6, Flädi, Ka2 und dem Moswey in Blumberg, Mauborget, Saanen, Gundelfingen, Schänis und Aalen/Elchingen.

In Aalen/ Elchingen hatte ich die ganz besondere Möglichkeit, einen Schulgleiter SG38 aus den 30er-Jahren zu fliegen. Es ist schon etwas Einmaliges auf einem „Holzbrettli mit Drähten und etwas Flügel“ sitzend hinter einer Piper Super-Cub geschleppt zu werden und dann mit einer Gleitzahl von ca. 1 :8 zu fliegen oder eher runter zu kommen. Allen einen herzlichen Dank, die mir das ermöglicht haben.



Besonders hervorheben muss ich die sehr, sehr freundlichen Empfänge auf den Flugplätzen in Blumberg, Gundelfingen und Aalen/Elchingen. Vielleicht liegt es daran, dass in Deutschland noch viel mehr Holzflieger im Club-Betrieb sind und es nicht nur normal ist, sondern immer noch etwas besonders, einen Holzflieger zu fliegen.

Beim Retourbringen der Ka6 in der Schweiz wurde ich dann wieder schnell in die Schweizer Realität zurückgeholt, eigentlich schade. Der Segelflugsport und die Kameradschaft gehören aus meiner Sicht doch einfach zusammen.

### Resumée:

Das Fliegen mit Holzfliegern, das Fliegen auf neuen Flugplätzen, das freundliche und hilfsbereite Zusammensein der Holz-Segelflieger, hat mir persönlich wieder die Freude am Segelflug zurückgegeben, zurückgeschenkt!

Ich danke im besonderem Silvio und allen anderen Beteiligten, für die Stunden, die ich mit ihnen verbringen und fliegen durfte, sowie den stillen Machern, die dafür sorgen, dass unsere Flotten einsatzfähig sind und bleiben.

---

**Jürg Weiss**


---

**Teilnahme am VGC Treffen 2018**

Für mich ist die Teilnahme an den Vintage Glider Rallyes an sich schon ein Abenteuer. Dieses Jahr hat es bereits zwanzig Minuten nach Grenzübertritt in Rheinfelden begonnen. Mit artigen aufgerundeten 80 KM/H bin ich mit dem Moswey Anhänger auf der Autobahn Höhe Lörrach von einem grossen Lastwagenzug überholt worden. Plötzlich ein lauter Knall und im Rückspiegel eine schwarze Staubwolke. Dachte zuerst die Reifen des Lastwagens hätten sich aufgelöst, musste dann aber feststellen, dass das Problem wohl eher bei meinem Anhängerzug lag, denn ich konnte die Spur kaum noch halten.

Also rechts ranfahren. Der Pannestreifen war so schmal, dass ich zunächst etwa 5 Minuten eine Lücke im Verkehr abwarten musste, bis ich auf der linken Seite sicher aussteigen konnte. Und aus dem klimatisierten Wagen in die brütende Hitze, zu diesem Zeitpunkt am Morgen bereits 35 Grad auf dem Asphalt der Autobahn. Die Inspektion ergab, dass der hintere rechte Reifen des Anhängers buchstäblich explodiert (s. Bild) war und sich durch die «Gummigeschosse» der Kotflügel in massiver Blechbauweise in eine Kunstskulptur verwandelt hatte. Also Deckel auf und hoffen, dass ich den Wagenheber im Anhänger finde. Alles war vorbildlich aufgeräumt, das Ersatzrad an seinem Platz, genügend Holzbohlen und .... welche Überraschung ein Wagenheber so winzig, der musste aus einem Puppenhaus stammen. Dank WD40 und dem Einsatz meines nicht ganz unerheblichen Körpergewichtes konnte ich die Muttern der offensichtlich seit über 10 Jahren nicht mehr demontierten Felge lösen. Da war ich dank der Hitze schon Bach nass. Dann die Holzbohlen

unterstellen, Wagenheber drauf und dann versuchen, die kleine Kurbel mit vier Fingern zu bewegen. Bei 35 Grad eine sehr schweisstreibende Erfahrung. Bei jedem vorbeifahrenden Auto ein Druckstoss. Als ich endlich die alte Felge entfernen konnte, wieder ein Druckstoss eines vorbeifahrenden Lastwagens und das Puppenhauszubehör kippt um, das halbe Anhängergewicht fällt auf die Trommelbremse.



Das zerfetzte Rad, ein kleines Kunstwerk!

Dachte schon jetzt ist die Reise bereits zu Ende, denn mit einer verkrümmten Trommelbremse wäre ein Weiterkommen nicht mehr möglich gewesen. Also noch einmal unterstellen, kurbeln, schwitzen und das Ersatzrad drauf. Geht aber nicht, denn jetzt kommt mir die Kunstskulptur in den Weg. Also suche nach einer Eisensäger und die über Jahre oxidierten Befestigungsschrauben durchzusägen. Dann endlich kann ich das Ersatzrad aufziehen, das Rad drehen und ... es dreht ohne dass die Trommelbremse streift. Da hatte ich wieder einmal Glück, also kann die Reise nach gut einer Stunde weitergehen. Nach 14.5 Stunden bin ich dann endlich, mich von Stau zu Stau hangelnd, spät abends in Stendal aufgeschlagen

\*\*\*\*\*



**Werkstattarbeit in Schänis**

Wie jedes Jahr werden auch jetzt wieder die Segelflugzeuge für die neue Saison überholt. Die Winterarbeiten für den Moswey, das Baby, K6 und K2 werden in zwei Abschnitten durchgeführt. Im November 2018 wurde bereits der erste Teil der Arbeiten erledigt. Im Februar 2019 werden die Restarbeiten an den Flugzeugen gemacht. Es sind wieder alle OCS Mitglieder willkommen, auch Nichtfliegende. Die genauen Termine werden noch bekanntgegeben.

**Sonstiges vom OCS**

★★★

Wir begrüßen alle OCS- Neumitglieder in den Kategorien Aktiv, Passiv und Gönner. Vorstellung an der GV.

★★★

**Einige Termine 2019**

9.2.	GV OSV (Birrfeld)
Anfang März	GV SG Lägern
Anfang März.	Arbeitstag Flugplatz Schänis
15.3	GV OCS (Schänis)
16.-17.3.	Anfliegen OCS
März/April.	Valbrembo
30.3.-13.4.	San Vittore
18.4.-11.5.	Nötsch
8.6.-15.6.	Blumberg
23.6.-28.7.	VGC
30.7.-9.8.	VGC
16.8.-18.8.	OSV Bellechasse
Aug?	Gundelfingen
Okt?	Hayingen
28.9.-29.9.	Schlussfliegen OCS

**Mitgliederkategorien im OCS** (Stand Ende 2018)

- Aktiv, Fr 300.- / Jahr inkl 10 Flugstunden mit OCS Flugzeugen
- Passiv, Fr 60.- / Jahr
- Gönner, ab Fr 30.- / Jahr

**Die OCS Flugzeuge**

- HB-494, Karpf Baby, 1945
- HB-374, Moswey III, 1944
- HB-703, Ka 6 CR, 1962
- HB-724, Ka 2b (a), 1961

**Schänis Soaring**

Der OCS ist ein Teil von Schänis Soaring. Siehe auch: <http://www.schaenissoaring.ch/home/>

Schänis Soaring, Flugplatz,  
CH-8718 Schänis  
Tel. ++41 (0)55 619 60 40  
Fax ++41 (0)55 619 60 49  
info (at) schaenissoaring.ch



☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Für das kommende Jahr und die Flugsaison 2019, wünscht der OCS-Vorstand allen Freunden, Gönnern, Passiv- sowie Aktivmitgliedern alles Gute und viele genussreiche, unfallfreie Segelflüge.

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

**OCS-Times**

Herausgegeben vom Oldtimer Club Schänis  
Flugplatz, 8718 Schänis  
<http://www.schaeniss-soaring.ch>

Kontakt:  
Ruedi Weiss,  
Gutenswilerstrasse 2a  
8606 Nänikon