

# Ohlstädter Vergleichsfliegen - 2016



Es ist ca. 36 Jahre her, dass ich zum letzten Mal an einem Wettbewerb teilgenommen habe. Damals flog ich mit der ASW 15 B, D-0880, 7W, bei den mittelfränkischen Meisterschaften in Schwabach mit. Nicht sehr erfolgreich, es gab nur einen einzigen Wertungstag und an dem wurde ich 6. von, wenn ich mich richtig erinnere, 10 Teilnehmern in der Standardklasse.

Danach habe ich mich, etwas geschockt von der teilweise hochriskanten Fliegerei im Pulk, darauf verlegt, große Strecken zu fliegen und Wettbewerbe zu meiden. Nicht ganz zu recht, ich war halt unerfahren und nicht daran gewöhnt mit 30 und mehr Segelflugzeugen im gleichen Bart zu kurbeln und auch beim geradeausfliegen immer von mindestens 10 Flugzeugen in nächster Nähe umgeben zu sein. Damals gab es noch kein FLARM und so erlebte ich immer wieder Überraschungen der unangenehmen Art, wurde oft unterholt manchmal umzingelt, so dass ich weder rechts noch links einkurven konnte. Kurz mir war das zu gefährlich.

Heuer jedoch hatte ich nach dem Erwerb eines Discus b WL so richtig Bock d´rauf, wieder mal um die Wette zu fliegen. Da kam mir der Ohlstädter Wettbewerb gerade recht, ich wollte wissen, was ich noch drauf habe und das sollte sich bald herausstellen.

## **Freitag, 29. April 2016**

Eröffnungsbriefing. Der 1. Vorsitzende Robert Hecht begrüßte die insgesamt 31 Teilnehmer und wünschte schöne Flüge, der Wettbewerbsleiter Fabian Siebenwurst desgleichen und Benni Bachmayer als Auswerter erklärte die Regeln, ich hörte nur mit halbem Ohr hin, das sollte sich als fatal erweisen.

Vor dem Briefing mussten noch letzte Vorbereitungen getroffen werden, um den Wettbewerb zu einem Erfolg werden zu lassen. Während die Landebahn noch mal gewalzt und das Briefingzelt aufgestellt wurde, sorgten andere für die absolut notwendigen Dinge, wie man hier sieht:



Nachdem also für das leibliche Wohl alles vorbereitet war, konnte es losgehen. Die Vorhersage für den nächsten Tag war ausgesprochen positiv und so ging ich früh schlafen um am nächsten Tag mein Bestes geben zu können.

### **Samstag, 30. 04. 2016**

07:00 Uhr, raus aus der Falle, schnell noch ein kurzer Spaziergang mit Lucky und dann ab zum Flugplatz.

Dort war schon reges Leben, alle bauten auf, tankten Wasser, polierten die Flieger auf Hochglanz, Schunki flog mit seinem Quintus M aus Königsdorf ein, rechtzeitig zum Briefing um 09:30 Uhr. Ich tankte zum ersten Mal seit langer Zeit überhaupt 100 ltr. Wasser, was zu einer Flächenbelastung von etwa 44 kg/qm führte. Ich war neugierig wie sich der Flieger damit anfühlen würde.

Nach kurzer Begrüßung durch Robert und Fabi erklärte uns Ritchie das Wetter und Benni verkündete die Tagesaufgaben.

601 km für die Schwere Klasse, in der ich als einziger "Kurzer" mitfliegen wollte, da musste ich schon etwas schlucken, aber schließlich war hier Wettbewerb und kein Zuckerschlecken.

Die Wenden Venetberg Sender, Ramsau, Kreuzjoch und Schmittenhöhe waren mir ja wohl bekannt und als Premierenüberlandflug mit dem neuen Flugzeug konnte ich mir ja gar nichts besseres wünschen.

Um 11:00 Uhr war Startbereitschaft angesagt. Mit 6 Schleppmaschinen wurde erst die Leichte Klasse hochgezogen, die hatten 450 km zu fliegen, danach folgte die Schwere Klasse und zuletzt die Einsteiger, deren Aufgabe waren überschaubare 152 km.

Ich beschloss nicht lange rum zu taktieren sondern abzufliegen sobald die Startlinie geöffnet ist. Um 12:13 Uhr düste ich los. Der Weg zur ersten Wende war phantastisch gut. Ein 4m-Bart nach dem anderen sorgte für eine hohe Schnittgeschwindigkeit. Das Flugzeug flog sich überraschend gut trotz der hohen Flächenbelastung. Im D-Zugtempo ging es weiter Richtung Karwendel, bis...

...ja bis ich am Hochnissl ganz wie gewohnt auf der TWR Frequenz von Innsbruck um die Freigabe zur Querung hinüber zum Kellerjoch fragte. Die Erlaubnis wurde sofort erteilt und so flog ich los. In der Talmitte fiel mir dann ein, was ich beim Eröffnungsbriefing nur so halb mitbekommen hatte. Benni sagte doch: "Alle Lufträume, für die eine Freigabe erforderlich ist, sind während des Wettbewerbs TABU!" Genau, das war's was er sagte, so eine Schei..e, der Wertungstag im Eimer, kaum dass er begonnen hatte.

Na ja, trotzdem wollte ich natürlich schon rumkommen um die Strecke, also vorwärts. Über das Zillertal zum Kreuzjoch, dann den Pinzgau entlang bis zum Honigkogel, alles völlig problemlos, der Schnitt ca. 95 km/h, es machte Spass! Um 15:20 Uhr wendete ich an der Ramsau, eine knappe Stunde später am Pass Thurn nahm ich dann das Gas ein wenig raus, die Wetterentwicklung Richtung Kreuzjoch sah nicht sehr gut aus, kein Sonnenstrahl zu entdecken, also hoch reinfliegen und nicht zu sehr "brettern". Das erwies sich als goldrichtig, um 16:40 Uhr wendete ich um wieder in das bessere Wetter im Pinzgau zurückzufiegen. Die letzte Wende an der Schmittenhöhe passierte ich um 17:30 Uhr.

Ich entschloss mich, etwas nach Norden auszuholen, dort bei St. Johann lockten noch schöne Wolken und etwas westlich des Wallerbergs holte ich mir die Höhe für einen 70 km Endanflug. Um 18:22 Uhr 6 Stunden und 11 Minuten nach dem Überfliegen der Startlinie war die Aufgabe geschafft, Schnitt 98 km/h und...

...schlappe 131 Punkte für 140 gewertete Kilometer bis zum Einflug in die CTR Innsbruck. Wenn ich könnte, ich würde mir ein Monogramm in den Hintern beißen

Ein kleiner Trost war dann die 3. Runde der Qualiliga, konnten wir in den ersten beiden Runden überhaupt nicht fliegen, so gelang uns dieses Mal ein Volltreffer, Fabi mit der EB29DE, Arne mit der JS1-C 21m und ich mit dem Discus b WL konnten 50 Punkte abräumen, cool

Sonntag bis Dienstag regnete es und morgen am Mittwoch wird es wohl wieder fliegar werden, da kann ich mich dann an die "Aufholjagd" machen, mal schauen ob ich im Verlauf des Wettbewerbs noch vom letzten Platz weg komme, versuchen werde ich es jedenfalls.



1. Tagesaufgabe - Venetberg - Ramsau - Kreuzjoch - Schmittenhöhe - 601 km

## 2. Wertungstag

Nach 3 Tagen mit unfliegbarem Wetter endlich wieder ein Wertungstag. Dabei sah es anfangs gar nicht so aus, in den Bergen alles wolkenverhangen, am Flugplatz nahezu 8 Achtel tiefhängende, regenschwangere Wolken. Und trotzdem wurden 350 km für die schwere Klasse ausgeschrieben.

Es sollte nach Nordwesten gehen, ins bessere Wetter. Startaufstellung auf 22, Start um 12:00 Uhr, mit Mühe kann ich den mit 90 Liter Wasser aufgetankten Discus in der Luft halten. Aber Richtung Nordwesten scheint es tatsächlich besser zu werden. Nachdem die Startlinie freigegeben war, flog ich sofort los, mit kleiner Ringeinstellung, Abflughöhe knapp 1.800 m.

Südlich an Spatzenhausen vorbei und dann wollte ich zuerst links an Altenstadt vorbei, dann doch lieber rechts und schließlich musste ich sogar ein Stück zurückfliegen um überhaupt wieder Thermik zu finden und gleichzeitig Altenstadt zu vermeiden. Etwas westlich des Peißenbergs geht es dann so richtig los. Jetzt nördlich an Altenstadt vorbei Richtung Bad Wörishofen, dann durch den schmalen Sektor zwischen der TMZ Memmingen und der CTR Landsberg, beinahe hätte ich hier schon wieder einen "verbotenen" Luftraum angekratzt, die TMZ von Memmingen ist auf dem Oudie kaum zu sehen und die Warnung kam spät, Gott sei Dank nicht zu spät! Mindelheim bleibt rechter Hand zurück, weiter nach Krumbach, jetzt direkter Kurs auf die erste Wende Münsingen-Eisberg, die Bärte werden immer stärker, die Basis immer höher, kurz vor der 1. Wende sind dann fast alle Flieger der schweren Klasse beieinander.

Der Weg zur zweiten Wende verläuft ebenso flott, Gundelfingen umrunden und ab nachhause, westlich von Mindelheim geht's hoch auf über 2.500 m, das müsste doch schon reichen für den Endanflug. Kurz vor der Querung des Lechs, der in dieser Gegend schon ganz schön breit ist, noch mal zwei Kreise in 4 m/s und dann Kurs auf die letzte Wende Habach. In Platznähe nimmt die Bewölkung wieder zu und wird ganz dunkel, dann fängt es kurz vor Habach an zu prasseln.

Puuuh, wenn es jetzt noch regnen sollte, dann wird es knapp. Es war aber wohl nur ein kurzer Graupelschauer, der keine Einbußen in der Leistung verursachte, 10 km melden, Wasser raus, aufpassen, dass man nicht unter der Mindesthöhe ankommt und dann ist der Flug auch schon vorbei. Schnitt 96 km/h, 5. Tagesplatz, 11. Platz insgesamt, nicht mehr Letzter!





Normalerweise würde man bei derartiger Optik noch nicht mal den Flieger aufbauen, aber es wurde noch ein wunderbarer Tag mit sehr guten Bedingungen.

### 3. Wertungstag

Ritchie war wenig optimistisch für den Tag in den Bergen und er sollte recht behalten. Es war die erste AAT-Aufgabe mit Wenden bei Elbigentalb, Demeljoch und Muttler, jeweils mit einem 20 km Kreis und 3:30 Stunden Mindestzeit. Schon nach dem Ausklinken am Aufacker, stumpfe Luft, wenig bis gar kein Steigen. Mühsam halten sich die Segler in der Luft.

Ich entscheide mich in 1.300 m endlich rüber zur Mittagsspitze zu gleiten um dort vielleicht bessere Bedingungen zu finden und habe Glück, zusammen mit fast allen anderen Fliegern der schweren Klasse kann ich mich auf 2.200 m hocharbeiten, rüber zur Hohen Kiste, dort noch mal rauf auf 2.200 m und dann ab Richtung Lechtal. Überzeugt davon, dass bei diesen Bedingungen eine Außenlandung nahezu unvermeidbar sein wird, fliege ich vorsichtig, Ring 0,5 m/s und sinke immer wieder unter die Hangkanten, mal tragen sie, mal nicht. Mühsames Gewürge bis Reutte/Tirol, dann die Hoffnung auf die Gaicht.

Mit knapp 2,5 m/s geht es hier erstmals vernünftig hoch auf 2.500 m, tief unter mir gleiten 2 Segler Richtung erste Wende. Ich beschließe so knapp wie möglich zu fliegen und wende sofort nach Erreichen des 20 km Kreises Richtung Südosten. Am Westende des Daniel bei Heiterwang steige ich wieder auf 2.500 m und versuche direkt ins Inntal zu gleiten.

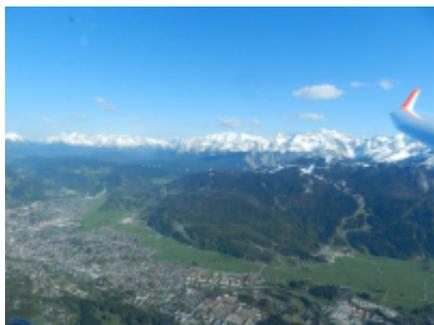
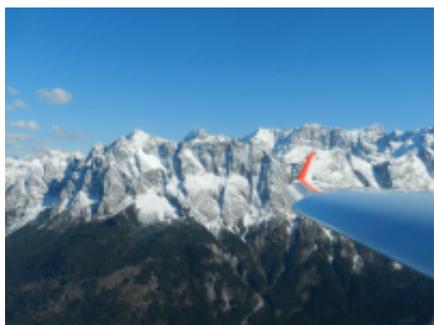
Bis zu den Miemingern sinke ich immer weiter und weiter auf letztlich 1.600 m und muss jetzt mühsam an einer Südostflanke der westlichen Mieminger Achter fliegen, das kostet alles Zeit aber immerhin komme ich langsam wieder höher und schließlich fliege ich entlang der Südwand der Mieminger Richtung Osten, verlasse die Hohe Munde in 2.400 m, das reicht um zu den Arnspitzen zu fliegen, dort geht's auf 2.600 m und weiter ins Karwendel. Im nördlichen Karwendel treffe ich auf einen satten Bart, der bis auf 3.200 m trägt. Ich wende unmittelbar nach Einflug in den 20 km Kreis und gleite zurück zum Wettersteingebirge, weiter zu den Miemingern.

Mit 2.600 m wähne ich mich unterhalb der TMA LOWI 2, deren Luftraum D in 2743 m beginnt. Plötzlich beginnt das Oudie zu "quäken" und bevor ich den Grund identifizieren kann, bin ich schon drin im Luftraum D der TMA LOWI 1 und der beginnt bereits in 2143 m. Scheibenkleister, wieder keine Zeitwertung, aber wenn ich schon unterwegs bin, will ich wenigstens wissen ob ich es geschafft hätte.

Der Tschirgant hat keine Wolke, auch keine kleine, trotzdem glaube ich dort Steigen zu finden und sollte nicht enttäuscht werden, auch wenn ich ein wenig suchen muss, schließlich findet sich nordwestlich der Spitze ein guter 2 m/s Bart, der bis auf 2.800 m trägt, weiter zum Venetberg, auch dort muss ich einige Zeit suchen, bis ich die richtige Stelle finde, die dann allerdings auf 3.100 m hoch trägt, damit kann man ganz gut ins Oberinntal einfliegen.

Zusammen mit einer ASH 25 fliege ich tapfer Richtung Pfunds, wende dort in 2.850 m und bin jetzt sicher, dass es nachhause reichen wird. Am Venetberg nehme ich noch mal 2,5 m/s mit bis auf 2.900 m, gute Reserve bis Ohlstadt eingerechnet genieße ich den Anblick des gewaltigen Zugspitzmassivs, das jetzt voll in der Sonne liegt. Mit einem 70er Schnitt komme ich mühelos nachhause, weiß aber schon, dass ich auch heute die Sache "versemmelt" habe. Zu allem Überfluss knalle ich dann, nachdem der Flieger im Hänger steht und alle, wirklich alle Utensilien auf dem Rücksitz meines Autos verstaut sind, die hintere Tür und den Kofferraum zu. Als ich die Fahrertür öffnen will, geht die nicht auf. Auch alle anderen Türen und der Kofferraum geben sich "zugeknöpft".

Wenn es schon mal schief läuft, dann wirklich gründlich. Peter ist von München rausgefahren um zu erfahren, wie es mir ergangen ist. Ganz Segelfliegerkamerad, packt er mich in seinen Mini und braust zu mir nachhause um den Ersatzschlüssel zu holen. 2 1/2 Stunden später sind wir wieder in Ohlstadt, schnell die Datei ausgelesen und abgeliefert, dann ins Zelt um noch was zu essen - Pustekuchen - Klaus hat schon abgeräumt und es gibt nichts mehr zu essen, also noch schnell ein Bier gekippt und ab nachhause. Ankunft um 1/2 12 Uhr, noch ein Bier zum Einschlafen und kaum ist es 1 Uhr nachts, schon liege ich im Bett. Den Tag morgen, so beschließe ich, den lasse ich aus, ich muss endlich wieder mal ausschlafen und meine Flugplanung überdenken, so kann das mit den Lufträumen nicht weitergehen.



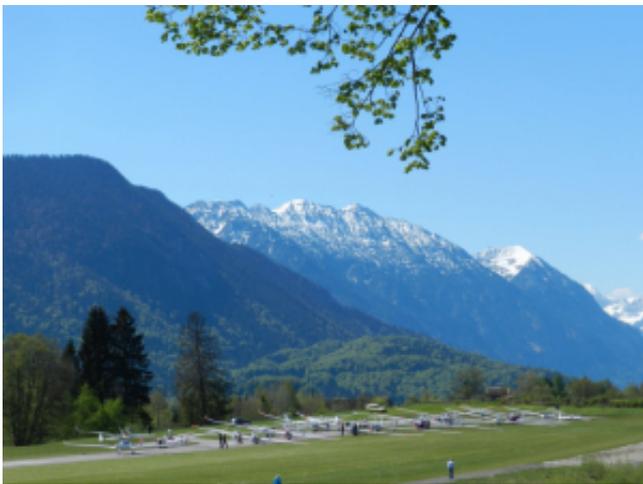
-



## 4. Wertungstag

Ohne mich, warum ich eine Pause brauchte, kann sich ja wohl jeder vorstellen, der über den Verlauf des gestrigen Wertungstages gelesen hat. Die Konkurrenz enteilt an diesem Tag uneinholbar auf dem ausgeschriebenen 700 km Dreieck. Sei's drum, werd' ich halt Letzter, besser ausgeruht in den letzten Wertungstag, als irgendwelche Risiken eingehen, unausgeschlafen und schlecht gelaunt sollte man nicht in ein Segelflugzeug einsteigen.

## 5. Wertungstag



Startaufstellung 5. Wertungstag

Gut ausgeschlafen, voll Motivation für den kommenden Wertungstag treffe ich in Ohlstadt ein. Flieger aufgebaut, Wasser eingefüllt, Briefing mit sehr guten Tagesaufgaben, die eine individuelle Anlage der Flüge erlaubt, die AAT-Aufgabe für die Schwere Klasse: Wendepunkte am Venetberg, am Rossbrand und am Piz Nuna, ca. 650 km mit großzügigen Wendekreisen von bis zu 40 Kilometer Radius. Das bedeutet die Möglichkeit die eigene Strecke anzupassen an die eigenen Vorstellungen, von 450 km bis zu über 800 km ist alles möglich.

Es sollte ein denkwürdiger Tag werden. Ich kann mich nicht erinnern, dass im Verein schon einmal derartige Schnitte geflogen wurden, Arne wird Tagessieger mit 143 km/h über 727 km, Fabi belegt Platz 4 mit 137 km/h über 716 km und Lisa wird 7. mit 113 km/h über 713 km! Ich bin zwar auch ganz schön schnell gewesen, in der OLC Speedwertung finden sich für die 7W 115 km/h über die schnellsten 2 1/2 Stunden, aber leider konnte ich als Einziger den dritten Wendepunkt nicht erreichen.

Es ging von Anfang an flott voran, 1. Wende wie geplant am Sender Venetberg, danach ein rasanter Galopp zum Rossbrand, dort bin ich etwas über die Wende hinausgeflogen, die Wolken waren einfach zu verführerisch. Dann zurück nach Westen, bis zum Venetberg mit Superbedingungen, dann allerdings zeigt sich das Oberinntal grau in grau, keine Sonneneinstrahlung, keine Thermik, die 3.200 m vom Venet abgleiten bis Pfunds, dort dann die Erkenntnis, wenn ich jetzt die noch fehlenden 10 km zum Wendekreis des Nuna fliege, dann komme ich hier nicht mehr raus.

Also Abbruch bei Kilometer 503. Erstmals kann ich die gestellte Aufgabe nicht erfüllen. Das schmerzt ein wenig, alle Langohren schaffen es in den Wendekreis, da wird noch mal kurz Sehnsucht nach ASW22 Zeiten fühlbar, aber nur kurz!

Insgesamt habe ich mich gut auf meinem "Kurzen" eingeflogen, ohne die ärgerlichen LR-Verletzungen hätte ich einige der Großen hinter mir gelassen, aber wie sagt man so schön: "Hätte, hätte, Fahrradkette!" Es war ein wunderbarer Wettbewerb, mit sehr guten, machbaren Aufgaben, in allen drei Klassen sah man nur zufriedene Gesichter.

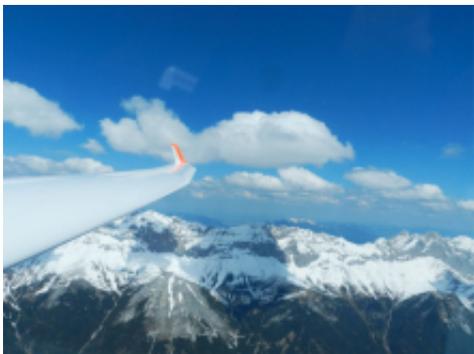
Ich freue mich jetzt auf die kommenden Wochen, in denen ich den Flieger noch besser kennenlernen werde und der krönende Abschluss der Saison wird dann der Sommerurlaub in Sisteron sein, wo ich der 7W dann die südfranzösischen Seealpen zeigen werde.

## Bilder des 5. Wertungstages

- 



- 



-



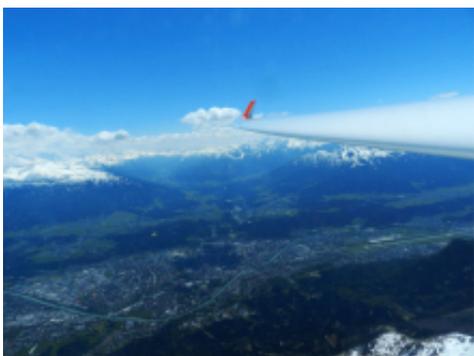
•



•



•



**Kleiner Nachtrag...**



...zum Ohlstädter Vergleichsfliegen 2016. Es war ein richtig schöner Wettbewerb, der zwar verhalten begann, nach dem 1. Wertungstag in den Bergen mit 600 km, folgten 3 Tage Regenpause. Der 2. Wertungstag führte am Mittwoch ins Flachland, 340 km mit Wenden bei Münsingen und Gundlfingen, der Beginn eher verhalten mit niedriger Basis und viel Feuchtigkeit in der Luft, aber mit jedem Kilometer nach Nordwesten wurde die Thermik besser und nördlich von Bad Wörishofen ging dann richtig die Post ab, fast jeder Bart lieferte mehr als 3 m/s durchschnittliches Steigen und so waren die erzielten Schnitte keine Überraschung, wenngleich die 145 km/h von Fabi schon außergewöhnlich waren.

Das auch in den Alpen die Freiheit nicht mehr so ganz grenzenlos ist, haben wir ja schon in den letzten Jahren feststellen müssen. Die Einschränkungen gerade im Raum Innsbruck sind eigentlich vom Verkehrsaufkommen des Innsbrucker Flughafens her, in keiner Weise gerechtfertigt. Die erweiterte TMA INN 1, 2 und 3 im Westen, mit der wichtige Verbindungslinien z.B. von den Miemingern zum Tschirgant nur noch per Freigabe zu befliegen sind, ist ebenso ärgerlich und **überflüssig**, wie die Absenkung des Luftraums D, SRA II und SRA V im Osten Innsbrucks. In 40 Jahren Fliegen in den Bergen bin ich in diesen Lufträumen viele hundert Mal geflogen und wohl keine drei Mal einem Verkehrsflugzeug begegnet, zu einer gefährlichen Begegnung hat es kein einziges Mal gereicht. Insofern darf man schon daran zweifeln, ob die Dimensionen der freigabepflichtigen Lufträume auch nur annähernd angemessen an die Verkehrszahlen von Innsbruck sind.

Der 3. Wertungstag war wohl der mühsamste und für mich auch ärgerlichste, die Querung von den Miemingern zum Tschirgant hatte ich zu früh, also an derselben Stelle wie über viele Jahre hinweg begonnen und prompt den Luftraum der TMA LOWI 1 berührt, wenn auch nur ganz kurz, aber die ansonsten fehlerfrei und relativ schnell gemeisterte Aufgabe war damit "im Eimer".

Der 4. Wertungstag - 700 km für die Schwere Klasse war mir zu schwer, am Vortag hatte ich mich aus dem Auto ausgesperrt, die Hin- und Rückfahrt nachhause um den Ersatzschlüssel zu holen, führte zu einer Verspätung, also kein Abendessen am Flugplatz, keines zuhause und einer erheblich verkürzten Nachtruhe, so dass ich morgens nicht fit genug war, um eine derart gewaltige Strecke in Angriff zu nehmen.

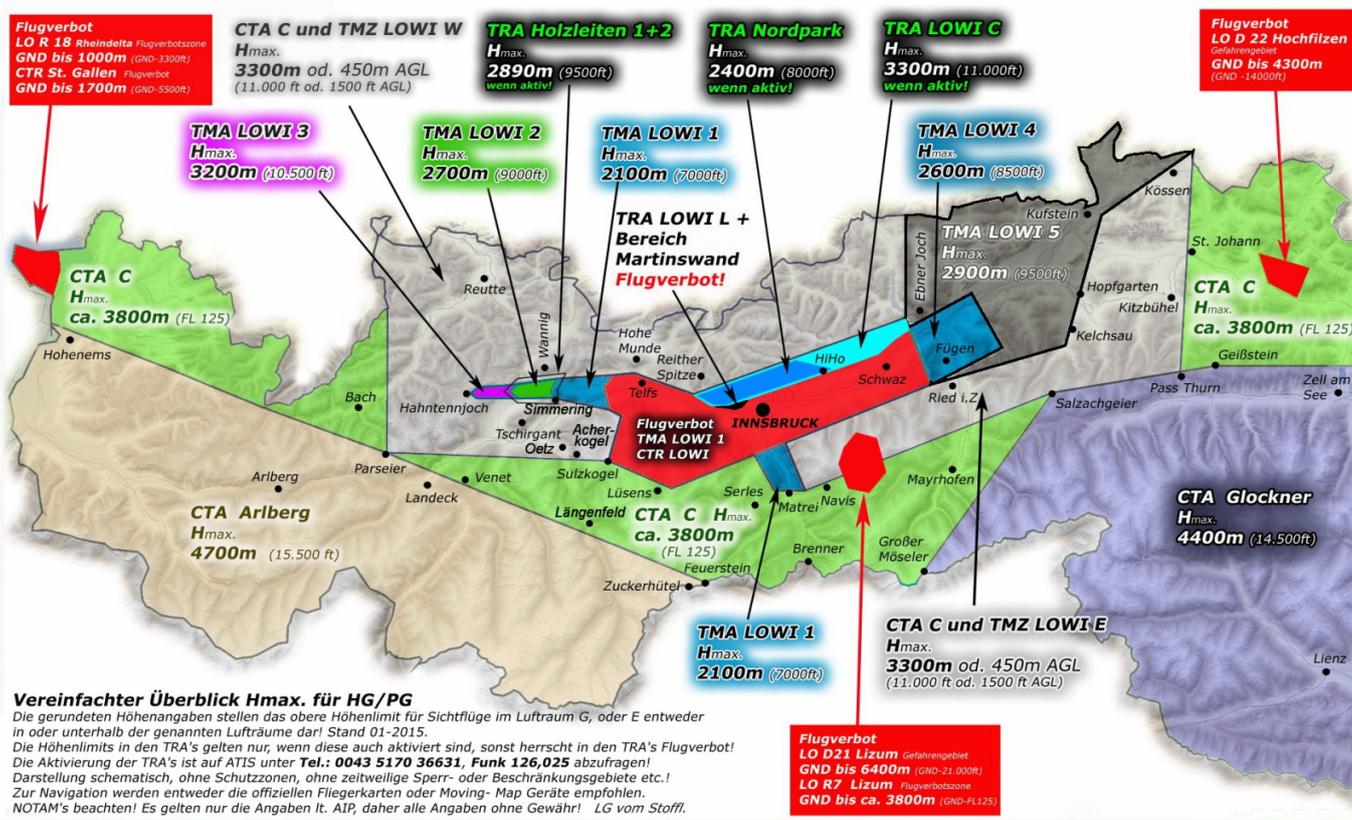
Am 5. Wertungstag lief alles Bestens, hoher Schnitt (118 km/h) aber leider war für mich die letzte Wende nicht mehr anfliegbar, so bekam ich keine Speedwertung und rutschte wieder auf den letzten Platz ab. Insgesamt bin ich trotzdem sehr zufrieden, an allen Wertungstagen konnte ich mit den Langohren mehr oder weniger gut mithalten, hätte ich besser auf die Lufträume geachtet, wäre ein Platz im Mittelfeld herausgekommen. Beim nächsten Mal werde ich diesem Faktum besser Rechnung tragen, das war sicher nicht mein letzter Wettbewerb, ich habe daran wieder Geschmack gefunden!

Für mich ergaben sich einige Erkenntnisse, zu allererst habe ich gelernt, dass das Fliegen im Flachland durchaus seine Reize hat, so entspannt wie am 2. Wertungstag bin ich lange nicht mehr geflogen. Die 22 Jahre offene Klasse machen sich in den Bergen ziemlich bemerkbar, ich muss wieder lernen unter Hang und trotzdem vorwärts zu fliegen, das erfordert eine ganz andere Flugtaktik, die ich noch nicht wieder voll

d'rauf habe, da gibt es einiges neu zu lernen, was ich schon lange vergessen habe, z.B. Achterfliegen tief an den Wänden der Mieminger Berge. Mit der ASW 22 wäre das so nicht möglich und auch gar nicht erforderlich gewesen, mit dem äußerst wendigen Discus ging das aber überraschend gut.

Das schnelle Vorwärtsfliegen mit hoher Flächenbelastung kannte ich ja gar nicht mehr, die 22 hatte ich so gut wie immer ohne Wasserballast mit ca. 32 kg/qm geflogen, der Discus erlaubt mir bis zu 46 kg/qm, da geht es schon weit schneller vorwärts als mit der "Prinzessin". Das erfordert erheblich mehr Konzentration und genaueres fliegen entlang der tragenden Linien, man ist öfter unter Hangkante, die Vorausplanung, wohin nach dem Kurbeln ist völlig anders als früher.

Es macht so richtig Spass die Möglichkeiten der Standardklasse auszuloten und ich freue mich schon auf die weiteren Flüge dieser Saison.



Bildquelle: [Fliegerclub Oetz](#)

Die Karte ist zwar für Hänge- und Paragleiter gedacht, aber sie zeigt anschaulich, wie zerstückelt und unübersichtlich die Lufträume um Insruck herum konzipiert wurden, das kann eigentlich nur ein Sachbearbeiter erfunden haben, der selber nicht fliegt und von den Folgen also selber nicht betroffen ist.

Zum Schluss noch der Hinweis auf eine kleine Bildergalerie, die ich in Form einer .mp4 Datei auf Youtube eingestellt habe, wer es sich reinziehen will, hier ist der Link:

[1. Ohlstädter Vergleichsfliegen - 2016](#)

natürlich ist es auch hier verlinkt:

[Videos](#)

[Hier geht's zum nächsten Bericht - Juliflüge 2016](#)

[nach oben](#)