

**Knud D. BARTELS**  
**4 Sunhill Road**  
**MOUNT WAVERLEY / VIC 3149**  
**AUSTRALIA**

Tel: 0061 3 9807 4308  
knudbartels@optusnet.com.au

## Ein Essais

### Erinnerungen eines gealterten Segelfliegers.

#### 1. Einfuehrung

Am 1. Februar 1960 wurde ich als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Aerodynamik / Flugmechanik der HFB GmbH eingestellt. Leiter dieser Fachabteilung war mein heute noch guter Freund **Otto Schmitt**, dessen fruhere Mitgliedschaft in der Akaflieg Aachen zweifellos der Ausloeser fuer die Initiative zur Gruendung der HFB Segelfluggemeinschaft war. D. h. genaugenommen war diese Fachabteilung unter O. Schmitt der Nukleus der Segelfluggemeinschaft und mit ihm die Herren **M. Fuchs**, **H. Neppert** und meine Wenigkeit . Aus der Nachbarabteilung (Aeroelastik oder auch Flattern) gehoerte ihr Leiter, **Hein Pfeiffer**, als einziger Fluglehrer (auch ehemals Akaflieg Aachen) ebenfalls dem Verein an. Otto Schmitt gebuehrt ohne Zweifel die Ehre des Gruendervaters der HFB Segelfluggemeinschaft .

Ich denke entgegen meiner fruheren Annahme, war die Vereinsgruendung bereits kurz zuvor erfolgt und ein Vereinsleben begann sich zu "entfalten". Neben den oben erwaehten Personen waren nach meiner Erinnerung noch die folgenden Herren bereits Mitglied, die alle zum beeindruckenden Erfolg massgeblich beigetragen haben.

**Richard Eckhoff** (nach eigenem Bekunden : Der beste Stabsgefreite einer wenig ruhmreichen Vergangenheit) war Mechaniker im Einflug. **Harald Ellerbrock**, Mitarbeiter in der Modelltischlerei und wie Eckhoff bereits Luftfahrerscheininhaber.

Weiterhin **H. Wehebrink** , Assistent des Kontrollchefs ebenfalls wie auch H. Neppert Luftfahrerscheininhaber und zwei Nichtwerksangehoerige deren Namen ich vergessen habe . Sie waren wohl auch schon Luftfahrerscheininhaber soweit ich erinnere. Diese Beiden waren von eminenter Bedeutung, da sie Autos besassen. Wir, arm wie die Kirchenmaeuse , d.h. ohne Autos, haetten ohne sie nicht zum Flugplatz kommen koennen. Ihnen gebuehrt noch heute mein besonderer Dank .

Es wird noch den Einen oder Anderen gegeben haben aber es will mir z.Zt. weiter kein Name einfallen.

Diese Phase der Selbstfindung liegt nun schon fast 50 Jahre zurueck. D.h. auch, dass der eine oder andere Mitstreiter jener Tage, sofern noch unter den Lebenden weilend, Details meiner Geschichte etwas anders in Erinnerung behalten hat aber Irrtuemer sind uns alten Herren sicher zu verzeihen. Wer kennt schon noch die absolute Wahrheit ?

Es bleibt aber festzuhalten , dass Manfred Fuchs und ich offenbar die einzigen Flugschueler in dieser Anfangsphase waren. Vielleicht gibt es noch alte Dokumente / Mitgliederlisten aus denen ersichtlich waere wer darueberhinaus Mitglied und Flugschueler in der Anfangsphase war.

HFB und insbesondere ihre Eigentuemer, die Familie Blohm, waren von enormer Grosszuegigkeit. Dies zeigte sich nicht nur in der Beschaffung unseres ersten Flugzeuges , des Bergfalken II , sowie der alten Fordwinde , sondern auch in der Hilfestellung bei allen Aktionen die wir allein nicht meistern konnten, die aber den Verein erst lebensfaehig machten . Die Verfuegbarkeit und Nutzung des Flugplatzes Wenzendorf , Privatbesitz der Familie Blohm, steht seit 50 Jahren fuer diese unschaetzbare Grosszuegigkeit.

Die andauernde Unterstuetzung der Firma mit den vielen Namen (nach HFB) war und ist fuer den Verein sicher von vergleichbar unschaetzbaren Wert.

## **2. Kaltenkirchen 1960**

Kaltenkirchen , ein ehemaliger "Jagdfliegerhorst", der wie eingangs erwaehten wenig ruhmreichen Vergangenheit, hatte vormals dem Schutz von Hamburg gedient und befand sich darob in einem beklagenswerten Zustand. Uebersaet von Bombenkratern, unterbrochen von einer Vielzahl kleiner roter Holzpfloecke, die, wie sich bald herausstellte, jeweils die Position eines Blindgaengers auswiesen, haette nach heutigen Masstaeben als Flugplatz niemals in Betracht gezogen werden koennen. Ich bin sicher , dass dies seinerzeit kein Kriterium war. Welche Kriterien ueberhaupt gueltig waren, entzog sich voellig unserer Kenntnis ! Improvisation in jeder erdenklichen Hinsicht machte das Fliegen seinerzeit ueberhaupt erst moeglich. Das kreisfoermige, unbefestigte Gelaende besass natuerlich bis auf eine alte Wehrmachtsbaracke keinerlei Infrastruktur. Diese Baracke hatte aus unerfindlichen Gruenden eine ziemlich grosse Schiebetuer, die es

ermoeglichte den Bergfalken dort hinein zu bugsieren, was jedoch praktisch die Mitwirkung saemtlicher Vereinsmitglieder erforderte um den Vogel anzuheben und einzufaedeln. Der Barackenboden befand sich in etwa 1,5 m Hoehe was das Manoever ziemlich muehevoll machte. Wie schon erwaeht, Improvisation macht's moeglich, wir hatten also einen Hangar !!!

Auf diesem Gelaende war bereits eine oertliche Fluggruppe / Verein (?) aktiv, die uns als Gaeste willkommen hiessen. Wie diese Verbindung entstanden ist, entzieht sich meiner Kenntnis aber irgendwie war unser zeitweilig zweiter Fluglehrer, Nichtmitglied Kipke, wohl darin eingebunden.

Dieser Verein hatte zwischen den Bombenkratern eine bescheidene Piste definiert, die auch der Seilrueckholwagen weitgehend gefahrlos befahren konnte. Man achtete darauf die Blindgaengermarker nicht direkt mit einem Rad zu ueberfahren. Bei diesem Manoever verschwand eines Tages der Seilrueckholwagen in einem Bombenkrater. Er konnte mit Hilfe der Winde geborgen werden.

Dieser Verein wurde ziemlich autoritaer von einem Arzt, Dr. Kuempel, gefuehrt, der als weiteres herausragendes Merkmal eine private Ka 8 besass. Fuer unsere bescheidenen Ansprueche ein Nachweis unerhoerten Wohlstandes. Weiterer Fluggeraete fuer deren einfacher Vereinsmitglieder kann ich mich nicht erinnern. Ich denke aber, dass der Besitz unserer ersten alten 95 PS Fordwinde auf "Selbstfahrlafette" moeglicherweise der Anlass fuer diese Kooperation gewesen ist. Dr. Kuempel ist uns sehr nachhaltig in Erinnerung geblieben, da er nicht nur recht autoritaer agierte, nein, er wurde auch spuerbar von dem unstillbaren Drang getrieben einen Ueberlandflug von wohl 300km zu bewaeltigen. Mehrfach bereitete er sich soweit vor, Zahnputzzeug ect hinterm Sitz deponiert, dass er gegebenenfalls, dem Wetter sei Dank, umgehend starten konnte. Segelflugwetter Service waere seinerzeit eine grenzenlose Utopie gewesen! D.h. das Wetter wurde ganz augenscheinlich jeweils am Platz gewertet und einige Anlaeufer zur Bewunderung aller Anwesenden unternommen.. Die Navigationsvorgabe lautete in jedem Fall: Fulda links liegen lassen. Wegen der Naehel der Zonengrenze ein verstaendliches Kriterium. Nun, er entschwand und erschien in jedem Fall nach einiger Zeit wieder ueber dem Platz und liess uns per Zuruf noch aus dem Cockpit jeweils umgehend wissen, dass das Wetter ihm die Ueberquerung der Elbe nicht habe moeglich machen koennen. Der Versuch sei deswegen abzubrechen gewesen, Aber beim naechsten Versuch, dann...! Es ist mir nicht bekannt ob er es jemals bis jenseits der Elbe geschafft hat.

Wie bereits erwahnt mussten fuer den Flugbetrieb praktisch saemtliche Vereinsmitglieder anwesend sein, was die Anzahl der Flugtage , ohnehin auf Wochenendbetrieb beschraenkt , weiterhin limitierte. Ein zusaetzliches Kriterium , war wie schon erwahnt , die Verfuegbarkeit von Autos um Kaltenkirchen zu erreichen. Die grosse Mehrheit der Mitglieder besass kein Fahrzeug und war auf die Grosszuegigkeit der Besitzer angewiesen, die wiederum ohne die Nichtbesitzer auch keinen Flugbetrieb haetten veranstalten koennen. Nun, es hat damit nach meiner Erinnerung nie Probleme gegeben. Die Zeiten waren eben kurz nach dem Krieg so und man arrangierte sich.

Ausweislich meines Flugbuches hat der Flugbetrieb Ende Maerz 1960 in Kaltenkirchen begonnen und bis Ende August 1960 dort angedauert. In diesem Zeitraum hat es wohl 9 Flugtage gegeben, denn ich bin mir ziemlich sicher keinen weiteren versaeumt zu haben. In diesen 5 Monaten war es mir gelungen 16 Starts inklusive eines Fehlstarts (Seilriss) , Gesamtflugzeit 1:51 h zu absolvieren.

Die Anzahl der Starts war einerseits bestimmt durch die Anzahl der Anwesenden Mitglieder und andererseits durch die Kosten. Eine Startgebuehr von DM 2,- war bei unserem geringen Einkommen schon eine bedenkenswerte Belastung .

In diesen 5 Monaten wurde ich gleichzeitig zum qualifizierten Windenfahrer ausgebildet , was mir bis heute ein Raetsel ist. Es gab damals keinen diesbezuglichen Ausbilder in unseren Reihen. Der Erste , der diesen Status im Verein errang war ich selbst und das war meines Wissens sicher erst in 1962.

Unsere 95 PS Fordwinde war reichlich schwach auf der Brust was besonders dem Bergfalken mit zwei Mann Besatzung zu schaffen machte. Ich erinnere mich, dass ich ./ wir das Manoever mit "Gangwechsel" bewerkstelligten, was zwar so nicht vorgesehen aber in Absprache mit den Piloten machbar war. Ich war also als Flugschueler gleichzeitig qualifizierter Windenfahrer.

Abschliessend sei anzumerken, dass in der oben erwahnten Baracke ein altes Klavier dahinsichte. Obwohl schon leicht verstimmt, hat uns Hein Pfeiffer ein um's andere Mal, nachdem der Bergfalke zur Ruhe gebettet war, zum Abschluss mit einem Staendchen erfreut.

Wir haben Kaltenkirchen ohne Schaden ueberstanden und uns Ende August 1960 nach Stade orientiert.

Ja , und um es nicht zu vergessen, Theorieunterricht war absolute Fehlanzeige. Ich bin mir ziemlich sicher, dass dieses bemerkenswerte Defizit ueberhaupt nicht realisiert wurde.

### **3. STADE 1961 / 1962**

Warum wir nicht von vornherein den ehemaligen HFB Werksflugplatz Stade als unsere Operationsbasis gewaehlt haben, nimmt mich noch heute Wunder. Das Gelaende besass eine befestigte Startbahn von guter Laenge, ein richtiger Hangar war verfuegbar und der Platz wurde bereits vom lokalen Segelflugverein genutzt. Das Gelaende befand sich offenbar nicht mehr im Besitz von HFB und es wurde ebenfalls von einer nahe residierenden Bundeswehreinheit als Uebungsgelaende benutzt. Dies war prinzipiell kein Problem, da sich der Flugbetrieb auf die Wochenende beschraenkte waehrend dessen die Bundeswehr ruhte.

Der Verein war sehr gut organisiert und wurde seinerzeit vom allseits hoch geschaezten Vorsitzenden und Ausbildungsleiter Helmfried (?) Pickenpack und seiner ebenso ruehrigen Frau gefuehrt. H. Pickenpack ist einige Jahre spaeter leider einem unerklaerlichen Unfall beim Windenstart zum Opfer gefallen.

Damit waren die Kompetenzen am Platz klar, wenn auch nicht schriftlich fixiert, geregelt. Ausweislich meines Flugbuches habe ich vor meinem ersten Soloflug einen Checkflug mit H. Pickenpack absolviert.

Ich erinnere mich, dass etwa zu dieser Zeit Irgendjemand den Wollfaden auf der Haube erfunden oder propagiert hat, der umgehend ueberall kopiert wurde. Ich denke, dass er nach wie vor das wichtigste Instrument des Segelfliegers nach dem Fahrtmesser ist. Der Sinn dieses "Wendezeigers" erschloss sich nicht umgehend Jedermann. Ich erinnere mich der Klage eines altgedienten Piloten, dass, wenn er dem Faden folge, er sich immer aus dem Gegenanflug entferne. Sein Name bleibe unerwaehnt und irgendwann ist ihm sicher die Funktion dieses grossartigen Systems doch noch klar geworden.

Am 11. September 1960 schlug meine grosse Stunde. Auf der kaerglichen Basis von 18 Starts, 02:08 h Flugzeit nach einer Ausbildungsdauer von 6 Monaten wurde von der "Ausbildungsleitung" befunden, dass ich der langwierigste Flugschueler und nun endlich reif fuer das Soloabenteuer sei. Ich habe mich darauf eingelassen und die drei Solofluege von jeweils 6 Minuten Dauer ueberlebt eben so wie die anschliessenden rituellen Hiebe auf den Hintern von dem ich dringend hoffe, dass dieses erniedrigende Ritual endlich der Vergangenheit angehoeert. Ich bin spaeter selber Fluglehrer und Ausbildungsleiter der HFB Motorfluggruppe geworden und hatte mir geschworen, dass keiner unserer Schueler jemals eine vergleichbare Situation zu meistern habe. Das o.a. Ritual gab es bei uns ohnehin nicht.

Die Saison 1960 klang dann einen Monat und 10 Starts spaeter aus. Ich war in dieser Zeit intensiv damit befasst das Fliegen fuer mich selbst zu erfinden und war damit, wie auch in der neuen Saison, recht

erfolgreich. Der erste Thermikflug von 14 ! Minuten war ein echter Durchbruch . Andererseits , wie auch im Vorjahr, Theorie andauernde Fehlanzeige und dabei nicht die geringste Beunruhigung verursachend. Im Juli 1961 dann die ueberraschende "Berufung" zum lizenzierten Pilot -en gemaess Luftfahrerschein Kl.1. Der Landesbeauftragte fuer Luftaufsicht war am Platz um einem Pruefing des Stader Vereins die Qualifizierung zu gewaehren. Dieses Verfahren , d.h. der Pruefer reiste von Platz zu Platz , war seinerzeit ueblich und sehr praktisch. Moeglicherweise ist es das auch noch heute .

In einem geeigneten Augenblick erwaehte ich meine demnaechst ebenfalls anstehende Pruefung was ihn daraufhin veranlasste sich nach meinen Details zu erkundigen. Ich konnte mit 03:48 h Soloflugzeit aufwarten, was ihn offenbar angemessen erschien meine Pruefung unmittelbar anzusetzen , denn er sei ja schliesslich gerade anwesend ! Den Bergfalken geschultert war ich drei Platzrunden spaeter ein richtiger Pilot. Fuer Pruefungsangst oder gar Stress blieb dabei keine Zeit mehr. D.h. fast, denn unversehens stand die theoretische Pruefung an.

Neben dem Hangar befand sich damals eine kleine Holzhuette , deren Vielzweck u.a. Vereinsbuero / Flugleitung / Unterschlupf , ect ,war. Die Waende waren mit diversen Schautafeln dekoriert die anschaulich den "umfassenden" Inhalt der theoretischen Ausbildung zum Segelflugpiloten praesentierten.

Ein Pruefing, so auch ich, wurde mitsamt der offiziellen Pruefungsbogen in diese Huette verwiesen und sollte nach Ausfuellen derselben diese dem Pruefer unterbreiten. Eine Zeitvorgabe war allenfalls durch den Abreisetermin des Pruefers zu beruecksichtigen. Dritte hatten waehrend der "Theoretischen Pruefung" jederzeit Zutritt zur Huette , was durchaus hilfreich fuer die "Wahrheitsfindung" war. Der Pruefer selbst tummelte sich waerenddessen auf dem Platz und nahm offiziell und kostenfrei am Flugbetrieb teil. Nun, erwartungsgemaess bestand ich diese Pruefung zu 100% was mal gradeso dem Durchschnitt bei diesem Verfahren entsprach.

Da stand ich nun, nach bestandener "ad hoc- Pruefung". Am Morgen hatte ich noch kaum vermocht den "Begriff" Pilot zu buchstabieren und am Nachmittag war ich ploetzlich Einer. 1961 gab es davon noch nicht sehr viele.

Ob und wie theoretischer Unterricht in der Folge Bestandteil der Ausbildung wurde / war, entzieht sich meiner Kenntnis bis in die fruehen 70er Jahre . Einer naheliegenden Eingebung folgend einigten sich damals Motor- und Segelflieger auf eine gemeinsame Schulung im Rahmen der Motorflieger-Theorieausbildung . Dies erfolgte waehrend

meiner Amtszeit als Motorflieger-Ausbildungsleiter und gewährte den Segelfliegern ein Ausbildungsniveau das in Deutschland mit Sicherheit unvergleichlich war. Ich gehe davon aus, dass diese sinnvolle und erfolgreiche Kooperation weiterhin Bestand hat.

Die Flugbetriebsperiode in Stade war rundum ein Erfolg und ist allen Beteiligten in guter Erinnerung. Einzig das Miteinander mit der Bundeswehr zeitigte einige unerwartete Unstimmigkeiten. Einige Mitglieder pflegten gelegentlich in der oben erwähnten Hütte zu uebernachten, um am Folgetag fruehzeitig den Flugbetrieb aufnehmen zu koennen. Der Transport nach und von Stade unterlag letztlich den selben Erschwernissen wie sie Kaltenkirchen schon bereitet hatten. Die Entfernung war sogar eher noch weiter.

In mindestens einem Fall hatte die Bundeswehr in der selben Nacht eine Nachtuebung auf und um den Flugplatz herum angesetzt deren Gefechtslaerm auf die geplante Nachtruhe durchaus stoerend wirkte. Das Ergebnis, die Jungens standen auf und erforschten im Nachtgewand was sich da draussen abspielte. Dabei gerieten sie unversehens zwischen die "feindlichen" Linien, die sich mit viel Uebungsmunition beschossen. Die Anwesenheit von fachfremden Besuchern im Schlachtraum wurde wiederum von der Uebungsleitung als stoerend empfunden, zumal diese auch noch mit aufmunternden Zurufen Partei ergriffen. Nun, in zivilisierten Gesellschaften lassen sich solche Misshelligkeiten noch mit geordneter Entschuldigung ausbuegeln. Es durfte weiter geflogen werden.

#### **4. WENZENDORF 1962 und weiter.**

Warum und wie uns die Nutzung von Wenzendorf zugestanden wurde, habe ich vergessen. Der Winter 1961 / 62 war bei massiven Arbeitseinsatz der Mitglieder der Nutzbarmachung des Gelaendes und dem Bau einer eigenen Halle gewidmet. Die Halle hatte HFB gestiftet aber die Errichtung musste unter hartem Baustundeneinsatz der Mitglieder bewaeltigt werden. Baustunden waren seinerzeit eine selbstverstaendliche Methode um die Wartung von Fluggeraet und Infrastruktur kostenertraeglich zu bewerkstelligen. Im Zweifelsfall konnten Pflichtstunden durch Steinesammeln auf der Startbahn abgegolten werden. Ich habe vergessen wie hoch damals der jaehrliche Pflichtstundensatz war. Er wurde jedenfalls nie in frage gestellt!

Unser Flugzeugpark hatte sich inzwischen durch den L-Spatz 55, ein Grunau Baby II und einen Schulgleiter SG 38 erweitert. Letzteren habe ich leider nie geflogen und er wurde unsinnigerweise anlaesslich des Polterabends eines bekannten Mitgliedes als Freudenfeuer verbrannt..

Die Restaurierung und Erhaltung des SG 38 waere aus heutiger Sicht sicher die weitaus bessere Loesung gewesen. Ach ja und nicht zu vergessen , ein sehr alter Opel P4 war nach angemessener Umruestung als Seilrueckholwagen reaktiviert und als LEPO in den Bestand unserer "Hardware" eingegliedert worden. Seilrueckholwagen hiessen aller Orten LEPO , d.h. Opel rueckwaerts gelesen , weil es eben meistens ausrangierte Opel waren.

Ergaenzend zu eigenem Flugplatz , erweiterter Infrastruktur und groesserer Flotte genehmigte uns HFB die Beschaffung einer neuen Tost-Winde, die in Anbetracht der relativ kurzen Startbahn / Schleppdistanz mit ca. 50% besserer Leistung mehr Sicherheit und Schlepphoehe gewaehrte. Auf dieser Winde habe ich ungezaehlte Stunden als Ausbilder zugebracht , was nicht als Baustunden angerechnet wurde.

Das Transportproblem hatte sich zunaechst nur unwesentlich verbessert , dafuer war die Distanz wiederum noch groesser geworden. Dennoch, im Laufe der Zeit waren immer mehr Mitglieder in der Lage sich zu motorisieren, die Situation entspannte sich.

Damit stellte sich dann auch zunehmend die Herausforderung von Leistungsfluegen, die vor allem von neuen Mitgliedern mit entsprechender Erfahrung eingebracht wurde. Ein deutliches Handicap lag in der voellig unzureichenden bzw nicht existierenden Ausbildung soweit Navigation , Wetter und Ausruestung betreffend um groessere Distanzen zu bewaeltigen. Ich erinnere mich meinen 5-Stundenflug + Strecke fuer die Silber-C nach Luebeck-Blankensee mit einer ADAC-Strassenkarte navigiert zu haben. Ein riskantes Unterfangen angesichts der unmittelbaren Naehe der Zonengrenze. Ich habe erfolgreich die Elbe ueberquert und Blankensee gefunden. Eine richtige Luftnavigationkarte habe ich zum ersten Mal als Motor-Flugschueler zu Gesicht bekommen, Dasselbe gilt natuerlich auch fuer das Nav-Dreieck und andere Utensilien derer ein Pilot so bedarf. Wir flogen ja zunaechst nur in Platznaehe und dafuer brauchte man dererlei Ausruestung nicht ! Ich habe dementsprechend nie eine Aussenlandung mit einem Segelflugzeug gemacht. Diese Erfahrung kam erst spaeter und unter wesentlich dramatischeren Umstaenden.

Damit waren Transporte fuer Segelflugzeuge und Winde herausragende Ereignisse . In jedem Fall stellte HFB uns uneigennuetzig einen VW-Bus zur Verfuegung , der jedoch so "Under-powered" war, dass eine Mission nach Muenchen jeweils ein ganzes Wochenende in Anspruch nahm . Ohne Schlafpause versteht sich . Wir fuhren in jeden Fall zu viert und Fahrerwechsel fand alle 2 Stunden statt. Wer gerade nicht fuhr versuchte zu schlafen. Ausreichend Sprit wurde in Kanistern (von HFB



gestellt) mitgefuehrt, sodass keine oder fast keine persoentlichen Kosten entstanden . Dafuer haetten wir auch keine Mittel verfuegbar gehabt. Im Uebrigen war eine Autobahnverbindung damals nur begrenzt verfuegbar. Ab Kassel ging es jeweils durch die Rhoen ueber die Doerfer , was fast dramatisch war mit diesem 55 PS Bus , Haenger mit Flugzeug dahinter und 4 Personen an Bord ! Die schlimmste Tour war die Heimholung der Tostwinde, weil auf der Rueckfahrt pro Fahrzeug nur 2 Fahrer verfuegbar waren. Solche Aktionen waren immer fuer den Winter vorbehalten und diese waren damals eindeutig haeter . Ich habe meine letzten Fluege im Juli 1965 auf der neu erworbenen Ka 6b gemacht , die seinerzeit fast das Nonplus-Ultra eines Hochleistungsflugzeuges war. Ich war angemessen beeindruckt. 1995, d.h. 30 Jahre spaeter habe ich mit einem guten Freund eine Woche in Naromine / Australien zugebracht und dort taeglich einen Hochleistungs-doppelsitzer (Gleitzahl 40) geflogen , dessen Typenbezeichnung ich vergessen habe. Zu meiner Ueberraschung und grosser Genugtuung konnte ich nach kurzer Einweisung meine Faehigkeiten wieder mobilisieren. Es ging noch ,stundenlang .

## **5. Nachwort**

Es war mir eine Freude meine Erinnerungen durch diesen Rueckblick wieder aufzufrischen . Leider ist der Kontakt zu den Segelfliegern voellig zum Erliegen gekommen, was sich durch meine berufliche Beanspruchung und meine langjaehrigen Auslandsaufenthalte so ergab. Unabhaengig davon haben sich persoentliche Freundschaften , die ueber die gemeinsamen Segelfluginteressen entstanden sind ueber die Jahre bis heute erhalten . Es erfreulich zu erfahren, dass die Segelfluggemeinschaft offensichtlich genau so gut da steht wie unser zweites Baby, die Motorfluggruppe. Eine Hinterlassenschaft auf die wir auch heute noch mit Recht stolz sein koennen. Ich wuensche beiden Vereinen fuer die Zukunft weiterhin gesicherten Bestand sowie unfallfreie Freude am Fliegen.

Knud Bartels im Januar 2010