

Am Brammer 30  
D-29640 Schneverdingen  
Tel./Fax: +49(0)5193-52667/52669  
e-Mail: [U.SCHUL@t-online.de](mailto:U.SCHUL@t-online.de)  
Internet: <http://www.tek-variometer.de>

Schneverdingen, den 20.12.2007

**Liebe Kunden,**

Ein erfolgreiches Jahr liegt hinter uns.  
Einen herzlichen Dank dafür!

Die Aktion „ 10 Jahre SKYMELODY Variometer “ fand sehr großen Zuspruch, so dass sich bis zum Einsendeschluss ein spannendes Rennen abzeichnete.

Der Eigentümer des ältesten noch im Betrieb befindlichen Varios, den wir finden konnten, ist **G. Klein**.

Der Pilot mit dem höchsten Flug ist **G. Vollenweider**.

Herzlichen Glückwunsch!!!

Die Belohnung ist je nach Wunsch ein TEK-Variometer oder ein SKYPANEL.

**Lesen Sie hier die Berichte der beiden Glücklichen:**

Hallo Herr Schulz,

als ich Ihre Email gestern erhielt, habe ich mich wahnsinnig gefreut, dass ich das Älteste noch im Einsatz befindliche Skymelody besitze.

Hier noch eine Situation, die mir, dank des SKYMELODY, mein Modell gerettet hat:  
Ich war im Mai 2006 mit Modellflug-Kollegen im Zillertal zum Segelfliegen. Wir hatten schwache Thermik und in großer Höhe einige Wolken. Ich entfernte mich mit meinem Carat von CHK vom Rest der Segelflieger, um an einer anderen Stelle noch bessere Thermik zu finden. Nach einiger Zeit fing mein Vario immer stärker zum Piepsen an. Jetzt wurde das Piepsen so heftig, wie ich es vorher noch nie erlebt hatte. Ich hatte einen Hammerbart erwischt. Ich freute mich natürlich riesig. Plötzlich war mein Modell in einer Wolke verschwunden. Am Piepsen erkannte ich jedoch, dass es immer noch wahnsinnig schnell nach oben ging. Jetzt blieb mir nur noch eine Möglichkeit: Störklappen ausfahren und das Modell andrücken, bis ein starker Brummtton zu hören war. Nach einer mir endlos vorkommenden Zeit erblickte ich dann wieder mein Modell. Ich konnte es sicher landen. Jetzt erst war mir bewusst, dass mir, dank des SKYMELODY an Bord, ein Modellverlust erspart geblieben ist. Vielen Dank an U. Schulz.

Mit freundlichen Grüßen

G. Klein

## Bericht eines ungewöhnlichen Fluges mit einem Segelflugmodell

Es war ein Mittwoch im August. Ein Traumwetter am frühen Morgen, aber die Arbeit geht vor. Um 11 Uhr kommt der Telefonanruf meines Freundes mit der Frage ob ich keine Lust zum fliegen hätte, er würde schleppen. Er brauchte nicht zweimal zu fragen und schon waren wir für halb zwei verabredet.

Nach zwei Flügen, Klinkhöhe auf 420 und 470 Meter, einer mässigen Thermikausbeute und einer Dauer von 32 und 21 Minuten wollte ich für diesen Tag noch einen abschliessenden Flug machen und liess mich auf über 600 Meter über Grund schleppen. In der Zwischenzeit hatte sich eine leichte Schleierbewölkung ausgebreitet und meine Hoffnung auch einen längeren Flug war nicht sehr gross.

Nach dem Ausklinken war auf dem Vario auch nur starkes Sinken zu hören und ich verlor innerhalb von zweieinhalb Minuten fast die halbe Ausgangshöhe. Doch auf einen Schlag, ich war auf Strecke, ein heftiges Steigen auf dem Vario und nach nur 8 Minuten Kreisen im Bart meldete mein Skypanel fünfzig Meter Klinküberhöhung. Das relativ starke Sinken zeigte mir an, dass ich aus dem Bart rausgeflogen bin aber nach ca. einer Minute hatte ich ihn wieder und nun war er unwiderstehlich. Die Sicht war ausgezeichnet und unter der grauen Schleierwolkendecke war das Modell noch sehr gut zu sehen. Nun war das Ziel den ersten Tausender des Jahres zu fliegen. In einem ungeahnten Tempo riss es die ASH hoch. Das Variometer jodelte und alle Minuten kam vom Skypanel die neue Höhe. Mittlerweile hatten alle auf dem Platz anwesenden Piloten ihre Modelle abgestellt und standen neben mir. Der Kopfhörer war längst nicht mehr eingesteckt so das alle mithören konnten. Achthundert, neunhundert, tausend Meter meldete das Instrument. Das Modell wurde immer kleiner. Ich durfte keinen Moment wegsehen. Aber die Sicht war so gut, dass ich den Flieger immer noch durchgehend im ganzen Kreis sah. Auf tausendeinhundertfünfzig Meter ein kurzes Durchhängen des Bartes aber nach einer Minute signalisiert das Vario wieder sattes steigen. Unter der Mitwirkung aller meiner Kollegen, die das Modell auch keine Sekunde aus den Augen liessen, wollte ich es nun wissen. Mein bis anhin höchster Flug ging auf tausendsundfünfzig Meter. Bei dieser Sicht war eine neue Marke zu setzen. Ich nahm mir vor, dass ich sobald ich nicht mehr kontrolliert kreisen kann, die Klappen setzen werde, und abkreise. Das gleichmässige piepsen des Variometers zeigte mir an das die ASH noch regelmässig flog. Die letzten einhundert Meter waren in etwas weniger als einer Minute erreicht aber für mich war es eine Ewigkeit. Plötzlich war der Flieger, der mittlerweile doch sehr klein geworden war, einen Moment lang nicht mehr zu sehen war. Das Signal es dabei bewenden zu lassen. Also, Klappen raus und abkreisen. Auf der Höhe von siebenhundert Metern hatten sich meine Nerven wieder soweit erholt, dass ich mich auf ein gemächliches Abgleiten der Höhe einrichtete. Doch kurz darauf wieder eine heftiges Steigen auf dem Vario. Da meine Freunde meinten es sei doch nur Zufall gewesen war mein Ehrgeiz angestachelt und ich kurbelte mich nochmals auf tausend Meter hoch. Nun war aber die Grenze meiner Konzentration erreicht und nach einem Abstieg mit Klappen und anschliessender Landung nach über 45 Minuten war ich geschafft wie nach einem Zweistunden Flug. Den Kasten Bier den mir dieser Flug gekostet hat habe ich sehr gerne bezahlt.

Meine Ausrüstung:

ASH 26 von Schüler und Fleckstein, Spannweite 6000 cm. Jg. 1998  
Futaba FC-28 mit Empfänger DDS-10 von ACT  
Servos Futaba 9202  
2 X 5 Zellen Sanyo 1800 mA mit Akkuweiche von Heimberger und Völl  
Einziehfahrwerk Fema  
Vario Skymelody mit TEK und Skypanel von U.Schulz

Ich fliege schon seit Jahren mit dem Vario Skymelody von U.Schulz. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit konnte ich die Signale schon sehr gut interpretieren. Meiner Erfahrung nach kann man ein Steigen vielleicht auch ohne Vario erkennen, aber das Sinken wird durch das Gerät sofort angezeigt und ich erspare mir zwei oder drei Kreise im Abwind. Schlussendlich entscheidet dies über die Dauer eines Fluges. Durch die TEK Düse wird das Auswerten des Signals noch einfacher resp. deutlicher. Im Verbund mit dem Skypanel, das mich jederzeit auch über den Stromhaushalt informiert, habe ich ein Equipment das ich nicht mehr missen möchte.

Gerd Vollenweider



Hier die Kopie der Flugaufzeichnung, geloggt mit dem mitgelieferten Softwareprogramm „ FLIGHTBOOK “

Die gemessene maximale Höhe beträgt 1288 Meter.

