

# 2004



*Die SGSM im  
51sten Jahr*

Eigentlich sollte die Chronik der „Segelfluggruppe Siemens München“ mit der Feier zum 50jährigen Bestehen der SGSM abgeschlossen sein. Aber wie so oft kommt es anders als gedacht.

Nicht nur im Bereich der Segelfliegerei hat sich in den 50 Jahren unserer Vereinsgeschichte vieles verändert, auch die Einflüsse von außen nahmen zunächst langsam und gemächlich und dann immer rasanter zu. Es hat sich herausgestellt, daß eine weitere Dokumentation der Vereinsgeschichte für nachfolgende Mitglieder zum Verständnis des bisherigen Geschehens wesentlich beitragen kann. Dies war der Grund zu meinem Entschluß, das Vereinsgeschehen noch einige Jahre weiter aufzuzeichnen.

Hans Limmer

Segelfluggruppe Siemens München e.V.

Internet <http://sfgsiemens.wordpress.com>

Verfasser: Hans Limmer  
Zugspitzstr. 27  
82008 Unterhaching

Tel. 089 6111073  
E-Mail [h.limmer@alice-dsl.net](mailto:h.limmer@alice-dsl.net)

# 2004

## Das Osterfliegerlager in Lienz

Das Wetter hatte dieses Jahr etwas gegen uns. Gerade mal an 2 Tagen konnte einigermaßen geflogen werden. Meistens sah die Landschaft wie auf dem Bild aus und anstelle Fliegen war Wandern und Schifahren angesagt.



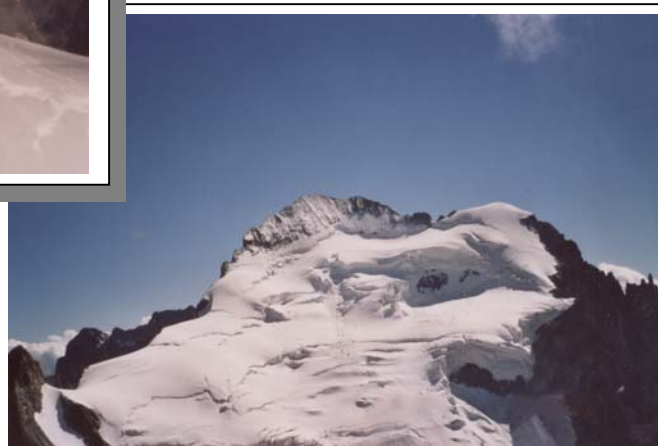
Bei solchen Witterungsbedingungen ist man für eine Tasse heißen Kaffee, der das Warten auf fliegbares Wetter verkürzt, recht empfänglich.

## Das Fliegerlager in Barcelonnette



Der Ausflug am Saisonende nach Südfrankreich gehört langsam, genauso wie das Osterfliegerlager in Lienz, zur Vereinstradition. Lediglich über den Beginn des Saisonendes gibt es noch Meinungsverschiedenheiten. Die Barcelonnette-Befürworter plädieren für Anfang August, die Gegner für die zweite Hälfte des Monats. Stellt man die in den vergangenen Jahren erzielten Flugleistungen in Barcelonnette denen von Unterwössen gegenüber, so schlägt das Pendel eindeutig zugunsten von Südfrankreich aus. Wie bisher so war es auch 2004. Das Fliegerlager war wieder ein voller Erfolg.

Die bis zu 3953 m hohen Ecriens



## Die DASSU und ihre Mitglieder

Bei der Hauptversammlung der DASSU wurde unter Sonstiges von der DASSU-Führung der Antrag eingebracht, den Fremdenverkehrsverband Chiemsee als Mitglied in die DASSU aufzunehmen.

Da die Zustimmung zu diesem Antrag die Stimmenverhältnisse zugunsten der nicht fliegenden Mitglieder verschoben hätte und da die Behandlung eines so ausschlaggebenden Punktes ohne ausgiebige Diskussionsmöglichkeit nicht zu akzeptieren war, wurde er von der SFG Traunstein, von der Freizeitgemeinschaft Siemens, deren Stimme durch die SGSM vertreten wurde, und von der SGSM abgelehnt. Von 12 Stimmen waren 11 anwesend bzw. lagen schriftliche Vollmachten vor. Die Abstimmung ergab 8 Ja- und 3 Neinstimmen. Die erforderliche  $\frac{2}{3}$  Mehrheit kam somit nicht zustande.

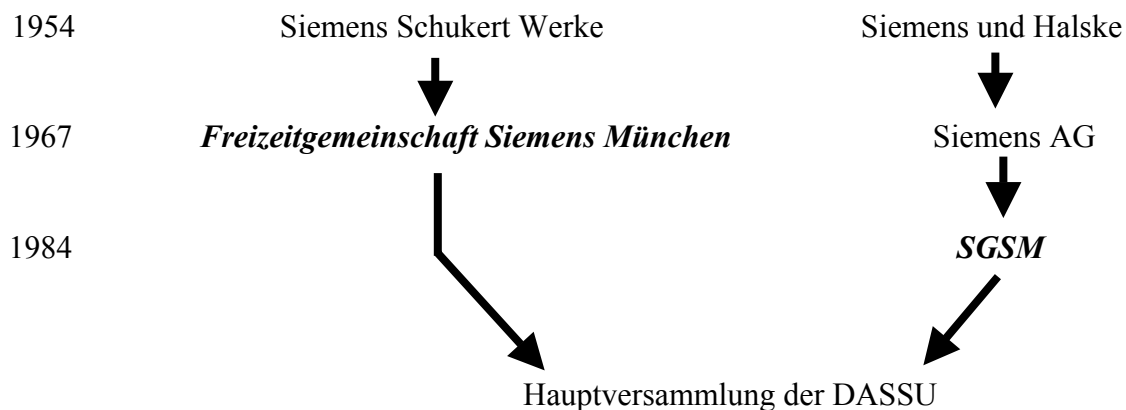
Das Stimmenverhältnis bei der DASSU.

die drei Vorstände	3	(je 1)
Gemeinde Unterwössen,	1	
Landkreis Traunstein,	1	
Fremdenverkehrsverb. Chiemgau	1	
LVB,	1	
SFG Traunstein,	1	
SFG Unterwössen,	1	
SGSM,	1	
Freizeitgemeinschaft Siemens	1	
BW Neubiberg	1	

(BW Neubiberg war nicht anwesend, sie hatte keine Einladung zur HV erhalten)

Wie sehr das Ergebnis den Erwartungen einzelner Personen missfiel, kann daraus abgeleitet werden, dass es immer wieder so dargestellt wird, als ob die SGSM 2 Stimmen an der DASSU halte. Es wird die Meinung vertreten, dass alles getan werden müsste, um Siemens diese zweite Stimme zu entziehen. Dabei wird wissentlich übersehen, dass die Stimme des DASSU-Gründungsmitglieds "Siemens Schukert Werke" auf die "Freizeitgemeinschaft Siemens München", eine eigenständige juristische Person und die Stimme des DASSU-Gründungsmitglieds "Siemens und Halske" auf die SGSM überging.

Stimmenwanderung der zwei Gründungsmitglieder von Siemens.





## Und was gab es 2004 sonst ?

- Der 2. Vorstand Hans Limmer kandidiert nicht mehr und wird durch Gunnar Stadtlander abgelöst.
- Da unsere Münchner Werkstatt 2005 abgerissen wird, wurde ein Kostenvoranschlag für einen 13,5 x 3 m Anbau an unsere Halle eingeholt. Die veranschlagten € 70.000 trugen wesentlich zur Ernüchterung bei.
- Gustl Leyendecker wurde zum "Hallertauer Buschpiloten" ernannt (siehe Zeitungsartikel).
- Der von unserem Mitglied Fritz Villinger 1974 gestiftete und erbaute Tower wurde durch einen Flachbau für € 97.000,- ersetzt. Die Nutzung des Gebäudes ist noch unklar.
- Die DASSU tauft die neue ASK 21 zur Erinnerung an Jens Leyendecker und an sein Engagement besonders im Kunstflug auf den Namen "Jens" und bringt den Namen im Rückenflug an.
- Das Angebot, die DASSU bei der Rahmenplanung zur Feier ihres 50-jährigen Bestehens zu unterstützen, wurde abgewiesen. Den Veranstaltungspunkt "Vintage Glider- und Kranich- Treffen" hat die SGSM dann doch auf bitten der DASSU organisiert und durchgeführt.
- Der Sieg der im Alpenflugzentrum Unterwössen lose zusammengeschlossenen Vereine (Flugsportgruppe Unterwössen, Flugsportgruppe Traunstein und SGSM) beim Online-Contest 2004 hat den zweitplatzierten FCC Berlin veranlasst, gegen das Reglement Protest einzulegen. Diesem Protest wurde stattgegeben. In Zukunft können nur noch Vereine, nicht aber mehr lose Vereinszusammenschlüsse im Online-Contest gewertet werden. Kleine Vereine, also solche mit wenigen Streckenpiloten, haben somit keine Chance auf einen der vorderen Plätze.

## Der "Hallertauer Buschpilot"

### *Do 27 in Not: Pilot landet im Maisfeld*

Den Insassen muss ein kalter Schauer über den Rücken gelaufen sein: Plötzlich begann der Motor der einmotorigen Dornier 27 zu stottern, eine Notlandung war unumgänglich. Der 64-jährige Pilot, der mit seinem Sohn (23) und einer Vermessungsingenieurin unterwegs war, ließ sich von dem Aussetzer jedoch nicht in Panik versetzen und späte nach einer Ersatz-Landebahn. Mit Erfolg. Der Flug, der in Oberpflaffenhofen (Kreis Starnberg) wegen Luftbildaufnahmen für Vermessungszwecke begonnen hatte, endete in einem Maisfeld 500 Meter östlich von Unterhaindlfing (Kreis Freising). Heil zurück auf dem Boden blickte der „Hallertauer Buschpilot“ kühn auf seine Aktion zurück. Die Do 27 sei im afrikanischen Urwald im Einsatz gewesen, sei robust und zur Not auch segeltauglich. Also: Nichts Besonderes. Die Ursache für den Schaden an dem Transportklassiker von 1961 ist noch unklar. Foto: Lehmann



## Das nächste Hochwasser kommt bestimmt

Um beim nächsten Hochwasser eine Katastrophe wie 2003 zu vermeiden, wurden etliche Möglichkeiten dazu diskutiert. Da unsere Flugzeuge in der Halle relativ verschachtelt untergebracht sind, erwiesen sich die meisten Vorschläge als technisch oder organisatorisch zu aufwendig.



Die jetzt verwirklichte Lösung könnte uns vor dem Schlimmsten bewahren, wenn der dafür notwendige Katastrophenplan klappt. Bei Hochwassergefahr kommt der Motorsegler in die DASSU-Halle, die Einsitzer werden abgebaut und aufgehängt. Ist dies geschehen, so ist ausreichend Platz

vorhanden, um den Duo nach Abstützung der Querträger im aufgebauten Zustand an die Decke zu hängen.

### **Walter Freter** ein Mitglied der ersten Stunde.

Am 01.12.2004, im Alter von 76 Jahren, ist unser langjähriges Mitglied Walter Freter nach schwerer Krankheit verstorben.

Walter war während seiner aktiven Zeit nicht nur Kassenwart und 2. Vorstand sondern auch einer, der durch seine technischen Entwicklungen der SGSM zu Ansehen in Fliegerkreisen verhalf. So wurde von ihm unter anderem 1956 die Elektronik für das erste einsatzfähige Flugfunksprechgerät für Segelflugzeuge entwickelt. Für dieses Gerät, das dann von der Fa. Dittel in Serie gebaut wurde, erhielt der Verein den Oskar-Ursinus-Preis 1960. Auch nach seiner aktiven Zeit hat er durch die Zusammenkünfte im Keller seines Hauses sehr positiv zum Vereinsgeschehen beigetragen.

Wenn es auch in den letzten Jahren etwas ruhig um ihn geworden ist, so bleibt er doch in unserer Erinnerung ein Mitglied, das den Verein durch sein Engagement erheblich mitgeprägt hat.

Walter (links) und Hildegard Freter (rechts) auf unserer Feier zum 50-jährigen Vereinsjubiläum am 19.07.2003 in Unterwössen.





# DASSU heute 50 Jahre „jung“

## Alpensegelflugschule kann auf eine Million Starts zurückblicken

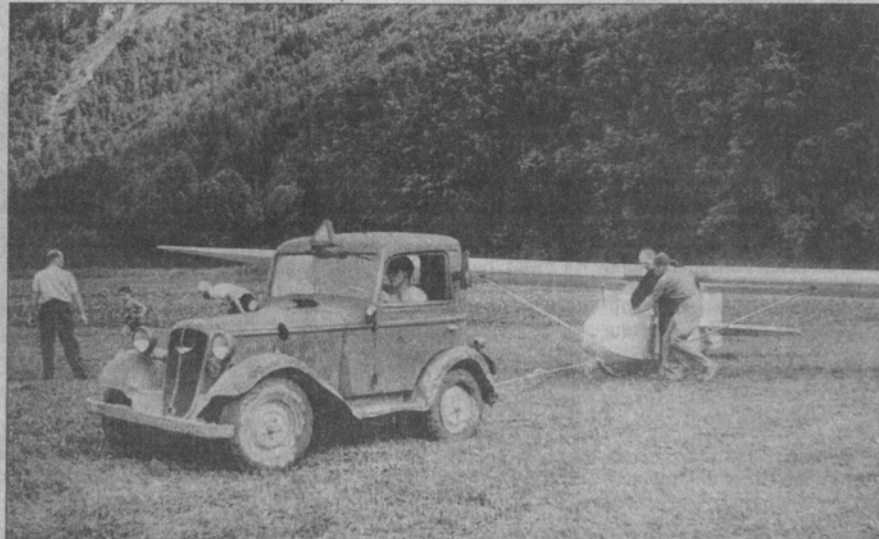
VON GABI SCHWEIGL

Unterwössen – Auf den Tag genau heute vor 50 Jahren wurde die Deutsche Alpensegelflugschule (DASSU) gegründet. Die Institution im Achtental kann auf eine imponierende Bilanz verweisen: Bei rund einer Million Starts waren die Flugzeuge über 400 000 Stunden in der Luft. Kaufmännischer Vorstand Gerhard Meirer („Die DASSU ist 50 Jahre jung“) verspricht: „Jetzt geht's erst richtig los.“

Etwa 20 000 Piloten, Flugschüler, Fluglehrer und Gäste fanden mit ihren Familien den Weg ins Achtental, so die Statistik weiter. Gut 7500-mal habe die DASSU im Laufe der Zeit „Fußgänger“ zu Fliegern ausgebildet oder Pilotenscheine erneuert und erweitert. An die 50 000-mal seien Gäste von Unterwössen über die Alpen und den malerischen Chiemgau geflogen. 50 Jahre nach der Gründung gilt die DASSU Meirer zufolge als „Keimzelle und Zukunftswerkstatt des alpinen Segelflugs in Deutschland“. Dies sei ein schönes Lob, aber auch eine handfeste Verpflichtung für die Zukunft.

Träger der DASSU sind der Landkreis Traunstein, die Gemeinde Unterwössen, der Tourismusverband Chiemgau, der Luftsportverband Bayern und die Siemens-Freizeitgemeinschaft, sowie die vier am Platz ansässigen Domizilvereine: die Flugsportgruppe Unterwössen, die Bundeswehr-Fliegergruppe, die Fliegergruppe Traunstein und die Segelfluggemeinschaft Siemens aus München.

Das DASSU-Team besteht aus drei festangestellten Fluglehrern, einer engagierten Werkstatt-Crew und zwei Mitarbeiterinnen in der Verwaltung. Unterstützt werden sie von zahlreichen Teilzeitkräften und einem



Ein Bild aus den Anfangsjahren: Mit solchen Wägelchen wurden die Flugzeuge auf dem noch recht holprigen Acker zur Seilwinde gezogen. Repro: sga

Heer an freiwilligen Helfern. Vorstand der Deutschen Alpensegelflugschule ist Altlandrat Jakob Strobl, kaufmännischer Vorstand Meirer und Technischer Vorstand Rüdiger Ettlbrück.

Der Flugzeugpark der DASSU ist bunt gemischt: drei ASK 13 und ein Blanik L-23 dienen der Schulung am Doppelsteuer und den Gastflügen. Zwei Kunststoff-Doppelsitzer vom Typ ASK 21 kommen bei der Überlandeinweisung und der Kunstflug-Schulung zum Einsatz. Auf sechs Übungseinsitzern vom Typ Ka 8 sammeln Flugschüler Alleinflug-Erfahrung und absolvieren ihre ersten Flüge am Hang. Aus der Flotte von acht modernen Kunststoff-Einsitzern unterschiedlichster Muster können geübte Piloten ihr Lieblingsflugzeug auswählen und chartern. Sechs moderne Motorsegler werden für Schlepp- und Pilotenausbildung eingesetzt.

Wie kam es zur Gründung der Deutschen Alpensegelflugschule? Jahrhunderte

lang war das Schwemmland zwischen Gscheurer-Wand und der Tiroler Achen eine ausschließliche Nutzfläche der Landwirtschaft.

### Einmaliger „Chiemseewind“

Hangwind war es, der nach dem Krieg die Herzen einiger Segelflieger höher schlagen ließ: Mit entsprechenden Ballonen hatte Dieter Meirer, Flugkapitän und Vorsitzender der Segelfluggemeinschaft Achtental, den Weg des Windes, der vom Chiemsee in das Achtental strömt, verfolgt und den Aufwind an der Gscheurer Wand sichtbar gemacht.

Bald stand fest: Ein vergleichbarer Aufwindspender, wie die „Chiemseewind“ genannte Strömung sei in den bayerischen Alpen nicht wieder zu finden. Am 20. September 1952 wurden nach umfangreichen Vorbereitungen eine Schleppwinde und mehrere Segelflugzeuge

auf dem Gelände vereint, um erste Starts durchzuführen. In den folgenden beiden Jahren waren in Unterwössen Segelflieger aus ganz Bayern zu Gast, um an der „Übungsstelle“ des Luftsportverbandes Bayern ihre Vorkriegslizenzen zu erneuern oder um sich „nur“ aus Spaß an diesem Sport in die Luft zu begeben.

Besiegelt wurde die Gründung der Deutschen Alpensegelflugschule am 15. April 1954 im Gasthof „Zur Post“. Anlässlich des Jubiläums wird vom 10. bis 13. Juni ein großes viertägiges Open-Air-Festival veranstaltet. Am Samstag, 12. Juni, ist die Bavaria-Historic-Rallye auf dem Unterwössener Segelfluggelände zu Gast. Es findet der erste Achtental-Grand-Prix statt. Für interessierte Besucher wird ab sofort jeden Donnerstag bei schönem Wetter eine Führung über den Segelfluggelände angeboten, bei der allerhand Wissenswertes über die „Fliegerei“ in Unterwössen zu erfahren ist.

# Mit dem Aufwind gestartet

## Deutsche Alpensegelflugschule feiert 50. Geburtstag mit Festakt

Unterwössen (sga) - Am 15. April 1954 wurde die Deutsche Alpensegelflugschule (DASSU) in Unterwössen gegründet. Auf eine imponierende Leistungsbilanz mit rund einer Million Starts kann sie zurückblicken. Mit einem Festakt und einer fröhlichen Feier wurde der 50. Geburtstag der Schule jetzt gefeiert (wir berichten kurz). Offiziell übergeben wurden im Rahmen des Jubiläums ein neuer Motorsegler und ein Segelflugzeug an den Verein. Die beiden neuen Flugzeuge wurden von Pfarrer Klaus Wernberger gesegnet. Die Festredner würdigten in ihren Ansprachen die Bedeutung der DASSU. Gert Allerdisen, Präsident des Deutschen Aero-Clubs, bezeichnete sie als ein Juwel im internationalen Flugsport.

„Drei Stunden dauerte die Gründungsversammlung, bis die Deutsche Alpensegelflugschule 1954 im Gasthof ‚Zur Post‘ aus der Taufe gehoben wurde“, erklärte Vorstand Jakob Strobl in seiner Begrüßung. Um 1951 sei der zuverlässige Aufwind an der Gscheuerwand, in dem das Geheimnis von Unterwössen liege, „entdeckt“ worden. Männer mit einer Leidenschaft für die Ausübung dieses Sports, mit Mut und Ent-

schlossenheit, hätten diese Schule gegründet und aufgebaut. In den 50 Jahren ihres Bestehens habe die Schule nun eine imponierende Leistungsbilanz vorzuweisen (wir berichteten).

Strobl erinnerte daran, dass neben der DASSU auch Gerhard Meier, kaufmännischer Vorstand, ein Jubiläum feiern kann. Seit 20 Jahren führe er verantwortlich die laufenden Geschäfte mit Können, Weitsicht, Leidenschaft und Tatkraft. Meier und dem technischen Vorstand Rüdiger Eitelbrück sei es zu verdanken, dass die DASSU einen beträchtlichen Beitrag auf dem Gebiet des Umweltschutzes geleistet habe. Unter anderem sei am Platz die weltweite erste Vier-Trommel-Elektrowinde der Welt entwickelt und gebaut worden.

Was die „Faszination des Fliegens“ ausmacht, wusste Isolde Würdehoff, Präsidentin des Luftsportverbands Bayern und Vizepräsidentin des Deutschen Aero-Clubs: „Fliegen ist mehr als die Lösung eines Transportproblems. Es ist eine von der Schöpfung nicht vorgesehene Ausnahmesituation, physisch und psychisch. Eine Erschütterung der Gleichgewichtsorgane, aber auch der Seele.“ Der Erzengel Raffa-

el, der Schutzheilige der Reisenden und der Piloten, möge seine Gunst weiterhin dem herrlichen Flugplatz in Unterwössen und der Deutschen Alpensegelflugschule erweisen, so Würdehoffs „Fürbitte“.

Stolz auf das Geburtstagskind zeigte sich auch Unterwössens Bürgermeister Hans Haslreiter. Schule und Gemeinde seien in fünf Jahrzehnten zusammen groß geworden, hätten sich miteinander entwickelt und gehören zusammen, betonte er.

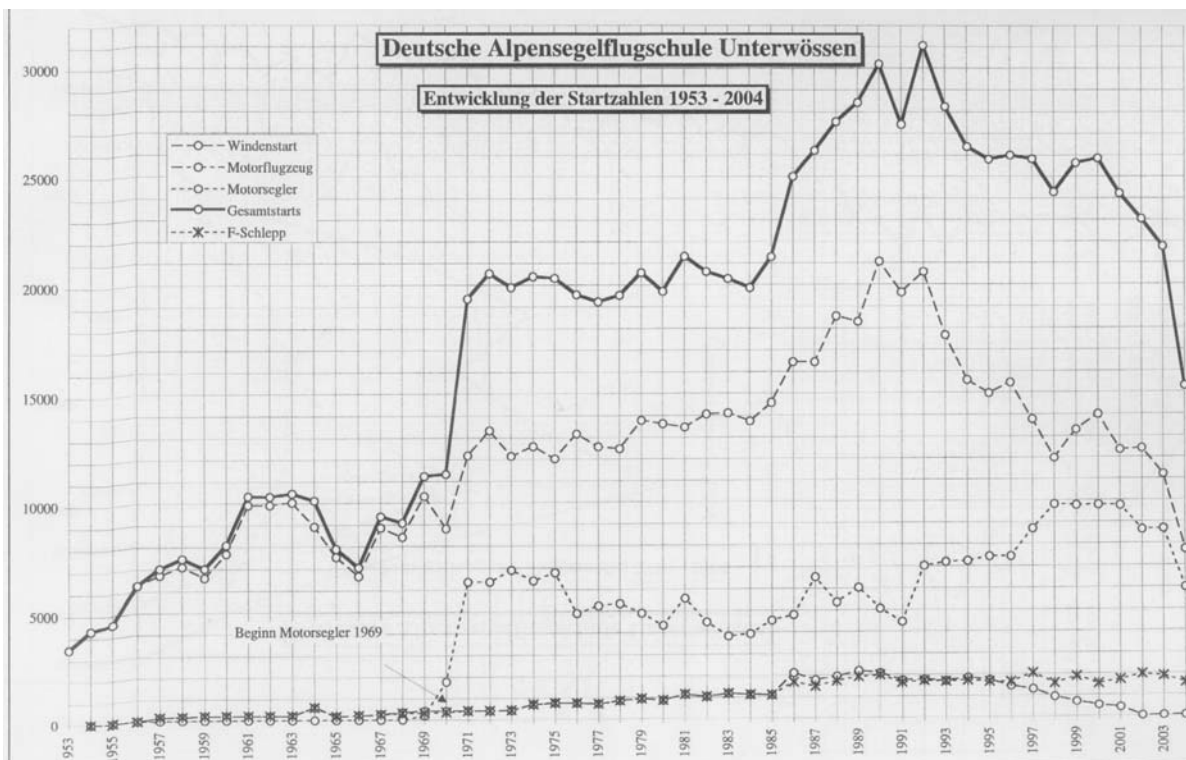
### „50 Jahre jung, nicht 50 Jahre alt“

Die Schule sei nicht nur für den eigenen Ort von Bedeutung, sondern auch in der umliegenden Region, belebe sie doch den wichtigen Wirtschaftszweig Tourismus. Stellvertretender Landrat Josef Konhäuser überbrachte die Glückwünsche des Landkreises. Die DASSU könne auf eine positive Bilanz zurückblicken und zugleich „abheben“ in eine gute Zukunft, sagte er. Der Präsident des Bayerischen Landtags, Alois Glück, und Dr. Peter Ramsauer, Mitglied des Deutschen Bundestags, schlossen sich an. Glück gra-

tulierte zum erfolgreichen „Langstreckenflug“ und zog Parallelen zwischen Politik und der Fliegerei. Ramsauer zog Parallelen zu seinem eigenen Geburtstag, da er das gleiche „Baujahr“ sei wie die DASSU. Alle guten Wünsche, die er selber erhalten habe, wolle er weitergeben. Die DASSU sei nicht 50 Jahre alt, sondern, wie Meier in der Festschrift festgehalten habe, 50 Jahre „jung“.

Dass die Schule jung geblieben ist, zeigte sich eigentlich den ganzen Tag über: Kurz vor dem offiziellen Festakt konnte der neue Ausbildungsleiter Stefan Brockelt zwei jungen Bur-schen ihren A-Schein übergeben. Sie hatten ihren ersten Alleinflug absolviert und damit die erste größere Hürde in der Ausbildung genommen.

Ein besonderer Geburtstags-gast war aus dem Deutschen Museum in München „angereist“: die erste Schleppmaschine, die auf dem Flugplatz eingesetzt war. In einem kleinen Kino konnten sich die Gäste mit alten Filmen in die Anfangsjahre der DASSU zurückversetzen lassen. Ein Ballonglühfen sorgte für große Begeisterung. Ein Feuerwerk setzte den furiosen Schlusss-punkt unter den Festtag.





Postwurfsendung - amtliche Mitteilung

# Wössner Gemeindezeitung



**Amtliches Bekanntmachungsorgan der Gemeinde Unterwössen**  
Herausgeber und Verlag: Verlag + Druck Linus Wittich KG, Marquartstein

Jahrgang 29

Freitag, den 28. Mai 2004

Nummer 11

## *Grußwort zum 50jährigen Jubiläum unserer Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen*



*Verehrte Gäste,  
liebe Bürgerinnen und Bürger,  
liebe Flugsportfreunde!*

Unsere Deutsche Alpensegelflugschule feiert heuer ihr 50jähriges Gründungsjubiläum mit einem Airport-Festival vom 10. bis 13. Juni 2004. Dazu lade ich Sie herzlich ein.

Die DASSU ist bei uns zu einem besonderen Wahrzeichen geworden, das symbolisch mit den Schwingen einer Möwe in unserem Gemeindegewappen verankert ist.

50 Jahre DASSU bedeuten für die Gemeinde Unterwössen und ihre Bürger: miteinander gewachsen, miteinander entwickelt und vor allem miteinander verwurzelt.

Die sportlichen sowie die schulischen Leistungen und Erfolge, aber auch die gesellschaftlichen Ereignisse der DASSU sind überall bestens bekannt und tragen den Namen Unterwössen immer positiv weit über die Grenzen unserer Gemeinde nach ganz Deutschland und Europa hinaus.

Die DASSU ist unser bester Werbeträger und von großer Bedeutung für den Tourismus in der Region. Die Geschäftsleitung der DASSU war und ist immer sehr bemüht, den Umwelt- und Lärmschutz nach den neuesten Erkenntnissen zu erfüllen. Sie hat deshalb nunmehr fünf Jahre in Folge die "Blaue Umweltflagge" verliehen bekommen.

Zum 50jährigen Jubiläum der DASSU gratuliere ich als Bürgermeister im Namen der Gemeinde Unterwössen und persönlich ganz herzlich und wünsche weiterhin viel Glück, Erfolg und unfallfreie Flugstunden für die nächsten Jahrzehnte. Weiterhin wünsche ich einen guten Zusammenhalt zwischen der Deutschen Alpensegelflugschule mit den Bürgern unserer Gemeinde, den Nachbarorten und dem Landkreis.

Hans Hasreiter

1. Bürgermeister der Gemeinde Unterwössen

## 50 Jahre DASSU

Ein kritischer Kommentar zu den Veranstaltungen.

Die 50-Jahr-Feier der DASSU sollte nicht aus einer zentralen Veranstaltung sondern aus mehreren, über das Jahr verteilten Ereignissen bestehen. Den sehenswerten optischen Rahmen hierfür bildeten Filme aus der Gründerzeit, Diashows über die 50 Jahre und eine Bildergalerie.

Zu den Programmpunkten und ihrer Durchführung im Einzelnen kann aus meiner Sicht gesagt werden:

### 15.04. **Gründungsfeier der DASSU**

Eine notwendige Veranstaltung, bei der die DASSU sich positiv gegenüber den eingeladenen Mandatsträgern und Freunden präsentieren konnte.

### 10.06. bis 13.06 **Airport Festival**

Was hat eine Musikveranstaltung, auch wenn sie unter dem Motto "Wir feiern 50 Jahre DASSU" steht, mit der Fliegerei zu tun. Eine solche Veranstaltung ist für Liebhaber der angebotenen Musikrichtung bestimmt ein Erlebnis aber Interesse an unserem Sport kann bei den Besuchern damit nicht geweckt werden.

Ganz abgesehen davon, dass dieses Festival, bedingt durch das schlechte Wetter, die hohen Eintrittspreise und der damit verbundenen Fehleinschätzung der Besucherzahl zum finanziellen Ruin des Veranstalters führte, trug es auch zum erheblichen Imageverlust der DASSU in der Öffentlichkeit bei.

### 12.06. **Bavaria Historic 2004**

Der im Rahmen der 17. ADAC Bavaria Historic 2004 auf dem Gelände der DASSU ausgetragene Grand Prix kann Oldtimerbegeisterte bestimmt anlocken. Da es sich meist um technisch interessierte Personen handelt, könnte, bei entsprechender Vorbereitung, Interesse an unserem Sport geweckt werden.

### 02.07. bis 10.07 **Vintage Glider- und Kranich- Treffen**

Was mit einigem Engagement erreicht werden kann, sah man hier. Den angereisten Mannschaften wurde eine theoretische und praktische Einführung in die Besonderheiten des Alpenflugs, ein Rahmenprogramm für die Begleiter und für schlechtes Wetter, themenbezogene Vorträge und ein von der Witterung unabhängiger Treffpunkt am Flugplatz, von dem nach den Flügen ausgiebig Gebrauch gemacht wurde, angeboten. Das Ergebnis waren Besucher, die von ihrer Zeit in Unterwössen begeistert waren und die alle wiederkommen wollen.





Die Zeitung schreibt:

# „Kraniche“ ziehen ihre Kreise

## Alte Segelflugzeuge heben noch bis morgen in Unterwössen ab

Unterwössen (sga) – Am Himmel über Unterwössen ziehen in diesen Tagen Kraniche ihre Kreise – allerdings keine Vögel, sondern Segelflugzeuge der Firma Focke Wulf. Noch bis zum morgigen Sonntag bleiben „Kranich II“ und „Kranich III“ – wie die Flugzeugtypen heißen – und einige andere Oldtimersegelflugzeuge in Unterwössen.

Anlässlich des 50. Geburtstages, den die Deutsche Alpensegelflugschule (DASSU) im April groß gefeiert hat, findet in diesen Tagen in Zusammenarbeit mit dem Oldtimer Segelflugclub Mainz am DASSU-Flug-

lande das dritte internationale Kranichtreffen statt. Rund 15 Oldtimersegelflugzeuge, darunter neun Kraniche II und III und ihre Piloten, beteiligen sich an der Flugwoche, die mit einem Vortragsprogramm verbunden ist.

Bei den Oldtimersegelflugzeugen handelt es sich um keine „Museumsstücke“, sondern sie werden alle noch regelmäßig geflogen. „Es ist eine ganz besondere Beziehung, die wir zu unseren Flugzeugen haben“, erzählt Manfred Penning, der Erste Vorsitzende des Oldtimer Segelflug-Clubs Mainz. Ihn verbindet eine besondere Liebe mit dem Kranich III

namens „Mainz“. Der Focke Wulf Kranich III war der Hochleistungsdoppelsitzer der 50er-Jahre und das erste Flugzeug, das nach dem Krieg bei Focke Wulf in Bremen entworfen und gebaut wurde. 1952 bis 58 verließen insgesamt 40 Kranich III die Hallen von Focke Wulf. Weltweit sind davon noch 29 zugelassen; zwei stehen in Museen, über den Verbleib der restlichen ist nichts bekannt.

Noch heute geraten Segelflieger ins Schwärmen, wenn sie vom Kranich und seinen Flugeigenschaften sprechen. „Er fliegt einfach wunderschön“, sagt Manfred Penning.

Interessant sind auch die Kranich-II-Flugzeuge, die auf dem Gelände stehen sowie der Nachbau des legendären „Rhönsperber“, aus dem der Kranich II vor dem Krieg entwickelt wurde.

Mit etwas Glück und dem richtigen Wetter besteht noch bis morgen, Sonntag, die Gelegenheit, einen Kranich oder ein anderes altes Segelflugzeug am Himmel auszumachen.

Außerdem findet sich beim Zelt, das neben dem Kiosk aufgebaut wurde, bestimmt immer jemand, der Interessierten gerne etwas über Kraniche und die anderen Flug-Oldtimer erzählt.

### 31.07. bis 07.08 Motorseglertreffen

Im Unterschied zum Vintage Glider- und Kranich- Treffen fehlte hier das Gemeinsame, das die Teilnehmer zusammenführte. Die Motorsegler kamen und gingen in dieser Woche unabhängig voneinander. Das Anfliegen eines sonst für sie geschlossenen Platzes war einmal etwas anderes aber eine persönliche Verbindung mit Unterwössen konnte damit nicht erreicht werden.

### Fazit

Dafür, wie wichtig eine auf die Teilnehmer ausgerichtete Organisation ist, kann als Beispiel das Vintage Glider- und Kranich- Treffen hergenommen werden. Das Erlebnis, das damit vermittelt wurde, veranlasst die Teilnehmer zum Wiederkommen.

Was bei den Veranstaltungen vermisst wurde, war eine Möglichkeit, die Bewohner des Achantals, also den durch unseren Sport unmittelbar betroffenen Personenkreis, positiv für uns einzustimmen. Wie dies funktioniert, kann bei anderen Plätzen abgeschaut werden. Ein kleiner Flugtag, ein guter Sprecher, der das Geschehen kommentiert, die Möglichkeit Hunger und Durst zu moderaten Preisen zu befriedigen - und schon strömt das Volk. Wer ein solches Flugplatzfest besucht und ein positives Erlebnis mit nach Hause genommen hat, lässt sich nicht so leicht von Kritikern negativ beeinflussen. Ein typisches Beispiel hierfür ist Warngau. Hier versammeln sich, trotz Eintrittskarten, die Menschen der Umgebung zu ihrem zweitägigen Flugplatzfest.

Es ist natürlich immer leicht im Nachhinein am Geschehenen Kritik zu üben, aber Kritik kann auch dazu führen, dass Fehler nicht 2x gemacht werden.

Hans Limmer.



## Zusammenarbeit führt zum Erfolg.

Will man im Online-Contest in der Vereinswertung in das vordere Drittel gelangen, so müssten um die 150.000 Streckenkilometer eingereicht werden. Ein Verein wie die SGSM mit 15 bis 18 Teilnehmern hat hier keinerlei Chance. Genauso wie uns ergeht es der Flugsportgruppe Unterwössen und der Flugsportgruppe Traunstein.



Nachdem andere Vereine es uns vorgemacht hatten, lag es also nahe, die drei am Segelflugplatz Unterwössen beheimateten Segelflugvereine für den Online-Contest zum "Alpenflugzentrum Unterwössen" zusammenzuschließen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Die 61 Piloten aus den drei Vereinen

erreichten bei 581 Überlandflügen 189.000 km im motorlosen Streckenflug.

***Dies bedeutete den Gewinn der Deutschen, der Europäischen und der Weltweiten Vereinswertung.***

Bei einem gelungenen, gemeinsamen Saisonabschluss und einer Siegesfeier im Gasthof "Post" in Oberwössen wurde das Ereignis ausgiebig gewürdigt.

Dass es gemeinsam besser geht, ist wieder einmal bewiesen.

## Die SiemensWelt schreibt!

► MÜNCHEN/TRAUNSTEIN/UNTERWÖSSEN

### Werner von Siemens auf Weltmeisterkurs

Online Contest (OLC) – das hängt nicht mit dem Internet zusammen, sondern ist der größte Segelflugwettbewerb der Welt. Und jetzt fragen Sie sich wohl, was dies mit uns zu tun hat? Eine ganze Menge, denn zum einen trug die Segelfluggruppe Siemens München e.V. (SGSM) wesentlich dazu bei, im Trio diese Meisterschaft zu gewinnen: Sie hatte sich mit den Flugsportgruppen Traunstein und Unterwössen zur Teilnahme am OLC zusammengeschlossen – jeder der Drei für sich wäre nämlich für eine Spitzen-Vereinswertung von der Anzahl der Mitglieder her zu klein. Gemeinsam schafften aber die 60 Piloten dieser drei Ver-

eine bei 581 Überlandflügen nicht weniger als 189 000 Kilometer im motorlosen Streckenflug – dies bedeutete einen ebenfalls dreifachen Sieg: in der deutschen und euro-

päischen sowie gar weltweiten Vereinswertung!

Und zum anderen half auch Werner von Siemens bei diesem Erfolg kräftig mit. So heißt nämlich das im Sommer 2003 anlässlich des 50-Jahre-Jubiläums der SGSM neu in Dienst gestellte Segelflugzeug – auf den Namen unseres Firmengründers hatte es Heinrich v. Pierer

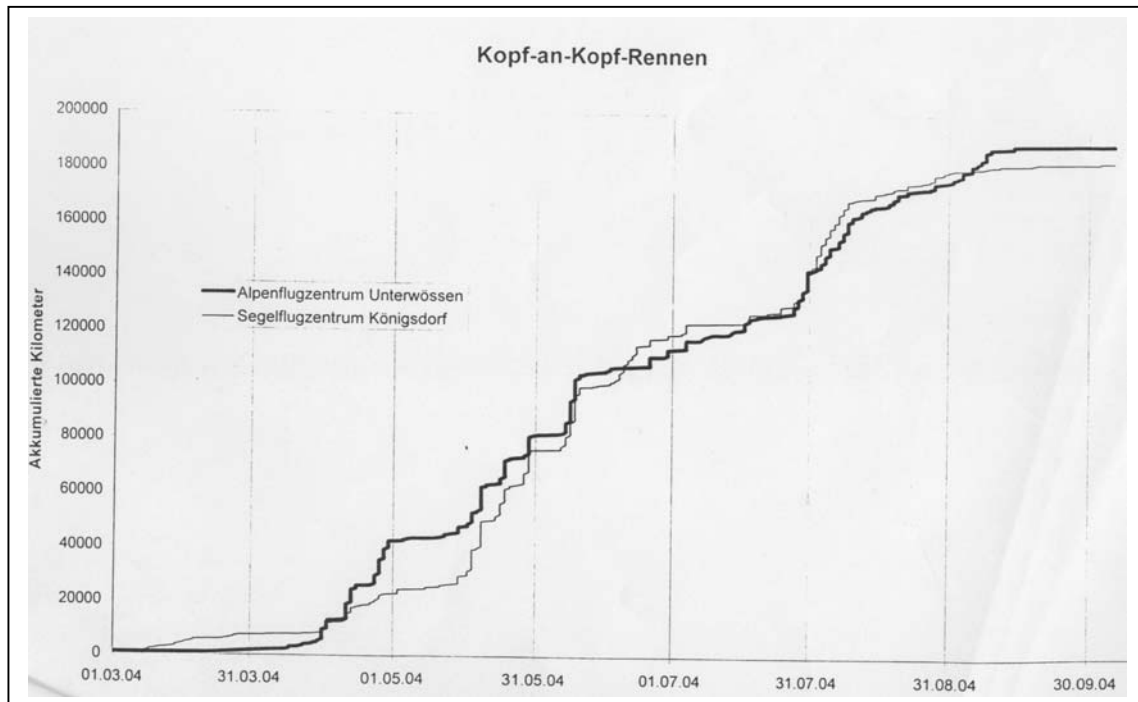
höchstpersönlich getauft (Heft 8/03, Seite 21). Somit hat sich sein Wunsch, den er damals dem Flugzeug mit auf den Weg gab, voll erfüllt: „Möge es zur Leistungssteigerung im Verein beitragen!“

Kontakt/Info: SGSM-Vorsitzender Hans-Georg Strobl, Tel. +49 89 604758. E-Mail: hans-georg.strobl@web.de

Erfolgreicher „Werner von Siemens“ – kein Wunder bei einem solchen Taufpaten!



Die Piloten des Alpenflugzentrum Unterwössen lieferten sich ein hartes Kopf-an-Kopf-Rennen mit dem Segelflugzentrum Königsdorf.



## Unterwössener Klassenrekorde 2004

Die von Unterwössen aus in den einzelnen Klassen erfliegenen Bestleistungen.

Klasse	Platz	Name	km	Index	Punkte
18 m mit Motor	1	Lengauer Wolfgang	1076	120	845,35
	2	Altendorf Günter	730	120	604,66
	3	Bayerschmidt Franz	752	120	603,38
18 m ohne Motor	1	Muench Mathias	735	112	649,67
	2	Baatz Martin	645	114	561,79
	3	Müller Axel	525	116	436,19
Rennklasse	1	Schneider Manfred	745	110	674,22
	2	Raschke Hans-Georg	725	112	645,75
	3	Jacobi Alexander	680	108	627,27
Standarftklasse	1	Blum Joachim	772	108	714,14
	2	Stadter Marco	611	108	553,87
	3	Tröscher Klaus	597	108	547,55
Clubklasse	1	Müller Martin	647	88	733,17
	2	Lyczywek Jan	674	98	685,44
	3	Baranowski Ute	518	100	498,89
Doppelsitzer	1	Döderer Katrin, Ebersberger Adolf	524	110	476,54
	2	Limmer Hans, Raschke Hans-Georg	513	110	464,37
	3	Stahl Peter	360	110	311,63

Es war mal wieder so weit. Ich wollte in Serres einen Segelflugurlaub verbringen. Dieses mal habe ich eine Jahreszeit gewählt, zu der die Sonne länger scheint als im März und daher längere, weitere Flüge möglich werden müssten.

Von Flügen nördlich des Maurienne-Tal's zum Aostatal u. den Hochalpen träumte ich. Das Maurienne-Tal bildet häufig eine Wetterscheide, die ich bisher nur im Jahrhundertsommer 2003 mich getraut hatte, zu überqueren. Nun wollte ich Klaus Ohlmann's Erfahrung dazu nutzen, bei normal gutem Wetter Wege nach Norden zu fliegen. Für Fotos war ich zu träge. Die eingestreuten Ortsbezeichnungen sind für Ortskundige Leser u. mich selbst gedacht.

**1. Flugwoche:** Wir fliegen mit zwei Maschinen hinter Klaus ein Ventus-2cM u. "meine" ASW20 (D-2020). Klaus benutzt stolz eine brandneue Stemme.

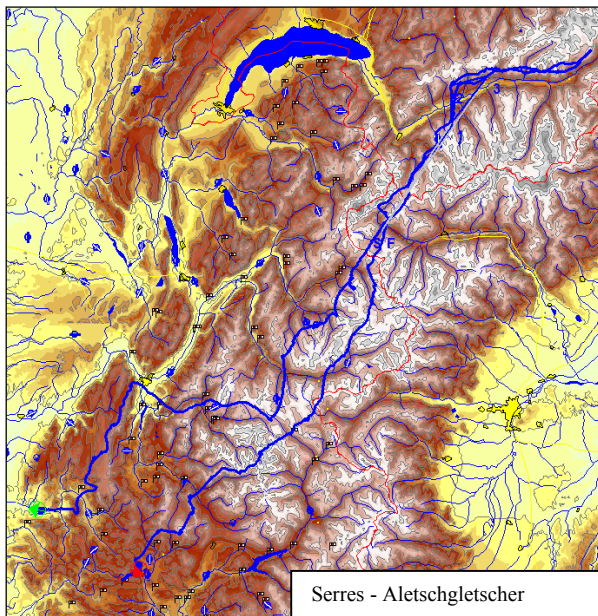
- **Sonntag, 9.05.04:** Wetter kalt u. etwas feucht. Es soll heute im Süden besser sein. Wir rüsten auf. Flugroute: Serres - Mont. de Lure - Lac de Ste Croix - Parcour nach Norden bis zum Lac de Serres Poncon und nach einigen Schleifen zurück nach Serres. Prima für den ersten Tag. Loggerauswertung ca. 297km OLC Vieleck.
- **Montag, 10.05.04:** Heute soll's nach Westen zum Rhonetal gehen. Wir fliegen ab nach Nordwesten. Wir gelangen bis zur Montagne de Glandasse. Dort müssen wir einsehen, dass die Wolken zu tief hängen, das Rhonetal ist heute nichts für uns. Also umkehren u. nach Nordosten statt dessen. Immerhin, wir umfliegen die Ecrins südlich, gelangen zum Montgenevre (Pass nach Italien) und es geht weiter, zur bekannten Aig. de Scolette und sogar über das Mauriennetal zum Parrachee. Herrlich, schon am 2. Flugtag erreiche ich ein Teilziel, die Querung des Mauriennetals. Die Höhe reicht knapp, um wieder zurück ins Briancon-Becken zu kommen, ich bin doch froh, nicht allein zu fliegen. Von dort geht es souverän wieder zurück nach Serres. Loggerauswertung ca. 348km OLC Vieleck.
- **Dienstag, 11.05.04:** Wieder soll's nach Westen zum Rhonetal gehen, wieder ist es zu feucht und die Wolken hängen zu tief. Also ein Versuch in Richtung Hochgebirge. Ab der Südostecke der Ecrins ist auch da alles unschön. Bleibt der Süden. Es funktioniert ganz brauchbar, wir gelangen in zunehmend weicher Thermik bis südlich der Montagne de Luberon zum Durance-Fluss. Nun aber schnell zurück, die Wolken sind immer häufiger wie nasse Säcke. Der Heimflug gelingt u. der Logger zeigt ca. 374km.
- **Mittwoch, d. 12.05.04:** Es soll am Nachmittag von Süden her überentwickeln. Daher ist früher Start angesagt, vielleicht kann man nach Norden, nach Grenoble fliegen. Doch der Start gelingt erst spät u. bald schauert es. Wir fliegen ab nach Norden. Bald meint Klaus, ich, der ich keinen Motor habe solle umkehren u. in Platznähe bleiben. Er fliegt weiter, muss aber auch bald umkehren. Wir haben es jedenfalls versucht. Loggerauswertung ca. 78km.
- **Donnerstag, d. 13.05.04:** Heute soll man bis nach Fayence ans Mittelmeer fliegen können (vielleicht). Wir fliegen ab nach Süden. Ein Nimbus ist schon vorausgeflogen und berichtet von großflächigen Überentwicklungen an den Gebirgsrändern. Wir bleiben in Funkkontakt und verlagern den Kurs in Richtung flacheres Land (Südsüdost). Es geht prächtig voran, Lure, Luberon, Vinon-Flugplatz. Dann sehen wir die immer mächtiger werdenden Überentwicklungen. Der Weg nach Fayence ist versperrt. So fliegen wir direkt Richtung Küste an die dortigen Wolken heran, bis wir die Ausläufer von Toulon zu sehen meinen. Es schauert u. blitzt rechts u. links von uns. Höchste Zeit zur Umkehr. Klaus ist natürlich in Funkkontakt mit anderen und findet zügig den Rückweg, bevor die Gewitter zusammenfließen u. uns den Rückweg abschneiden würden. Wir haben auffrischenden Nordwestwind. Klaus sieht Richtung Rosans ein rotorähnliches Gebilde. Das muss selbstverständlich untersucht werden. Wir fliegen jeden Quadratmeter ab und landen völlig durchgeschüttelt u. erschöpft in Serres Logger: 375km OLC.



- **Freitag, d.14.05.04:** Klaus hat Ruhetag, ich auch.
  - **Samstag, d.15.05.04:** Klaus hat Ruhetag, ich mache einen Lustflug großflächig um den Platz. Logger: 224km OLC.
- 2. Flugwoche:** Wir werden zu dritt hinter Klaus herfliegen, zwei LS4 u. die ASW20.
- **Sonntag, d. 16.05.04:** Die Luftmasse soll abtrocknen. Wir fliegen nach Südosten ab. Erst geht es zäh voran, dann wird es thermisch immer besser. Wir - die 3 Segelflieger - stellen uns auch fliegerisch allmählich aufeinander ein. Schließlich gelangen wir im Süden bis in die Nähe von Fayence bzw. Grasse. An der Grenze zur maritimen feuchten Luft mit niedriger Basis müssen wir umkehren und nehmen Kurs Nord. Sofort wird es thermisch besser und an der verlässlichen Tankstelle Siguret (Nähe Barcelonnette) erreichen wir mit 4200m Höhe und gut 7m/s integriertem Steigen die besten Werte des Tages. Wir lassen es laufen, gelangen beschwingt bis zum Susetal querab von Monte Cenis u. da geht es gar nicht mehr gut. Noch ein Blick auf die mächtig in der Poebene sich erstreckende Stadt Turin und schleunigst geht es in Richtung Westen. Über den Col de Var, Barcelo u. La Motte gelangen wir erschöpft aber sehr zufrieden zurück nach Serres. Logger: 462km OLC.
  - **Montag, d. 17.05.04:** Die Luftmasse soll langsam noch besser werden. Daher wollen wir heute nach Norden. Es geht zügig los, quer durch die Ecrins in 3000 m Höhe. Vorbei am Paß Galibier und weiter über Meribel zum Kl. St. Bernard. Ehe ich mich recht besinne, sind wir am Massif Du Mt. Blanc. Ich reibe mir die Augen. War ja ganz einfach (Wenn man einen brillanten Schrittmacher hat!). Es herrscht wenig Wind, also wenig Lee, also können wir um das Massif herumfliegen. Atemberaubend, das Chamonix-Tal, ein Abstecher über den Argentier-Gletscher, durch das Mer de Glace und weiter. Wir fliegen in Höhen von 2500 bis 3000 Metern, die Hänge zur linken ragen auf ca. 3500 bis 4500m hoch, ich komme mir sehr klein vor. Endlich haben wir das Massif umrundet. Nur , wo sind wir jetzt, keine bekannten Wegpunkte in Sicht. Doch Klaus fliegt unbeirrt seinen Kurs und so kommen wir über den Galibier wieder nach Hause. Logger: 452km OLC.  
Abends reden wir ganz aufgekratzt über diesen schönen Flug. Georg, der das erste Mal dabei ist fragt ganz leise: Waren wir wirklich am Mt. Blanc? Ich habe nichts mitbekommen, ich habe mich krampfhaft bemüht, immer hinterher zu fliegen, nicht den Anschluss zu verlieren. Wir nicken verständnisvoll.
  - **Dienstag, d. 18.05.04:** Das Wetter bleibt gut. Heute wollen wir die Westroute über Grenoble zum Mt. Blanc nehmen. Voller Erwartung fliegen wir nach Norden ab. Eine Abkürzung über niedrige Buckel erweist sich als Fehler. Wir sinken tief ab, müssen beinahe Außenlanden, benötigen jedenfalls schwitzend über eine Stunde um da wieder herauszukommen. Dann allerdings geht die Post ab. Ohne einen Kreis die Grate des Vercor reitend bis nach West-Grenoble. Die Stadt wird in knapp 2000m überquert und weiter geht's über die Chartreuse, Massif de Bauges, Chaine des Aravis nach Chamonix. Wir sind ein zweites Mal am Mt. Blanc! Da wir anfangs viel Zeit verloren haben, müssen wir hier umkehren und über Albertville, den Galibier und die Ecrins geht's zügig zurück nach Serres. Wieder ein herrlicher Flug. Logger: 454km OLC.
  - **Mittwoch, d. 19.05.04:** Hochdruckeinfluss, wir können wieder auf Strecke gehen. Es soll heute ins Wallis gehen. So langsam verschieben sich die Massstäbe. Abflug nach Osten, um die Ecrins zum Mt. Thabor, weiter nach La Plagne, über den Kl. St. Bernard zum Mt. Blanc (hier bei Courmayeur), was gestern noch atemberaubender Streckenflug war, ist heute nur noch der Anflug zum neuen Gebiet. Wir sind das dritte Mal am Mt. Blanc! Weiter geht es über den Gr. St. Bernard zum Skiort Verbier. Dort gibt es noch mal kräftig Höhe und wir fliegen über Sion auf die Nordseite des Rhonetals. Zu meiner Verblüffung fliegen wir weiter nach Norden, bis zum bekannten Schweizer Segelflugplatz Saanen. Er liegt etwa 20km östlich des Genfer Sees, den wir gleißend in der Sonne sehen können. Thermikwolken nach Westen ohne Ende. Aber Klaus schaut auf die Uhr und mahnt zur Umkehr. Er beschließt, uns eine weitere Ostroute (des Alpenrands) heimwärts nach Serres

zu zeigen. Wir fliegen nun bewundernd über das riesige Hochskigebiet von Les Diableret in 3000m und in gerader Linie nach Chamonix. Gegen Nachmittag auffrischender Westwind läst auf der Ostroute die Nord-Süd-Hänge tragen. So können wir viele Kilometer im Geradeausflug stressfrei in Richtung Heimat fliegen, vorbei an Albertville, vorbei an Grenoble. Am bekannten Hangwindberg L'Obiou holen wir uns noch mal Höhe, weichen vielen Matrazenfliegern aus und kommen zufrieden in Serres an. Logger: 576km OLC.

- **Donnerstag, d. 20.05.04:** Das Wetter heute soll im Wallis noch besser werden als gestern. Gegen Abend aufkommende Gewitterneigung im Süden. Klar, das wir fliegen wollen. Die Basis ist heute schon sehr früh hoch in den Ecrins. Wir können in 3600m praktisch quer drüber fliegen. Dann weiter über den Mt. Thabor, über das Maurienne-Tal zum Parrachee und im Geradeausflug über das Skidorf Tignes im Val d'Isere zum Kl. St. Bernard. Von dort südöstl. vorbei am Mt. Blanc (wir sind das vierte Mal am Mt. Blanc!) ins Wallis Richtung Sion. Dort wird wieder das Rhonetal überquert. Auf der nördl. Talseite können wir nun ziemlich problemlos den Talrand entlang fliegen in 3000m bis 4000m nach Osten. Vorbei am Militärplatz Turtmann, am aufgelassenen Flugplatz Raron geht es weiter, bis wir nach einer leichten Biegung am Fusse des Gr. Aletschgletschers unser heimliches Tagesziel erreichen. Weiter im Osten kann man den Segelflugplatz Münster liegen sehen.



Wir bedanken uns bei Klaus im Funk für dieses tolle Ziel. Nach einigen Sightseeing-Kreisen am Fuße des Gletschers drängt er der fortgeschrittenen Zeit wegen uns in Richtung Heimat. Wie recht er hat. Am Galibier angekommen sehen wir den Rückweg versperrt. Riesige zusammengelaufene Gewitter machen jeden Weiterflug nach Süden aussichtslos. Ganz still sind wir jetzt. Wir weichen nach Westen Richtung Grenoble aus, da ist alles frei und am Wolkenrand können wir in leichtem Regen ohne Sinken fliegen. Die Wolken reichen bis Grenoble und wohl auch bis Serres. Klaus meint, wir können am Rand

der Wolken weiter fliegen, so lange es trägt. Tatsächlich, wir fliegen viele Kilometer am Wolkenrand in leichtem Regen nach Süden bis es irgendwann ca. 30 Kilometer vor Serres enttäuschenderweise nicht mehr trägt. Klaus weiß wieder Rat. Wir gleitend mit der restl. Höhe komfortabel zum Ausweichflugplatz Aubenasson, wo wir freundlich aufgenommen werden kurz vor Sonnenuntergang. Klaus allerdings kann seinen Motor anwerfen und fliegt gerade noch VFR nach Serres. Wir bekomme ein Auto geliehen und fahren 2 Stunden im Dunkeln über Nebenstraßen nach Serres, fallen todmüde aber doch sehr zufrieden ins Bett. Logger: 653km OLC Vieleck max. Km.

- **Freitag, d. 21.05.04:** Heute wird nur noch das Flugzeug zurück nach Serres und ein bisschen Spazieren geflogen (Logger 175km) und die Heimfahrt vorbereitet.

Später in Uwö angekommen wird gesagt, dass das Wetter fast keine Flüge in den vergangenen 2 Wochen erlaubt hat. Ich kann die Kameraden nur bedauern. Meine Urlaubsbilanz: 4468 Streckenkilometer, 12 Starts und 65,x Flugstunden.

## Neue Vorschriften

Wie beim Unterwössener Segelfliegertag bereits angekündigt, haben die Tiroler Segelflieger mit Austrocontrol eine vernünftige Lösung für die Nutzung des neu eingerichteten Luftraums D um Innsbruck herum ausgehandelt. In der besonders grossen und hinderlichen SRA V wurde der "Temporäre Segelflughbereich Kitzbühler Alpen" eingerichtet. Im östlichen Teil der SRA V kann damit unter bestimmten Voraussetzungen auf Anfrage der temporäre Segelflughbereich zwischen FL95 und FL125 geöffnet werden. Der Luftraum bleibt dabei rechtlich Delta, aber die Freigabe zum Einflug gilt für alle Segelflugzeuge als erteilt, wenn der temporäre Segelflughbereich geöffnet ist. Unter folgenden Frequenzen kann man erfahren, ob der Bereich aktiv ist:

- ATIS LOWI 126,025 MHz
- LOWI TWR 120,100 MHz
- LOWI APP 119,275 MHz
- FIS Wien 124,400 MHz
- LOIJ 120,350 MHz
- LOWZ 119,700 MHz
- LOIK 122,375 MHz

Diese Lösung ist für uns wirklich akzeptabel, sie kann aber nur funktionieren, wenn wir Segelflieger uns nun auch exakt an diese Regelung halten. Bitte tragt euch die neuen SRAs und den Temporären Segelflughbereich genau in die Karte ein.

