

2005



Die SGSM im 52sten Jahr

2005

Winter und Werkstatt

Der Anblick dieses Wintermärchens 2004/2005 sollte uns dafür entschädigen, dass uns in der Werkstattsaison 2005/2006 die Münchner Werkstatt nicht mehr zur Verfügung steht.



Der Teil unserer Mitglieder, der diesmal noch in München tätig war, darf in Zukunft auch diesen Anblick genießen.

(Hoffentlich sieht der Wettergott dies auch so.)

Sollte der Eine oder Andere bei

diesem Anblick an die frostigen Temperaturen denken, so kann man ihn daran erinnern, wie warm es einem doch beim Schneeschaufeln werden kann.



Auch in der Werkstatt kann man sich, vorausgesetzt es wird gearbeitet, recht gut aufwärmen.

Unser Werkstattleiter Detlef Rothe hat den Umzug der Münchner Werkstatt organisiert und das Umfeld in Unterwössen auf den Stand gebracht, der für eine ordentliche Arbeit in Zukunft erforderlich ist.

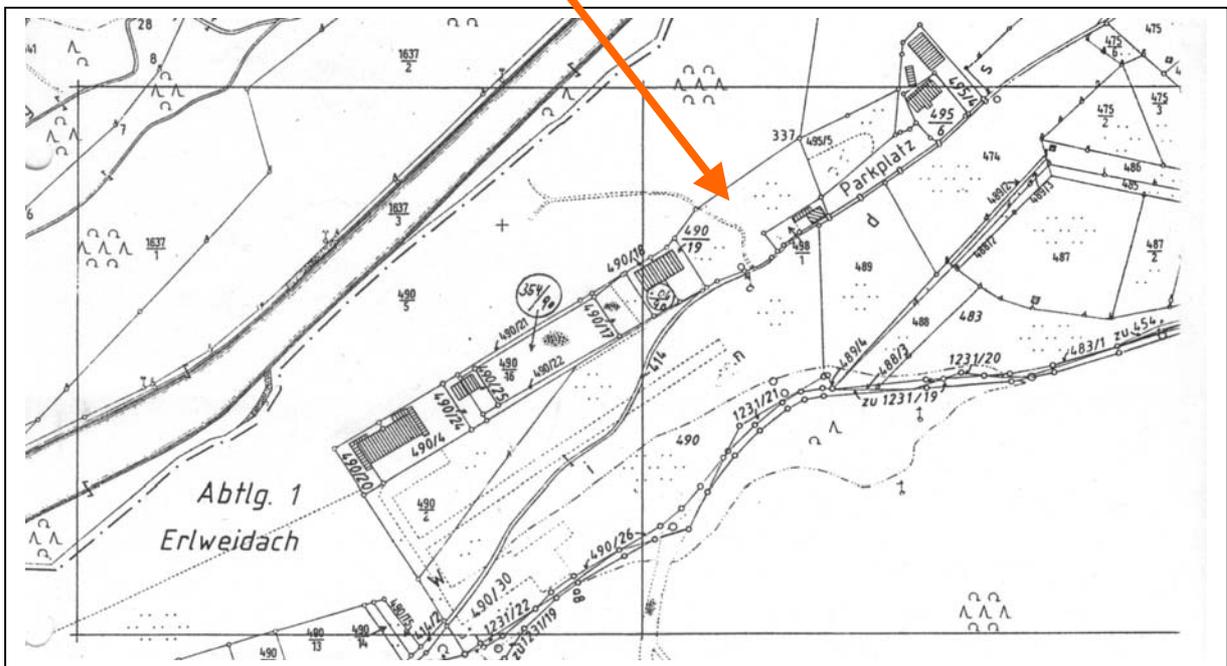


Eine neue Halle ?

Beim Augusthochwasser 2002 mussten wir feststellen, dass, wir gut daran getan hätten unsere alten Pläne, den Bau einer neuen Halle nicht so schnell aufzugeben.

Protokoll über die Monatsversammlung am 28.1.1974 in der Gaststätte "Görresgarten"

Herr Limmer hat mit Herrn Brandstätter in Unterwössen unverbindliche Gespräche wegen Erwerb eines Grundstückes für die SGSM geführt. Aufgrund allgemeiner Meinung wurden Herr Freter und Herr Limmer gebeten, diese Verhandlungen fortzusetzen. Unsererseits bestünde Interesse an einem Grundstück zwischen der Gaststätte Adlerhorst und der Flugleitung der Schule. Sinnvoll wäre eine Liegenschaft mit ca. 2000 qm. Beim Quadratmeterpreis - genannt wurden bisher 9 Mark - soll auf Vorschlag von Herrn Tuscher darauf hingewiesen werden, daß der Grund vor Ablauf von sieben Jahren nach seiner Aufschüttung an sich nicht bebaubar ist.



Da der Besitzer des Grundstückes, Herrn Brandstätter, das Grundstück aber nicht teilen wollte, hatten unsere Mitglieder Bedenken bezüglich der finanziellen Belastung des Vereins. 1977/68 konnte eine finanzielle Absicherung durch die Firma erreicht werden und die Verhandlungen wurden wieder aufgenommen.

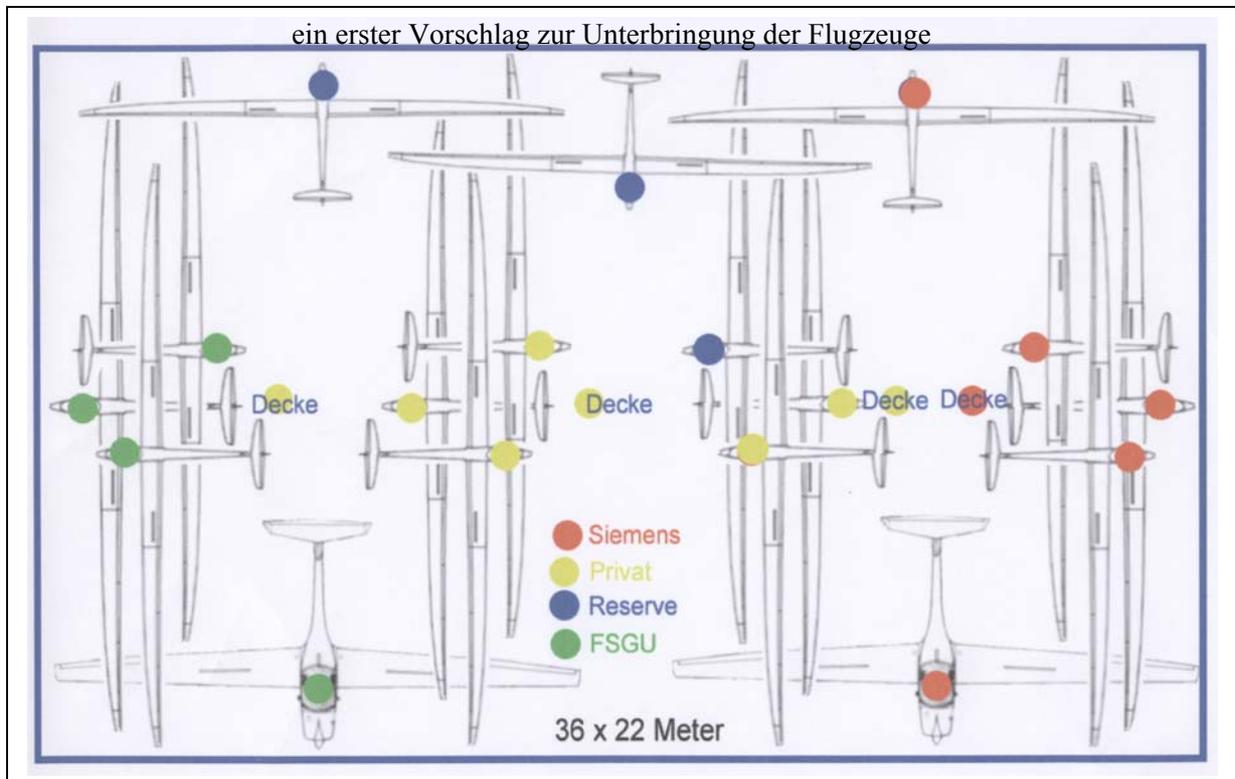
Protokoll der Monatsversammlung am 29.1.1979 in München

Die Herren Böttcher und Lohse berichten über den Stand der Verhandlungen in Sachen Grundstück (Unterwössen) und dessen Finanzierung. Die Gemeinde hat inzwischen von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch gemacht, die firmenseitige Unterstützung bezüglich der Finanzierung beim Erwerb eines anderen Grundstückes bleibt jedoch erhalten. Der Nutzungsvertrag für die untere Steinhalle läuft

Es war zu spät, die Gemeinde hatte zwischenzeitlich von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch gemacht und ein anderes, für uns geeignetes Grundstück stand nicht zum Verkauf.

Jetzt hat die SFG Unterwössen die Initiative ergriffen. Ihr Mitglied Gert Meirer, der bisherige DASSU-Vorstand und Besitzer der Halle, in der ihre Flugzeuge untergebracht waren, hat ihnen gekündigt.

Uns wurde angeboten, bei der Erstellung einer neuen Halle auf dem alten Grundstück mitzumachen. Nach einer vereinsinternen Diskussion wurde beschlossen, das Angebot, das für uns auf € 50.000 bis 60.000,- veranschlagt wird, anzunehmen.



Gedacht war bereits im Herbst 2005 mit den ersten Arbeiten zu beginnen. Leider wurde dabei aber die Schnelligkeit und Einsicht der Genehmigungsbehörden weit überschätzt. Alles geht zäher voran als erwartet.

Ein Haupthindernis scheint momentan darin zu liegen, dass der Unterwössener Bürgermeister Haslreiter und sein Gemeinderat den Ärger, den sie mit ihren Bauern wegen des notwendigen Hochwasserdamms und der damit verbundenen Grundstücksfrage haben, nicht noch dadurch erweitern wollen, dass sie den Segelfliegern etwas genehmigen, was sie derzeit den Bauern verwehren müssen.

Einen konkreten Zeitplan gibt es deshalb noch nicht.

FLARM in allen unseren Maschinen

Die zurückliegende Streckensaison hat viele Erfahrungen mit dem Zusammenstoßwarngerät FLARM gebracht. Alle waren durchweg positiv, das heißt, das Gerät ist wirklich gut. Es hilft Unfälle zu vermeiden und lohnt sich alleine schon wegen der Warnung vor Seilbahnen. (Über 28'000 Hinderniskoordinaten aus der Schweiz, Österreich, Süddeutschland und Frankreich.).

Inzwischen sind über 3000 FLARMS bereits in Segelfliegern eingebaut und ein Software-Update, die Version 2 für alle Geräte und Displays ist verfügbar.



Das Osterfliegerlager in Lienz

Fliegerisch viel Gutes kann über das Osterfliegerlager in Lienz leider nicht berichtet werden.

Der Wettergott behandelte uns noch schlechter als 2004. Wichtig war der Optimismus, der einem zwar nicht zu Streckenflügen verhalf, aber Erfahrung im Auf- und Abbau der Maschinen brachte.



Wer dann meinte, den Wettergott über-tölpeln zu können, durfte seine Fähigkeiten bei einer Außenlandung beweisen.

Hans Raschke im Pustertal

Fliegerlager oder die Maschinen der SGSM auf anderen Plätzen.

Dürfen, können oder sollen Flugzeuge der SGSM außerhalb der Zeit, die sie in Unterwössen vorwiegend zum Einsatz kommen, von Mitgliedern auf andere Plätze mitgenommen werden? Um diese Frage geht es (ausgenommen das Osterfliegerlager in Lienz und natürlich beim Einsatz des Motorseglers) und es gibt immer wieder Meinungsverschiedenheiten. Aus der Historie ist ersichtlich, dass es bei uns den Trend anderswo mit SGSM Maschinen zu fliegen, schon immer gegeben hat.

Hier einige Beispiele:

- | | | |
|-------------------------|---------------------------------|--------------------|
| • ab 1955 Kufstein | Seitz, Freter | ab 1956 der Verein |
| • ab 1960 Zell am See | Dix, Seitz, Freter | ab 1962 der Verein |
| • 1969 Aigen | Seitz, Freter | |
| • ab 1970 Innsbruck | G. Leyendecker, Limmer | ab 1972 der Verein |
| • ab 1978 Lienz | Böttcher, Leyendecker, Limmer | ab 1980 der Verein |
| • ab 1998 Barcelonnette | Böttcher, Raschke, Rohleder | ab 1999 der Verein |
| • ab 1999 Serres | Rohleder, J. Leyendecker, Stahl | |
| • ab 1999 Oerlinghausen | Mühlenkord | |

Das objektive Ergebnis dieser Einsätze ist eine erhebliche Erhöhung der geflogenen Stunden und somit ein Erfahrungsgewinn für die Piloten. Auch die finanzielle Seite, die sich durch die Zunahme der geflogenen Stunden auf den eingesetzten Maschinen ergibt, sollte man bei zukünftigen Entscheidungen berücksichtigen, wobei das Risiko des Fliegens im unbekanntem Gelände nicht außer Acht gelassen werden darf.

Das Fliegerlager in Barcelonnette

ein Bericht von Hans Georg-Raschke

Seit Jahren bestand die Barcelonnette "Stammmannschaft" der SGSM aus lediglich fünf Piloten. Nur sporadisch schnupperten andere Piloten die Luft in den französischen Seealpen.

Diesmal war alles anders. Insgesamt elf Mitglieder hatten sich für einen Fliegerurlaub angemeldet. Als daher die LS4 D-0800 gleich anfangs bei einer



Außenlandung beschädigt und fluguntauglich wurde, herrscht Ratlosigkeit. Wie alle Leute bedienen und zufrieden stellen? In dieser Situation machte uns der lokale Club CVVU ein Pauschalangebot, indem wir auf deren Flugzeugpark zugreifen konnten. Neben dem Ersatz für die LS4 stand uns

auch deren Duo-Discus zur Verfügung, den wir neben unserem Duo D-KKSM ausgiebig für Trainingsflüge nutzten. Mit diesem fünften Sitzplatz befanden wir uns plötzlich in einer besseren Situation als vorher. Die Stimmung war daher hervorragend. Obwohl das Wetter keine Langstrecken zuließ, konnten gerade die "Neuen" Eindrücke sammeln bei Überland-



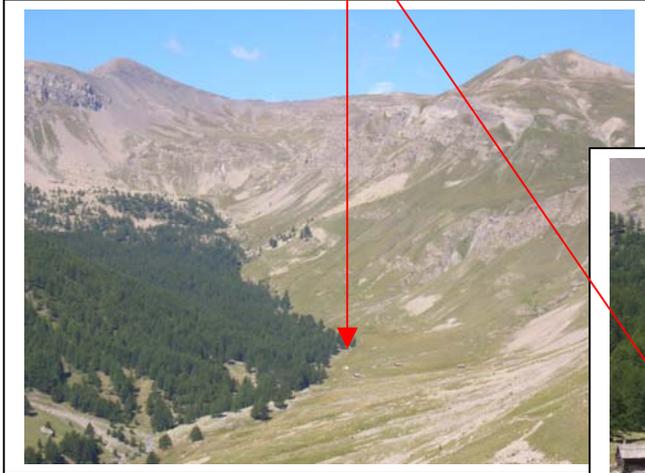
und Wellenfliegen. Michael Jahn hatte gar die Möglichkeit an einem Tag am traditionellen ASK13 Treffen in St Crepin teilzunehmen. Und neben der Fliegerei? Gemeinsamkeit und Zusammenhalt wurde gesucht und gefunden bei Wanderungen, Restaurantbesuchen oder eigenen Kochversuchen. Auch die Sportler unter uns wie Radfahrer und Kletterer kamen auf ihre Kosten.

Von Lagerkoller keine Spur!

Eine Außenlandung.

Viel fliegerische Erfahrung und eine gehörige Portion Glück gehört dazu, in einem als unlandbar eingestuftem Tal eine Maschine ohne Total- und Personenschaden herunterzubringen.

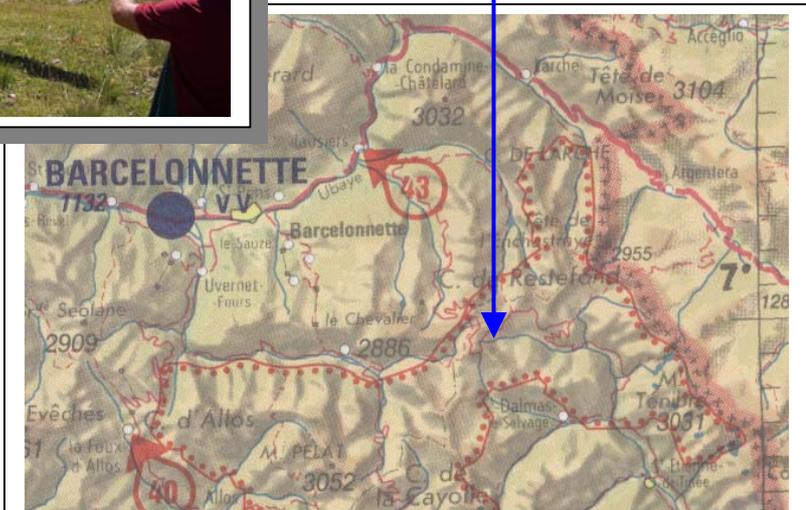
Die D-0800



Die Landestelle befindet sich im Quellgebiet der Tine'e direkt unterhalb und südlich des höchsten Passes Europas, des **Col de la Bonnette** auf 2000 m NN.

Der französische Außenlandekatalog weist Tal abwärts keinerlei Landemöglichkeit aus, sodass dies, war einem erst einmal der Rückweg nach Barcelonnette abgeschnitten, vermutlich die einzig richtige Entscheidung war.

Wir können Dieter Böttcher zu einem weiteren Geburtstag gratulieren.



Und was gab es 2005 sonst ?

Bei der SGSM

- Unser Kassenswart Manfred Walter hat sein Amt aufgegeben. Neben seiner Tätigkeit als junger Vater hat Volker Füßmann dieses Amt übernommen.
- Nach ausgiebiger Diskussion wurden der Vereinsbeitrag und die Fluggebühren angehoben.
- Wie bereits von Siemens vorangekündigt, mußten wir unsere Münchner Werkstatt räumen. Das Gebäude wurde abgerissen. Der Umzug nach Unterwössen erfolgte im August.
- Alle Flugzeuge wurden mit dem Zusammenstoßwarngerät FLARM ausgerüstet.
- Eigene Versicherungen für unsere Segelflughänger: Früher waren Sportanhänger immer über das Zugfahrzeug mitversichert, dies hat der Gesetzgeber geändert, indem er die Gefährdungshaftung herausgenommen hat. Gefährdungshaftung ist die Haftung für Schäden ohne Verschulden des Haftpflichtigen und bedeutet die Haftung dafür, dass man am Verkehr teilnimmt. Um dieses Risiko abzudecken wurden die Hänger gesondert versichert.
- Bayerischer Pilotentag in Schleissheim. Gustl Leyendecker gewinnt bei einer Auslosung den ersten Preis, ein Kollisionswarngerät FLARM, das nun in unserer D-KYSI seinen Dienst tut. Dieter Böttcher gewinnt einen Geldbetrag von € 500,- für die Jugendförderung im Verein.

Am Platz

- Die DASSU hat einen neuen Vorstand. Das Zusammenleben und die Zusammenarbeit am Platz wurden dadurch im erheblichen Maße positiv beeinflusst.
- Das Alpenflugzentrum Unterwössen wurde als eigener Verein am 8. Januar 2005 gegründet, 1. Vorstand ist Wolfgang Lengauer (Unterwössen), 2. Vorstand Joachim Blum (Traunstein), Schatzmeister ist Manfred Walter (Siemens).
- Ein gelungener Abend zum Saisonabschluss im Postsaal in Schleching war bis zum letzten Platz besetzt. Wolfgang Lengauer hat ihn organisiert, Isolde Wördehoff stimmte die Flieger mit einer brillanten Eröffnungsrede auf den Abend ein und Hansi Fitterer vom LSC Schliersee hielt einen packenden Vortrag über "1000 Kilometer aus der Geitauer Winde".

Im Luftsport

- Isolde Wördehoff, die Präsidentin des LVB ist zurückgetreten. Der Grund ist in Meinungsverschiedenheiten innerhalb des LVB-Vorstandes zu suchen.
- Die Behörden fordern, dass alle Führer von Flugzeugen, Motorseglern usw. sich einer Zuverlässigkeitsüberprüfung nach §7 LuftSiG. zu unterziehen haben. Die Überprüfung ist gebührenpflichtig und vom Betroffenen selbst zu beantragen. Über die Höhe der Gebühren schweigt die Behörde. Bei Nichtbeantragung wird mit dem Entzug der Lizens gedroht.

Die Dimona im Wintereinsatz

PS.: Was ist der Unterschied auf den beiden Bildern?



Antwort: Der Dreibeinfalke der DASSU startet gerade drei Tage nach Beantragung einer Flugzulassung im Februar 2005 beim LBA, die DIMONA steht startklar noch am Boden wie vor einem Jahr.

Vergleich: Die DASSU ist der beste Einzelkunde der Fa. Scheibe, die ausschließlich von den Falken lebt. Scheibe hat sofort die Erprobungsverantwortung für das Skifahrwerk übernommen und eine Erprobungsanweisung verfasst und ans LBA geschickt. Für DIAMOND sind wir ein Kleinkunde, noch dazu baut die Fa. keine Dimona und Catana mehr, sondern steigt gerade zum Jetset auf. Entsprechend gering ist hier das Interesse die Verantwortung für unser kleines Anliegen zu übernehmen, obwohl Support zugesagt war, schiebt sie den Ball vor sich her.

Zum LBA wiederum hat die DASSU besten Beziehungen durch die gemeinsame Moseschlepperprobung und die Entwicklung der E- Winde. Hier stellte das LBA sofort auf dem kleinen Dienstweg unter Umgehung der EASA noch nach dem alten Verfahren die Flugzulassung aus. In unserem Fall verweigert das LBA den kleinen Dienstweg und schiebt den Ball der EASA und dem österreichischen AC zu.

Da steigt der Frust gewaltig, aber wir sind als Siemensianer auch zäh und werden so schnell nicht aufgeben. Es kommen ja noch mehr Winter. Schade, aber eine bessere Nachricht kann ich z.Zt. nicht geben. Wir bleiben am Ball.

Das musste Gustl Leyendecker noch im Frühjahr 2005 schreiben.



Seine Mitteilung zum Jahresende 2005 ist da doch viel besser.

Heute konnten wir endlich mit unserer DIMONA den Winterflugbetrieb eröffnen. Nachdem wir mit ein paar Mann die Maschine aufgerüstet hatten, konnten Detlef und ich bei schönstem Winterwetter den

lang ersehnten Erstflug mit Skifahrwerk durchführen. Sowohl vom Handling am Boden als auch dem guten Flugverhalten waren wir begeistert.



Mose-Flügen im Gebiet der Sextener Dolomiten

Gunnar Stadtlander

Der 3. Sept. 2004 war von den Wetterbedingungen her ein außergewöhnlich schöner Spätsommertag mit strahlendem Sonnenschein und einer besonders klaren Luft, was zu einer hervorragenden Sicht beitrug.

Bei meinem Flug mit dem Motorsegler begleitete mich Dieter Böttcher, der wie ich stets auf eine sichere Flugdurchführung achtet. Wir haben von Unterwössen, also Norden her kommend den Alpenhauptkamm überflogen und uns in Richtung Süden zum Pustatal (Toblach) gewandt. Von dort haben wir den Kurs nach Süden fortgesetzt, um die „Drei Zinnen“ nach links drehend südlich zu umrunden, dann ging's weiter in Richtung Nordost über Lienz zurück nach Unterwössen.

Unsere Flughöhe bewegte sich nach der Alpenhauptkamm-Überquerung zwischen Flugfläche 100 und 110.

Die herrliche Sicht auf die schönen Sextener Dolomiten wollten wir geniessen und haben deshalb den Kurs an den östlichen Rand des Rienz-Tales gelegt. Damit lagen die Sextener Dolomiten links von uns und erstrahlten im besten Licht, stand doch die Sonne bereits im Südwesten und damit rechts von unserem Kurs.

Ich erinnere mich, daß wir bei der südlichen Umrundung der „Drei Zinnen“ höher geflogen sind als die Spitzen dieser 9.893 ft. hohen Berge (2.998 m) und einen deutlichen Abstand davon gehalten habe.

Aus diesem schönen Flug im Sept. 2004 hat sich folgendes im Jahr 2005 ergeben:

Bußgeldbescheid vom Januar 2005 von der Autonomen Provinz Bozen:

Wegen dieses Fluges erhielt der Verein zur Weiterleitung an den Piloten einen Bußgeldbescheid über 1039 €, weil eine Beamtin des Naturparks Sextener Dolomiten folgende Übertretung formulierte:

„Überfliegen des Naturparcs Sextener Dolomiten in den Gemeinden Toblach, Sexten und Innichen in einer Höhe von weniger als 500 Metern, in der als Örtlichkeit genannten Strecke „Schwabenalpenkopf über Zinnenkopf (Forcella - Col de Mezzo)“.

Die Ermittlungsbeamtin präzisiert Ihre Beobachtung wie folgt:

Das Flugzeug flog „vom Schwabenalpenkopf kommend in Richtung Zinnenkopf – Forcella Col de Mezzo und hat dabei die vorgeschriebene Mindesthöhe von 500 m vom Boden unterschritten.

Auf Grund der Tatsache, dass das Fluggerät über dem Schwabenalpenkopf (ca. 2600 m ü.d.M.) nicht mit der Großen Zinne gleichauf war, sondern sich in einer deutlich geringeren Höhe befand, war es offensichtlich, dass die Mindestflughöhe nicht eingehalten wurde.

Im Gebiet der Sextener Dolomiten ist keine Flugbeschränkung in den ICAO-Karten vermerkt. Allerdings besteht diese Flugbeschränkung, nicht unter 500 m über Grund zu fliegen, in der Italienischen AIP !

Es mag sein, dass die Ermittlungsbeamtin aus Ihrem Blickwinkel und wegen der guten Sicht an diesem Tag subjektiv den Eindruck hatte der Flug sei in dieser geringen Höhe über Grund durchgeführt worden, womit aber **objektiv** nichts bewiesen ist.

Und nun beweise einer Behörde, dass diese Anschuldigung nichts mit den Tatsachen gemeinsam hat.

Die Ermittlungsbeamtin konnte das Flugzeug vom Gebiet des Gwengalpenjoch aus ca. 2300 m Höhe ü.d.M. sicher gut in Richtung West-Nordwest sehen, liegt doch der Schwabenalpen-

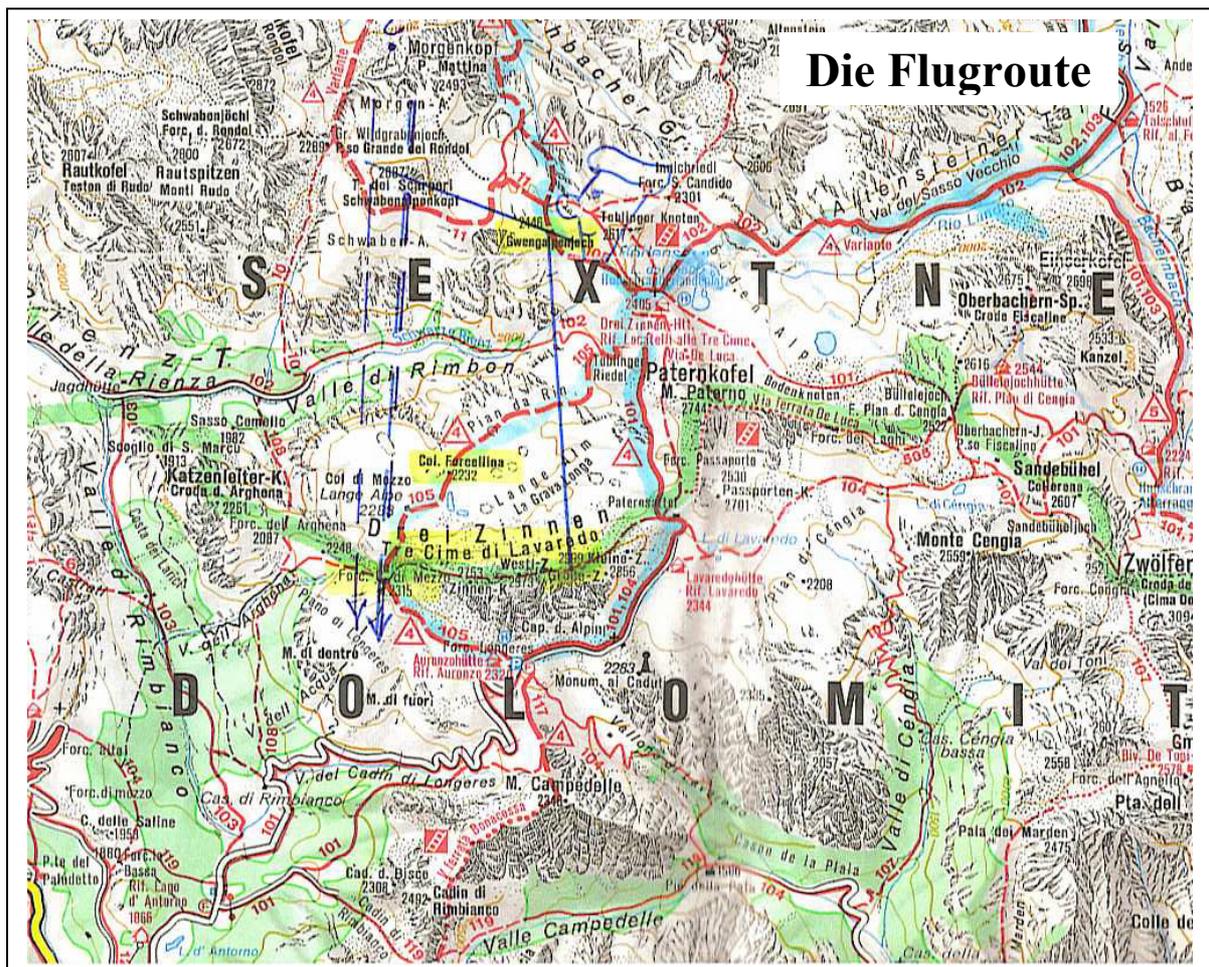
kopf in dieser Richtung, Entfernung Luftlinie ca 2-3 km. Diese Perspektive läßt aber keinen Rückschluß darauf zu, ob sich das Flugzeug vor, über oder hinter dem Gipfel nach Süden bewegte und ob die Mindestflughöhe über Grund dabei unterschritten wurde. Hierzu wäre z.B. eine Kreuzpeilung von verschiedenen Standpunkten aus notwendig.

Auch ein Blick auf ein über einem fliegendes Flugzeug verleitet, was die geflogene Höhe anbelangt, leicht zu einer Fehleinschätzung. Eine korrekte Höhenmessung hängt von vielen Faktoren ab, z.B. Standort des Betrachters, Lage, Höhe und Entfernung des nächsten Berggipfels als Bezugspunkt etc.

Obwohl der Bußgeldbescheid auf sehr zweifelhaften Aussagen einer Amtsperson beruhen habe ich dem Bußgeldbescheid nach reiflicher Überlegung nicht widersprochen, obwohl es nach meinem Gefühl für Gerechtigkeit notwendig wäre. Was hätte ich bei Gericht erreicht? Die Aufhebung des Bußgeldbescheides wäre für mich ok gewesen, aber ob die Anklagen der Beamtin damit aufhören? Allein an dem Tag meines Fluges hat sie 4 Anklagen formuliert, wortgleich, nur durch die Zeitangaben verschieden.

Wenn meine Klage gegen den Bußgeldbescheid abgewiesen würde fallen die Kosten des Verfahrens zusätzlich an. Revision ist nur in Rom möglich, wo sich alles in italienischer Sprache abspielen müßte.

Recht haben und Recht kriegen sind halt doch auch vom Geld abhängig – that's life!



Zuverlässigkeitsüberprüfung nach §7 LuftSiG.

Diese Überprüfung soll (*Zitat:*) „den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, vor Flugzeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen“ dienen.

Da die Gesetzeslage es nicht ermöglicht, dass die Behörden selbstständig Nachforschungen anstellen können, hat der Privatpilot diese Nachforschungen selber zu beantragen und natürlich auch zu bezahlen, wobei über die Höhe der Gebühren nichts mitgeteilt wird. Es wird angedroht, dass für den Fall, in dem diese Überprüfung nicht beantragt wird, der Widerruf der Privatpilotenlizenzen erfolgt.

Diese Maßnahmen verletzen den aus Art.20 Absatz 3 des GG abgeleiteten Grundsatz des öffentlichen Rechts, wonach jegliches staatliche Handeln in Hinblick auf den verfolgten Zweck geeignet, erforderlich und angemessen sein muss.

Eine staatliche Maßnahme ist unverhältnismäßig, wenn sie erkennbar außer Verhältnis zu dem angestrebten Erfolg steht, die durch sie herbeigeführten Nachteile also deutlich größer sind als diejenigen, die durch sie abgewendet werden sollen.

Ganz abgesehen davon, welcher Schaden mit einem Motorsegler verursacht werden kann, ein Auto hat bedeutend mehr Zuladung, glaubt vermutlich nur die Behörde ernsthaft, dass potenzielle Terroristen sich einer solchen Sicherheitsüberprüfung nicht mit Leichtigkeit entziehen können.

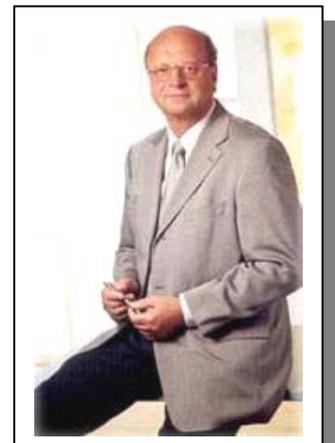
DASSU

Die DASSU hat einen neuen Vorstand. Nachdem sich ein immer tiefer werdender Graben, zwischen dem Nutzern des Platzes, Domizilvereinen, DASSU Personal und einigen Gästen einerseits und dem geschäftsführenden Vorstand Gerd Meirer andererseits aufgetan hatte, erklärte Gerd Meirer seinen Rücktritt. Mit ihm legte der bisherige 1. Vorsitzende Altlandrat Schmucker sein Amt nieder.

Bei der Neuwahl wurde der neue Landrat Hermann Steinmaßl zum 1.Vorsitzenden und Alfred Siegert (Ali) von der FSG Unterwössen zum 2., dem neuen geschäftsführenden Vorsitzenden gewählt.



Als technischer Vorstand fungiert weiterhin Rüdiger Ettlbrück



Erfreulich ist, dass nach dem Ersten $\frac{3}{4}$ Jahr Amtszeit des neuen Vorstandes sich die Stimmung am Platz wieder normalisiert hat. Die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten ist vorbildlich und die Gäste der DASSU finden wieder eine angenehme Atmosphäre vor.

Alpenflugzentrum Unterwössen

2004 wurden wir unter der gemeinsamen Plattform "Alpenflugzentrum Unterwössen" zu unserer Freude und Überraschung nicht nur deutscher Meister, nein auch Europa- und Weltmeister.

Die Berliner Flieger haben in den Statuten der Wettbewerbe gekramt und entdeckt, dass nur Mitglieder eingetragener Vereine, die auch Mitglieder der Landesverbände und des DAEC sind, an diesen Wettbewerben teilnehmen dürfen.

In Königsdorf hat man neben den Vereinen am Platz einen Dachverein, über den die Flugleistungen der aktiven Flieger aller Vereine am Platz unter Königsdorf gebündelt werden und damit anerkannt bleiben.

In Unterwössen wollte man es den Königsdorfern gleichtun. Man gründete den Verein „Alpenflugzentrum Unterwössen e.V.“ der allen am Segelflugplatz Unterwössen beheimateten Piloten ein gemeinsames Dach zur Teilnahme an den Wettbewerben OLC und DMSt bietet. Es wurden beachtliche Leistungen erzielt.

- Der Ranglistenerste der DMSt ist Gerhard Heidebrecht, ihm gelang zudem ein Flug über 1000 Kilometer in den französischen Alpen mit einem Standard Cirrus!
- Martin Müller (FG Traunstein), Jo Blum (FG Traunstein) und Gerhard Heidebrecht sind Deutsche Mannschaftsmeister der Clubklasse.
- Jo Blum ist Deutscher Meister der Junioren!
- Jo Blum, Jan Lyczywek (FSG Unterwössen) und Nicholas Laux (FG Traunstein) sind auch Deutsche Mannschaftsmeister der Junioren in der Clubklasse.
- Das Alpenflugzentrum ist OLC-Sieger in Europa und weltweit dazu Deutscher Vizereineismeister in der DMSt.



#	pt	Flüge	Platz:					km	Piloten	
			1-100	101-200	201-300	301-400	401-500			
1	152657,37	459	SFZ Königsdorf e.V.					164229,58	76	DE (BY)
2	128569,38	372	Alpenflugzentrum Unterwössen					137157,58	41	DE (BY)
3	124059,32	505	SFV Mannheim					140857,64	47	DE (BW)
4	104448,08	359	FCC-Berlin					116299,27	47	DE (BL)
5	96611,47	404	LSV Burgdorf					96201,22	48	DE (NI)

Und das alles ohne Beteiligung der SGSM (Ausnahmen Catlin Danzeisen und Hans-Georg Raschke)

Das Problem ist, dass jedes Mitglied, das seine Flüge im Alpenflugzentrum meldet und beim Verband anerkannt werden will, seinem Verein die Stimme für das Stimmrecht beim LVB entziehen und auf das Alpenflugzentrum übertragen muss.

Um die Bedenken bei der SGSM zu zerstreuen, hat das Alpenflugzentrum vorgeschlagen, zukünftig die Vertretung ihrer Stimmen beim LVB einem Mitglied der SGSM zu übertragen. Damit könnte eine Schwächung unserer Position im LVB vermieden und trotzdem die Chance auf einen vorderen Platz erhalten werden. Ohne eine solche Einigung wird die SGSM weiterhin in den hinteren Reihen (DMSt 2005 Platz 117) landen.

114	18087,48	78	SFC Schwetzingen	19144,18	14	DE (BW)
115	17916,58	97	LVU Bremerhaven	18361,09	13	DE (HB)
116	17766,81	51	AC Hodenhagen	19330,46	9	DE (NI)
117	17681,62	72	SFG Siemens München	19374,96	17	DE (BY)
118	17602,33	55	FV Aachen	18549,54	5	DE (NW)
119	17415,78	81	FSV Giessen	17147,66	15	DE (HE)
120	17213,67	62	SFC Hockenheim	18783,34	6	DE (BW)

Narromine, Australien,

ein Bericht von Catlin Friederike Danzeisen in 12.2005



Am Flugplatz Narromine, 34 Km östlich vom Flughafen Dubbo, finden Segelfluggpiloten drei Möglichkeiten zum chartern

1. Bei einem kommerziellen Betrieb; Shinzo und Christiane Takizawa (dort fliegen z. B. Ali und Franz). Der Flugzeugpark besteht aus DuoDiscus, Nimbus 4, Ventus B, Discus, Discus2 u. einer ASW 24. Beide schleppen mit einer Maule oder einer Pawnee. Christi-ane kommt aus Schwaben u. wem die englische Sprache am Anfang noch nicht so vertraut ist, hat hier einen kleinen Vorteil.

2. Bei Massi Yamoto, ebenfalls einem kommerziellen Betrieb, bei dem hauptsächlich japanische Piloten Nimbus 3, DuoDiscus, und eine ASW 20 chartern. Er schleppt mit einer Cessna 182.

3. Bei Narromine Gliding Club, dort ist Hans-Georg Raschke seit Jahren Mitglied u. ich habe dort einen TwinAstir gechartert. Zur weiteren Verfügung stehen dort LS 8, LS 4, ASTIR und eine K 7.

Außerdem gibt es am Platz noch die Möglichkeit bei Berry ein UL zu chartern o. den Schein zu machen.

Der Flugplatz hat mehrere Start u. Landebahnen. 22 / 04, 29 / 11 und jeweils rechts davon entsprechende Grasbahnen worauf bevorzugt die Segelflugzeuge starten und landen. Des Weiteren gibt es noch die Grasbahn 18 / 36.

Am Flugplatz gibt es einen Campingplatz, wo JO u. Kevin mehrere Zimmer mit Bad u. Aircon vermieten. Eine voll ausgestattete Gemeinschaftsküche lädt zum selbst kochen in internationaler Atmosphäre ein. Man kann natürlich auch im nahe gelegenen Motel "Peppercorn" wohnen, muss dann allerdings 10 Gehminuten Richtung Dorf laufen.

Und nun zum Wetter. Als ich meine Reise nach Australien plante, erhielt ich verlockende Wetterprognosen von unseren erfahrenen Australienfliegern Hans, Ali u. Franz: Hervorragend!! Typische Wetterlagen im 6-Tageszyklen sind, wenn ein Hochdruckgebiet von Westen nach Osten durchzieht. Mit entsprechend wechselnden Winden von Westen, Süden, Osten, Norden, da wie bekannt, die Hochs auf der Südhalbkugel linksdrehend sind. Durch die sich ändernde Luftfeuchtigkeit (aus Osten kommt die Meeresluft von der Küste Sydneys) ergeben sich Wolken- oder Blauthermik. Als ich also hier an kam, hatten wir zwar Wolken-thermik, danach ein paar Tage Blau, aber im Grunde genommen war jedes Wetter durch störende Höhenträge beeinflusst. Das bedeutete, dass eine verlässliche Vorhersage nicht möglich war u. tatsächlich in diesem ungewöhnlichen Jahr nicht wie üblich die langen Strecken erfolgen werden konnten.





Auch hier bestimmt das Wetter den Tagesablauf der Piloten. Wenn man nicht schon um 6 Uhr von schlurfenden Japanern erwacht, dann spätestens, wenn Ali u. Hans sich auf den Weg zur Küche machen um dann genau um 8 Uhr local die Nachrichten aus Deutschland, beim TV-Frühstück im Wohnzimmer, von Deutsche Welle zu sehen. Um 9 Uhr macht sich dann Ali auf den Weg zu Shinzo u. Christiane, um an dem ausführlichen u. sehr detaillierten Briefing teilzunehmen. Das Wetter wird genau analysiert und auf der

Tafel im Briefingraum aufgezeichnet. Nach der Maschinenvergabe und den persönlichen Taskprognosen eines jeden Piloten wird die Halle ausgeräumt und die Flieger werden zum Start gezogen. Nur autorisierte u. mit gelben Blinklicht versehene Fahrzeuge haben die Genehmigung die Start u. Landebahnen, sowie die entsprechenden Taxiways zu befahren. Hans und ich machen beim Narromine Gliding Club unser eigenes Wetterbriefing. Die entsprechenden Unterlagen bringt der Schlepppilot und Flugbetriebsleiter Keith Dixon mit (offiziell gibt es keinen Flugbetriebsleiter an einem unkontrollierten Platz wie diesen, aber er kümmert sich engagiert u. immer hilfsbereit um einen reibungslosen Ablauf!). Dann räumen auch wir die Halle aus u. waschen die Flugzeuge (wird morgens gemacht, weil nachts die Vögel in der Halle drauf kacken)!

Aufgrund des diesjährigen, sehr ungewöhnlichen Wetters ist mit takeoffs nicht vor 13 Uhr zu rechnen u. es bietet sich an jetzt wireless lan-mässig privates per Email zu erledigen. Ali hört nebenbei Bayern 1 u. nimmt Sonnenbrillen u. Shorts-tragender weise sehr Anteil an den Temperaturen um u. unter dem Gefrierpunkt bei euch zu Hause! Wenn dann nach einer kleinen Stärkung gegen Mittag sich alle auf den Weg zum Start machen, steigen endlich die Temperaturen auf ca. 25°-30°. Das ist nicht so warm u. bei den ungewöhnlich starken Winden fast nicht genug, um endlich die erwünschte Thermik auszulösen. Auch hier bietet es sich an langärmelig u. mit langen Hosen in den Flieger zu steigen, da doch im Laufe des Nachmittags die Möglichkeit besteht, eine Welle zu erwischen. Ali hat es einige Male mit seinem



Ventus geschafft, erreichte Höhen bis 15000ft MSL. Hans u. ich, unterwegs mit einem etwas behäbigen u. sehr schlecht getrimmten TwinAstir, welcher im Querruder muskelaufbauende Wirkung auf meine Oberarme ausübt, haben es bisher nur auf 13000ft geschafft. Die verlockende Einladung nach downunder zu kommen um auch mal 300 Km zu fliegen scheiterte immer wieder an diesen starken Winden. Da fliege ich immer wieder nach Westen zu meinem ersten Wendepunkt und habe mit headwind von bis zu 70 km/h zu kämpfen (übrigens geht hier alles in kn u. ft, (echt nicht leicht am Anfang). Beim dahingleiten eröffnet sich eine wunderschöne Aussicht auf den Horizont u. man glaubt die Erdkrümmung erkennen zu können. Ali berichtete, an klaren Tagen kann man, "wenn man hoch genug ist, sein eigenes Leitwerk sehen".



Unter uns liegt eine Landschaft wie ein Flickenteppich. Unzählige Felder von Goldgelb über Hell- und Dunkelbraun bis Dunkelgrün. Ein Ausflug mit dem Auto führte Hans, Ali u. mich eines Tages auf eine Farm. Dort herrschte Hochbetrieb mit der Weizenernte. Alle drei hatten wir die Möglichkeit auf einem Mähdrescher mitzufahren. 13 Meter breit, mit GPS-Vollautomatik versehen, droschen wir Weizen auf 10 bis 15 Hektar großen Feldern. Die abgeernteten Felder in diesen Größen bieten hervorragende Aussenlandemöglichkeiten.

Meist liegen sie dann 2 bis 3 Jahre brach u. man kann aus der Höhe erkennen, dass sie sich durch das Gras schon leicht grün verfärben. Fellowpaddocks werden sie genannt u. die Aussis bevorzugen sie am meisten, wenn es ums Aussenland geht. Außerdem ist auch darauf zu achten, dass das gewählte Aussenlandefeld an einer Strasse oder in der Nähe einer Farm liegt. Ali hat sich letzte Woche genau an alles gehalten. Doch als er sich dann in froher Erwartung auf Coffee and Cookies zum Farmhouse kam, waren die Besitzer auf Englandurlaub u. seine Enttäuschung hielt noch Tage an. Einige Farmen haben auch eigene Landingstrips, welche sich bestens für einen Rückschlepp anbieten. Ansonsten kann es für Rückholer mühsam sein die genaue Position u. Koordinaten des aussen gelandeten Flugzeuges ausfindig zu machen. Unbedingt zu vermeiden ist eine Landung auf einem dunkelgrünen Feld. Es handelt sich dabei um Baumwollfelder. Sie sind umgeben von Wassergräben u. wer in diesen unebenen, in Linien wie bei einem Spargelacker aufgehäuften Bepflanzung landet, garantiert ein kaputtes Flugzeug u. einen immens hohen Flurschaden.



Heute ist ein Tag an dem ich, auf Grund einer Grippe u. Mittelohrentzündung so gar keine Lust habe in die Luft zu gehen. Der erste Tag an dem ich meine 300 km hätte schaffen können. Kann man nichts machen. Der Aufenthalt hier ist für eine Anfängerin wie mich, mit den nicht einfachen Wetterlagen ein sehr lehrreiches u. freudvolles Erlebnis gewesen. Bei meinen 8 Flügen auf dem Twin habe ich sehr viel gelernt, das Handling eines neuen Modells, fliegen ohne Berge, Blauthermik, bo-

ckige F-Schlepps u. vor allem auch neue Wetterlagen. Bisher habe ich meinen Traum von 300Km nicht verwirklichen können, aber Flugstunden, mehr Erfahrung u. neue Freunde habe ich gewonnen.

Always happy landings..