

2008



Die SGS M im 55sten Jahr

*Hans Zimmer
Dezember 2008*

2008

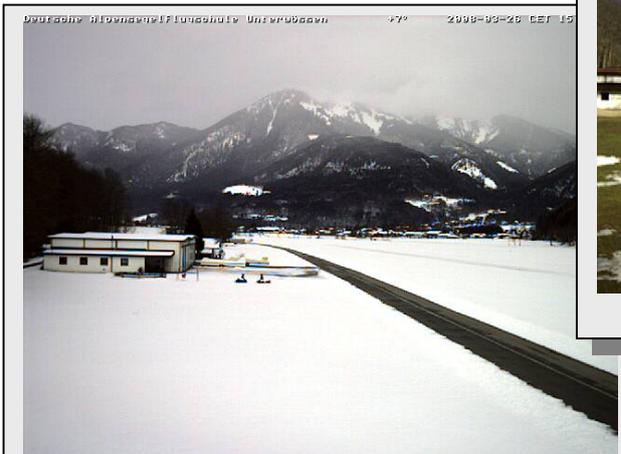


Winter 2007-2008



28. Januar 2008

Irgend etwas bei unserem Kontakt mit Petrus, der ja angeblich für das Wetter verantwortlich ist, scheint nicht zu stimmen. Der Anbau der Ski an die Dimona entwickelt sich langsam zur Arbeitsbeschaffungsmaßnahme. Wieder wurde der dringend benötigte Schnee zum Fliegen mit Ski nicht in ausreichender Menge geliefert.



26. März 2008



12. Februar 2008

Wenn dann im März wieder alles auf Sommerbetrieb umgestellt ist, kann ein kurzer Wintereinbruch auch nichts mehr retten, zumal die sehr niedrige Schneef

auflage ein absolut sicheres Starten und Landen nicht garantiert.

Lienz

Waren es 2007 noch 3 Piloten, die unser traditionelles Osterfliegerlager in Lienz besuchten, so war es heuer im 29. Jahr das erste Mal, daß kein SGSM Mitglied dort auftauchte. Das Wetter war zum Fliegen einfach zu miserabel.

2009 ist Karfreitag am 10.04. also erheblich später als 2008 (21.03.) und somit sind die Aussichten auf gutes Wetter bedeutend höher. Es wäre schön, wenn zum 30-jährigen Jubiläum die Tradition, „Osterfliegerlager in Lienz“ fortgesetzt werden könnte.



Wolfgang A. Lengauer

Am Morgen des 9. Mai verhiess der Wetterbericht exzellente Streckenflugbedingungen, was lag näher für einen begeisterten und äußerst erfolgreichen Segelfliegerpiloten, als den Tag zu nutzen für einen langen und faszinierenden Flug über immer noch fast winterlich verschneites Hochgebirge.

Wolfgang Lengauer ist von diesem Flug nicht zurückgekehrt.

Das Alpenflugzentrum Unterwössen hat seinen Motor und die Segelfliegerfamilie einen ganz besonderen Menschen verloren.



28.Juni 1946 – 9.Mai 2008 †

Ein Wunder



Nicht wie üblich,

8 Uhr ausräumen,

9 Uhr Maschinen verteilen

und dann bei bestem Überlandwetter an 25. Stelle in der Startreihenfolge am F-Schlepp aufstellen - nein, am 27. April erscheinen die Vögel einmal bereits um 6 Uhr 44 am Start.

Das wird doch nicht zur Gewohnheit werden?

Sollte dies öfters vorkommen, müssen die armen Konkurrenten ja bei ihren Maschinen übernachten, damit sie die vorderen Plätze in der Startreihenfolge halten können.

Fussball-EM 2008

Bei der Fussball-EM 2008 wurden die Lufträume um die Austragungsorte großräumig gesperrt. Für uns bedeutete dies an den Spieltagen ein Flugverbot innerhalb eines Radius von 50km um Innsbruck und Salzburg.

Der Grund für eine derartige Maßnahme bleibt mir und anderen verborgen. Es ist doch unwahrscheinlich, daß von einer Behörde (das sind doch Fachleute?) Segelflugzeuge und Motorsegler als ein sehr hohes Sicherheitsrisiko eingestuft werden. Vermutlich hatten die Beamten nur unser Wohlergehen im Sinn und wollten verhindern, daß ein versehentlich in die Luft geschossener Fußball unser Sportgerät beschädigte.

20.04.2008

Marc Stadlander

Endlich mal wieder auf Strecke - und das lange Warten hat sich voll gelohnt! Nachdem ich bisher die ersten guten Tage durch eigene Faulheit (weil verschlafen und in München geblieben statt früh aufzustehen und bei Sonne in UWOE anzutreten...) verpasst habe, war ich heute zur richtigen Zeit da... Und ganz alleine war ich auch nicht, denn nach langer Zeit waren auch mal wieder mehr SGSM-Piloten als Plätze vorhanden (dieses Gefühl kennen wir schon fast nicht mehr...).

Aber wir waren uns schnell einig... Mark Christmann fliegt sich im Vorgriff auf den Alpe-Adria-Cup auf der 2020 ein, Volker Füßmann und Gaby Schliwa bringen die 9000 und 0800 (Update: das war Gabys 1000ster Segelflugstart - Gratulation!!!) wieder auf Touren, Gustl Leyendecker läßt die 7000 wieder in die Luft und Hans Schreck und ich versuchen in veränderter Sitzordnung unseren Bundesliga-Grimmingflug aus dem letzten Jahr zu wiederholen... Bevor es aber richtig losgeht, müssen wir trotz mittlerer Startposition am F-Schlepp bis kurz vor Schluß warten, da wir uns mit dem schweren Duo an die Verfügbarkeit des Samburos halten müssen: Startzeit 12:24 LT - das war knapp!

Danach geht es aber gleich schön auf Höhe, und wenn wir dann den zaghaften Beginn rund um Dürrnbachhorn und Steinernes Meer mal ausblenden, war es ein grandioser Tag.

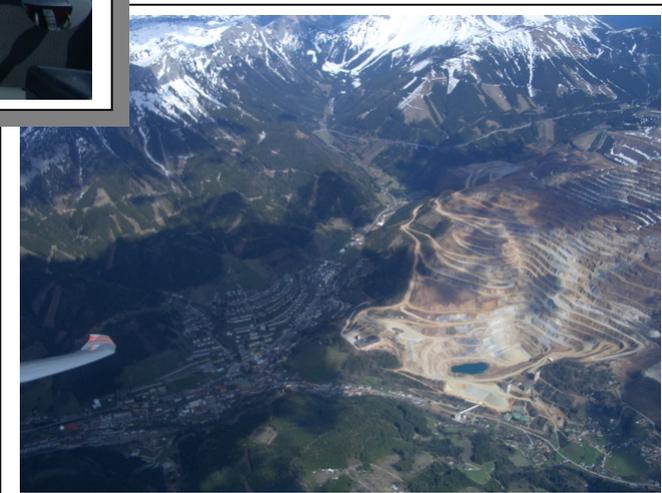


mit Schlieren zugezogen und die Thermikwolken wurden eher spärlicher. Also nochmal zurück nach Zell am See und nochmal eine Prise Aufwind an unserem treuen "Honigkugel" getankt, dann Richtung Hochkönig und über das Steinernes Meer zu einem wunderschönen Endanflug zur Fraueninsel angesetzt... einen besseren Einstand in die neue Saison kann man sich kaum vorstellen!



Und die sollen alle bis 12³⁰ Uhr
in die Luft ????

Das Ziel Grimming wurde kurzfristig zur Zwischenetappe erklärt und so hat mich Hans das erste Mal bis zu den Eisenerzern dirigiert. Kein Problem, denn die Thermik stand eigentlich immer da, wo man sie brauchte! Nach unserer Ostdrehung in Eisenerz ging es zurück bis zum Paß Thurn (eigentlich sollte es das Kreuzjoch werden), ab dann war es im Westen schon leicht



Mit dem DUO auf Strecke

27. April 2008 -...

Hans Schreck

Der 27. April 2008 wird in die Annalen der SGSM eingehen, denn als ich morgens im 'Tiefflug' aus München ankam konnte ich meinen Augen nicht trauen: der Hangar war *leer*, ALLE Maschinen am Start und es war erst 07:45 (local wohlgemerkt!).



Nach der Maschinenverteilung fand ich mich mit Reiner auf dem Duo Discus wieder. Es war klar dass es wettertechnisch Richtung Osten besser gehen würde. Reiner tendierte mehr dazu auf der Nordseite zu bleiben, während ich selbst den Süden anpeilen wollte. Nach eingehender

Sitzprobe wählte Reiner den hinteren Sitz, und wir kamen um 11:30 local in die Luft. Wer an diesem Tag geflogen ist weiss es schon: der Beginn war 'zack', wie meine Verwandtschaft in Tirol sagt.

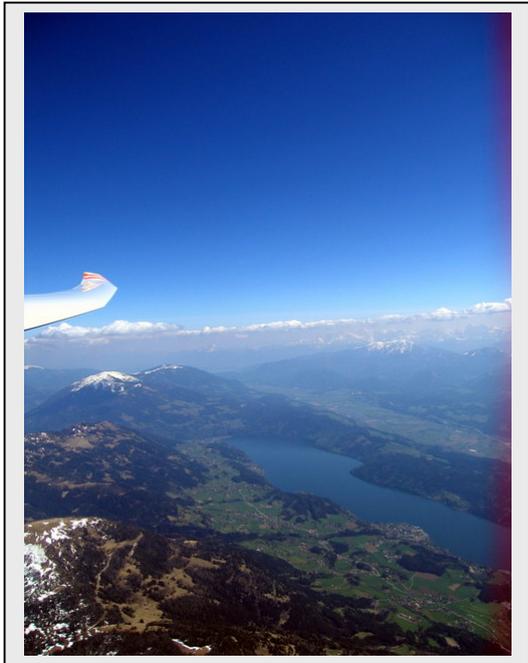
Wir flogen trotzdem direkt zum Steinernen Meer ab. Mühselig und unter 2.000m MSL ging es dorthin und weiter, die Landwiese bei Saalfelden als mögliche Option falls der Turbo keine Lust hätte. Zumindest waren weiter ostwärts die ersten Wolkenbildungen zu sehen. Es reichte zum Talsprung im Pongau zum Hochgründeck. Im Funk wurde überall über eine nachhaltige Inversion in ca. 2.300m geklagt, also beschlossen wir den Weg über Obertauern auf die Suedseite zu versuchen.



Näher am Hauptkamm war die Luft schon aktiver, und wir konnten mit max. 2.500m der Paßstraße folgen. Auf der Südseite sah die Basis schon besser aus, und nach Osten stand eine



schöne Reihung an den Schladminger Tauern. Nun konnten wir 'Gas geben' und flogen in der nächsten Stunde von Mauterndorf über das Sölktal bis zur Schoberspitze diesen Teil der Niederen Tauern entlang. Weiter ging es bis zu den Wölzer Tauern, wo wir über dem Windanlagenpark bei Oberzeiring wendeten. Zurück nördlich von Mauterndorf holten wir Höhe - mittlerweile ging es auf 3.200m - und setzen Südkurs zu den Nockbergen. Entlang der Katschbergautobahn, vorbei am Millstätter See, querten wir Spittal zum Goldeck.



Wir entschieden uns entgegen die weitere Route zum Dobratsch, und wollten dafür versuchen noch möglichst weit nach Westen zu kommen.

Also weiter zur Kreuzeckgruppe. Hier waren auch das erste Mal Gleitschirmflieger in der Luft, wenn auch weniger als sonst. Bis Lienz ging es mit hoher Fahrt, dann war es weiter westlich blau. Also wechselten wir auf die Lienzer Dolomiten und weiter ging es ins Pustertal. Die Basis stieg hier bis auf 3.500m, und zügig ging es weiter bis Bruneck. Die Wolken weiter westlich sanken langsam wieder ab, und die Sarntaler sahen nicht mehr einladend aus.

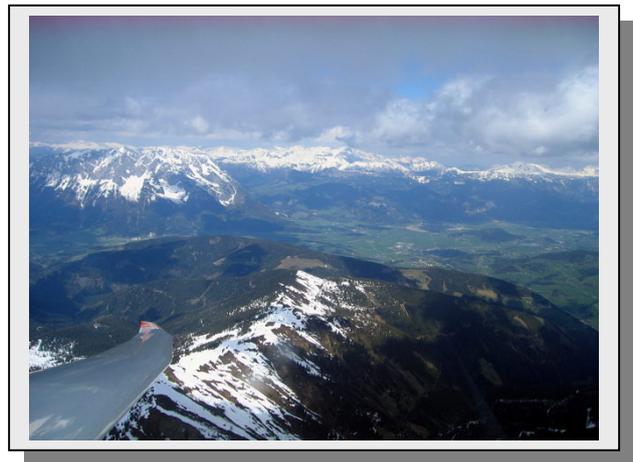
Demnach wurde Sterzing unsere zweite Wende, und bei 3.000m Basis gingen wir über den Brenner auf Heimatkurs. Der Olperer enttäuschte, und danach stand bis zum Zillertal keine Wolke mehr. Wir entschieden uns gegen diese Option

und wichen nördlich Richtung Inntal aus. Also, bei Innsbruck die Freigabe für Einflug in die Kontrollzone geholt, und über den Rastkogel und Gilfert zum Kellerjoch. Der weitere Heimflug war dann problemlos.

Fazit: auch wenn der zähe Beginn wertvolle Zeit gekostet hatte, ging die restliche Streckentaktik auf und es wurde noch ein super Flugtag.

03. Mai 2008

Unser Duo-Team vom letzten Wochenende wollte erneut gut punkten und hat vor lauter Begeisterung den richtigen Zeitpunkt zum Heimflug verpaßt - damit können wir zur ersten SGSM-Aussenlandung der Saison gratulieren! An sich ist das ganze ja nichts spektakuläres, warum nur schon wieder unser Duo draussen steht (ja, der mit dem Turbo!!!)



Eine Außenlandung mit Turbo zum Nachdenken.

Reiner John

17:00 Uhr: Die Suche nach neuen Aufwinden wird eingestellt. Die Entscheidung ist gefallen, wir werfen den Turbo, sicher ist sicher: das Landefeld Saalbach liegt unter uns, unser Duo-Discus ist über Grund 1100 m drüber, eigentlich viel zu früh...500 bis 600m Höhe über Grund reichen völlig aus. Die Prozedur ist klar, Hans arbeitet wie ein Uhrwerk: Benzinhahn auf, Schalter an, Zündung ein, Fahrt anpassen, Turbo ausfahren, Ausfahren klappt, Propeller faltet sich auf, Geschwindigkeit anpassen, Turbo läuft! Ist der Sound richtig? Haben wir Leistung?, Na ja viel Steigen ist das nicht...

Nebenbei bemerkt noch ein Missverständnis, das sich in die Board zu Board Kommunikation eingeschlichen hat. Von Hans hatte ich verstanden das sich der Turbo nicht mehr einfahren lasse, einfach weil die Batterie leer sei. Ist wohl kalt geworden, war schon heute Morgen das Problem. Beim Einschalten des Turboausschwenkers zeigt die Ladelampe grün an, unter Last aber bereits gelb. Dann fliegen wir halt mit der Windmühle im Rücken nach Hause, das ist

auch ok. Und am besten über St. Johann, dann haben wir auch im dümmsten Fall einen Flugplatz mit langer Landebahn, falls wir mit der Windmühle landen müssen.

Der Propeller rattert. Wir haben immer noch kein richtiges Steigen. Der Turbo soll zwar nur 1,5m/s bei ruhender Umgebungsluft bringen, aber immerhin so sollten wir dann entspannt nach Hause kommen. Steigen ist noch immer nicht: also an die Berghänge, die sollten mit 11 km/h aus 340° angeblasen werden, aber...saufen, saufen, saufen, ...da muss es doch irgendwo hochgehen und nur noch 900m über Grund.

Das Dumme mit dem Turbo ist, dass man nur mit einer Fluggeschwindigkeit von 90 km/h das optimalen Steigen erfliegen kann. Mit der vorgegebenen Geschwindigkeit entkommt man dem Saufen nicht... man kann einfach nicht mal nur kurz andrücken und schon wäre man draußen...also rattern wir zäh und behäbig in die Talmitte...tiefer und tiefer, nur noch 600 m Höhe und zurück nach Saalfelden. Es kommt kein Steigen aber dafür der Boden immer näher. Saalfelden werden wir nicht mehr erreichen. Mit der Windmühle im Rücken eine Aussenlandung zu machen ist dann auch nicht sonderlich prickelnd.

Zwei Äcker voraus, einer mit Stromleitung, aber der andere ist frei, 250 m lang, am Ende ein Bauernhaus, liegt in der letzten angesagten Windrichtung, passt!... Aber sicher ist das mit dem Talwindsystem nicht....Jedoch ein Acker ist ein Acker ...Die Landung ist kurz und staubig im trockenen, frisch gepflügten und geggten Acker.



Der Rest ist schnell erzählt: laut Erzählung des hilfreichen Bauern sind Mist, Stroh und eine Lage Hartgras seit 2 Tagen untergepflügt. Die Erdkrumme hat zwei Tage Sonne, ist trocken und nachgiebig wie Flugsand ... das Hauptrad hat sich während der

Landung auf halbe Radklappenhöhe eingegraben. Von Hand werden wir den 700kg schweren Flieger nicht herausziehen können. Aber der Bauer hat einen Trecker mit Gabel und Bauchgurt. Zwei schwere Bohlen komplettieren unsere Ausrüstung. Der Trecker hebt den DuoDiscus mit dem Bauchgurt an, wir schieben eine Bohle unters Hauptrad, hängen eine Kette in die Kupplung und Brettlänge um Brettlänge geht's aus dem Acker heraus. Den Segelflieger ziehen wir bis zum Ende der Wiese, die sich Hans ursprünglich zum Landen ausgesucht hatte. Auch unsere Rückholmannschaft war unterdessen fleißig. Hans hat mit dem ersten Anruf in unserem Heimatflugplatz Unterwössen bereits seine schlechtes Gewissen ausgegraben: „Marc wollte pünktlich zu Hause sein“: Marc, Hans-Georg und Volker hatten sich sofort auf den Weg gemacht und so stand unser Hänger bereits 60 min später auf der Wiese. Ein kurzes Rückwärts in die Wiese, und die Mannschaft bringt den Hänger routiniert in Stellung. Abrüsten, Höhenruder und Tragflächen abmontieren, Flächen nebst Rumpf in den Hänger einschieben, fertig. Übung macht den Meister.... Hans-Georg hat mich schon letztes Jahr aus einem Acker in Australien herausgezogen.

Natürlich wurde das obligatorische Rückholerbier unterwegs ausgeschenkt, so dass am Ende mit einem guten Schluck die glückliche Heimkehr begossen wurde.

17. Alpe Adria Cup 2008

Holger Fuhr (FSG-Unterwössen)

16.05.08 Anreisetag: Einen Spitznamen haben Sie schon.....

Wie unterscheidet man verbal Marc und Mark? Richtig, über ihre Flugzeuge. Die Geburtsstunde von A-Marc (ASW 20) und K-Mark (Kestrel). Die Steigerung zu A- und B-Hörnchen



A-Marc
Marc Stadlander

konnte sich bislang noch nicht durchsetzen. Mit dem Rückholer (Holger Fuhr) als Feldkirchen-erfahrenen Leithammel waren alle drei Gespanne schnell auf der Südseite der Alpen, K-Mark sah durch ein geschicktes Schalter-Wechselmanöver an der Mautstelle der Tauertunnel lange wie der erste in Feldkirchen aus, den sicher geglaubten ersten am Flugplatz musste er auf der Zielgeraden vor der Flugplatzschranke an mich abgeben, als ich grinsend



K-Mark
Mark Christmann

hinter ihm und an der Halle vorbei auf den Platz gerollt bin. Die Schranke ist halt immer zu.... Er hätte mich halt schon auf der Autobahn vorbei lassen sollen.

Abends auf der Auftaktveranstaltung fanden sich die beiden tapferen Recken ohne es zu wissen mitten in der versammelten Prominenz des ÖAeC wieder und damit direkt inmitten der ganzen Grußbotschaften und Ansprachen. Danach dämmerte ihnen wahrscheinlich dunkel dass man hier auf einem Wettbewerb gelandet ist und dass nicht nur deshalb in Österreich die Uhren a weng anders ticken. Der Abend klang nach einem guten Essen bei dem ein oder anderen Bierchen in netten Rahmen aus.

17.05.08 1. Wettbewerbstag: Warten aufs abrüsten...

Das Wetter meint es nicht so gut mit dem Wettbewerb. Unsere beiden Teilnehmer Schnuppern dennoch schon deutlich Wettbewerbsluft, als morgens um 8 schon 30 aufgebaute Flugzeuge vor den Anhängern stehen bei einem Wetter, bei dem die SGSM eher ans Kaffeekochen denn ans Hallenausräumen denkt.

Beim Briefing wurde dann auch prompt die erste Klasse neutralisiert, K-Mark hatte schon um 11:00 Feierabend. Zwei Briefings weiter konnten dann alle Mittag essen gehen, der Tag wie auch der Sonntag waren gecancelt.

40 Flugzeuge wieder in den Anhänger, nur die 2020 nicht, denn A-Marc hat noch einen F-Schlepp gemacht, um sich den Platz mal aus der Luft anzusehen. Nachdem auch das 41. Flugzeug dann endlich im Anhänger war (wer hat diese Gurke verbrochen bzw. warum hat die SGSM diese Rache eines oberbayerischen Heizungsbauers noch nicht gesprengt) konnte man den Aufenthalt am Flugplatz bei einem guten Stück Kuchen (auf Kosten des Piloten) beschließen.

Da wir mit K-Mark offensichtlich auch größere Mengen Pfälzer Wein nach Österreich importiert haben schloss der Tag (spät) im Basislager Ferienwohnung mit dem Konsum einer nicht unbeträchtlichen Menge geistiger roter alkoholhaltiger Flüssigkeit.



18.05.08 2. Wettbewerbstag: "Spruutz" oder Kakao sollte man eigentlich trinken...

Was macht man wenn man schon weiß, dass das nächste Briefing erst Montag ist? Lange schlafen und ausgiebig frühstücken. Da kann auch wie in der besten Screwball Komödie mit kollektivem Ablachen enden... oder wenn ich in Bezug auf das Golf GTI Treffen nächstes Wochenende auch von dort anwesenden leicht bekleideten Damen der Tuning-Hersteller rede sollte ich (und werde jetzt auch) im Gedächtnis haben, das A-Mark das mit einem verlegenen Grinsen und fallen lassen seiner Esswerkzeuge kommentiert. So habe ich dann aber als direkte Folge mit einem lauten „Sprutz“ meinen angesetzten letzten Schluck Kakao auf meinem frischen T-Shirt und der beige Hose verteilt...die Häme des Fliegerpacks wird mir wohl über das Ende der Woche hinaus folgen. Und womit ? mit Recht !



Team 1 Mathias Münch

Den Tag hat Team 1 mit der einen Hälfte der FSGU (Flugsportgruppe Unterwössen) im Bios erschlagen. Das ist das Dokumentationszentrum des Nationalpark Hohe Tauern.

Team 2 hat sich mit der Sektion Schwaben und der anderen Hälfte der FSGU Villach angeschaut und den Faaker See. Dort kam es dann auch zum sportlichen

Vergleich des Tages – im Tischfußball. A-Marc gegen Team Schwaben Natascha und Roland. Gewonnen hat Team Schwaben....



Allen Beteiligten gilt am Abend der besonderen Leistung der besseren Hälfte von Mathias Münch. Bea hat uns – mit Hilfe von Natascha - hervorragend bekocht. Da essen und trinken Leib und Seele zusammenhält leidet also zumindest nicht die Moral.

Und da hier irgendwo noch was von dem guten Pfälzer rumsteht kriegen wir das mit dem trinken wohl auch noch hin.



Team 2 Natascha Ortlieb und Roland Henz



Mathias Münch Holger Fuhr, Bea Bertram

19.05.08 3. Wettbewerbstag: Der erste Versuch eines Wertungstages oder die ersten werden die letzten sein

Er hats versucht – Wettbewerbsleiter Martin Huber und der Metereologe Gerhard Hohenwarter sahen das Wetterfenster in all dem Genua-Tief und schrieben für alle Klassen eine AAT von 50 Min. Dauer und min. 100 km aus.



Bei der Startaufstellung – A-Marc hatte das Vergnügen als vorletzter dran zu sein und somit erstmal allein auf weiter Flur zu stehen („O-Ton: Für einen Siemensianer ganz was neues, wir sind da in Unterwössen immer noch beim Kaffeetrinken) sah das Wetter noch vertrauen erweckend aus. Während die Klassen hintereinander an den Himmel gehängt wurden trübte sich dieses Bild jedoch im wahrsten Sinne des Wortes immer mehr.

Die letzten Maschinen wurden denn – teilweise unter Ablassen des Wassers im Schlepp- um die Schauern herum in die letzten Zuckungen der labilen Thermik gehängt – und begegneten den ersten, die den Tag schon beendet hatten und zur Landung kamen.



Während K-Mark mit seinem Kestrel im Regen runter gewaschen wurde (unserer übrigens auch – Weihnachtswunschzettel: Ich will ein Regenresistentes Profil – wir legen für einen Jumbopack Spachtel zusammen), hat A-Marc tapfer das Aquariumfliegen in großen Pulks mitgemacht und sich 1 ½ h an Roland gehalten. Der Versuch auszubrechen hat die erste Zeit

funktioniert, aber dann wurde auch hier Kreativität mangels Wetter mit dem Absaufer gestraft.

Trotzdem eine tolle Leistung, die so mancher „Crack“ nicht auf die Reihe gekriegt hat, und A-Marc hat etwas sehr wichtiges für Wettbewerbe ganz entspannt gelernt: Pulk fliegen in Schwabbel-Thermik.

Zu meiner Rückholtour bin ich somit auch noch gekommen – nicht mit einem meiner Schäfelein, aber ich hab mich elegant ums abrüsten der 2020 drücken können....

Beendet haben wir das ganze mit einem netten Abend in der Flugplatzpinte- staunen konnten wir über K-Mark's gesegneten Appetit , als er nach einem kompletten Menü noch mit einem Käse Schinken Toast zwischen den Zähnen gesichtet wurde. Wo tut der das hin ????

Ich finds heraus und werde es berichten!

4. Wettbewerbstag: Dauerregen in Kärnten, und die Musterzulassung für die Kaffeemaschine wurde nicht erteilt...

Viel Zeit zum Frühstücken gabs heut morgen. Hierbei mussten einzelne Kestrel Piloten der FSGU feststellen, dass es die Tücker einer Kaffeemaschine durchaus mit denen der Anzahl der Bedienhebel im eigenen Flugzeug aufnehmen können. Auf jeden Fall zeigte sich das Team der SGSM solidarisch im Urteil, dass die Musterzulassung für die Kaffeemaschine nicht erteilt werden kann, fürderhin läuft die Maschine in der Klasse „Experimental“. Auf die zweite Ladung Kaffee musste halt was länger gewartet werden, da das Kaffeepulver nebst Filter neben der Maschine auf dem Boden landete...

Beim Briefing wurde der Tag erwartungsgemäß sofort neutralisiert, der Wetterfrosch ging danach sofort in Deckung (oder ist im Regen davongeschwommen). So manch einer glaubt langsam den Spruch: Mach die Wüste fruchtbar, halte einen Segelflugwettbewerb dort ab.

Danach teilten sich die Teams in verschiedene mehr oder weniger antriebslose Grüppchen auf, um den Tag irgendwie tot zu schlagen. A-Marc und K-Marc zog es mit einigen anderen in die Sauna, ich hab's versprochen und jetzt auch rausgefunden wo K-Marc es hintut: Er schwitzt es aus! Wenn nicht im Cockpit, dann in der Sauna. Empirischer Beweis: A-Marc



musste mit dem losfahren noch warten, denn „ich hab mir grad noch ne Pasta bestellt!“

An dieser Stelle sei einmal die Flugplatzgastronomie am Platz lobend erwähnt, die es mit guter Kärntner Küche, anderen Leckereien (nicht zu vergessen Mehlspeisen) trefflich versteht die Laune hoch zu halten: Was wir nicht verfliegen können wir wenigstens verfüttern.

Bis auf K-Marc: der schwitzt es halt aus...

21.05.08 5. Wettbewerbstag - Die Drohung an den Wetterfrosch wirkt! Machen wir mit ihm noch einen Betriebsausflug ins Foltermuseum? : Besseres Wetter angesagt.

Kein Witz: als Touristenattraktion gibt es in Kärnten auch ein Foltermuseum. Und unsere freundliche Einladung, doch mit Gerhard einen Ausflug dahin zu machen führte endlich zu einem Tag, an dem WIR EINE WERTUNG HABEN !!!!!

Morgens wollte man das ob des im Tal fast aufliegenden Nebels fast nicht glauben, aber beim Briefing kündigte Martin an, heute zumindest für die Club- und die offene Klasse eine Aufgabe auszuschreiben. A-Marc hatte somit frei, K-Marc musste ran.

Ab 12:15 ging es dann für beide Klassen um ein Vieleck von 116 bzw 128 km im Bereich Dobratsch, Hermagor, Millstädter See und zurück. Pünktlich nach öffnen der Startlinie für die später geschleppte offene Klasse verdunkelte sich der Himmel nach Westen.

Den Rückholern schwante, dass das ein arbeitsreicher Tag werden wird. Gegen 15:00 rollten dann auch die ersten Trailer vom Hof, gegen 16:00 landete jedoch auch die erste Maschine der offenen Klasse nach Umrundung der Strecke. Eine Wertung lag in der Luft, die Rückholer hat es trotzdem geschlossen dann ab 16:00 Uhr hintereinander auf Strecke geschickt. Ich war der erste, der Bea unterstützte Matthias im oberen Drautal aufzusammeln.

Danach musste A-Marc los, um K-Marc nach runterwaschen in Hermagor ein Tal weiter im Gitschtal zu holen (Spachtel ????).



Als letztes rückte Natascha aus, um Roland in Puch, direkt um die Ecke des Ossiacher Sees, abzuholen. Schwäbisch sparsam hatte er sich die kürzeste Strecke zum Rückholen ausgesucht, zudem einen bereits von Levi aus der Clubklasse „warmgelandeten“ Acker ausgesucht.

Da wir abends ab 19:30 auf einem von Wettbewerbsleiter Martin Huber in Tschwartzten – oberhalb von Feldkirchen- organisierten Grillabend in einem Restaurant pünktlich erscheinen wollten standen alle Teams auf dem Gas – ge-

wonnen hat die FSGU knapp vor der Schwabenfraktion.

Den Vogel abgeschossen haben aber Marc und Mark, die der Hunger gegen 21:00 als letztes Team mitsamt dem Anhänger auf den Berg trieben, über die Zufahrtsstrasse bzw. deren Dimensionen wird hier das leise Deckmäntelchen des Schweigens gehüllt. Der Hunger war schon so groß, dass sie noch kurzerhand auf den vollen Parkplatz gerauscht sind und fesch alle Autos zugeparkt haben. Selbst Martin Huber war so baff, dass es ihm für mindestens 3 Sekunden die Sprache verschlagen hat.

Der Grillteller und die Atmosphäre waren aber wert !!! Ausgeklungen bei einem Bierchen ist der Abend mit der Aussicht, dass es morgen alle Ergebnisse gibt und alle Klassen an den Start



22.05.08 6. Wettbewerbstag: Der Westwind, der keiner ist oder die Rache des oberbayerischen Heizungsbauers das erste Mal im Außeneinsatz.

Morgens waren alle früh auf den Beinen, in aller Herrgottsfrühe bei starken Zweifeln, ob all der Optimismus vom Vorabend das Wetter betreffend richtig war, die 40 weißen Sonnenbeschwörungskreuze ins trübe Licht des neuen Tages zerren. Beim ersten Briefing um 10:00 bekam dieser Optimismus den ersten Dämpfer, zuwarten auf Wetter war angesagt, die gute Nachricht: die Tendenz zu Schauern nimmt ab, im Gegenzug - und die schlechte Nachricht: die Tendenz zu höherer Basis und Steigwerten auch.



Um 12:00 bekam dann die hinten aufgestellte offene Klasse frei, das einräumen behinderte nur das ganze Gelump von Standard und Clubklasse, die den Weg in den trockenen Anhänger blockierten und erstmal vorne wegmussten. Den Gefallen tat Martin Huber dann den Piloten gegen 13:30, als er den Start für beide Klassen auf eine AAT mit den Zylindern 25 km um den Weissbriach Nähe Hermagor und 15 km um die Freibachstauseen bei Klagenfurt anordnete.

Das Wetter sah zwar mittlerweile was besser aus, aber der bereits morgens vom Wetterfrosch Gerhard angekündigte „Westwind, der keiner ist“ machte das seinige um den Leuten die wenigen Wolken schmackhaft zu machen. Im Einräumen der letzten offenen Klasse Maschinen machte dann auch die Nachricht die Runde, dass die komplette Clubklasse in Nötsch abgehockt hat.

Es roch nach Rückholerrallye, auch für



den ersten Einsatz von A-Marc. Wie es so ist, Kometen verglühn prächtig mit einem hellen Schweif: dem allgemeinen Herdentrieb folgend verglühete auch unser Jungtalent vom ersten und letzten Bart am Abflug über dem Villacher Tal und gesellte sich zu all den anderen hellen vergehenden Sternen der Standardklasse am Flugplatz Noetsch, wo die Clubklasse schon auf sie wartete.

Den Schreiber dieser Zeilen ereilte die

Nachricht überbracht von K-Mark über ein delikates Stück Mokkaorte und eine köstliche heiße Schokolade. K-Mark, der seine Pause zum einschleifen einiger Reparaturstellen am Kestrel nutzte (oder spachtelt der schon heimlich auf, an den Händen war weißer Schleifstaub- ich bleib am Thema dran) O-Ton: „Los, wir haben Einsatz, Nötsch“ – „ich hab mir grad ein Stück Kuchen bestellt“ – „Ok, ich schleifs grad auch zuende.“

Stumpfsinnige Lethargie des Rückholer-marathons.....

Die Rückholtour war ereignislos – Strecke bekannt, schnell erledigt –ist ja nicht zum Bruneck - ; einen Kommentar zur Rache des Bayerischen Heizungsbauers schenk ich mir (Sch...ding, OK, der musste jetzt sein) .

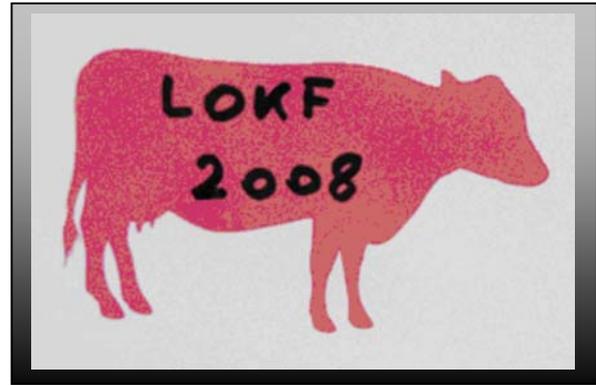
Der sportliche Teil des abends gestaltete sich in einem Grillteller-Vergleichessen (zu gestern abend) von A-Marc und K-Mark, unterstützt von Roland, im gemütlichen Abendessen am Flugplatz. Den Anhänger hatten sie ja schon dabei, aber da wo er auch hingehört (leider gibt es am Platz keine Altmittelverwertung...).

Leider wurde die Freude von A-Marc getrübt durch die Nachricht, dass es drei Piloten der Standardklasse durch viel Feingwindefräsen heimtückischerweise doch gelungen war, die Strecke zu meistern. Für eine Wertung reichte es leider nicht.

Dass Highlight des abends war ein Zwiegespräch zwischen Wolfgang Hartl und Immo Raithel, zwei der drei Meister des Nullschiebers, die Mückenputzer betreffend. Hartl beschwor seine frisch neu eingebauten Putzis mit mechanischen Kurbeln, aber auch die Probleme, dass er beim kurbeln aus dem Bart fällt. Immo setzt auf elektrisch putzen. Hartl meint, seine Batterien seien ohnehin immer sofort leer. Immo (staubtrocken) : „Weißt Du das beste: Ich hab die heut gar nicht gebraucht...“

Die 10 Minuten zwischen den beiden sind gut für einen eigenen Blog, wir sind auf jeden Fall nicht aus dem lachen herausgekommen in der Zeit.

PS: Gestern gab es die ersten Pink-Kühe für Aussenlandungen bei selbigen. A-Marc will auch unbedingt eine. Aber die Landung neben dem Flugplatz in Nötsch wollte er dann doch nicht riskieren – „ob der Verein mir da noch mal ein Flugzeug gibt...“ – K-Mark: „Ja, und der Raschke schlachtet Dich“



23.0508 7. Wettbewerbstag: Vom Winde verweht oder wir haben doch keine Wertung

More bad news, und das AFZ ist schuld. Mathias und Roland haben es zuerst gesehen: die schöne Wertung der offenen Klasse von Mittwoch enthielt keine Berücksichtigung des Index. Aufgemerkt und ab zum Chef-Auswerter Richard. Der drückte einen Knopf und rrrrrrumms: weniger als 25 % des Feldes über 100 km. Wertung bei der Katz, 0 (null) Tage. Heut morgen beim Briefing beschlossen und verkündet. Besser ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende (nach dem Wettbewerb, wenn es einer von den Österreichern, für die es hier um die Wurst geht (Staatsmeisterschaft) merkt.



Ansonsten, bei ganz trübem Wetter: zuwarten auf Wetter, nächstes Briefing um 12:00. Pünktlich um 11:55 drückt ein Schauer mit Böenwalze ins Tal. Galgenhumor allerorten, und Briefing verschoben auf 13:00.

Nachdem die ersten Teilnehmer schon gestern gefahren sind, werden nun auch die ersten Unterwössener von der Sehnsucht nach der Nordseite (und den Wetteraussichten fürs Wochenende dort) gepackt: Mathias tut selbiges.

Um 13:00 regnet es immer noch, und

Martin schickt die Leute in einen freien Tag: neutralisiert.

Damit ist der 17. AAC offiziell im Genua-Tief ertrunken, da es keine drei Wertungstage mehr geben kann. Gleichzeitig hat es damit auch keinen Sinn mehr, den Sonntag zu fliegen, dieser wird auch als Wettbewerbstag gestrichen. Morgen soll es noch den Versuch geben, wenn das Wetter mitspielt, eine Wertung zu fliegen.

Da sich eh unmittelbar im Anschluss eine Reihe von Gespannen von dannen machen wird das morgen auch schneller gehen.

Den Tag noch nutzen tun wir indem wir einen Abstecher nach Klagenfurt machen. Das Wetter am Platz bleibt eh bescheiden.

Der Spruch des Tages kommt von Bea, die Sohnmanns Geheul wegen eines Mittrinkers an Kevins Apfelsaft aus dem Rückholerschaft-Nachwuchs Oberösterreichs, an dessen Palatschinken Kevin sich vorher mit gutlich tun konnte, mit den Worten: „Kevin, wenn du schon Kommunismus betreibst, dann bitte auch konsequent“ kommentiert.

Abends hatte der Rest vom Schützenfest noch einen netten Abend in der Pizzeria, und K-Mark hat seinen Kestrel abgebaut...

24.05.08 8. Wettbewerbstag: Die Sonne scheint, die Thermik brüllt, und alle brettern im beginnenden Föhn die Hänge lang...

...und K-Mark hat seinen Kestrel wieder aufgebaut. Wenn man das nach dem Briefing, und vor der Startaufstellung macht, dann hat man Streß. Zumal der letzte Startplatz bedingt das man zuerst da sein muß.

Wahrscheinlich war K-Mark vom Wetter ebenso überrascht wie wir alle, nachdem wir den Wetterfrosch beim Briefing mit einem gelben Schild „Schuld abladen verboten“ beschenkt hatten schrieb Martin für alle Klassen AAT's von 270 bis 330 km aus. Leider waren schon viele abge-



reist, so dass nur mehr 23 Flugzeuge ab 12:00 mit insgesamt 5 Schleppmaschinen an den Himmel Kärntens gehängt wurden.

Gegen 16:00 waren die ersten schon wieder da, es sieht also nach guten Schnittgeschwindigkeiten aus. Irgendwann trudelte A-Marc auch wieder ein, Roland schoß über die Ziellinie

hinaus, und das warten auf K-Mark begann. Ich hatte endlich auch mal meinen Anhänger aufgemacht und zwischendrin auch mal eine Runde um den Block gedreht, alle waren bester Laune. Nur A-Marc nicht, denn er hat sich an der Rache des oberbayerischen Heizungsbauers den Rücken ausgerenkt... Recht so.

Aber wo ist der Kestrel ? Alles ist schon verstaubt, da daddelt der Kestrel über den Platz. Auch rumgekommen, Happy end für alle....

So schließe ich diesen Blog, wir sitzen gerade in der Flugplatzpinte und warten auf unsere Calamari, gleich wird Martin die Sieger des heutigen Tages bekannt geben. Danach werden wir uns in unsere Autos setzen und nach Unterwössen fahren. Die Nordseite ruft, die Geduld auf der Südseite hat sich ausgezahlt. Auch für Kestrel Piloten (Hallo Mathias M. (-:))

P.P.S.: Ich kündige !!!!

17.Alpe Adria Cup					
Feldkirchen LOKF, Austria, 16/05/2008 - 24/05/2008					
<< Previous day					
Task					
Meteo					
Daily					
Total					
Next day >>					
Standard class					
Overall results after day 1					
#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	PC	Peter Hartmann	Oberösterreich	Discus 2a	800
2.	TK	Michael Rass	Tirol	LS 8 a	794
3.	FE	Wolfgang Falkensammer	Kärnten	Duo Discus	711
4.	D2	Georg Falkensammer	Kärnten	Discus 2b	709
5.	H1	Wolfgang Hartl	Steiermark	ASW 27	608
6.	SW	Herwig Wagner	Steiermark	SZD 55	531
7.	11	Friedrich Schintler	Kärnten	Discus b	434
8.	20	Marc Stadthänder	Bayern	ASW 20 a	349
9.	8A	Immo Raithel	Baden-Württemberg	LS 6 a	276
10.	M7	Friedrich Hofinger	Oberösterreich	ASW 20 c	0
10.	CA	Rupert Kastenhuber	Oberösterreich	Discus CS	0
10.	S6	Peter Schneeweis	Oberösterreich	Discus 2bT	0
10.	XP	Thomas Hölzl	Salzburg	ASW 28	0
10.	EL	Josef Kammerhofer	Steiermark	Discus 2b	0
10.	X1	Werner Luidolt	Steiermark	LS 6 a WL	0
10.	CC	Thomas Hynek	Wien	Discus 2b	0
10.	DD	Christian Hynek	Wien	Ventus 2b	0

17.Alpe Adria Cup					
Feldkirchen LOKF, Austria, 16/05/2008 - 24/05/2008					
<< Previous day					
Task					
Meteo					
Daily					
Total					
Next day >>					
Open class					
Overall results after day 1					
#	CN	Pilot	Team	Glider	Total
1.	JH	Joachim Hirt	Baden-Württemberg	DG 400 (17m)	1000
2.	SX	Harald Kopecek	Oberösterreich	LS 8-t (18 m)	924
3.	IKK	Joachim Kraus	Baden-Württemberg	Discus 2cT	888
4.	GM	Josef Scheiber	Tirol	Ventus 2cxT	848
5.	22	Roland Henz	Baden-Württemberg	DG 600 (18 m) WL	825
6.	IKI	Kurt Sautter	Baden-Württemberg	Ventus 2cxM	799
7.	SC	Christian Senn	Tirol	Ventus 2cxT	775
8.	SDI	Andreas Sandhöfner	Niederösterreich	Ventus 2cxT	755
9.	BS	Hans-Jörg Moser	Tirol	Ventus 2cT	693
10.	91	Mark Christmann	Bayern	Kestrel (17m)	615
11.	VG	Vinzenz Grabner	Steiermark	Ventus 2cxM	487
12.	RS	Josef Rausch	Salzburg	Discus 2cT	183
13.	70	Walter Mitterbacher	Kärnten	Ventus 2c	127
14.	HG	Mathias Münch	Bayern	Kestrel (17 m)	0
14.	HR	Rudolf Hirner	Oberösterreich	Ventus 2cT	0
14.	G	Guido Achleitner	Salzburg	Kestrel (17 m)	0
14.	ZF	Sven Kolb	Vorarlberg	Antares 20E	0
14.	WG	Helmut Schaljo	Vorarlberg	LS 6 (18 m)	0

50 Jahre SGSM in Unterwössen

Marc Stadlander

Es war eine schöne Feier am 5. Juli 2008, die unser Limmer Hans organisiert hat... leider haben wir zum feuchtfröhlichen Teil aufgrund der Dunkelheit (*gute* Ausrede...) keine Bilder mehr gemacht, dafür gibt es jedoch ein paar Eindrücke vom offiziellen Teil:

Hans Limmer hat kurzweilig die Geschichte unseres Wechsels 1958 vom Oberwiesenfeld nach Unterwössen und die Highlights der darauf folgenden 50 Jahre zusammengefaßt, gefolgt von launigen Grußworten sowohl von Bürgermeister Hans Haslreiter als auch



unserem DASSU-Geschäftsführer Ali Siegert - vielen Dank!



Hans Haslreiter



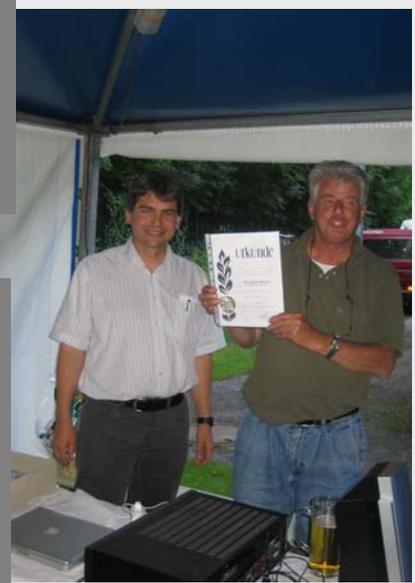
Ali Siegert

Danach gab es noch eine Überraschung für unseren Dieter - auch er ist 50 Jahre aktiv im Verein und zum Dank für sein Wirken im Luftsport durfte ihm unser erster Vorstand Till die goldene LVB Ehrennadel überreichen.



Unser Ehrengast
Lisel Bachmann

In den Anfangsjahren in Unterwössen hatte sie immer ein Bett für die Mitglieder der SGSM



Danach kam die verdiente Feier - wie es sich gehört an einem Sommerabend mit Gutem vom heißen Grill und den gekühlten Fässern - prost!

Barcelonnette 2008 – Teil 1

Marc Stadlander

August 2008 - wir sind wieder da!
Klein aber fein, unser Duo Discus darf als einzige SGSM-Maschine dieses Jahr seine Runden rund ums Ubaye-Tal drehen. Dafür belohnt uns das Wetter gleich zu Beginn mit zwei sonnigen (fast) Blau-Thermik Tagen mit einer hohen Basis (fast 4000) und Plusgraden noch in großer Höhe.
Das Team bisher (aber wir hoffen noch auf mehr Besuche!):

- Hans-Jürgen und Gudrun Seidel (die den Duo brachten)
- Hans-Georg Raschke
- Marc Stadlander (auf Kurzbesuch - besser 3 Tage als gar nicht!)



Impressionen

Zwei Tage mit schöner Rundtour rund um Briancon, die Ecrins sowie zurück zum Parcours an den "Drei Mönchen" sowie dazwischen mal einen Blick an den Chambeyron geworfen - kurz wir haben Spaß, der Duo fliegt mit Wasser im Heck-Trimmtank auch richtig fein, was will der Frankreich-Liebhaber nach der wettermäßig schwachen Saison in UWOE mehr!

Aber es gibt nicht immer nur Sonne, und nach zwei schönen Flugtagen haben wir Gelegenheit, mal wieder den obligatorischen Ausflug zur Refuge zu machen... ei-



gentlich sollte es ja an diesem Tag nicht regnen, der Wettergott hat sich aber nicht an die Absprache gehalten, so dass es dann später schon etwas "erhöhte Luftfeuchtigkeit" hatte... das haben wir dann aber nicht mehr fotografisch festgehalten.

Barcelonnette 2008 – Teil 2

Peter Stahl

16.08-29.08.2008

Mitte August 2008 sind nun auch die zweite kleine SGSM Truppe, d.h. Till (ASW-20) und Peter (Discus) mit Familie im Ubaye-Tal. Nach dem Kurzaufenthalt von Marc und dem Problem beim Duo Discus (Hans und Gudrun führen ja zu Schempp-Hirth) treffen wir nur noch Hans-Georg an. Die bayerische Präsenz wurde dank Franz Bayer Schmidt (Ventus-2cM) und Christian Bayerlein (ASW27 „MO“, Vogtareuth) noch verstärkt.



Obwohl viele Piloten um diese Zeit ein Fliegerlager in Südfrankreich machen, verschrägt es doch wenige nach Barcelonnette. Und so konnten wir es morgendlich gemütlich angehen lassen und die Flugzeuge erst nach dem täglichen Briefing durch Vivian, dem Cheffluglehrer und Organisator, aufzurüsten. Nach einem 2. Frühstück war dann immer noch genügend Zeit die Maschinen und sich selbst „startklar“ zu machen.



Christian mit seiner ASW27 startete fast immer zuerst während wir anderen meist bis zum Einsetzen der Brise so gegen 13

Uhr warteten. Geflogen wurde dann bis spät abends, aber nach der örtlichen Platzregelung sollen alle Flugzeuge bis 20:00 gelandet sein.

Wettertechnisch war diesmal alles dabei – von sommerlich dumpfer Thermik, einem regnerischen Frontdurchgang mit Welle bis hin zu tollen Streckentagen.

Bei den Flügen nach Westen zum Mt. Ventoux, südlich bis nach Fayence und nördlich bis zum Galibier trieb Hans seine Charter-LS4 voran, was ihm den Titel „schnellste“ LS4 einbrachte. Am letzten Tag ging es für Hans und Christian dann noch bis zum Mt. Blanc und Matterhorn, während Peter in die Inversionsfalle des Modane-Tals tappte und dann in Solieres auslandete. Da es andere Piloten ähnlich erwischt hatte, und auch diese noch geschleppt werden wollten, war der Rückschlepp bei Bardonecchia in 3000m Höhe zu Ende.



Bei abnehmender Abendthermik war dann südlich St. Crepin Schluß und so kam Peter zu seiner 2. Aussenlandung des Tages um 20:30 in St.Crepin. Zwei Aussenlandungen an einem



Tag sind ja auch nicht alltäglich.

Bernard, Fluglehrer aus Barcelonnette, nahm gerade am alljährlichen ASK13 Vergleichsfliegen in St.Crepin teil. Dank Bernard kam Peter per Auto nach Barcelo und am nächsten Tag wieder zurück, um als „erster“ Starter des ASK13 Feldes seinen Discus wieder nach Barcelo zurückzufliegen. –Toll.

Und was macht man wenn man nicht fliegt ?

Die „nicht-fliegende“ Familie von Peter hatte sich vorgenommen, den Kite-Spot am Lac de Serre-Pocon zu testen.



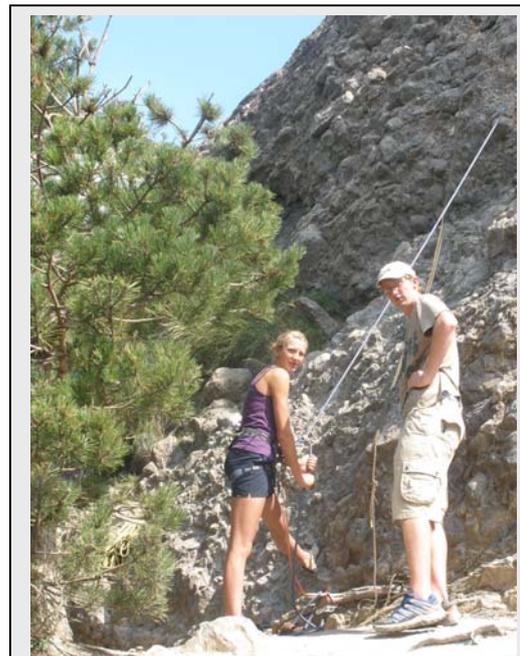
Auch Christian hat für sich diese Sportart neben dem Segelfliegen entdeckt, auch wenn sein KITE von „Flysurfer“ zeigt, dass er die Verbindung zur Fliegerei nicht ganz aufgegeben hat. Mit Philipp und Ralf traf es auf Gleichgesinnte und so stand für den nächsten Tag ein Kite-Ausflug fest.

Und wenn Mistral an der Küste bei Hyeres vorher

gesagt ist ? Dann packt die Familie das Wohnmobil und erkundet diesen aus den diversen Magazinen bekannten Surf-&Kite-Spot.

Wenn es mal mit dem Wassersport nicht so klappen sollte, konnten Philipp, Ralf und Simone (Kinder von Peter Stahl) ihre Kletterkünste gleich neben dem Kite-Spot bei Le Croet (ganz nah am Aussenlandefeld) zeigen.

Das war Barcelo 2008.



Und was gab es 2008 sonst ?

- Der bisheriger 2. Vorsitzender Gunnar Stadtlander tritt nicht mehr zur Wiederwahl an.
Norbert Siebert wird neu als 2. Vorstand gewählt
- Mark Christmann wird als technischer Referent unseren Werkstattleiter Detlef bei der technischen Betreuung unserer Flotte unterstützen
- Gustl Leyendecker tritt offiziell von seinen Posten als Ausbildungsleiter, wie schon bei der letzten Jahreshauptversammlung angekündigt, zurück.
Der Vorstand bittet Gustl Leyendecker ,den Posten bis zur Bestimmung eines neuen Ausbildungsleiters weiter zuführen. Gustl Leyendecker erklärt sich damit einverstanden.
- Der kleine Einachshänger ging wegen defekter Achse und Radlagern.nicht mehr durch den TÜV
- Ulrike Strobl möchte ihre Lizenz als Fallschirmpacker abgeben.
- Peter Stahl aktiviert seine Lizenz als Fallschirmpacker wieder.
- Zwei neue Gesichter bei der SGSM:



Norbert Siebert



Rüdiger Groß



Gaby Schliwa

Die SGSM und ihre Mitglieder

2008 führt die SGSM in ihrer Liste 25 aktive Mitglieder und 2 Anwärter. Davon fliegen

- 6 sehr wenig bis gar nicht und
- 8 zum Großteil auf ihren eigenen Maschinen.

Demnach stehen für die verbleibenden 13 Vereinsmitglieder 8 Sitzplätze zur Verfügung.

Es ist also nicht verwunderlich, daß die Auslastung der vereinseigenen Flugzeuge nicht befriedigend ist.

D-KKSM	D-7000	D-0800	D-9000	D-2020	D-KYSI	Stunden
81	109	51	61	151	100	

Durch die Nutzung des Duo`s in der Wintersaison 2008 in Bitterwasser könnte die Bilanz noch etwas verbessert werden. Das ändert aber nichts daran, daß in der Sommersaison 2009 die Piloten die vorhandenen Maschinen nicht auslasten werden.

Die Streckenfliegerei

Für die 13 Mitglieder der SGSM, die über das AFZ im OLC melden, wurden im Jahr 2008 47.285 Streckenkilometer aufgezeichnet.

	Größte Strecke	Starts	Summe km
Raschke	891 km	25	11.103,48
Rohleder	751 km	11	4.754,97
Limmer	736 km	9	3.212,68
Stahl	708 km	36	9.704,62
Schreck	672 km	7	3.570,48
Christmann	663 km	16	4.708,96
Seidel	642 km	7	3.570,48
Stadtlander	506 km	12	3.228,24
Mischinger	460 km	2	551,06
Danzeisen	428 km	4	998,08
Leyendecker	357 km	1	357,18
Rothe	345 km	4	1.240,14
Siebert	285 km	1	285,01

Die Mitglieder der SGSM haben demnach mit annähernd 16% zum 1. Platz des AFZ in der weltweiten Vereinswertung beigetragen.

Würden alle fliegenden SGSM Mitglieder über das AFZ ihre Flüge melden, könnte dieser Prozentsatz noch gesteigert werden.



Spruch des Jahres

Ich hab im Gustuleum geschlafen,
deswegen bekomme ich heute auch die LS-6!

(im Juni 2008 Hans-Jürgen Seidel)



Bild des Jahres

Die Hinterlassenschaften der Piloten
vom F-Schlepp
oder
das Ergebnis des OLC

Außenlanden Vintschgau

Wer sich noch in den Vintschgau traut bitte die Webseite des AFZ's studieren. Unter dem Titel *-14.Juni 2008 Vintschgau sucks...*- werden die Probleme und die sich noch bietenden Möglichkeiten des Landefeldes Schluderns behandelt. Aus dem SIP-Katalog wurde Schluderns allerdings gänzlich gestrichen.

Interessanter Link: <http://aussenlandfelder.wordpress.com/2008/06/>

Winterputz im goldenen Oktober



Wer lässt sich schon von der Finanzkrise die Stimmung vermiesen?

Bei schönstem Herbstsonnenschein genießen wir jedenfalls das milde Wetter und fangen nebenher schon ein klein wenig zu polieren an, wenn wir nicht gerade den Nachmittagskaffee genießen.

Die Halle Oktober 2008

Ein Jahr später und die erste Flugzeugaufhängung ist (fast) fertig!

Schönes Wetter, die Saisonabschlussfeier unseres Alpenflugzentrums und die Arbeiten an der Flugzeugaufhängung führen uns Ende Oktober nach UWOE...

Mittlerweile sind alle Flugzeuge winterfest gemacht, da geht es an die Anpas-



**Planung, Konstruktion und Ausführung
Mark Christmann
mit seinen Helfern (den Fotografen Marc Stadlander
nicht vergessen)**

sung der ersten Aufhängung - "Rapid Prototyping" am lebenden Objekt :-
Eigentlich wollten wir am Samstag fertig werden... es hat dann nur bis Sonntag abend gedauert - gut, dass wir die eine Stunde durch die Zeitemstellung gewonnen haben...
Aber egal, irgendwann hängt die LS4 wunderbar am Hallenhimmel - sieht doch richtig gut aus!

Neues vom Fluggelände

Betreten Verboten Lebensgefahr

27.10.2008

Nichtbeachten des Verbotsschildes endet tödlich.

Ein Bauer wollte sein Kalb vom Sommerlager aus dem Jochberggebiet nach Neukirchen bringen. Gegen 14 Uhr versuchte er, das ungestüme Tier in den Anhänger zu bringen. Das Kalb büxte aus und lief dann mehrere Kilometer über Straßen und Vorgärten durch Unterwössen, bis es letztlich zum Segelflugplatz gelangte. Dort rannte das wildgewordene Kalb einen 67-jährigen Rohrdorfer um, der durch den Sturz eine mittelschwere Kopfverletzung erlitt und vom Roten Kreuz in das Klinikum Prien gebracht werden musste.



bracht werden musste.

Das Tier ließ sich weder beruhigen noch durch den Besitzer und die zahlreichen Helfer einfangen. Eine Betäubung durch den Tierarzt war durch die ständigen Fluchtversuche ebenfalls nicht möglich. Nachdem eine weitere Person angegriffen wurde, die jedoch unverletzt blieb, musste das Tier von Beamten der Polizeiinspektion Grassau mit dem Gewehr erlegt werden.

Flugsportgruppe Unterwössen

Das 30-Jährige Bestehen der Flugsportgruppe Unterwössen haben sich die derzeit 48 Mitglieder mit einem besonderen Geburtstagsgeschenk verschönert. Ihre neue Halle steht. Wenn dann die restlichen Arbeiten 2009 abgeschlossen sein werden, steht für eine Endsumme von 180.000 Euro am Platz ein neues Schmuckstück.



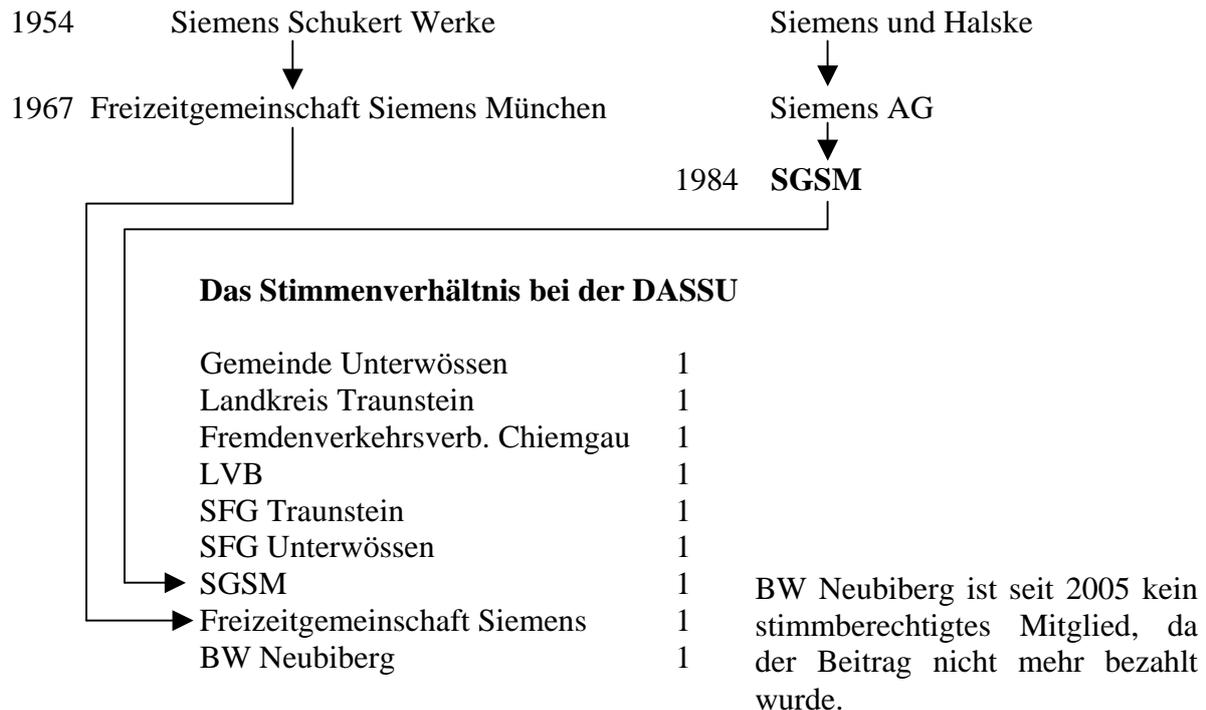
Im Rückblick wird mancher der SGSM-Mitglieder sich die Frage stellen, ob der Vereinsbeschluss von 2005, aus dem Hallenprojekt auszuweisen, sinnvoll war.

DASSU

Immer wieder taucht die Frage auf, warum Siemens bei der DASSU 2 mal Mitglied ist. Hier noch einmal die Erklärung:

Bei der Gründung der DASSU 1954 erwarben die beiden Siemensfirmen „Siemens Schukert Werke“ und „Siemens & Halske“ auf Wunsch des damaligen Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Ehard je eine Mitgliedschaft bei der DASSU.

Stimmenwanderung der zwei Gründungsmitglieder von Siemens:



Richtigstellung

DASSU Hauptversammlung 2004

Bei der DASSU Hauptversammlung 2004 wurden bei einer Abstimmung zur Aufnahme eines neuen Mitgliedes neben den 9 Stimmen der Mitglieder auch die Stimmen der 3 Vorstände gewertet. Trotzdem erreichten die Befürworter der Aufnahme des Anwärters keine 2/3 Mehrheit, der Antrag wurde abgelehnt.

Durch eine Nachfrage von Herrn Dieter Lindhuber, Vorstand der Freizeitgemeinschaft Siemens wurde geklärt, daß in der Satzung der DASSU kein Sonderstimmrecht für die Vorstände vorgesehen ist.

Das 2004 von den damaligen DASSU-Vorständen reklamierte und ausgeübte Stimmrecht war also ungültig.

Somit ist auch der Eintrag „Die DASSU und ihre Mitglieder“ in unserem Jahresbericht 2004 unrichtig und wird hiermit korrigiert.

Freizeitgemeinschaft - Siemens - München e.V. (FZG)

In einer Sitzung am 3.3.2008 wurde folgendes festgestellt:

- Mitgliederentwicklung der Vereine - 4%. (Sportvereine -5%; Kulturgruppen 3%).
- Hr. Lindhuber betonte, dass der Trend zur "Überfremdung", (Mitglieder die nie etwas mit Siemens zu tun hatten 25%) gestoppt sei und der Beitrag der Siemens AG um 5% gekürzt wird.

Neuwahl des 5-köpfigen Vorstands "en bloque". 1.Vorstand Dieter Lindhuber (Siemens Active wie bisher) 2.Vorstand Peter Sommer (Foto-Film-Club,)

Vortrag Barbara Wahl (als Vertreterin von Siemens Real Estate).

Die Siemens FZG finanziert sich durch einen Umlagebetrag pro betreutem Mitarbeiter. Die Anzahl der betreuten Mitarbeiter sank von 28T im Jahr 2005 auf 21T im Jahr 2008 (und damit auch der Förderbeitrag).

Der Förderbeitrag sinkt auch, weil sich ausgegliederte Unternehmen nicht beteiligen (Infineon, Epcos). Die Aufnahme für Firmenfremde wird skeptisch gesehen und muss durch die FZG genehmigt werden, allerdings gilt dies nicht für gemeinnützige Vereine (wie SGSM).

Der Grund, dass die Aufnahme von Firmenfremden bei gemeinnützigen Vereinen anders gehandhabt werden muß, liegt in der Vergangenheit der SGSM.

Die Freizeitgemeinschaft Siemens weist die SGSM 1969 darauf hin, dass laut ihrer Satzung es nicht zulässig sei, firmenfremde Mitglieder in die SGSM aufzunehmen. Die Unterstützung, die über die Freizeitgemeinschaft der SGSM zufließt, soll in erster Linie den Mitarbeitern des Hauses Siemens zugutekommen.

Die SGSM war damit gezwungen, ihre Satzung zu ändern.

„Alpensegelflug-Betriebsgemeinschaft-Unterwössen-Prien“ (ASG)

Da die SGSM verdiente Mitglieder, die die Firma gewechselt hatten nicht verlieren wollte, wurde nach einem Ausweg gesucht. Nach einigem Hin und Her wurde die Lösung gefunden. Ein eigener Verein musste für diese Mitglieder geschaffen werden.

Die „Alpensegelflug Betriebsgemeinschaft Unterwössen-Prien“ (ASG), ein bis dahin eingeschlafener Verein ohne Mitglieder, wurde wieder aktiviert. Am 24.1.1970 wurde für die ASG eine neue Satzung erstellt, die zur Durchführung des Vereinszieles eine Kooperation mit der SGSM mit gleichen Rechten und Pflichten vorsah. Nachdem der Vorstand der ASG mit dem der SGSM identisch war, änderte sich für die Mitglieder nichts und der Wunsch der Freizeitgemeinschaft Siemens war erfüllt.

Die Folgen der Satzungsänderung:

- Für das Finanzamt ist die SGSM (nur Siemens-Mitarbeiter können Mitglied werden) nicht mehr gemeinnützig. Steuern werden rückwirkend (aus der Erinnerung: über DM 100.000,-) erhoben.
- Wir können nachweisen, dass immer schon Nicht-Siemensianer im Verein waren.
- Hr. Brummer kann die Steuerschuld daraufhin auf DM 28.000,- drücken.
- Die Freizeitgemeinschaft Siemens übernimmt einen Großteil der Steuerschuld und unterstützt die Satzungsänderung zu Gunsten eines offenen Vereins mit „Nicht-Siemensianern“.
- Die „Alpensegelflug Betriebsgemeinschaft Unterwössen-Prien“ wird aufgelöst.
- Ab 1.1.1979 ist die SGSM wieder als gemeinnütziger Verein anerkannt

Die Firmenpolitik und die SGSM

Hans Limmer

Da wählt man einen neuen 2. Vorstand und freut sich einen echten Siemensianer gefunden zu haben und dann dies:

Unser 2. Vorstand, Norbert Siebert, wird mit seinem Arbeitsplatz an Continental in Hannover verkauft. Dass ein Familienvater von dort nicht mal schnell nach Unterwössen kommen kann ist jedem klar. Vielleicht haben wir Glück, da unterdessen die Schaeffler-Gruppe Continental geschluckt hat und die sitzt ja in Herzogenaurach. Von dort wäre es nicht ganz so weit bis Unterwössen. Aus einem echten Siemensianer wurde als ohne sein Verschulden ein Firmenfremder in unserem Verein.

Der von der Siemens Freizeitgemeinschaft befürchtete Trend zur "Überfremdung" und die von Siemens Real Estate skeptisch gesehene Aufnahme für Firmenfremde in die, der Siemens Freizeitgemeinschaft angeschlossenen Vereine, hat also zwei Seiten.

Richtung Afrika

Auf Anregung einiger Mitglieder wurde vom Verein beschlossen, unseren DUO in der Wintersaison 2008 in Bitterwasser zu stationieren. Die anfallenden Kosten wurden von den 6 Teilnehmern der Afrika-Expedition getragen.

- John Reiner
- Limmer Hans
- Raschke Hans-Georg
- Rohleder Bernd
- Seidel Hans-Jürgen
- Stadtlander Marc



Bis so ein Vogel für einen Seetransport fertig ist und bis alle für ein Fliegerlager in Afrika benötigten Utensilien beieinander sind, fällt einige Arbeit an, die vorwiegend von Hans-Georg Raschke und Hans-Jürgen Seidel erledigt wurde.



Der Schiffs- und der anschließende Landtransport im Container verlief reibungslos, so daß ab Anfang November der Vogel in Bitterwasser zur Verfügung stand.

Bitterwasser im November 2008

Hans Limmer



Es ist wahr, man lernt nie aus. Dies wurde mir wieder einmal in Bitterwasser bewiesen. Da fliegt man seit 45 Jahren in allen Gegenden der Alpen herum, kennt jeden Berg und freut sich, wenn die Basis es gestattet über den höchsten Gipfeln zu kreisen und dennoch steht immer, nach wenigen 100m Sinkflug, ein anderer Berg im Weg.

Ganz anders hier in Bitterwasser. Wolkenuntergrenze bis 5500 Meter und eine Sicht die bis zum Horizont reichte. Da konnte unser DUO DISCUS (D-KKSM) mal so richtig unter Wolkenstraßen endlangbrettern.



Aber der Reihe nach.

Nach einer Rundreise durch Namibia kamen wir, Hans Wenzel seine Frau Ming und ich am 12.11. in Bitterwasser an. Hans Georg Raschke war bereits da und hatte unseren Vogel aufgebaut. Nur die namibischen Behörden verhinderten daß wir schon am nächsten Tag in die Luft kamen. Der eine



Schlepppilot war erkrankt und mußte das Bett hüten und der andere hatte seine Papiere noch nicht aus Windhouk bekommen (auch am 28.11. hatte er sie noch nicht). Da nur unser

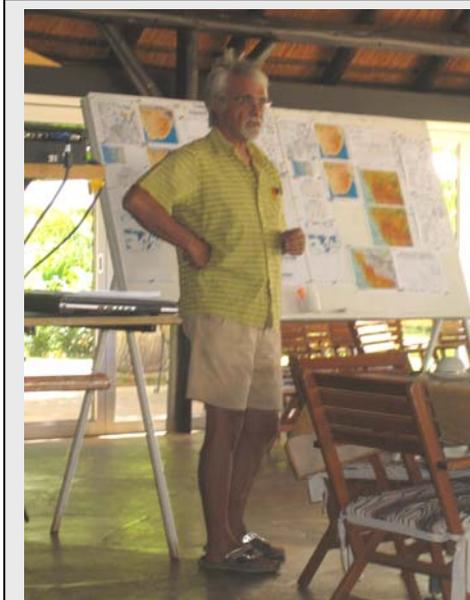


Mein Rondavels

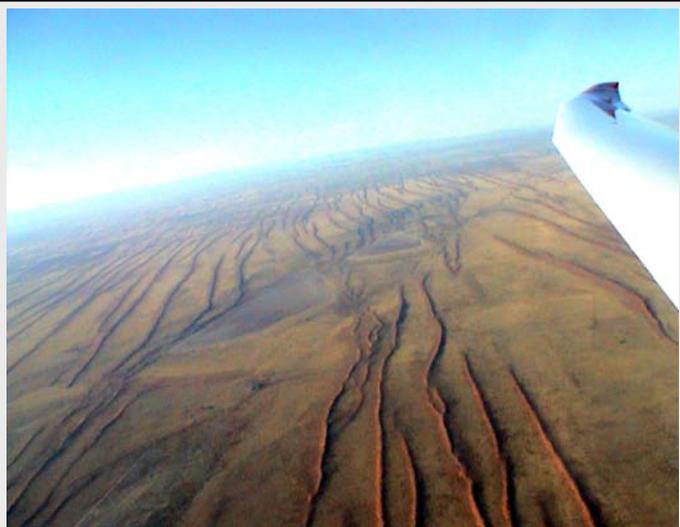


Vogel geschleppt werden mußte, die anderen waren alles Selbststarter, und kein Wölkchen am Himmel stand fiel uns das Warten nicht all zu schwer. Wir hatten zeit die Annehmlichkeiten der Lodge zu erkunden und den Pool zu genießen. Frühstück, Mittag- und Abendessen lassen keine Wünsche offen. Die Einheimischen Bedienungen sind immer freundlich. Geschlafen wird im Rondavels (afrikanische Rundhäuser) oder in klimatisierten Bungalows und einem Landhaus in den Dünen.

Am 15.11. war es dann soweit, der Einweisungsstart mit Jörg Grothe als Co konnte gemacht werden.

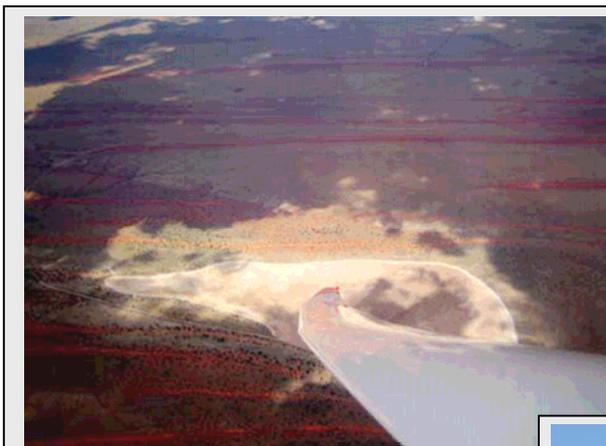


Jörg Grothe



Dünenlandschaft um Bitterwasser mit zwei Pfannen

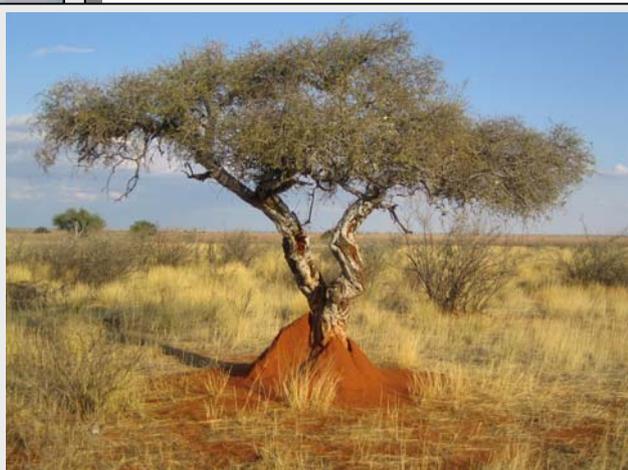
In der Blauthermik ging es schnell auf 4600m und ich konnte mir die Landschaft von oben betrachten. Erstaunliche war für mich, daß mir die Orientierung auch ohne GPS nicht schwer fiel. Eine gute Straßenkarte in der die wenigen Orte, Trockenflüsse und größeren Pfannen (Gebiete ohne Bewuchs) eingetragen waren reichte zur Positionsbestimmung aus. Aus der kurzen Einweisung wurde ein 3stündiger Flug in die weitere Umgebung von Bitterwasser. Dabei wurde schnell klar, daß nur in einigen Pfannen, auf breiten Straßen und auf den wenigen noch intakten Landeplätzen von Farmern eine sichere Außenlandung möglich ist.



Eine Pfanne unter unsrer Fläche

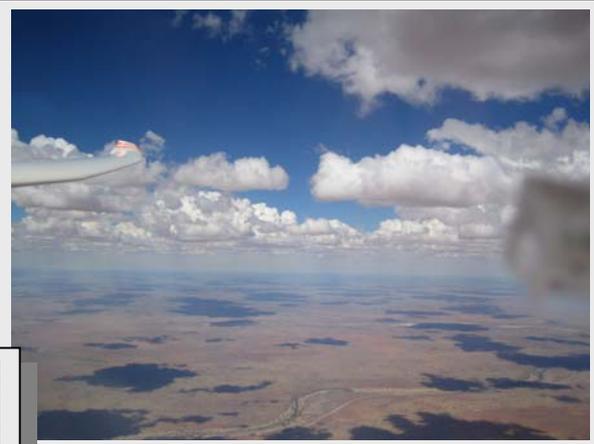
In Namibia ist die Karakulzucht ein wichtiger Zweig der Landwirtschaft, sie hat ihren Ursprung in der deutschen Kolonialzeit. Mit Persianer, dem Fell des wenige Stunden alten Karakulchafs wurden viele Farmer in Südwest-Afrika wohlhabend und legten sich Flugzeuge und die dafür notwendigen Landepisten zu.

Der Modewechsel um 1970, und später ein allgemeiner Rückgang der Nachfrage nach Pelzen führte 1991 zum Zusammenbruch der Karakulzucht in Namibia. Die Flugzeuge wurden verkauft und die Pisten überlies man der Natur die sich einen Großteil der Flächen zurückeroberte.



Zur Außenlandung nicht geeignet, nur in einer Pfanne (Hintergrund) ist dies möglich.

Wir waren also vorgewarnt. In den nächsten Tagen gehörten wir nicht zu den Frühstartern. Meist lag unser Start zwischen einer und zwei Stunden hinter der im Briefing genannter Zeit für den Thermikbeginn und damit auf der sicheren Seite. Unser Turbo ist zwar eine schöne Sache aber hier, Bitterwasser liegt auf 1247m NN Höhe, benutzt man ihn doch besser nur zur Verlängerung des Gleitpfades.



Hermann Hamm Erich Zanders Roland Lindner

Ab dem 16.11. herrschte ein Bilderbuchwetter. Feuchtere Luft war eingeflossen und herrliche Kumulus standen am Himmel. Die Auslösetemperatur wurde an diesen Tagen zwischen 11 und 12 Uhr erreicht und Temperaturen von 35-38 Grad ergaben eine hohe Basen von über 5000m.

Obwohl an den Nachmittagen die Entfernung zwischen den Bärten durch Abschattung immer größer wurde, ermöglichten Wolkenstraßen ein flottes vorankommen. Was man unter bestimmten Voraussetzungen damit angefangen kann, wurde uns auch gezeigt. Erich Zanders und Roland Lindner fliegen im 6. Jahr in



Bitterwasser und erflogen mit einer ASH25-EB 28 zwischen dem 16.- und 19.11. an jedem Tagen über 1000km. Mit der nötigen Erfahrung kann also auch mit unseren DUO einiges erreicht werden.

Da die Abreise von Hans Wenzel bevorstand wurde er am 20.11. als Co in den DUO gesetzt und konnte sich Namibia auch einmal von oben betrachten.

Datum	Pilot	Basishöhe	Zeit	Strecke	km/h
16.11.	Raschke / Limmer	5200 m	06:21	709 km	123
17.11.	Limmer / Raschke	5100 m	05:10	561 km	119
18.11.	Raschke / Limmer	5500 m	05:58	650 km	112
19.11.	Limmer / Raschke	5100 m	05:05	592 km	119

In den darauffolgenden Tagen wurde das Wetter immer Feuchter.



Der Vorteil war, der Vogel wurde bereits in der Luft gewaschen, nach der Landung ersparte dis uns einige Arbeit.

Datum	Pilot	Basishöhe	Zeit	Strecke	km/h
21.11.	Raschke / Limmer	4500 m	04:44	508 km	107
22.11.	Limmer / Raschke	3800 m	04:10	402 km	96
24.11.	Raschke / Limmer	4500 m	04:16	451 km	105

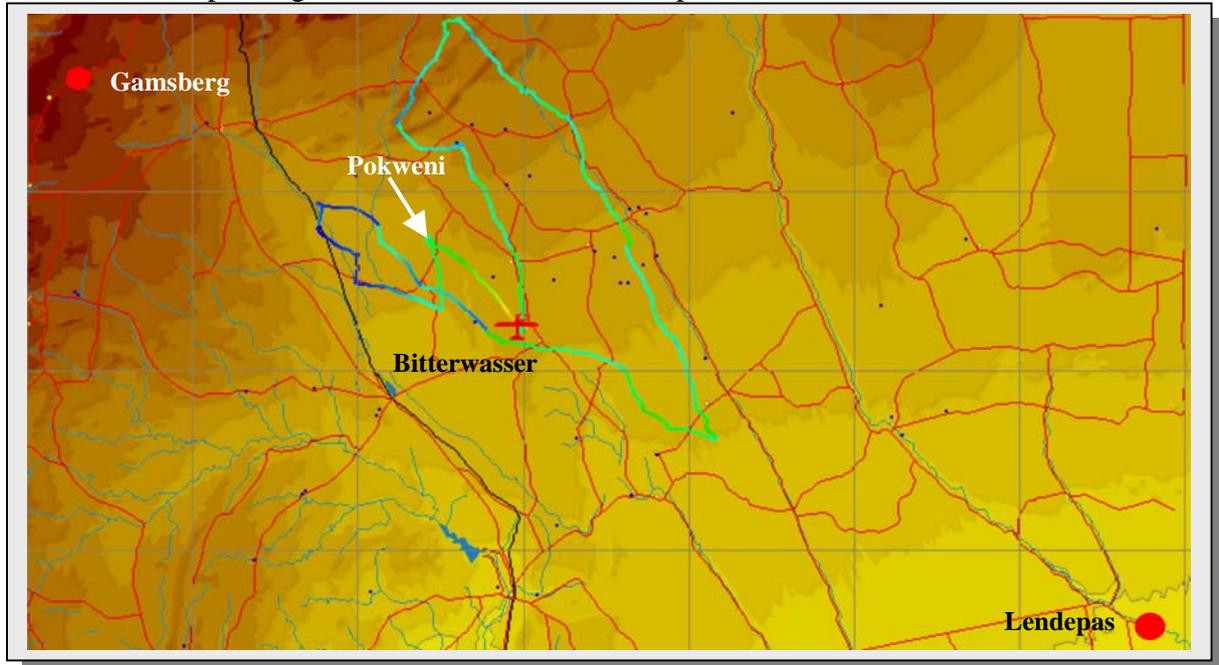
Unterdessen war am 22.11. auch Reiner John aufgetaucht und machte am 23.11. seinen Einweisungsflog.



Durch die zunehmenden Regenschauer wurde die Flugzeit und damit die erfliegenen Strecken reduziert. Waren es zwischen dem 16.- und 19.11. noch zwischen 5 und 6½ Stunden so blieben davon zwischen dem 21.- und 24.11. nur noch maximal 4½ Stunden übrig. Interessante Flüge waren es trotzdem.

Besonders Ereignisreich war der Flug am 21. November.

Am 21.11. flogen wir zuerst 126 km nach Norden da im Nordosten bereits einige Überentwicklungen auszumachen waren. Dann ging es nach Südosten zum zweiten Wendepunkt, den 287 km entfernten Lendepas. Wir kamen aber nicht so weit. Auf halben Weg, bei 153 km stand uns ein dichter Regenschauer im Weg der auch nicht umflogen werden konnte. Andere hatten sich von Gamsberg, einen im Nordwesten gelegenen, von Bitterwasser 156 km entfernten Wendepunkt gemeldet. Von unserem Standpunkt waren das 225 km und da wir noch



nie dort waren erschien uns das ein interessantes Ziel. Gerade mal 142 km weit kamen wir bis uns auch hier ein kräftiger, großflächiger Regenschauer den Weg versperrte. Was blieb da anderes übrig als nach Hause zu fliegen. Zwar kam uns auch von dort eine bedrohliche Wolkenfront entgegen, aber die 74 km bis Bitterwasser müßten zu schaffen sein. Bis auf 25 km kamen wir an unser Ziel, das unterdessen durch einen Regenschleier verhüllt wurde heran, als wir



über Funk die Mitteilung bekamen daß über Bitterwasser ein heftiges Gewitter tobte und daß alle Maschinen fern bleiben sollen. Die nächstgelegene Landemöglichkeit für uns war Pokweni, sind nur 22 km und dort scheint die Sonne. Wir kommen in 2600 m an, und bereiten uns auf die Landung vor.

Während des Abstiegs meldet Bitterwasser daß das Gewitter unterdessen durchgezogen ist und die Pfanne durch den Regen Unlandbar geworden sei. Für Landungen müssen die Landebahnen außerhalb der Pfanne benutzt werden. Also die Klappen wieder einfahren, noch mal auf 3700 m steigen und die 49 km nach Hause fliegen.



Am rechten Rand der Pfanne die Landepisten

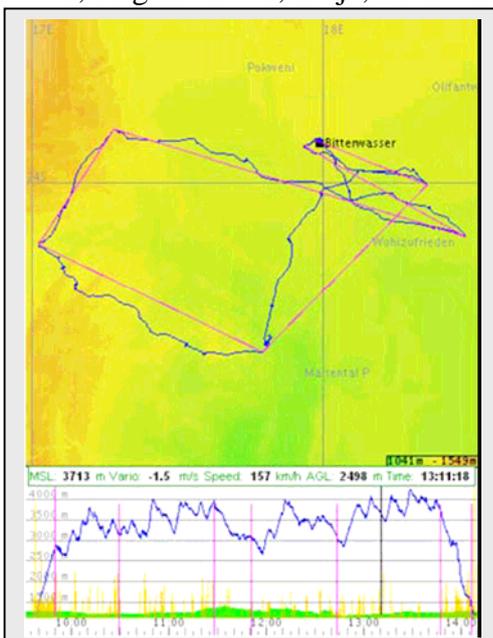


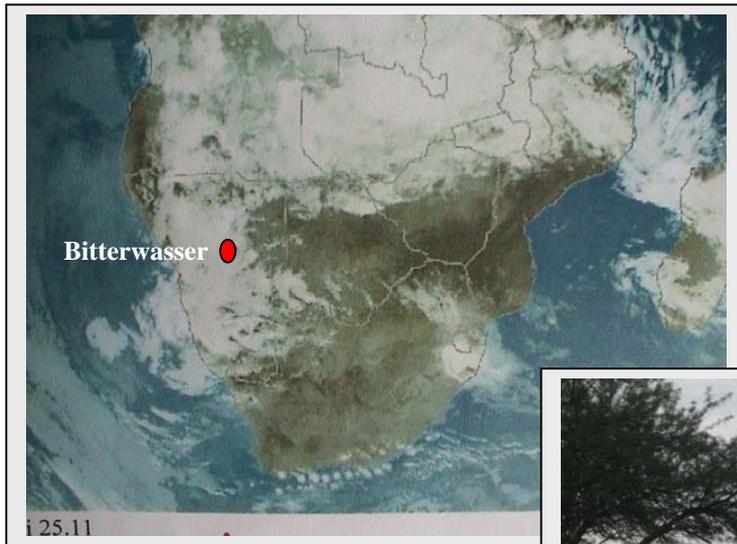
Drei andere, darunter Ali Siegert schafften es nicht. Sie mußten das 64 km nördlich von Bitterwasser gelegenen Landefeld Kiripoti aufsuchen und dort Übernachten.



Nach seiner Rückkehr hatte man den Eindruck, daß der Besuch in Kiripoti doch Spuren hinterlassen hat. Es war vermutlich eine sehr kurze und feuchtfröhliche Nacht. Auch der 24.11. hatte so seine Tücken. Zuerst nach Osten, Regenschauer, dann nach Westen, Regenschauer, also nach Süden, Regenschauer, na ja, vielleicht doch

besser nach Südosten, Regenschauer, also doch besser nach Bitterwasser. Bei der Auswertung ergab diese Herumfliegerei dann doch eine Strecke von 451km und einen Schnitt von 105km/h.





Auch für die nächsten Tage war kein besseres Flugwetter angesagt, wie aus dem Satellitenbild vom 26.11. zu entnehmen ist.

Zwar war es am frühen Morgen meist heiter aber kurze Zeit später breiteten sich die Wolken aus und verhinderten einen schönen Flugtag.

Mein Reiseführer hatte also Recht. Dort stand:

Mit seinen durchschnittlich 300 Sonnentagen jährlich ist Namibia ein ausgesprochen sonniges Land. Mit Niederschlägen in Form von heftigen Gewittergüssen ist ausschließlich in den Sommermonaten (November bis Februar) zu rechnen. Die trockenen Flußläufe, in Namibia "Riviere" genannt, können sich dann für kurze Zeit in reißende Strömungen verwandeln. Das ausgedörrte Land beginnt binnen weniger Tage zu ergrünen.



Wasserpfützen in der Pfanne

Da mein Aufenthalt in Bitterwasser am 28.11. sowieso zu Ende ging, genoß ich die restlichen Tage mit faulenzten und dem Verfassen eines Reiseberichts, der ja den anderen Vereinsmitgliedern baldmöglichst zur Verfügung stehen sollte.

Aber meistens kommt es anders als man denkt.



Am 2.12. kam ich in München an und mußte feststellen, daß mein Fluggepäck (vermutlich in Johannesburg) aufgebrochen und sämtliche Elektronik entwendet worden war. Neben einem Kurzwellenradio, dem PDA nebst Speicherkarten, einem Ladegerät und einem Taschenmesser fehlte auch ein USB-Stick, auf dem neben Bildern auch der Reisebericht gespeichert war. Ich mußte also alles nochmals zusammensetzen und das brauchte seine Zeit.

Fazit:

Mit Ausnahme des Diebstahls meiner Elektronik und des Überfalls auf Hans Wenzel in Windhoek, darüber wird noch gesondert berichtet, kann nur Positives über die Reise in Namibia und den Aufenthalt in Bitterwasser berichtet werden.

Diese Reise hat sich gelohnt.

Hans Limmer

Noch ein paar Eindrücke von der "letzten Schicht":



Wunderschöne Lodge, mit besten Voraussetzungen für eine angenehme Zeit rund ums Fliegen... Fliegerherz was willst Du mehr...

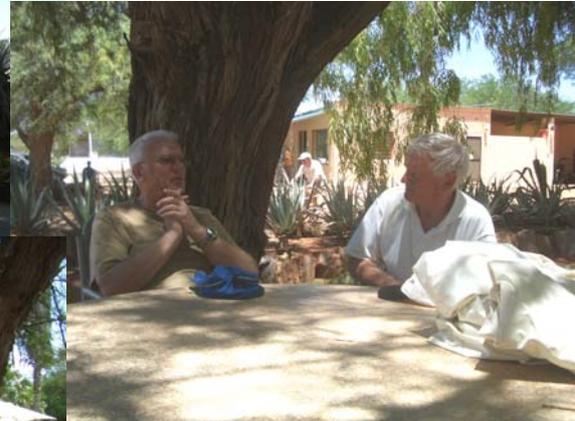


Wir leben im Dünenhaus auf der anderen Seite der Pfanne (ca. 4km Fahrt oneway mit den bereitgestellten Jeeps), d.h. jede Nacht können wir einen gigantischen Sternenhimmel in der Dunkelheit der Steppe genießen!





Im Schatten der Bäume oder der Lodge lässt es sich wunderbar aushalten, die AFZ-Truppe hat bald ihren Treffpunkt unter den Bäumen beim Beginn der Palmenallee reserviert...



Die Lodge hat auch ein Pärchen von fast zutraulichen "Flecken-Uhus", die tagsüber regelmäßig beim Pool schlafen und nachts bei den Fliegern in der Palmenallee jagen gehen...wir freuen uns jedenfalls über die Nähe unserer gefiederten Freunde!



Und wer vom Fliegen genug hat, die Lodge bietet neben dem guten Eiskaffee (das wäre doch auch etwas für den Sommer bei der SGSM in UWOE?) auch diverse andere leckere Drinks und Dinner - und es wird dabei regelmäßig etwas geboten, insbesondere an Weihnachten und Sylvester...



Aber eigentlich sind wir ja zum Fliegen da, und das wird einem hier sehr einfach gemacht. Eigentlich nur Flieger zwischen den Palmen fertig machen (d.h. Bezüge ab und Cockpit ausrüsten, etwas Wasser und Check, dann kann es losgehen) und Flieger in die Allee schieben, schon kommt einer der netten Helfer mit dem Wagen und es geht in die Pfanne zur Startaufstellung.



Besonderheit: sobald das Flugzeug angehängt ist, übernimmt der Pilot das Steuer des Fahrzeugs, damit im Falle von Schäden keine Diskussion aufkommt...



In der Pfanne müssen wir als einer der wenigen Nicht-Eigenstarter auf das Schleppflugzeug, eine Maule, warten, aber ehe man sich versieht, geht es meist

schon los.

Abends nach der Landung geht es in umgekehrter Reihenfolge, first land, first serve... kaum ist man ausgerollt nähert

sich schon wieder ein freundlicher Helfer...



Aber nun zum eigentlichen Zweck der Reise - den Flugerlebnissen unter der afrikanischen Sonne...

Die Experten berichteten, dass es dieses Jahr wettermäßig leider nicht so besonders war... wer die Bilder sieht, außer das wir viel Blauthermik hatten, man kann es vorsichtig gesagt aus europäischer Sicht viel schlechter treffen.

Daher ohne viele weitere Worte:







Und am Ende des Tages erleben wir regelmäßig einen Sonnenuntergang, wie man ihn seinesgleichen in Deutschland vergeblich sucht...



Und wenn man besonderes Glück hat, dann wird das ganze mit einem "Sundowner" verbunden, in unserem Fall bei unserem Dünenhaus mit integriertem Überflug einer Superorchidee am Weihnachtstag...



Bitterwasser war für alle Piloten eine tolle Erfahrung, die viel Spaß gemacht hat!

Wir sind schön geflogen, haben die Stundenzahl unseres Duos bestimmt verdoppelt und insgesamt >17.000 km geloggt.

„DKYSI“ goes Baltics - Motorseglerflug ins Baltikum 2008

(05.07. – 12.07.2008) Hans Schreck und Peter Stahl
D-KYSI eine Super Dimona TC100, der SGSM

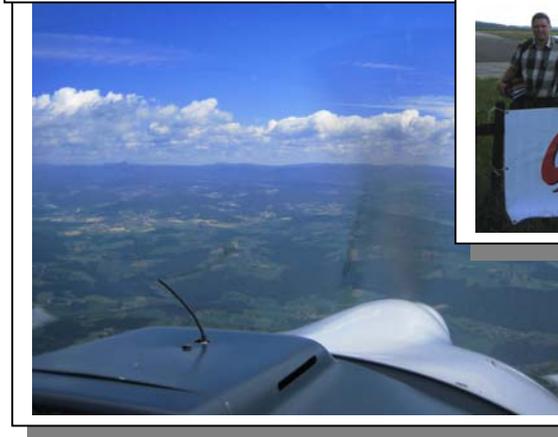
Nach dem Beitritt einiger unserer östlichen Nachbarstaaten zum Schengenabkommen wurde mittlerweile auch der Zollflugplatzzwang (no Airport-of-entry) für die allgemeine Luftfahrt aufgehoben, so u.a. in Tschechien, Polen, Ungarn und den baltischen Staaten. Was liegt also näher sich diesen Teil Europas einmal näher anzusehen und fliegerisch zu erkunden!



Tag 1: UWOE (BY) – Hosin (CZ) – Pobiednik (Krakau, PL)

Samstagsmorgen stellt sich ein ideales Wetterfenster für den Abflug aus Unterwössen Richtung Tschechien ein, bevor am Sonntag eine erneute Kaltfront erwartet wird. Damit verpassen wir leider die Feier zum 50. Jubiläum unseres Vereins in

Unterwössen, doch wir vertrauen darauf dass die Kameraden dies auch ohne uns hinbekommen (und in der Tat wurde alles weggetrunken). Als ersten Zwischenstopp haben wir Hosin bei Budweis ins Auge gefasst. Das Beladen und die Flugvorbereitungen sind aus den



letzten Jahren schon Routine geworden, und nach Aufgabe des Flugplans per Telefon geht es nordöstlich über Niederbayern in den Bayerischen Wald zum Grenzüberflug nahe Philippsreut und weiter direkt zum Sportflugplatz Hosin.

In Hosin ist Segelflugbetrieb. Der Flugbetriebsleiter ist von einer Hochzeitsfeier arg übernächtigt und kann seine Sonnenbrille nicht abnehmen, aber er verkauft uns genügend Sprit um wieder vollzutanken.

Budweis wäre auch einen Besuch wert, doch wir wollen heute noch nach Krakau. Weiter geht es nordostwärts durch Tschechien, vorbei an einigen der vielen Sportflugplätze wie Jihlava und Sumperk, bis wir zwischen den Ausläufern des Riesengebirges und der Tatra nördlich Ostrava die Grenze nach Polen queren.

Bei Bielsko Biala, dem polnischen Segelflugzentrum am Rande der Tatra, holen wir die abziehende Front ein, dies zwingt uns in niedriger Höhe weiter nach Krakau zu fliegen. Die Kontrollzone von Krakau umgehen wir südlich und fliegen über den östlichen Stadtteil Nova Huta zum Platz von Pobiednik, wo wir heute übernachten wollen.

Nach der Ankunft fragen wir nach AVGAS (Sprit), doch der Aeroklub möchte uns aus steuerrechtlichen Gründen (!) keins verkaufen. Zum Glück gibt es eine Autotankstelle gleich an der Strasse, und einen Kanister bekommen wir auch. Die Dimona wird neben einer AN-2 gut vertäut und ein Plätzchen für unser



Zelt gibt es auch. Dann versuchen wir einen Transport in die Stadt aufzutreiben. Leider gibt es keine öffentlichen Verkehrsmittel, aber ein Klubmitglied

fährt eine Stunde später in die Innenstadt und kann uns mitnehmen. Toll!

Denn Rest des Tages verbringen wir mit einem Stadtbummel durch die Altstadt und auf den Wawel, wo gleich am Fusse das „Pod Wawelem“ steht, ein Hofbräuhaus auf Polnisch. Das Abendessen fällt polnisch herzlich aus (dem Bayerischen sehr verwandt), und sowohl die Größe der von Hans geordneten Fleischspieße, wie auch extra ausgewiesene 'Speibecken' im Keller – Piktogramme sind ja bekanntlich sprachunabhängig - zeigen: hier versteht man zu feiern.

Der Nachhauseweg gestaltet sich dann wieder komplizierter als gedacht. Eine Tramlinie bringt uns zwar günstig bis ca. 5 km an den Flugplatz, doch dann ist Schluss. Kein Taxi weit und breit, eine stockdunkle Landstrasse und auch kein Bus. Schließlich sprechen wir einen Tankwart an, und er fährt uns netterweise direkt zum Platz. Spitze!

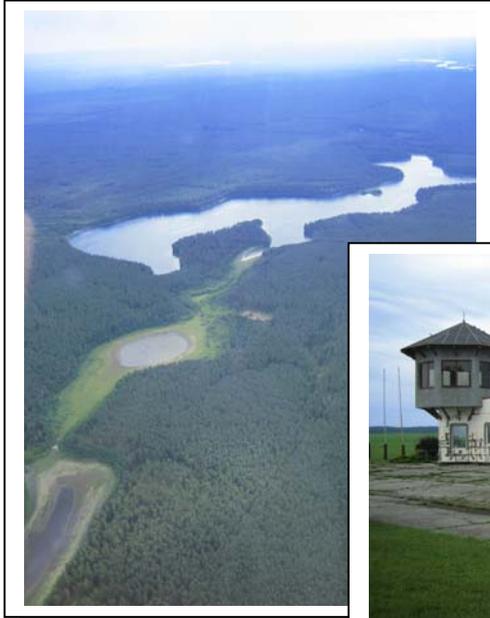


Tag 2: Podbiednik (PL) – Ketrzyn (Rastenburg, PL)

Am nächsten Morgen machen wir zuerst die Flugplanung fertig. Dann geht es nochmals in die Stadt, diesmal per Taxi da wir wenig Zeit haben. Unser Ziel ist das polnische Luftfahrtmuseum am ehemaligen Stadtflugplatz Rakowice. Hier gibt es so ziemlich alles was im ehemaligen Ostblock geflogen wurde, von der MiG-29 über Flugabwehrraketen bis zu einer Reihe polnischer Segelflugmuster. Auch die bis 2004 in der deutschen Luftwaffe geflogenen MiG-29 wurden an Polen abgegeben. Viele der Exponate stehen im Freien und sind in ei-



nem entsprechenden Zustand. Außerdem gibt es eine der weltweit größten Sammlung von Flugmotoren. Jedes Jahr im Juni findet hier das 'Piknik Lotniczy' statt, die Krakau Airshow.



Mit Tram und Taxi geht es zurück nach Pobiednik, dann machen wir die Maschine klar und fliegen Kurs Nord-Ost. Stets der Weichsel folgend geht es vorbei an Lublin nach Deblin und danach nordwärts nach Masuren, dem Landstrich der Wälder und Seen. Nach 3 h Flugzeit kommt der Grasplatz von



Kestrzyn (ehemals Rastenburg) in Sicht.

Das Städtchen ist unspektakulär, die Attraktion sind die einige Kilometer entfernt im Wald versteckten Bunkerreste der 'Wolfsschanze', Hitlers Führerhauptquartier.

Nach der Landung rollen wir hoffnungsvoll zur Tankstelle, da dort gerade eine Maschine tankt, doch auch hier heißt es "nur für Clubflugzeuge".

Ein freundlicher Mensch organisiert dann aber für uns ein leeres 150 L Spritfass und fährt uns ca. 6 km zur Tankstelle in den Ort und wieder retour. Er möchte dann aber auch ein Trinkgeld, was wir ihm gerne zukommen lassen. Nach dem wir der KYSI ca. 50 L Super eingetrichtert und sie vertäut haben, stellen wir unser Zelt auf.

Später nimmt uns jemand mit in der Ort, wo wir als Abendessen nur eine polnische Pizzeria finden. Auch recht. Ein Taxi bringt uns zurück zum Flugplatz.

Tag 3: Kestrzyn (PL) – Kaunas (LT) – Tallinn (EST)

Wir stehen zeitig auf und erledigen die Flugplanung. Der hauptamtliche Flugplatzwächter hat Zeit uns zu den Bunkerruinen zu fahren und dort zu warten. Die Wolfsschanze bestand aus ca. 100 Gebäuden und Objekten, darunter 7 massive Bunker mit bis zu 8m dicken Decken. Drei 'Sperrkreise' mit 55.000 Minen sicherten die Anlage in der bis zu 2.000 Personen lebten. An das Attentat vom 20. Juli erinnert eine Gedenktafel. Die Anlage wurde von den Alliierten nie aus der Luft entdeckt, und die Bunker konnten erst nach der Einnahme durch die Rote Armee nur teilweise gesprengt werden. Wegen Einsturzgefahr ist die Begehung verboten, was aber manchen Besucher nicht davon abhält trotzdem die ersten Meter hineinzusteigen.

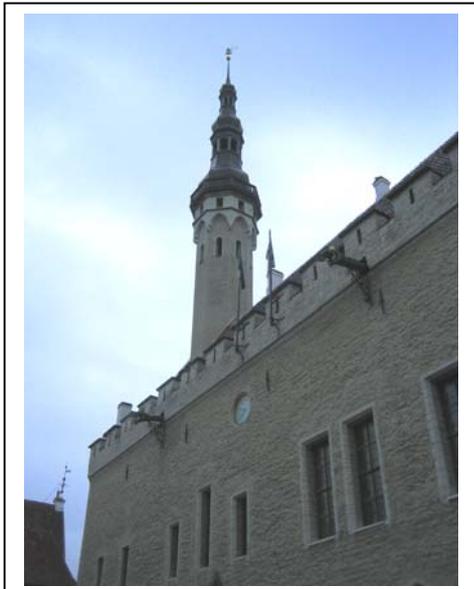


Nach der Besichtigung fängt es leicht an zu regnen, Zeit die Dimona startklar zu machen. Telefonisch wird der Flugplan aufgegeben und während der 30 min Wartezeit bis zum Abblocken die Route ins GPS geklopft. Bis nach Tallinn schaffen wir es nicht non-stop, und so planen wir eine Zwischenlandung in Kaunas Aleksotas.



Erst geht es ostwärts zum VOR Suwalki, dann Kurs 060 zum Grenzmeldepunkt BOKSU nach Litauen und weiter direkt nach Kaunas. Wir hoffen in Kaunas-Aleksotas, dem ehemaligen Stadtflughafen Sprit zu bekommen, und dafür die umständlichere - und sicherlich teurere - Landung auf Kaunas International zu vermeiden. Im Funk ist Betrieb, allerdings ist niemand am Boden zu erreichen. Also folgt ein ausführlicher Anflug mit Blindmeldungen. Wir haben Glück, denn der lokale Aeroclub stellt zwar

gerade den Betrieb ein aber verkauft uns gerne 25 L Benzin gegen Euro. Gerne hätten wir die Gelegenheit zu einem Schulflug auf dem Kunstflugtrainer YAK-52 wahrgenommen, aber wir wollen weiter.

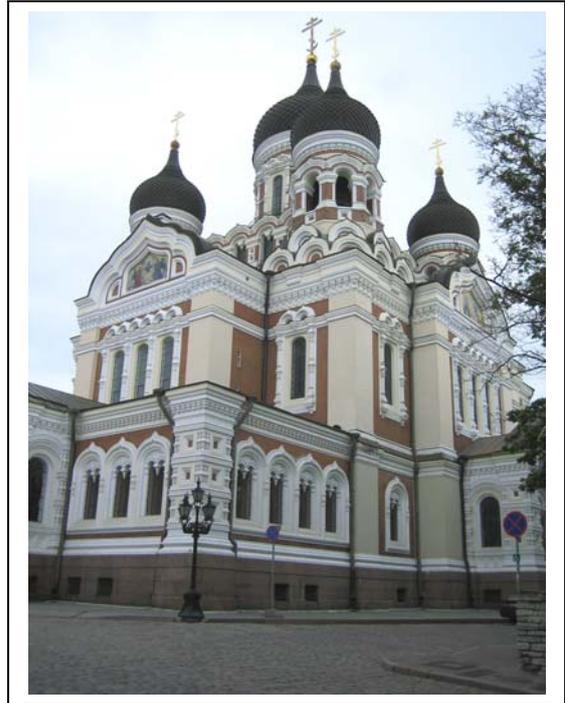


Im Clubhaus gibt es einen Kaffee und einen Platz zur Planung des zweiten Legs. Als Daueraufgabe für unseren Kommunikationsspezialisten Hans erweist sich nicht nur das Eruiere der jeweiligen Landesvorwahl, sondern speziell auch deren Verknüpfung mit den im Bottlang angegebenen

Ortsvorwahlen, denn wegen der vielen Grenzübertritte auf dieser Reise müssen die Flugpläne so gut wie immer händisch aufgegeben und geschlossen werden.

Nach dieser Pause geht es auf ein fast 3:30 h langes zweites Leg direkt nach Tallinn, quer durch Litauen und Lettland, welche wir zwischen den Meldepunkten ERIVA und VALGA überfliegen. Nun ist es soweit - die Regenfront im Norden ist erreicht, und die ist allerdings wie befürchtet alles andere als zuvorkommend. Jetzt zahlt sich die CVFR Schulung resp. Radionavigation aus. Auf dem Radial 160 inbound vom VOR Viljandi geht es in 1.000-1.200 ft über menschenleere Wälder, ein Schauer folgt dem anderen und einmal sind wir kurz davor umzudrehen, als die Sicht für uns Segelflieger (= Schönwetterflieger) grenzwertig erscheint. Aber das über die FIS eingeholte Platzwetter von Tallinn bestärkt uns in unserer Entscheidung weiterzufliegen. Schon bald sind wir durch die größten Stellen und je näher es zur Küste geht, desto mehr nimmt der Regen ab.

Die alte Hansestadt Tallinn liegt schon weit im Norden, es sind von hier nur noch 20 Min Flugzeit nach Helsinki. Da es keine kleineren Sportflugplätze gibt, fliegen wir notgedrungen den internationalen Flughafen an. Nach der Landung ist prompt das Follow-me da, und bringt uns zur Tankstelle. AVGAS gibt es auch, nur bei der Bezahlung gibt es Problem: weder unsere drei Kreditkarten noch zwei EC Karten werden vom Lesegerät akzeptiert. Euro Bargeld geht auch nicht, nur Estnische Kronen. Man vertröstet uns darauf, dass dies morgen 'mit auf die Rechnung gesetzt werden kann, es kostet nur wenige Prozent mehr'. Nach etwas Wartezeit im Cockpit (es regnet) kommt endlich wieder der Follow-me und bringt uns zwei Kilometer weiter zum Abstellplatz. Maschine vertäuen, durch die Security, Geld abheben und es geht raus aus dem Flughafen.

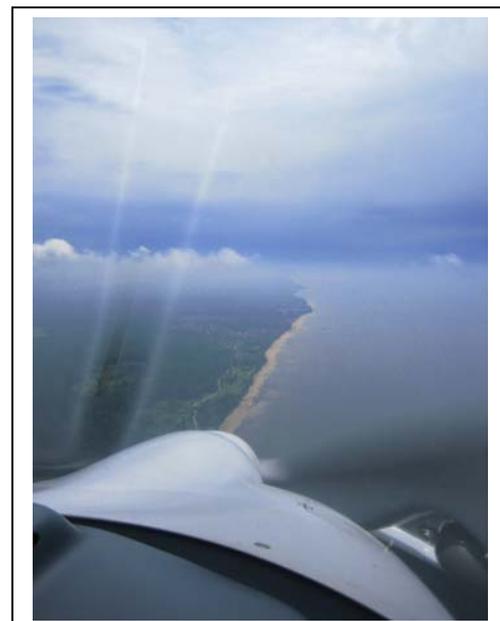


Bei diesem Wetter scheidet das Zelt aus. Wir hatten aus Kaunas schon ein Hostel angerufen, und sind mit dem Taxi in 15 Min dort. Mit der Regenjacke geht es auf Stadtrundgang. Tallinn hat eine schöne historische Altstadt, und ist (wie auch die anderen Städte auf dieser Reise) schon wieder erstaunlich gut herausgeputzt. Das Abendessen nehmen wir in einem urigen Kellerrestaurant ein, wo es vorzüglichen Fisch gibt.

Tag 4: Tallinn (EST) – Riga (LV)

Für das Frühstück mit den ausgezeichneten Kuchen und Kaffee fällt die Auswahl schwer. Letztlich muss es aber wieder drinnen stattfinden, denn das Wetter ist nach wie vor schlecht. Wir nützen Hans' Blackberry ausgiebig um uns ein genaues Bild der Wetterlage zu verschaffen, bevor wir uns entschliessen heute noch nach Riga weiterzufliegen. Wir planen die Route im Cafe fertig und telefonieren den Flugplan durch. Vorher schliessen wir unseren Besuch aber noch mit einem weiteren Bummel durch die fehlende Hälfte der Altstadt ab. Dann geht es per Taxi zurück zum Flughafen. Der übliche Durchlauf kostet seine Zeit, zumal es Ärger mit der Rechnung gibt.

Endlich an der Maschine, und nach kurzer Zeit sind wir startbereit. Dann geht es erst hinaus an die Küste südwestlich nach Parnü, und weiter Richtung Süden





stets der Küstenlinie folgend entlang der Konvergenzbewölkung.

Nach 1:45 h haben wir Riga vor uns. Der einzige alternative Platz war nicht telefonisch zu erreichen: es ist unklar ob dieser offen ist, und wenn ja, ob Sprit vorhanden wäre (in den Sommermonaten soll Riga-Splive offen sein und kann nach vorheriger Anmeldung angefliegen werden). Also



wieder zum internationalen Flughafen. Das Wetter hat sich eingetrübt, und wir bekommen vom Kontrollor die Einladung 'high speed' zur Bahn zu fliegen. Kurz noch durch einen Schauer und dann landen wir auf der sehr nassen Runway. Trotz guter Infrastruktur dauert das Betanken der D-KYSI mit AV-GAS ein wenig, da der „Chef“-tankwart zuerst Easyjet und Ryanair befüllen muss. Dies gibt uns genug Zeit, den Flugzeugfriedhof am Rand des Rollfelds aus der Ferne zu begutachten. Auch hier jede Menge Altmetall, diesmal u.a. Mi-25 Hind D und MiG-27 Flogger.

Nach dem Parken und Handling geht es dann doch recht flott und günstig mit dem Bus in die Innenstadt. Wir hatten wiederum kurzfristig ein Hostel reserviert, und gehen nach dem Einchecken auf Stadtrundgang. Riga hat die größte Dichte an Jugendstilarchitektur in ganz Europa, und wird von Besuchern oft als einzige Metropole in der Region empfunden. In dieser Woche ist viel los, da ein alle vier Jahre stattfindendes Hei-



matlied- und Chorfestival läuft. Dieses Ereignis dient der nationalen Identität der lettischen Bevölkerung, und hat einen ähnlich hohen Stellenwert wie anderswo die Fußball-Weltmeisterschaft.

Die Altstadt Rigas ist UNESCO Welterbe, und bietet zahlreiche Sehenswürdigkeiten und eine hanse- wie auch großstädtische Architektur.

Nach dem Abendessen im Lido – einem traditionellen lettischen Selbstbedienungsrestaurant mit riesiger Auswahl – lassen wir den Abend bei einem Bier ausklingen. In den 'weissen Nächten' wird es um diese Jahreszeit tatsächlich nur kurz dunkel, und



auch die Riganer sind auf den Beinen. Wer möchte bekommt in den Strassencafes und Restaurants eine Decke gegen die immer noch kühlen Temperaturen. Zurück im Hostels plotten wir noch den kurzen Sprung nach Klaipeda für den kommenden Tag

Tag 5: Riga (LET) – Klaipeda/Memel (LT) – Kurische Nehrung

Am nächsten Tag streichen wir unsere ursprüngliche Idee den Badevorort Jurmala zu besuchen, da uns wieder einmal eine weitere Kaltfront entgegenkommt. Wir fahren stattdessen direkt zum Flughafen um früher zu starten. Es dauert ewig bis wir nach der Gepäckkontrolle zum Briefing gebracht werden, obwohl wir die 200m hätten laufen können – man darf es halt nicht. Dann endlich sind wir startklar und nehmen Kurs zur kurischen Nehrung. Auf Westkurs verlassen wir die Kontroll-



zone von Riga und steuern südwestlich auf den Grenzmeldepunkt GENSA zu. Wir verabschieden uns bei Riga Info und melden uns in Litauen bei Siauliai Info. Nach einem „Follow your flight plan“ geht's westsüdwestlich direkt nach Klaipeda. In Klaipeda ist niemand am Funk, und nach einem kurzem Überflug landen wir gegen den starkem Westwind.

Klaipeda war lange Jahre ein Hauptwartungsbetrieb für AN-2, und tatsächlich stehen gleich sieben Maschinen dieses Typs herum. Der Platzleiter war gerade in der Werkstatt beschäftigt und erzählt uns, dass früher bis zu 25 Maschinen hier stationiert waren. Eine Su-26 des litauischen Kunstfliegers Jurgis Kairys steht ebenfalls im Hangar.

Wir bekommen sogar 30L AVGAS verkauft und somit ist das Tanken schnell erledigt. Dann geht es mit dem Taxi nach Klaipeda, und zum Hafen.

Dort nehmen wir eine Fähre über das Haff, hinüber nach Smiltyne auf der Nehrung. Der nächste Bus nach Süden fährt erst in einer Stunde, und am späten Nachmittag kommen wir im



50 km entfernten Nidda an. Das kleine Fischerdorf liegt kurz vor der Grenze nach Kaliningrad. Zu Fuß geht es zum einzigen Campingplatz, das Zelt ist schnell gestellt und dann machen wir einen ausgiebigen Rundgang zuerst nach Westen zum Ostseestrand, und später hinauf auf die große Parnidder Sanddüne. Von dort hat man einen wunderbaren Rundblick auf die Dünenlandschaften, das Haff und die Ostsee. Den Abend lassen wir in einem kleinen Fischlokal im Ort ausklingen.



Tag 6: Nidda (flugfrei)

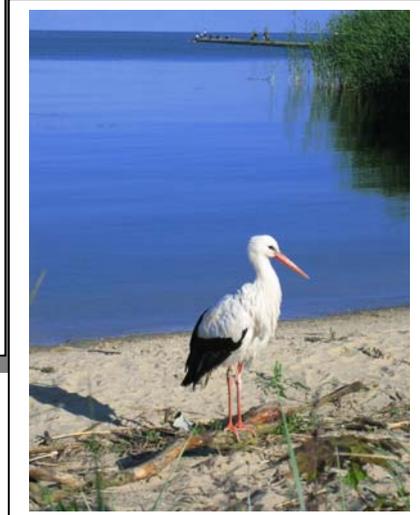
Am nächsten Tag stellt sich das erwartete Hochdruckwetter ein – keine Wolke weit und breit. Daher beschliessen wir diesen Tag in Nidda zu bleiben und mit den am Campingplatz gemieteten Fahrrädern den Nationalpark Kurische Nehrung zu erkunden. Und Peter will ja auch mal in der Ostsee baden!



Um literarisch nicht unwissend zu bleiben, nutzen wir die Gelegenheit das Ferienhaus von Thomas Mann zu besuchen. Weiter im Norden, klettern wir im Nagliaireservat auf die grosse Sanddüne. Von hier aus kann man einen Eindruck bekommen wie der Dauerflugweltrekord aufgestellt werden konnte.



Am Nachmittag machen wir Brotzeit direkt an der Hafemole von Preila bei geräuchertem Fisch, ein paar Dosenbier und einem photogenen Storch!



Tag 7: Klaipeda (LT) – Elblag (PL) – Danzig (PL)

Gleich nach Sonnenaufgang brechen wir unser Zelt ab um den ersten Bus zurück nach Klaipeda zu kommen. Am Fährhafen nehmen wir uns ein Taxi. Der Taxifahrer will erst nicht so recht glauben, dass wir zum Sportflugplatz wollen, und nicht nach Palanga. Erst als er die D-KYSI sieht, verfliegen seine Zweifel und wird neugierig wie und was wir da machen.

Hans gibt gleich den Flugplan auf, während Peter die Maschine fertig macht. Wir starten mit obligatorischen Funkmeldungen gegen den Westwind, folgen kurz der Küstenlinie um dann quer durch Süd-Litauen zu fliegen. Oftmals sehen wir unter uns aufgelassene Flugplätze, welche jetzt zum Teil als Industriegebiet genutzt werden. Auch treffen wir immer wieder auf Störche, welche die einsetzende Thermik nutzen – kein Wunder, gilt doch Litauen als das Land mit der größten Störchenpopulation.

Bei guter Sicht umfliegen wir die russische Enklave Kaliningrad via Sakiai, BOKSU, VOR SUWALKI und weiter westwärts über die polnische Seenplatte geführt von Olsztyn Info, wobei fast ein bisschen Langweile aufkommt bis nach 3:30 h Flugzeit Elblag in Sicht kommt, unweit des Frischen Haffs. Der grosse Grassplatz liegt fast direkt am Stadtzentrum, und hat trotz der sich nähernden Regenfront noch Segelflugbetrieb. Vorab haben wir unseren Wunsch nach AVGAS angekündigt und bekommen die versprochenen 50 L. Einerseits sind wir froh, dass die Front aus Westen uns hier am Boden erreicht, andererseits lässt uns diese für den Weiterflug nach Danzig ins Grübeln kommen. Hier lernen wir wieder einmal, dass sich die Wetterlage an der Küste schnell ändert (in beide Richtungen), deutlich unterschiedlich vom uns bekannten Gebirgswetter. Nach einer halben Stunde hellt sich im Westen der Himmel wieder auf und der Weg nach Danzig ist frei.



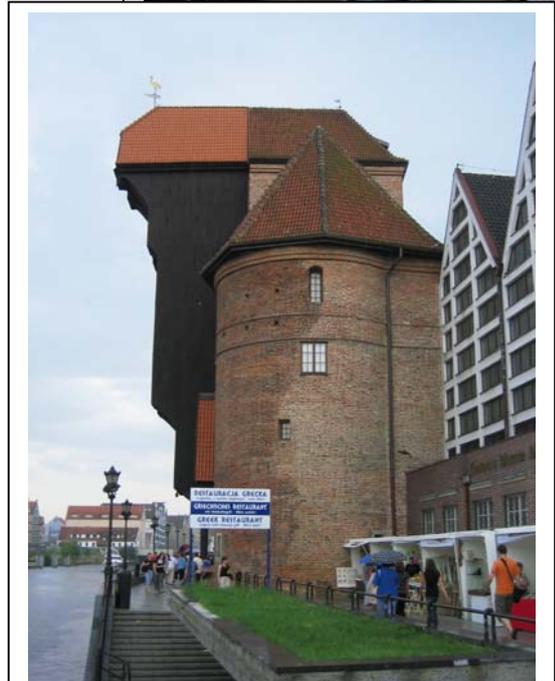
Bei sonnigem Wetter landen wir 30 min später in Danzig Lech Walesa. Routiniert verzurren wir die D-KYSI und 20 min später sitzen wir im Bus nach Danzig Downtown.

Nach einem längeren Fußmarsch treffen wir in unserem Hostel ein. Da die Hostels fast ausnahmslos sehr zentrumsnah angesiedelt sind, fängt die Stadtbesichtigung gleich um die Ecke an.

Danzigs Kirchen sind geprägt von ihrer Nähe zur Solidarnosc Gewerkschaft und Lech Walesa, in vielen Stellen wird den Opfern der Streiks und des Kriegsrechts gedacht. Die Innenstadt mit der Fußgängerzone, welche gänzlich renoviert und im alten Stil wieder aufgebaut wurde, lässt auf den Reichtum der Hansestadt Danzigs zu Zeiten des Seehandels im Mittelalter schließen.

Am Danziger Speichertor hat uns jetzt auch die zweite Regenfront des Tages erreicht und so entscheiden wir uns für ein Abendessen in einem der vielen Restaurants.

Nach einem kurzen Hafenrundgang bei Nacht beschließen wir den Tag und planen unsere morgige Route nachhause – die sich ankündigende große Kaltfront wird den Weg zurück nach Unterwössen anspruchsvoll machen.



Tag 8: Danzig (PL)– Cottbus (DE)– UWOE (BY)

Unsere Zimmerkollegen lassen wir noch schlafen als wir das Hostel verlassen, und mit dem Bus zurück zum Flughafen fahren. Wieder dauert es ein wenig bis die Sicherheitschranken überwunden und die Flughafengebühren bezahlt sind. Danach aber sind wir sprichwörtlich schnell in der Luft, auch ganz zur Überraschung der netten Controllerin – Back-track ist bei 280 m Startstrecke nun wirklich überflüssig.

Das Wetter zeigt sich von seiner Rückseite – blau, aber mit ordentlich Gegenwind - und so bleiben wir nach dem südwestlichen Ausflug aus der Kontrollzone weiter in 1000 ft GND. Unsere Route führt uns in großen

Legs südwestwärts über das nie endende pommersche Tiefland mit dessen großen Wäldern und Seen, vorbei an Neustettin und Pita. Von Nordwesten rückt die Front näher, so dass wir östlich Frankfurt/Oder die ersten Schauer umfliegen müssen. Weiter südlich wird es wieder trockener und Cottbus erreichen wir ohne Regenschauer.



Cottbus, ein ehemaligen NVA Militärplatz für MiGs, ist mittlerweile als Verkehrsflugplatz ausgebaut worden und hofft mit einem neuen Investor auf mehr Betrieb. An diesem trüben Tag sind wir die einzigen hier, und so ist das Tanken kein Problem.

Während einer kurzen Mittagspause und der Konsultation von PC-MET entschließen wir uns die Staubewölkung des Erzgebirges und des Bayrischen Waldes westlich zu umfliegen. Nach dem Start geht es bei vorhergesagten guten Sichten und hoher Bewölkung zum Lausitzring und über den

Sachsenring, wo heute ein Rennen stattfindet. Wir halten uns stets nördlich des Erzgebirges, überfliegen Zwickau und Plauen. Ab hier geht es auf Südkurs durch das Fichtelgebirge bei Selb entlang der A94, welche uns bei absinkender Bewölkung und reduzierten Sichten als Navigationshilfe dient.

Ab Weiden steigen wir auf 4000 ft MSL über die feuchten Cumuli in bessere Sicht. Nördlich von Regensburg ist wieder alles CAVOK. Aus den Funkverkehr von FIS München entnehmen wir, dass weitere Schaueraktivität einerseits westlich einer Linie Augsburg-Nürnberg-Hof, aber auch im Alpenstau zu erwarten ist. Und da wollen wir ja hin, und vertrauen deshalb auf das Wolkenloch über dem Chiemsee. Via Mühldorf, östlich an der Kontrollzone München vorbei, und oberhalb der 6/8 Bewölkung geht es ohne größere Probleme bis Schönberg. Wie erhofft können wir über dem Chiemsee unter die Regenbewölkung gehen, jedoch erwartet uns ab hier deutlich mehr Schaueraktivität.

So umfliegen wir die Schauerzellen und folgen der Tiroler Ache „metergenau“ bis nach UWOE, wo einige Fliegerkameraden ihrer zweitliebsten Beschäftigung nachgehen (Kaffeetrinken) und uns etwas ungläubig empfangen.

Kaum am Boden schüttet es gleich wieder, und wir sind froh festen Unterwössener Boden unter uns zu haben.

Statistik

Gesamtstrecke^	3800 km
Gesamtflugzeit	25:20h
Reiseschnitt	150 km/h
Verbrauch	14,9 L/h oder 9,8 L/100km !! effizienter als jeder Porsche

Ausrüstung

AIP und Jeppesen Karten Österreich, Tschechien, Polen 1-4, Litauen, Lettland, Estland, Ungarn, ICAO Blätter München, Nürnberg, Berlin, sowie VFR Low Level RNAV Charts
Schwimmwesten, Zelt, Schlafsäcke, Isomatten, Tanktrichter

Unsere Erfahrungen beim Fliegen in Polen + Baltikum

Flugpläne werden oft für Flugplätze in Kontrollzonen verlangt (grenzüberschreitend sowieso obligatorisch), d.h. sie sind fast immer erforderlich. Ein Mobiltelefon mit bezahlbarem Roamingtarif ist deshalb ein Muss. Netze mit GPRS ist fast überall verfügbar, und ein PDA mit Browser erleichtert die Wetterplanung erheblich.

Landesvorwahlen und Vorwahlnummern sind nicht immer im AIP besser gekennzeichnet, und die im Bottlang ausgewiesenen Ortsvorwahlen müssen kreativ (mit/ohne 0, 1, 9) kombiniert werden, damit man die ARO/AIS Stellen und Flugplätze erreicht.

Mit Englisch sind wir im Baltikum gut durchgekommen, in Polen ist Polnisch eindeutig besser.

Die Controller sprechen durchwegs gutes Englisch.

Die Aufgabe eines Flugplanes bzw. eine Routenwahl entlang der im Bottlang/Jeppesen Karte angegebenen Meldepunkte entspannt die Fliegerei und vermeidet unnötige Rückfragen beiderseits. Der Controller beschränkt sich dann oft auf „Follow your Flightplan“.

AutoSuper zwischen €1,40/l...€1,60/l meist an Autotankstellen (Kanister & Transport organisieren)

AVGAS:

- €1,60/l Kaunas Aeroclub,
- €2,26/l Tallinn,
- €1,87/l Riga,
- €2,06/l Elblag,
- €2,33/l Cottbus

Nicht auf die Bottlang Angaben verlassen, immer vorab anrufen.

Flugplatzgebühren (Landen/Parken/etc.):

- €43 Riga,
- €72 Tallinn,
- €21 Danzig,

ansonst zwischen €0.. €10 auf den kleineren Plätzen

Hostels, also Jugendherbergen für etwas ältere Jugendliche wie wir, sind für eine solche Städtereise sehr zu empfehlen. Telefonische Buchung vorab ist immer anzuraten.

Reiseführer mit vielen Details: Lonely Planet

Nützliche Links

Reiseberichte

<http://www.tobik.de/plan.html>

http://www.schmidtler.de/html/ht_reiseberichte/polen2.htm

<http://www.balatonflugplatz.com/index.html>

<http://www.aviator.at/krakau.htm>

<http://www.aeroclub-damme.de/Berichte/Tallinn%202006/Tallin.htm>

http://www.aopa.de/DE/upload/pdf/PDFLetter/2003-Letter_6/Letter_6-2003-29-32.pdf

http://www.aeronca.de/euuu_ost.htm

<http://www.pilots24.com/pilots24/forum/viewtopic.php?p=34354&sid=94de6f3f285b2320cc2a533285514f8d>

http://www.aviator.at/bericht/Masuren_2005.htm

http://www.aviator.at/airport_pl/1epke.htm

<http://www.powerglidertaifun.de/Ostseeflug2002/ostseeflug.htm>

http://www.pilotundflugzeug.de/servlet/use/Home.class?frame&main={http://www.pilotundflugzeug.de/artikel/2008-04-01/Winter-IFR_und_Vereisung}

http://www.berlinflug.com/Baltikum/VFR_Baltikum.pdf

http://img.edsb.airworkpress.com/red/lr2008/an/PuF_2008-03_Leserreise.pdf

Flugplatz-Übersicht für Tschechien: http://www.czecot.com/de/?id_tema=373

HOSIN (Budweis): http://www.hosin.info/index_en.php

Alternativ JIHALVA <http://www.aeroklub.ji.cz/lkji/lkjia.html>

Litauisches

Luftfahrtmuseum/Kaunas http://de.wikipedia.org/wiki/Aerodrome_Aleksotas

Finnische Flugplätze Übersicht <http://www.lentopaikat.net/>

Flugplatzübersicht

Europa

http://www.pilotfriend.com/World%20airfield%20database/airfield%20codes/europe_menu.htm

Tschechische UL Seite <http://www.laacr.cz/en/default.htm>

Links für Litauen <http://www.lam.lt/old/nuorodos/nuoren.htm>

Zum Suchen auch gut http://www.mfc-warburg.de/ais_eaip_aopa_notam/

NOTAM US MIL: <https://www.notams.jcs.mil/>

AIP Polen: <http://ais.pansa.pl/aip/login.php>

AIP Tschechien: <http://ais.ans.cz/>

AIP Litauen: <http://www.ans.lt>

AIP Estland: <http://aip.eans.ee>

AIP Lettland: <http://www.lgs.lv>

AFZ

Als vor 5 Jahren (2003) das Alpenflugzentrum Unterwössen als eine OLC-Startergemeinschaft aller in Unterwössen beheimateten Luftsportvereine und interessierter Piloten der DASSU ins Leben gerufen wurde, war nicht abzusehen welche sportliche Erfolgsgeschichte durch diesen Zusammenschluß möglich wurde. Aus der OLC-Startergemeinschaft wurde am 8.1.2005 ein eingetragener Verein (Alpenflugzentrum Unterwössen e.V.), der den Leistungssport am Standort Unterwössen koordiniert und damit den Namen von Unterwössen weltweit zu hohem Bekanntheitsgrad verholfen hat.

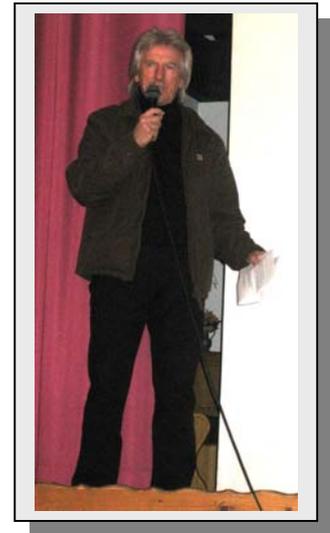
Um das Wissen über unseren Sport zu vertiefen und einen Informationsaustausch mit anderen Segelfliegern herbeizuführen wurde 2005 eine jährliche Veranstaltung, der Segelfliegtag ins Leben gerufen.

Segelfliegtag 2008

Wer hat sich nicht schon einmal über einen Hängegleiter oder über einen Gleitschirm geärgert der einen beim Kurbeln behinderte und einen immer wieder zu Ausweichmanövern zwang.

Vermutlich sind wir da nicht alleine und den anderen Teilnehmer des motorlosen Luftsports geht es ähnlich wenn wir in ihre Nähe kommen.

Zu dem vom AFZ veranstalteten Segelfliegtag am 26. Januar 2008 im Hotel Kampenwand (Bernau) wurden deshalb Gleitschirm-, Hängegleiter- und Segelflugpiloten eingeladen und sie kamen alle, aus allen Disziplinen des motorlosen Luftsports und aus allen Alpenländern um das Programm mit Themenverknüpfungen von Gleitschirmfliegen, Hängegleiten und Segelfliegen zu verfolgen.



- Johannes Garrecht stellte aktuelle Neuigkeiten zur Streckenflugsoftware WinPilot vor.
- Thorsten Hahne, Deutscher Meister Gleitschirm zeigte kurzweilige und wunderschöne Appetithäppchen aus der Gleitschirm- und Hängegleiterszene in einer Multimedia-show (Fliegen ist genial).
- Der Schweizer Segelflug-Rekordflieger Stefan Leutenegger berichtete über Theorie und Praxis seiner Rekordflüge (Winterthur-Wien) im spannenden Mix aus Wellen- und thermischen Aufwinden bei Südfön und seinen Planungen für die weitaus häufigeren Nordfön-Wetterlagen.
- Hans Dieter Saffran erläuterte aktuelle Änderungen im Angebot des Deutsche Wetterdienst für Segelflieger.
- Dieter Kamml, Deutscher Vizemeister bei den Starrflüglern (Streckenflug) und Chef der Deutschen Drachen Liga, sonst Fluggelände Ruhpolding, Sepp Gschwendtner, Deutscher Meister Gleitschirm, der meist am Wallberg startet und Jan Lyczywek, Deutscher Mannschaftsmeister im Segelflug, Unterwössen, begeisterten die Gäste mit fundierten und humorvollen Beiträgen beim Aufzeigen von Möglichkeiten und Grenzen in der jeweiligen Luftsport-Disziplin.
- Sichere Nutzung des gemeinsamen Luftraums, so das Diskussionsthema der abschließenden Podiumsdiskussion. mit Stefan Leutenegger, Jan Lyczywek, Wolfgang Lengauer (Moderator), Dieter Kamml, Sepp Gschwendtner (v.J.n.r.).

Als Ergebnis der Veranstaltung kann festgehalten werden:

- Die Teilnehmer aus den verschiedenen Disziplinen des motorlosen Luftsports können bei Begegnungen mit den anderen Disziplinen, Situationen besser beurteilen und darauf Situationsrichtig reagieren. Ein streßfreieres und damit sicheres miteinander wird dadurch erreicht.

Am 15.10. hielt das Alpenflugzentrum seine Jahresfeier mit Rückblick auf die vergangene Segelflugsaison ab. Da der Präsident Wolfgang Lengauer im Mai tödlich verunglückte, war die Feier nicht von der sonst üblichen uneingeschränkten Freude gekennzeichnet.

Der neu gewählte Präsident Mathias Münch konnte wieder eine unglaubliche Erfolgsbilanz bekanntgeben.

Das AFZ mit seinen 76 Piloten war weltweit auch 2008 der erfolgreichste Verein: Sie legten 302500 km zurück! Die Konkurrenz wurde klar distanziert, die Amsterdamer haben 25000 km, Warner Springs/ USA gar 90000 km Rückstand.

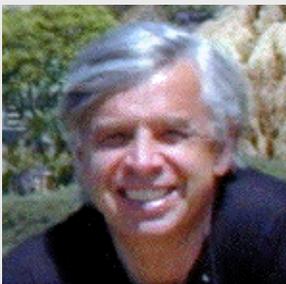


Martin Müller schaffte den 3. Platz in der Club-Klasse Einzelwertung und mit Jan Lyczywek und Friedrich Vennekohl den 1. Platz in der Mannschaftswertung.



Katrin Döderer ist 3-fache Deutsche Meisterin, der Standardklasse – bei den Junioren, den Frauen und in der Mannschaft

In der Deutschen Streckenflug Meisterschaft (DMSt-Wertung) und in der OLC-Wertung wurden 23 Podestplätze errungen! Daher können hier nur einige wenige Piloten mit ihren außerordentlichen Leistungen genannt werden:



Kurt Toepfer Dt. Meister in der 18 m Klasse und zusammen mit Alfred Siegert und Manfred Schneider 3. in der Mannschaftswertung. Er schaffte von Unterwössen aus 2008 einen 1000-km Flug.



Hans-Georg Raschke belegt in der Standardklasse den 2. Platz und zusammen mit Katrin Döderer und Wolfgang Lengauer den 1. Platz in der Mannschaftswertung der Standardklasse.



Jan Lyczywek nimmt Platz 1 in der Club-Klasse Einzel- und Mannschaftswertung ein, ist in der allg. Rangliste der DMSt auf Platz 2 und auch auf 2 bei den OLC-Champions und zugleich hat er den Walter-Weber-Cup gewonnen mit einem Flug über 970 km !

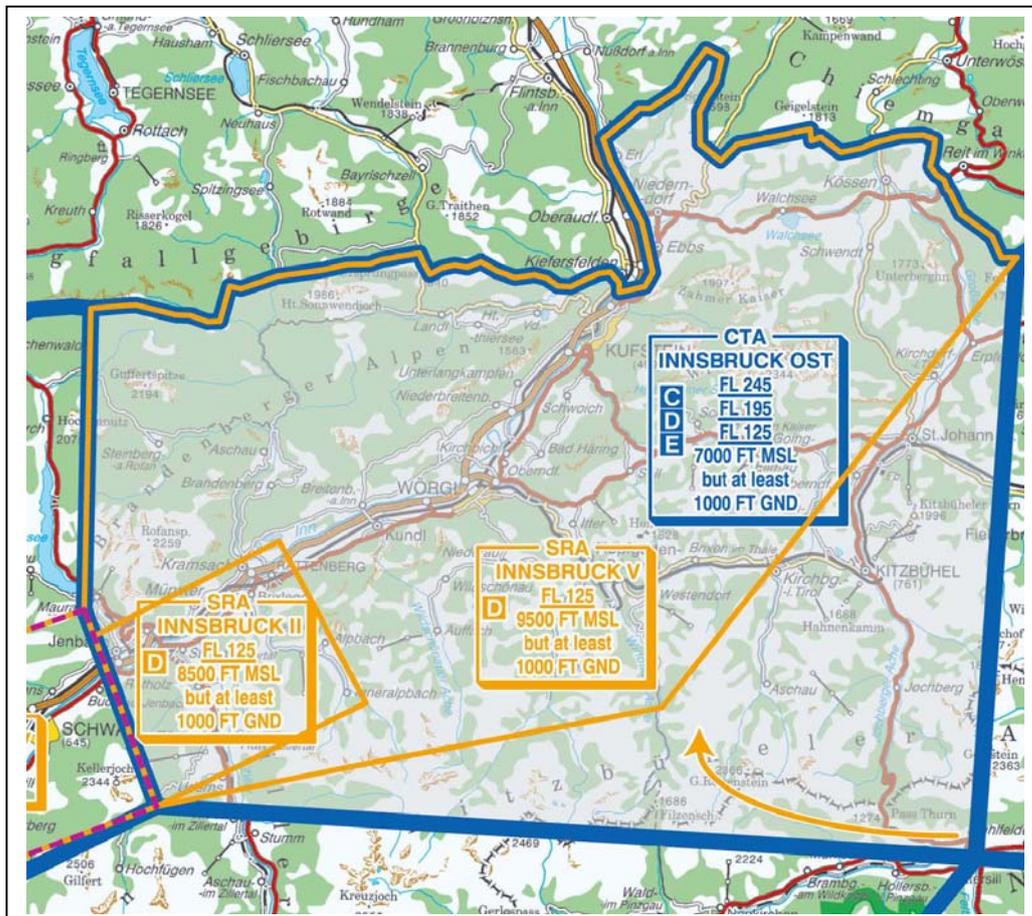
Friedrich Vennekohl siegte in der „Aufsteigerklasse“ des Walter-Weber-Cup. Da sollen Piloten zuschlagen können, die bislang von Unterwössen aus keine so riesigen Strecken geschafft haben. Friedrich Vennekohl mußte dazu stolze 789km vorlegen!

Änderungen des Innsbrucker Luftraums

Neues Segelfluggebiet "Wilder Kaiser"

Die SRA 5 wird verkleinert, der Bereich Kitzbüheler Horn-Grosser Rettenstein-Galtenberg ist unterhalb von FL 125 ohne Freigabe befliegbar.

Das temporäre Segelfluggebiet „Wilder Kaiser“ löst das bisher über Notam verlaublichte temporäre Segelfluggebiet Kitzbüheler Alpen ab.



Wichtigste Auswirkungen für die Praxis: -

- Der Pinzgauer Spaziergang liegt nun **nicht mehr** unter der SRA V und ist damit auf voller Länge (Schmittenhöhe bis Kreuzjoch) bis FL 125 **ohne Freigaben befliegbar**! Die Südgrenze der SRA V hat sich so weit nach Norden verschoben, dass der abendliche Endanflug vom Kreuzjoch oder vom Gerlosstein nach Unterwössen auch bei großer Ausgangshöhe in den meisten Fällen unter die SRA passen dürfte; auch hier wird man also meist ohne die bisher öfters nötige Freigabe auskommen.

Nicht geändert hat sich jedoch:

- Der Kaiser liegt weiterhin unter der SRA V sowie im "Temporären Segelfluggebiet Kaisergebirge", wenn man dort über 9500 ft (2896 m MSL) steigen will, muss also entweder das "Temporäre Segelfluggebiet Kaisergebirge" offen (aktiv) sein, oder man benötigt eine Einzelfreigabe.
- Der Rofan liegt weiterhin unter der SRA V, jedoch nach wie vor **nicht** im "Temporären Segelfluggebiet Kaisergebirge". Wenn man also am Rofan über 9500 ft (2896 m MSL) steigen will, benötigt man **immer** eine Einzelfreigabe.