

2011



Die SGS M im 58sten Jahr

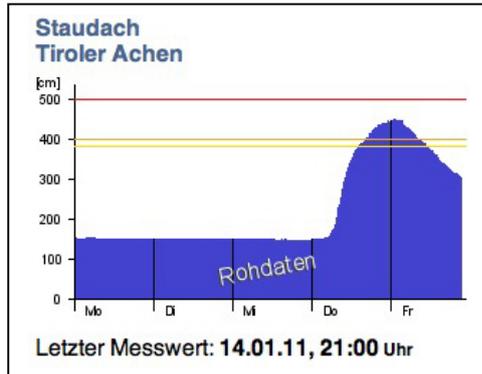
*Hans Limmer
Dezember 2011*

2011



Der Jahresbeginn 2011

Was für ein "Saisonbeginn", da wird für das Wochenende am 15./16.01. ein SGSM-Treffen zum "Skifliegen" in Unterwössen geplant und ein ungebetener Gast bringt alles durcheinander.



Der ungebetene Gast, der mit seinem Besuch am Abend des 13.01. drohte, war die Tiroler Ache. Aufgrund der Erfahrung der letzten Jahre wurde schnell eine große "Evakuierungstruppe" zusammengestellt.

Obwohl der zur Verfügung stehende Platz in der Halle durch die abgeteilte Werkstatt eingeschränkt war, ging alles ungewöhnlich schnell und die zerlegten Flieger waren bereits um 18:15 Uhr in Sicherheit.



Darüber, daß die Ache uns wieder einmal nur gedroht hatte und doch nicht zum Windsee geworden war, kann man sich trotz des geleisteten Aufwands nur freuen. Die Beseitigung der Schlamm-massen, die eine Überschwemmung hinterläßt, blieb uns erspart.

Skifliegen

Es geht doch, man braucht nur etwas Geduld. Letzte Woche wurde das geplante Skifliegen durch einen Hochwassereinsatz ersetzt und eine Woche später, am 22./23. Januar 2011, ist das beste Wetter für dieses Vorhaben.



Liebe Fliegerkameraden, 1.3.2011

in Anbetracht der starken Schneeschmelze in den vergangenen Wochen haben sich am vergangenen Samstag kurzfristig wegen des schönen Wetters und der angekündigten Schlechtwetterfront für Sonntag ein paar Mitglieder kurz entschlossen zusammen telefoniert, um noch einmal mit Skiern zu fliegen, ehe der ganze Schnee weg ist. Der Hallenvorplatz war schon teilweise und der Taxiway gänzlich schneefrei, so dass zuerst einmal kräftig Schnee herbeigeschafft werden mußte, um die Dimona bis zur noch ausreichend guten Piste schieben zu können. Wir haben dann alle noch einmal ein paar schöne Flüge machen können. Da die DASSU ihre Maschinen schon auf Radfahrwerk umgestellt und die Teerpiste mit dem Traktor befahren hat, haben wir dann den Entschluß gefaßt, auch unsere Maschine für die Umrüstung vorzubereiten. Die Tragflächen wurden demontiert und in der Halle auf Böcke gestellt, sowie der Rumpf in die Werkstatt verbracht. Am nächsten Wochenende soll damit begonnen werden, die Maschine auf das Radfahrwerk umzurüsten und weitere noch zu erledigende Arbeiten durchzuführen.

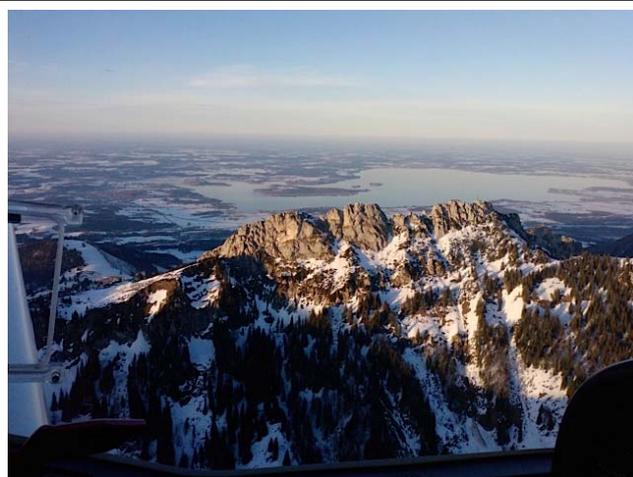
Die Skiflugsaison ist absolut problemlos verlaufen und hat allen Beteiligten sehr gut gefallen. Sehr hilfreich war, dass die DASSU dieses mal auch wieder mit zwei Falken beteiligt war und die Gemeinde mit Ihrer Loipenraupe sogar die Piste präpariert hat. Letzteres war indes für uns sehr gut, da am Anfang der Schnee ohne Verdichtung zu hoch war. Dafür vielen Dank der DASSU und Gemeinde.

Mit unserer Dimona wurden insgesamt **52** Flüge auf Skiern durchgeführt, mit ca. **16** Flugstunden.

Die DASSU hat mit Ihren beiden Maschinen und dem Betrieb während der Woche sogar über 214 Flüge geschafft.

Allen Beteiligten vielen Dank.

Gustel



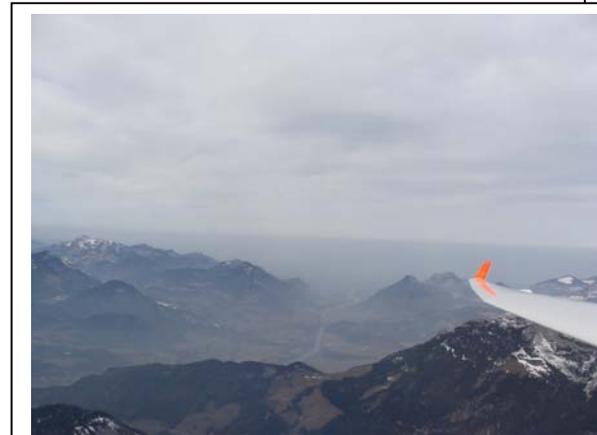
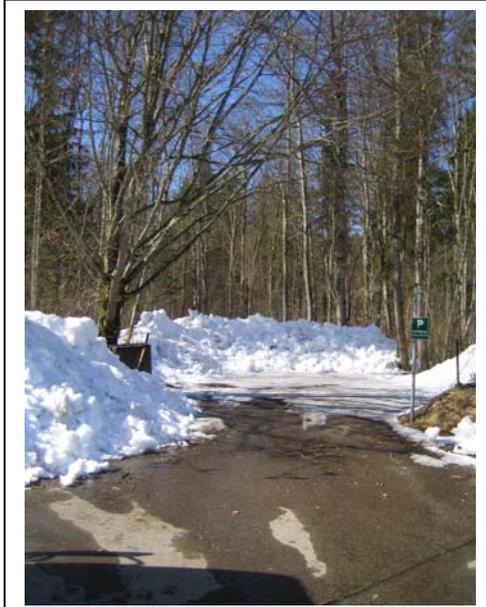
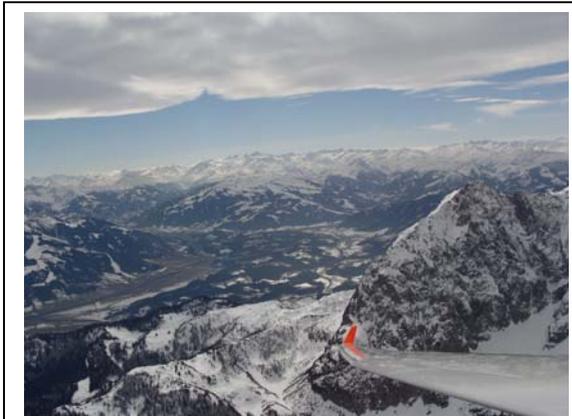
Im März 2011

Der Schnee wird weniger und bei der Dimona werden die Ski wieder gegen Räder getauscht.



Am 12.03.2011

meldete der Patscherkofel fast 100 km/h Wind aus Südwesten und lockte damit die ersten in Unterwössen zum Wellenfliegen. Roland Henz vom AFZ war unterwegs und hat davon Bilder mitgebracht.



Segelflugauftakt

Das erste Frühjahrsbriefing der DASSU Ende März war gut besucht und zum Saisonauftakt im Segelflug am 20.03. herrschten die besten Bedingungen.

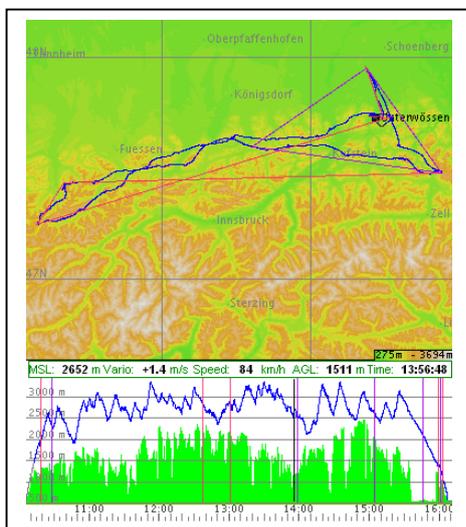


Auch die ersten Streckenflüge wurden bereits absolviert.

Roland Henz war am 20.03. mit 430 km dabei und hat wieder gute Bilder produziert.



Und bei der SGSM im April



Bei der SGSM beginnt die Segelflugsaison am 02. und 03. April, und das gleich mit den ersten schönen Streckenflügen.

Peter Stahl	02. April	327 km
Mark Christmann	03. April	316 km
Hans Limmer	03. April	372 km
Gerhard Mischinger	03. April	306 km
Hans Schreck	03. April	503 km



So hätte die Segelflugsaison weitergehen können. Über den April und Mai konnte man sich nicht beklagen, aber im Juni wurde es bedeutend schlechter und im Juli war es ganz mies.

Im Mai und Juni



Gott sei Dank, daß militante Naturschützer den Insektenschwarm am Himmel noch nicht als schützenswert entdeckt haben.



Erstaunlich ist, daß es bei einem solchen Andrang am F-Schlepp, auch ohne Vorschrift, immer friedlich und gesittet zugeht und daß alle in die Luft kommen.



Regen in Unterwössen ist ja nicht gerade was Seltenes, aber so eine kurze Zwangspause kann nur positiv sein.

Schaut unser Platz nicht schön aus, so frisch gewaschen ?.

Mit Regen alleine ist es natürlich nicht zu schaffen, die Bahnmarkierungen von schmutzig-grau wieder in weiß zu verwandeln, aber ein Profitrupp mit seinen Maschinen kann das.



Kaum auszudenken was sie aus unserem, doch so naturnahem Sport machen würden, wenn sie den Mückenfriedhof nach einem Streckenflug entdeckten.



21. Mai – Gaby, Detlef und die KYSI wieder im Osten unterwegs

von Gaby Schliwa

Am 21. Mai zu einem Kurztrip nach Karlovy Vary LKKV mit einem ebenso flugbegeisterten Detlef Rothe. Das Wetter war zweifelhaft angesagt aufgrund von Gewittern und niedriger Wolkenbasis, aber wir versuchten es trotzdem. Schon um 8.30 Uhr Ortszeit flogen wir mit sorgfältiger Flugplanung und Aufgabe eines Flugplanes gen Osten.

Nach nur 1 Stunde und 40 Minuten Flugzeit bei bestem Wetter landete Detlef souverän auf der großen Asphaltpiste. Während des Fluges machte ich den gesamten Funk mit FIS München, FIS Prag und den Anflug auf Karlsbad.

Nach dem Tanken und Einchecken mit dem Taxi in die Stadt. Schnelles Bummeln, Heilwasser trinken, Becherovska und Karlsbader Oblaten einkaufen und schon Mittag zurück zum Flugplatz, der 220 Höhenmeter höher liegt als die Stadt. Emsiges Treiben in der Eingangshalle. Aha, die Maschine aus Moskau wird erwartet. Schnell und unkompliziert durch die Kontrolle, die nicht mal unseren Ausweis sehen wollten.

Zurück am Vorfeld Wetterbriefing und Flugplanaufgabe, der eigentlich nicht notwendig ist... aber eine sehr gute Übung ist. Rundherum schon große CBs und Regenschauer. Detlef wußte, warum er den Hinflug wollte und wünschte mir viel Spaß. Aber dann kams gar nicht so schlimm. Ein paar Wolkenschauern ausgewichen, ein paar Mal ein bisschen naß geworden und trotzdem wieder nach 1 Stunde 40 Minuten und vor allem pünktlich zum Kaffee in Unterwössen gelandet.

Alles in allem sehr für eine Tagestour oder auch zur Schulung/Übung zu empfehlen.

Kosten: Landegebühr ca. 18 Euro, Taxifahrt einfach 20 Euro, Hin/Rück für 35 Euro mit Verhandeln und kleiner, aber guter Stadtrundfahrt und Führung in gutem Deutsch.



Lienz

Dreißig Jahre lang, seit 1979 waren wir regelmäßig an Ostern 14 Tage zum Fliegen in Lienz. Daß in den letzten Jahren dieser Trend abgenommen hat, haben wir immer auf das miese Wetter geschoben. In Wirklichkeit scheint es aber eine göttliche Fügung gewesen zu sein, die uns vom Flugplatz Nikolsdorf fernhielt, dort ist nämlich Gefahr im Verzug.

Da hat die Bezirkshauptmannschaft Lienz doch arge Mängel festgestellt, der Platz ist teilweise gesetzeswidrig und damit gefährlich.

Insbesondere haperte es bei der Piste, auf der gestartet und gelandet wird. Die Piste ist als Graspiste mit 500 Metern Länge und 30 Metern Breite genehmigt. Ihre tatsächliche Breite beträgt aber nur 24 Meter. Durch diese Graspiste läuft ein Asphaltstreifen, 620 Meter lang und zwölf Meter breit. Gemäß Gesetz müsste er 18 Meter breit sein. Der Asphaltstreifen ist ein Schwarzbau. Damit nicht genug, auch die Rollwege haben bei vorgeschriebener Mindestbreite von 7,5 Metern nur 4 Meter.

Der Tourismusverband Osttirol (TVBO) ist als Halter- und Pächter des Flugplatzes aufgefordert, bis 2013 den gesetzmäßigen Zustand herzustellen. Ein Rückbau in den gesetzmäßigen Zustand (Graspiste) würde rund 150.000 Euro kosten. Ein Ausbau der Piste mit Asphaltbahn und Rollwegen wird auf eine Million Euro geschätzt.

Schilda läßt grüßen!!!!





AFZ on tour

von Holger Fuhr

leicht gekürzt von Hans Limmer

Es ist mal wieder soweit, eine Unterwössener Karawane bricht auf nach Kärnten, gen 19. Alpe Adria Cup in Feldkirchen am Ossiacher See. Wieder wird der Chronist versuchen, auch diesmal wieder all die kleinen Begebenheiten zum besten zu geben, die einen solchen Wettbewerb kombiniert mit Urlaub so erlebenswert machen und gleichwohl fliegerische Heldentaten zum besten geben - sofern das Wetter mitspielt...

27. Mai 2011 – Anreisetag "AFZ on the road..."

Wir sind mal wieder unterwegs. Diesmal mit leicht reduzierter Crew - unsere besten Wünsche an Kati u. K-Mark (Mark Christmann) quasi die daheimgebliebenen- es regnet... Aaaaaaber nicht mehr lang wie uns durchschnittlich gut unterrichtete Kreise zu berichten wussten... Ansonsten ist Roland mit von der Partie, mit seiner Natascha sowie Mathias Münch, bis Mittwoch ohne bessere Hälfte, der Unterzeichner dieser Zeilen springt als Rückholer in die Bresche bis Mittwoch - aber nicht in die ehelichen oder eheähnlichen Pflichten wohlgemerkt - sowie unser aller wohlbekannter A-Marc (Marc Stadlander) nebst seinem Leibsklaven-Rückholer und Astirbändiger: Holger (Holger Fuhr).

Dem obliegt auch wieder mal der Daily Blog beim AAC. Also los geht's für dieses Jahr, heut Abend was kurz wegen fortgeschrittener Stunde und fortgesetzten Konsum guten Kärntner Biers in größeren Mengen - siehe oben - es regnet. Daher nur das wichtigste in Kürze:

Die Rache des oberbayerischen Heizungsbauers hat sich erledigt! Man fasst es nicht- eine ASW 20 Baujahr 1980 in einem Komet Eurolight Baujahr 1998 ... Aber wenn der Siemens Verein was macht dann richtig... da komm ich mir mit meinem innen generalsanierten Pfeifer Anh. Bj. 84 echt mickrig vor.

Die Eröffnungsfeier war gewohnt schön wenn auch in etwas kleinerem Kreis als sonst. Das Teilnehmerfeld ist merklich kleiner als in den Vorjahren. Der neue Wirt macht sich auch gut, ob das dem Meteorologen Gerhard - schwarze-Wolke -Hohenwarter auch gelingt machen wir mal vom Wetter der Woche abhängig.

28.05.11 - 1. Tag (Ruhetag)

In der Nacht hat es kräftig gerumst, auch die Regenmengen waren gewaltig. Das aufstehen heut morgen fiel aber trotzdem nicht schwer, D-Mark war schon ganz fürsorglich unterwegs Semmeln kaufen. Nur als Diskriminierer ist er dann doch noch aufgefallen beim Frühstück, weil er Natascha die einzige kleine Tasse für den Hallo-wach Kaffee zugehakt hatte. Ich wurde gebeten, dass das doch mal extra erwähnt wird...Der nächste Ruffel kam dann aus der Physikerecke, weil D-Mark - ganz der ökonomisch denkende BWLer - die Kaffeekanne über die technische Betriebsfüllstandsgrenze vollgemacht hatte. Prompt hatte der Physiker eine Lache Kaffee auf Boden und Teller gekleckert.

Frühstück mit einer Horde Segelflieger kann so amüsant sein....



Um zehn Uhr war dann das Eröffnungsbriefing, erwartungsgemäß wurde der Tag neutralisiert. Mit der aufliegenden Basis und dem Regen draussen auch nicht weiter verwunderlich. Ausserdem wusste schwarze Wolke Hoffnung zu machen, dass ab morgen das Wetter fliegbar wird. Daher konnte man sich entspannt auf einen Tag frei einstellen.

Nach längerem Überlegen hat die Wettbewerbsleitung sich entschieden, das Feld des AAC in eine 104er Klasse und eine offene Klasse zu teilen, so dass Mathias und D-Mark zusammen mit dem gros in dieser Klasse antreten, nur Roland muss - weil er irgendwie nicht in der Wpassversion seiner DG 600 antreten will (15m) - Nüsse knacken wie Sven Kolb mit seinem Antares oder Christian Streckenflug.at Hynek mit seinem leichten Spannweitenvorteil einer ASH 25... Ein gewisser Trend zur Selbstkasteiung war ja schon immer bei ihm festzustellen.... Apropos Selbstkasteiung... Natascha wollte den Tag anderweitig nutzen, und sich bei Klagenfurt auf einem Reiterhof eine Kärntner Meisterschaft im Dressurreiten für Islandponys ansehen. Der Entzug von ihrem Bangsy scheint sehr schnell sehr gross zu sein.

Dass Roland da nicht umhin kann, auch mitzukommen dürfte im Anbetracht der Aufrechterhaltung des ehelichen Friedens klar sein. D-Mark und ich haben uns entschlossen mitzukommen, ein bisschen Nachhilfe in anderen Sportarten kann ja nie schaden.

Eine Erkenntnis, die man mitgenommen hat: bei Regen ist auch ein Reitwettbewerb echt sch****e. Der Grad an Matsch ist allerdings auf einem Flugplatz dann meist doch nicht ganz so hoch wie vor den Stallungen.

Auf dem Rückweg haben wir auch mal in Klagenfurt am Airport vorbeigeschaut, nett und beschaulich. Wir waren uns sicher: Das Einzige, was sich während unserer Stipvisite auf dem Gelände bewegt hat, war der Löffel in der Kaffeetasse des Towerlotsen...

29.05.11 - 2. Tag (1. Wertungstag)

Nach einer kurzen Nacht: Frühstück um 7:30. Draußen liegt der Nebel noch auf, und es will so gar nicht nach fliegbarem Wetter heute aussehen. Da heute autofreier Sonntag am Ossiacher See ist (ganz im Gegensatz zum Wörthersee, da ist grad GTI-Treffen...) müssen alle um 9 Uhr am Platz sein, und dann geht bis 17:30 nichts mehr, auf der Ringstraße um den See sind nur Radfahrer und Roller-Blades erlaubt.



Natascha und ich haben also erst mal Außenlandeverbot auf Äckern und Wiesen erteilt. Aber ein erstes blaues Loch über dem Ossiacher See lässt auf einen Versuch, das Feld heute erstmalig an den Himmel zu hängen hoffen.

Aufbauen und Aufstellung der Klassen läuft auf jeden Fall, wenn auch einige in der offenen Klasse noch ein bisschen Sand im Getriebe haben. Beim Briefing um 10 schreibt Wettbewerbsleiter Martin Huber dann für beide Klassen gut 300 km aus, bei angesagtem Wetter blau bis mäßig, und Basishöhen von 2300 – 2500 m NN.

Beim Nachbriefing um 11:30 wird Start für 12:45 angesetzt. Das Feld wird einer nach dem anderen von den drei vereinseigenen Schleppern an den Himmel gehängt, um 14:15 der letzte der Teilnehmer. Das Wetter sieht zwar blau und nicht berauschend aus, aber man scheint was mit machen zu können.

Zwischendrin gibt die lockere Stimmung genug Gelegenheit, sich mit dem ein oder anderen zu unterhalten und sich Detaillösungen anzusehen. Christian Hynek hat geile Mucke in der ASH 25, der MP3 Player mit Lautsprecher im hinteren Panel und der Funke als Verstärker kommt auf jeden Fall gut. Die Frage ist: Fällt das unter Doping ???

Nach dem Feld abschießen gibt es auf jeden Fall erst mal die Gelegenheit um in der Kneipe ein Stück Kuchen zu sich zu nehmen. Das Blog-Schreiben wird von D-Mark unterbrochen, dass er in Nötsch hockt ist aber ein alter Hut... Spot ist ne tolle Sache.

Eine halbe Stunde später hockt auch Roland da ab, nur Mathias fliegt noch im Lesachtal und hält die AFZ-Flagge somit hoch und sich an das von Natascha und mir ausgesprochene Außenlande-Verbot. Allerdings: der Weg zur zweiten Wende nordwestlich Lienz ist noch weit, die dritte ist Mauterndorf und bei dem offensichtlich schwachen Wetter auch eher was für die Bastler vor dem Herrn. OK OK, genau das richtige für den Herrn Münch.

Irgendwann am Nachmittag trudelt unser Betriebsausflug nach Nötsch wieder ein, nach den ersten, die gar nicht erst abgeflogen sind. Motor gemietet, Geld ausgegeben, Spaß gehabt. Danach beginnt das warten auf die ersten, die vielleicht doch noch rumgekommen sind. Irgendwann recht spät dann auch der AFZ Held des Tages, denn Mathias hat es tatsächlich geschafft und ist rumgekommen.

Dadurch ist er natürlich auch erst als letztes beim Essen, wir anderen hocken schon auf der Terrasse des Fly In und tun uns an den diversen leckeren Sachen die Speisekarte rauf und runter gütlich.

30.05.2011 - 3. Tag (2. Wertungstag)

Der erste Tagessieg seines Lebens...

...war zwar gestern, aber abends beim Blog-Schreiben noch nicht offiziell, aber jetzt halt:

Mathias strahlte schon gestern abend über alle vier Backen, heute morgen war es dann offiziell und auch beim morgendlichen Briefing entsprechend (und traditionell mit einer Flasche Wein dotiert) gewürdigt: Unser Getreuer und Ex-Chef Mathias Münch hat seinen



Kestrel zum ersten Tagessieg seines Lebens in einem Wettbewerb geflogen !!!!

Auch wenn es Martin Gnadenlos Huber nicht so ganz entsprach, die Aufgaben für heute waren etwa gleich groß wie gestern, obwohl das Wetter nach Westen besser sein sollte als gestern. Die „offene“ wurde allerdings mit einer Wende in Toblach ziemlich weit in den Westen geschickt, die „104er“ auf fast 300 km im Bereich Lienz- Karawanken.

Jaroslav machte sich nach der erneut recht holprigen Aufstellerei des Feldes erst mal an die Reparatur von Herbert „Papa“ Pirkers Ventus cM, der Mann ist eine echte Universalwaffe, denn nicht nur Jet-Antriebe in Segelflugzeugen hat er im Griff, auch eine alte Zwiebackfräse aus dem Hause Schempp-Hirth kriegt er mit tschechischer Ingenieurskunst und Segelflieger-Improvisationstalent wieder hin.

Ab 12:00 wurde das Feld an den Himmel gehängt, diesmal aus drei Startreihen auch etwas schneller unterwegs.

Der fliegende Rückholer und DIN-Tastatur Mächtige hat sich dann nach dem Feld auch mal für zwei Stunden in der Luft verlustiert, aber ob der Tatsache dass der Wettergott mit dem Stechzirkel in 20 km Umkreis um den Platz ein blaues Loch gezaubert hat und die Basis rundherum auch nur knapp über den Grat der Berge steht.... hab ich mich lieber entschlossen wieder zu landen.

Das dicke Eis zur Selbstbelohnung unmittelbar nach dem ausrollen wurde schon vom Überflug der ersten beiden Heimkehrer der 104 er Klasse buchstäblich (kurz) überschattet

Das Imperium schlägt zurück...

...denn M7/ Fritz Hoffinger und NY Alex Koppler fliegen im Team zum Tagessieg (s. vorheriger Absatz), Mathias schafft es aber immerhin auf Platz 3 des Tages.

Das mit dem im Team fliegen ist aber auch nicht die ganz feine englische, dieser Einwand der Piefkes sei gestattet. Außerdem: In Star Wars haben auch ein Haufen getreue Rebellen mit Ihren X-Wing Fighters dem Imperium feste in den Allerwertesten getreten...

Was mich zu einem weiteren Helden des Tages bringt: Auch unser aller 20 D-Mark (-Schein, kleines gemeines Wortspiel höhö) ist rumgekommen, leider wird der Überflug vom Klingeln eines Handys begleitet, Nataschas Liebster hat leider nach der letzten Wende keinen Anschluß mehr gefunden und hat bei Hermagor abgehockt.

Da ich aus den Vorjahren schon Hermagor erfahren bin heuere ich für 2 ½ Stunden bei einem anderen Team an (die Rückholer 2 ½ H Hure...) und fahr mit Natascha Roland holen. #

Aber keine Sorge: Um 20:15 sind wir wieder da (2 ½ h für 72 km hin, abrüsten und 65 km zurück) und ich mach die Vorhut und werf den Pizza-Ofen an.

Jetzt sitzen wir am Tisch und genießen den Siegerwein von Mathias, Marke „Umatham“, was wohl hier ganz im Sinne der Segelflieger „Drumherum“ heißt...



31.05.2011 - 4. Tag (3.Wertungstag)

Beamtenmikado in der offenen Klasse....

... so kommentierte Mathias das Taktieren der offenen Klasse zur Startaufstellung, von den „Großen“ wollte keiner nach hinten fahren und somit der letzte beim Start sein.

Allen voran die mit der wenigsten Arbeit, nämlich die Dickschiffversammlung, die jeden morgen aus der Halle des Feldkirchener Vereins gekollert wird. So hatte dies zur Folge, dass die gesamte 104 er Klasse um 9:15 zur Aufstellungszeit den Weg entlang der Startbahn säumte und Spalier lieferte für die Nachzügler. So kurz vor zehn waren dann alle zum Briefing da.

Mathias allerdings angesäuert, denn irgend jemand hatte in dem Chaos sein Auto einfach weggestellt, so dass er sein Auto suchen musste und auf den letzten Drücker und ohne Karte und andere Utensilien zum Briefing kam. Martin Huber hatte nach der üblichen Ehrung der Tagessieger des letzten Tages sowie der Außenlander mit einer Pink Kuh, (Roland..., die Kuh ziert mittlerweile seine Seitenruderflosse) auch eine neue Aufgabe im Ärmel.

Mit einem süffisanten Lächeln auf den Lippen, doch herausfinden zu wollen, wer denn hier die schnellste Klasse sei hat er beide Klassen auf eine identische Strecke geschickt, eine Assigned Area Task mit erstem Wendepunkt in Slowenien, östlich der Karawanken, Zylinder 25 km, der zweite zwischen Lienz und Toblach, Radius 35 km. Zwischen 300 km und gut 500 km, das ganze in mind. 3 Stunden.

Das Wetter soll ähnlich werden wie gestern, gegen Abend allerdings labilisierend mit vereinzelten Gewittern. Es sollte aber anders werden....

20 D-Mark kriegt erstmal den Jammer, bei solch einem Wetter mit einer Basis um 2400 m in die Karawanken zu müssen und schraubt seine Erwartungen auf einen Abflug und ein paar km zur Wende runter. Auch das sollte anders kommen...

Ab 11:45 werden die „Kleinen“ an den Himmel gehängt, gegen 13:10 ist der ganze Wettbewerb in der Luft. Vom Boden aus kann man sehen, dass es mehr Wolken hat als gestern, vor allem über dem Platz.

Der Rückholer wirft sich um 14:00 Uhr hinterher in den Himmel. Eine Stunde später bin ich in 2800 m NN vom Dobratsch aus unterwegs schon halbe Strecke nach Hermagor, die Nach-

frage über Funk auf der AFZ Bla Bla ergibt, das alle drei unserer Teilnehmer unterwegs bzw. kurz vor der zweiten Wende sind.

Das Gailtal brennt wie blöd, also scheint das ganze auch eine Aufgabe dem Tag angepasst zu sein Auf jeden Fall der bessere Tag als gestern. Umrahmt allerdings schon von der einen oder anderen Überentwicklung in den Karawanken, im Westen und entlang des Hauptkamms.

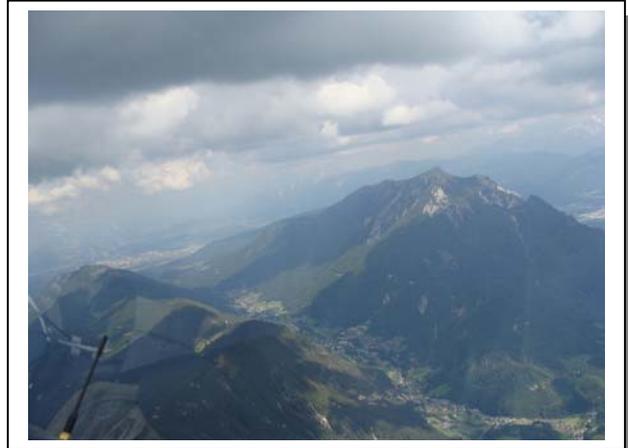
Auch über der Gerlitzten geht gegen 17:00 eine dunkle, drohende Wolke hoch, so dass auch der Rückholer seinen Kugelporsche unmittelbar nach der letzten Landung eines

Wettbewerbers zu Boden bringt und ob der immer größer werdenden Wolke schleunigst in den Anhänger packt. Der Kestrel von Mathias ist schon verpackt (6. Platz, 3. Gesamt 104er Klasse), die DG 600 von Cheffe schon so gut wie, und die 20 (von) D-Mark schein(t) auch schon fast so weit zu sein. Der ist im übrigen überglücklich, dass Mathias ihn ferngesteuert durch die Karawanken gelotst hat.

Den Tag lassen wir auf der Terrasse des Fly-In ausklingen, vor allem D-Mark und Mathias genießen es, früh was zu essen zu bekommen.

Und das Gewitter verzieht sich nach Norden in die Nockberge. Was will man mehr ?

Vielleicht Wetter morgen ? Wir werden sehen, genau sagen kann man es nicht. Allerdings ist den meisten nach drei Tagen Hitzeschlacht eher nach einem Ruhetag.



01.06.2011 - 5. Tag (4. Wertungstag)

Auf dem Friedhof der Tiffenkirche steigen die Toten aus den Gräbern...

...nicht, weil in Feldkirchen und Umgebung ein Horrorfilm gedreht wird oder das jüngste Gericht seinen Anfang in Kärnten nimmt, nein, eine Maschine aus dem Teilnehmerfeld pfeift so laut im Schnellflug dass es in Tiffen (letzter WP und Überflugpunkt Kirche) die verblichenen aus den Särgen treibt.

Leider ist der Ruhestörer 20 D-Mark, schein(t) dass die Siemens Werkstatt in Form der tapferen Recken Detlef und K-Mark da noch was zu tun kriegen nach Rückkehr. Oder schleicht die ASW 20 sonst immer nur im kleinen Gang mit hoher Drehzahl gen Kaffeetrinken am Nachmittag -: ???

Auf jeden Fall muss er Häme aus dem Teilnehmerfeld über sich ergehen lassen, und auch abends auf der Terrasse des Fly In werden vorbeifahrende Güterzüge (die Bahnstrecke Villach St. Veit an der Glan liegt unweit des Platzes) mit einem „D-Mark, auch dieser Güterzug ist leiser als die ASW 20“ kommentiert....

Heut morgen war nach dem Aufstehen die spannendste Frage: Wie wird das Wetter heute ? Wie die Gallier gegen die Römer widersetzt sich ganz Kärnten hartnäckig den sich es umzingelnden Regengebieten, es sieht nach einem Wetterfenster für einen vierten Wertungstag aus. Auf jeden Fall durchlaufen wir wieder mal die "täglich grüßt das Murmeltier Routine" der offenen Klasse, die nicht in die Puschen und somit die letzten der 104 er Klasse unmittelbar vor dem Briefing angehetzt kommen.

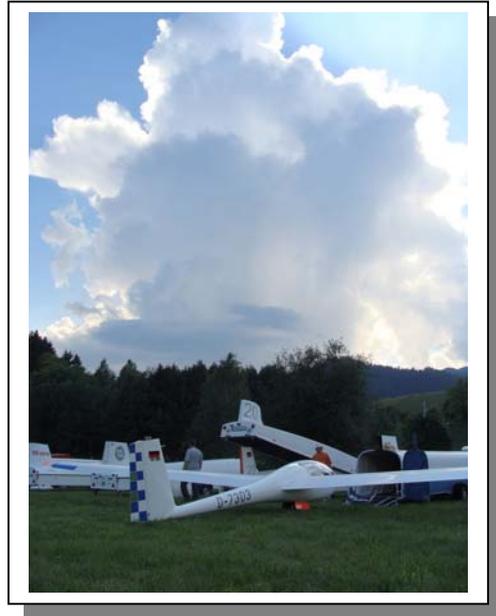
Martin und Schwarze Wolke sehen uns tatsächlich von Gewittern umzingelt, so dass sie wieder eine AAT mit –nach Intervention der Pilotensprecher- recht großen Zylindern („guad, dann legen wir halt zwei Kreise über ganz Kärnten“) und für beide Klassen gleich ausschreibt. Die Aufgabe soll es um 11 Uhr an den Maschinen geben, damit man ab 11:30 auch schleppen kann.

Also nach dem Schleppen des Feldes ab auf die Terrasse, den Spot Monitor an und was leckeres zu essen vor die Nase, warten wir auf die Rückkehr unserer Piloten. Der fliegende Güterzug ist dann besonders gut zu genießen !!!

Auch Mathias ist übrigens wieder voll rückholbar, das sterbende Holz seines Anhängerbodens haben wir mit Hilfe eines nach meiner Skizze angefertigten Reparaturbleches und einer größeren Menge doppelseitigen Klebebandes „gepatcht“.

Die ersten Heimkehrer der 104er Klasse nach der Wertungszeit von zwei Stunden läuten dann die Abrüstallie ein, denn zeitgleich wachsen die Wolken aus drei Richtungen an den Platz heran, und im Rund beginnt es zu schütten. Die offene muß sich schon durch eine Wasserwand kämpfen, aber es kommen alle auch trocken in die Halle oder in den Anhänger. So funktioniert ein optimal ausgereiztes Wetterfenster....

20 D-Mark versucht sich übrigens hoch an den Platz zu schleichen, somit ist sein fliegender Güterzug zwar nicht zu erkennen, aber (immer noch) einwandfrei zu hören.



02.06.2011 - 6. Tag (Ruhetag)

Das Wetter hat Sand im Getriebe und Roland das Salz nicht in der Suppe, sondern im Kaffee...

Morgens ist es bedeckt, die hohe Schicht Bewölkung lässt erahnen, dass es mit dem Wetter heute knapp werden könnte. Beim auch etwas lustlosen Aufrüsten – die meisten ahnen schon ungutes - fährt auch ein Helfer der Wettbewerbsleitung mit dem Quad umher und verschiebt die Startaufstellung hinter das erste Briefing.

Meine Truppe weiß zu berichten, dass 20 D-Mark heut morgen beim Frühstück einen auf falscher Fünziger machte und Roland statt des Zuckers Salz für in den Kaffee untergejubelt hat, Roland dieses aber bereits beim Abschlecken des Löffels bemerkt hat. Peinlichere Szenen blieben also erspart.

Um 10:00 werden zunächst einmal die Tagessieger des gestrigen Tages geehrt, Mathias ist gut dabei und kann seinen dritten Platz in der 104 er Klasse halten, der erste in der offenen Klasse, Sven Kolb, gibt zum Besten dass er für den Tagessieg in der offenen Klasse grade zweimal an die Basis kurbeln musste. Mit einem Schnitt jenseits der 130 km/h war er auch flott unterwegs. Der Erste in der 104er Klasse, Joachim Hirt, erzählt fast dieselbe Geschichte, außer, dass er dreimal kurbeln musste....

Dass die Ankündigung für den Abend mehr Applaus bringt als die Ankündigung, die Flieger aufzustellen und Nachbriefing 11:15 durchzuführen, gibt Martin zu denken.

Bssssssssssssssssss.... eigentlich wollt ich Blog schreiben, bin aber eingeschlafen.

Geweckt werde ich um 15 Uhr vom Donnern eines Gewitters und der Erkenntnis, das es seitens Wettbewerbsleitung wohl richtig war, den Tag zu knicken.

Auf dem Weg zum Forellenhof seht einsam ein Flugzeug am Schleppstart. Helmut Schaljo sitzt das Wetter mit der Vorarlberger Gewöhnung an Regen aus.

Die Forellen sind köstlich, der eine oder andere Schnaps auch und uns befallen leise Zweifel, ob das Forellentopfer richtig war. Draußen hat es nämlich begonnen zu schütten.

Auf jeden Fall sitzen wir drinnen im trockenen und lassen den Ruhetag ausklingen. Unter der einheimischen Forellenpopulation dürfte der AAC wohl keinen guten Ruf mehr haben.

03.06.2011 - 7. Tag (Ruhetag)

Freitag ist "Frei-Tag"

Schon beim Klingeln des Weckers und Einsetzen des Gehörs klingt es nach: Regen! Der erste Blick aus den noch verschlafenen Augen bestätigt: Basis liegt auf, es riecht nach neutralisiertem Tag.

Schwarze Wolke lässt sich über die Wetterentwicklung auch bis zehn Uhr nichts entlocken..

Um Punkt 10 Uhr kommt die Sonne raus.

Dennoch: Erwartungsgemäß knickt Martin den Tag schon beim ersten Briefing und gibt uns den Tag frei. Um vier wollen wir uns im Fly In auf ein kleines Grillfeschtl wieder alle treffen. So langsam nehmen wir Mathias ernst, wenn er behauptet Bea sei nur angereist, um für schlechtes Wetter zu sorgen.... Der etwas andere Versuch, den



dritten Platz der 104er Klasse mit Zähnen und Klauen zu verteidigen. Warten wir's ab...

04.06.2011 - 8. Tag (Abschlussstag)

Siegerehrung...

... leider ist bei dem Plörrewetter nicht mehr drin. Die Basis liegt von dem nächtlichen Gewitter, das auch für heftigen Starkregen gesorgt hat, fast auf dem Platz auf.

Beim Briefing weiß auch schwarze Wolke, schon in Regenjacke, aber mit kurzer Hose aufgelaufen, nur zu berichten dass die Wetterlage zwar kurzfristig aufgehen, aber dann auch direkt wieder zum Wolkenbruch aufklaren wird... Martin weiß daher nicht anders als für die Siegerehrung um 13:00 Uhr einzuladen.

Die AFZ Community macht sich ans Einpacken, die meisten Gespanne sind eh schon fahrfertig.

Das ist bei der Siegerehrung, auf den vorderen Rängen in beiden Klassen durchsetzt von den üblichen Verdächtigen, dann auch endlich offiziell: Unser Mathias hat nicht nur den ersten Tagessieg seines Lebens geflogen, sondern auch mit den Leistungen der anderen drei Wertungstage das erste Mal ein Platz auf dem Treppchen sicher, Dritter Platz in der 104er Klasse!

Alle aus der AFZ Community gratulieren recht herzlich, Mathias hat seinen offensichtlich guten Lauf konsequent genutzt!!!!

Auch die Siegerprämie kann sich sehen lassen, siehe Bild, ein Kosmetikköfferchen aus dem Hause streckenflug.at im Wert von 200 EUR.

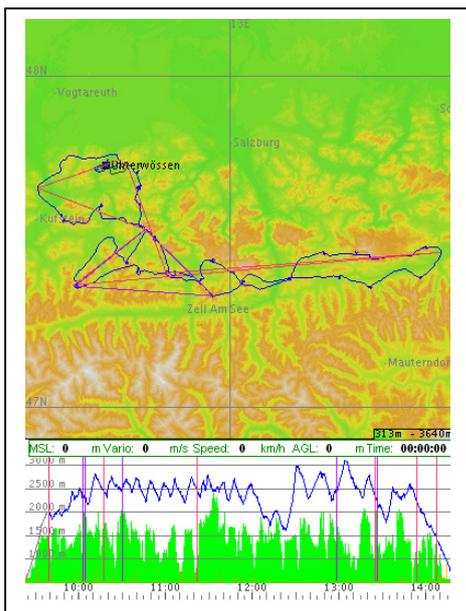
Roland ist einer der drei Gewinner des Pink-Kuh Außenlandewettbewerbs, honoriert wird das von Martin mit einem Vorgriff auf das erscheinen nächstes Jahr, man hat ihm einen Turbo spendiert (s. Bild).

Auch die Helfer bleiben nicht unberücksichtigt, die weiblichen Begleitungen werden mit einem süßen Präsent verabschiedet. Der Wettbewerb revanchiert sich mit einem Präsent für jeden Helfer.

AFZ goes North, wir melden uns ab. Bis dann !!!

Arcus-Tage

Einmal eine Woche lang das neue, zweiseitige Hochleistungssegelflugzeug der Firma Schempp-Hirth, den *Arcus* ausprobieren, das ist doch etwas. Der LVB bietet seinen Vereinen diese Möglichkeit und stellt den neuen Arcus (D-4336), vorausgesetzt man bewirbt sich rechtzeitig, zur Verfügung. Gaby Schliwa hat da blitzschnell reagiert und noch im Winter dafür gesorgt, dass wir im Anschluss an den Alpen-LIMA in Unterwössen, vom 04. Juni an, den Arcus eine Woche lang fliegen konnten.



Am Sonntag haben Gaby Schliwa und Hans-Georg Raschke den Arcus bis zum Grimming bewegt und am Montag Hans Schreck und Marc Stadlander wetterbedingt nur "rund um das Achentäl".

Technische Daten

Spannweite	20m
Flügelfläche	15,6m ²
Flügelstreckung	25,7
Rumpflänge	8,73m
Leergewicht (Segelflugzeuge)	ca. 420kg
Höchstgewicht (Motorsegler)	800 kg
max. Flächenbelastung	51,3 kg/m ²
min. Flächenbelastung (Segelflugzeuge)	ca. 31,4kg/m ²
max. Zuladung im Führersitz	110kg
Höchstzulässige Geschwindigkeit	280km/h
Überziegeschwindigkeit (Segelflugzeug)	ca. 80km/h



Es hat anscheinend trotzdem viel Spaß gemacht, wie man an den verzückten Gesichtern der Piloten erkennen kann.

Beim Preis, beginnend bei €106.000, nackig und ohne Mehrwertsteuer, darf geträumt werden.



Im Juli und August

Einige Tage Regen sind ja zu verkraften, aber einige Wochen lang Zwangspause macht die Akteure nervös. Wenn dann auch noch die Streckenflugsaison sich langsam ihrem Ende nähert, tauchen immer mehr frustrierte Gesichter auf. Einige haben ja die Möglichkeit einer Saisonverlängerung im Süden Europas oder auf der Südhalbkugel, aber das gilt nicht für alle. Einen kleinen Überblick über die Streckenflugsaison 2011 kann die nachfolgende Tabelle (nur die im OLC über das AFZ erfaßten Flüge) schaffen.

April

	Flüge	km	
Mark Christmann	5	932	Unterwössen
Hans Limmer	4	1622	Unterwössen
Christian Lindner	0		
Gerhard Mischinger	5	1517	Unterwössen
Hans-Georg Raschke	3	1852	Unterwössen
Bernd Rohleder	0		Unterwössen
Gaby Schliwa	1	168	Unterwössen
Hans Schreck	1	504	Unterwössen
Hans-Jürgen Seidel	2	797	Unterwössen
Marc Stadtländer	3	606	Unterwössen
Peter Stahl	5	2681	Unterwössen
Christian Suttner	2	255	Unterwössen

Mai

	Flüge	km	
Mark Christmann	1	449	Unterwössen
Hans Limmer	6	1893	Unterwössen
Christian Lindner	3	416	Unterwössen
Gerhard Mischinger	1	375	Unterwössen
Hans-Georg Raschke	2	1303	Unterwössen
Bernd Rohleder	1	108	Unterwössen
Gaby Schliwa	1	99	Unterwössen
Hans Schreck	2	1120	Unterwössen
Hans-Jürgen Seidel	0		
Marc Stadtländer	4	1000	Unterwössen
Peter Stahl	7	3320	Unterwössen
Christian Suttner	4	1400	Unterwössen

Juni

	Flüge	km	
Mark Christmann	4	932	Gruenstadt
Hans Limmer	2	439	Unterwössen
Christian Lindner	1	38	Unterwössen
Gerhard Mischinger	1	334	Unterwössen
Hans-Georg Raschke	4	957	Unterwössen
Bernd Rohleder	3	537	Unterwössen
Gaby Schliwa	1	358	Unterwössen
Hans Schreck	1	64	Unterwössen
Hans-Jürgen Seidel	0		
Marc Stadtländer	2	201	Unterwössen
Peter Stahl	2	1171	Unterwössen
Christian Suttner	3	670	Unterwössen

Juli

	Flüge	km	
Mark Christmann	1	52	Unterwössen
Hans Limmer	2	450	Unterwössen
Christian Lindner	2	465	Unterwössen
Gerhard Mischinger	1	226	Unterwössen
Hans-Georg Raschke	2	517	
Bernd Rohleder	7	4133	Fuentemilanos
Gaby Schliwa	0		
Hans Schreck	0		
Hans-Jürgen Seidel	0		
Marc Stadtländer	0		
Peter Stahl	0		
Christian Suttner	1	208	Unterwössen

August

	Flüge	km	
Mark Christmann	0		
Hans Limmer	0		
Christian Lindner	0		
Gerhard Mischinger	0		
Hans-Georg Raschke	4	3621	Barcelonnette
	5	2194	Fuentemilanos
Bernd Rohleder	2	753	Fuentemilanos
Gaby Schliwa	0		
Hans Schreck	0		
Hans-Jürgen Seidel	1	39	Unterwössen
Marc Stadtländer	1	103	Unterwössen
Peter Stahl	5	932	Unterwössen
Christian Suttner	4	930	Unterwössen

Unterwössen

April 10934 km
 Mai 11483 km
 Juni 5701 km
 Juli 1918 km
 August 2004 km

Fuentemilanos

Juli 4133 km
 August 2947 km

Barcelonnette

August 3621 km

Vom April bis August wurden in Unterwössen von 12 Piloten 32040 km zurückgelegt

Im Juli wurde in Fuentemilanos von 1 Pilot 4133 km zurückgelegt
 Im August wurde in Fuentemilanos von 2 Piloten 2947 km zurückgelegt und
 in Barcelonnette von 1 Pilot 3621 km zurückgelegt

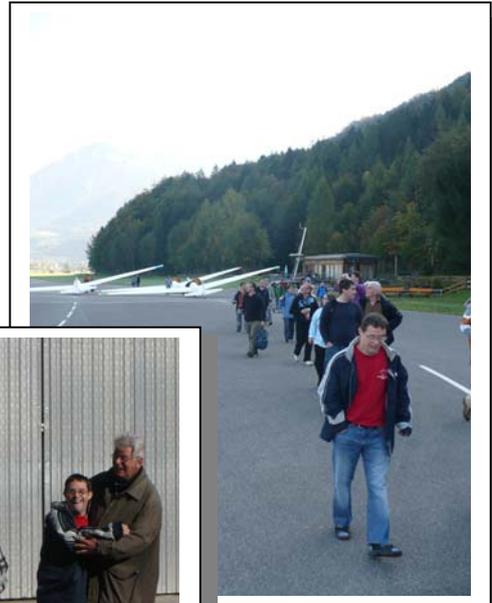
Besuch von der OBA Traunstein

Eine Runde fliegen, für uns alltäglich, für andere das Abenteuer ihres Lebens.

Deutlich war dies am 30. September bei einem Besuch der OBA (offene Behinderten Arbeit) Traunstein, einer Organisation der Lebenshilfe zu spüren. Die Teilnehmer zeigten schon für den Regelbetrieb am Platz ihr reges Interesse und stellten zum Teil sachgerechte Fragen.

Bei all denjenigen, die dann auch zu einer Platzrunde starteten, war nach der Landung eine Begeisterung zu spüren, die sich kaum in Worte fassen läßt.

Eine kleine Brotzeit mit Wiener Würstchen, Semmeln und Spezi in unserer Unterkunft bildete dann einen gelungenen Abschluss für den Besuch.



Ein freudiges Wiedersehen
Dieter Böttcher und
Karsten Limmer



Segelfluggruppe Siemens am Flugplatz Unterwössen

Die Initiative des begeisterten Fliegers Hans Limmer von der Segelfluggruppe Siemens am Flugplatz Unterwössen brachte jetzt ungefähr 25 behinderten Schützlingen der Lebenshilfe Traunstein einen ganz besonderen Tag. Auf seine Einladung war die Gruppe an den Flugplatz gekommen und schon die ersten Eindrücke vom Start lösten bei den Besuchern Begeisterung aus. Hans Limmer nahm sie mit in die Flugzeughalle und erläuterte ihnen einen Segelflieger, seine Technik und Armaturen am Objekt. Und für ca. zehn der Teilnehmer dieses Ausfluges gab es einen besonderen Höhepunkt. Sie hatten sich ein Herz genommen und sich für einen Flug angemeldet. Am Flugplatz zurück waren sie von den Eindrücken überwältigt.

Ausschnitt aus den Unterwössener Gemeindenachrichten



Mit diesem Besuch wurde eine alte Tradition fortgesetzt, die in der Vergangenheit uns bei Siemens und bei der Freizeitgemeinschaft oft Türen öffnete.

Die schönen Seiten des Herbstes

Wenn auch die Segelflugzeuge langsam eingepackt werden, mit dem Motorsegler geht es ja auch noch.

- Nebel über dem Chiemsee
Rüdiger Ettlbrück
- Aerodynamik sichtbar gemacht
Volker Füssmann



Die notwendigen Seiten des Herbstes



Füssmann's gelbe Phase

Sieh mal an, wie wandelbar unser Volker Füssmann doch ist.

Er hat anscheinend seine gelbe Phase vom vorigen Jahr überwunden und befindet sich zur Zeit in seiner braunen Phase.

So ganz sicher scheint er sich aber doch nicht zu sein, sonst würde er sich doch nicht bei unserem Hans-Georg Raschke An-

regungen für eine schwarze Phase holen.

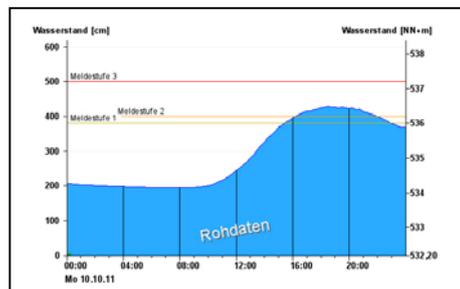
Wir können ja abwarten, wie sein künstlerischer Werdegang weitergeht.

Und auch das muß sein, die jährliche Flugzeugabnahme.



Manche ignorieren den Herbst einfach, die fliegen am 3. Oktober immer noch.

Einige Tage später hat dann die Ache uns daran erinnert, daß sie auch noch da ist. Sie drohte mit Überlauf. Bis auf 4,31 Meter hat sie es gebracht. Wir sind aber gerade noch mal davon gekommen.



Und was gab es 2011 sonst ?

Bei der SGSM

Mitglieder

- Die SGSM hat 22 aktive Mitglieder.
- Die Anwärter Christian Lindner und Christian Suttner wurden als Mitglied aufgenommen.
- Zwei neue Anwärter haben sich gemeldet.
Max Galler und Philipp Kudelka



Gebäude

- Die Sanierung der Flugzeughalle durch einen neuen Holzschutzanstrich hat begonnen.
- Die Sanierung des Dachs der Unterkunft wurde abgeschlossen.
- Der Telefonanschluss in der Unterkunft wurde durch einen Mobilfunkanschluss ersetzt.

Flugzeuge

- Alle Segelflugzeuge sind nun mit Butterfly-FLARM sowie mit Sauerstoffanlagen ausgerüstet.
- An der KYSI wurden alle Schläuche turnusgemäß ausgetauscht.
- Der alte Hänger für die ASW 20 wurde für €650,- verkauft.



Und am Flugplatz

- Die DASSU hat einen neuen Vorstand

Neuer DASSU-Vorstand

Mitte März fand bei der Deutschen Alpengelflugschule Unterwössen e.V. (DASSU) die diesjährige Mitgliederversammlung (MV) statt.

Alle Domizil- bzw. Mitgliedsvereine waren ebenso vertreten wie der Landkreis Traunstein, die Gemeinde Unterwössen und der Luftsport-Verband Bayern. Sie dankten dem scheidenden geschäftsführenden Vorstand Alfred Siegert für dessen sechsjährige, ehrenamtliche und ausgesprochen erfolgreiche Tätigkeit. Zum Nachfolger im Amt des geschäftsführenden Vorstands wählte die MV mit einstimmigem Votum Rüdiger Ettlbrück, ebenso einstimmig erfolgte auch die Wahl von Jörg Stadter zu seinem Stellvertreter. Das Amt des 1. Vorsitzenden nimmt weiterhin der Landrat Hermann Steinmaßl wahr, der aus familiären Grün-



Rüdiger Ettlbrück (Mitte) hat von Alfred Siegert (2.v.l.) das Amt des geschäftsführenden Vorstands übernommen, Jörg Stadter (li.) ist sein Stellvertreter, Unterwössens Bürgermeister Hans Haslreiter und DASSU-Steuerberater Joseph Weiß. Foto: Ludwig Flug

den kurzfristig absagen musste, dessen Wahl aber „nur“ eine Formalität war.

Mit dem Betriebsergebnis 2010 waren bzw. sind die DASSU-Verantwortlichen sehr zufrieden. Die letzten Schneereise

sind inzwischen alle geschmolzen. Jetzt hofft und wartet man auf eine wetterbegünstigte und hoffentlich erneut unfallfreie Flugsaison 2011.

Zur Erinnerung

Viele der neueren Mitglieder der SGSM können zwangsläufig mit der Vergangenheit und den damit verbundenen Personen wenig anfangen. Die Leistungen derer, die unseren Verein wesentlich geprägt haben und die einen großen Anteil daran besitzen, daß die SGSM das ist, was man heute sieht, sollen aber nicht ganz in der Vergessenheit verschwinden.

Vor 10 Jahren, am 11. April 2001 verstarb

Dr. Dr. Götz Scherff

Erster Vorstand der SGSM von 1955 bis 1961 und von 1969 bis 1993.
Ehrenmitglied der SGSM und der DASSU

Er war derjenige, der uns bei Siemens die Tore zur finanziellen und organisatorischen Unterstützung öffnete und überall seine weit reichenden Beziehungen für den Verein einsetzte. Die Firma übernahm damals all unsere Versicherungen, leistete oft Zuschüsse von 50% beim Neukauf eines Flugzeuges und unterstützte uns sowohl bei der Beschaffung des Fieseler-Storch und der Do 27 wie auch beim Bau unserer Unterkunft.

Daß unsere Halle und Unterkunft heute auch uns gehören und nicht vom LVB übernommen wurden, haben wir seiner Hartnäckigkeit zu verdanken. (Einzelheiten können in der Chronik nachgelesen werden)

Alle Entscheidungen im Verein wurden unter seiner Regie gemeinsam besprochen und beschlossen, wobei man nicht verschweigen darf, daß er seine Sicht überzeugend darstellen konnte.

Von 1962 bis 1968 war er Geschäftsführender Vorstand der DASSU. Er überzeugte die Behörden davon, daß der Flugplatz nach Westen verlängert werden muss und daß sie dafür Geld bereitstellen müssen. Durch seine Beziehungen konnte er die Bundeswehr für den Platzumbau gewinnen und den Neubau der Halle ermöglichen. Vieles was heute in Unterwössen existiert ist durch seine Initiative entstanden.



Vor 40 Jahren, am 30. Juli 1971 verunglückte

Helmut Seitz

Im Vorstand der SGSM von 1955 bis 1968, Flugbetriebs-
Ausbildungs- und Werkstattleiter)

Der Altmeister wie er im Verein genannt wurde, (er besaß die Gold-C) war die treibende Kraft bei allen Arbeiten, die anfielen. Unter seiner Regie wurden Diolen zur Gewichtsreduzierung bei der Flugzeugbespannung eingeführt. Besonders in der Zeit des Unterkunftsbaus (1964 bis 1967) gewannen manche den Eindruck, daß Arbeiten der Hauptzweck und Fliegen nur eine ungeliebte Randerscheinung des Vereins sei. Am Platz waren wir nicht mehr die SGSM sondern nur noch die Siemens-Bauunion. Gerechterweise darf man aber nicht verschweigen, daß ohne den ständigen Druck von Helmut Seitz und seiner Vorbildfunktion Projekte oft wesentlich länger gedauert hätten und daß manches nicht zustande gekommen wäre.



Walter Freter

entwickelte 1957 das erste, für Segelflugzeuge taugliche Funkgerät, das dann unter der Bezeichnung „FSG 4/59“ von der Fa. Dittel vermarktet wurde und für das die SGSM den „Oskar Ursinus Preis“ erhielt. Den mechanischen Aufbau erledigte Helmut Seitz. 1971 folgt dann ein VOR-Empfänger mit LCD-Anzeige, der in unserem Motorsegler lange Jahre hervorragend seinen Dienst versah. Walter war mit dieser Entwicklung dem Markt so weit voraus, daß er damit die Behörden in Bedrängnis brachte. Die Vermarktung in der Luftfahrt wurde ihm mit der Begründung, ein Gerät mit LCD-Anzeige sei zu unsicher, verweigert.



Walter verstarb am 1. Dezember 2004

Aber auch die Älteren, die viel für die Gemeinschaft geleistet haben und heute noch, wenn auch in reduzierter Form am Vereinsleben teilhaben, dürfen nicht vergessen werden und sollen deshalb hier einmal erwähnt werden .

Da ist Gustl Leyendecker.

Von 1983 bis 2006 war er Flugbetriebs- und bis heute auch Ausbildungsleiter.

Er hat einen wesentlichen Anteil am Zustandekommen der Föhnfliegerei der 70er Jahre in Innsbruck und am Osterfliegerlager in Lienz.

1969 entwickelte er für den Verein ein elektrisches Variometer. 1987 bekommt der Motorsegler G 109 (D-KISI) und 2004 die Dimona (D-KYSI) von ihm entwickelte und gebaute Skier verpasst. Die Zulassung beim LBA hat ihm dann noch einige Arbeit aufgebürdet.



1980 Gustl Leyendecker Hans Limmer

Da ist Bernd Rohleder

Länger als 20 Jahre kümmerte er sich um den Erhalt unserer Unterkunft.

Nach der endgültigen Fertigstellung der Unterkunft 1968 waren wir alle etwas baumüde. In den nächsten Jahren wurde für den Unterhalt des Bauwerks wenig getan, was bald sichtbare Spuren hinterließ. Man benötigte also einen Unterkunftswart. Bernd erklärte sich 1982 dazu bereit und hielt über die Jahre den Bau in Schuß.



2002 war das große Hochwasser, das einen Schaden von €167.548,- hinterließ. Der Anteil am Gebäude betrug rund €25.000,- wovon wir einen Teil aus einem Fördertopf für Hochwassergeschädigte organisieren konnten. Da Eigenleistung nicht anerkannt wurde, mußte ich zum Nachweis der ordentlichen Verwendung der Gelder die Handwerkerrechnungen einreichen, die dann bezuschusst wurden. Daran, daß dies nahezu reibungslos über die Bühne ging, hat Bernd, der die Generalsanierung der Unterkunft in die Hand nahm, einen wesentlichen Anteil.

Der familienfreundliche Luftsportverein

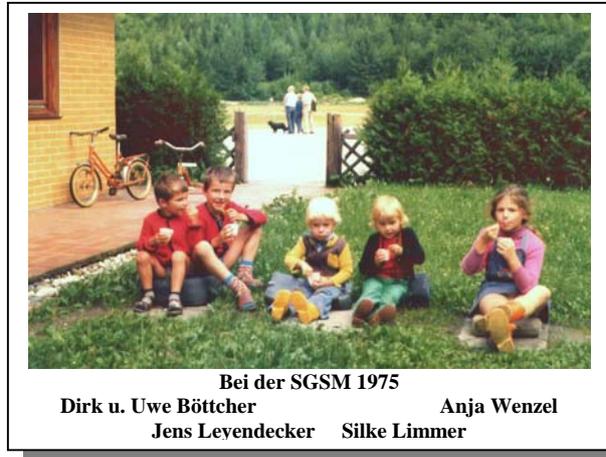
Der Bundesausschuss Frauen und Familie im DAeC (BAFF) sowie die Luftsportjugend haben den Vereinswettbewerb „Der familienfreundliche Luftsportverein“ initiiert.

Vorhanden ist eigentlich alles – großzügige Freifläche mitten in der Natur, Vereinsheim, sanitäre Anlagen, gute Infrastruktur und vielfältiger Flugzeugpark.

Wo aber sind die Luftsportler geblieben, die ehemals Wochenende für Wochenende mit der ganzen Familie hier ihre Zeit verbrachten? Nicht nur Fliegen, auch Bergsteigen, Segeln, Kajak- und Skifahren kann man hier.

Es ist schon einige Jahre her, als der Flugplatz noch Treffpunkt und Aufenthaltsort für viele Vereinsmitglieder war.

Ist es möglich, Alt und Jung, aktives und passives Mitglied, sie alle wieder für den Verein und das Flugplatzleben zu begeistern und herzuholen?



Ja, sagen BAFF und Luftsportjugend. Mit den entsprechenden Angeboten schon. Sie haben den Wettbewerb „Familienfreundlicher Luftsportverein“ ausgeschrieben, um genau dies zu erreichen. „Wir suchen attraktive Projekte, mit denen gezielt alle Familienmitglieder aktiv ins Vereinsleben eingebunden werden und daran teilhaben können“, konkretisiert die BAFF-Vorsitzende Sigrid Berner. Die Zielgruppe Familie stehe im Mittelpunkt der Aktion, sie soll mit Aktivitäten und Angeboten gewonnen werden. Inbegriffen seien alle Generationen, ob aktive oder passive Mitglieder, den Luftsport Ausübende oder als ehrenamtlich Tätige. Auch Kooperationen und eine gute Vernetzung mit anderen Vereinen oder Einrichtungen seien nicht ausgeschlossen. Im Gegenteil, sie bringen bei der Bewertung Bonuspunkte wie auch ein langfristig angelegtes Konzept, innovative Ideen oder spezielle Angebote für Frauen und Mädchen.

Dabei liegen in den Vereinen oft beste Voraussetzungen vor. Beispielsweise das Vereinsheim, das für Feste und Feiern offensteht. Das freizügige Gelände bietet Raum für Spielplatz und Spielfelder. Ideenreichtum ist ebenso in der Jugendarbeit gefragt. Wie wird erreicht, Kinder und Jugendliche für den Luftsport und den Verein zu interessieren, zu begeistern und zu binden? Nicht zu unterschätzen sind die Beitragsgestaltung und die Vereinssatzung. Vielleicht ist auch hier eine familienfreundliche Änderung angebracht.

Anregungen zusammentragen, Gespräche am runden Tisch oder eine Mitgliederbefragung eröffnen viele Sichtweisen und Möglichkeiten einer Umgestaltung in Richtung familienfreundlich. Der Wettbewerb bietet die Chance für alle im DAeC organisierten Luftsportvereine, auf die gesellschaftlichen Änderungen zu reagieren und sich neu zu strukturieren. Als attraktiver Verein bindet er ganze Familien ein und ist der Treffpunkt überhaupt. Eine siebenköpfige Jury wählt die drei herausragendsten Vorschläge aus und prämiiert sie mit Preisgeldern. 2000 Euro gehen an den Gewinner, 1250 und 750 Euro erhalten entsprechend Zweit- und Drittplatzierte. Auf der AERO 2012 in Friedrichshafen werden die Konzepte der Öffentlichkeit vorgestellt. Vor allem dienen sie als nachahmenswertes Beispiel, das andere auf ihren Verein zuschneiden, teilweise oder ganz übernehmen können.

Im November

von Hans Limmer

Im November 1970 begann es. Erstmals konnte damals der Widerstand im Verein gegen das Föhnfliegen überwunden werden. Gustl Leyendecker und ich durften die K8 D-1616 nach Innsbruck entführen. Der L-Spatz, das beste Flugzeug des Vereins und natürlich unser Lieblingsflugzeug, mußte geschont werden.

Am 12.11.1970 war es dann soweit, der angekündigte Föhn war da und ich hing hinter der Innsbrucker Piper. Daß es im Schlepp etwas unruhiger zugehen würde als bisher, war mir bekannt, aber daß es so schlimm würde, hat mich dann doch überrascht. Die Piper vor mir hüpfte auf und ab, hing mal rechts und dann gleich wieder links mit über 45 Grad Querlage und ich zweifelte an meinem fliegerischen Können. Wie ein welkes Blatt taumelte ich hinter der Schleppmaschine her. In 800 m hatte ich die Nase voll und klinkte aus. Der Föhn blies zwar aber den Einstieg in die Welle fand ich nicht. Am Karwendel ging es bis 2538 m und am 21.11.1970 sogar bis 3326 m NN, aber zur Talquerung fehlte uns die Erfahrung. Nach der Landung wollte ich mich beim Schlepppiloten (Hansi Rösch) für meine mangelhafte Leistung im F-Schlepp entschuldigen. „War doch gar nicht so schlecht für einen Föhnneuling, da hab ich schon Schlimmeres erlebt“, meinte er.

In den darauffolgenden Jahren wurde bei Föhn der F-Schleppbetrieb eingestellt und dafür wurden 4 Winden aufgebaut, um den Ansturm von bis zu 130 Maschinen zu bewältigen.

Wir hatten unterdessen genügend Erfahrung gesammelt und waren natürlich auch dabei. Dank Gustels Organisation haben in dieser Zeit einige Vereinsmitglieder dort die Höhe für den Diamanten erfliegen.

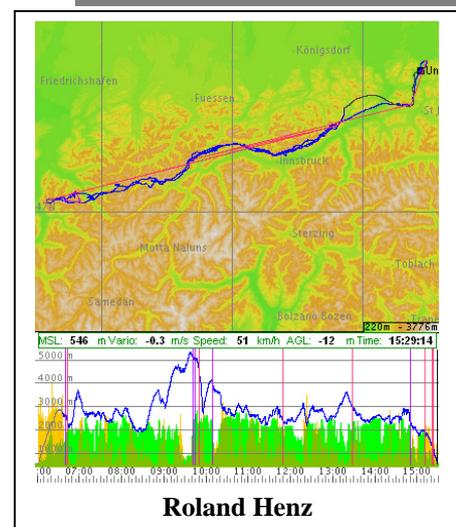
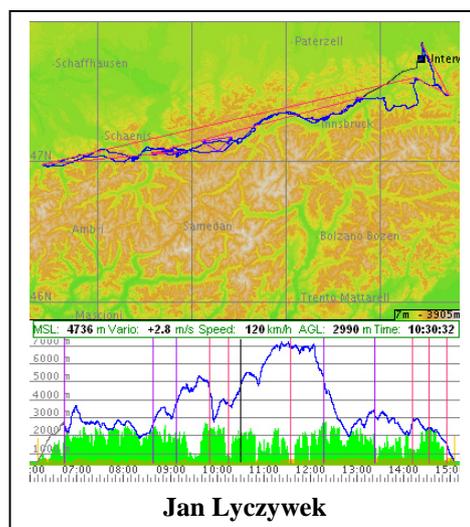
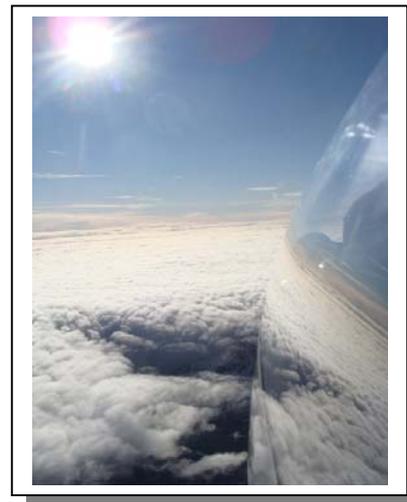
Daß im Föhn auch Streckenflüge möglich sind, daran dachte man mit einem Spatz oder einer K8 nicht. Ein Versuch in der Welle von Innsbruck nach Unterwössen zu fliegen, endete bereits vor dem Zillertal und mit den ersten Kunststofffliegern war uns der Höhendiamant wichtiger als ein Überlandflug.

Im November 2011 weiß man mehr über Föhn und Hangwindfliegen und es gibt einige, die dieses Wissen konsequent ausnutzen.

Jan Lyczywek und Roland Henz vom AFZ starteten am

Samstag, 05.11.2011 schon gegen 7 Uhr und kamen abends mit über 700 km bzw. knapp unter 600 km „auf dem Tacho“ retour.

Mal schauen ob wir nächstes Jahr unsere Flugzeuge wieder im Oktober einwintern oder ob einige dem Beispiel von Jan und Heinz folgen wollen.



Das Alpenflugzentrum Unterwössen (AFZ)

Hans Limmer



Vor 12 Jahren begann der Siegeszug des OLC.

Mit den Regularien der Wettbewerbsfliegerei unzufrieden, gründete Reiner Rose 1999 den Online Contest (OLC). Diese weltweite Plattform für die Streckenfliegerei erreichte schnell die Piloten und bereits 2001, also vor 10 Jahren, wurden unsere Flüge, neben der DMSt, auch hier eingetragen.

2001 war die Platzierung noch akzeptabel aber schon im nächsten Jahr rutschten alle drei Unterwössener Vereine in der Platzierung weit nach hinten. Auch 2003 war es nicht besser und es bestand auch keine Aussicht auf eine Änderung in der Zukunft. Jeder der drei Vereine war einfach zu klein, um in der Vereinswertung mitmischen zu können.

	Platz	Verein	km	Flüge	Piloten
2001					
	Platz 1	Bad Homburg	109238.24	413	46
	Platz 2	SFV Mannheim	95427.21	278	41
	Platz 3	Canadian Rockies Soaring Club	38042.46	151	14
	Platz 9	FSG Unterwössen	23773.93	45	2
	Platz 78	FG Traunstein	2555.93	5	1
	Platz 84	SG Siemens München	3121.35	10	3
2002					
	Platz 1	FRA Wiener Neustadt	104136.03	319	34
	Platz 2	SFV Mannheim	101915.08	336	31
	Platz 3	LSC Bad Homburg	97822.96	459	56
	Platz 123	FG Traunstein	12909.51	31	7
	Platz 192	SG Siemens München	8810.62	21	3
	Platz 200	FSG Unterwössen	8625.56	25	3
2003					
	Platz 1	SFZ Königsdorf	239607,89	804	101
	Platz 2	FCC-Berlin	193578,26	504	46
	Platz 3	LSC Bad Homburg	170351,16	663	64
	Platz 103	FSG Unterwössen	42683,00	87	6
	Platz 179	SFG Siemens München	27213,82	79	13
	Platz 184	FG Traunstein	26947,80	90	15

Sind drei Vereine, die jeder für sich am selben Flugplatz vor sich hinwurschteln in der heutigen Zeit noch sinnvoll? Ist es nicht besser, wenn sich diese zu einer Zweckgemeinschaft zusammen schließen? Im Prinzip wird das von vielen bejaht aber in der Praxis ist dies dann doch nicht so einfach. In Teilbereichen geht es aber ohne Probleme. Einer dieser Bereiche ist die Leistungsfliegerei, dort tauscht man sich ja sowieso bereits immer aus und hier bietet die OLC Wertung die geeignete Grundlage.

Da eine lose Verbindung der Unterwössener Streckenpiloten im OLC nicht erwünscht war, haben sich einige zusammengesetzt und das „*Alpenflugzentrum Unterwössen*“ ins Leben gerufen.

Vom Anfang an war das AFZ nicht nur für die Streckenflieger der Domizil-Vereine gedacht, sondern sollte natürlich auch all den anderen, die in Unterwössen an der DASSU fliegen, eine Heimat bieten.

Gründungsmitglieder des AFZ
Blum Joachim
Brockelt Stefan
Ettelbrück Rüdiger
Gruber Eduard
Lengauer Wolfgang A.
Leyendecker Gustav Adolf
Münch Mathias
Schneider Manfred
Siegert Alfred
Stadter Marco
Walter Manfred

Wolfgang Lengauer, die treibende Kraft in diesem Verein, wurde der 1. Vorsitzende.

Unter seiner Regie entstand nicht nur eine Gemeinschaft von Streckenfliegern sondern das Vereinsleben wurde zu einem wichtigen Bestandteil der Gemeinschaft.

Neben den vielen Einzelerfolgen, regelmäßig belegten Piloten des AFZ die vorderen Plätze in den verschiedenen Wertungen, wurde die Bewertung der Vereinsleistung ein Erfolg.



† 9. Mai 2008

Vereins-Wertung

Im ersten Jahr unserer Teilnahme gewann das AFZ auf Anhieb die weltweite Vereins-Wertung.

	Platz	Verein	km	Flüge	Piloten
2004	Platz 1	AFZ Unterwössen	189464,58	581	61
	Platz 2	SFZ Königsdorf	183613,05	704	98
	Platz 3	FCC-Berlin	181671,00	490	45

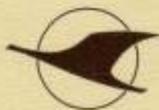
Vereins-Statistik

Warum dann, ab dem darauf folgendem Jahr, die Vereins-Wertung in Vereins-Statistik umbenannt wurde ist uns nicht bekannt. Wichtig ist das auch in allen darauf folgenden Jahren das AFZ in dieser Statistik öfters den ersten Platz belegte.

	Platz	Verein	km	Flüge	Piloten
2005	Platz 1	AFZ Unterwössen	213553,42	503	47
	Platz 2	SFZ Königsdorf	186057,15	501	83
	Platz 3	Albuquerque Soaring	172111,69	528	35
2006	Platz 1	AFZ Unterwössen	295660,04	760	74
	Platz 2	Amsterdamsche C v Zweefvliegen	219872,36	624	59
	Platz 3	SFZ Königsdorf	211052,95	592	86
2007	Platz 1	AFZ Unterwössen	332.022,57	926	78
	Platz 2	Warner Springs Gliders	237.953,95	673	37
	Platz 3	Albuquerque Soaring	234.060,66	730	40
2008	Platz 1	AFZ Unterwössen	301.142,74	832	76
	Platz 2	Amsterdamsche C v Zweefvliegen	271.672,38	684	53
	Platz 3	Warner Springs Gliders	209.991,29	611	37
2009	Platz 1	Amsterdamsche C v Zweefvliegen	277.519,83	781	63
	Platz 2	Albuquerque Soaring	249.817,65	727	54
	Platz 3	AFZ Unterwössen	227.289,49	695	70
2010	Platz 1	AFZ Unterwössen	251.954,53	757	69
	Platz 2	Amsterdamsche C v Zweefvliegen	261.297,31	739	65
	Platz 3	SFZ Königsdorf	243.501,35	736	101
2011	Platz 1	AFZ Unterwössen	266.614,86	797	73
	Platz 2	SFZ Königsdorf	220.178,70	721	104
	Platz 3	Albuquerque Soaring	203.127,87	609	46

In den 8 Jahren, die das AFZ besteht, haben deren Piloten bereits
2.077.702 , Streckenkilometer
beim OLC gemeldet.

DEUTSCHER AERO CLUB E.V.



Urkunde

AFZ Unterwössen e.V.

belegte bei der

**Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug
2011**

in der Vereinswertung

mit **193.563** Punkten

den **1.** Platz

Braunschweig, 29. Oktober 2011

Präsident
des Deutschen Aero Club e. V.

Vorsitzende
der Sportfachgruppe Segelflug

Zum Erfolg des AFZ 2011 haben folgende Mitglieder der SGSM beigetragen:

Mark Christmann
Gerhard Mischinger
Gaby Schliwa
Marc Stadtlander

Hans Limmer
Hans-Georg Raschke
Hans Schreck
Peter Stahl

Christian Lindner
Bernd Rohleder
Hans-Jürgen Seidel
Christian Suttner