

2012



Die SGS_M im 59sten Jahr

*Hans Limmer
Dezember 2012*

Segelfluggruppe Siemens München e.V.

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

Verfasser: Hans Limmer
Zugspitzstr. 27
82008 Unterhaching

Tel. 089 6111073

E-Mail h.limmer@alice-dsl.net

2012



Der Jahresbeginn 2012



Erst am 16. Januar konnte die DASSU melden, daß die Skipiste hervorragend präpariert wurde und die ersten Skiflüge zur Zufriedenheit aller erfolgt sind. Die Skiflugsaison 2012 war damit eröffnet.



Bis dahin war die Schneelage nicht gerade berauschend und das ging auch im Februar so weiter. Solch schöne Flugtage wie auf den Bildern waren die Ausnahme.

Im März 2012

Am 1. März sollte eigentlich der Saisonbeginn fürs Segelfliegen sein.

Ein Traumwetter aber Segelfliegen? Wie die Bilder zeigen, hat der Wettergott mal wieder etwas dagegen.



Dann wenigstens ein bißchen Skiflugbetrieb könnte man meinen. Aber auch das geht nicht, da die Sonne den Schnee zu stark bearbeitet und ihn in einen nassen Matsch verwandelt.



Also kommen die Ski runter und die Räder dürfen wieder ihre Aufgabe übernehmen und dann heißt es Warten.

Bei der DASSU wartet man auch und will ab Freitag, den 23.03.2012, wieder mit dem regulären Flugbetrieb beginnen, was dann auch in die Tat umgesetzt werden kann. Am Abend findet dann das erste Frühjahrsbriefing der DASSU statt.



Alle sind scharf aufs Streckenfliegen und am 26.03. kann Hans-Georg Raschke die ersten 393 km des Jahres beim OLC hinterlegen. Einen Tag später, am 27.03. zieht Peter Stahl mit 217 km nach und 5 Tage darauf, am 01.04. sind es bei mir (Hans Limmer) 315 km.

So kann es weitergehen dachten wir, aber so ging es nicht weiter.

Erst am 25.04 steht der nächst Flug, 317 km von Hans-Juergen Seidel im OLC.

Im Rückblick kann die Streckensaison als sehr mäßig betrachtet werden obwohl, wie immer, es natürlich auch gute und sogar einige sehr gute Tage gab.

20 Piloten der SGSM haben über das AFZ gemeldet und das Ergebnis aus der nebenstehenden Tabelle sind 115 Flüge mit 30.822 Streckenkilometern.

	Flüge	km
März	7	937
April	17	8277
Mai	50	11668
Juni	19	5488
Juli	9	2207
August	10	2074
September	3	173

Davon sind

- 20 Flüge größer 200 km
- 18 Flüge größer 300 km
- 19 Flüge größer 400 km
- 11 Flüge größer 500 km
- 2 Flüge größer 600 km

	200km	300km	400km	500km	600km
März	1x	1x			
April	2x	6x	2x	1x	
Mai	9x	11x	10x	7x	2x
Juni	5x		4x	2x	
Juli	1x		3x		
August	2x			1x	
September					

Zu den guten Tagen gehörte auch der 1.8.2012. An diesen Tag hat nämlich einer unserer Neulinge seine erste Strecke über 500 km erflogen.

- 1.8.2012 **Philipp Stahl** 515 km mit einem Schnitt von 70 km/h



wir gratulieren



AFZ

Daß die Streckenflugsaison, von einigen Ausnahmen mal abgesehen, nicht gerade be-
rauschend war, sieht man auch an der Ergebnisliste des OLC in der Kategorie Vereins-
wertung.

	Punkte	Club	km	Flüge	Piloten
1	270.712,95	Gelderse Zweefvliegclub (NL /)	280.549,21	936	88
2	264.555,15	Amsterdamsche C v Zweefvliegen (NL /)	262.344,16	739	73
3	228.237,02	Albuquerque Soaring (US)	219.956,75	675	45
4	226.365,32	SFZ Königsdorf (DE / BY)	227.932,24	671	96
5	221.973,50	Gliding Club of Victoria (AU / VIC)	224.271,31	553	52
6	209.781,99	AFZ Unterwössen (DE / BY)	205.944,42	689	68
7	189.200,19	FG Oerlinghausen (DE / NW)	184.940,94	721	81
8	183.303,01	LSV Burgdorf (DE / NI)	176.153,60	617	66
9	181.587,13	Fliegergruppe Wolf Hirth (DE / BW)	192.090,43	518	48
10	179.756,16	HAC Boberg (DE / HH)	180.192,15	621	71

Belegte das AFZ in den letzten 8 Jahren 7 mal den ersten und 1 mal den dritten Platz, so
reichte es 2012 nur zum sechsten Platz von 1398 Vereinen, die gemeldet hatten.
(Jammern auf hohem Niweau entspricht momentan dem Zeitgeist)

Fliegerlager

Zum ersten mal seit 33 Jahren kam heuer kein Fliegerlager der SGSMS zustande.

- **Lienz**, wo wir an Ostern seit 1979 an einem regen Flugbetrieb beteiligt waren, hat schon seit einigen Jahren seinen Reiz verloren. Der Grund ist das veränderte Klima. In den ersten Jahren lag an Ostern in Unterwössen immer so viel Schnee, daß ans Fliegen nicht gedacht werden konnte. Lienz bot sich da als Ausweichplatz an und ermöglichte uns regelmäßig die ersten Streckenflüge. Unterdessen ist an Ostern in Unterwössen der Platz schneefrei und in Lienz herrscht zu meist Regenzeit.
- **Barcelonnette** im Süden Frankreichs wird von der SGSMS seit 1998 zur Saisonverlängerung eingesetzt. Die weite Anreise wird durch das Erlebnis des Fliegens in einem sehr anspruchsvollem Gelände ausgeglichen.

Daß 2012 kein Ausflug dorthin zustande kam, dürfte vermutlich auch am Ausfall des Leitwolfs Hans Georg Raschke liegen. Er mußte sich einem Eingriff an der Schulter unterziehen und war deswegen nicht einsatzfähig.

Einige Mitglieder haben sich trotzdem ein bißchen auf anderen Plätzen herumgetrieben.

- Hans Georg Raschke wie immer, wenn es bei uns noch nicht zum Fliegen geht, in Australien und dort in Narromine und Tocumwal.
- Marc Stadtlander in Feldkirchen am Ossiacher See beim Alpe Adria Cup.
- Bernd Rohleder in Fuentemilanos.
- Hans Limmer mit dem AFZ in Klix.

Einmal Flachland bitte!

Fliegerlager des Alpenflugzentrums in Klix vom 21. 7. bis 4. 8. 2012

Warum nicht mal ins Flachland, dachten sich die Mitglieder des AFZs und da einige bereits mit einschlägiger Erfahrung aufwarten konnten, wurde der Flugplatz Klix ausgesucht.



Klix, gehört hatte man schon einmal davon. Der liegt doch irgendwo in der Ecke wo Sachsen, die Tschechei und Polen zusammenstoßen. Wurden da nicht vor einigen Jahren die Weltmeisterschaften der Frauen ausgetragen? Mal schauen was uns diese Gegend bieten kann.

Der Flugplatz, eine Wiese von mehr als 1000 x 1000m wird vom „aeroteam KLIX Segelflugclub e. V.“ mit seinen rund 90 Mitgliedern betrieben und die Verantwortlichen dort, die verstehen ihr Geschäft. Geworben wird mit der Aussage:

Fliegen in der Oberlausitz, in unbeschränktem Luftraum, südlich von Berlin, bei thermischen Bedingungen wie man sie selten in Deutschland findet, in einem Verein der für Leistungspiloten wie für Senioren, Mitglieder und Gäste gleichermaßen da ist, in dem der Spaß am Fliegerleben im Vordergrund steht, das ist Fliegen beim „aeroteam KLIX“



Und im Gegensatz zur gewohnten Werbung, es ist tatsächlich so.

Ein kleiner, wilder Campingplatz mit Strom, anständigen Sanitäreinrichtungen, Küche, Aufenthaltsraum und ein professionelles Wetterbriefing jeden Morgen um 9³⁰ Uhr, nette Leute und alles perfekt und völlig stressfrei organisiert, das ist die Basis für einen angenehmen Aufenthalt.

Und das Fliegen?

Auch hier wurde nicht zuviel versprochen. An den meisten Tagen unseres Aufenthalts gab es sehr gute Thermik mit Basishöhen um die 2000m.

Man wusste es zwar schon immer, es ist aber dann doch erstaunlich, wie weit man mit dieser Höhe kommt wenn kein Berg im Weg steht.





Und wenn es doch mal nicht reichen sollte?

Alleine um Klix gibt es in einem Radius von 50km 10 Flugplätze. Ein Problem bei einer Außenlandung sind allerdings die landwirtschaftlichen Flächen, nicht weil sie zu klein sind, sondern weil ihre Größe den Piloten in einen Entscheidungsstress bringen kann, an welcher Ecke er nun landen soll.

Stressfreies Fliegen also!





Zu einem Fliegerlager gehört natürlich auch ein fröhliches Lagerleben mit Bayerischer Fahne, Grill und Bier.



Ja und da gab es auch etwas, das uns lebhaft an Unterwössen erinnerte.



Ein paar dieser kleinen Tierchen sind ja noch akzeptabel, aber wenn sie in Massen auftreten und dann immer die gleichen Opfer bevorzugen, werden sie lästig.



Zunächst versucht man es mit der chemischen Keule und weil das nicht viel bringt, wird trotz hochsommerlichen Temperaturen, zur stechdichten Kleidung gegriffen. Damit verhelfen einem diese Plagegeister zu einem kostenlosen Saunaersatz.



Es wird höchste Zeit, daß einer der vielen Ingenieure unter uns eine wirksame „Mückenrüsselverbiegeeinrichtung“ erfindet.

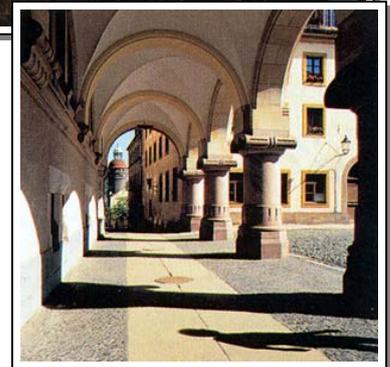
Neben der Fliegerei gibt es natürlich in der Oberlausitz mit der größten von Menschenhand geschaffenen Wasserlandschaft Europas und seinen mittelalterlich geprägten Städten Ausflugsziele, die nicht nur an fliegerischen Ruhetage einen Besuch wert sind. Da wäre das 1000-jährige Bautzen mit seiner Geschichte und dem historischen Stadtkern



und da wäre Görlitz, heute die östlichste Stadt Deutschlands, die im Zweiten Weltkrieg von Zerstörungen fast völlig verschont blieb und dadurch ihre historische Substanz erhalten konnte.

Für mich war das Fliegerlager Klix ein Erlebnis, das zur Wiederholung einlädt.

Hans Limmer



Deutschlandflug 2012

Eine Reise mit der D-KYSI rundum Deutschland





© Google Maps

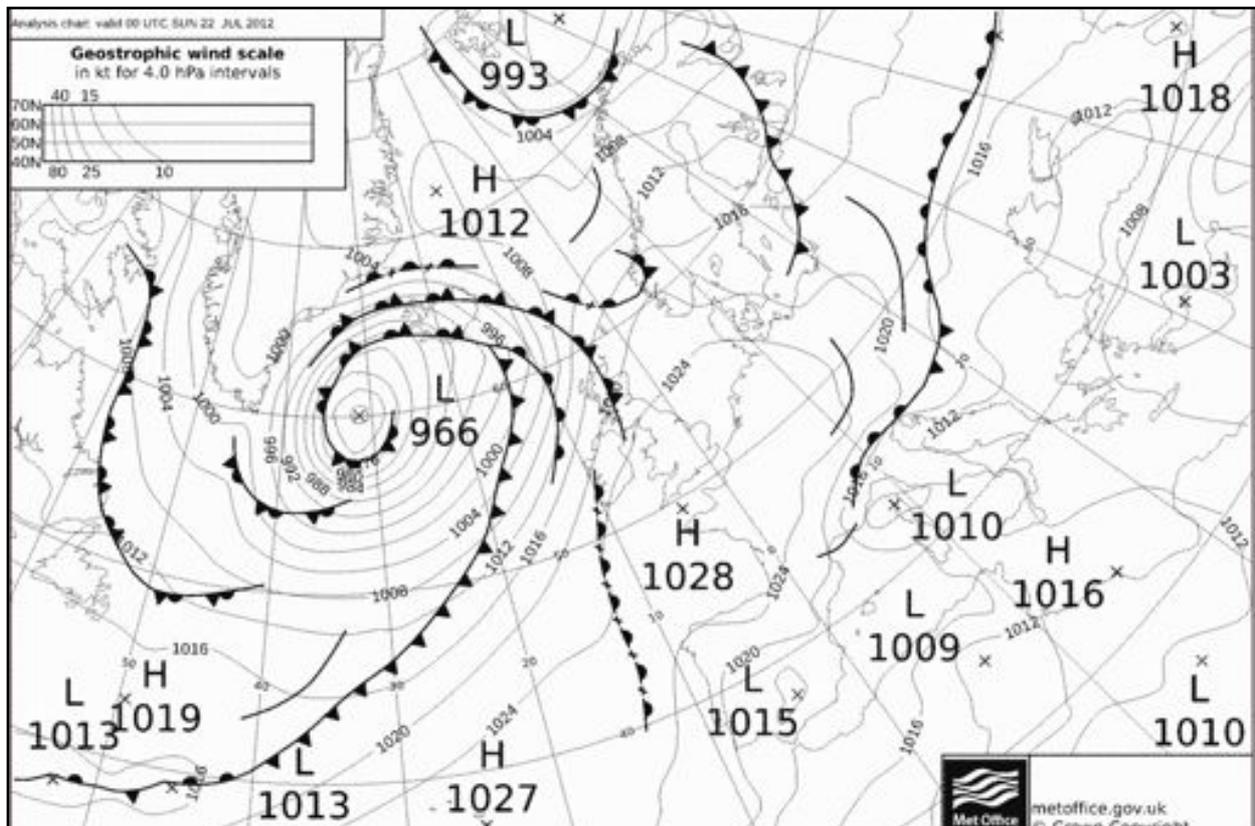
Der D-KYSI muss man schon was bieten.

Es war klar, das Detlef und ich nach unserer letzten Reise, die 2011 in den Süden bis nach **Dubrovnik** führte, auch dieses Jahr wieder zusammen eine Tour machen würden. Aber wohin? Mit der KYSI kann man nicht mal eben um die Ecke einen belanglosen Ausflug machen. Schliesslich ist unsere Super Dimona schon ganz schön herumgekommen. Skandinavien, Balkan, Italien, Frankreich um ein paar Beispiele zu nennen hat die Dame schon von oben gesehen.

Erst eine Woche vor unserem Start war sie noch auf Pilgerfahrt in **Santiago de Compostela** und am Ende der Welt in **Finisterre**. Also wohin soll die Reise gehen?

Hoch „Xerxes“ hilft bei der Entscheidung.

Zur Wahl standen Marokko und der schon im letzten Jahr ins Auge gefasster Deutschlandflug. Das sich auftuende günstige Wetterfenster mit Hoch „Xerxes“ traf die Entscheidung dann für uns, der



verregnete Sommer war bislang für einen stressfreien VFR-Flug nicht günstig gewesen, diese Chance auf eine mehrtägige Schönwetterlage musste einfach genutzt werden

Sonntag, 22.7.2012

Kurs West, die Alpen entlang

Hoch „Xerxes tut, was er kann, doch die Wolken bleiben hartnäckig im Tal von **Unterwössen** hängen. Am Sonntag ist es um 11 Uhr endlich soweit.

Die Bedingungen erlauben den Start und bei tiefer Basis lassen wir den Simssee rechts liegen.

Nach einem kurzen Stopp in **Konstanz**



setzen wir den Flug dem Rhein folgend nach **Schaffhausen** fort.



Zürich INFO weiss uns sicher auf der nördlichen Seite des Rheins bleibend und wir freuen uns auf den Rheinfall.



Bremgarten

tanken und ein noch nie gehörter Witz.

Der Mann auf dem Turm in **Bremgarten** heisst mit Nachnamen „Türmer“. Ich mache einen Witz, den der arme Mann schon tausendmal vorher gehört hatte. Weiter geht es die Bergstrasse folgend nach Norden. Wir fliegen 5500 Ft. und werden mehrfach von entgegen-kommenden Segelfliegern passiert. Wir nehmen uns vor, nicht mehr so hoch zu fliegen. Es macht auch mehr Spass weiter unten und man sieht auch mehr. In **Speyer** steht die KYSI zwischen Jets und Hubschraubern, die zum Formel 1 Zirkus gehören. Fernando Alonso gewinnt und Vettel wird nur Fünfter.



Ein Besuch des Technikmuseums wird aus Zeitgründen verworfen. Nächstes Ziel ist Koblenz. Dort werden wir übernachten und uns vom ersten Tag ausruhen. Wir folgen dem Rhein bei wunderschönem Wolkenbild und werfen einen Blick auf die **Lorelei**.

Die Flugleitung in **Koblenz** hat ein paar Tipps, wo wir übernachten können. Durch die Weingärten geht es abwärts zu unserem Hotel. Die KYSI lassen wir gut vertäut zurück. Morgen wird es weitergehen, wir haben uns nach dem zweiten Bier ein ganz besondere Route überlegt...



Montag, 23.7.2012

Kölscher Klüngel

oder man wird doch mal fragen dürfen.

Der Blick auf die ICAO Karte verrät, dass nicht nur auf dem Boden viel Verkehr herrscht, auch die Luftraumstruktur ist sehr komplex und verlangt eine solide Planung und einen ausgefüllten Flugdurchführungsplan. Wir fragen beim FIS, ob wir dem Rhein folgend auf 1500 Ft. durch die



Kontrollzone von **Köln-Bonn** dürfen. Nach einem kurzen Rückcheck beim Turm wird uns die Genehmigung erteilt. Wow, das ist super! Wir gleiten in niedriger Höhe an **Bonn** vorbei immer brav über Vater Rhein, dann erfolgt der Frequenzwechsel zum Tower und wir bekommen unseren Transpondercode für den Durchflug der Kontrollzone. Der Flughafen liegt zur rechten und dann zieht links schon der Dom vorbei. Hinter **Leverkusen** geht es nordöstlich nach **Dortmund**.



Papiere nicht vergessen!

in **Dortmund** gibt es kein Cafe im GA -Terminal. Also muss man das Gebäude verlassen, um im Passagierterminal einen Kaffee zu trinken und den nächsten Leg zu planen. Wenn man wieder zum Flugzeug zurückkehren möchte, ist das Mitführen der Papiere sehr empfehlenswert. Nach der Überwindung derartiger Luftfahrthindernisse setzen wir den Flug über die norddeutsche Tiefebene fort. An **Papenburg** und der Meyerwerft vorbei fliegen wir entlang dem Dollart und über das VW-Werk in **Emden** zur westlichsten Insel **Borkum**. Der Plan auf der Insel zu übernachten muss leider aufgegeben werden, da das gute Wetter noch mehr Touristen auf die Inseln gelockt hat und alle Hotels auf den Inseln ausgebucht sind. Nach ein paar Telefonaten ist das geklärt und wir fliegen mit einem kurzem Stopp auf **Juist** nach **Norddeich**, wo wir übernachten.

Dienstag, 24.7.2012

Wie viele Inseln

braucht man um ruhig schlafen zu können?

Gestern Abend haben wir Hering zum Abendessen gehabt und noch nicht gewusst, dass wir bis **Görlitz** dabei bleiben werden. „Welche Inseln fliegen wir an und welche nicht?“ fragt Detlef und hofft auf meine Vernunft. „Wenn wir nicht alle anfliegen, zumindest die ostfriesischen Inseln, werden wir uns das für den Rest unseres Lebens vorwerfen“ antworte ich zwischen zwei Bissen Hering. Aber Detlef kann man mit solchen Kinkerlitzchen nicht aus der Ruhe bringen, also ist das auch geklärt. Für heute ist der Plan: **Nordeney, Baltrum, Langeoog, Wangerooge** und zum guten Schluss **Helgoland** mit Ziel **St. Peter Ording**.



In der Ruhe liegt die Kraft

Es macht wirklich Spass im Norden zu fliegen, auf den Inseln gibt es ein noch nie so erlebtes Nebeneinander von allgemeiner Luftfahrt und Tourismus. Auf **Wangerooge** parken die Maschinen in drei Reihen zu jeweils ca.15, hier ist wirklich Betrieb und die Flugleiter sind alle durch die Bank souverän in ihrer freundlichen und kompetenten Art. Das wünscht man sich überall.

Auf **Wangerooge** machen wir noch eine Mittagspause. Ab 15 Uhr local ist ein Start wieder erlaubt.

Wasser hat keine Balken

Schliesslich gibt es ja Schwimmwesten.

An dem Leuchtturm **Roter Sand** vorbei geht es zur einzigen deutschen Hochseeinsel **Helgoland**. In knapp 1200 Ft. machen wir den Sprung von knapp 50 km. Detlef setzt die Dimona punktgenau auf die Schwelle und die kurze Piste reicht für die KYSI locker aus. Sorgen haben wir uns auch mehr

wegen der Möwen gemacht, die wirklich erst im allerletzten Augenblick zur Seite weichen.



Aufgrund der Steuerbefreiung lohnt es sich auf der Insel zu tanken und Tabak, sowie Alkohol zu kaufen.

Die Insel war Schauplatz der grössten nicht atomaren Explosion von Menschenhand und wurde nach dem Krieg mit nüchternen Zweckbauten wieder neu aufgebaut.



Hier regeln Ampel auch den Luftverkehr. (oben)

Beim Abflug präsentiert sich Helgoland in voller Schönheit. (links)

Duis aute in voluptate velit

Genug für Heute

oder irgendwann muss auch mal Schluss sein.

Anruf bei der Hotelreservierungszentrale. „Wir brauchen zwei Einzelzimmer in **St. Peter Ording**“
Stille am anderen Ende. „Wir haben nur noch zwei Zimmer in Schleswig-Holstein in Dagebüll.“
Erst mal gucken welcher Flugplatz in der Nähe von **Dagebüll** liegt. Aha **Leck**, noch nie gehört. Der
Bottlang gibt Auskunft über die Telefonnummer des Platzes. „Super Dimona sucht Asyl für eine
Nacht.“ „Wann kommt ihr denn“, lautet die Rückfrage. „Na, so gegen 19:00 Uhr local.“ „Geht klar,
dann kann ich noch was essen und komm dann raus“. Wir sind gerettet. Ein kurzer Sprung von 50



km zum Platz und die KYSI steht sicher auf dem Gelände des ehemaligen Fliegerhorst im Schutze von FlaRak. gleich nebenan. Die Kollegen von der Sportfluggruppe Leck e.V. opfern ihren Feierabend und bringen uns auch noch ins Hotel nach Dagebüll. Danke dafür.



Der Horizont verschwimmt.



Mittwoch 25.7.2012

Auf der Nordschleife

lässt man uns einfach nicht zu Wort kommen.

Wir fliegen von **Leck** nach **Husum** um zu tanken. Dann geht die Route über **Föhr** südlich an **Sylt**



vorbei Richtung **Flensburg**. Von der Flensburger Förde geht es über die Schlei nach **Kiel**. Wie immer wollen wir uns auf FIS Frequenz anmelden und Verkehrsinformationen erbitten, aber die Frequenz ist total überlastet und man kommt einfach nicht durch. Das von der FIS Bremen betreute Gebiet erstreckt sich allerdings auch über ganz Norddeutschland. Wir halten trotzdem Hörbreitschaft. Das Marineehrenmal mit dem davor aufgebauten U-Boot der Kriegsmarine ist der Absetzpunkt für den Kurs Süd-Ost. Wir werden in **Grube** zwischenlanden, tanken und die Plätze tauschen.



Fehmarn im Hintergrund mit Fehmannsundbrücke

Ein langer Schlag nach Rügen.

Wir suchen das Holstenstor und die FIS sagt Danke.



Von der Fehmarnsundbrücke folgen wir dem Küstenverlauf bis zur Hansestadt **Lübeck**. Im Kreis über der Stadt ist der alte mittelalterliche Kern gut auszumachen. Ich will das Holstenstor fotografieren und realisiere fast zu spät, dass wir das falsche Tor im Visier haben. Das wird schnell korrigiert und wir verlassen Lübeck Richtung **Wismar**. Auf dem Flughafen Lübeck will eine grössere Urlaubermaschine starten. Der FIS bittet uns für den Start, den Luftraum freizumachen und wir folgen gerne dieser Bitte. Der Kontrollor bedankt

sich freundlich und wir drehen nach dem Start des Airbusses auf unseren Kurs zur Küstenlinie. Dieser folgen wir und erleben **Wismar**, **Kühlungsborn**, **Rostock** und **Zingst** von oben. Ich nehme Kurs auf **Bergen** auf Rügen. Wir sind müde und ausgelaugt und werden mit ca. 560 km unsere längste Tagesetappe machen.

Lübeck (oben links) Rostock (unten)

Für das sichere Abstellen der Maschine mit den notwendigen Sicherungen haben wir schon Routine entwickelt. Die gewonnene Zeit nutzen wir für das übliche Suchen nach einem Hotel. Heute mieten wir noch einen Mietwagen, um mehr von der Insel sehen zu können. Die Fahrt geht nach **Prora**, ein ehemaliges KdF-Seebad aus den 40-er Jahren. Der Gebäudekomplex hat eine Länge von einem Kilometer und wirkt auf mich bedrückend. Danach fahren wir nach **Binz**, einem wunderschönen Seebad mit einer typischen, irgendwie britischen Seebad-Architektur. Wir essen zum Abendessen... Hering!



Anflug auf Bergen /Rügen
(links)

Donnerstag, 26.7.2012

Kap Arcona, Raketen und dann Oder-Neisse, oder?

Gerne hätten wir einen Tag Pause gemacht,
doch die Wetterlage macht uns VFR-Fliegern



einen Strich
durch die
Rechnung.
Xerxes
schwächelt und



Überentwicklungen machen den Weg nach Süden in den nächsten
Tagen schwieriger. **Peenemünde** möchten wir auf jeden Fall noch
mitnehmen. Doch was ist das Ziel danach? **Strausberg** oder **Görlitz**?
Berlin kennen wir beide zur Genüge und so beschliessen wir nach
Görlitz zu fliegen. Die KYSI glänzt heute ganz besonders, hat sie
doch einen Spritzer Fit ins Waschwasser bekommen, ein Mittel auf das
Volker von nun an schwören wird. Nach dem Start drehen wir nach
Norden. Schnell ist das **Kap Arcona** in Sicht. Unter uns die

berühmten Kreidefelsen von Rügen. Wir passieren in der Luft die Orte, die wir gestern mit dem
Auto besichtigt haben und landen nach kurzem Flug in **Peenemünde**. Interessiert besichtigen wir
das Informationszentrum und nehmen uns dafür zwei Stunden Zeit. Auf dem Flug nach Süden

folgen wir der Oder-Neisse-Linie, die eine
direkte Konsequenz des Krieges ist. In
Eisenhüttenstadt tanken und wechseln wir
wieder. Über **Bad Muskau** kreisen wir und
ich suche die ausgebrannte Ruine des
Schlosses



von Fürst Pückler, so wie ich sie von einem
Besuch 1991 in Erinnerung hatte, aber ich

finde sie nicht. Es gibt keine Ruine mehr,
das Schloss ist 2011 nach langjähriger
Arbeit wieder hergestellt worden. Weiter
geht es über die Tagebaugelände der
Oberlausitz bis wir endlich im Anflug auf
Görlitz sind. Nach der Landung kümmert
sich der Flugleiter sehr um uns und
organisiert Taxi und Hotel. Die KYSI wird
heute extra gesichert, denn es steht eine



mächtige Gewitterzelle im NW des Platzes. Detlef und ich kannten beide **Görlitz** noch nicht und
waren sehr neugierig auf die im Krieg nahezu unzerstörte und jetzt wunderschön wieder hergestellte
Stadt. Wir wurden auch nicht enttäuscht, **Görlitz** hat uns mit seinen schönen Häusern und den
netten in den Hinterhöfen versteckten Restaurants und Weinstuben sehr gefallen.



Freitag, 27.7.2012

Heimwärts

im Dunst, dafür mit einem Lächeln von Karl-Theodor.

Morgens nutzen wir die Zeit für einen Spaziergang durch die Innenstadt von **Görlitz**. Ich mache noch einige Aufnahmen und dann bringt uns das Taxi zum Flughafen. Die KYSI hat die Nacht gut überstanden.



Das Gewitter hatte sich weiter nördlich entladen. Nach der Morgenwäsche - natürlich wieder mit Fit - ist die Dimona bereit für den letzten Reisetag. Heute soll es über **Pirna** nach **Bayreuth** gehen und von dort über **Vilshofen** zurück nach **Unterwössen**. Leider ist die Sicht heute sehr schlecht, das schöne Elbtal ist fast im Dunst verschwunden. So verzichten wir auch darauf über **Dresden** durch



die Kontrollzone zu fliegen. Schade, vielleicht beim nächsten Mal. In **Bayreuth** tanken wir noch mal, beim Bezahlen lächelt Baron von Guttenberg von der Autogrammwand und fällt gar nicht weiter auf zwischen den anderen verblichenen Promis. Wir lächeln auch und freuen uns über die billigsten Landegebühren der ganzen Reise. Von **Bayreuth** geht es mit einem leichten Schlenker an **Regensburg** vorbei zum letzten planmässigen Zwischenstop in **Vilshofen**. In **Straubing** werden

gerade die Zelte für das Gäubodenfest aufgebaut. Ein Eiskaffee kann die drohende Überhitzung noch abwenden und nach dem Start geht es vorbei an der längsten Burg Europas in **Burghausen** mit Kurs auf den Chiemsee. Freitag Nachmittag um 13 Uhr 40 UTC landen wir nach fast dreitausend Kilometern wieder auf dem Heimatflugplatz. Wir danken der SGSM für das grosszügige Überlassen der Super Dimona und ich danke Detlef für eine schöne Flugwoche, die alle Erwartungen übertraf. Gerne wieder.

Text und Fotos: **Volker Füssmann**

Und was gab es 2012 sonst ?

Bei der SGSM

Hauptversammlung

- Trotz kurzfristiger Statusänderung des 1. Vorstandes Till Frohnmüller vom aktiven zum passiven Mitglied, kandidiert der bisherige Vorstand als Block für eine weitere Amtszeit.
Der alte Vorstand wurde mit 9 Ja-Stimmen und 5 Enthaltungen für weitere 2 Jahre im Amt bestätigt.

Mitglieder

- Ein Nachtrag zu 2011
Zu unseren 2011 erwähnten 2 neuen Anwärtern Max Galler und Philipp Kudelka, kam noch ein dritter Anwärter, Philipp Stahl hinzu.
- Bei der SGSM sind derzeit 22 Mitglieder als aktiv gemeldet.



Internet

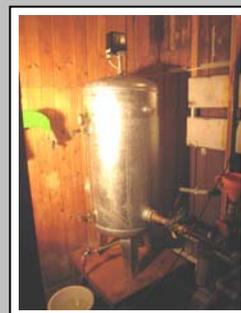
- Die SGSM hat einen neuen, zeitgemäßen Internetauftritt.
<http://sfgsiemens.wordpress.com>

Flugzeuge

- Die ASW 20 (D-2020) wurde neu lackiert (PU-Lack)

Halle

- Der Wasserspeicher (Baujahr 1958) in der Halle hat nach 54 Jahren seinen Geist aufgegeben und wurde erneuert.



Und am Flugplatz

- **Unser Paul schleppt nicht mehr.**
Paul Möller hat als langjähriger Schlepppilot und Betreuer der Elektrowinde bei der DASSU viele Piloten sicher in die Luft gebracht.
2006 konnten wir seinen 7000sten F-Schlepp feiern
Nun ist er im Juli verstorben.



- **Satzungsänderung bei der DASSU**
Die Vorstände, die bisher keine Vereinsmitglieder der DASSU waren, sind nunmehr Vereinsmitglieder ohne Stimmrecht. Diese Regelung bringt versicherungstechnische Vorteile.
Der Grund ist das Gerichtsverfahren gegen den ehemaligen Vorstand Ali Sieger. Er war beschuldigt worden, zu Gunsten des Vereins Sozialversicherungsbeiträge von Gastfluglehrern hinterzogen zu haben.
Das Verfahren endete mit einem Freispruch.

Historische Rarität oder Schrott?

Inmitten von Abfall, der in einer Schubkarre hinter unserer Unterkunft zum Abtransport bereit steht, liegen zwei verstaubte Blechkästen. Bei näherer Betrachtung entpuppen sie sich als eines der ersten für den Segelflug entwickelten Funkgeräte. Es dürfte vermutlich zu den letzten noch existierenden Exemplaren gehören.



SFG 4/59 Bodenstation



SFG 4/59

Dieses Gerät und der Zusatz für die Bodenstation wurde von Mitgliedern der SGSM, damals noch SSGM (Siemens Segelfluggruppe München) zwischen 1956 und 57 entwickelt und dann unter der Bezeichnung SFG 4/59 zur Vermarktung der Fa. Walter Dittel Luftfahrtgerätebau Landsberg überlassen.

Aus diesem Funkgerät entwickelte Dittel einige Jahre später dann sein erstes eigenes Gerät mit der Bezeichnung FSG 6/63



Das Nachfolgegerät FSG 6/63

Das derartige Raritäten wie das SFG 4/59 nicht in den Müll sondern ins Museum gehören, dürfte wohl allen klar sein.

Aus diesem Grunde habe ich das Gerät dem Müll entrissen und Mitte August beim „Deutschen Segelflugmuseum“ auf der Wasserkuppe, nebst der Geschichte (SFG 4/59, ein Funkgerät für den Segelflug) und der dazugehörenden Urkunde, abgegeben. Diese Urkunde, den „Oskar-Ursinus-Preis“, den die SSGM damals für die Entwicklung des Funkgeräts bekam, hatte Dieter Böttcher bereits vor einigen Jahren vor der Vernichtung gerettet.



Theo Rack

Welche Freude man bei engagierten Menschen auslösen kann, war deutlich an der Reaktion des Vorstands des Museums, dem 90-jährigen Theo Rack, zu sehen. Mit großer Begeisterung nahm er das Funkgerät entgegen und zeigte mir, in welcher Vitrine es seinen Ehrenplatz erhalten sollte.

Genau dieses Gerät, das erste einer Baureihe, fehlte bisher noch in der Sammlung.

Hans Limmer

SFG 4/59 ein Funkgerät für den Segelflug

Am 10.12.1953 veröffentlichte die Bundesanstalt für Flugsicherung ein „Vorläufiges Pflichtenheft für UKW-Segelflug-Funkgeräte.“

Walter Freter (Elektronik) und Helmut Seitz (mechanischer Aufbau) von der „Siemens Segelfluggruppe München“ (SSGM) begannen 1956 mit der Entwicklung eines entsprechenden Flugfunksprechgerätes für Segelflugzeuge. Gegen Ende 1957 war es dann soweit und die ersten Erprobungen auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld in München konnten erfolgen.

Als Mitarbeiter von Siemens ist man natürlich verpflichtet, auch ein privat entwickeltes Gerät, das in den eigenen Arbeitsbereich fällt, zuerst der Firma anzubieten. Da aber keine hohen Stückzahlen zu erwarten sind, gibt Siemens das Gerät am 8.4.1959 zur Vermarktung durch die SSGM frei.



Helmut Seitz

Walter Freter



Der Lufttüchtigkeitsnachweis wurde durch das Luftfahrtbundesamt am 19.10.1960 erteilt.

Vom Walter Dittel Luftfahrtgerätebau Landsberg am Lech wird das Funkgerät übernommen und unter der Bezeichnung SFG 4/59 in Serie hergestellt.

Das Funkgerät mit Zubehör wurde für
DM 1.315,- Bordstation (SFG 4/59)
DM 1.515,- Bodenstation (SFG 4/59)
am Markt angeboten.



am 8.11.1960 aus der Hand des damaligen Bundesminister für Verkehr Hans-Christoph Seebohm den mit DM 5000,- dotierten Oskar-Ursinus-Preis 1959 entgegennehmen.



Für die Entwicklung des Flugfunksprechgerätes konnte der Vorstand der „Siemens Segelfluggruppe München“ (SSGM) Dr. Dr. Götz Scherff

HIERMIT VERLEIHE ICH
AUF GRUND EINSTIMMIGER ENTSCHEIDUNG DES PREISGERICHTS

DER

SIEMENS-SEGELFLUGGRUPPE MÜNCHEN

DEN VON MIR FÜR DAS JAHR 1959 GESTIFTETEN, VON DER
WISSENSCHAFTLICHEN GESELLSCHAFT FÜR LUFTFAHRT E. V.
UND DEM DEUTSCHEN AERO-CLUB E. V.

AUSGESCHRIEBENEN

OSKAR-URSINUS-PREIS

DER PREIS WIRD FÜR EINEN VORSCHLAG ZUR UNFALLVERHÜTUNG
IM MOTORSPORTFLUG ZUERKANNT, DA DIE PREISGEKRÖNTE ARBEIT
EINEN WERTVOLLEN UND ERFOLGVERSPECHENDEN BEITRAG
ZUR ERHÖHUNG DER FLUGSICHERHEIT
UND DER UNFALLVERHÜTUNG DARSTELLT.

BONN, DEN 8. NOVEMBER 1960

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR



Hees

Wie doch die Zeit vergeht!

Ein Rückblick auf 50 Jahre aktiver Vereinszugehörigkeit

Mit Mitgliedern der Siemens-Segelfluggruppe hatte ich bereits 1954 bei einem Besuch des „Augsburger Vereins für Luftsport“ (AVL) auf dem Oberwiesenfeld den ersten Kontakt. Als ich dann am 1. März 1962 bei Siemens als Jung-Ingenieur anfang, wurde sofort mit dem Vorstand der SGSM Kontakt aufgenommen.

Ja bei uns, bekam ich als erstes zu hören, nehmen wir nur im Herbst, also vor der Winterarbeit neue Mitglieder auf und die können dann bei fleißiger Teilnahme am Werkstattbetrieb lernen, wie man Segelflugzeuge baut. Segelfliegen ist nämlich nicht nur.....usw.

Erst als ich ihm erklären konnte, dass im Augsburger Verein für Luftsport, dem ich 1952



beigetreten war für Neulinge 200 Arbeitsstunden vor dem ersten Flug gefordert wurden und daß ich ja einiges an Werkstatterfahrung mitbringe, wurde er etwas zugänglicher.

Du kannst dir ja mal den Werkstattbetrieb ansehen, was aber nichts daran ändere, daß du frühestens im Herbst wieder einen Aufnahmeantrag stellen kannst. Für heuer ist die Arbeit schon fast erledigt

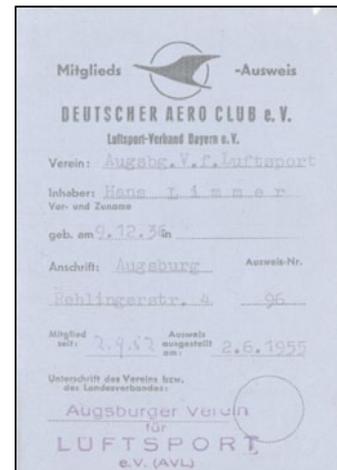
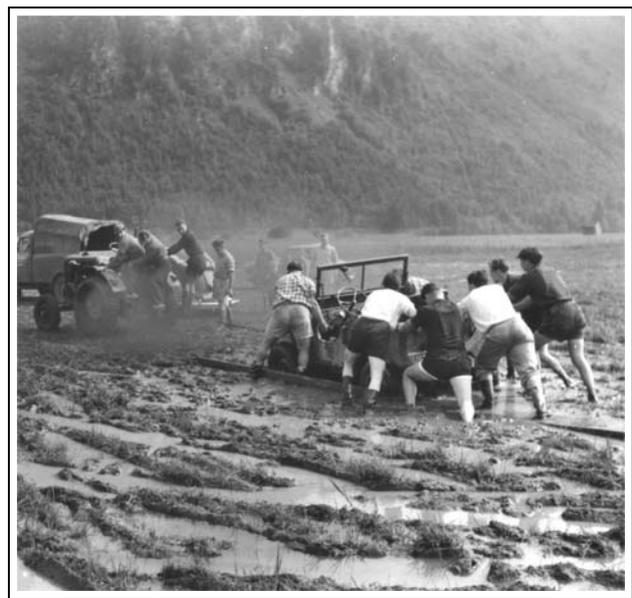
wurde mir mitgeteilt.

In einem VW Bus (34 Ps), den die Siemens-Fahrbereitschaft ausrangiert und der SGSM überlassen hatte, ging es am drauffolgenden Wochenende nach Unterwössen.

Den Platz kannte ich bereits, da ich 1954 mit dem Augsburger Verein dort als Helfer durch die Sumpfwiesen gewatet bin.

Schnell war klar, daß die noch zu leitende Arbeit von meinem Gesprächspartner sehr optimistisch eingeschätzt worden war. Der Bergfalke II (D-1500) war zwar schon einsatzbereit aber an den beiden anderen Flugzeugen des Vereins, einer Ka 8 (D-1616) und einem L-Spatz (D-1414), war noch einiges zu tun.

Bei der Heimfahrt wurde ich dann gefragt ob sie mich das nächste Wochenende wieder abholen und mit einplanen könnten, was ich natürlich bejahte.



Während in der Werkstatt die restlichen Arbeiten unter der Aufsicht des 2.Vorstands, Werkstattleiter und Fluglehrer Helmut Seitz weitergingen, wurde bereits geflogen und der gerade überholte Bergfalke wieder für einen weiteren Werkstattaufenthalt vorbereitet.



Damit der Vogel, der einzige Doppelsitzer des Vereins, wenigstens bis zum Herbst wieder in die Luft gehen konnte, wurde jede Hand gebraucht und das war mein Glück. Ich durfte also entgegen der Regel meinen Aufnahmeantrag bereits im April, der dann rückwirkend zum 1.März genehmigt wurde, stellen und über den Sommer regelmäßig die Werkstatt besuchen.



Der Startwagen und die wieder aufgebaute D-1500

Am 9. September 1962 um 15⁴⁴ Uhr war es dann soweit. Ziemlich genau 10 Jahre (2.9.1952) nach meinem Eintritt beim Augsburgers Vereins für Luftsport begann die Fliegerei in Unterwössen, natürlich auf der wiederaufgebauten D-1500.



solchen Tag? Da die Bergfalken am Platz ausgestorben sind, nimmt man eine ASK 13, hängt sich um 15⁴⁴ Uhr an die Winde, natürlich wie damals mit Fluglehrer, und genießt die Erinnerung.



Bei einem Schulflug betätigte der Schüler nach dem Start anstelle des Ausklinkknopfs den Notabwurfknopf für die Haube. Bevor diese wegfliegen konnte, erwischte der Fluglehrer (Norman Dix) sie und konnte sie festhalten. Da er beide Hände dazu brauchte, musste nun der Schüler die Landung durchführen. Der hielt sich trotz des schlechteren Gleitwinkels an die vorgeschriebene Landeinteilung. Norman, der mit dem Festhalten der Haube vollauf zu tun hatte und zusätzlich durch eine stark blutende Platzwunde am Kopf behindert war, bemerkte dies zu spät und konnte nicht mehr rechtzeitig eingreifen. Das Ergebnis war eine Baumberührung beim Einkurven und somit eine unsanfte Landung im Auwald. Bis auf die Schramme am Kopf von Norman, die ihm die Haube bereits beim versuchten Abwurf verpasst hatte, entstieg beide Piloten dem doch sehr ramponierten Flugzeug unversehrt.



Seit dem 9. September 2012 kann ich somit auf 50 Jahre Segelflug in Unterwössen zurückblicken und was tut man an einem



1964 Die Platzweiterung beginnt

Die Lösung für uns war also die Westseite des Hallenneubaus als Rückwand für den Bau eines Vereinsheimes mit vielen Betten zu nutzen.

Selbstverständlich wurde bei der Bauausführung nur an die Vereinsmitglieder gedacht. Wäre doch gelacht wenn man einem Elektroingenieur nicht auch das Bauhandwerk beibringen könnte und wenn nicht, dann ist er immer noch als Handlanger zu gebrauchen.

In den Jahren 1964 bis 1966 wurde aus einem Sportverein für den Segelflug also ein Bauunternehmen. Die Fliegerei war in dieser Zeit nur eine, sich negativ auf die Arbeitsleistung am Bau auswirkende Randerscheinung.

Das Ergebnis waren 13 Betten mit je drei Stockwerken, also 39 Schlafgelegenheiten.

Neben den angenehmen Seiten der Fliegerei erinnert man sich dabei auch an so manch anderes.

Das Übernachten in Unterwössen wurde in den 60er Jahren zum Problem. Der Fremdenverkehr nahm immer stärker zu und diese Gäste blieben alle eine Woche. Wir dagegen kamen nur am Wochenende und dann mußten 10 bis 15 Mann untergebracht werden. Zwar hatte Liesel Bachmeier immer ein Zimmer für uns reserviert, in dessen drei Einzel- und einem Doppelbett wir dann mit manchmal acht Mann übernachteten, aber auf die Dauer war das keine Lösung. Unser Mitglied Dr. Dr. Götz Scherf war zu dieser Zeit geschäftsführender Vorstand der DASSU und organisierte mit viel Geschick und Einsatz die Verschiebung des Fluggeländes nach Westen und den Neubau einer Halle.



Hans Limmer Matthias Nährlich
Eike Schemmel Gustl Leyendecker
Heinrich Kraft



Eine Walze für Planierungsarbeiten kann man einsparen
man hat ja einen Balken und die Muskelkraft
der Vereinsmitglieder



1962 standen für 46 Piloten 3 Maschinen (4 Sitzplätze) zur Verfügung. Zwar wurde in der Folgezeit (1966) die Mitgliederzahl auf 40 beschränkt und eine Warteliste für Aufnahmekandidaten eingeführt, aber mehr als 2, maximal 3 Platzrunden am Tag gab es nie. Das Fliegen wurde als Belohnung für die vielen notwendigen Werkstattstunden angesehen und ein Streckenflug mit unserem Leistungsflugzeug, dem L-Spatz D-1414 war eine besondere Auszeichnung.

1968 Neubau des L-Spatz D-1114



Gustl Leyendecker Heinrich Kraft Wolfgang Engler
Harald Oberhuber Eike Schemmel Hans Limmer

und das Ergebnis



Als beim Bau der Schlitzverkleidung uns an einem Wochenende das Material ausging, wurde die alte Strickjacke des DASSU Werksattleiters Toni Träger als Ersatzmaterial für gut befunden und mit eingeharzt. Selbstverständlich haben wir uns eifrig an der wochenlangen Suchaktion nach diesem guten Stück beteiligt. Die Bemerkung eines älteren Mitglieds *„vergolden wollt ihr ihn womöglich auch noch“* war dann der Anlaß, daß der Knüppel wieder ausgebaut und bei Siemens vergoldet wurde. Unsere Freude über den vergoldeten Knüppel bekam aber bald einen Dämpfer als der Bauprüfer ihn entdeckte und mit der Begründung *„der kann euch beim Fliegen blenden“* eine Übermahlung forderte.



Helmut Seitz

Für einige der älteren Mitglieder war es deshalb nicht einfach zu akzeptieren daß Gustl Leyendecker und ich mit unserem Drang zum Streckenflug als Konkurrenz auftraten. Ihre Bemerkung *„wenn ihr auf Strecke gehen wollt, dann baut euch doch einen Vogel.“* war der Anlass für die jüngeren Vereinsmitglieder zum Aufbau des Mitteldecker L-Spatz D-1114.

Natürlich wurde unser Tun im stillen ständig überwacht, der Bauprüfer, Kurt Bilzer, Ehrenmitglied bei der SGSM gehörte ja auch zur älteren Generation. Deswegen wurde von uns aller Ehrgeiz in die Ausführung gelegt und versucht, dem Vogel ein besonderes Gesicht zu geben. Der Vierecksverband der Rumpf Oberseite wurde 3-eckig. Sitz, Cockpit- und Schlitzverkleidung waren aus GFK und die Haube stammte von der SF 27.

Unsere Drang zum Streckenflug hatte sich in den arbeitsreichen Jahren bis 1969 noch verstärkt. Bis dahin gab es noch keine 1000 Piloten, die das „Gold-C“ tragen durften. Eines davon, sogar mit einem Diamanten, besaß unser Altmeister Helmut Seitz und in diesen Club wollten Gustl Leyendecker und ich auch aufsteigen. Die Nummer 1000 war es dann bei uns nicht, aber mit der Nummer 1187, verliehen am 8.2.1971, war ich auch zufrieden. Natürlich durften wir unsere Auszeichnung auch mit dem Zielstreckendiamanten schmücken, die erforderlichen 300 km hatten wir ja schon mehrmals erfliegen. Zu unserem Ziel, die Gold-C mit drei Diamanten, fehlten also nur noch die 500km freie Strecke und die 5000m Startüberhöhung.

1969 erlitt unser L-Spatz D-1414 einen Total-schaden. Rüdiger Zucker hatte am Rechen-berg eine Baumberührung. Außer einer Fleischwunde am Arm überstand er den Ab-sturz unbeschadet aber der Vogel taugte nur noch zu einem Gedenkfeuer.



das Ende der D-1414

1971 schaffte sich der Verein als Ersatz für den L-Spatz das erste Kunststoff- Segelflug-zeug, einen Phöbus-B1 (D-3000) an, der pünktlich zum Saisonbeginn geliefert wurde.

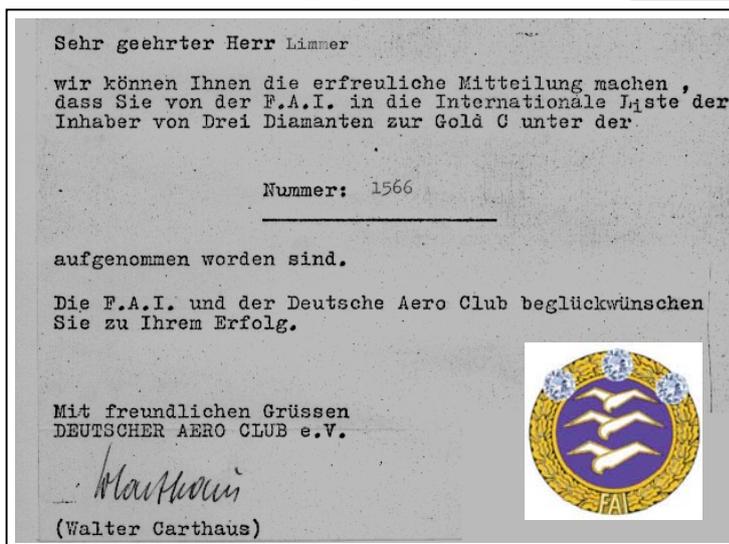
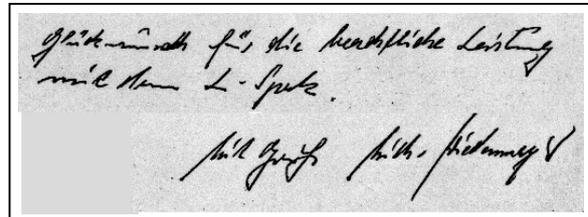
Schon nach den ersten Flügen war klar, dass im Streckenflug damit eine erhebliche Leistungssteigerung erreicht werden kann. Als neue Spitzenmaschine des Vereins wurde er aber nur widerwillig uns nachdrängenden Piloten zur Verfügung gestellt. In meinem Flugbuch stehen z. B. gerade mal 2 etwas verlängerte Platz-runden für das Jahr der Anschaffung.

So ähnlich war es auch bei Gustl Leyendecker. Am 11.07.71. platzte ihm der Kragen und nach einer lebhaften Diskussion konnte er sich durchsetzen. An diesem Tag schaffte er ein Dreieck von 528 km.

Der Freude über das erste 500 km Dreieck im Verein und über das neue, leistungsfähige Flugzeug folgte am 30.07.71 das Entsetzen über den tödlichen Unfall von Helmut Seitz. Beim Versuch ebenfalls die 500km zu schaffen, streifte er am Pendling das Seil der Materialeiseil-bahn, vor der er uns immer gewarnt hatte.

Unsere besten Flugzeuge waren nun wieder die K8 D-1616 und der Spatz D-1114. Wenn einem nichts anderes zur Verfügung steht, muß man sich halt mit dem begnügen, was greifbar ist und die 1114 hatte mir ja bisher zu etlichen wunderschönen Flugerlebnissen verholfen.

Am 23.5.1972 war es dann soweit. Als zweiter im Verein und als dritter in Unterwössen schaffte ich auch ein Dreieck von 528 km und damit den Diamanten für die freie Strecke. Die Anerkennung durch den offiziellen Auswerter des Fluges, Michael Wiedemeier, meinem, fliegerischen Idol aus den Augsburger Jahren hat mir dann besonders gutgetan.



Was nun noch fehlte , waren die 5000m Startüberhöhung und da nirgends Erfahrung über die Föhn-fliegerei abgegriffen werden konnte, mußte sie selbst erfolgen werden. Innsbruck war damals der Platz, zu dem bei Föhntagen über Nacht bis zu 140 Maschinen an-reisten, die dann mit 4 Winden in die Luft katapultiert wurden. In diesen Pulk reihten auch wir uns ein und nach einer Lernphase konnte ich am 16.11.1974 die er-forderliche Höhe in mein Flug-buch eintragen.

Das Ziel, die Gold-C mit drei Diamanten war erreicht und wurde unter der Nummer 1566 in die Internationale Liste aufgenommen.

50 Jahre sind seit den Anfängen also vergangen und einiges hat sich in dieser Zeit verändert.



Die Firmensportgruppe von einst hat sich zu einem, für alle zugänglichen, eigenständigen Verein entwickelt. Die Mitgliederzahl von damals hat sich annähernd halbiert und die Sitzplätze in den Maschinen haben sich verdoppelt. Aus den 3 einfachen Flugzeugen des Holzzeitalters sind 6 schnittige, leistungsfähige Kunststoffmaschinen geworden, die den erforderlichen Arbeitsaufwand auf ein erträgliches Maß einschränken und das Vereinsvermögen wurde in diesem Zeitraum um ein vielfaches gesteigert.

Auch beim Fliegen gab es Veränderungen. Die Jagd nach den Diamanten ist in Vergessenheit geraten, obwohl eine 500km Strecke über zwei Wendepunkte auch heute noch ein Meilenstein ist und die 5000m Startüberhöhung fast genauso schwierig wie dazumal zu erreichen sind. Die Streckenfliegerei ist zwar immer noch so beliebt wie damals, aber nicht mehr ein Leistungsabzeichen wird angestrebt, sondern der Eintrag und damit der Vergleich in der Internationalen Liste des OLCs ist das Ziel.

Geändert hat sich auch einiges im Verein, oder besser, bei seinen Mitgliedern. Zwangsläufig brachte damals der Kontakt bei den vielen notwendigen Arbeitsstunden auch die Mitglieder näher zusammen. Neben der Arbeit hatte man auch Zeit zur Diskussion über Ereignisse und anstehende Aufgaben. Die Entscheidungen fielen dann in einer eigens dafür einberufenen Mitgliederversammlung. Wenn auch heute die anstehenden Probleme mit denen von damals nicht zu vergleichen sind, so war dieses Vorgehen, möglichst alle Mitglieder in den Entscheidungsprozess mit einzubeziehen, für das Vereinsleben sehr förderlich. Diese Gemeinschaft die früher zur Ausübung unseres Sportes unabdingbar war, ist heute in diesem Ausmaß nicht mehr erforderlich und damit schwindet das Engagement des einzelnen, wenn er nicht aktiv in laufende Prozesse mit eingebunden wird. Das Stimmrecht der aktiven Vereinsmitglieder war und ist ja nicht nur auf die Hauptversammlung beschränkt.



Das bei den meisten Mitgliedern das Engagement nur schläft, schnell aber durch ein besonderes Ereignis wieder aufgeweckt werden kann, zeigte die Hochwasserkatastrophe vor 10 Jahren (2002). Der geleistete Arbeitseinsatz zur Wiederherstellung unserer Unterkunft ließ keine Wünsche offen.

Es muß ja nicht immer eine Katastrophe sein, die den Anstoß zu gemeinsamen Aktivitäten gibt. Bei etwas Nachdenken und ein klein wenig Engagement ließen sich einige Anlässe zum Feiern und somit zur Förderung der Gemeinschaft finden.



Hans Limmer

Fliegernachwuchs

Der Nachwuchs scheint sich ja ganz wohl zu fühlen, ist auch kein Wunder, wenn die Väter bereits Fluggeräte für sie bauen.

Bei näherer Betrachtung und wenn man die strahlenden Gesichter so sieht, könnte man fast meinen, die haben das gar nicht für den Nachwuchs gebaut

Und einen Beitrag für die Chronik der SGDM liefert der Nachwuchs auch schon ab.



allo,
der Max war so nett und hat meinen ersten Flug dokumentiert. Original Zitat: " Karte und Knüppel klappt schon gut, aber das mit der Luftraumbeobachtung ist noch sehr bedenklich"
O.k. wir haben nicht direkt abgehoben und es war "nur" die LS4 ABER ich hab augenscheinlich Blut geleckt und würd' sagen, dass der Papa langsam darüber nachdenken sollte doch wieder nen Flieger zu kaufen oder was meint Ihr?

Liebe Grüße
Lukas

Es wäre schön, wenn sich einige Vereinsmitglieder ein Beispiel daran nehmen würden!

Der Föhn bläst

Wenn im Herbst der Föhn bläst, werden einige Piloten des AFZ in der Hoffnung auf eine Saisonverlängerung nervös. 2012 war der erste Termin dafür bereits der 26. September und dabei kamen einige km zusammen.

Während die einen ihre ersten Versuche im Föhn unternahmen, erreichten die föhnerfahrenen Piloten beachtliche Strecken. Mit 997 km schrammte Jan Lyczywek knapp an der 1000 km Marke vorbei.



Damit beim nächsten Mal noch ausführlichere Informationen als bisherige zur Verfügung stehen, hat das AFZ einen flugplatzübergreifenden Mailverteiler speziell zum Thema Föhn eingerichtet.

Die Adresse lautet: Foehn@Alpenflugzentrum.de

Wird dieser rege genutzt, stehen allen die verschiedenen Einschätzungen und die gesammelte Wetter-Expertise zur Verfügung.

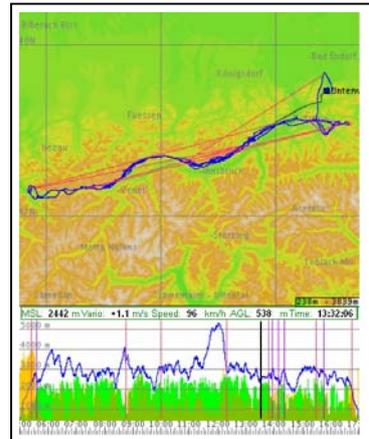
Jan Lyczywek	997,41 km	Antares 18S
Roland Henz	809,42 km	DG 600/18m
Martin Baatz	519,08 km	LS 8/18m
Markus Mueller	485,83 km	Nimbus 2 c
Matthias Schündehütte	159,19 km	Kestrel 17m
Volker Fuessmann	49,13 km	LS 4

das sind 3020,06 km



Neben der Fliegerei schafft es Roland Henz immer, wunderschöne Bilder mit nach Hause zu bringen. Hier seine Kurzbeschreibung aus dem OLC vom Föhnflug am 26. September.

Heute weiter Schlepp zum Rofan. Der Weg zum Arlberg war nicht wirklich schnell, nach der Passquerung ging es erst mal kräftig runter. Zum Glück dann bei Schruns Einstieg in die Welle. Leider gab es zum einen keine für die zu diesem Zeitpunkt sehr feuchten Bedingungen ausreichende Höhenfreigabe für einen Weiterflug on Top, und selbst die mir erteilte Freigabe hat nicht wirklich geholfen, da ich gleich zweimal wieder durch sich schließende Wolkenlücken sinken mußte. Gute Klappen waren heute von Vorteil.... Dann hat es sogar noch danach ausgesehen, als ob der Rückweg über den Arlberg von Regen versperrt ist, zum Glück blieben die



Aufrüsten

Schauer dann doch begrenzt und lösten sich rechtzeitig auf. Insgesamt sehr feuchte Wetterlage heute. Der Weg zurück zum Achensee war unproblematisch, dann Entscheidung zum JoJo, nochmal zum Arlberg, unter der Welle dort zunehmend eklige Turbulenz. Immerhin hier Freigabe bis FL 185, aber so hoch ging es dann doch nicht. Wieder retour und ein Versuch nach Osten weiter zu fliegen, der aber dann an den Loferern endete, nachdem sich die



Warten auf den Sonnenaufgang

Hangwinde und Wellen nicht wirklich an uns warfen. Auf dem nochmaligen Weg nach Innsbruck zusammen mit Jan und Felix die Nordkette schon fast im Regen, der sich aber wieder auflöste. Ich hab dann bei Seefeld "Feierabend" gemacht und gewendet. Danke an Innsbruck für die zahlreichen Freigaben heute, die Lotsen waren heute gut beschäftigt!



Unterwössen 6⁵⁶ Uhr



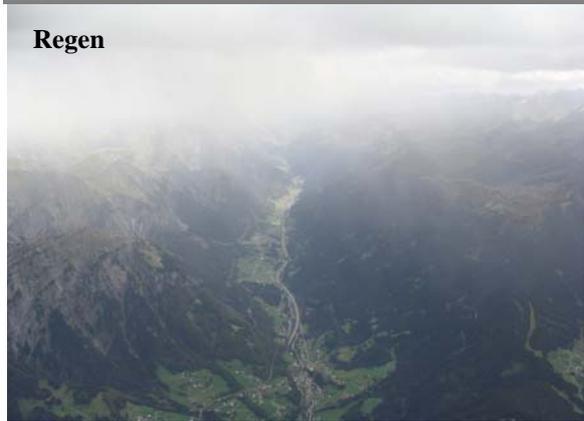
An der Nordkette steigen Jan und ich in der Wellenlinie



Erstes Ziel war die Schweiz

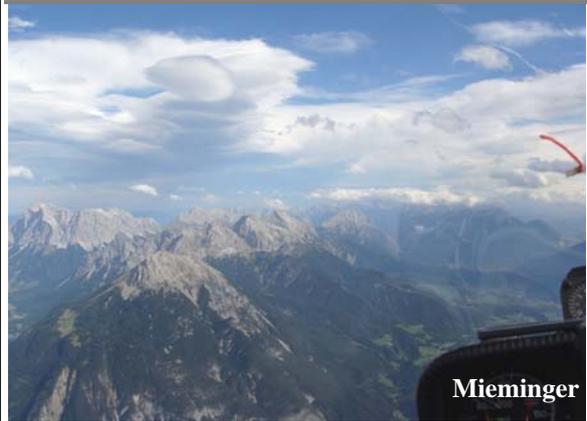


Bei Bludenz



Regen

Kurzzeitig ist der Heimweg versperrt



Mieminger

mit Rückenwind schnell nach Osten



Innsbruck



Lichtschiele



Hat genau gepaßt - Start und Landung exakt mit legalem Sunrise bzw. Sunset, mit 12 Stunden ein langer Flugtag.

Am 20. Oktober

Vorbereitung auf den Winter und 8 Tage später,



am 28. Oktober
gibt er sein erstes
Gastspiel.



72° 2012-10-28 08:18:02:07

“Wir sind dann mal weg“ - Mit der Dimona über den Jakobsweg nach Nordspanien 2012



30.06.–08.07.2012 Hans Schreck und Peter Stahl

Geflogen auf der freundlicherweise zur Verfügung gestellten Super Dimona TC100 der SFG Siemens München e.V.

Galizien mit seiner Hauptstadt Santiago de Compostela ist als Pilgerziel des Jakobswegs wohl am bekanntesten, aber zusammen mit den Nachbarprovinzen Asturien und Kantabriern bietet der Nordwesten Spaniens viel mehr, denn er ist gänzlich anders als der Rest des Landes. Die immergrüne Küste der Biskaya, hochaufragende Küstengebirge und nicht zuletzt die kulinarischen Köstlichkeiten machen das „Luftpilgern“ uns interessant.

Wie es sich gehört, darf eine Pilgerreise nicht frei von Anstrengungen sein. Wir müssen eine gehörige Portion Sitzfleisch mitbringen, denn die Distanz von Unterwössen beträgt schon per Luftlinie über 1.800 km.



Tag 1 Unterwössen – Besançon Thise – Saint Flour – Arcachon

Am letzten Samstag im Juni geht es dann los. Unser Plan ist heute in die Nähe der Atlantikküste zu kommen und dank des guten Wetters sind wir auch früh auf Strecke. Über das Allgäu, vorbei am Schluchsee im Schwarzwald und durch den Baseler Luftraum führt unsere Route zum ersten Zwischenstopp Besançon Thise, zirka 30 Flugminuten hinter der französischen Grenze. Wir melden uns in der Platzrunde per Blindmeldung in Französisch und landen nach 2:30 h Flugzeit auf dem großen Grasplatz.

Hier ist die UL-Szene deutlich in der Überzahl, trotzdem oder gerade deshalb genießt die D-KYSI einige Aufmerksamkeit.



Das Tanken unter US-Flagge (*mon Dieu, pas de tricolore*) ist schnell erledigt und so sind wir bald wieder in der Luft. Über die Stadt und Festung von Besançon geht es weiter Richtung Südwest. In den nächsten 2:30 h fliegen wir über Chalon und Macon im Saône-Tal, dann über Feurs an der Loire bis Saint Flour, wo wir uns vorab telefonisch angekündigt haben. Der kleine Platz liegt an den Ausläufern des Nationalparks Auvergne am Massif Cantal 60 km südlich von Clermont-Ferrand.



Die D-KYSI ist heute das erste Flugzeug und der freundliche Platzwart macht für uns die Tankanlage betriebsbereit.

Zeitlich reicht es heute noch für ein weiteres langes Leg bis an die Atlantikküste. Mit Ziel Arcachon heben wir ab, sinken hinab ins landschaftlich reizvolle Perigeux und folgen dem malerisch verschlungenem Flußlauf der Dordogne über zahlreiche Burgen und Schlösser Richtung Bordeaux.



Die Sonne steht schon recht tief im Westen als wir die Bucht von Arcachon in Sicht bekommen. Etwas ausgelaugt von den insgesamt knapp acht Stunden im Dimona-Cockpit landen wir auf den Flugplatz südlich der Stadt.

Nach dem Betanken und Verzurren bringt uns ein Taxi zum Campingplatz. Es bleibt noch Zeit für einen kurzen Stadtrundgang und ein gemütliches Abendessen an der Strandpromenade.



Tag 2 Arcachon – Santander

Am nächsten Morgen ist das Wetter weiterhin gut. Das Zelt ist schnell abgeschlagen und so geht es frühzeitig mit dem Taxi zurück zum Flugplatz. Eigentlich wollten wir nach San Sebastián im Baskenland weiterfliegen. Leider haben wir nicht rechtzeitig um eine PPR-Freigabe angefragt – diese muß 24 h vorab beantragt werden. Man reicht uns weiter an Iberia, welche den Handlingservice macht. Wenn wir heute landen wollten, würden fast 100 Euro Gebühren fällig. Uns wird klar: hier will man uns und wohl auch keine General Aviation mehr haben. Kurzfristig planen wir am Vorfeld um und beabsichtigen alternativ entlang der Küste der Biskaya bis Santander in Kantabrien durchzufliegen. Nachdem Hans den Flugplan telefonisch aufgegeben hat, starten wir in Arcachon auf das Meer hinaus. Die offizielle Abflugroute führt uns über die größte Wanderdüne Europas, die 108m hohe Dune de Pyla, wo die Gleitschirmflieger wie ein Schwarm Schmetterlinge im Hangaufwind fliegen. Kurz vor der Schutzzone über den Austernbänken drehen wir auf Südkurs und folgen in 1000 Fuß Höhe dem nicht enden wollenden Sandstrand der Côte d'Argent.



Die VFR Route durch die Kontrollzone von Biarritz führt uns an der Küstenlinie direkt am Stadtstrand vorbei, und kurz danach in den spanischen Luftraum. Wir passieren den Flughafen und die Stadt San Sebastián mit den beiden Stränden und gehen auf Westkurs.

Der Stau der feuchten Biskayaluft an der nahen Pyrenäenketten macht sich deutlich bemerkbar. Das Wetter trübt sich zunehmend ein und wir unterfliegen mehrmals Regenschauer im Stau des steilen Küstengebirges, bis an der berühmten Kirche San Juan auf dem Felsen von Gaztelugatxe die Sonne wieder hervorkommt.





Nach knapp zwei Stunden Flugzeit erreichen wir die Bucht von Santander und melden kurz darauf „short final 29“. Beim Verlassen des Flugzeugs ziehen wir die in Spanien geforderten Signalwesten über, bevor wir die D-KYSI auf der Parkposition verzurren. Jetzt lernen wir auch die Tankprozedur in Spanien kennen. Gut dass sich Hans bei der Tourvorbereitung in Deutschland die Umsatzsteuernummer des Flugzeughalters notiert hat, denn diese benötigt der Tankwart für die Abrechnung. Schlussendlich ist in fünf Minuten getankt und danach füllen wir 20 Minuten Formulare aus – Bürokratie sei Dank!

Erfreulicherweise gibt es hier eine Flughafen Buslinie direkt ins Zentrum. Santander, die Hauptsatdt der Provinz Kantabriens, ist Handel- und Bankzentrum und wird stark durch die Architektur der Jahrhundertwende geprägt. Auch führt die nördlichen Pilgerroute des Jakobswegs durch Santander und so trifft man im Zentrum immer wieder auf Pilger und das Symbol der Jakobsmuschel.



Nach einem kurzen Stadtrundgang gesellen wir uns zur Bevölkerung, welche den Sonntag an den schönen Stadtstränden genießt, oder durch den Park des Palacio de la Magdalena, der ehemaligen Sommerresidenz des spanischen Königs Alfonso XIII, schlendert.



Am späten Nachmittag geht es mit dem Bus hinauf zum Campingplatz am Cabo Mayor. Beim Abendessen im Restaurant gegenüber geraten das Publikum und das Personal während des heute stattfindenden Endspiels der Fußball-EM völlig aus dem Häuschen. Der verdiente 4:0 Sieg Spaniens steigert auch unsere Feierlaune, was durch die jetzt recht frische Abendluft nicht einschränkt wird. Und so dauert es noch ein Weilchen bis wir uns im Zelt zur Ruhe begeben können.

Tag 3 Santander – Santiago de Compostela

Nach der kühlen Nacht erwärmen uns die ersten Sonnenstrahlen, bevor es mit dem Bus zum Flughafen geht. CAVOK auf der ganzen heutigen Strecke prognostiziert uns der Wetterfrosch, was uns erlaubt eine nahezu direkte Route über das Küstengebirge nach Santiago de Compostela zu planen. Dennoch geben wir den Flugplan nur bis zum Privatplatz Rozas nördlich von Lugo auf, denn wir erhoffen uns dort einen weniger zeitaufwendigen Tankstopp.

Nach dem Start steigen wir entlang des kantabrischen Küstengebirges auf 5.000 Fuß. Die Gipfel der Picos de Europa überragen uns mit fast 9.000 Fuß Höhe deutlich. Wir genießen den Ausblick und fliegen im Landesinneren entlang der Luftraumgrenze des Nationalparks über die ersten Kämmen des Küstengebirges weiter westwärts.



Oviedo, die Provinzhauptstadt Asturiens, passieren wir südlich und nehmen Kurs auf Lugo. Hier herrscht ozeanisches Klima, und die Berge und Ebenen sind sattgrün. Als wir uns vor dem Einflug in die große TMA Galicia melden, eröffnet uns der Controller, daß unser Zielflugplatz Rozas bis 13:00 geschlossen sei, und das obwohl Hans eine Stunde zuvor mit dem Tower dort telefoniert hatte. Da weder der Grund noch die genaue Öffnungszeit (UTC, LOC?) in Erfahrung gebracht werden kann, routen wir zu unserem Alternate Santiago de Compostela, was der Controller hörbar zufrieden und sofort genehmigt. Nach 2:20 h setzt die D-KYSI auf der Landebahn von Santiago de Compostela auf. Ein Marshaller lotst uns auf die Parkfläche neben dem einzigen Sportflugzeug hier, einer Cessna 337. Mit rudimentärem Spanisch schaffen wir es, noch mehr Formulare als in Santander zur Zufriedenheit des Tankwarts

auszufüllen – welch ein Aufwand für 30 Liter AVGAS.

Nach dem Verzurren und Verpacken der D-KYSI nehmen wir den Flughafenbus ins Zentrum. Laut Google soll es hier einen zentrumsnahen Campingplatz geben, welcher aber mittlerweile ein Parkplatz geworden ist – aufgemerkt: auch die Suchmaschine ist nicht immer aktuell! Ein zweiter Campingplatz ist real und von dort ist die Altstadt auch leicht zu Fuß zu erreichen. Vom Zeltplatz aus geht unser Blick über die Stadt. Nach einer Cerveza besichtigen wir die Altstadt und die Kathedrale, welche über dem Grab des Apostels Jakobs errichtet wurde. Der große Weihrauchkessel Botafumeiro kann spektakulär hoch durch die Basilika geschwenkt werden. Er kommt leider nur an Feiertagen zu Einsatz, oder wenn große Pilgerscharen dies wünschen und dafür einen Obulus entrichten.





Santiago gehört seit dem 11. Jahrhundert neben Rom und Jerusalem zu den wichtigsten Pilgerzielen der Christenheit. Hier vereinen sich die verschiedenen Jakobswege, und die Atmosphäre ist auch an diesem Tag geprägt durch die Vielzahl der alljährlich 200.000 Pilger, welche fröhlich und zugleich erschöpft ihre Pilgerreise beenden. Das Symbol der Jakobsmuschel ist überall zu sehen.

Die kulinarische Spezialität Galiziens sind Meeresfrüchte in allen Formen, wovon wir uns bei aromatischem Pulpo a la Gallega (Tintenfisch) mit ausgezeichnetem Duero Weißwein unter freiem Himmel überzeugen können. Auf dem Nachhauseweg ist der Himmel sternenklar, was uns Hoffnung macht morgen bis zum westlichsten Punkt des spanischen Festlands, dem Cabo Fisterra fliegen zu können (das „Ende der Erde“, N42°55'18“, W09°17'53“). Für viele Jakobspilger endet erst dort mit dem Verbrennen ihrer alten Kleider ihre Pilgerreise, auf dem Camino a Fisterra.



Tag 4 Santiago de Compostela – León

Vielleicht hätten wir am Vorabend nochmals auf die PC-MET Vorhersage schauen sollen. So ist unsere Enttäuschung groß, als schon früh am Morgen Nebelschwaden von der Küste hereinziehen. Binnen einer Stunde sind die Hochhäuser Santiagos bis zur Hälfte eingehüllt. Wir packen schnell die Zeltutensilien zusammen und fahren zum Flughafen.

Nach einem separaten, gründlichen Wetterbriefing am AENA-PC starten wir dann unter Special VFR und sind froh direkt nach Osten aus der Kontrollzone ausfliegen zu können. In knapp 900 Fuß über Grund tasten wir uns unter der fast geschlossenen Wolkendecke dahin. Der Blick zurück bestätigt: das Cabo Fisterra war für uns heute nicht machbar. Rechtzeitig vor dem Anstieg des Geländes auf die 700-900 m hoch gelegene kastilische Hochebene (Meseta) bei Sarria löst sich der Seenebel bzw. die Wolkendecke in der kontinental aufgewärmten Luftmasse mehr und mehr auf, und die Sonne erhellt auch unsere Stimmung.

Ab Ponferrada ist alles CAVOK und wir nehmen Kurs direkt auf León. Kein Flugverkehr im Anflug weit und breit. So gehören die Kontrollzone und die 3000m Bahn uns, bis die Räder der D-KYSI nach 1:20 h den Asphalt berühren. Welcome to León.

Diese 840 m hoch gelegene Stadt ist eine wichtige Station auf dem südlichen „Camino de Santiago“, und wurde unter der Römern gegründet. Ab dem 9. Jahrhundert war sie als Hauptstadt des Königreichs León eine Ausgangsbasis für die Reconquista, die Rückeroberung der iberischen Halbinsel von den Mauren durch die christlichen Könige.

Trotz des nagelneuen Terminals ist León eher ein reiner Charterflugplatz und wir müssen lange auf das Ruftaxi warten, welches uns ins Zentrum bringt. Telefonisch hatten wir vorab ein Zimmer in einer kleinen Privatpension reserviert, welche fußläufig zur Kathedrale und der Altstadt liegt. Die imposante Kathedrale Santa Maria de Regla ist eines der wichtigsten gotischen Bauwerke Spaniens. Nach Abschluß der Renovierung erstahlt die Fassade jetzt in neuer Pracht. Die Altstadt insgesamt beeindruckt durch die einheitlichen Fassaden aus goldgelbem Sandstein, welche das harmonische mittelalterliche Stadtbild prägen.

Unser Rundgang beginnt bei einem kühlen Bier an der Plaza San Martin, führt uns danach einmal rund um die alte Stadtmauer, unterbrochen von einer Pause mit "Rebojo zamorano" (süßes Brötchen) und endet bei herzhaftem Kaninchenbraten und hervorragendem lokalen Rotwein am Abend.



Tag 5 León – Madrid

Vom Zentrum Leóns geht es früh morgens mit dem Stadtbus fast bis zum Flughafen. Am neuen Terminal angekommen stellen wir fest, daß das Flughafenpersonal noch nicht mit „Fluggästen“ gerechnet hat. Zudem liegt das AENA Büro für die General Aviation noch im alten Terminal, was einen Fußweg um den halben Flughafen zur Zahlung der Landegebühren bedingt. Obwohl gleich unterhalb des Büros unsere D-KYSI parkt, müssen wir danach wieder zum neuen Terminal zurück zwecks Gepäckkontrolle – Verbesserungspotenzial wäre gegeben.

Endlich am Flugzeug angekommen, machen wir alles startklar und heben ab in den blauen Morgenhimmel. Über den schachbrettartigen Kornfeldern der kastilischen Hochebene geht es zuerst auf Südkurs Richtung Salamanca, dann nach Südost um dem Luftraum von Valladolid zu vermeiden und weiter nach Madrid. Unser Ziel ist heute der Flugplatz Cuatro Vientos, der aktivste Platz der allgemeinen Luftfahrt rund um Madrid neben den kommerziellen oder militärischen Plätzen von Barajas, Torrejon und Getafe. Die Routen und An- und Abflugverfahren aus der AIP sollte man genau einhalten, denn oft ist in der Kontrollzone Hochbetrieb und zusätzlich Helikopter- und Schulungsverkehr. Auf dem großen Vorfeld stehen weit über 100 Maschinen, vom einfachen SEP bis zum Businessjet ist hier alles vertreten. Die Suche nach einer geeigneten Parkposition für unsere 17m Spannweite stellt ein kleine Herausforderung für das Vorfeldpersonal dar. Schlussendlich findet sich auch ein Plätzchen für uns, aber wir warten doch noch eine halbe Stunde auf den Tankwagen;...hier braucht alles seine Zeit.



Unser Plan, mit der Metro vom Flugplatz in die Innenstadt zu kommen, funktioniert nicht. Die vermeintliche Bahnstation auf der anderen Seite des Flughafens welche der U-Bahnplan zeigt, entpuppt sich nach einem längeren Fußmarsch als reines Zugdepot. Warum auch sollte man einen Flughafen ans öffentliche Netz anbinden? Nun denn, wir sind ja auf Pilgerreise und auf dem Rückweg findet sich dann eine Bushaltestelle an der östlich verlaufenden Zufahrtsstrasse zum Flughafen. Der Bus bringt uns zur einer U-Bahnstation, und bald stehen wir im Herzen Madrids an der Puerta del Sol. Nur zwei Strassenzüge weiter können wir unsere Sachen im gestern vorgebuchten „Cats“-Hostal verstauen, bevor es gilt die Innenstadt von Madrid zu erkunden. Der Plaza Mayor, der Königspalast und die Gran Via sind nur einige Highlights.



Mit Dieter, einem seit mehr als 10 Jahren hier lebenden Freund von Hans, verabreden wir uns am Abend. Als „Insider“ führt uns Dieter durch mehrere Tapas-Lokale wo wir verschiedene Köstlichkeiten probieren, welche wohl nur die Madrilenen kennen. Der Abend wird noch lang, und als wir um zwei Uhr morgens etwas müde zum Hostal gehen, sind die Plätze und Bars an diesem Wochentag noch immer gut gefüllt. Madrilénische Lebensfreude pur.



Tag 6 Madrid (flugfrei)

Heute wird nicht geflogen. Hans erklärt, um auch die kulturelle Seite der Crew zu fördern, sei es in Madrid ein Muss eine der beiden großen Gemäldegalerien zu besuchen (welche Seite der Crew meint er wohl? ☺). So begeben wir uns um Punkt 10:00 ins Museo Nacional del Prado zusammen mit vielen anderen „Kulturhungrigen“, um die Werke der großen Meister der Malerei - Goya, Velázquez, Rubens, Rembrandt, Dürer u.v.a. – im Original zu betrachten. Die Sammlung Thyssen-Bornemisza ist das nächste Mal dran.

Um 13:00 treffen wir uns wieder mit Dieter, der uns netterweise eingeladen hat das ausserhalb liegende Kleinod Chinchón, etwa 45 km südöstlich von Madrid zu besichtigen. Chinchón stellt sich als das wohl „typischste aller spanischen Dörfer“ heraus, hat es doch einen vollständig erhaltenen historischen Dorfplatz (Plaza Mayor) aus dem 15.-17. Jahrhundert, welcher heute noch alljährlich für den Stierkampf als Arena abgeriegelt und genutzt wird. Wir starten unseren Rundgang am Plaza Mayor mit einem Essen (ist in Spanien sehr wichtig!), bevor wir von der Anhöhe der Kirche einen Blick über das Dorf schweifen lassen und den angenehmen Nachmittag in den schattigen Gängen der überdachten Cafés verbringen.

Am Abend laden uns Victoria und Dieter zu einem spanischen Barbacoa (Grillfest) bei sich zu Hause ein – Danke für soviel Gastfreundschaft – und zusammen lassen wir den Tag gemütlich ausklingen.



Tag 7 Madrid – Santa Cilia de Jaca – Carcassonne

Tags darauf bringt uns Dieter wieder nach Cuatro Vientos. Nach dem üblichen Prozedere mit Sicherheitscheck, Briefing plus Flugplanaufgabe per Internet, und Entrichtung der Landegebühren machen wir die D-KYSI startklar. Es ist jetzt schon viel Platzverkehr und so brauchen wir fast 30 min bis zum Take-Off. Auf der westlichen Abflugroute verlassen wir die Kontrollzone. Dann wenden wir uns nach Norden und steigen bis zur Untergrenze der TMA Madrid, um über die Gipfel der Sierra de Guadarrama Richtung Fuentemilanos zu kommen. Unser Kurs 060 führt uns direkt über das römische Aquädukt von Segovia. Die Thermik über der Sierra ist schon toll entwickelt und wäre wohl gut für einen 1000 km Streckensegelflug. Fast sind wir versucht den Motor abzustellen, und Ideen eines Segelflugglagers in Fuentemilanos schwirren im Cockpit herum.

Unsere Route führt uns weiter über Soria nach Sangüesa südlich von Pamplona. Geplant ist, die Pyrenäenkette über den Puerto de Ibaneta Pass bei Roncesvalles nach Norden zum „Camino Frances“ zu queren und in Tarbes zu landen. Aber je höher das Gelände zur Passhöhe ansteigt, desto mehr zeigt sich die angekündigte Wetterverschlechterung auf der Nordseite der Pyrenäen.

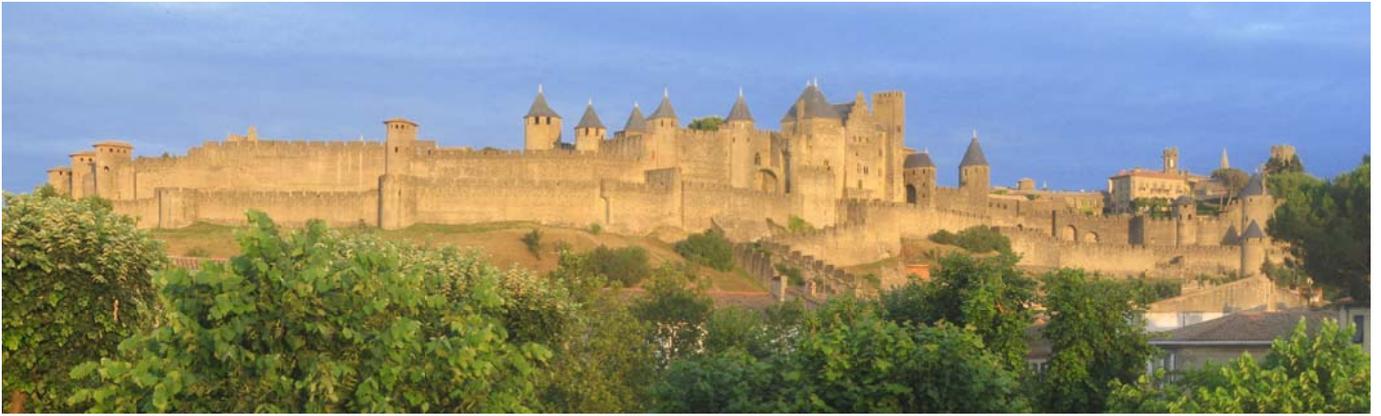
Kurz vor der Passhöhe sind wir in knapp 6.000 Fuß und es wird deutlich, daß die Wolkenbasis auf der anderen Seite tiefer ist und teilweise aufliegt. Dieser veritable Nordweststau, gespeist von feuchter Biskayaluft, erlaubt keinen sicheren Weiterflug. Da im gesamten Westsektor die Wettersituation ähnlich sein dürfte, entschliessen wir uns weit nach Osten auszuholen in der Hoffnung dort bessere Wetterbedingungen zu finden.

Über Funk heben wir den Flugplan auf und kehren für einen Tankstopp um zum südlich gelegenen Platz Santa Cilia de Jaca. Nach erneutem Wetterbriefing geben wir einen aktualisierten Flugplan auf. Wir wollen zuerst südlich der Pyrenäen ca. 200 km nach Osten fliegen und dann versuchen, über die Passhöhe bei Cerdanya nach Frankreich zu kommen.



Entgegen unserer Erwartung sinkt die Wolkenuntergrenze entlang dieser Strecke sogar noch weiter ab und die 8/8 Bewölkung hüllt die Bergspitzen mit feuchtkühler Luft ein. Es empfiehlt sich die Vergaservorwärmung zu setzen. Erst bei Urgell südlich von Andorra verbessern sich die Bedingungen leicht und wir folgen dem Taleinschnitt nach Osten hinauf nach Cerdanya. Das Gelände steigt bis zur Grenze nach Frankreich auf 1200m an. Eine letzte Alternative wäre der Weiterflug zur 80 km entfernten Mittelmeerküste, um über dem Meer nach Frankreich zu queren.

Nach wie vor hüllt der Westwind die Gipfel und Grate westlich des Tales ein, doch im Lee und weiter östlich ist der Durchflug frei. Wir queren die Passhöhe in 800 Fuß über Grund, und sinken mit der abnehmenden Geländehöhe hinüber nach Frankreich. Bald können wir direkten Kurs nach Carcassonne nehmen.



Die Landung ist unspektakulär und nach dem Parken und Verzurren nehmen wir ein Taxi zum Campingplatz. Von dort führt uns ein kurzer Spaziergang zur berühmten „Cite de Carcassone“, der auf einem Hügel gelegenen Burgfestung der Katharer aus dem 12. Jahrhundert. Man könnte meinen diese bestens erhaltene Anlage war die Vorlage für die Playmobil-Ritterburg. Anschließend schlendern wir durch die Unterstadt und genießen den südfranzösischen Sommerabend bei Pizza und einem Glas Rosé.



Tag 8 Carcassonne – Saint Flour – Colmar

Heute haben wir eine 700 km weite Strecke quer durch Frankreich vor uns. Dank einiger Charterflüge fährt heute morgen auch ein Bus zum Flughafen. Schnell und routiniert sind die Flugvorbereitungen erledigt. Als Tankstopp und zum Wechseln des PIC (Pilot-in-Command) routen wir zuerst wieder nach Saint Flour am Massif Cantal, bevor es dann westlich des Schweizer Jura nach Colmar weitergeht. Der Wettergott meint es gut, und dank eines stetigen 15 kt Rückenwinds erreichen wir nach insgesamt 3:45 h Flugzeit den Flugplatz Colmar-Houssen im Elsaß.

Mit der Buslinie gleich gegenüber des Flugplatzes geht es zum Campingplatz am Ufer des Flusses L'III. Am späten Nachmittag bummeln wir durch die malerische Altstadt, welche sich durch die gut erhaltene Architektur aus sechs Jahrhunderten auszeichnet. Bei Flammkuchen und elsässischem Edelzwicker im Stadtteil Krutenau - auch als Klein-Venedig (Petite-Venise) bekannt - neigt sich der Tag dem Ende zu.



Tag 9 Colmar – Leutkirch – Unterwössen

Eigentlich hatten wir mit dem Eintreffen der angekündigten Gewitterfront erst mittags gerechnet, so dass wir noch rechtzeitig über den Schwarzwald Richtung Bayern hätte kommen können. Doch bereits morgens um 05:30 wecken uns Blitz und Donner aus tiefhängenden Regenwolken. Heute am Sonntag fährt auch kein Bus, und so geht es erstmal mit dem Taxi zum Flugplatz. Noch peitscht der starke Südwestwind tiefe Regenwolken durch das Rheintal, doch PC-MET prognostiziert ein Aufklaren ab 10:00 local, was durch den scharfen Frontverlauf auf dem Satelliten- und Radarbild realistisch erscheint. So bleibt uns nichts anderes übrig, als auf Wetterbesserung zu warten.

Zwischenzeitlich kommen wir mit einer Challenger 600 Crew ins Gespräch, und zeigen uns gegenseitig das jeweilige Fluggerät. - Jeder träumt wohl von dem was er nicht, oder nicht mehr, hat. -

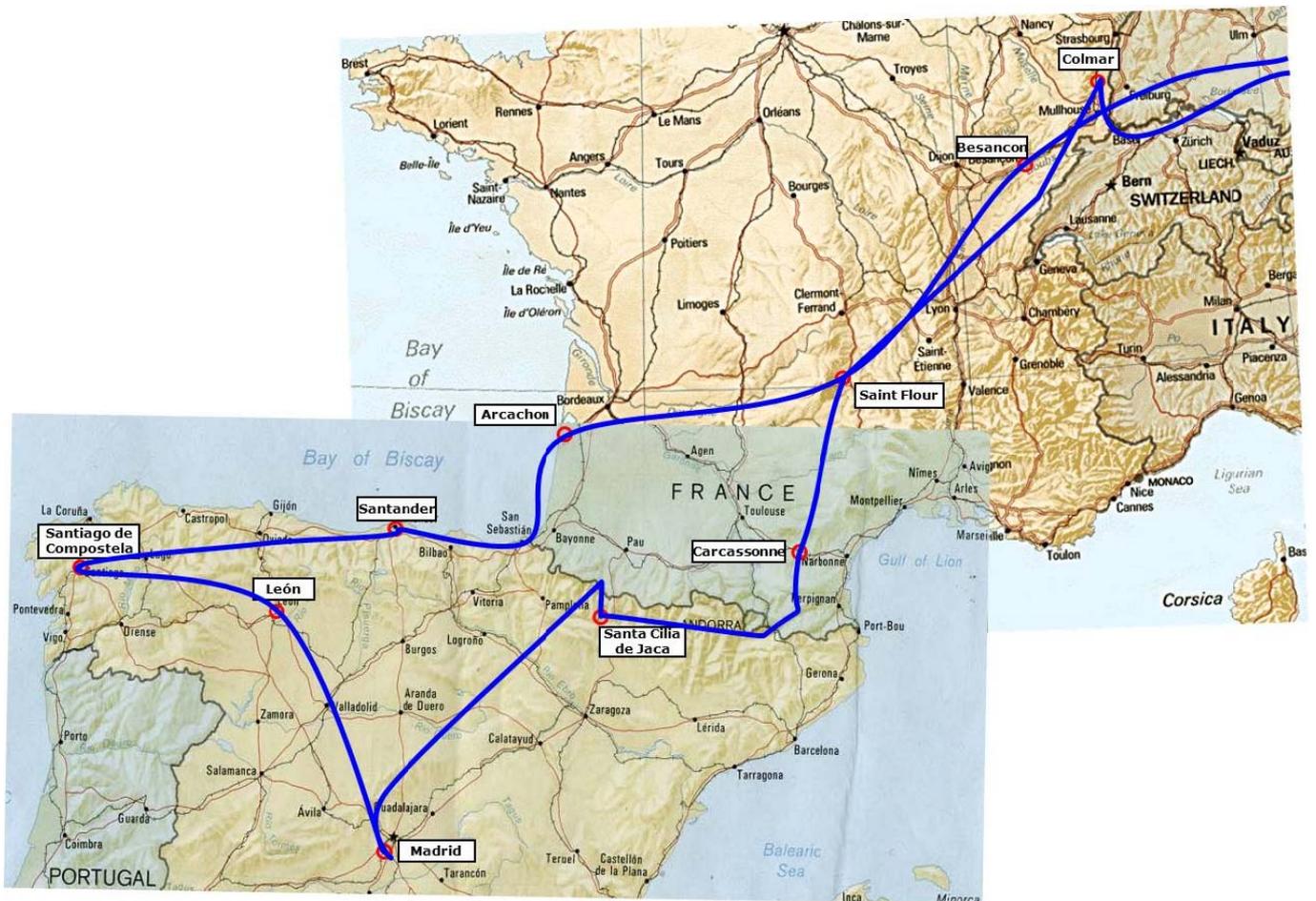


Gegen Mittag hat es nach dem Frontdurchgang aufgeklart. So trauen wir uns zu, die VFR Schlechtwetter-Route über Basel, Schaffhausen und den Bodensee zu fliegen. Tief aber mit ausreichenden Minima arbeiten wir uns durch die Reste der schnell nach Nordwesten abziehenden Front. Ab der Insel Mainau wird es sogar sonnig, Friedrichshafen lässt uns direkt durch die CTR und so landen wir in Leutkirch für eine kurze Pause bei allgäuischen Maultaschen und Salat.



Die restliche Stunde Flugzeit nach Unterwössen vergeht „wie im Flug“ und wir können das Voralpen-Panorama Bayerns bei bestem Wetter genießen. Vom Frontdurchgang mit heftigem Windsprung in Unterwössen bekommen wir nichts mehr zu spüren, jedoch warnt uns Max vor weiterhin heftiger Turbulenz im Endteil, als wir nach insgesamt 26 Stunden Gesamtflugzeit und 4300 zurückgelegten Flugkilometern die D-KYSI wieder auf dem Heimatplatz Unterwössen aufsetzen.

PS: Ob die fliegerische Pilgerschaft uns zu „neuen“ Menschen gemacht hat wird sich zeigen müssen. Schaug ma moi, dann seng ma scho.



Statistik

Gesamtstrecke (ca.)	4300 km
Gesamtflugzeit	26:18 h
Reiseschnitt	163 km/h
Verbrauch	17.2 L/h oder 10.5 L/100km oder 5.25 L/100km/Sitzplatz

Ausrüstung

Jeppesen Karten LF-5/6, LE-1/2/5, LI-1, ICAO-Karten München und Stuttgart, Low Level Enroute Charts. Schwimmwesten, Signalaraketen, Zelt, Schlafsäcke, Isomatten, Erdanker, Gurte, Werkzeug, Flickzeug, Plane.

Unsere Erfahrungen beim Fliegen in Frankreich und Spanien

- **Frankreich:**
auf TWR-Frequenzen spricht man mit kontrollierten Plätzen in der Regel Englisch. Auf AFIS/INFO Frequenzen (unkontrolliert) wird oft nur Französisch gesprochen, dies ist auf der Anflugkarte meist ausgewiesen („FR only“). Außerhalb der Öffnungszeiten oder bei Plätzen ohne Flugleitung gilt zudem „Auto Annonce“ in Französisch (Blindfunk, Unicom). Falls keine andere Frequenz vermerkt ist gilt die 123,5 MHz. Viele kleinere VFR/UL-Plätze erweitern die Lande- und Tankmöglichkeiten.
- **Spanien:**
auf TWR-Frequenzen spricht man mit dem Controller in der Regel Englisch. Spanisch ist nur zu empfehlen, wenn man die Sprache sicher beherrscht (es wird sehr schnell gesprochen!). Signalwesten sind Pflicht auf dem Vorfeld. Zum Tanken benötigt man eine europäische Steuernummer (NIF), Privatflieger zahlen gegenüber kommerziellen Flügen eine Zusatzsteuer auf Flugbenzin. Manche Flughäfen verlangen „Mandatory Handling“ mit entsprechenden Kosten auch für nichtgewerbliche Flüge (San Sebastian, Bilbao etc.) s. AIP.
- Über Galizien liegt nahezu vollständig eine TMA; es besteht quasi für alle Flüge Flugplanpflicht.
- Spanische UL-Plätze sind in der Jeppesen-Karte zwar eingezeichnet, aber ohne Info. Es gibt wenige Infos über AENA oder andere Internetseiten. Ein Äquivalent zum italienischen Avioportolano hatten wir für Spanien nicht gefunden.
- Mit Transponder bietet die FIS eine Art Flight Monitoring
- Smartphone/PDA mit Internetzugang und PC-MET Account sind für die Flugwettervorbereitung ausgesprochen praktisch.
- **Tanken:**
AVGAS im Durchschnitt 2,20 EUR/ltr., 1,91 EUR/ltr (Santa Cilia) bis 2,76 EUR/ltr (Cuatro Vientos) wir hatten keine Tankkarte
- **Lande-/Parkgebühren (EUR):**
3,60/- in Saint Flour, 3,60/incl. in Arcachon, 10,80/7,60 in Santander, 19,54/12,39 in Santiago d.C., 5,86/5,74 in León, 5,86/8,61 in Madrid Cuatro Vientos, 5,98/- in Santa Cilia, 4,17/2,51 in Carcassonne, 10,25/- in Colmar; in Besançon fielen keine Gebühren an.

Diashow

https://picasaweb.google.com/hans.schreck/NordspanienDKYSI2012?authkey=Gv1sRgCNqs09e_pPu4EA

Nützliche Links

Meteo France (Aeroweb):	www.aviation.meteo.fr
AIP France (online):	www.sia.aviation-civile.gouv.fr
OLIVIA (Flugplan/Wetter/Notam):	www.olivia.aviation-civile.gouv.fr
Flugplätze/Fliegen in Frankreich:	www.nav3000.free.fr www.flyinfrance.free.fr
AEMET (Wetter Spanien)	www.aemet.es
AIP Spain (online):	www.aena.es/csee/Satellite/navegacion-aerea/en/Page/1078418725020/How-to-consult-the-AIP.html
Flugplätze in Spanien	www.ourairports.com/countries/ES
Info zu UL-Plätzen (Spanien)	www.ultraligero.net/ www.aepal.aero/node/102 www.seguridadaerea.es/NR/rdonlyres/16254AFE-55FB-4714-9017-01FB72510DE3/113488/WEB_ULM.pdf
PC-MET/GAFOR:	www.flugwetter.de
PIREPS u.v.m:	www.eddh.de/info/pireps.html

In eigener Sache

Als zur Vorbereitung des 50jährigen Vereinsjubiläums 2003 die Frage „*wie sollen diese 50 Jahre dargestellt werden*“ anstand, habe ich mich entschlossen, nicht die übliche kleine Festschrift sondern diese umfangreiche Chronik anzugehen. Zum einen war die Vergangenheit der SGSM recht turbulent und dies sollte nicht in Vergessenheit geraten, zum anderen standen mir als 2. Vorstand eine Pauschale von 100 Arbeitssunden zur Verfügung, die es auszufüllen galt.

Dass sich daraus ein Werk von 488 Seiten ergeben würde, war nicht geplant und auch nicht abzusehen.

Irgendwann gibt es bei allem ein Ende und ich glaube, dass es für die SGSM-Chronik auch langsam Zeit wird, dass die Federführung in andere Hände übergeht.



Eine Chronik schreibt nur derjenige, dem die Gegenwart wichtig ist.

Johann Wolfgang von Goethe

Im Sinne dieses Zitats von Johann Wolfgang von Goethe hoffe ich auf einen engagierten Nachfolger.

Euer *Hans Limmer*