

Unterwössner Jahre 1958 bis 2003

1958

Die SSGM geht nach Unterwössen

Zwei vereinigen sich und stellen ihr Eigentum zur gemeinsamen Nutzung der Gemeinschaft zur Verfügung. Wird über den weiteren Besitz des Eigentums und dessen Nutzung nur mündlich eine Absprache getroffen und vermindert sich die Anzahl der Wissensträger, so ist ein Konflikt vorausprogrammiert.

Auch das Verhältnis zwischen BLVM zur SSGM litt darunter. Da sich die beiden Partner nicht einigen konnten, erschien

eine Trennung in beiderseitigem Einvernehmen die sinnvollste Lösung. Noch wurde gezögert, aber die Frage der zukünftigen Heimat für die Segelflieger gab letztendlich den Ausschlag.

Unterdessen war es nämlich amtlich:

- Der Flugplatz München-Oberwiesenfeld wird aufgelassen und die dort ansässigen Vereine mussten sich nach einer neuen Bleibe umsehen.

BLVM und SSGM

Das Haus Siemens förderte ihre Freizeitgruppen vor allem dann, wenn die Aufwendungen dem Firmenzweck, „Erhöhung der Arbeitslust durch Unterstützung sinnvoller Freizeitbeschäftigung“ zugute kam. Um den Nachweis über den zweckgerichteten Einsatz der Firmenunterstützung erbringen zu können, war bei den Freizeitgruppen ein die Gruppe vertretender Ansprechpartner, also ein Vorstand erforderlich.

1953 trat die SSGM als selbständige Gruppe dem BLVM bei.

Der Doppel-Raab D-1222 der SSGM stand allen Mitgliedern des BLVM zur Verfügung. Die SSGM benutzte im gegenseitigen Einvernehmen die Werkstatt des BLVM. In ihr wurden von der SSGM weitere, teilweise von Siemens mitfinanzierte Flugzeuge gebaut, über deren Verwendung keine einheitliche Meinung erzielt werden konnte.

Der Vorschlag der SSGM, den Doppel-Raab D-1222 und den Bergfalken II D-1500 dem BLVM uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen, dafür den L-Spatz D-1414 vornämlich für die SSGM zu reservieren, traf beim Vorstand des BLVM auf taube Ohren.

Hier wurde die Meinung vertreten, eine eigenständige Gruppe mit eigenem Vorstand innerhalb eines Vereins und damit eine Zweiteilung der Kompetenzen könne nicht akzeptiert werden. Die SSGM andererseits konnte und wollte, bedingt durch die Bindung an Siemens, ihren Vorstand nicht abschaffen.

Während es den BLVM nach Königsdorf zog, standen bei der SSGM Königsdorf, Oberammergau und Unterwössen zur Wahl.

Einer der Gründe für die Entscheidung zu

Gunsten von Unterwössen waren die Unstimmigkeiten mit dem BLVM. Ein anderer Grund war, dass Götz Scherff im Frühjahr 1958 zum 2. Vorstand der DASSU gewählt wurde.

Zweite Halle in Unterwössen

Die Tischlerei des Siemens-Standorts Hofmannstraße war in einer zerlegbaren Holzhalle untergebracht. Als Helmut Seitz mitbekam, dass diese Halle abgerissen werden soll, wurden alle Hebel in Bewegung gesetzt, um sie für die SSGM zu organisieren. Zur Unterbringung der SSGM-Flugzeuge in Unterwössen wurde eine Halle dringend benötigt. Wieder einmal konnte Siemens davon überzeugt werden, dass es gar keine andere Möglichkeit gab, als die Halle der SSGM zu überlassen, zumal deren Mitglieder zusagten, den Abbau zu organisieren und selbst dabei kräftig mit anzufassen.

Die Halle war zwar zerlegbar aber für den Abbau war unbedingt schweres Gerät erforderlich. Wie bekommt man eine 700 m² große Halle nach Unterwössen? Eine Gemeinschaftsaktion wurde gestartet. Die Bundeswehr übernahm den Abbau in München, den Transport nach Unterwössen und den Wiederaufbau der halben Halle und bekam dafür kostenlos die andere Hälfte der Halle.

Ab Sommer 1958 zierte die zweite Halle das Fluggelände in Unterwössen.



Da durch den Auszug aus dem Oberwiesenfeld die dortige Werkstatt nicht mehr zur Verfügung stand, wurde ein Teil der Halle für eine Werkstatt abgetrennt und damit zugleich das anstehende Werkstattproblem der DASSU, gelöst.

Die SSGM benötigte eine Werkstatt vorwiegend an den Wochenenden und die DASSU unter der Woche. Eine Vereinbarung darüber wurde geschlossen und beide waren zufrieden.

Neuer Vorstand bei der DASSU

In der Mitgliederversammlung vom 5.2.1958 wurde ein neuer Vorstand gewählt.

1. Vorstand Ludwig Karch
2. Vorstand Dr. Dr. Götz Scherff

Stellvertreter Otto Stumbeck

Dr. Götz Scherff hatte die Unterstützung des Hauses Siemens. So konnte er, mit Billigung seiner Vorgesetzten, alle anfallenden Büroarbeiten der DASSU bei Siemens von einer seiner Sekretärinnen, die für diese Arbeiten abgestellt wurde, erledigen lassen.

Bei einer Versammlung am 20.10.1958 im Peterhof in München wurde die „Alpensegelflug-Betriebsgemeinschaft Unterwössen – Prien“ gegründet. Der Zweck des Vereins war die Zusammenarbeit beim Bau von Segelflugzeugen mit der akademischen Fluggruppe München zu steuern und

den Betrieb der „Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen e.V.“ zu gewährleisten.

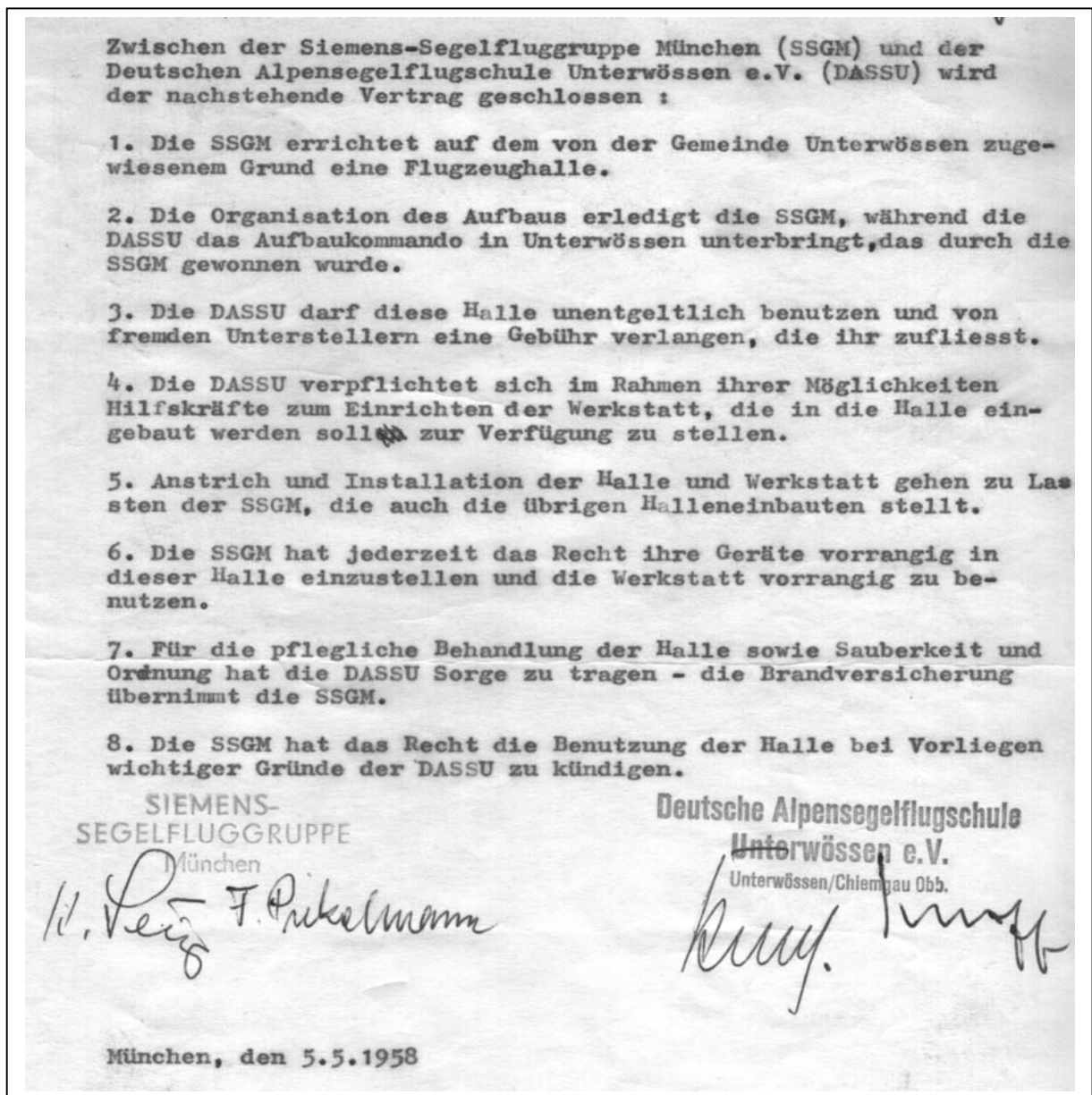
In den Vorstand gewählt wurden

- Ludwig Karch
- Dr. Dr. Götz Scherff
- Dr. Hermann Keller

Gründungsmitglieder waren

- Luftsportverband Bayern
- Alpensegelfluggemeinschaft Achenal
- Siemens Segelfluggruppe München
- Dr. F. J. Baumgärtner
- Franz Medicus
- Ludwig Karch
- Dr. Hermann Keller
- Ernst Reuschl
- Dr. Dr. Götz Scherff
- Helmut Seitz

Nutzungsvereinbarung zwischen der SSGM und der DASSU

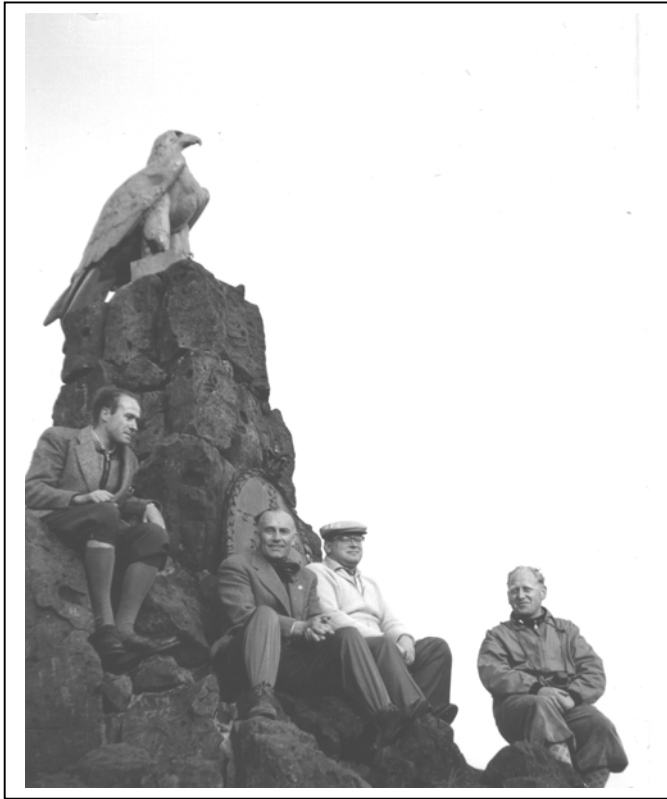


Und was gab es 1958 sonst ?

- Am 12.12 1958 wird der neue Bergfalke D-1500 noch auf dem Oberwiesenfeld eingeflogen.
- Der Flugbetrieb findet auf dem Oberwiesenfeld und in Unterwössen statt.
- Sportliche Leistungen wurden damals auch bereits angestrebt. Rudi Nahler erreichte im Rhönwettbewerb 1958 mit dem L-Spatz D-1414 den zweiten Platz.
- Da die Fluglehrer des BLVM für die SSGM nur noch sporadisch zur Verfügung stehen und die SSGM noch keinen eigenen Fluglehrer hat, erklärt sich Rudi Nahler nach dem Rhönwettbewerb bereit, einen einwöchigen Anfängerlehrgang auf dem Oberwiesenfeld abzuhalten.

Der „Spatz“ flog bis nach Frankreich!

Ein Bericht aus der Siemenszeitschrift über den Rhön-Wettbewerb 1958



Pilot	Rudi Nahler
Mannschaft	Götz Scherff Rudi Sedelmeier Helmut Seitz Otto Tuscher (Fotos)

Segelflieger sind ein abergläubisches Volk. Deshalb wird auch jeder die Skepsis verstehen, die uns, Mitglieder der Siemens-Segelfluggruppe München, bei der Ankunft auf dem „Berg der Segelflieger“, der Wasserkuppe, befiel. Die Wettbewerbstafel zum „Rhön-Segelflug Wettbewerb 1958“ zeigte es schwarz auf weiß: Wir hatten die Teilnehmernummer 13 erhalten. Eine „gute 13“, eine „böse 13“, wer wollte es sagen?

Nicht besser wurde unsere Stimmung, als wir abends in der „Rhöngeistklausur“ saßen. Da wurde gefachsimpelt, und da wurde geplaudert mit den anderen Gruppen. Von allen Seiten mussten wir Berichte von früheren Segelflug-Wettbewerben hören, bei denen unsere „Konkurrenten von morgen“ außerordentliche segelfliegerische Leistungen vollbracht hatten. In der Halle standen zudem schnittige Schiffe moderner Bauart aus „renommierten Ställen“. Die Piloten dieser Maschinen ließen keinen Zweifel an der hervorragenden Gleitzahl, der sagenhaften Geschwindigkeitspolare und der unwahrscheinlichen Thermikeignung.



Resignieren? Nein, wie so oft im Sport trösteten auch wir uns damit, dass nicht der Sieg entscheidend sei, sondern die Teilnahme am Wettbewerb.

Außerdem, man würde ja sehen. Schließlich hatten wir nicht den schlechtesten Piloten der Gruppe gemeldet, und in unserer Werkstatt hatte man nach Ansicht aller Experten sogar viel zu viel Zeit aufgewendet, um unseren serienmäßigen „Leistungsspatz“ etwas zu „frisieren“. Wir hielten es für das Beste, erst einmal abzuwarten.

Das gute Flugwetter der folgenden Tage ließ uns nicht viel Zeit zu Überlegungen, und immerhin, am zweiten Tag des Wettbewerbs hatten wir bereits eine Tageswertung mit einem 210km Flug Wasserkuppe - Ingenheim a.d. Weinstraße gewonnen.



Dann aber schien unsere „13“ ihren bösen Zauber zu entfalten. Bei dem folgenden Zielstreckenflug schnitten wir nur leidlich, bei einem freien Streckenflug sogar schlecht ab. Die Stimmung sank. Doch es kam der große Tag, der Tag des segelfliegerischen Abenteuers.

9⁴⁴ Uhr Start!

Unsere Maschine erhebt sich in den blauen Himmel und ist schon kurz darauf in großer Höhe unseren Blicken entschwunden. Wie üblich machen wir unseren VW-Bus und den Transportanhänger abfahrtsbereit, um



beim Einlaufen der Landemeldung sofort losbrausen zu können. Es ist alles wie an jedem der vorangegangenen Tage auch. Wir warten, wir warten eine Stunde, zwei Stunden, vergebens. Keine Landemeldung. Dann brechen wir auf in Richtung Südwest. Nach unseren



Berechnungen müsste unsere Maschine schon 100 km geschafft haben. Wir erreichen Aschaffenburg und rufen vom dortigen Technischen Büro aus zum erstenmal die Wettbewerbsleitung auf der Wasserkuppe an. Antwort: „Noch keine Landemeldung“ Die Autobahnraststätte Pfungstadt ist unsere nächste Station - dasselbe: Keine Landemeldung. Um 17³⁰ Uhr versuchen wir es von Kaiserslautern aus. Es folgt wieder die lakonische Antwort: „Keine Landemeldung“!



Nanu, was ist mit unserem Rudi los ? Böse „13“, gute „13“? Am Himmel stehen noch dicke Kumuluswolken Sollte, wir wagen es kaum zu hoffen, unserem Piloten ein ganz großer Flug gelingen, ein Flug nach Frankreich? Wir fahren an die französische Grenze bei Saarbrücken, treffen dort das Rückholteam des Rhönsiegers 1957 und melden zum vierten Mal Gersfeld 364 an „Hallo Siemensgruppe“, kommt es da vom anderen Ende der Leitung, „vor ein paar Minuten hat sich euer Pilot gemeldet. Er ist nach acht Stunden Flug in Sorcy bei Void an der Straße Nancy - Paris gelandet. Ich buchstabiere: S wie Siegfried O wie...“.

Donnerwetter, das sind nach unserer Autokarte ja rund 370 km! „Bravo Rudi“, rufen wir, schlagen uns gegenseitig auf die Schulter. „Es lebe die gute 13“!

Als wir lange nach Mitternacht durch Sorcy fahren, ist keine Menschenseele zu sehen. Dann finden wir unseren treuen „Spatz“ am



Rande einer Wiese. Rudi hat es sich, von französischen Bauern mit Decken versorgt, im Pilotensitz bequem gemacht.

Wie wir hören, hat die Gendarmerie die Papiere unseres Vogels einbehalten, aus Zollgründen. Da das Auto der guten Zöllner aus Verdun kaputt ist, können wir erst am nächsten Tage abgefertigt werden und gegen Mittag die Heimreise antreten.

Mitternacht treffen wir wieder auf der Wasserkuppe ein. Dort hören wir, dass unser Flug mit 364 km ausgewertet wurde; eine andere Maschine hatte jedoch 427 km geschafft. Das trübt unsere Freude nicht, denn mit 364 km hat unser Pilot ja auch eine Bedingung für die ‚Goldene C‘, eine doch recht begehrte und seltene segelfliegerische Auszeichnung, erfliegen und uns zudem in der Gesamtwertung auf den zweiten Platz gebracht.



Der letzte Tag strapazierte dann noch einmal unsere Nerven. Für den Zielflug Wasserkuppe - Bad Hersfeld und zurück ist als Schlusszeit für die Wertung 15¹⁵ Uhr festgesetzt. Als um 15¹⁰ Uhr von unserer Maschine noch nichts zu sehen ist, werden unsere Gesichter lang. 15¹¹ Uhr, 15¹² Uhr - nichts!

Alle Konkurrenten sind schon gelandet, die unseren zweiten Platz gefährden könnten. 15¹³, 15¹⁴ Uhr - wir wagen kaum noch in den Himmel zu sehen.

15¹⁵ Uhr, plötzlich taucht in rascher Fahrt eine Maschine auf. In einem riesigen Kurvenslip schwebt sie auf den Landeplatz zu. Wir können es kaum fassen



Die „13“! Ist sie also doch eine „gute 13“ gewesen; denn bei der Gesamtauswertung kommen wir nun endgültig auf den zweiten Platz

Ein zweiter Platz beim traditionellen Rhön-Wettbewerb, an dem zum ersten Male eine Siemens-Segelfliegergruppe teilnahm. Ein schöner Erfolg!



Das Original, Leo Allkämper, ein Mensch der in Fliegerkreisen zwischen Fayence und Aigen so bekannt wurde, dass er im Aerokurier inserieren konnte, „Leo verkauft

seine K6“, war der richtige Mann für die Laudatio.

1959

BLVM und SSGM trennen sich

Am 8. April 1959 wurde im beiderseitigen guten Einvernehmen die Trennung vom BLVM vollzogen.

Der Doppel-Raab IV D-1222 verblieb am Oberwiesenfeld und wurde dort im wesentlichen von Mitgliedern des BLV genutzt. Er hatte unterdessen über 7000 Starts

auf dem Buckel.

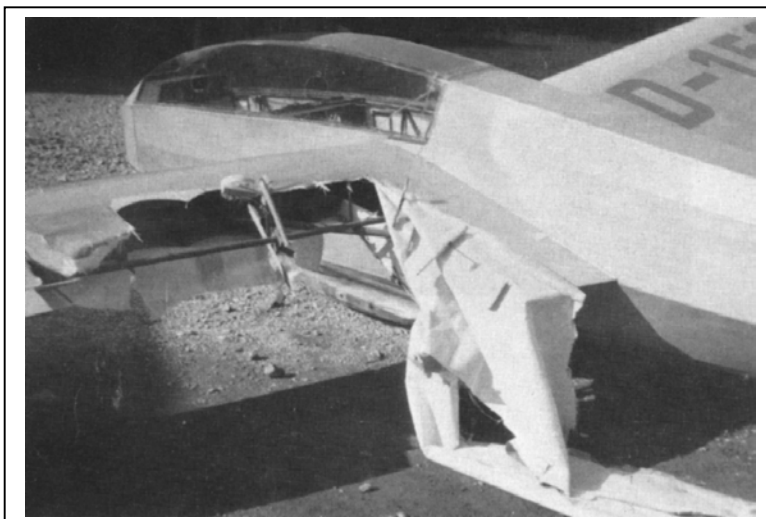
Der L-Spatz D-1414 ist bereits seit 1958 in der Halle am neuen Domizil Unterwössen untergebracht.

Der Bergfalke D-1500 fliegt zeitweise auf dem Oberwiesenfeld und in Unterwössen.

Freundberührung

In Unterwössen wird an jedem möglichen Wochenende fleißig geflogen und hier ereignete sich der erste Unfall der SSGM.

Walter Freter flog mit der D-1500 am Hang in Unterwössen. Ein Schüler der DASSU tauchte unter ihm hindurch, kurvte ein und rasierte ihm mit seiner Flächenspitze die Rippen bis zum Klappenkasten heraus.



Da die Steuerorgane nicht stark in Mitleidenschaft gezogen wurden, konnten beide Piloten sicher landen.

Die Mitglieder der SSGM hatten wieder zusätzliche Arbeit. Zwar wurde der Flügel beim Scheitern wieder aufgebaut, aber die Bespann- und Lackierarbeiten erfolgten in Eigenregie.

Ein nasser Empfang

Der Flugplatz in Unterwössen liegt an der Windseestraße und wenn es die Tiroler Ache will, auch manchmal im wiederentstehenden See.

So auch am 14. Juni 1959

Wir hatten wohl vergessen, das Wiederaufleben unserer Halle in Unterwössen nach ihrem Abbruch in München mit einer Taufe abzuschließen. Die Natur holte das Versäumte nach und verschaffte der Halle und uns nasse Füße.



Flugplatz im Windsee

*Harro Wödl, Schulleiter
und Götz Scherff, Vorstand
der DASSU bei einer
Rundfahrt im Kahn über
ihren Flugplatz.*

*Das Gasthaus Zum
Schmutzigen Löffel*



Strom für den Flugplatz

Eine Flugschule ohne Stromanschluss, nur durch ein ständig brummendes Notstromaggregat mit der allernotwendigsten Energie ausgestattet, kann man sich ja noch vorstellen, aber eine Werkstatt mit stromfressenden Maschinen ohne einen ordent-

lichen Stromanschluss ?

Durch gute Beziehungen bei Siemens wird das Kabelwerk überredet, für die DASSU 1000 m Erdkabel zum Anschluss an das Ortsnetz zu spendieren.

Die Flugplatztaufe

Die Winde stand nicht immer dort wo sie heute steht. Vor der Platzverlängerung wurde sie auf der kleinen Anhöhe, die ca. 100 m östlich des heutigen Standorts liegt, aufgestellt.

Da der Bauer, dem die Wiese dazwischen gehörte, etwas gegen das Befahren seines Grundes hatte, mussten die Seile immer von der Winde bis zum heutigen Windenstandplatz per Hand gezogen werden.

Eine anstrengende Angelegenheit für jeweils zwei Personen, für die man als Anfänger bzw. Platzneuling mindestens zwei Stunden je Flugtag zu opfern hatte. Besonders ins Zeug legen musste man sich, wenn der Windenfahrer die Trommelbremsen, aus welchen Gründen auch immer, etwas anzog.



Ganz ungefährlich war die Tätigkeit auch nicht. Damit die am Fallschirm herunterkommenden Seile die Fallschirmjäger nicht erschlugen, mussten sie einen eigens dafür aufgestellten Fluchtkäfig aufsuchen.

Den kleinen Bach, heute direkt hinter der Winde, überspannte eine Holzbohle, die nicht im rechten Winkel

sondern etwas schräg darüber gelegt worden war.

Wurde nun ein Neuling zum Fallschirmjagen abkommandiert, so zog der Windenfahrer die Bremsen soweit an, dass die Seile gerade noch zu ziehen waren.

Beim Überqueren der schmalen Holzbohle wurden dann die Bremsen gelöst und das Opfer landete, meist Kopf voraus, im kühlen Nass.

So wurde der kleine Bach als Taufbecken für die Fallschirmjägerneulinge zweckentfremdet

Klaus Henning
Matthias Nährlich



Das Gasthaus zum Schmutzigen Löffel

Ein Flugplatz ohne Kneipe, undenkbar.

Also entstand westlich des heutigen Hängerplatzes ein flaches Gebäude, in dem die Flieger so manche freie Stunde verbrachten.

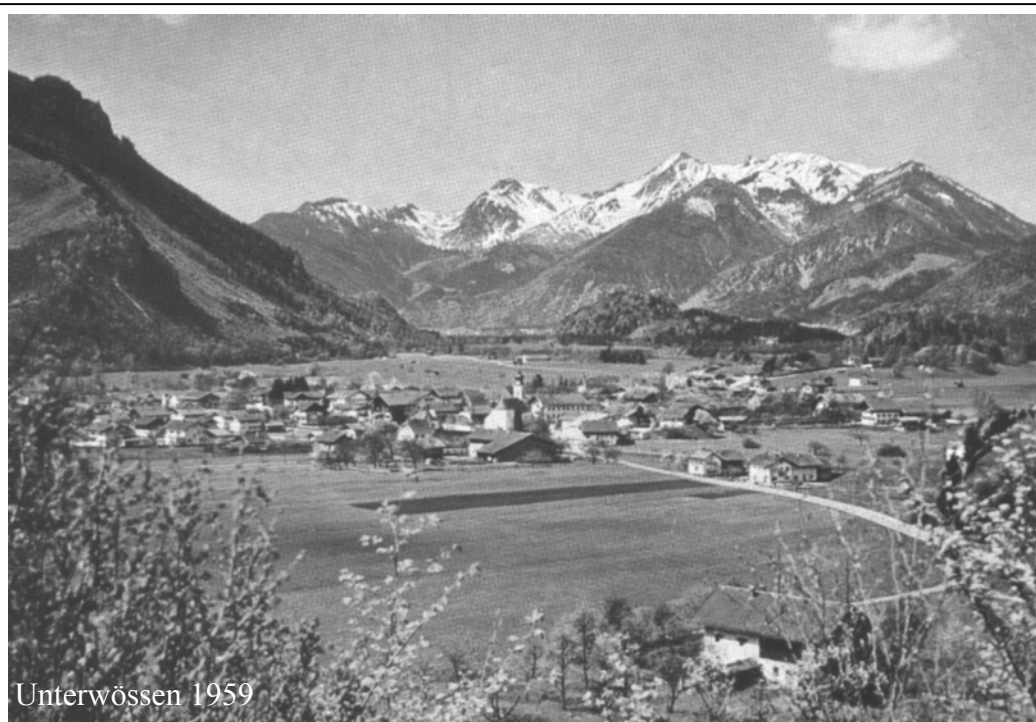
Eines Tages entdeckte einer einen nicht ganz sauberen Löffel und die Wirtschaft hatte ihren Namen, der sich in Fliegerkreisen auch gegen den Widerstand des

Wirtes und seiner späteren Nachfolger hartnäckig behauptete.



Und was gab es 1959 sonst ?

- Der Lufttüchtigkeitsnachweis für das von Walter Freter und Helmut Seitz entwickelte Flugfunksprechgerät wird durch das Luftfahrtbundesamt erteilt.
- Die Werkstatt in unserer Halle bewährt sich.
Ein Mü 13 D Bruch mit Kennzeichen D-1609 wird aufgebaut.
- Geflogen wird nicht nur in Unterwössen. Ein Fliegerlager wird in Zell am See veranstaltet.



Der „Luftballon“ Mü 13d

Es gab Zeiten, da waren Segelflugzeuge sehr rar, zu kaufen gab es noch keine, man besorgte sich Pläne und bastelte einen Schulgleiter, bestenfalls ein Grunau Baby. Bis auf die wenigen Glücklichen, die sofort nach dem Tage X mit einem bestens gepflegten Kranich II oder mit einer Weihe aufwarten konnten. Flugzeuge gab es nun doch wirklich nicht mehr in Deutschland und trotzdem?! Wagte man ganz schüchtern nach der Herkunft zu fragen, bekam man lakonisch kurz die Antwort: gefunden!

Saß da eines Abends ein Clübchen beim Glase Bier beisammen, Segelflieger, Deutsche und einige von der anderen Fakultät, von der damaligen Besatzungsmacht. Die Engländer flogen an ihren freien Sonntagen auf ihrem Fliegerhorst Segelflugzeuge deutscher Herkunft (was sie so im Nachlaß vorgefunden haben). Irgendwo in einer Ecke lag noch der Stahlrohrumpf einer Mü 13 d. Er lag schon lange da – no time, no money –, ja, bis zu dem besagten Abend. Die Flieger wurden sich schnell einig. Gegen ein paar kalte Koteletts und einige Glas Bier wechselte der Rumpf seinen Besitzer. Später, man munkelt bei Nacht, wurde er abgeholt, und nach manchem Tropfen Schweiß und den hinreichend bekannten Sorgen des Werkstattleiters machte eine neue blitzsaubere Mü 13 d ihren ersten Nachkriegsstart. Das ist eine der vielen Vorgeschichten unserer alten (neuen) noch immer eifrig geflogenen Leistungssegelflugzeuge.

Hierzulande pflegt man die Mü 13 d gelegentlich mit Luftballon zu bezeichnen. Ein Segelflugzeug, bestens geeignet für die Ausnutzung schwacher und schwächster Aufwinde. Ich habe mit diesem Flugzeug am Hang gestanden, – jawohl, gestanden, –

Der Weg des Segelfluges ist gekennzeichnet durch Arbeit.
Der entsprechende Lohn aber



1. Start 24.5.59
ist das Fliegen!

DIOLEN
T 55



es ist geschafft

— Pause —





wenn andere Flugzeuge schon längst aus Sicherheitsgründen abgefliegen waren. Mit 45 km/h am Stau fällt man noch nicht herunter. Wunderschöne Flüge in der Abendthermik, hauptsächlich über Wäldern, sind für den passionierten Segelflieger von besonderem Reiz. Der Aufwind ist stetig und meist ohne bockige Nebenerscheinungen. Auch hier bewies die Mü die größere Ausdauer. Ein Flugzeug also, wie man es sich auf Plätzen, die thermisch schlecht sind, eigentlich nicht besser wünschen könnte, zumal es in Deutschland, besonders in den Niederungen, Segelflugplätze gibt, wo es besonders aus dem Windenschlepp heraus schwerfällt, Anschluß zu bekommen.

Gute Flugleistungen bei jeder Art von Aufwind, aber leider nicht ohne Konzessionen. Die Praxis hat gezeigt, daß dieser Typ für Wettbewerbe und Langstreckenflüge, wie sie beispielsweise heute für die Gold-C an der Tagesordnung sind, wenig geeignet erscheint. Er ist sehr langsam und selbst längste Flugzeiten unter Ausnutzung der Abendthermik bei guten Wetterlagen vermögen diesen Nachteil kaum auszugleichen, – schon gar nicht bei Dreiecksflügen. Wenn ich vorhin vom Stehen am Hang sprach, dann hat das seine Berechtigung. Bei geringster Fluggeschwindigkeit noch beste Segelfähigkeit, aber keinen Bodengewinn. Meines Wissens nach sind noch einige Exemplare dieser Gattung in Deutschland im Einsatz. Sie werden ihren Besitzern schon viele schöne Flüge eingebracht haben, die sonst vielleicht übliche „Rundfahrten“ geworden wären. Wer noch die Mü 13 d fliegt, sollte sich noch folgende Anregung überlegen. Dieses hier beschriebene Muster wurde mit einer neuen Haube versehen, zwar weniger einer Sicht-



Narro Wödl

verbesserung wegen, als zur Verbesserung der Strömung im mittleren Bereich. Vor allen Dingen im Schnellflug tritt durch die konventionelle Führersitzverkleidung eine starke Verwirbelung an der Oberseite auf. Um diese Verwirbelung weitgehend auszuschalten, wurde eine neue Haube in der üblichen Weise aus Stahlrohr hergestellt, und zwar mit einem glatten Übergang. Der Stahlrohrverband an der Flugzeugschnauze wurde zu diesem Zweck nur geringfügig verändert, indem der Randbogen vor der Haube neu eingeschweißt und etwas höher gezogen wurde. Die Verglasung erfolgte in der üblichen Weise mit Astralon, durch Leichtmetallnieten gehalten. Eine Änderung also, wie sie jede Gruppenwerkstatt vornehmen kann, ohne daß dabei große Kosten entstehen. Eine neue, geblasene Haube aus Plexiglas würde als Einzelanfertigung teuer werden, abgesehen von einer Möglichkeit der Anbringung überhaupt. Durch die neue Form-



gebung der Haube ist die Strömung im mittleren Bereich bedeutend besser geworden und die Flugleistung entsprechend. Wenn ich vorhin von den Flugleistungen sprach, so möchte ich jetzt noch etwas zu den allgemeinen Flugeigenschaften sagen. Die Mü ist sehr eigenwillig. Die Tatsache des negativen Wendemoments tritt heute dank unserer modernen Konstruktionen kaum noch in Erscheinung, jedenfalls kaum noch rein verstandesmäßig erfassbar. Ein Musterbeispiel für diese Reaktion, wenn man vom alten Kranich III absieht, dürfte die Mü 13 d sein. Will man eine Linkskurve einleiten, darf man gewiß sein, daß das Flugzeug zuerst beharrlich nach rechts dreht, um dann doch noch schließlich nach links – wie gewünscht – einzuschwenken. Die groß-

flächigen Querruder bieten bei Betätigung viel Widerstand entgegen der gewünschten Drehrichtung, daher diese wenig angenehme Erscheinung. Meine ersten Thermikflüge vor Jahren enthielten aus diesem Grunde so ziemlich alles, von der Schiebekurve bis zum Slip. Bald kommt man aber hinter ihre Schliche und – die Mü nimmt einem so schnell nichts übel. Sie ist sehr harmlos trotz

Dr. G.
Scherff
+
Prüfer
Ing.
K. Bilser



Na - sehen sie Herr Dr.,
gut geprüft ist halb geflogen -
- aber ihre Lunte haben gut gearbeitet!



Mü 13d mit der aerodynamisch besser gestalteten Kabinenhaube. Deutlich sichtbar die charakteristische Aufhängung des Seitenruders.
FOTOS: HEISSMANN, ZWICK.



Und a' Mass bringt Mut u' Kraft
nur der Rüdiger, der trinkt Himbeersaft

diesen Unarten, selbst im extrem überzogenen Flugzustand und verlangt trotz dem vermaledeiten negativen Wendemoment keine Superpiloten. Jeder Durchschnittsflieger mit dem nötigen Einfühlungsvermögen kommt nach einigen Gewöhnungsstarts zu der Überzeugung, einen ausgezeichneten Segler gefunden zu haben. Den ziemlich starken Druck auf den Rudern, vor allen Dingen beim Schnellflug, kann man dank des reichlich dimensionierten Steuerknüppels ganz gut überwinden. Der Sitz ist unbequem, vor allem für Flieger, die über 1,80 m groß sind, weil deren Nacken allzuleicht mit der Unterkante des Holms kollidiert. Aber Erfinder-

geist kennt keine Grenzen, außerdem sind Schaumgummipolster nicht schwer zu beschaffen. Die Sicht nach vorn und unten ist gut, zur Seite und nach oben etwas behindert durch die vorstehenden Flügelnasen. Wie alle Typen der Mü-Reihe hat auch die Mü 13 d einen Stahlrohrumpf. Der Flügel ist einholmig, die Nase mit Sperrholz drehsteif beplankt. Als Profil wurde ein eigenes Mü-



Profil von 14% gewählt. Dieses Profil wurde übrigens noch bei verschiedenen anderen Baumustern beibehalten. Bemerkenswert erscheint mir die Leitwerkskonstruktion. Das Seitenruder ist ohne Flosse an einem aus dem Rumpf herausragenden und mit Stoff bespannten Träger aufgehängt. Die Höhenruderflossen sind zweiteilig, das Höhenruder selbst einteilig. Ein Kuriosum, wenn man so will, meistens hängen die Ruder an der Flosse und nicht umgekehrt. Wenn ich hier auf weitere Einzelheiten in der Konstruktion verzichte, dann aus dem Grunde, weil die Mü 13 d laut Auskunft beim Scheibe-Flugzeugbau in Dachau für den Neubau nicht mehr zugelassen ist. Es ging hier in der Hauptsache darum, den Gruppen, die dieses Flugzeug noch fliegen, Anregungen zu geben und dem Nachwuchs einen deutschen Leistungssegler aus früheren Zeiten näher zu bringen, den er vielleicht nur noch vom Hörensagen kennt. Wohl dem, der noch eine Mü 13 d hat. *

HEINZ BROCK

Technische Daten der Mü 13 d

Zelle: Stahlrohrumpf, stoffbespannt, abnehmbare Haube, Bug- und Schwerpunktakupplung.

Flügel: Einholmiger freitragender Flügel mit dreisteifer Sperrholznase, Bremsklappen oben und unten, Mü-Profil 14%.

Leitwerk: Höhenflossen zweiteilig, sperrholzbeplankt,

Höhenruder einteilig, stoffbespannt. Seitenruder stoffbespannt, ausgeglichen, Seitenruderhalterung aus Stahlrohr, aus dem Rumpf übergehend, stoffbespannt. Höhenruder und Seitenruder durch Seile betätigt, Querruder durch Stangen betätigt.

Fahrwerk: Gefederte Kufe, Ballonrad.

Allgemeine Zahlen- und Leistungsangaben

Spannweite	16 m
Flügelfläche	16,8 m ²
Flügelstreckung	15,8
Flächenbelastung	16,1 kg/m ²
Leergewicht	165 kg
Fluggewicht	260 kg
Gleitzahl	~26

Bestes Sinken	0,63 m/sec
Windschlepp	80 km/h
Flugzeugschlepp	100 km/h
Gleitflug bei ruhigem Wetter	160 km/h
Gleitflug bei böigem Wetter	100 km/h

Nicht zugelassen für Wolken- und Kunstflug

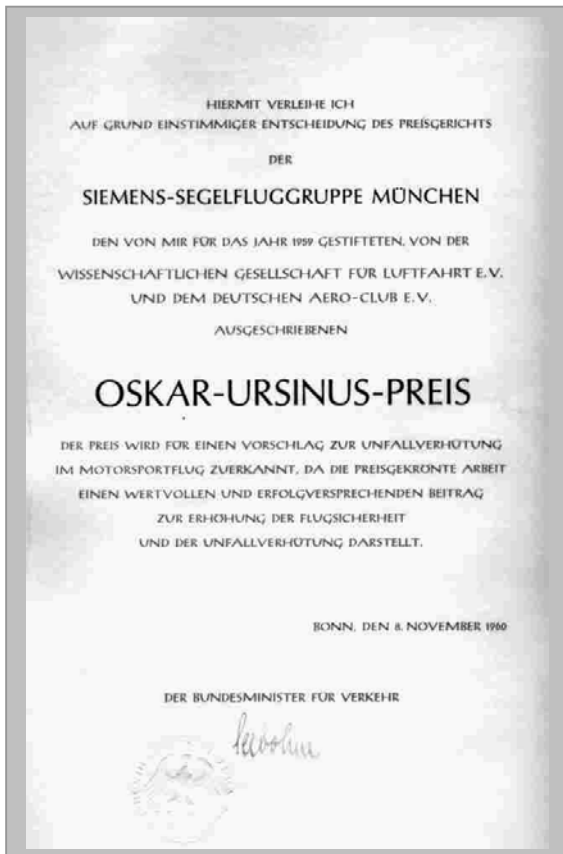
1960

Ein Funkgerät für den Segelflug

Auch auf dem Gebiet technischer Innovationen hat die Gruppe ihren Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit geleistet.

Der Bedarf für ein Sprechfunkgerät „kleinsten Ausmaßes und großer Reichweite“, wie es in einer Ausschreibung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt“ heißt, wurde auch bei den Behörden erkannt. Am 10.12.1953 veröffentlichte die Bundesanstalt für Flugsicherung ein „Vorläufiges Pflichtenheft für UKW-Segelflug-Funkgeräte.“

Walter Freter (Elektronik) und Helmut Seitz (mechanischer Aufbau) 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 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 frei. Nun kann die SSGM es selbst vermarkten.

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. Als Gegenleistung erhielt die SSGM 9 SFG 4/59

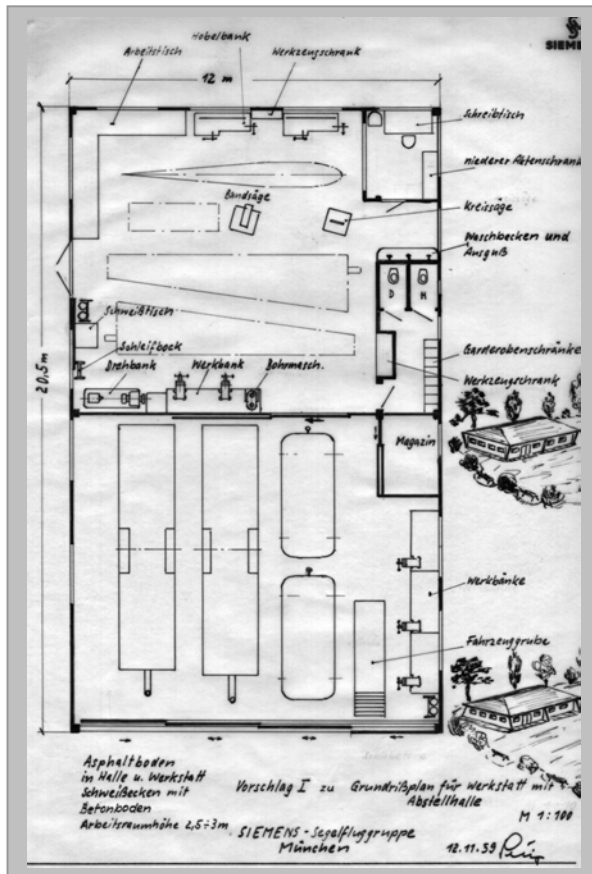
Der Lufttüchtigkeitsnachweis wurde durch das Luftfahrtbundesamt am 19.10.1960 erteilt.

Für die Entwicklung des Flugfunksprechgerätes erhielt die SSGM am 8.11.1960 aus der Hand des damaligen Bundesminister für Verkehr Seebohm den mit DM 5000,- dotierten Oskar-Ursinus-Preis 1959.

Die Ka 8 D-1616

Der L-Spatz (D-1414) und der Bergfalke II (D-1500) reichten für die fliegerischen Ambitionen der Mitglieder nicht mehr aus. Immerhin gab es inzwischen 4 Silber und 1 Gold C im Verein und in Unterwössen wurden 599 Starts mit einer Flugzeit von 334³⁰ Stunden, am Oberwiesenfeld noch 59 Starts mit einer Flugzeit von 10⁴⁵ Stunden absolviert.

Ein zweiter Leistungseinsitzer wurde benötigt. Nachdem die Firma einen Zuschuss von DM 5.300,- beisteuerte, konnte für DM 8.800,- eine neue K8 (D-1616) erworben werden.



Eine große Werkstatt

Im Zuge der Planung des Hermann von Siemens-Sportparks machte die SSGM einen Vorschlag für den Bau einer eigenen Werkstatt. Die Firma stand der Idee positiv gegenüber.

Und so wie auf der Zeichnung sollte die Werkstatt für die SSGM im Hermann von Siemens-Sportpark beschaffen sein.

Da die weiteren Planungen für den Sportpark ausgesetzt wurden, konnte auch die Idealvorstellung der SSGM nicht verwirklicht werden.

Immerhin stellte Siemens der SSGM auf Grund der halben Zusage einige Jahre später Räumlichkeiten für eine Werkstatt in München zur Verfügung.

Und was gab es 1960 sonst ?

- Der Jahresbeitrag beträgt DM 50,--
- Am 26.7.1960 tritt die SSGM dem LVB als Mitglied bei.
- Die SSGM ist im Oktober zur F-Schleppschulung mit dem Bergfalke und dem L-Spatz nochmals auf dem Oberwiesenfeld.
- Für die Werkstatt in Unterwössen wird von der SSGM eine Heizung beschafft.

1961

Die kleine Werkstatt

Es ist doch etwas umständlich, wenn zwei abwechselnd die gleiche Werkstatt benutzen. Zwar lassen sich die Flugzeuge des einen aus dem Raum entfernen wenn der andere ihn benötigt, aber wenn immer wieder Material, das der andere für eine bestimmte Arbeit vorgesehen hat, aufgebraucht ist oder Werkzeug gesucht werden muss, weil der andere es benutzt aber nicht mehr an der üblichen Stelle abgelegt hat, hemmt dies den Arbeitsablauf doch erheblich.

Ein eigener kleiner Raum für Werkzeug und Material musste her! Im September war es soweit und ein Anbau an der Nordseite unserer Halle entstand.



Und was gab es 1961 sonst ?

- Da unser bisheriger 1. Vorsitzender Götz Scherff vollauf mit seiner Tätigkeit als Vorstand der DASSU ausgelastet ist, gibt es bei der SSGM eine neue Zusammensetzung des Vorstandes.

1. Vorstand	Peter Böse
2. Vorstand	Helmut Seitz
Kassenwart	Roland Wirth
Werkstattleiter	Helmut Seitz

- Außer in Unterwössen wird auch bei Ernst Jachtmann in Oberammergau und in Zell am See geflogen.

Unterwössen	725 Starts	575 Stunden
Oberammergau	20 Starts	13 Stunden
Zell am See	10 Starts	15 Stunden

Der L-Spatz D-1414 in Zell am See



DASSU

Die umständliche Verständigung zwischen Winde und Start mittels Winkzeichen ist, die Beziehungen zu einem nachrichtentechnischem Unternehmen vorausgesetzt, nicht ganz zeitgemäß. Also wurden mal

wieder Bittbriefe geschrieben und die DASSU bekam vom Siemens Kabelwerk 2000 m Erdkabel für eine Telefonverbindung.

Ein Storch in Unterwössen

Mit dem Windenstart kann der Hang erreicht werden und wenn dieser gut geht, ist es auch kein Problem, Anschluss an die Thermik zu finden. Da die Thermik in der Gipfelregion zeitlich weit vor dem Hangwind vorhanden ist, wurde der Ruf nach dem Flugzeugschlepp laut. Eine geeignete Schleppmaschine musste her.

Ludwig Karch, der erfahrene Alpenflieger, wollte aus Sicherheitsgründen gerne ein PS starkes Schleppflugzeug haben. Aber auch für die damals zur Verfügung stehenden Flugzeuge Piper, Elster und ähnliches mit ihren Motoren unter 100 PS war kein Geld vorhanden.

Durch Zufall entdeckte Götz Scherff in einer Zeitung, dass die schwedische Luftwaffe dabei sei, ihre im Krieg aus Deutschland bezogenen Fi 156 (Fieseler



Die Österreicher hatten ein Einsehen und Siemens Stockholm bezahlte den Storch. Ludwig Karch als DASSU Vorstand und Karl Sedelmayer als Vertreter der SSGM fuhren schnurstracks nach Schweden und suchten sich auf dem Flugplatz Oxelösund eine Maschine aus. Alle Flugzeuge waren, da sie einige Jahre unbenutzt im Freien gestanden hatten, in einem miserablen Zustand. Auf einem offenen Güterwagen begann die Reise gen Süden. Die Bevölkerung von Marquartstein staunte nicht schlecht, als auf ihrem kleinen Bahnhof (so was gab es damals in Marquartstein noch) der Güterwagen ankam.

Gemeinsam begannen die DASSU und die SSGM unter fachmännischer Aufsicht des Bauprüfers Bilzer die vergammelte Maschine wieder aufzubauen.



Storch) auszumustern und zu verkaufen. Sofort wurde mit Siemens Stockholm Kontakt aufgenommen um zu erfahren, dass die Königliche Flugverwaltung eigentlich alles an die Wiener Fa. Aerocontact verkauft hatte. Sollten die Österreicher eine Maschine abtreten, so würde diese zur Verfügung stehen.

Ein Veteran mit 240 PS Argus V10, einer Startrollstrecke von 50 m, einer Landegeschwindigkeit von 41 km/h, einer Landestrecke von 15 m bei 3m/s Gegenwind mit dem Kennzeichen D-EBGY flog wieder.

1965 gab es dann nochmals eine Großaktion zu Gunsten des Storches. In Frankreich, wo der Storch nach dem Krieg nachgebaut wurde, waren ausgemusterte Metallflächen zu bekommen. Da die Holzflügel, die für wenig Geld mit Hilfe der Augsburger Fa. Bitz wieder instandgesetzt worden waren, nicht ewig halten würden, fuhren Karch und einige SSGM Mitglieder nach Toulouse. Mit viel Mühe wurde ein Flügelpaar auf einen Segelflugtransportanhänger verladen und nach Unterwössen gebracht.

Anfang der siebziger Jahre wurde der Storch durch eine wirtschaftlichere Schleppmaschine abgelöst. Der Storch wurde vernachlässigt und schließlich durch eine Schneelast, die das Dach unter dem der Storch stand eindrückte, schwer beschädigt.



Der Nachwuchs, die Brüder Karch, bei der Wartung des Storchs



Für DM 3000,- wurde der Storch dann von der DASSU nach Ruhpolding verkauft. Fritz Lechner baute ihn wieder auf und

setzte ihn beim Film und auf Flugtagen mit großem Erfolg ein.

1962

Ein Schulflug

8 Schüler hatte die SSGM und dann dies. Bei einem Schulflug mit Norman Dix als Lehrer betätigte der Schüler, obwohl schon in fortgeschrittenem Ausbildungsstand, nach dem Start nicht den Ausklinkknopf für das Schleppseil sondern statt dessen den Notabwurfknopf für die Haube. Bevor diese wegfliegen konnte, erwischte sie Norman und konnte sie festhalten. Da er beide Hände dazu brauchte, musste nun der Schüler die Landung ohne seine Hilfe durchführen. In seiner Aufregung beachtete er nicht, dass die Maschine mit einer querstehenden Haube einen größeren Luftwiderstand und damit ein stärkeres Sinken besitzt und hielt sich 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, entstiegen beide Piloten dem doch



sehr ramponierten Flugzeug unversehrt. Da das Ganze an Ostern passierte, war die Saison gelaufen. Der Wiederaufbau des Bergfalken zog sich bis in den Spätherbst hinein, so dass die Schüler hauptsächlich mit Werkstattarbeit beschäftigt waren.

Die SF 26

Drei Flugzeuge für die SSGM waren eindeutig zu wenig. Aber was sollte man tun, wenn das Geld für ein viertes Flugzeug nicht reichte. Da kam einer auf eine glorreiche Idee.

Die DASSU wollte sich eine SF 26 im Rohbau anschaffen und diese den Winter über aufbauen. Durch Reparaturarbeiten war die Werkstattkapazität aber bereits aufgebraucht. Wenn der Aufbau von uns übernommen würde, könnte doch damit die Chartergebühr für den Vogel erarbeitet werden. Ein Jahr eine SF 26 für uns zu haben war kein schlechter Gedanke. Der Vorschlag wurde angenommen. Im Dezember wurde der Rohbau geliefert und pünktlich zur Flugsaison 1963 stand die SF 26 bereit. Dass die DASSU unterdessen aus dem einen Jahr einen Zeitraum von 100 Flugstunden gemacht hatte, verschwieg uns unser Vorstand. Die Arbeitsmoral sollte ja nicht untergraben werden.



*von links
oben*

*Heinrich Fischer, Otto Tuscher,
Karl Werner, Pit Böse*

rechts

*Otto Tuscher, Georg Nierle, Pit Böse,
Hans Limmer, Helmut Seiz,
Hans von Plata, Christian Gad,
Matthias Nährlich (Rückenansicht)*



Dass abgesehen von einigen Erprobungsstarts der Vogel den Mitgliedern nicht zur Verfügung stand, da die vereinbarte Zeit durch die Teilnahme an der Bayerische Segelflug Meisterschaften 1963 schneller aufgebraucht war, ist eine andere Geschichte.

Und was gab es 1962 sonst ?

- Der Jahresbeitrag beträgt DM 50,--
- Die Fluggebühren liegen je nach Arbeitsleistung zwischen DM 0,50/Std. und DM 2,50/Std.
- Der Windenstart kostet DM 3,--
Zum Preisvergleich:
Ein Jungingenieur bei Siemens hatte als Einstellgehalt DM 700,-
- 4250 Arbeitsstunden werden von den 33 aktiven Mitgliedern geleistet. Jede Arbeitsstunde wird mit DM 3,50 bewertet.
- Und etwas geflogen wird bei der SSGM auch:
In Unterwössen sind es 660 Starts und 434 Std.
In Zell am See 20 Starts und 28 Std.
- Einige Piloten wollen ihre F-Schlepp-Berechtigung machen. Da in Unterwössen mit dem Storch geschleppt wird und die Minute DM 1,70 kostet, lädt uns die Bundeswehr-Sportfluggruppe nach Neubiberg ein. Die Schleppberechtigungen werden dort für einen Unkostenbeitrag von DM 1,- je Start absolviert.
- Bei Otto Stumbeck, einem der Vorstände der DASSU und Besitzer des „Gasthof Post“, gibt es ein Fliegeressen für DM 2,50.
- Eine Übernachtung mit Frühstück bei Fr. Bachmann im 5 Bettzimmer (ein Ehe- und drei Einzelbetten) ist für DM 3,50 je Mann zu haben. Meistens schlafen aber 6 Mann in diesem Zimmer. Der 6te Mann benützt dann die Besucherritze des Ehebetts.
- In Unterwössen gab es 406 Übernachtungen von SSGM-Mitgliedern, wobei die Übernachtungen der Familienangehörigen nicht mitgerechnet sind.

1963

10 Jahre SSGM

Die Entwicklung der SSGM in diesen 10 Jahren war recht erfreulich. Zwar ist die Anzahl der aktiven Mitglieder nicht wesentlich angestiegen aber alles andere hatte sich positiv entwickelt.

Von den 36 aktiven Mitgliedern der SSGM sind 13 verheiratet. Das jüngste Mitglied ist 21, das älteste Mitglied 54 Jahre alt.

Der Verein hatte 8 Schüler und 18 Scheininhaber. Von diesen 18 waren neun Silber C Inhaber und einer Gold C Inhaber. Außerdem standen 3 Vereinsmitglieder als Fluglehrer, (Helmut Seitz, Otto Tuscher, Norman Dix) 2 als Fallschirmpacker, 2 als Flugzeugschweißer und 3 als Windenfahrer dem Verein zur Verfügung.

Bayerische Meisterschaften 1963 im Segelflug

In Roth bei Nürnberg fand Anfang Juni die Bayerische Meisterschaft statt. Da einerseits der Leistungsflug in der SSGM gefördert werden sollte und mehrere Mitglieder Ambitionen auf die Teilnahme an dieser Meisterschaft hatten, andererseits der dafür nötige Maschinenpark nicht vorhanden war, wurde beschlossen, die im Winter für die DASSU gebaute SF 26 einzusetzen. Dass damit die 100 Stunden,

die der Vogel der SSGM zur Verfügung stand fast aufgebraucht wurden und somit das Flugzeug für die anderen Vereinsmitglieder nicht mehr einsetzbar war, wurde übersehen.

An der Meisterschaft nahmen teil:

Norman Dix, mit seinem privaten L-Spatz, Helmut Seitz mit der SF 26 und Klaus Weisser mit L-Spatz D-1414.

Begeisterung macht blind

Das Warten bei der Bayerische Meisterschaft hatte ein Ende. „Rückholer D-1414 habe den Wendepunkt umrundet“ tönte die Stimme von Klaus Weisser aus dem Lautsprecher. „Wo ist denn jetzt der Flugplatz? Werner (sein Rückholer), nimm doch eine Lampe und leuchte in meine Richtung.“ In seiner Begeisterung wird von Werner die Bitte sofort erfüllt. „Leuchtest du in meine Richtung?“ tönt es nach kurzen wieder aus dem Lautsprecher und nachdem dies bestätigt wird, kommt ein „ Ich sehe dich, jetzt finde ich den Platz, die 120 km schaffe ich in ca. 2 Stunden.“

Erst als der hilfsbereite Rückholer die feixenden Gesichter um sich, die ja alle den Dialog über Funk mitverfolgt hatten, wahrnimmt, wird ihm bewusst, dass der Schein einer Taschenlampe in 120 km Entfernung und das bei Tageslicht schwerlich zu erkennen ist.

Und was gab es 1963 sonst ?

Die SSGM besitzt nach 10 jährigem Bestehen:

1 Bergfalke II/55	D-1500 und Hänger
1 L-Spatz 55	D-1414 und Hänger
1 K 8	D-1616 und Hänger
1 VW Bus mit 160.000 km	
1 Halle mit Werkstatt in Unterwössen	

Die Vermögenswerte belaufen sich auf	
3 Segelflugzeuge	DM 17.000,--
Zubehör	DM 8.000,--
2 Fallschirme	DM 1.200,--
3 Transporthänger	DM 2.100,--
Werkstatt + Inventar	DM 4.000,--
Halle	DM 20.000,--
	<hr/>
	DM 52.300,--

Eine Unterkunft

In Unterwössen wurde es immer deutlicher, dass die SSGM für ihre Mitglieder eine feste Übernachtungsmöglichkeit brauchte. Der Fremdenverkehr im Ort nahm ständig zu. Es war auch verständlich, dass die Vermieter ihre Zimmer lieber für eine ganze Woche vermieteten als nur für ein Wochenende. Zwar hatten wir noch keine Probleme, aber für die Zukunft musste eine Lösung gefunden werden.

Von der Siemens-Grundstücksgesellschaft wurde eine geeignete Baracke, die im Hermann von Siemens-Park stand, der SSGM zugesprochen. Durch unglückliche Umstände wurde sie gleichzeitig über Ernst von Siemens, der von den vorausgegangenen Abmachungen nichts wusste, einer Jugendgruppe zugesichert.

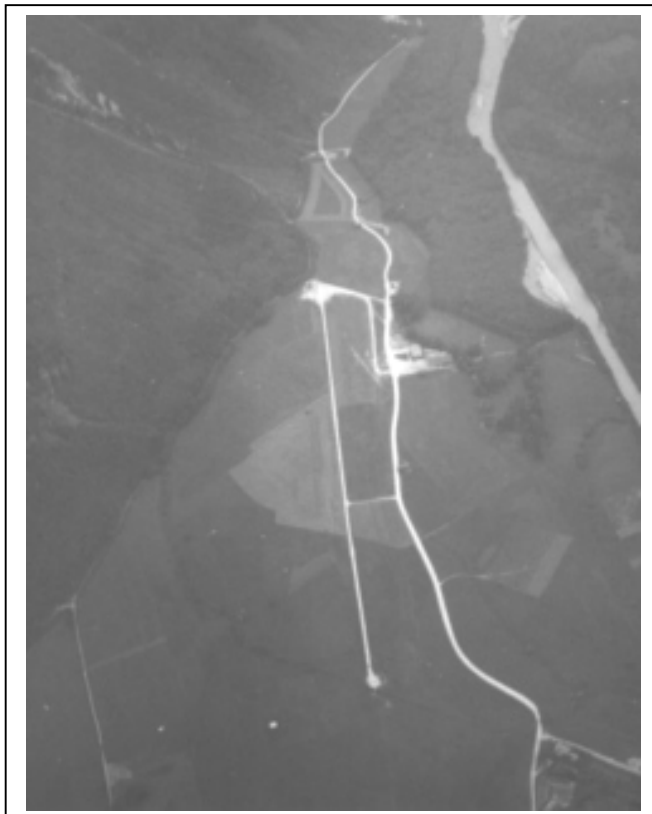
Obleich gewisse Aussichten vorhanden waren, dass Ernst von Siemens seine Entscheidung zu Gunsten der SSGM rückgängig gemacht hätte, wurde beschlossen, die Angelegenheit ruhen zu lassen.



Die DASSU hatte andere Probleme. Der Flugplatz war zu klein und musste verlängert werden. Außerdem hatte sich der Flugzeugpark vergrößert, so dass die DASSU dringend eine neue Halle benötigte. Diese Halle sollte im Zuge der geplanten Platzverweiterung erstellt werden. Da durch ein derartiges Bauvorhaben die Möglichkeit bestand, an deren Westseite einen Anbau für die Mitglieder der SSGM zu errichten, wurde dieser Gedanke bevorzugt.

Die Überlegungen der SSGM gingen dahin, dass durch den Verzicht auf die Baracke es sicher möglich sein würde, bei den mit Hochbau befassten Stellen des Hauses Siemens einigen guten Willen für dieses Hallenprojekt zu mobilisieren. Unter Mithilfe dieser Stellen müsste es möglich sein, das Hallenbauprojekt der DASSU, dessen Aufwand ohne Grunderwerb immerhin auf DM 250.000,- bis DM 300.000,- geschätzt wurde, rationeller als geplant zu realisieren.

Auch die SSGM errechnete sich daraus Vorteile bei der Materialbeschaffung und der Logistik für den Bau der eigenen Unterkunft.



Strafe muss sein

Wenn der Funke zwischen zwei Menschen überspringt, kann dies manchmal beachtliche Folgen haben. Geht der Funke aber nur von einem aus, so kann das den Erfahrungsschatz des Betroffenen, gewisse Umstände vorausgesetzt, erheblich bereichern.



Die aktive Fliegerei in unserem Verein war nicht immer eine reine Männerdomäne. Auch einige recht ansehnliche Exemplare des weiblichen Geschlechts fühlten sich hinter dem Steuerknüppel recht wohl. Eine davon war Centa Rieder.

1963 gab es am Platz auch einen jungen Mann, Hubert hieß er, der bei der DASSU schulte und vor allem durch seine Faulheit auffiel. Alles außer Fliegen war ihm zuwider und wenn es irgendwie ging, so drückte er sich vor solch unangenehmen Dingen wie Flugzeuge zurückschieben, Fallschirme jagen, Aus- und Einräumen usw.. Dass so einer bei seinen Kameraden sehr beliebt war, kann man sich gut vorstellen.

Besagter Hubert hatte nun ein Auge auf unsere Centa geworfen. Diese wollte aber von einem derart unkameradschaftlichen Typen nichts wissen und ließ ihn links liegen. Eine so milde Strafe war uns aber für den guten Hubert zu wenig und eine gute Idee hatten wir auch. Unser Freund wurde zu einem Gewaltmarsch verdonnert. Da unsere Centa aus humanen Gründen bestimmt nicht bereit war bei diesem Anschlag mitzuspielen, musste ein anderes weibliches Wesen her.

Es bedurfte einiger Überredungskunst bis sich Gudrun Braumandel, ein weiteres Mitglied unserer Frauenquote, bereit erklärte, ihre Handschrift für einen Brief an den lieben Hubert zur Verfügung zu stellen..

In diesem Brief entschuldigte sich Centa wegen ihrer abweisenden Haltung mit der Begründung „dass es ja die anderen nicht unbedingt zu wissen bräuchten“ und bestellte ihn für diesen Abend um 8 Uhr zum Klobenstein. Wissenswert ist, dass das Gasthaus Klobenstein an diesem Tag seinen Ruhetag hatte und dass es zur damaligen Zeit noch keine ausgebaute Straße sondern nur einen Feldweg dorthin gab. Besonders schlimm war dies für unseren liebeshungrigen Hubert, da er, wie die meisten von uns, über keinen fahrbaren Untersatz verfügte und deshalb den Weg zu Fuß zurücklegen musste. Gespannt warteten wir gegen Ende des Flugbetriebs darauf, ob sich unser lieber Hubert still und heimlich davonmachen oder ob er doch beim Einräumen der Flugzeuge helfen und die für diesen Abend angesetzte Grillfeier vorziehen würde. Ab 6 Uhr wurde unser Hubert nervös und eine viertel Stunde später war er verschwunden. Es wurde ja auch Zeit, denn unter 1 ½ Stunden war die schlechte Wegstrecke kaum zu bewältigen.

Als er so gegen 11 Uhr müde und abgekämpft wieder auftauchte und unsere grinsenden Gesichter sah, wusste er, dass wir über sein missglücktes Rendezvous Bescheid wussten. Zu allem Überfluss und zu unserem größten Bedauern war auch das Grillfleisch vertilgt und das Bierfass leer. Leid tat uns nur unsere Centa, die sich die bösen Blicke, die ihr der liebe Hubert an diesem Abend zuwarf, beim besten Willen nicht erklären konnte.

