

Die SGSM ist 30 Jahre alt und erhält die Sicherung für ihre Baulichkeiten

Nach 15 Jahren wird am 21.4.1983 der SGSM ein Untererbbaurecht bis zum Jahr 2074, bis dahin läuft auch das Erbbaurecht der DASSU, für folgende Grundstücke eingeräumt:

- Für ein aus der Flst. Nr. 495/4 Windseestr. 40 herausgemessenes Grundstück. - Flst. 495/6 Flugzeughalle und Hofraum (ca. 1200 m²) und
- Für ein aus der Flst. Nr. 490/4 an der Windseestr. herausgemessenes Grundstück.- Flst. 490/20 Aufenthaltsräume und Hofraum (993 m²).

Die Grundstücke sind nun im Grundbuch von Unterwössen Band 23 Blatt 894 eingetragen

Zunächst war an eine einmalige Zahlung von DM 12.000,- und an einen jährlich zu entrichtenden Pachtzins gedacht. Da aber der LVB als Grundstückseigentümer auf dem Abschluss nach seinem Mustervertrag, der keine jährlich wiederkehrende Zahlung vorsieht bestand, wurde eine andere Lösung gefunden.

Gegen eine einmalige finanzielle Abgeltung in Höhe von DM 25.000,- sind nun die Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Eigentumsverhältnisse bei der Halle beigelegt und der Besitz von Unterkunft und Halle gesichert.

Die Mitglieder der SGSM akzeptierten dafür gerne eine Umlage von DM 350,-

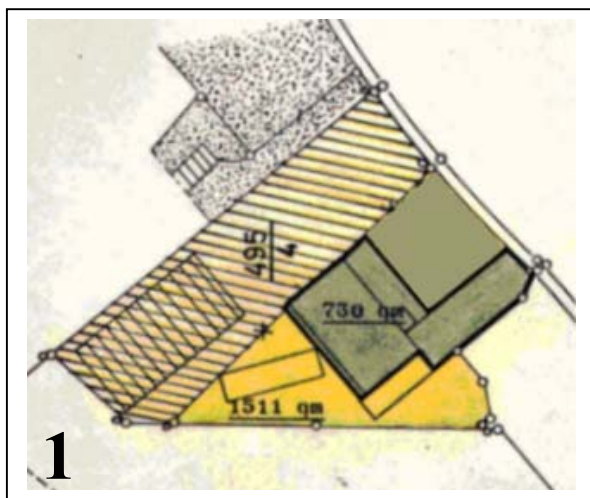

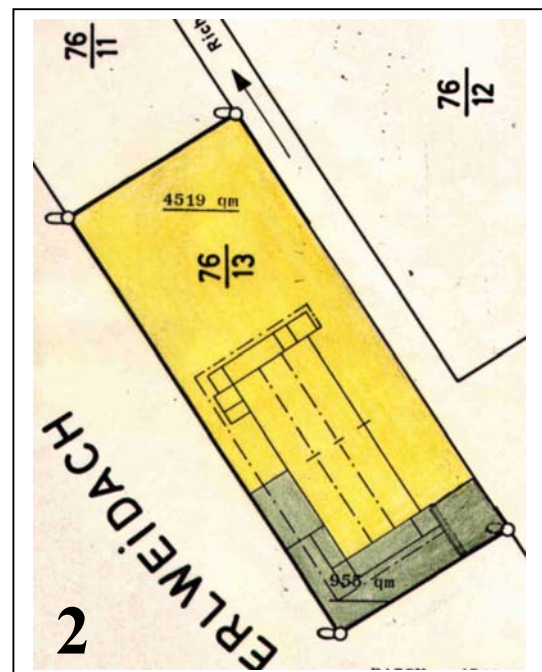


Bild 1 Halle Flst. 495/6
Bild 2 Unterkunft Flst. 490/20

gelb	DASSU	
grün	SGSM	



Und was gab es 1983 sonst ?

- Renovierung der Küche und des Aufenthaltsraums.
- Gustl Leyendecker wird Flugbetriebsleiter, da Dieter Böttcher aus gesundheitlichen Gründen zurücktritt.
- Nach 30 Jahren SGSM besteht der Verein aus 41 Mitgliedern:

30	Aktive
8	Passive
1	Ehrenmitglied und
2	Schüler

Mit dem Fallschirm fliegen

Am 18.9.83 veranstaltete der Fallschirmsportclub München in Mühltdorf einen Einweisungssprungtag. Einige Mitglieder der SGSM nahmen diese Gelegenheit wahr und stürzten sich mutig aus 600 m in die Tiefe. Nachdem das Schweben am Fallschirm nicht so richtig genossen werden konnte, man hatte ja einige Eindrücke zu verarbeiten, wurde ein Fall-



schirmschlepp in Unterwössen hinter einem Auto beschlossen.

Ein Auto, eine flugwillige Person und dazwischen ein Seil von ca. 100 m Länge.

Den Fallschirm halten zwei Hilfswillige so, dass er sich bei einer Vorwärtsbewegung gleichmäßig öffnet. Das ist schon die ganze Vorbereitung für ein herrliches Vergnügen.

Das Ergebnis ist ein etwas anderes aber nicht minder schönes Fluggefühl .



1984

Die Halle wird renoviert

Der Zahn der Zeit nagt unübersehbar an unserer Halle. Am 1.10.84 ist es soweit: Eine grundlegende Renovierung der Halle unter der Regie von Peter Ulrich wurde in Angriff genommen.



Die ehemals grüne Außenhaut wurde neu beplankt und braun gestrichen. Für die Mitglieder fielen dabei wieder einmal eine gehörige Menge an Arbeitsstunden an.

Und was gab es 1984 sonst ?

- Die transportablen Zwischenwände zur Abtrennung der Werkstatt in der Halle werden in Betrieb genommen.
- Die Aufnahmegebühr wird auf DM 1000,-- (bisher DM 750,--) und der Mitgliedsbeitrag auf DM 330,-- (bisher DM 300,--) erhöht.
- Unsere Flugzeuge und die Hänger machen Reklame für Hicom. Als Reklameträger sind die 7 Segelflugzeuge, der Motorsegler und die 6 Hänger vorgesehen. Der SGSM bringt diese Werbung DM 25.000,-- ein.

30 Jahre DASSU

Am 5.8.84 fand ein Hallenfest der DASSU zum 30-jährigen Bestehen statt.

Ein gelungenes Fest mit mehreren 1000 Zuschauern und einer Menge von Flugvorführungen.

Die Mitglieder der SGSM beteiligten sich rege als Helfer an diesem Fest und dessen Vorbereitung. Sie bauten die Bierbänke auf, eine Lautsprecheranlage wurde gestellt und in Betrieb genommen, Eintrittsplaket-

ten wurden verkauft und sie waren zuständig für den gesamten Bierausschank. Dazu gehörte natürlich das Anzapfen, Einschenken, verkaufen, Gläser einsammeln und spülen.

Nach dem Bierausschank von mehr als 2500 Liter hatte besonders die Zapfmannschaft einen gehörigen Muskelkater vom Maßkrugstemmen.

1985

Ein neuer Motorsegler

Die Aussicht auf einen neuen Motorsegler brachte für eine Vereinsversammlung, auf der dieses Thema angesprochen werden sollte, eine Rekordbeteiligung. Zur Auswahl stand ein Falke mit 80 PS, die G 109 B von Grob und die Dimona. Nach ausgiebiger Diskussion schälte sich als Favorit die G 109 B heraus. Trotz der Ankündigung, dass der Kauf nur durch eine Umlage von mindestens DM 1.000,- bewerkstelligt werden könnte,

entschieden sich von den 25 anwesenden Mitgliedern 22 für den Kauf.

Der Austausch des Motorseglers, der DM 111.000,- kosten würde, war damit beschlossen.

Damit der Vogel im Frühjahr 1986 zur Verfügung stehen konnte, wurde der schriftliche Auftrag noch im Dezember erteilt.



D-KISI Motorsegler GROB G 109 B Werk-Nr. 6408

Und was gab es 1985 sonst ?

- Die Sicherheit der Piloten wird durch die Ausstattung der Flugzeuge mit ELTs wesentlich erhöht.
- Die Hauptversammlung beschließt, dass stimmberechtigt nur noch die aktiven Mitglieder sind, die den vollen Jahresbeitrag bezahlt haben und dass die Stimme übertragen werden kann.

1986

Mitgliedschaft bei der DASSU

Von Seiten des LVB wurde 1984 eine Umstrukturierung der DASSU-Mitgliedschaft befürwortet. Es wurde angeregt, dass Siemens in Zukunft mit einer Stimme in der DASSU vertreten sein soll. Sollte einer Umstrukturierung zugestimmt werden, könnte die GmbH aufgelöst und der alte Zustand wieder hergestellt werden..

Da die Rechte der SGSM bei Unterkunft und Halle geklärt sind, ist Siemens dazu unter der Bedingung bereit, dass die

GMBH tatsächlich aufgelöst wird.

Um dies vorzubereiten, übernahm die SGSM von der Siemens AG das Stimmrecht und war damit Vollmitglied in der DASSU. Die Stimme der Siemens Freizeitgemeinschaft sollte aufgegeben werden.

Nach dem die Auflösung der GmbH nicht vollzogen wurde, behielt die Siemens Freizeitgemeinschaft neben der SGSM weiterhin ihr Stimmrecht.

Und was gab es 1986 sonst ?

- Durch Neufassung der Satzung vom 10.05.1986 wird die volle Gemeinnützigkeit wieder hergestellt.
- Unsere Eigenwasserversorgung von Unterkunft und Halle wird vom Landratsamt Traunstein bemängelt und wir werden aufgefordert, uns an das Wasserwerk Unterwössen anzuschließen.
- Das Hallenvorfeld wurde vom Hochwasser beschädigt. Um zukünftige Schäden zu vermeiden wird das Hallenvorfeld geteert. Die SGSM übernimmt die anfallenden Kosten von DM 22.366,- .
- Das Hallendach wird für DM 8.000,- repariert.
- Unser C Falke D-KOQY (Baujahr 1977) wird für DM 39.900,- verkauft.

Vollkaskoversicherung

Die Freizeitgemeinschaft Siemens unterstützte uns bei der Finanzierung der Teerung des Hallenvorfelds und bei der Dachreparatur. Im Gegenzug wünschte sie aber eine Aussetzung der von ihr für die SGSM

bisher bezahlten jährlichen Versicherungsbeiträge.

Die SGSM stimmt mit Brief vom 23.01.1986 dem zu.

Für die jährlichen Versicherungsbeiträge könnten wir in Abweichung von der ja seit langem getroffenen Handhabung zur Entlastung der erbetenen Unterstützungen für den Zeitraum der nächsten Geschäftsjahre eine Zwischenregelung treffen:

Nachdem wir das Glück hatten in den letzten 15 Jahren ohne nennenswerte Schäden die Flugsaison zu überstehen, könnten wir die Vollkaskoversicherung stornieren. Das bedeutet, je nach Umfang dieses Verzichts auf Versicherungsschutz eine "Ersparnis" von bis zu DM 20.000,--.

Wir sollten uns aber darüber verständigen können, daß für den Fall eines größeren Schadens - der im Segelflugsport leider nicht völlig auszuschliessen ist - wir für diesen worst case doch auf Ihre Hilfe mit zurückgreifen können.

1987

Schneekufen für die D-KISI

Das LBA wurde mit der Absicht konfrontiert, unserem Motorsegler Schi zu verpassen. Grundsätzliche Einwände kamen von dort nicht. Gustav Leyendecker übernahm die Regie, baute die Schi bei der Schreinerei Kurfer, koordinierte die nicht unerheblichen Auflagen des LBAs und leitete die Flugerprobung.

Solche Schi benötigen aber auch eine gute

Laufsohle, einen gleitfähigen Belag, der nicht so ohne weiteres in Eigenregie hergestellt und aufgebracht werden kann. Das richtige Know-how hierfür hatte der Schihersteller Völkel. Er konnte davon überzeugt werden, dass sein Design auf der Schiobenseite gut aussehen würde und er für diese Reklame, für uns kostenlos, auch die Unterseite gestalten dürfe.



Erste Gleitversuche ohne Flächen



Nach dem ersten Flug

Und was gab es 1987 sonst ?

SGSM

- Die G 109 B hat gegenüber dem Motorfalken SF 25C einen erhöhten Spritverbrauch. Motorseglergebühren werden um 15% angehoben.
- Der Anschluss der SGSM an die Strom- und Wasserversorgung der Gemeinde erfolgt und kostet DM 3.700,-.

DASSU

- Die Strom- und Wasserversorgung wird erneuert. Durch den Rasen vor unserer Unterkunft verläuft die Trasse zum Kiosk.
- Zwei Motorsegler der DASSU müssen ersetzt werden.

Die neu angeschafften Motorsegler, die zu ca. 50% durch die Inzahlungnahme der alten Flugzeuge mitfinanziert wurden, gingen ohne Gegenleistung in den Besitz der GmbH über.



Elektrifizierung des Platzes

Nachdem die Elektrifizierung des Segelfluggeländes 1959 und 1964 über die SGSM finanziert wurde, stand in diesem Bereich ein neuer Kraftakt an. Diesmal konnte die SGSM der DASSU bei der

preiswerten Beschaffung eines Öltransformators und von Starkstromkabeln helfen. Außerdem half sie bei der Vermittlung einer Firma, die die anstehenden Erdarbeiten weitgehend kostenlos ausführte.

Welches Flugzeug für den Verein ?

Der Austausch unseres Speed-Astir D-3500 stand an. Aus finanziellen Gründen kam ein Rennklasseflugzeug nicht in Betracht.

Da jeder im Verein einen anderen Flugzeugtyp bevorzugte (das Wissen stammte

zum größten Teil aus Berichten und Prospekten), wurde mit den Herstellern verabredet, dass sie uns ihre Maschinen für Testflüge in Unterwössen zur Verfügung stellten.

Getestet wurden:

- Diskus D-8111 (DM 45.800,--)
Liefertermin 04.1989
- ASW 24 D-1124 (DM 52.500,--)
Liefertermin 10.1989
- LS 4 D-0134 (DM 54.500,--)
Liefertermin 11.1990

Die Preise verstehen sich bei Ausstattung nach unserem Wunsch incl. 14% MWST

Der größte Teil der Testpiloten kam mit der LS 4 am besten zurecht.

- Die LS 4 bot harmlose, gute Flugeigenschaften mit sehr guter Klappenwirkung und ausreichendem Platzangebot.
- Der Diskus hatte ein geringeres Platzangebot.
- Die ASW 24 fiel durch die schlechte Klappenwirkung und wegen der langen Lieferzeit aus dem Rennen.

Die Entscheidung zum Kauf der LS 4 war gefallen.

Außerordentliche Mitgliederversammlung der SGSM e.V. vom 5.12.88

Umfrage bezüglich Flugzeugkauf:

Nr.	Name	LS4-a	DISCUS	Umlage	Bemerkung
1	Pilgram	✓	—	1000,-	
2	Limmer	✓	—	"	
3	Raschke	—	✓	"	
4	Aust	—	✓	"	
5	Kubicicel	—	✓	"	
6	Kriechbaumer.L.	✓	—	"	
7	Wenzel	—	—	"	
8	Tuscher	—	✓	"	
9	Iffland	—	✓	"	
10	Berger	—	—	" *	Wenn Inaktivierung im Okt. Juli, dann Umlage senken
11	v. Plata	✓	—	"	
12	Legendcker	✓	—	"	
13	Freter	✓	—	"	
14	Ulrich	✓	—	"	
15	Tausch	✓	—	"	
16	Kungel	—	✓	"	
17	Röster	✓	—	"	
18	Böttcher	—	✓	"	
19	Plumm	—	✓	"	
20	Kamp	—	✓	"	
21	Höller	✓	—	"	
22	Karch	✓	—	" *	Anfrage, ob Umlage erhoben wird, da er bei uns nicht fliegt, nur 10/88
23	Jäger	✓	—	"	
24	Straßberger	✓	—	"	
25	Rohleder	—	✓	"	
Ergebnis :		<u>13</u>	<u>10</u>		



Die neue LS4 D-9000

Im übrigen kam der Diskus nicht ganz unbeschädigt beim Hersteller an. Gleich nachdem Wolfgang Tausch mit seinem schwachen Zugfahrzeug den Hänger den Bernauer-Berg hinaufgezogen hatte, bekam dieser beim nächsten, leichten Gefälle ein Eigenleben. Das Ergebnis war ein umgestürzter Hänger mit jetzt nicht mehr neuwertigem Diskus.

Das Flugzeug war Vollkasko versichert, der Hänger aber nicht. Diese Kosten von DM 4.500,- blieben an der SGSM hängen.

Schleppdach - Kapitel 1

Die DASSU errichtete hinter der Halle ein Schleppdach und übersah dabei, dass der Grund zwischen Raum 10 und der Hallenmitte der SGSM gehörte. Zunächst wurde vereinbart, dass die SGSM als Gegenleistung für die Nutzung unseres Grundes die überdachte Fläche bis zur Hälfte benutzen könne.

Da die Hänger aber am besten in der Nähe der Flugzeuge aufgehoben sind, wurde mit der DASSU ein Tausch vereinbart.

Die DASSU bekam den größten Teil des für uns vermessenen Grundes zur Nutzung und die SGSM konnte im Garagenhof bei unserer Halle das beschädigte Schleppdach entfernen, durch ein neues ersetzen und diesen Bereich einschliesslich zweier Garagenboxen nutzen.

Da die Boxen keine Tore besaßen, wurden von der SGSM alle Boxen mit neuen Toren versehen.

Und was gab es 1988 sonst ?

- Der Jahresbeitrag wird auf DM 350,- (bisher 330,--) erhöht.
- Astir CS D-9000 wird zur D-9007 und durch eine neue D-9000, eine LS 4 ersetzt.
- Eine Umlage über DM 1.000,-- je Mitglied für die LS 4 wird beschlossen.
- Es wird beschlossen, dass bei Schäden grundsätzlich der Verursacher für die Behebung zu sorgen hat. Wer repariert, entscheidet der Werkstattleiter in Absprache mit dem Vorstand.
- Siemens stellt uns einen Platz in der Hofmannstraße (Bau 5603) zur Unterstellung unserer Hänger zur Verfügung.
- Ein Vertrag mit der DASSU bezüglich des Schleppdachs für Hänger wird abgeschlossen.

DASSU

- Der Grillpavillon wird eingeweiht.

Dokumentation mit Hindernissen.

Hektik ist angesagt, es scheint nämlich ein guter Flugtag zu werden. Also alles schnell für einen Streckenflug vorbereiten. Fotoapparat mit eingelegtem Film, Starttafel mit Kreide, der Sportzeuge zum unterschreiben, alles da. Was fehlt noch ? Ach ja , der Barograf. Wie üblich ist er natürlich nicht berußt, also schnell berußen. Es kann los gehen.

Nach erfolgreichem Flug steigt ein sichtlich zufriedener Wolfgang Hagen aus der Maschine. Mittels Haarfestiger wird das Barogramm versiegelt und schon beginnen die Probleme.

Zur Auswertung des Fluges müssen das Barogramm und die Fotos eingeschickt werden. Aber wie bekommt man die sperrige Trommel in ein Kuvert? Unser guter Wolfgang hatte nämlich vergessen, auf die Trommel des Barographen eine Alufolie aufzuziehen und die Trommel direkt berußt und versiegelt.

Dass die Vereinsmitglieder ihren besonderen Spaß daran hatten ist wahrscheinlich verständlich, wenn man bedenkt, dass so etwas einem ehemaligen Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter passiert, der immer peinlich darauf achtete, dass so etwas nicht vorkommt.

Schleppdach - Kapitel 2

Im Garagenhof wurde das Schleppdach für unsere Hänger gebaut. Die dafür benötigten Dachträger hatten eine längere Odyssee hinter sich. Ehemals trugen sie das Dach einer Schetthalle von Siemens in der Hofmannstraße. Als diese 1977 abgerissen wurde, standen die SGSM Mitglieder bereit, sich die schönen Träger schenken zu lassen. Die Träger waren zwar schon der Abbruchfirma zugesagt worden, aber ein Drittel davon konnte die SGSM trotzdem ergattern. Geplant war der Aufbau eines Schleppdaches zur Unterstellung der Hänger. Da die Grundstücksangelegenheiten 1977 aber vollkommen in der Schwebe waren wurde beschlossen, diese Träger den Mühldorfer Fliegern für einen Hallenbau zur Verfügung zu stellen und dafür unseren

Motorsegler im Winter dort unterzustellen. Der Bau der Halle so wie geplant kam nicht zustande. Einige Träger wurden für einen Erweiterungsbau verwendet und die restlichen gammelten jahrelang vor sich hin.

Also wurden sie wieder abgeholt, entrostet, neu gestrichen und für das Schleppdach im Garagenhof der SGSM-Halle verwendet.

Trotzdem kam uns das Dach noch recht teuer. Da der Grund nicht sehr stabil ist, verschlangen die Betonierarbeiten DM 21.700,-

Und eine unbegründete Anzeige wegen angeblichen Schwarzbaus gab es 4 Jahre später auch noch.

Und was gab es 1989 sonst ?

- Götz Scherff wird Ehrenmitglied der SGSM.
- Manfred Walter unterzog sich einer Abmagerungskur und nahm dies zum Anlass, die verlorenen 26 kg am 01.07.89 in Form von Grillfleisch unters Volk zu bringen. Über 60 Personen wurden mehr als satt.
- Der Astir CS D-9000 wird in D-9007 umbenannt und für DM 24.610,- an die DASSU verkauft.
- Die bestellte LS 4 kommt nicht wie zugesagt zum Beginn der Saison sondern erst im Laufe des Monats Juni zur Auslieferung.
- Ein Anschau Hänger wird für DM 6.370,- gekauft.
- Der vordere Anbau an der Flugzeughalle wird in ein Büro für die Flugvorbereitung verwandelt.
- Unter dem von der DASSU neu errichteten Schleppdach wird ein Abteil zur Unterbringung der Fahrräder gebaut.
- Der an unserer Halle verwendete Anstrich war nicht so haltbar wie es der Hersteller der Lasur vorausgesagt hatte. Die Wetterseite musste bis aufs Holz abgeschliffen und neu eingelassen werden.

Wolfgang Hagen, langjähriger Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter der SGSM und Pressereferent des LVB ist nach schwerer Krankheit am 22.06.1989 verstorben

DASSU

- Die Landebahn wird auf 800 m verlängert.
- Der Kiosk wird in Betrieb genommen.
- DASSU ist Landesausbildungs- und Leistungszentrum.

Einmal SG 38 fliegen

Ein besonderes Ereignis war für einige Mitglieder ihr erster Flug auf einem SG 38. Der Schulgleiter (D-0042), der im August von einem Gast der DASSU zur Verfügung gestellt wurde, war eine Attraktion. Am 5.8.1989 konnte er von ausgewählten Piloten im Windschlepp erprobt werden.



Alle möglichen Oldtimer hatte ich schon unter dem Hintern aber an einen Schulgleiter SG 38 war ich noch nicht herangekommen. Dabei ist gerade dies das Flugzeug, auf dem die meisten alten Piloten ihre ersten Flugversuche unternommen haben.

Auf einem Holzbrett, vor einem nichts, rechts und links auch nichts, vermittelt der Schulgleiter einem ein etwas anderes als das gewohnte Fluggefühl.

Im Gegensatz zur Zeit, in der die Schulung mit diesem Flugapparat durchgeführt wurde und ein neuer Pilot mittels Gummiseilstarts in die Flugeigenschaften des Drahtverhaues eingeführt wurde, geht es heute direkt an die Winde.

Die Schleppkuppelung sitzt zwischen Bug und Schwerpunkt, so dass trotz kräftigem Ziehen am Knüppel bereits in einer Höhe von 250 m Schluss ist. Das Ding lässt sich mit etwas Gefühl recht ordentlich fliegen. Zwar muss bei meinem Gewicht ständig am Knüppel gezogen werden da eine Trimmung fehlt, aber daran gewöhnt man sich rasch. Schnell macht sich der Gleitwinkel 1:plumps bemerkbar, da der Hang nicht richtig zieht. Nach zwei Achten geht es bereits in den Gegenanflug und schon hat einen die Erde wieder.

Ein kurzer aber interessanter Flug.

35 Jahre DASSU

Die DASSU feiert ihr 35jähriges Bestehen mit einem Flugtag. Trotz der vielfältigen behördlichen Auflagen ist mächtig was los. Die Unterwössener Feuerwehr hatte viel zu tun, um die ca. 6000 Zuschauer, manche sprechen sogar von fast 8000, in die

richtigen Bahnen zu lenken. Den Besuchern wurde auch allerhand geboten: Oldtimer aus dem Bereich Segel- und Motorflug, Ultraleichtflugzeuge und Fallschirmspringen wurden vorgeführt und begeisterten das Publikum sichtlich.

1990

Wiedervereinigung des deutschen Luftsports

Der Luftsportverband der DDR (FFSV Flug- und Fallschirmsportverband) und der Deutsche Aero Club (DAeC) schlossen sich am 21.09.1990 zu einem Club (DAeC)

zusammen.

Im DAeC sind nun 61.493 Luftsportler organisiert.

Und was gab es 1990 sonst ?

SGSM

- Der Speed Astir D-3500 wird zum Verkauf angeboten und als Ersatz dafür wird eine LS 4 (D-0800) zur Lieferung in 01. 91 bestellt.
- Die ASK 13 wird verkauft und eine ASK 21 zur Lieferung in 05.91 bestellt.
- Mit SNI wird ein Werbevertrag über 2 Jahre abgeschlossen, der der SGSM DM 15.000,-- pro Jahr bringt.
- Wegen Bauvorhaben der DASSU ist eine Kanalisation erforderlich. Unsere Versitzgrube muss stillgelegt werden und wir müssen uns an die Kanalisation anschließen. Die Halle ist ausgebaut, da das dortige WC nicht angemeldet ist. Es wird stillgelegt.

DASSU

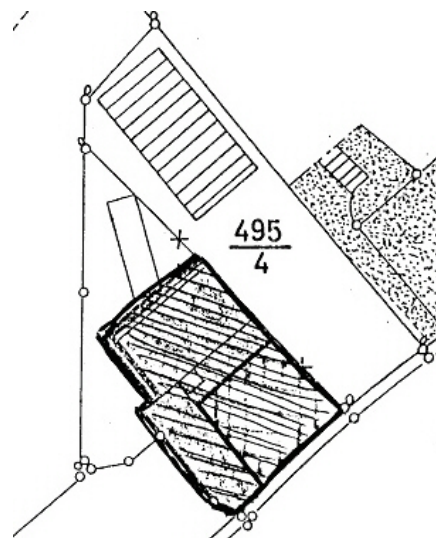
- Das neues Verwaltungsgebäude der DASSU wird mit Zuschüssen des Wirtschaftsministeriums, des Landkreises und der Gemeinde errichtet. Der Empfänger der Zuschüsse ist die GmbH. Zur Nutzung des Gebäudes wird, wie schon bei der Werkstatt, zwischen GmbH und DASSU ein uneingeschränkter Nutzungsvertrag abgeschlossen
- Die Porsche-Remorqueur wird als Schleppflugzeug angeschafft.

Flurnummer 495/4, die SGSM Halle

Im Erbbaurechtsvertrag vom 21.4.1983 ist für das Grundstück (Flurnummer 495/4), auf dem die Halle der SGSM steht, ein Flächenanteil von ca. 1200 m² festgeschrieben. Da eine offizielle Vermessung nicht stattgefunden hat, (sie war nicht nötig, da die SGSM die Erbpacht durch eine einmalige Zahlung von DM 25.000,- abgegolten hatte), genügte dieser Schätzwert.

Im Zuge der Kanalisierung des Flugplatzes wurde durch den anteilig zu zahlenden Entwässerungsbeitrag erstmalig die genaue Fläche relevant.

Die Gemeinde ermittelte diesen Flächenanteil mit 1134,17 m².



1991

Wasserversorgung

Bei der Verlegung der Wasserleitung 1987 zum Kiosk musste die SGSM ihr eigenes Wasserwerk aufgeben und wurde an das Netz der Gemeinde angeschlossen.

Wie im Vorjahr ist im Winter die Wasserleitung wieder eingefroren. Anscheinend ist sie nicht genügend gegen Frost gesichert.

Da eine Unterkunft ohne Wasser nicht bewohnbar ist, wurde eine Lösung ange-mahnt. Sollte keine Abhilfe geschaffen werden muss sich die SGSM eine Kürzung der Grundgebühr vorbehalten.

Und was gab es 1991 sonst ?

- Aus dem Kassenwart wird ein Schatzmeister.
- Ein technischer Verwalter wird benannt:
Unterkunft Bernd Rohleder
Halle Manfred Walter
- Es gibt eine neue Vereins- und Gebührenordnung. Da sie nicht getrennt sondern gemeinsam in einem Dokument niedergelegt ist, muss sie nochmals überarbeitet werden.
- Die zweite LS 4 D-0800 wird in 02.91 geliefert.
- Die ASK 21 D-6969 wird in 05. 91 geliefert.
- Das Forstamt Marquartstein erhöht die Jahresgebühr für den Parkplatz auf DM 320,-- (470 m² a DM 0,70).

Der sehr beliebte Schulleiter der DASSU Max Stadter stürzte bei der Erprobung eines neuen Flugzeugtyps, dem Flair von Günter Rochelts, einem Nurflügler, am 22.August ab und erlitt tödliche Verletzungen.

Der Hochwasserdamm

Zweimal in 1991 hatte die Tiroler Ache den Flugplatz wieder in den Windsee verwandelt. Einmal davon als besonderes Weihnachtsgeschenk am 23.12.

Da dieses, fast alle Jahre wiederkehrende Ereignis jedes Mal in den Gebäuden einen Schlammteppich hinterließ, der nur mit großem Arbeitsaufwand wieder entfernt werden konnte und da die Bausubstanz dabei erheblich in Mitleidenschaft gezogen

wurde, musste über eine Abhilfe nachgedacht werden.

Um die Gebäude vor der Strömung der Ache zu schützen, wurde ein Hochwasserdamm von unserer Unterkunft bis zur alten Steinhalle in Erwägung gezogen. Der Flugplatz steht bei einem Hochwasser natürlich trotzdem unter Wasser, aber die Gebäude würden nur durch das etwas niedrigere Kehrwasser bedroht werden.

1992

Eine schöne Bescherung.

Die Tiroler Ache hatte 1992 für den Flugplatz wieder eine unangenehme Weihnachtsüberraschung.

Am 23.12, also einen Tag vor dem Heiligen Abend, besuchte sie wieder einmal den

Flugplatz und hinterließ ihre unübersehbaren Spuren.

Und was gab es 1992 sonst ?

SGSM

- Hans Brummer wird Ehrenmitglied.
- Die Auflassung unserer Klärgrube und der Anschluss an die Kanalisation der Gemeinde erfolgt.
- Die Küche wird modernisiert.
- Die SGSM bekommt Unterstützung durch die Siemens und Bosch Hausgeräte. Dafür werden die Flugzeuge mit einer Werbeaufschrift verziert.

DASSU

- Reiner Kipp wird Schulleiter der DASSU.



Satzungsänderung

Einige Punkte der Satzung waren nicht mehr zeitgemäß. So wurde z.B. der Absatz

- „Die Aufnahmegebühr wird von der Mitgliederversammlung jährlich festgelegt. Vor Einbeziehung des neu Aufgenommenen in den Flugbetrieb des Vereins sind 100 Werkstattstunden zu leisten“
in
- „Die Jahresbeiträge und Umlagen für die verschiedenen Mitgliedschaften werden von der Jahreshauptversammlung festgelegt. In beruflicher Ausbildung befindliche Vereinsmitglieder zahlen jeweils die Hälfte des festgelegten Jahresbeitrags“
geändert.

1993

40 Jahre SGSM

So etwas musste natürlich gefeiert werden.

Ein Zelt wurde aufgebaut und viele Gäste feierten mit der SGSM bis spät in die Nacht das Jubiläum.

Am Nachmittag hatte so mancher Gast sein erstes fliegerisches Erlebnis an Bord eines Segelflugezugs oder des Motorseglers.

Auch das abendliche Grillen war ein voller Erfolg.



Zur Feier des Tages wurde ein neues Segelflugezug in die Luftflotte der SGSM aufgenommen.

Das neue Spitzenflugzeug der SGSM, die LS 6, zunächst mit dem Kennzeichen D-7900 das bald in D-7000 umbenannt wurde, war ein später Ersatz für den Speed-Astir D-3500.



Versicherungen

Vor rund 20 Jahren konnte die Siemens SozPol davon überzeugt werden, die Versicherungsprämien für die Flugzeuge der SGSM zu übernehmen. Dies war immerhin ein Betrag, dessen Höhe sich zwischen ca. DM 16.000,- und DM 20.000,- bewegte. Abgewickelt wurde der Vorgang über die Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V.

Aufgrund einer Kürzung der Zuschussmittel für die Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V. wurden auch die Zuschüsse zu den Versicherungsprämien der SGSM halbiert. Da dies in einem Jubiläumsjahr, die SGSM feierte ihr 40jähriges Bestehen, besonders schmerzlich ist, konnte die Kürzung zunächst um ein Jahr verschoben werden.

Und was gab es 1993 sonst ?

- Das Ehrenmitglied Dr.Götz Scherff wird Ehrenvorstand der SGSM.
- Es gibt eine Neufassung der Vereinsordnung.

Schleppdach - Kapitel 3

Böswillige Leute gab es schon immer. Eine nicht namentlich bekannte Person wollte der SGSM eins auswischen und erstattete Anzeige wegen eines angeblichen Schwarzbaus.

Das Schleppdach im Garagenhof war der Ersatz für ein dort bereits existierendes, beschädigtes Schleppdach, das abgerissen werden musste. Das für ein gleichwertiges Dach, das die Maße des bisherigen nicht überschritt, ein Bauantrag zu stellen sei, wurde von der Firma, die das Betonfundament erstellte, verneint und die SGSM hielt sich daran.

Das Landratsamt hatte ein Einsehen und war mit einem nachträglich gestellten Bauantrag einverstanden, der auch ohne Schwierigkeiten genehmigt wurde.



Und was gab es 1994 sonst ?

SGSM

- Bei allen Segelflugzeugen wird die umständliche Sicherung der L'Hotellier Ruderanschlüsse mittels Sicherungsnadeln durch Wedekind-Sicherungen ersetzt.
- Die Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V. beantragt die Reaktivierung der Gründungsmitgliedschaft bei der DASSU, da die für die Rücknahme der Mitgliedschaft maßgebenden Bedingungen nicht erfüllt wurden und der DAeC, der wegen Beitragsunwilligkeit ausgetreten war, wieder aufgenommen wurde.

DASSU

- Die DASSU wird 40 Jahre alt.
- Schmutziger Löffel wird abgerissen. Er ist schon lange keine Gaststätte mehr und steht dem Flugbetrieb im Weg.
- Die SGSM (Dr. Scherff) beschafft einige Komponenten der Elektrowinde mit erheblichen Preisnachlässen.
- Um dem zu erwartenden Hochwasser der Zukunft vorzubeugen, wird die Elektrowinde auf einer Aufschüttung, 3 m über Geländeneiveau aufgebaut.

Die D-KISI und der Lärm

Kapitel 1

Seit der Flugplatz Unterwössen besteht, sind immer wieder Lärmbeschwerden vorgebracht worden. Es handelte sich dabei stets um Aktionen Einzelner, die aus persönlichen Gründen versucht haben, den Flugbetrieb einzuschränken.

Da derartige Attacken nur mit großem Zeitaufwand abzuwehren und mit viel Ärger verbunden waren, bestand manchmal die Tendenz, wo es nicht an die Substanz ging, nachzugeben.

1995 betraf dies auch die SGSM. Seit einiger Zeit wurde der Motorsegler der SGSM D-KISI von einigen außerhalb des Vereins als zu laut angesehen. Die DASSU, die den Verbleib des Flugzeugs in Unterwössen vom Tausch des Triebwerks abhängig machte, argumentierte:

„Unser Wunsch auf Austausch des Triebwerks besteht weniger im objektiv messbaren Lärmwerten als vielmehr in der Tatsache, dass wir den umliegenden Gemeinden gegenüber stets argumentieren müssen, dass alle bei uns stationierten Flugzeuge die derzeit geringste Lärmemission haben“.

Die geringste Lärmemission anzustreben war ein Argument, dem sich die SGSM soweit es realisierbar war, nicht in den Weg stellte.

Da die Motorlaufzeit der D-KISI voraussichtlich 1996 sowieso einen Motortausch notwendig machte, wurden Informationen über die Einbaumöglichkeit eines geeigneten Rotax-Motors eingeholt.

Das Ergebnis war ernüchternd. Die Kosten, inklusive der erforderlichen Änderungen an der Motorraumabdeckung, der Erprobung sowie der Neuzulassung beim LBA usw. wurden zwischen DM 90,-- und DM 110.000,-- geschätzt.

Abgesehen von den für den Umbau nötigen finanziellen Mitteln, die die Möglichkeiten der SGSM weit überforderten, waren auch die zu erwartenden technischen und bürokratischen Probleme ein Argument, ein solches Projekt nicht in Angriff zu nehmen.

Und was gab es 1995 sonst ?

- Das Forstamt fordert, das SGSM Grundstück durch einen Zaun zum Wald hin abzugrenzen.
- Die Gründungsmitgliedschaft der Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V. bei der DASSU wird reaktiviert.
- Die DASSU baut einen Hochwasserdamm.
- Die Sanierung der Teerfläche erfolgt.

Die D-KISI und der Lärm

Kapitel 2

Da der Einbau eines Rotax-Motors an den Kosten scheiterte, wurde der bisherige Grob-Motor durch einen Austauschmotor gleichen Typs ersetzt. Obwohl die D-KISI bereits den Umweltengel besaß, wurden weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung getroffen.

- So wurde ein spezieller Schall-dämpfer eingebaut, der für eine weitere Schallreduzierung sorgte.

- Die Piloten wurden angewiesen, sofort auf Reiseflug umzuschalten nachdem sie beim Start eine Sicherheitshöhe erreicht haben. Durch die damit verbundene Reduzierung der Motordrehzahl wurde der Lärmwert erheblich reduziert.

Eine Fluglärmmessung der DASSU vom 13.04.1997 zeigte das Ergebnis auf.

Fluglärmmessungen der DASSU am 13.04.97		
Meßstelle: Raiten Ortsausgang N/O		
Grundgeräusch = 38 - 43 dB		
Straßenverkehrsgeräusch = 60 dB		
Flugzeug / Konfiguration	Lautstärke	Anmerkung
Rotaxfalke (GL) doppelsitzig	56,5 dB	-----
G109 B, D- KISI doppelsitzig	56,0 dB	Startlauf = 52 dB
Moseschlepp BL / Ka 8	59,0 dB	Rotaxfalke
Moseschlepp BL / ASTIR	57,5 dB	Rotaxfalke
F- Schlepp Robin / Ka 8	68,0 dB	-----

Versicherungen

Aufgrund einer erneuten Kürzung der Zuschussmittel für die Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V. fiel auch der Anteil für die SGSM erheblich niedriger aus. Waren es im Jahre 1995 noch DM 20.000,- so dass damit die Versicherungsrechnung

bezahlt werden konnte, so waren es 1996 nur noch DM 5.000,-. In der SGSM wurde nach langer Diskussion der Aufbau eines Pechvogelfonds in Erwägung gezogen, um die Versicherungsprämien zu reduzieren.

Und was gab es 1996 sonst ?

- Hochwasserdamm ist fertig und man meint, dass damit die Hochwasserzitterpartien ein Ende gefunden hätten.
- Die Ache testet die Nerven und ist 2x knapp vor dem Überlaufen.

Versicherungen

Die vor langer Zeit mit der Firmenzentrale vereinbarte Übernahme der Versicherungen ist ursprünglich keine Sache der Freizeitgemeinschaft gewesen. Die ZP hatte es aber, nachdem sie die Direktzahlungen nicht mehr vornehmen wollte, an die Freizeitgemeinschaft delegiert und damals deren Etat um diese Versicherungsleistungen erhöht.

Da die "allgemeinen" Zuschüsse für die Freizeitgemeinschaft gekürzt wurden, fallen diese Versicherungen mit in den Kürzungstopf, obwohl an der mit der Über-

nahme der Versicherungen (Kasko) verbundenen Tendenz der damaligen Absprachen sich nichts geändert hatte.

Leider wurden diese Absprachen damals nicht schriftlich fixiert und die ehemaligen Gesprächspartner, die über die Absichten und Absprachen Auskunft geben könnten, sind alle pensioniert oder verstorben.

Und was gab es 1997 sonst ?

- Vollkaskoversicherungen mit Ausnahme D-KISI und LS6 werden gekündigt.
- Erhöhung der Fluggebühren um 20% ab 1998.

DASSU

- Als subventioniertes Forschungsobjekt wird das Schleppen mit Motorseglern untersucht.
- Der Hochwasserdamm besteht seine Bewährungsprobe. 2 x gibt es Hochwasser.
Der Platz wird wie gewohnt zum Windsee aber die Gebäude der DASSU blieben trocken.

Pechvogelfond

Die Siemens Freizeitgemeinschaft hat die Zahlung der Versicherungsbeiträge von DM 20.000,- auf DM 5.000,- gekürzt. Bei Beibehaltung des bisherigen Versicherungsmodus würde das bei 35 aktiven Mitgliedern eine Beitragserhöhung um DM 486,- allein für die Begleichung der Versicherungen bedeuten. Dies erschien angesichts zusätzlicher Anforderungen zur Bildung

Wiederbeschaffungswert

D-6969	Wert ca. 60000.-
D-1000	Wert ca. 50000.-
D-0800	Wert ca. 50000.-
D-9000	Wert ca. 50000.-
D-2020	Wert ca. 50000.-

von Rücklagen für die Erhaltung eines leistungsfähigen Flugzeugparks wenig effizient.

Ein Pechvogelfond wurde eingerichtet, mit dem der Wiederbeschaffungswert der nicht versicherten Flugzeuge abgedeckt werden sollte. Die Basiseinlage sind DM 1000,- je aktives Mitglied, die in zwei Jahresraten zu zahlen sind.

1998

Falkentreffen bei der DASSU



Vom 01.08. bis zum 09.08.1998 findet in Unterwössen ein Falkentreffen statt. 72 Falken treffen sich am Platz und 38 davon bilden über dem Chiemsee eine Formation.

Und was gab es 1998 sonst ?

- Die Vereins- und Gebührenordnung wird verabschiedet.
- Neben dem Osterfliegerlager in Lienz etabliert sich im August ein weiteres Fliegerlager in Barcelonnette.
- In der DMSt – Bayern belegt die SGSM in der Mannschaftswertung den 3. Platz.
Die Piloten: Leyendecker Gustav 599,8 km Dreieck
 Raschke Hans 660,7 km Zielflug
 Seidel Hans – Jürgen 516,9 km Dreieck

DASSU

- Der Motorseglerschlepp wird Alltag.

1998 wurden bei Streckenflügen insgesamt 11.560 km zurückgelegt.

Davon 6x größer 300 km
1x größer 400 km
9x größer 500 km
1x größer 600 km
1x größer 700 km
1x größer 800 km

Streckenflüge größer	300	400	500	600	700	800
Jäger Bernd	1			1		
Leyendecker Jens			1			
Leyendecker Gustav	1		1		1	
Limmer Hans	3	1	2			
Raschke Hans Georg			1		1	1
Rohleder Bernd	1		1			
Seidel Hans Jürgen			1			
Schreck Hans			1			
John Reiner			1			

1999

Hochwasserdamm

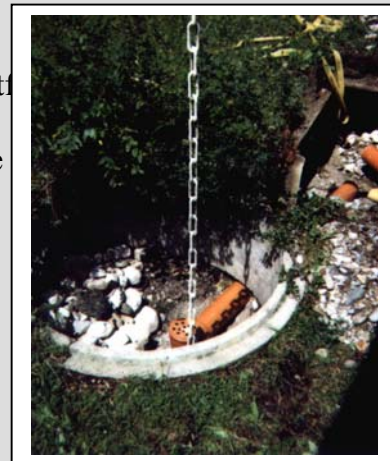
Unser Hochwasserdamm war noch nicht ganz fertig. Trotzdem wurde er am 21.5. – 23.5. erstmalig von der Ache getestet. Das Wasser erreichte aber nicht das Maximum, so dass der noch fehlende Teil auf der Südseite der Unterkunft sich nicht nachteilig

bemerkbar machte.

Es war also nur eine Warnung, die wir uns auch prompt zu Herzen nahmen. Im Eiltempo wurde das letzte Teilstück in Angriff genommen und fertiggestellt.

Und was gab es 1999 sonst ?

- Das Parkplatzvorfeld wird geteert.
- Die Hecke auf der Südseite der Unterkunft wird ent...
- Die Regenwasser-Rohre der Unterkunft werden neu verlegt. Das Wasser wird jetzt in die ehemalige Versitzgrube geleitet.
- Die Freizeitgemeinschaft Siemens feiert und wir als Mitglied bauen einen Stand nebst Segelflugzeug im Hermann von Siemens-Park auf. Ein dort gestarteter Luftballon mit unserer Adresse wurde in der Nähe von Mindelheim gefunden.
- Die Fliegerlager werden häufiger. Diesmal gingen Piloten mit vereinseigenen Segelflugzeugen nach Serres, Oerlinghausen, Lienz und Barcelonnette.
- Der Motorsegler war in Skandinavien, Frankreich und Spanien.
- Um den Leistungssegelflug zu steigern und die Dokumentation zu erleichtern, werden 2 Flugrechner (C4) und 2 Logger (SDI- Posigraph) angeschafft.
- Der neu eingeführte Vereins-Stammtisch war kein Erfolg. Am ersten Abend waren es 8 Personen, am zweiten Abend noch 5 Personen und ab da maximal 3 Personen.
- Das 50-jährige Bestehen der SGSM wirft seine Schatten voraus. Zu diesem Zeitpunkt soll der 25 Jahre alte Twin Astir durch ein moderneres Flugzeug ersetzt werden. Da die Lieferzeit für den ins Auge gefassten Duo Discus 2¹/₂ Jahre beträgt, wird eine frühzeitige Bestellung in Erwägung gezogen.

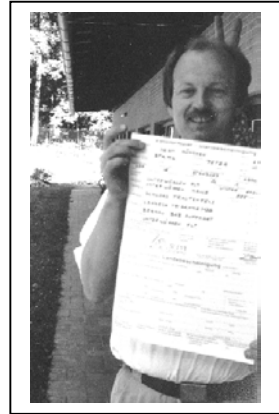


Das erste 500-er dauert etwas länger

Kühle abtrocknende Luft über den Alpenraum gerät unter Hochdruckeinfluß - so prognostiziert es der Wetterfrosch des österreichischen Teletextes für den 25. Juni 1999.

Endlich "Frei"-Zeit und gutes Flugwetter. Die Zeit war reif für ein 500 km Dreieck - mein Erstes überhaupt. Nach all der Limmer'schen Streckentheorie und den letztjährigen Trainingsflügen wollte ich es probieren.

Trautenfels-Landeck-Bernau, also ein 550 km Dreieck sollte es sein. So fand ich mich am 25. Juni, kurz vor 8 Uhr in UWOE ein, um mir eine LS4 zu sichern. Nach einer etwas längeren Diskussion über die heutigen Streckenflugambitionen wars abgemacht - Gustl, Jens und ich gehen auf Strecke.



Erste Schritte zum Streckenflug

Reibungslos wurden alle Startvorbereitungen getroffen, das Barogramm und DMST Startformular schnell zwecks Dokumentation ausgefüllt, ich wußte ja wo ich hin wollte, und Reiner kurzfristig als Fotomodell verpflichtet. Nur beim Anbringen meiner selbstsaugenden Fotohalterung konnten meine Fliegerkollegen ein leichtes Schmunzeln nicht verbergen.

Nachdem alles startklar war, ließ auch die Thermik nicht lange auf sich warten. Nach Gustl und Jens zog mich Rainer Kipp zum Rechenberg - 09:09 GMT. Ausgeklinkt und gleich hinauf auf 2300 mNN Basishöhe - Fängt ja gut an. Jetzt schnell zum Abflugpunkt DASSU-Halle - was erfahrungsgemäß nicht mehr zu empfehlen ist - und danach wieder zurück zum Rechenberg, um wieder auf Basishöhe zu gehen. Glücklicherweise stand der Bart immer noch da.



1. Teil: UWOE-Trautenfels

30 min später wurde es ernst. Vorsichtig ging es mit McCready 0.5 zur Steinplatte, um nicht gleich in St. Johann zu sitzen. Die Thermik an der Steinplatte war wie 'fast' immer zur Stelle und so ging's langsam weiter auf der Standardroute über das Loferer Ulrichshorn, quer über das Leoganger Tal zu den Südhängen bei Saalbach und dem Bergrücken folgend stets nahe der Basis bis zum Saalfeldner Becken. Spürbar verringerte sich das Steigen und prompt kam auch die erste Warnung von Gustl.

Ich glitt vorsichtig hinüber zum Hundstein, sammelte bei der schwachen Thermik ein paar Höhenmeter und tastete mich, immer im GPS-Gleitwegbereich von Zell a. See langsam weiter östlich vor. Da an ein Queren des Pongaus zum Hochgrindeck derzeit nicht zu denken war, ohne eine Außenlandung zu riskieren, "parkte" ich gut 10 Minuten und mußte mich mit weniger als 0.5 m/s Steigen begnügen. Wenigstens konnte ich meine Höhe halten und mußte nicht wieder zurückfliegen. Mit jedem 50 Höhenmeter wurde die Thermik besser und ich zuversichtlicher, so daß ich mich bei 2500 mNN entschloß, den Sprung über den Pongau zum Hochgrindeck zu wagen, welches mich unerwarteten 3 m/s Steigen empfing. Nun ging es bei voll entwickelter Thermik schnell weiter Richtung Ennstal, doch den 5 m/s am Sender des Roßbrandt konnte und wollte ich nicht widerstehen. Mit "wagemutiger", aber hoffnungslos zu geringer Sollfahrteinstellung folgte ich der tollen Wolkenstraße vorbei am Dachstein, hinüber zum Stoderzinken und erreichte so fast ohne einen Kreis den Gipfel des Grimming - Höhe tanken, und zum Fototermin nach Trautenfels. Zur Belohnung einen Schluck aus der Wasserflasche. Die erste Wende war erreicht - 11:45 GMT.

2. Teil: Trautenfels - Landeck

Gustl und Jens hatten schon vor mir Trautenfels passiert und folgten wie ich der nördlichen Gipfelkette des Ennstales westwärts. Erste Zweifel am Gelingen schossen mir kurz durch den Kopf bei der 250 km GPS-Anzeige bis nach Landeck. Mein Schnitt bisher war wirklich nicht toll, doch es geht ja besser.

Begleitet von weiteren Streckenfliegern ging's auf dem gleichen Weg zurück zum Roßbrandt, von dort querte ich direkt hinüber zum Hochkönig, wo mich satte 4 m/s Steigen vom vorgelagerten Südwestgrat wieder auf Basishöhe brachten. Richtung Kaiser war alles blau, so steuerte ich, wegen einer großen Abschattung um Zell a. See, vorsichtig Richtung Pinzgau. Die Abschattung zeigte Wirkung. Mühsam zentrierte ich mäßiges Steigen an der Südwestseite des Hundstein. Geleitet von den schönen Wolken bis hinauf zum Gerlos, brach ich das Steigen nach kurzem Höhengewinn ab und steuerte hinüber zur Schmittenhöhe, die mich nach kurzem Suchen mit gutem Steigen auf 2700 mNN brachte. Immer im respektvollem Abstand zu den Gleitschirmen, Drachen und anderem "Fliezeug", was sich hier herumtreibt, erreichte ich doch etwas zäh das Kreuzjoch, wo 3000 mNN Höhe für die Mühe entschädigten.

Beim Queren des Zillertales Richtung Kellerjoch, funkte ich Innsbruck zwecks Freigabe zur Bettelwurfspitze an. Doch nun stellte sich heraus, das mein Funk oder genauer meine Batterie sich langsam dem Ende näherte. Nach mehrmaligen "lauten" Sprechen meinerseits gab der Kontroller auf und gab mir die gewünschte Freigabe mit der Bitte mein Funkgerät zu checken. Hinweis: C4 Anzeige "LoBat" blinkt !



An der Bettelwurfspitze angekommen meldete ich mich so gut es ging bei Innsbruck ab, schaltete Funk und GPS aus, um nicht auch noch mein Vario zu verlieren. Noch lagen gut 200 km vor mir. Ohne auch nur ans Abbrechen zu denken, vermied ich die Kontrollzone von Innsbruck, tankte ausreichend Höhe bei einem kräftigen Bart am Karwendelgrat und erreichte die Ostseite der Mieminger.

Nach 200m Höhengewinn in den starken, zerrissenen Thermikblasen der Hohen Munde, nahm ich direkten Kurs auf den Tschirgant - laut Kalkreuth und Co den Thermikberg schlechthin - ,den ich hoffte in Gipfelhöhe zu erreichen. Kurz darauf gings nur noch abwärts, aber wie. Meine Höhe schmolz wie Schnee im Föhnsturm, 8-10 m/s Saufen. Was passiert mit mir? Lee - der leichte Nordwestwind hatte anscheinend aufgefrischt und an der Südseite der Mieminger für das Lee gesorgt. So orientierte ich mich schnell zur Talmitte hin, weg vom Lee - zum Umdrehen war ich bereits zu tief. Doch das Lee gab nicht auf und der Tschirgant entschwand aus meinen Augen. Nur ein kleiner bewaldeter Bergrücken nördlich Silz mitten im Inntal stoppte meinen Sturzflug - 1500 m in 8 Minuten. Streckenflug ade. Schon machte ich eine Wiese neben einem Bauernhof aus - sollte ich da sitzen? Schätzungsweise knapp 250 m über den Bergrücken blieben mir noch - ich konnte die Leute winken sehen - als ein naher Aussichtsturm mir Hoffnung und 0.5 m/s Steigen gab. Es reichte für knapp 150 m Höhengewinn als auch diese Thermikquelle versiegte. Gut 10 Minuten graste ich die Umgebung ab, als mir ein abendlicher Gleitschirmflieger einen schwachen Bart zeigte. Bekanntlich ernährt sich ja das Eichhörnchen mühsam, wie ich auch. So gings Meter für Meter nach oben und langsam konnte ich wieder aufatmen. Nach ca. 400 m querte ich zum Tschirgantrücken und erreichte den Gipfel knapp unter der Hangkante; und der Tschirgant blieb seinen Ruf als Thermikberg treu, 4 m/s Steigen. "Back into Buisness".

Umdrehen oder Weiterfliegen ? Quälend stellte ich mir diese Frage. Mittlerweile war es 17:00 local. Heimwärts, durch den Rückenwind kein Problem, aber 20 km vor der zweiten Wende aufgeben? 30 Minuten , so schätzte ich, benötige ich nach Landeck, die Thermik steht noch gut über den hohen Bergen und der Tag ist noch lang so kurz vor Johanni. Also Weiterfliegen !

Fly high and Save (no Lee) - ohne Probleme gings weiter über die hohen Lechtaler zur zweiten Wende Landeck-Trisannamündung - 15:30 GMT.

3. Teil: Landeck - UWOE

Ziemlich spät ist es mittlerweile geworden. 18:00 local zeigt meine Uhr. Über den hohen Gipfeln zeigen sich die Cumuli immer kleiner und zerfahrener - Thermikabschwächung.

Erste Gedanken, ob Du überhaupt nach Hause kommst, kommen auf. Mut machen mir nur noch meine 3400 mNN, so komme ich zumindest bis Seefeld. Zurück versuche ich so hoch wie möglich zu bleiben, was mir auch bis zum



Rücksprung an die Mieminger gelingt. Jetzt bleibe ich auf der Nordwestseite wo kein Lee droht. Gerade mal komme ich in Gipfelhöhe an und schraube mich 200 m rauf - dann ist Schluß. Weiter im Hangaufwind, welcher gerade reicht mich knapp über den Gipfeln bis zur Hohen Munde zu halten. Krampfhaft suche ich nach den Resten der letzten Thermik aber über eine integrierte Null geht's nicht hinaus. Die Höhe reicht jetzt leicht bis Innsbruck, nur ohne Funk in die Kontrollzone - nicht möglich. Hoffnung gib mir nur noch ein ziemlich großer Cumuli über der Hohen Gleirsch an der Westseite des Karwendels. Doch meine Höhe reicht gerade um das Seefeld

Tal zu queren. Schon ergebe ich mich in mein Schicksal als unverhofft mitten über dem Tal das Vario Steigen anzeigt. Kein Thermikauslöser weit und breit. Erst Sekunden später kreise ich ein. Welch Wunder, mein Höhenmesser steigt um 300 m, dann ist Schluß. Gott sei Dank, jetzt ist der Thermikanschluß an den immer noch prächtigen Cumuli sicher und befinde mich nach kurzem Suchen im 2 m/s Thermikfahrstuhl nach oben wieder.

Stetig dem Grat bis zum Ostende folgend, schattet der vorher noch helfende Cumuli hier die Thermik deutlich ab. Die leichte Leeturbulenz des NW-windes tut ein übriges. Ich gleite durch bis zum markanten Horn bei Maurach südwestlich des Rofan, und komme knapp unter dem Gipfel an. Die wenigen Thermikreste reichen nur noch mich auf Höhe zu halten. So umkreise ich den Gipfel bis einige Gleitschirme taleinwärts steigen und versuche nun an deren Glück teilzuhaben. 200 m hat's gebracht. Sichtlich froh, einigermaßen nervenschonend bis nach Kufstein zu kommen, folge ich dem Inntal ostwärts, vermeide aber ins Lee des Rofan zu kommen. Dies wäre das Aus.

Im Schleichflug nach Hause

An den bewaldeten Hügeln nördlich von Wörgl helfen mir nacheinander zwei schwache Thermikblasen jeweils 200 m Höhe zu gewinnen. Um 19:30 local erreiche ich in Höhe des Pendling Kufstein, wo man sicherlich schon bei einem Bier zusammen sitzt - kein Heim-schlepp. Rechnerisch reicht meine Höhe nicht nach UWOE, aber für Kufstein ist es eindeutig zu viel.



Hatte Hans uns nicht auf den Hangwind am Zahmen Kaiser hingewiesen, welcher so manchem noch spät die Heimkehr möglich machte? Ja richtig, sollte dies heute auch für mich gelten? Mit der Gewißheit, jederzeit zurück nach Kufstein zu kommen, querte ich das Inntal. Angespant blickte ich auf das Vario, als die Hangkante erreicht war. Zögerlich tauschte das Vario das stetige Sinken durch eine ruhige knappe Null aus, und so schlich ich mich stetig auf gleicher Höhe dem Hang folgend, näher zum Platz. Endlich, südlich des Walchsees zeigt auch meine Gleitweganzeige aufwärts, die ich seit Kufstein nicht mehr aus den Augen gelassen habe - ich sollte UWOE erreichen. Vario aus, Funk ein.

Mittlerweile in UWOE, wurde aus Sorge ein Suchflug organisiert. Gerade als ich den Klobenstein passierte, rief mich Gustl aus dem startenden MoSe. Mehrmals setzte ich Funksprüche ab. Aber erst als der MoSe mir entgegenkam wurde ich gesichtet und Entwarnung gegeben.

In 400 m über dem Platz angekommen, ging's noch zum Abschlußfoto über die Marquartsteiner Bogenbrücke und dann, abgekämpft aber glücklich nach Hause gekommen zu sein zur Landung - 18:03 GMT.

Nach Auswertung des Fluges lagen 549,6 km, 8h 54' (ca. 62 km/h) und ein wahrhaft erlebnisreicher Flug hinter mir.

Das Erste 500-er dauert halt etwas länger, und benötigt manchmal noch eine gehörige Portion Sitzfleisch.

(Peter Stahl)

2000

Duo Discus T

Dank der Zusage aller aktiven Mitglieder über eine Spende von jeweils DM 1700 konnte der Verein die Bestellung für einen Duo Discus mit Turbo aufgeben. Die Lieferung ist zum 50. Vereinsjubiläum eingeplant.

Dieser neue Doppelsitzer mit seinen guten Leistungsdaten und trotz Motor

einfacher Bedienung wird das Leistungsniveau der Mitglieder weiter steigern. Das "Turbo-Antriebssystem" ist in erster Linie als "Flautenschieber" und Rückkehrhilfe gedacht. Die Reichweite nach der Sägezahnmethode ist 200 km.

Duo Discus T

Spannweite	20,0 m
Flügelfläche	16,4 m ²
Flächenbelastung	31.4 - 42.7 kg/m ²
Gleitzahl	45
Leergewicht ca.	445 kg
Höchstgewicht	700 kg
Tankinhalt	16.7 ltr
Steigleistung	0,8 - 1,0m/s



Traumziele und Traumstrecken

Für den 20. Juni 2000 war störungsfreies Streckenwetter für unseren Alpenraum vorhergesagt. Ich hoffte, so gut wie am Tag vorher, an dem ich zum ersten Mal über die karnischen und juli-schen Alpen fast bis Bled vorgeflogen war. Daher sollte es heute noch einmal Richtung Slowenien gehen, um das Gebiet nach Möglichkeit etwas weiter zu erkunden.

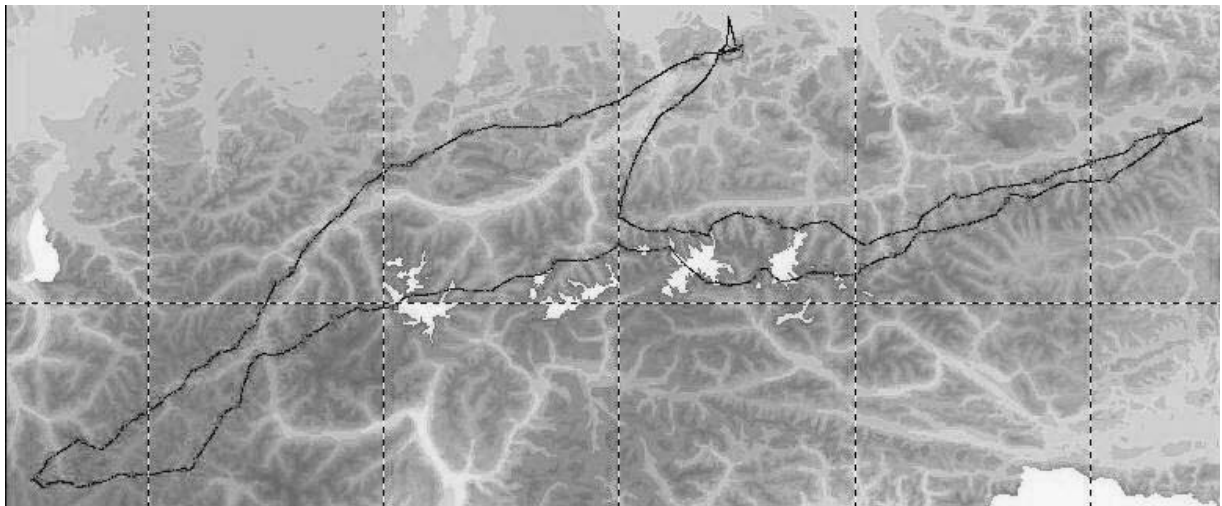
Bei der Startaufstellung am F-Schlepp in dritter Position, stand die gute LS6 D7000 bereit für Abflugrichtung Südost, da kam über Funk die Meldung, daß unsere Geitauer Fliegerfreunde gestern Zermatt umrundet hatten.

Zermatt, bzw. das Matterhorn stellt für mich ein segelfliegerisches Traumziel dar und immer, wenn mich Flüge ins Oberengadin oder Rheintal getragen hatten, war da der erwartungsvolle Blick Richtung Furkapass:

Ob es heute wohl klappen wird? Klar, daß die D-7000 nach dem Klinken mit neuem Kursziel unterwegs war. Allerdings mit Hoffen und Bangen: Möglicherweise war ich heute einen Tag zu spät dran?

Und so wars dann auch. Nach problemlosen Queren des Inntales und schnellem Vorflug ins obere Engadin bei gut entwickelter Konvektion verloren sich die letzten Wolken auf der Linie Maloja/Chur. Bei Blauthermik ein unbekanntes Gebirge erfiegen ist nicht meine Sache, daher warf ich nach einigem Herumstochern zwischen Albula- und Julierpaß enttäuscht das Handtuch und steuerte in Richtung Pontresina.

Am Muottas Muragl war die Thermik voll entwickelt und der Blick nach Osten machte Hoffnung auf einen Flug südlich des Ortlers vorbei nach Meran (noch eine Traumstrecke!), um nach Queren der Sarntaler Anschluß zu finden an die Rennstrecke des Pustatales. Doch nach Überfliegen Livignos blaute es im Osten und Norden Bormios ebenfalls aus. Natürlich fliegt man diese Strecke im April oder frühen Mai, nicht aber Ende Juni! Also war wiederum ein Kurswechsel erforderlich, der um das Nordufer des Reschensees führte.

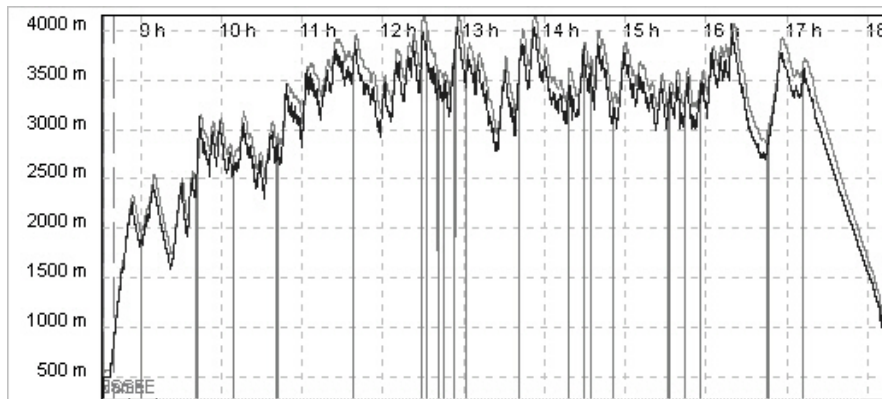


Nach zweimaliger Enttäuschung und nun ohne Ziel war mir lediglich nach Panoramafiegen zu Mute. Die weitere Route ging soweit wie möglich direkt am Hauptkamm entlang. Über dem Venediger wechselte ich gar mal so zum Spaß auf die Alpensüdseite. Tief am Groß-Glockner vorbei führte mich der Flug bei Sportgastein wieder auf die Nordseite nur um festzustellen, daß der gesamte Ostalpenraum hervorragend entwickelt war. Hatte ich den Tag falsch eingeschätzt? Ein Blick auf die Uhr, ein Blick auf den Tacho: brutto 600km, da lag noch mehr drin! Vielleicht gar 1000km?

Plötzlich hatte ich es sehr eilig. Bei Thermik von 3m integriert und Basishöhen von 3500m ging es rasch voran. Nur bloß wie weit nach Osten vorfliegen, wo den zweiten freien Wendepunkt setzen? Die Funkkontakte mit im Westen fliegenden Freunden ließen nicht auf eine Wetterverschlechterung schließen. Über Schloß Admont begann ich den dritten Schenkel aufzuziehen.

Die Bedingungen waren noch immer gut, ein Bart trug auf 4000m, aber ab Gasteiner Tal begannen die Wolken nicht mehr das zu halten, was sie vorher ausgezeichnet hatten. Die besten Aufwinde über Glockner, Venediger und den Zillerthaler Alpen beendeten den Tag viel zu früh mit allgemeiner Überentwicklung und Auseinanderlaufen! Westlich des Kitzsteinhorns, in diffussem Licht, ging es noch einmal auf 3700m. Sparsames Gleiten, gelegentlich ein paar Meter Steigen. Das wars. Über dem Kreuzjoch in 3000

Metern Höhe hakte ich den 1000er ab und lenkte Richtung Hochgern. Die Überschußhöhe reichte noch für eine beschauliche Runde an das Südufer des Chiemsees.



Nach einem Flug von 9,6 Stunden und 911km über drei freie Wendepunkte (brutto 1030km) landete ich in Unterwössen alles andere als frustriert, aber mit der

Erkenntnis, daß die wenigen Wetterfenster für Langstreckenflüge, die uns in unserem Alpenraum zu Verfügung stehen, in Zukunft besser vorhergesagt und erkannt werden müssen. Dann sind Traumziele erreichbar, sind Flüge zum Matterhorn und Strecken von 1000km möglich!

Hans Georg Raschke

Und was gab es 2000 sonst ?

- Die Hallenheizung wird vom Kaminkehrer beanstandet. Die Heizung erzeugt zuviel Ruß und ist nach den neuesten Vorschriften nicht mehr zeitgemäß. Ein neuer Brenner wird angeschafft. Bei dieser Gelegenheit wird auch der Öltank auf Schäden überprüft und als weiterhin brauchbar eingestuft.
- Der Motor der D-KISI macht Anfang des Jahres Probleme.
- Die Anschaffung 2 weiterer Logger und die damit vereinfachte Meldeprozedur für die DMST erbringt für unseren Verein die größte jemals dokumentierte Gesamtstrecke von rund 26000 km.
- In allen drei Einsitzerdisziplinen werden bei der DMSt gute Einzel- und Mannschaftswertungen erfolgen.
- In der Vereinswertung konnte der respektable 8. Platz erreicht werden.
- Erstmals in der Vereinsgeschichte kann ein Flug über 900 km verzeichnet werden. Hans Raschke gelang dies am 20.6. mit der D-7000.
- Der Schulleiter Reiner Kipp verlässt aus privaten Gründen die DASSU.

2001

Ein trauriger Jahresbeginn

Die SGSM hat am 11.4.2001 nach kurzer Krankheit ihren Ehrenvorsitzenden Dr. Dr. Götz Scherff verloren.

Durch sein Engagement sind sowohl unser Verein wie auch die DASSU das, was wir heute sind.

Götz Scherff hat sich um unseren Verein und den Luftsport außerordentlich verdient gemacht.



Und was gab es 2001 sonst ?

- Eine Aufbauhilfe für die G109 wird gebaut. Damit lässt sich der Motorsegler von einem Mann / Frau auf- und abbauen.
- DMsT Vereinswertung: Die SGSM auf dem 5. Platz in Bayern mit Streckenflügen über insgesamt 42.257 km. Dis ist die Erfolgreichste Saison seit bestehen der SGSM.

Saisonverlängerung

Dass die Urlaubsfliegerei auch am Saisonende noch viel Spaß und einige gute Streckenflüge bringt, haben Piloten in ihrem Fliegerurlaub in Südfrankreich nachhaltig bewiesen. Neben dem Spaß an der Fliegerei in einer anderen Landschaft bringt eine

Saisonverlängerung vor allem mehr Flugstunden und somit mehr Flugerfahrung. Für den Verein bedeutet dies eine bessere Auslastung der Flugzeuge und somit eine Steigerung der Einnahmen.

Mitte August in Barcelonnette



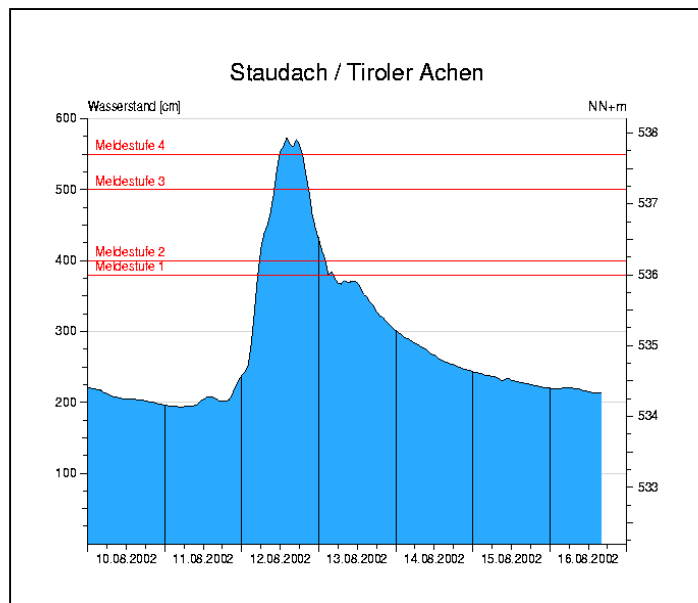
2002

Land unter

Unsere Adresse in Unterwössen lautet Windeseestraße. Schon oft wurde der Platz wieder zum Windsee. Die Tiroler Ache überflutete den Platz immer wieder einmal und hinterließ ihre Schlammfracht in Halle und Unterkunft. Der Höchststand des Wassers in unserer Halle war 1959 40 cm, was uns einige Jahre später veranlasste, den Hallenboden mit einer Betonplatte um 25 cm zu erhöhen. Bis zum August 2002 hielt sich der bei Hochwasser entstandene Schaden in Grenzen und konnte immer durch den Arbeitseinsatz der Vereinsmitglieder behoben werden.

Im August 2002 war das aber nicht so. Es hatte tagelang heftig geregnet und die Ache näherte sich ihrem kritischen Punkt. In den früheren Jahren blieb immer noch genügend Zeit, um die in Hängern abgestellten Flugzeuge der DASSU-Gäste aus dem Gefahrenbereich zu entfernen und unsere Flugzeuge so abzusichern, dass nur das Fahrwerk nass wurde.

Am 12. August blieb diese Zeit nicht. Die Ache trat gegen 6 Uhr über die Ufer und stieg so schnell an, dass für Rettungsmaßnahmen keine Zeit blieb. Das anfängliche Rinnsal entwickelte sich innerhalb einer Stunde zu einem reißenden Strom. Bereits um 7 Uhr war kein Durchkommen mehr. Selbst mit dem schweren, hochbeinigen Traktor der DASSU konnten die davonschwimmenden Hänger nicht eingefangen werden. Auch dieses Gefährt lief Gefahr, vom Wasser mitgerissen zu werden. Das Wasser erreichte eine Rekordhöhe und überflutete sogar die Ortsmitte von Unterwössen.



Der Hochwasserdamm um unsere Unterkunft bestand seine Bewährungsprobe. Er hielt dem Ansturm des Wassers stand.

Nasse Füße bekam man in der Unterkunft trotzdem. Das Grundwasser stieg an und setzte die Unterkunft einige Zentimeter unter Wasser. Da es klares Wasser ohne Schlammzugabe war, konnte es ohne große Verschmutzung zu hinterlassen wieder entfernt werden. Dass die Bausubstanz insgesamt darunter gelitten hat, ist aber nicht zu übersehen.



Hänger plus Flugzeuge vom Hängerplatz wurden bis zu 1,5 km fortgespült



Für den Bereich unserer Halle kam es dagegen ganz schlimm.

Die schnelle Strömung traf östlich der Winde auf die kleine Bodenerhöhung am Ortsrand und bildete, anders als bei früheren Überschwemmungen, einen Rückstau, der die Wasserhöhe in unserer Halle auf ein Rekordmaß ansteigen ließ.

Einen recht traurigen und deprimierenden Anblick boten unsere Flugzeuge in der gelb-braunen Brühe. Besonders schlimm sah es bei den Segelflugzeugen aus.

Erwischt hatte es die LS6 D-7000 und die ASK21 D-6969, die beide versichert waren und die LS4 D-800, die leider keinen Versicherungsschutz hatte.

Glück im Unglück war, dass die LS4 D-9000 und die ASW20 D-2020 sich auf einer Urlaubstour in Frankreich befanden und dass der Twin Astir D1000 einen Tag vorher nach Holland verkauft und gleich mitgenommen wurde. Diese drei Maschinen waren nämlich auch nicht versichert.



Etwas besser sah es zunächst beim Motorsegler G109 D-KISI aus. Nur der Rumpf, das Fahrwerk und ein Propellerblatt waren im Wasser. Der Motor hatte nichts abbekommen.



Im Nachhinein stellte sich aber heraus, dass unsere erste Einschätzung falsch war. Die Reparatur überstieg die Versicherungssumme von € 50.000,- so dass ein wirtschaftlicher Totalschaden entstand.

In der Werkstatt waren die Werkzeuge vom Schlamm überzogen und auch die Heizungselektronik überstand das Hochwasser nicht.

Der Ölkessel war aufgeschwommen, umgekippt und hatte seinen Inhalt in den Raum ergossen.

Wie stark die Strömung, die durch den Rückstau ausgelöst wurde war, lässt sich daran erkennen, dass einer unserer Hänger auf die Mauer gespült wurde und dort hängen blieb.



So schnell wie das Wasser kam, so schnell verschwand es wieder. Am 13. August hatte sich das Wasser wieder verzogen und als Abschiedsgeschenk eine mehrere Zentimeter dicke Schlammschicht und viel Arbeit hinterlassen.



Der SGSM entstand durch das Hochwasser ein Schaden von 167.548,00 €. Durch die Versicherung waren 96.652,00 € abgedeckt und bei der SGSM verblieb ein Schadensanteil von 70.896,00 €.

Ein neuer Motorsegler

Durch das Augusthochwasser wurde der Motorsegler der SGSM, die D-KISI so stark beschädigt, dass die Reparaturkosten den Versicherungs- und auch den Zeitwert erheblich überstiegen.

Dies und auch die Meinungsunterschiede zwischen DASSU und SGSM bezüglich der Lärmemission des Motorseglers führten zum Beschluss, einen neuen Motorsegler anzuschaffen. Da es wieder ein Kunststoff- Flugzeug werden sollte, bot sich nur die Dimona an. Eine Auswahl konnte praktisch nur zwischen den drei

Motorvarianten getroffen werden. Nach einer längeren Diskussion über die Vor- und Nachteile der zur Auswahl stehenden Leistungsklassen, 80 PS, 100 PS und 115 PS, fiel die Wahl auf eine Dimona mit 100 PS.

Die 80 PS Maschine schied wegen zu geringer Motorleistung aus. Bei der 115 PS Maschine überwogen die Bedenken, dass ungeübte Vereinsmitglieder beim Handling des komplizierter zu bedienenden Turbo-Motors Probleme bekommen könnten.

Und was gab es 2002 sonst ?

- **Hochwasserschäden der SGSM vom 12.08.2002**

Flugzeugschäden			€ 142.588,00
ASK 21	D-6969	€ 30.652,00	
LS6	D-7000	€ 32.500,00	
G109 B	D-KISI	€ 57.000,00	
LS4	D-0800	€ 11.000,00	
Reinigungs- und Transportkosten			€ 2.936,00
Eigenanteil (Versicherung)			€ 8.500,00
Gebäudeschäden			€ 24.960,00
Gesamtschaden			<u>€ 167.548,00</u>

Durch Versicherung werden von den € 167.548,00 Gesamtschaden € 96.652,00 abgedeckt, so dass der Schaden der SGSM € 70.896,00 beträgt.

- Eine Homepage für die SGSM wird eingerichtet.
<http://www.sgsm.de>

Unser langjähriger Fliegerfreund Walter Weber ist bei einem Überlandflug in Italien tödlich verunglückt.

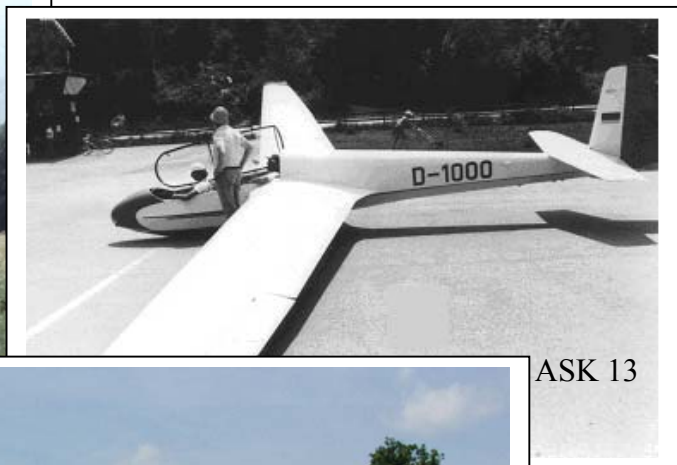
D-1000 - Kapitel 5

Zum 50-jährigen Vereinsjubiläum ist beabsichtigt, den nun 25 Jahre alten Twin Astir D-1000 durch einen Duo Discus mit Turbomotor zu ersetzen. Die D-1000 wurde zum Verkauf ausgeschrieben. Für den 10. 08. hatten sich Interessenten aus Holland angesagt. Nach einer gründlichen Kontrolle des Flugzeugs war man sich einig und der Kaufpreis wurde bezahlt. Am 11.08. ging die Reise der D-1000 nach Holland. Hätte sich der Verkauf um einen Tag verzögert, so wäre das Flugzeug wie die Anderen im Hochwasser vom 12.08. abgesoffen und der Schaden der SGSM wäre um einiges höher ausgefallen.

Damit endet vorläufig die Geschichte der D-1000



Doppel-
Raab



ASK 13



Twin Astir

Da die Maschine aber ins Ausland verkauft wurde und der Neue Duo Discus ein Kilo-Kennzeichen bekommen muß, hat sich die SGSM die dadurch freigewordene Traditionsnummer natürlich für einen späteren Zeitpunkt reservieren lassen.

2003

Ein tragischer Unfall

Im Juli 2003 wird die Segelfluggruppe Siemens München 50 Jahre alt. Überschattet wird dieses Ereignis leider durch einen tragischen Unfall.

Am 7. Mai 2003 stoßen ein Discus und eine ASK 21 der DASSU, die sich im Rahmen eines Streckenfluglehrgangs auf einem Überlandflug befinden, am Wildkogel zusammen. Dabei wird eine Fläche der ASK 21 am Klappenkasten abgerissen.

Während der Pilot des Discus in einem Waldstück aufschlägt und verletzt geborgen werden kann, überleben die beiden Piloten der ASK 21 den Absturz nicht. Für einen Absprung mit dem Fallschirm reichte die Höhe nicht aus.

Einer der beiden Piloten war unser Mitglied Jens Leyendecker, der sich als erfahrener Fluglehrer und Streckenflieger immer dann der DASSU uneigennützig zur Verfügung stellte, wenn er gebraucht wurde und dies war sehr häufig der Fall.

Jens Leyendecker gehörte seit seiner Geburt am 19.08.1972 zur SGSM. Mit seinen Eltern Inge und Gustl verbrachte er fast jedes Wochenende in Unterwössen und genoss mit seinen Spielkameraden die Freiheit, die nur ein Flugplatz Kindern bieten kann.



1975 Zu jeder Schandtat bereit! Dirk u. Uwe Böttcher, Jens Leyendecker, Silke Limmer Anja Wenzel



Schon frühzeitig wurde er vom Bazillus der Fliegerei befallen. Seine fliegerische Ausbildung begann 1988.

Es folgten 1992 PPL-C,
1993 PPL-B,
1994 PPL-A,
1995 die Kunstflugberechtigung und ein Jahr später, 1996 wurde er Deutscher Junioren-Meister in der Halbakrobatik.

Der SGSM stand er seit 1993 als Fallschirmpacker und seit 1998 nach erlangen der Lehrberechtigung für Segelflug als Fluglehrer zur Verfügung.

Bei der DASSU wurde er häufig als Gastfluglehrer eingesetzt. Dort organisierte er auch seit 1999 die Kunstflugtrainingswochen und fungierte als Streckenflugtrainer.

Wir werden ihn in bleibender Erinnerung behalten.

Zwei neue Flugzeuge

D-KKSM



Der zum 25. Geburtstag der SGSM angeschaffte Twin-Astir D-1000 wurde verkauft und zum 50. Geburtstag durch einen Duo-Discus ersetzt.

Die Traditionsnummer D-1000 konnte leider nicht auf das neue Flugzeug übernommen werden, da es mit einem Turbo-Triebwerk ausgestattet wurde und deshalb ein Kilo-Kennzeichen erforderlich ist.

D-KYSI

Der Tausch des Motorseglers G 109 (D-KISI) gegen die neue Dimona (D-KYSI) war nicht so ganz freiwillig. Das August-Hochwasser 2002; bei dem die G 109 einen Totalschaden erlitt; war ausschlaggebend.

Von den Flugleistungen des neuen Vogels sind aber die SGSM-Mitglieder begeistert. Die Trauer um die G 109 hält sich deshalb in Grenzen.



Unterkunftsumbau

Zu unserer Überraschung meldete sich die Gemeinde Unterwössen im Juni 2003 und teilte uns mit, dass Gelder zur Beseitigung der Hochwasserschäden vom August 2002 von der Regierung von Oberbayern freigegeben wurden.

Die SGSM hatte im November 2002 sich mit der Bitte um Hilfe an die Gemeinde gewandt:

Vom BLSV wurde uns mitgeteilt, dass Anträge auf Zuschüsse zur Behebung der Hochwasserschäden nicht an den BLSV sondern an die Gemeinden zu richten sind.

Wir möchten Sie deshalb höflichst bitten, sich auch unseres Anliegens anzunehmen und uns bei der Bewältigung der Schäden zu helfen.

Nach Abzug der durch die Versicherung abgedeckten Schadenssumme und der erbrachten Eigenleistung verblieb bei der SGSM ein Betrag von € 70.896,--.

Laut Mitteilung stehen der SGSM davon maximal 80%, also € 56.000,-- zur Beseitigung der Hochwasserschäden zur Verfügung, wobei Eigenleistungen nicht mit berücksichtigt werden können. Die vorhandenen Rechnungen über die Reparatur der Flugzeuge usw. wurden sofort eingereicht und die Renovierung der Unterkunft geplant.

Keine Frage, dass diese positive Überraschung die SGSM-Mitglieder aktivierte und die Renovierung unter der Leitung von Bernd Rohleder in Angriff genommen wurde.

Die Unterkunft vor der Renovierung



Vorgesehen war:

- Sanierung der Heizung
- Sanierung des Mauerputzes
- Fliesen des Fußbodens
- Sanierung der Wärmedämmung an der Zimmerrückwand
- Erneuerung des Mobiliars der Schlafräume
- Einbau eines Kamins im Aufenthaltsraum für einen Schwedenofen
- Erneuerung des Kamins der Werkstattheizung.

Für alle Sanierungsarbeiten waren Anfang Oktober 2003 die Aufträge an die Handwerker vergeben und nach einigen arbeitsreichen Tagen waren die Vorbereitungsarbeiten hierfür erledigt.



Die Mitglieder packten beim Ausräumen der Unterkunft so kräftig an, dass die nötige Arbeit an einem verlängerten Wochenende erledigt wurde. Wie üblich dauerten die Feinarbeiten natürlich noch etwas länger.

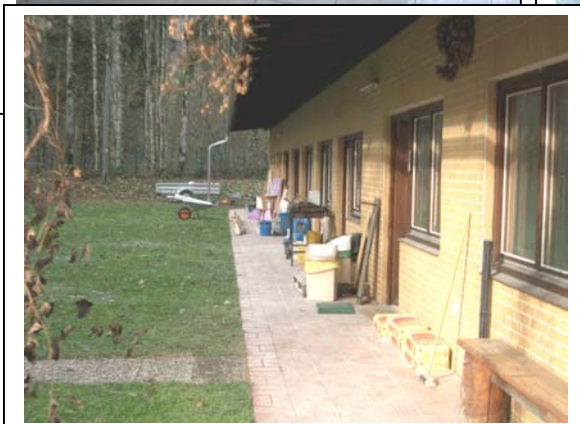




Da das Kaffeekochen ohne Küche nicht ganz so komfortabel war, bekam unser Bernd, da er ja auch die Arbeiten der Handwerker beaufsichtigen musste, zum Ausgleich ein komfortables Einzelzimmer.
Hoffentlich gewöhnt er sich nicht daran.

Die Unterkunft nach der Renovierung

Die Handwerker haben unter der Aufsicht von Bernd Rohleder und unter der tatkräftigen Mitarbeit unserer Mitglieder saubere Arbeit geleistet.



Schon wieder Pause ?