

Die Chronik der Segelfluggruppe Siemens München



50 Jahre Vereinsgeschichte

Hans Limmer

Segelfluggruppe Siemens München e.V.

Internet

<http://sfgsiemens.wordpress.com>

Verfasser: Hans Limmer
Zugspitzstr. 27
82008 Unterhaching

Tel. 089 6111073
E-Mail h.limmer@alice-dsl.net

Vorwort zu 50 Jahre Vereinsgeschichte

Wenn der Rhönvater Oskar Ursinus heute auf seine Segelflieger herabschaut, sieht er eine rasante technische Entwicklung dieser Sportart. Oberflächlich betrachtet ist es noch wie zu seiner Zeit. Die Flugbegeisterung führt noch immer Menschen zusammen, die sich, um ihren Sport ausüben zu können, in Vereinen zusammenschließen. Natürlich haben die technische Entwicklung und das heutige Wissen nicht nur die Flugleistungen explodieren lassen, sondern sie hat auch die vielen, früher erforderlichen Werkstattstunden auf ein erträgliches Maß reduziert. Die Vereine haben sich dadurch verändert und werden sich auch weiterhin verändern. Aus den Vereinen der Stunde 0, bei denen bis auf den Willen zu fliegen, der Arbeitsleistung ihrer Mitglieder und deren Organisationstalent nichts vorhanden war, sind in diesem halben Jahrhundert oft wohl situierte Vereine geworden. Die Tendenz den Verein als Dienstleister zu sehen nimmt zu und wird nicht aufzuhalten sein, so sehr auch manches ältere Mitglied den alten, durch den zeitlichen Abstand verklärten Zeiten nachtrauert.



Blickt man auf 50 Jahre Vereinsgeschichte zurück, so stößt man auf viele Höhen und Tiefen, die durchlebt und gemeistert wurden. Man stellt sich die Frage, ob es den Aufwand lohnt für nachfolgende Generationen, aus dem vorhandenen Wissen der nur noch wenigen alten Mitglieder eine umfassende Vereinsgeschichte zu erarbeiten oder ob eine schöne, oberflächliche Festschrift nicht auch ausreichend wäre.

Wir leben heute in einer anderen Zeit, einer Wegwerfgesellschaft, in der sich mancher nicht vorstellen kann, wie mühsam es war, unseren Verein zu dem zu machen, was er heute ist. Aus diesem Grunde erscheint es sinnvoll etwas tiefer in der Vergangenheit zu graben und das noch vorhandene Wissen zu Papier zu bringen.

Auch für zukünftige Vereinsmitglieder dürfte es interessant sein, einen Blick in die Vergangenheit zu ermöglichen und aufzuzeigen, welche Unterstützung das Haus Siemens ihrer Firmensportgruppe „Segelfluggruppe Siemens München e.V.“ ange-deihen ließ und welche Probleme durch die Bindung an die „Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen“ entstanden und gelöst wurden.

Es lohnt sich aufzuzeigen, unter welchen Gesichtspunkten unser Verein sich von denen unterscheidet, die einen eigenen Flugplatz betreiben.

Aus diesem Grunde entstand diese Broschüre, die in ihrem Umfang den üblichen Rahmen einer Festschrift sprengt.

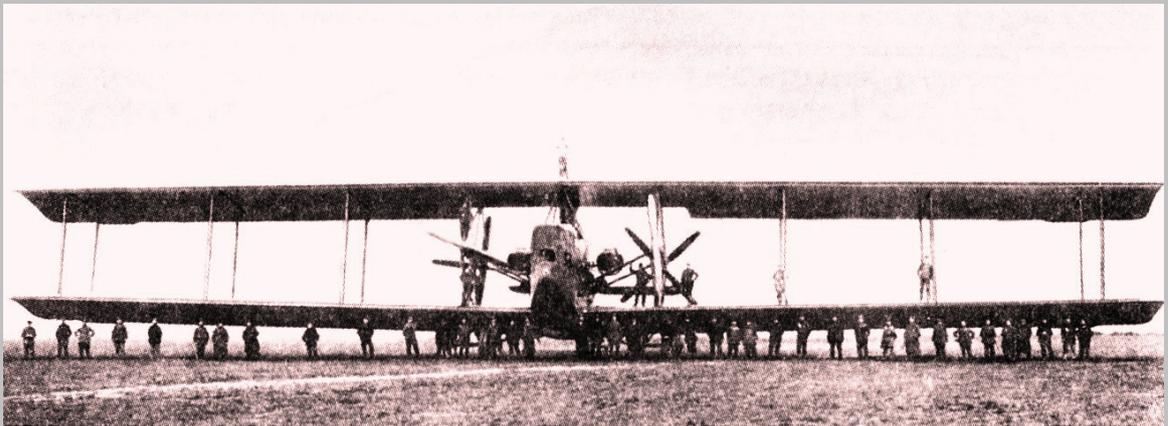
Diese Aufzeichnungen sind teils aus dem Gedächtnis, teils aus alten Unterlagen entstanden und können deshalb zwangsläufig nicht vollständig sein. Sollten wichtige Ereignisse übersehen worden sein, bitte ich um Nachsicht.

Hans Limmer



Jede Geschichte hat ihre Vorgeschichte

1918



Siemens-Schuckert R.VIII (Spannweite: 48m)

1907 bis 1953

Siemens und die Fliegerei

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren die beiden großen deutschen Elektrokonzerne Siemens und AEG nicht nur am Bau elektrischer Geräte interessiert, sondern engagierten sich auch im Automobilbau (Siemens baute das Protos-Automobil, das sich

bei der Wettfahrt New York - Sibirien - Berlin sehr bewährte). Es war daher selbstverständlich, dass die Elektro-Konzerne sich schon frühzeitig an der Luftfahrt, zunächst am Luftschiff, dann aber auch am Flugzeugbau interessiert zeigten.

Siemens-Schuckert-Werke

Schon 1907 nahmen die Siemens-Schuckert-Werke in Berlin den Bau von Prall-Luftschiffen auf.

Unter Leitung von Direktor Krell wurde 1909 ein erstes Flugzeug in Angriff genommen. Ab 1914 stellte die Firmenleitung Werkräume und Personal für einen Flugzeugbau in größerem Umfang zur Verfügung. Im Laufe des ersten Weltkrieges entstanden verschiedene Flugzeugtypen mit teilweise beachtlicher Leistung. So erreichte der Jagdeinsitzer SSW D III eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h, eine Reisegeschwindigkeit von 165 km/h, Steigwerte von 9,5 m/s und eine Dienstgipfelhöhe von 7400 m.

Weitere Baureihen neben der D-Reihe (Doppeldecker) waren die E-Reihe (Eindecker) und die R-Reihe (Riesenflugzeuge).



Die R I hatte 28 m Spannweite. Ihre drei 150 PS Benzmotoren waren im Rumpf untergebracht und konnten deshalb während des Fluges gewartet werden. Der Antrieb der zwei Luftschrauben erfolgte über Auslegerwellen.



Die größte ausgelieferte Maschine dieser Baureihe war die R VII, die eine Spannweite von 38,45 m besaß und mit drei 260 PS Mercedes D IV Motoren bestückt war. Die R VIII, die 1919 in Serie gehen sollte, hatte 6 Motoren und eine Spannweite von 48 m.



Flügelrippen der R VIII

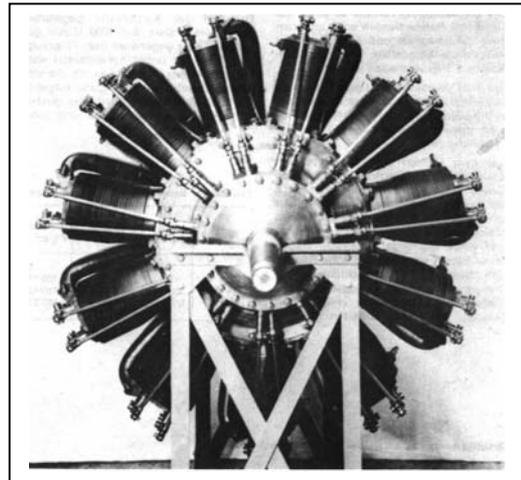
Siemens & Halske

Der Jagdeinsitzer SSW D III war, dank seiner Steigwerte, ein überdurchschnittlicher Abfangjäger.

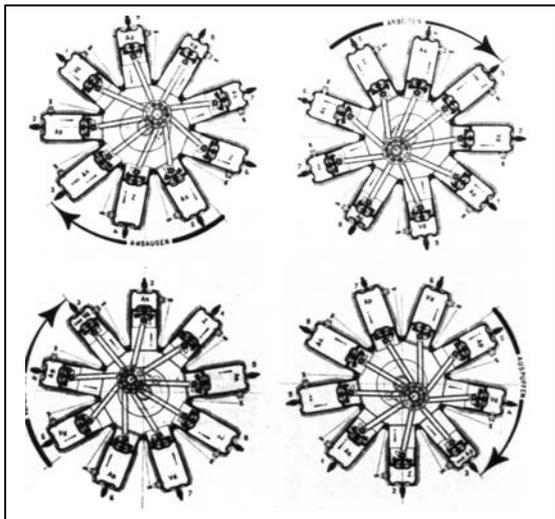
Erreicht wurden diese Werte durch einen Siemens & Halske Umlaufmotor mit 11 Zylindern und einer Leistung von 160 PS.

Das Konstruktionsteam von Siemens & Halske hatte sich beim Entwurf dieses Motors für das Prinzip eines Umlaufmotors nach Art des Gnôme-Motors entschieden, da mit dieser Bauart ein guter Massenausgleich, ein gleichförmiger Lauf, geringes Gewicht und kurze Baulänge realisiert werden konnten.

Nachteile dieser Bauart waren der hohe Benzin- und Ölverbrauch, die Beschränkung der Drehzahl auf 1200 U/min sowie



das hohe Kreiselmoment durch die umlaufenden Massen. Die Konstrukteure von Siemens beseitigten einige Nachteile dadurch, dass sie auch die Kurbelwelle umlaufen ließen und zwar entgegengesetzt zu dem umlaufenden Zylinderstern. Hierdurch konnte die Drehzahl der Kurbelwelle gegenüber dem Zylinderstern auf 1800 U/min gesteigert, aber gegenüber dem Flugzeugrumpf auf 900 U/min herabgesetzt werden. Mit dieser Drehzahl wurde die störende Kreiselmomentwirkung fast ganz aufgehoben. Gleichzeitig wurde durch die gesteigerte Kolbengeschwindigkeit und hohe Drehzahl zwischen Kurbelwelle und Zylinderstern eine große Leistung ermöglicht.



Gnôme-Motor

Zu Beginn der Luftfahrtentwicklung waren die Flugmotoren zum größten Teil wassergekühlte Motoren, deren Zylinder in Reihe oder in V-Form angeordnet waren. Bald erkannten die Motorenkonstrukteure aber, dass ein luftgekühlter Motor, dessen Zylinder in Fächer- oder Sternform angeordnet waren, wesentlich leichter wurde. Leider bekamen diese Motoren bei den damaligen geringen Fluggeschwindigkeiten von 60 - 80 km/h eine viel zu geringe Kühlung.

Die Gebrüder Seguin aus Lyon bauten in Lizenz der Motorenfabrik Oberursel im Taunus einen kleinen Einzylinder-Motor für die Landwirtschaft. Weil der Motor so klein war, hieß er Gnom.

1907 befassten sie sich mit der Problematik luftgekühlter Flugmotoren und griffen eine amerikanische Idee auf, die mangelhafte Kühlung durch rotierende Zylinder zu verbessern. Die Zylinder drehten sich um die feststehende Kurbelwelle. Der Propeller war am Kurbelgehäuse befestigt.

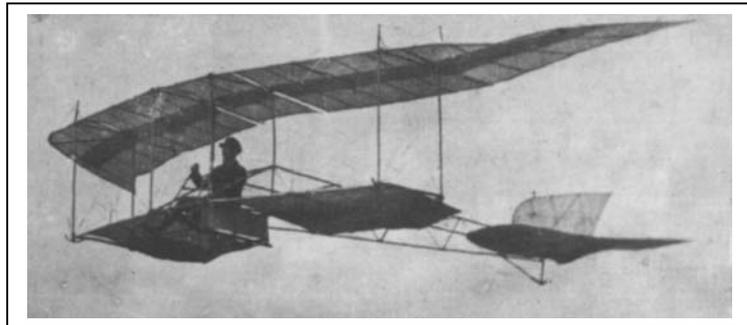
Die Vorgeschichte 1918 bis 1951

1918 Ende der Motorfliegerei in Deutschland

Nach dem ersten Weltkrieg wird den Deutschen der Motorflug verboten. Den Segelflug aber hatten die Siegermächte vergessen.

Da Flieger nicht vom Fliegen lassen können, erinnerte man sich an die Darmstädter Schüler, die am 25.08. 1909 die Flug-Sport-Vereinigung Darmstadt gründeten und am 13.7.1911 zum ersten Mal auf die Wasserkuppe kamen. Diese Schüler stellten 1912 auf ihrer zweiten Rhöntour einen Weltrekord mit 1min und 52 sec Flugzeit und 840 m Flugstrecke auf.

Die Segelfliegerei begann sich zu entwickeln.



Ein Motor dieser Entwicklung war Oskar Ursinus, der Herausgeber der Zeitschrift „Flugsport“

Die Bilder sind dem Buch „Start in den Wind“ von Peter Riedel entnommen.

- 1920 Der Gummiseilstart wird auf der Wasserkuppe erprobt und das Fliegen im Hangaufwind wird aus der Taufe gehoben.
- 1921 Wolfgang Klemper gelingt der erste Streckenflug von der Wasserkuppe bis nach Gersfeld (5 km)
- 1922 Martens gelingt am 18.8. der ersten Flug über 1 Stunde
- 1923 A- (30 Sekunden Flug oder 300m Strecke) und B- Prüfung (2 x 45 Sekunden Flug und 1 x 60 Sekunden Flug mit 90° Kurve) werden eingeführt. Das Fliegerdenkmal am Westhang der Wasserkuppe wird am 30.8. eingeweiht.
- 1924 Zur A- und B- Prüfung gesellt sich die C- Prüfung (5 Minuten Flug über der Startstelle).
- 1926 Max Kegel findet am 12.8. den Weg vom Hangwind in den thermischen Aufwind eines Frontgewitters.

1928 Die ersten Siemens Segelflieger

Das Haus Siemens hat dem Segelflug schon sehr lange wohlwollende Unterstützung angedeihen lassen. Die erste firmeneigene Einrichtung für den Flugsport wurde 1928 in Berlin-Siemensstadt gegründet. Es dauerte einige Zeit bis das erste, selbstgebaute Segelflugzeug, ein Zögling, fertig wurde. In der Zwischenzeit musste auf einem selbstentwickelten Pendelgestell, das ab 7 m/s Wind eingesetzt werden konnte, das Fliegen fleißig geübt werden.



Am 14.4.1931 erfolgte die Taufe des Zögling auf den Namen „Grete“. Taufpatin war Margarete von Siemens, die Frau von Carl Friedrich von Siemens, der bei diesem Festakt ebenfalls anwesend war.



Und der motorlose Flug entwickelt sich kräftig weiter

- 1928 Die Wolken thermik wird für den Segelflug als nutzbare Energiequelle entdeckt und Robert Kronfeld setzt das Variometer, bei den Ballonfahrern bereits im Einsatz, im Segelflug ein.
- 1929 Robert Kronfeld stellt am 15.05. mit einem Streckenflug von 102 km, für die er 5 Std. 15 Minuten benötigt, einen neuen Weltrekord auf.
- 1930 Günter Groenhoff und Wolf Hirth erkennen unabhängig voneinander die Vorteile des Kreisens im Thermikaufwind.
- 1931 Der Flugzeugschlepp wird eingeführt.
- 1933 Horst Deutschmann und Paul Steinig entdecken über dem Riesengebirge die Leewelle für den Segelflug.
- 1935 Es erfolgen die ersten Streckenflüge über 500 km und in Cumuluswolken und in Gewittern werden Höhen über 5000m erreicht.

1936 Das Olympiajahr

Anlässlich der Olympischen Spiele in Berlin fanden zwischen dem 31. 7. und dem 5. 8. 1936 täglich Formations- und Kunstflugvorführungen mit Segelflugzeugen statt. Auch ein Internationaler Kunstflugwettbewerb mit Teilnehmern aus Bulgarien, Jugoslawien, Österreich, Schweiz, Ungarn und Deutschland wurde abgehalten. Die Jahresbestleistung, ein Zielflug über 336 km von Berlin-

Rangsdorf zum Flugplatz Kiel-Holtenau, der Ludwig Rotter am 12.8. mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 83,7 km/h gelang, trug genauso wie die Rhönwettbewerbe zum Wunsch bei, auch den Segelflug als Olympische Disziplin zu etablieren. Im Frühjahr 1938 beschloss das Olympische Komitee Segelfliegen als einen olympischen Sport anzuerkennen.

1940 Krieg anstelle Olympische Spiele

Der erste Olympische Segelflugwettbewerb sollte zur Olympiade 1940 in Helsinki stattfinden. Hierfür wurde 1938 von der F.A.I. ein Wettbewerb zur Schaffung eines einheitlichen Segelflugzeugs ausgeschrieben. Es wurden 15 m Spannweite, einfache Bauweise und schnelle Montage des Flugzeugs verlangt. Im Serienbau durfte der Preis 2500,- Reichsmark nicht übersteigen. In Deutschland entstanden zwei Flugzeuge, die Mü 17, die am 23.12.1938 eingeflogen wurde und die DFS-Meise (Olympiameise).

Die Mü 17, eine Konstruktion von Ludwig Karch hatte, ähnlich der vorausgegangenen Scheibe Entwürfe wie z.B. Mü 10 Milan, einen Stahlrohrumpf und Holzflächen.

Die DFS-Meise von Hans Jacobs war in reiner Holzbauweise ausgeführt. Als Olympiaflugzeug wurde 1939 die DFS-Meise ausgewählt.

Leider verhinderte der zweite Weltkrieg die Olympischen Spiele in Helsinki und somit die Aufnahme des Segelflugs als Olympische Disziplin.

1945 Ende der Fliegerei in Deutschland

Bis zu 500.000 Luftsportler waren im nationalsozialistischen Deutschland im Segelflug tätig. Nicht alle hatte die Flugbegeisterung in die Flieger-Hitlerjugend oder das nationalsozialistische Fliegerkorps getrieben. Mancher stieß zu den Fliegern, um damit dem ungeliebten „NS-Klüngel“ zu entgehen, da die Betätigung in einer NS-Luftsportorganisation als ausreichender Einsatz für den Staat gewertet und die Zugehörigkeit zu anderen Parteiorganisationen deshalb nicht verlangt wurde. Nachdem das fliegerische Erleben sie gepackt hatte, entwickelten sich

dann aber viele von diesen zu glühenden Anhängern des Segelflugs.

1945 war es mit der Fliegerei in Deutschland vorbei. Die Besatzungsmächte betrachteten alles Fliegerische, auch das Segelfliegen, als vormilitärische Ausbildung und verboten den Deutschen jegliche fliegerische Betätigung.

Das Besatzungsstatut untersagte strikt „die Herstellung, den Besitz, die Unterhaltung oder den Betrieb von Flugzeugen aller Art oder irgendwelcher Teile davon“.

1948 Ein erster Hoffnungsschimmer

Die politischen Spannungen zwischen den USA und der UdSSR wurden unübersehbar. Die Besatzungsmächte England, Frankreich und USA brauchten den Rückhalt in ihren Zonen und lockerten ihre Besatzungspolitik etwas. Im Poker um die Macht wurden die westlichen Besatzungszonen in den westli-

chen Wirtschaftsblock (OEEC) eingebunden und die Währungsreform brachte die DM.

Die UdSSR blockierte West-Berlin (Luftbrücke) und in der sowjetischen Besatzungszone wurde die DM-Ost eingeführt

1949 Werbung für die Wiedezulassung des Segelflugs

1949 wurde die Bundesrepublik Deutschland gegründet. Durch die immer stärkere Einbindung in den westlichen Block war abzusehen, dass auch das Flugverbot irgendwann aufgehoben werden musste.

Der französische Weltrekordler im Dauerseglflug „Guy Marchant“ und sein deutscher Freund „Ernst Jachtmann“ zogen unermüdlich durch das Bundesgebiet, um Vorträge über den Segelflug zu halten und für dessen Wiedezulassung zu werben.

Das Rhöntreffen im August zum 53. Todestag von Otto Lilientahl war zwar noch verboten, aber nicht viele Segelflughänger ließen sich von einem Besuch der Rhön abhalten..

1951 Guy Marchant (vorne) und S. Kantz im Doppel Raab D-1000



1950 DAeC und LVB werden gegründet

Bei der Weltmeisterschaft in Örebro, Schweden unterschreiben alle 29 Piloten der 11 teilnehmenden Nationen eine Bittschrift an die Siegermächte für die Freigabe des Segelflugs in Deutschland. Hauptinitiator hierbei war „Guy Marchant“.

Mit Aufhebung des Allgemeinen Vereinsverbotes schossen überall Luftfahrtvereine wie Pilze aus dem Boden.

Bereits am 14. Juli, als das Segelfliegen noch streng verboten war, wurde der Bayerische Luftfahrtverein München (BLVM) gegründet. Erster Vorsitzender war Georg „Schorsch“ Kantz

Am 5. August 1950 gründeten

- Wolf Hirth (erster Präsident),
- Helmut Kaden und (Vize)
- Fritz Stamer (Generalsekretär)

in Gersfeld an der Wasserkuppe den Deutschen Aero Club.

Zu diesem Zeitpunkt gab es in Bayern bereits 86 illegal gegründete und von Helmut Kaden erfasste Vereine.

Der Luftsport-Verband Bayern wurde am 2. und 3. Oktober 1950 in Nürnberg aus der Taufe gehoben. Der Vorstand setzte sich zusammen aus:

1. Vorsitzender	Flugkapitän Helmut Kaden,	Augsburg
2. Vorsitzender	Flugkapitän Hermann Nein	Erlangen
3. Vorsitzender	Edgar Dittmar,	Schweinfurt
Schriftführer	Michael Lesjak,	Augsburg
Schatzmeister	Heinz Waldbart,	München
Referent für Modellflug	Karl Heinz Stadler,	Nürnberg
Referent für Segelflug	Eugen Wagner,	Neustadt b. Coburg
Referent z.b.V.	Georg Kantz,	München
Pressereferent	Georg Brütting,	Coburg
Rechtsbeistand	Rechtsanwalt Strobl,	Nürnberg
Ausbildungsleiter wird	Franz Medicus	

Von den 86 erfassten Vereinen traten 50 spontan dem LVB bei.

Obwohl nicht nur das Fliegen sondern auch die Konstruktion und der Bau von Fluggerät jeglicher Art verboten waren, wurden im Stillen überall Pläne geschmiedet, kon-

struiert und gebaut.

So konstruierte Fritz Raab den Doppel-Raab und bei Egon Scheibe entstand die Mü 13e.

1951 Der Segelflug wird wieder zugelassen

Am 1. Mai wurde der Segelflug in der Bundesrepublik wieder zugelassen. Schlagartig setzte im ganzen Land ein hektisches Treiben ein. Aus Scheunen, Hinterhöfen, Schlafzimmern und Kellern zogen die Segelflieger ihre 1945 versteckten oder inzwischen neugebauten, meist halbfertigen Flugzeuge her-

aus.

Die Flugbegeisterung war so groß, dass trotz des bisherigen Verbots und der andgedrohten Strafen im August bereits einige schwarz eingeflogene Flugzeuge zur Verfügung standen.

Die Zahl der Vereine nahm sprunghaft zu. Dem Luftsport-Verband Bayern gehörten Anfang 1951 bereits 50 Vereine mit 1859 Mitgliedern an. Die große Zahl von Luftsportlern, die im nationalsozialistischen Deutschland im Umfeld des Segelflugs tätig waren, betätigten sich zwar nicht alle in den neuen Vereinen, bildeten aber einen Grundstock von Förderern, die zum Aufbau der Vereine einen erheblichen Beitrag leisteten. Wichtiger als Geld, das auch nicht vorhanden war, waren die Möglichkeiten, Material

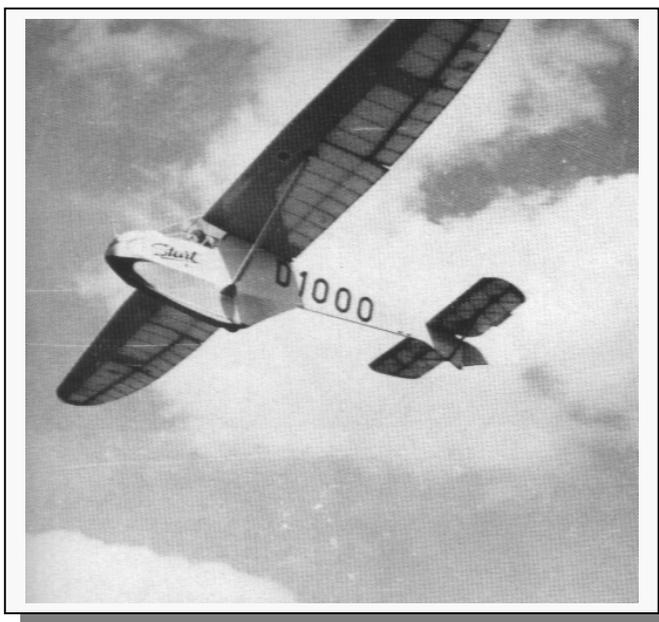
für den Flugzeugbau zu organisieren, Werkstatträume zu beschaffen und auszustatten, sowie Fluggelände wieder in Betrieb zu nehmen.

Das Rhöntreffen am 25./26. August 1951 wurde ein voller Erfolg. Bis zu 40.000 Zuschauer waren zur Rhön gekommen. Geflogen wurde mit 12 Maschinen. Als Neukonstruktion waren die ES 49 von Erwin Schneider, die Mü 13E von Egon Scheibe und der Doppel-Raab von Fritz Raab am Start.

D-1000 - erstes Kapitel

Eines dieser bereits im August 1951 zur Verfügung stehenden Flugzeuge war der Doppel-Raab. Während sich die einen Jahr für Jahr um die Freigabe des Segelflugsports bemüht hatten, konstruierten und bauten andere in dieser Zeit illegal neue Flugzeuge.

Ein völlig neues doppelsitziges Ausbildungsflugzeug, den Doppel-Raab, entwarf z. B. der Gewerbelehrer Fritz Raab. Dachauer Segelflieger bauten dieses Flugzeug im Mälzkeller des Hörhammerbräu, der ihnen von der Pächterfamilie Mühlbauer als Behelfswerkstatt zur Verfügung gestellt worden war.



Am 29.07.1951, wenige Wochen nach der Wiedermulassung des Segelflugs, taufte man in Dachau mit flüssiger Luft die erste deutsche Flugzeug-Neukonstruktion nach dem Krieg auf den Namen „Start“. Das Flugzeug erhielt das amtliche Kennzeichen D-1000.

*Fritz Raab, Georg (Schorsch) Kantz
am und
Wolf Hirth im Doppel-Raab D-1000*

Der Auftakt 1952

Unterwössen



Unterwössen 1952

Bereits am 8.9.1950 saßen der 1. Vorsitzende des LVB Helmut Kaden und Flugkapitän a.D. Karl Dietrich Meier im Park-Café in Unterwössen und diskutierten über Meier's Vorschlag, dort eine Alpen-Segelflugschule zu gründen.

Diese Überlegungen waren aber mangels Mitteln zunächst nicht zu verwirklichen.

Karl Dietrich Meier gab aber nicht auf und gründete in Unterwössen die „Alpen-segelflug-Gemeinschaft Achental“.

Um die Idee einer Alpen-Segelflugschule in Unterwössen voranzutreiben, überredete Karl Dieter Meier den Segelflugreferenten des LVB Schorsch Kantz zur Veranstaltung eines Wettbewerbs mit dem Ziel, die längste Flugzeit zu ermitteln.



Mit sehr guten Ergebnissen hatten Karl Dieter Meier und Hans Schröck, ebenfalls aus Unterwössen, das Aufwindverhalten der „Gscheurer Wand“ mittels Luftballonen getestet und somit eine sinnvolle Vorarbeit geleistet.

Am 20.09.1952 waren 6 Flugzeuge am Start. Aus Prien brachten die Akaflieger ihre Maybach-Winde und eine Mü 10 „Milan“ D-1001 mit, den sie im Nachhinein als Leihgabe definierten und wieder aus dem Deutschen Museum geholt hatten.

Etwas westlich des heutigen Hängerplatzes durchschnitt ein Drainage-Graben die Sumpfwiesen. Östlich davon war der Startplatz. Die Veranstaltung war für die Segelflieger ein voller Erfolg. Alle Maschinen konnten sich längere Zeit an der „Gscheurer Wand“ halten. Gerd Müller erflug für die Akaflieg München im Milan und mit Frau Ziegler als Passagier mit 3 Stunden den Siegespokal. Zweiter wurde Sepp Betz auf der Mü 13.

In der folgenden Woche testete Schorsch Kantz, wie oft der Chiemsee-Wind blies. An neun Tagen wehte er sechsmal und war damit zur Realität geworden. Eine Konkurrenz zum Bayerischen Wind in Kufstein und dem Maloja Wind in Samedan war gefunden. Weniger begeistert waren die 23 verschiedenen Eigentümer der sauren, permanent von Überschwemmungsgefahr bedrohten Wiesen zwischen Ache und Gscheurer Wand, die der Beanspruchung durch den Segelflugbetrieb kaum Widerstand entgegenzusetzen hatten. Trotz der Aussicht auf einen guten Pachtzins standen die Grundstückseigner dem Vorhaben sehr skeptisch gegenüber.



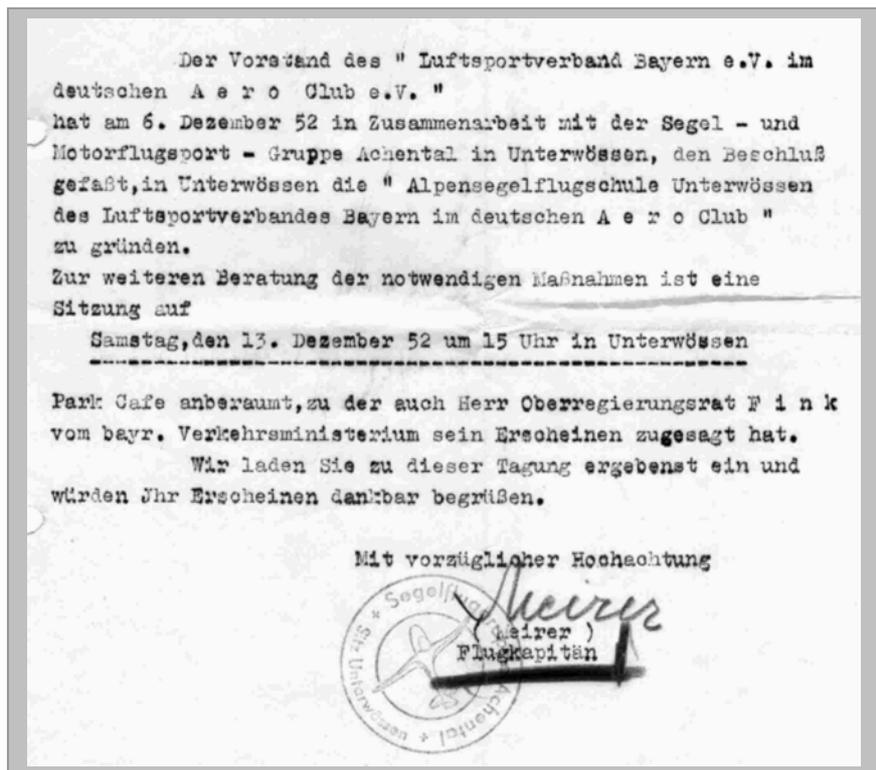
Viel Überzeugungsarbeit musste Schorsch Kantz leisten, um die wichtigsten Grundstücksprobleme zu meistern. Eine dauerhafte Lösung ergab sich erst ab 1954.

Eine Alpensegelflugschule in Unterwössen

Auf Grund der hervorragenden meteorologischen Eigenschaften und der idealen Lage des Geländes wollte der Luftsport-Verband Bayern die „Alpensegelflugschule Unterwössen des Landesverbandes im DAeC“ gründen. Am 06.12.1952 wurde dies zwar beschlossen, doch so richtig in Schwung kam das Unternehmen mangels Masse vorläufig nicht.

Ein permanentes Problem war das nicht vorhandene Geld. Die Mittel reichten gerade mal für die Begleichung des Pachtzinses. Da keine eigenen Flugzeuge angeschafft werden konnten, wurden sie von anderen Vereinen ausgeliehen.

Als Vorläuferin einer späteren Alpensegelflugschule wurde 1953 auf dem inzwischen zugelassenen Gelände eine Übungsstelle eingerichtet.



Unterwössen und dessen Chiemsee-Wind sprachen sich in Fliegerkreisen schnell als Fünfstundenfabrik herum und wurden trotz sumpfiger Wiesen und fehlender Halle, die Flugzeuge wurden in Heustadeln von Bauern untergestellt, gerne besucht.

München

In München fand der Flugbetrieb des BLVM unterdessen auf der Fröttmaninger Heide in Neuherberg statt. Spätere Mitglieder der Segelfluggruppe Siemens wie z.B. Walter Freter, Otto Tuscher und Erich Bienert waren dort schon dabei.

Auf dem Oberwiesenfeld flogen nur die Amerikaner. Zu ihnen nahm der BLVM erste Kontakte zwecks Mitbenutzung auf.

Der örtliche Kommandant bewertete das Ansinnen wohlwollend, so dass für den 20. und 21. September 1953 die ersten Flüge

auf dem Oberwiesenfeld geplant wurden. Theorie und Praxis sind meist zwei Paar Stiefel wenn Fluggeilheit die Oberhand gewinnt. Der erste Start auf dem Oberwiesenfeld erfolgte bereits am 5.8.1953. Die Genehmigung für diesen Start durch die Amerikanischen Behörden ging am 13.8.1953 ein und die Benutzungsbestimmungen wurden vom örtliche Kommandant am 20.8.1953 an die Flieger übersandt.



das Oberwiesenfeld