

Das Jahr
2014
der Segelfluggruppe
Siemens München



Ein Rückblick

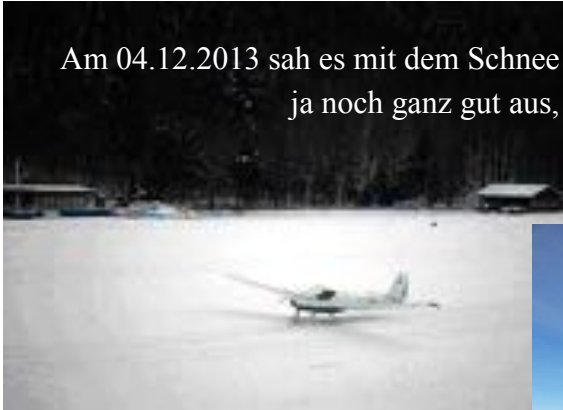
Hans Limmer

2014



Silvester 2013/2014

Am 04.12.2013 sah es mit dem Schnee ja noch ganz gut aus,



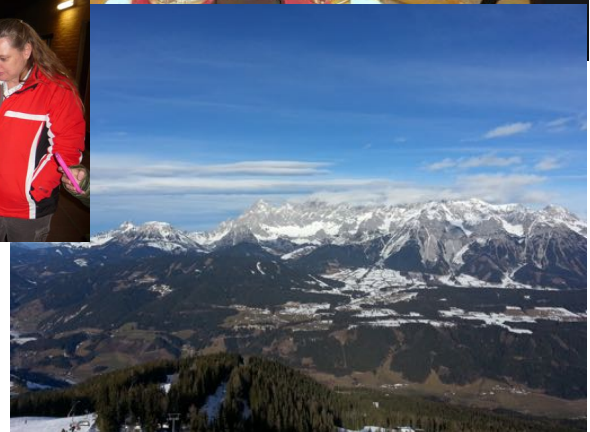
aber wie die Bilder vom 31.12. zeigen, geizte der Winter an Sylvester bereits mit der weißen Pracht .

Nur ein Hauch davon überzog die Landschaft. Das tat aber der guten Stimmung bei der Silvesterfeier in unserer Unterkunft keinen Abbruch.



Fondue, Lagerfeuer und eine gehaltvolle Feuerzangenbowle leisteten ihren Beitrag dazu.

So frühlingshaft wie am 27.01. der Dachstein aussah, präsentierten sich auch die restlichen Wintermonate auf der Alpennordseite. Auf der Südseite gab es dagegen Schnee im Überfluss.



Februar



Etwas Gutes hatte der sogenannte Winter. Die DASSU hat in der 2. Februarhälfte ihre Motorsegler wieder von den Skiern auf die Räder gestellt und somit die Sommerflugsaison 2014 eröffnet.

März

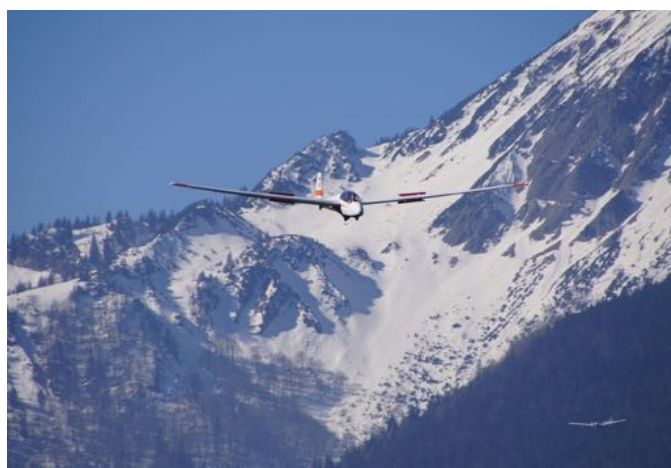
Die Streckennachmittage, die das Alpenflugzentrum zum Erfahrungsaustausch in den Wintermonaten veranstaltet, waren wieder rege besucht. Diesmal waren die Themen:

- “Von Unterwössen zum Böhmerwald, einmal um Linz herum”
Martin Baatz hatte diese Streckenführung anhand seines Fluges von 23.07.2013 aufbereitet.
- “Flugmedizinische Aspekte aus HNO-ärztlicher Sicht”
Matthias Hölzl, aktiver Wettbewerbspilot und HNO-Arzt berichtet über Sauerstoff – Hören – Gleichgewicht – Nasennebenhöhle.
- „Der leere Hängerplatz am Abend“
Peter Güntzer beschäftigt sich mit der Sicherheit im Fliegen und der Fragestellung- welche Möglichkeiten gibt es im Falle eines Falles.



Segelflugsaison 2014 eröffnet.

Nachdem am Sonntag den 9.3. bei der DASSU die ersten Windenstarts absolviert wurden und am Samstag, den 15.03. das erstes Frühjahrsbriefing im Verwaltungsgebäude der DASSU stattfand, ist damit die Segelflugsaison 2014 offiziell eröffnet.



In der 1. Märzhälfte war mit Segelflug noch nicht viel los. Gerademaß 3 Flüge kamen zustande. Die 2. Märzhälfte war vom 20.3. bis 31.3. gar nicht so schlecht. In diesem Zeitraum erreichte das AFZ mit **44** Flügen **8426** Strecken km. Und auch die SGSM konnte ihren Beitrag mit **12** Flügen und **1847** Streckenkilometern dazu leisten.

Und ab März fliegt auch unser alter Bergfalke, der D-1441 wieder.

Der Doppel-Raab D-1222, das erste Flugzeug der SGSM, hatte nach nicht einmal 3 Jahren seinen 5000sten Start hinter sich, es wurde ein neues, modernes Fluggerät gebraucht. Fleißig wurde ab Herbst 1956 gearbeitet und am 12.07.1957 erhielt der neue Bergfalke II/55 seine Zulassung. Weil arbeiten ja so schön ist und man an einem Flugzeug immer etwas verbessern kann, wurde in der Werkstatt sofort ein neuer Bergfalke II in Angriff genommen, der dann ab der Flugsaison 1958 zum Einsatz kam.



Christian Hülshager (Nordrhein-Westfalen) entdeckte vor einiger Zeit den Flieger, rettete ihn vor der Verschrottung und hauchte ihm neues Leben ein.



Der Vorgänger wurde nach Kufstein verkauft und verschwand somit aus unseren Augen. Jetzt, nach 57 Jahren, taucht er wieder auf.



Am 1. April 2014
veröffentlicht der
WDR unter dem
Titel
„Historisches Segel-
flugzeug hebt
ab“ einen kleinen
Film hierzu.

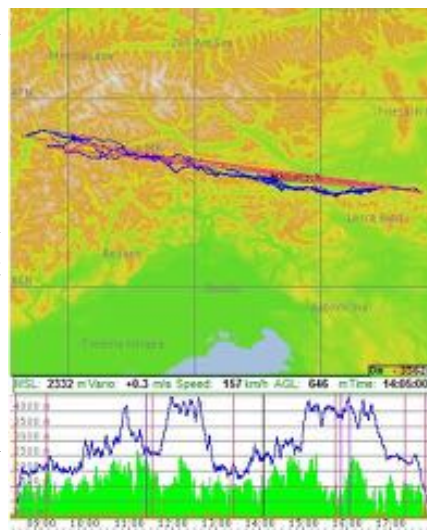
April

Das herrliche Thermikwetter am 1. und 2. April brachte auch die ersten Überlandflüge. Bei 10 Flügen kamen für das AFZ die ersten, von Unterwössen aus geflogenen 2700 km des Jahres aufs Konto.

Die ersten 1000 km des Jahres 2014

15. April, die DASSU hat ihren 60. Geburtstag. So etwas möchte man natürlich standesgemäß mit schönen Flügen feiern, aber das Wetter in Unterwössen möchte dies nicht und bringt lieber Staubewölkung auf der Alpennordseite.

Auf der Südseite ergibt dies am 16. April eine Nordföhnlage, die man doch ausnutzen könnte, dürfte sich Jan Lyczewek gedacht haben und er hat sie ausgenützt. Von Nötsch aus schaffte er eine Strecke von 1051 km.

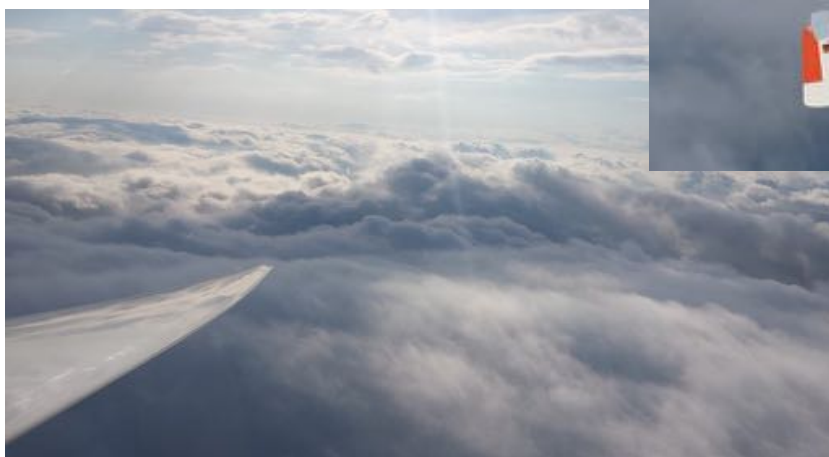


Die 2. Aprilhälfte brachte dann die Zeit, die sich der Segelflieger wünscht.

Punkte	Name	km	km/h
770,80	Kurt Toepfer	710,71	92,21
727,69	Rainer Maack	613,80	84,92
479,97	Volker Fuessmann	452,93	89,34
477,79	Hans Limmer	494,59	102,24
418,62	Markus Mueller	476,16	71,88
383,15	Rudolf Eisenmann	327,60	62,55
377,04	Dieter Sachs	327,43	56,62
290,67	Christian Lindner	238,95	61,00
283,06	Claudia Glauner	204,09	85,15
199,78	Thomas Ager	190,41	49,78
136,36	Jörg Präfke	124,76	79,52
120,35	Martin Starzengruber	93,99	47,97
110,56	Tobias Wicht	97,77	38,13
47,88	Ralf Lottmann	37,19	37,19
23,13	Ralf Lottmann	18,05	63,46

Ein besonders guter Tag war dabei der 25.4. wie die nebenstehende Tabelle zeigt.

Im April kamen bei **82** Flügen durch das AFZ **16443** km zustande, Piloten der SGSM haben daran einen Anteil von **19** Flügen und **3713** km.



Mark Christmann
am 19.04.14 in der
"Hochplatten-Welle"

Ein Geburtstag

Am 15. April 1954 wurde die Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen gegründet.

Im Gasthof „Zur Post“ in Unterwössen wurde vor genau 60 Jahren die DASSU um 17:30 Uhr aus der Taufe gehoben. Wie man auf dem Foto aus den Anfängen erkennen kann, hat sich unser Flugplatz im Laufe der Jahrzehnte ganz schön verändert.



Das erste mal von Unterwössen gehört habe ich 1952. Der damalige LVB Präsident Helmut Kaden berichtete in einer Versammlung des „Augsburger Vereins für Luftsport“ über die Ab-



sicht, in Unterwössen eine Flugschule zu eröffnen. Da die benötigten finanziellen Mittel nicht so flossen wie erhofft, musste die Verwirklichung noch etwas warten.

Den ersten Kontakt mit Unterwössen hatte ich dann im Herbst 1954. Einige alte Hasen des AVL wollten das Gelände ausprobieren und ich durfte als Hilfwilliger mitfahren. Die anstrengende Schlamm Schlacht von damals ist mir noch gut in Erinnerung. Nur gut, dass damals die Dorfoberen nicht auf den Gedanken kamen aus Unterwössen ein Schlammkurbad zu machen, die Voraussetzungen waren ja vorhanden.

Das erste mal in Unterwössen geflogen bin ich dann am 9. September 1962, als ich der „Segelfluggruppe Siemens München“, damals noch „Siemens Segelfluggruppe München“ beiträt..

Hans Limmer

Mai

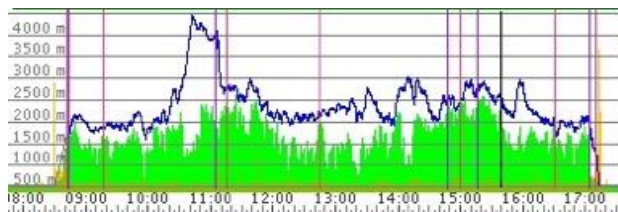
Nach gutem Streckenflugwetter schaut die Wetterlage vom 04.05. nicht gerade aus. Trotzdem steht der Siemens -DUO am Start und Mark Christmann und Philipp Stahl wollen ins Flachland.



Auch Roland Hinz ist natürlich mit dabei und lässt sich zu seinem Abflugpunkt Bad Endorf schleppen

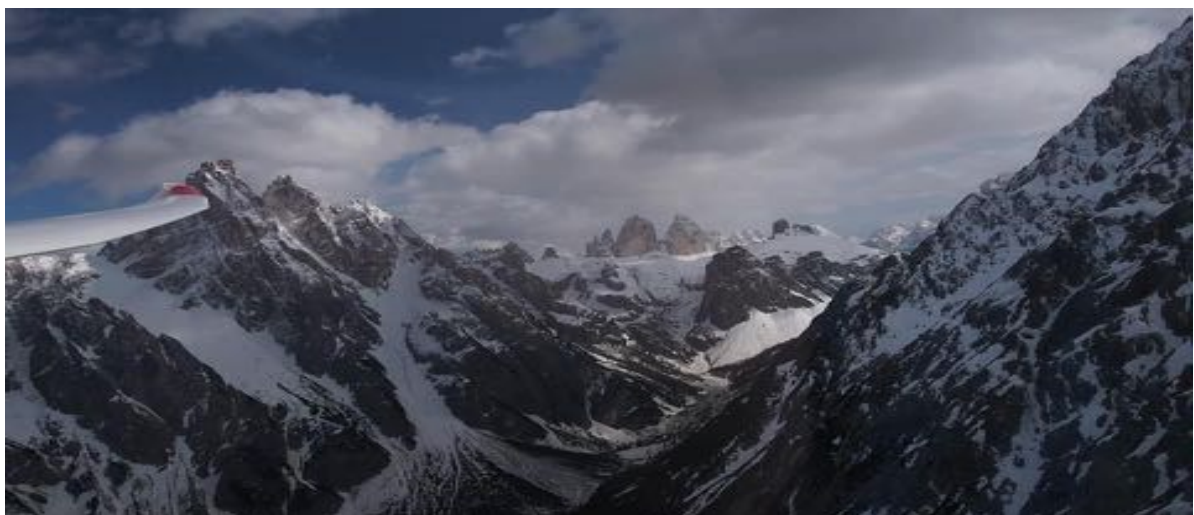
So gut wie im Norden, dort wurden 8 Strecken über 1000 km erreicht, ging es südlich der Donau nicht. Aber eine Ausbeute von 430 km bei Mark und Philipp und 466 km bei Roland können sich doch auch sehen lassen.

In der ersten Maiwoche konnte man ja noch fliegen aber in der zweiten Woche setzte eine starke Nordlage ein – Stauniederschlag bei uns am Alpennordrand, aber Nord-Föhn in Kärnten und Südtirol.



Der Streckenflugehrgang der DASSU verlagerte sich deshalb kurzerhand nach Nötsch. Die Bilanz von zwei Tagen Bodenakrobatik im Hangwind der Karawanken, Karnischen Alpen und Dolomiten:

Drei Flüge grösser 1000 km.



In der zweiten Maihälfte kamen dann endlich die ersehnten Wetterlagen und am 20. 05. zeigte sich der Mai von seiner besten Seite. Die SGSM konnte mit 7 Flügen **3178** Streckenkilometer zum AFZ-Ergebnis beisteuern.

<u>Punkte</u>	<u>Name</u>	<u>km</u>	<u>km/h</u>
788,93	Philipp Stahl	762,83	97,40
556,13	Stefan Kohlmeister	514,82	78,50
542,24	Reiner John	509,36	68,86
511,34	Bernd Rohleder	557,06	96,06
432,34	Hans Limmer	444,74	87,55
287,92	Hans-Georg Raschke	314,41	102,30
81,82	Gustav-Adolf Leyendecker	75,65	72,28
		3178.87	

Insgesamt wurden an diesem Tage bei 32 Flügen durch das AFZ **14602** km zurückgelegt.

Spitzenreiter knapp vor Philipp Stahl war Mathias Muench, der auf der DG 800B/18m mit einem Schnitt von 100 km/h eine Strecke von 883,49 km zurücklegte und dafür 791,41 Punkte kassierte.

Insgesamt erbrachte der Mai bei **197** Flügen **55286** km für das AFZ. Der Anteil der SGSM daran waren **36** Flüge mit **8443** km.

Auch neben dem Fliegen tut sich bei uns etwas.

Die Unterkunft ist nun mit 2 komfortablen Sesseln ausgestattet, sodass die Hierarchiestufen der Mitglieder durch die Aufteilung in First- und Holzklasse endlich ordnungsgemäß dargestellt werden können.



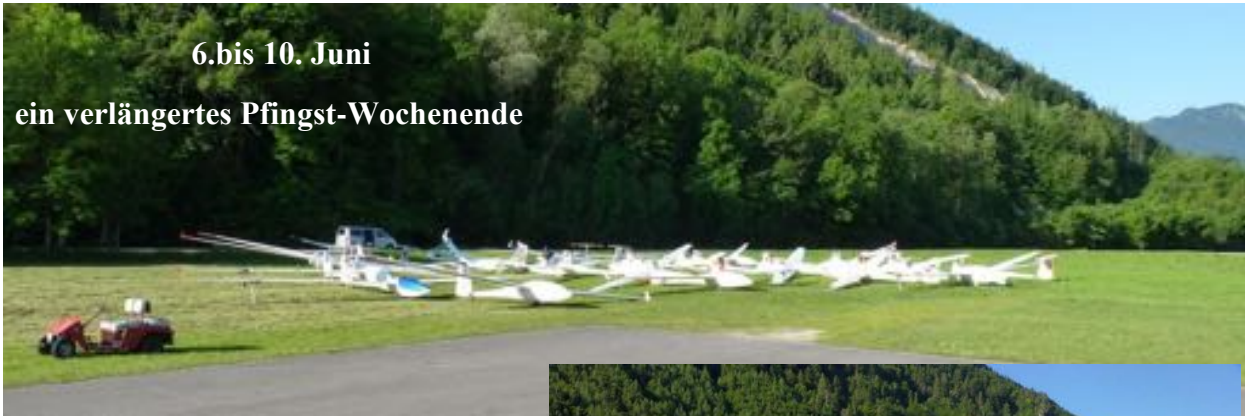
Nicht gerade angenehm, wenn der Motor mit seiner Leistung geizt. Bei der KYSI war dies so und bei näherem hinsehen, stellte sich heraus, dass eine eingelaufene Nockenwelle Probleme bereitete. Nicht nur unsere KYSI, auch andere Dimona's hatten dieses Problem. Ein Motortausch wurde fällig.

Unser Werkstatt-Team Detlef Rothe und Mark Christmann haben den komplizierten Aus- und Wiedereinbau nebst seitenlanger Dokumentation in unzähligen Stunden durchgeführt und damit dem Verein eine Menge Geld erspart.

Das Lob vom Prüfer:

100mal besser als die Arbeit von Diamond-Mitarbeitern und dies in Rekordzeit.

Juni

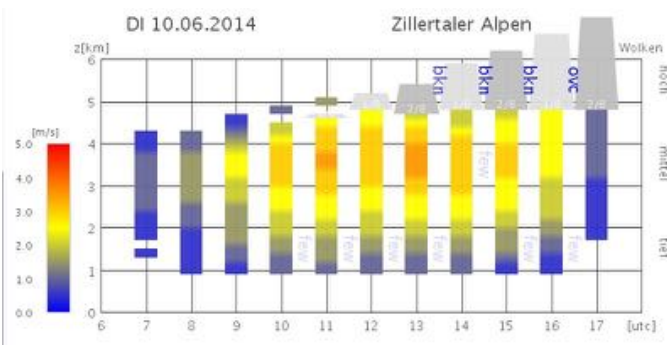
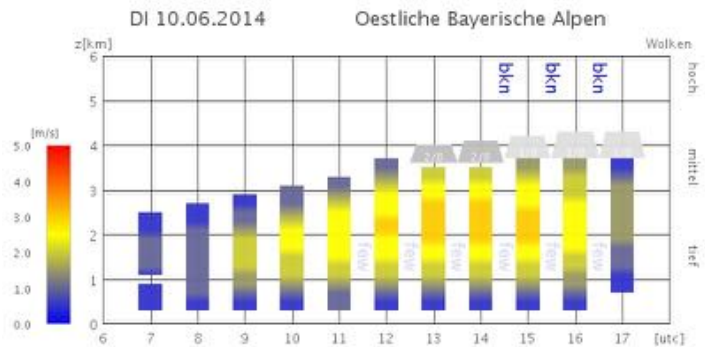


Wenn am Morgen um 07:45 Uhr der Flugzeugschleppstart so gut gefüllt ist, muss die Wettervorhersage perfektes Segelfliegen versprechen. Die ersten Flugzeuge wurden schon am Vorabend zwecks Platzreservierung in die Verlängerung gezogen (es fehlen nur noch die Handtücher...).



Sogar der Duo Discus von Siemens ist vor 08:00 Uhr auf dem Weg zum Start, das wird wohl ein schönes Pfingst-Wochenende werden, kommentierte Jörg Präfke und er sollte Recht behalten.

Das verlängerte Pfingst-Wochenende bot hervorragendes Flugwetter.



Tag	Flüge AFZ	km	davon Flüge SGSM	km
6.6.	10	5573	2	1059
7.6.	35	15249	6	3199
8.6.	29	14052	7	3005
9.6.	23	11355	8	4500
10.6.	14	6281	6	1658

2014 erwies sich der Juni als erfolgreichster Monat für die Streckenfliegerei.

Bei **245** Flügen kassierte das AFZ **80.883** Streckenkilometer.

Der Anteil der SGSM daran waren **60** Flüge und **22.437** km.

Davon waren größer als	14	7	6	2	Flüge
	400 km	500 km	600 km	700 km	

Juli

Mein erster Flachlandtag...

Ute Hoffmann

01.07.2014

Die Wettervorhersage ist eindeutig - Flachlandwetter in Unterwössen, Alpen nach Durchzug einer Kaltfront zu feucht, tiefe Basis, Wind, guter Gradient.

Alle Welt will nach Westen. Dort soll die Basis höher sein als hier (bei 1600m). Mal sehen.



Wir schleppen nach Bad Endorf durch eine blaue Lücke. Basis bei 1600m mit steigender Tendenz. Alles ist ruhig - zu ruhig - und Richtung Norden stehen wesentlich mehr Cumulanten, auch am Funk höre ich, dass Jan mit „Schatten“ und Stefan die Linie Wasserburg – München nahmen. Also auf nach Wasserburg, keine Ahnung wo das ist, aber mein Oudie lotst mich in die richtige Richtung. So ist das nun: Auskennen orientieren, alles sieht ähnlich aus. Wie vertraut sind da die Täler und Berge, die ich mit Namen kenne, hier habe ich keine Ahnung und Gott sei Dank gibt es wenigstens Wolken, unter denen sind doch normalerweise auch Bärte - dachte ich. Aber heute kann ich die auch erst mal suchen. Doch lieber nach Osten? Alleine? die anderen das ist irgendwie vertrauenserweckender. Shit. Ich kapiert nix - würde gerne verstehen. Der Wind versetzt die Bärte, sie stehen manchmal ganz am Rand unter den Flusen, also erst mal drunter durch und suchen, keine Sorge irgendwo westlich geht's schon hoch manchmal auch vor der Wolke. Das zieht an meinen Nerven. Dazu immer wieder auf 1300-1400m das mag für einen Flachlandtiroler oder geübten Flachlandflieger wohl normal sein, für mich jedenfalls nicht. Da sind die Dächer verdammt groß in meinen Augen. Immer mal wieder die Wiesen angeschaut, im Notfall werde ich was finden und es gibt ja auch ab und zu mal einen Flugplatz.

So auch daran gewöhne ich mich. Es ist unglaublich aber es läuft, sagt die Erfahrung - Kopfbremse loslassen, dieser hilft mir nun mit positiven Gedanken – Juhu - ich bins! mittendrin in der Pampa, von Wolke zu Wolke, der Bezug zum Boden ist irgendwie weg. Überall Felder und Wald und Wiesen und München naht. Beeindruckend. Ich höre am Rudern einiger Streckenflugteilnehmer die nach mir gestartet sind, dass der Tag nicht einfach ist. Und sogar Raschke ist langsam. Das habe ich mir perfekt ausgesucht. Da lernt Frau was - supiiii.

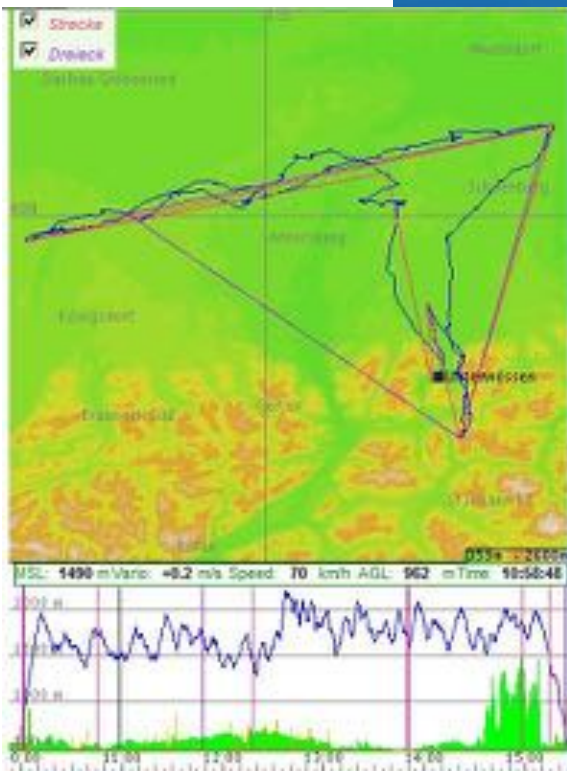
Stefan ist bei München voraus - der schießt sich goar nix, geht mir durch den Kopf – so gehört das wohl.. Auch ich fliege überm Kreuz Brunenthal und sehe schon die Seen im Westen. Nun sind Raschke und mit einem Streckenflugehrgangsteilnehmer bei mir. Der Wind wird schon stärker, wie ich an den Wolken erkenne. Am Starnberger See stockt es die Wolken werden weniger und eine blaue Lücke tut sich nach Westen auf. Auf den Cumuli bilden sich flachgeblasene Häubchen und einige Lentis. Wir sind zu dritt und hangeln uns abwechselnd unter den paar Wolken, kein Bart will so richtig durchziehen, mehr als 0,5m gibt's erst mal nicht und mal wieder die 1300m Marke unterschritten, die Landemöglichkeiten sind nicht gerade prächtig. Hier muss doch südlich der Flugplatz Königsdorf liegen? Jetzt Ankunftshöhe checken und da: 1m - macht mich froh. Dann dennoch ein Versuch nach Westen. Was passiert hier? Ich habe das Gefühl, es ist wie am Chiemsee, die Luft wird von den Alpen abgesaugt, wir sind zu nah an den Alpen. Besser ist es weiter nördlich, davon sind wir nur gerade zu weit weg, gute Linie verfehlt? Raschke sagt was von wahrscheinlich nach Osten umkehren. Das klingt auch gut, also Entscheidung zum mit zurückfliegen.

Komisch die Welt ist sofort ne andere. Alles easy, wir brettern die Railway München-Rosenheim zurück. Hier läuft's gut. Weil wir nun die Wolken von Westen anfliegen und die Bärte gleich erwischen, ist das der einzige Unterschied und es geht jetzt über 2000m. Alles mental oder was, ich kapiert nix?



Aber es macht so viel Spaß. Ich treffe den Reihler Stefan, die DASSU ASK 21 und einen Streckflugseminarling und wir kurbeln mal kurz zu viert bei Wasserburg das ist schön! Dass ich die Crew voller Elan Richtung Osten verlasse, liegt an meinem guten Feeling zu den Verhältnissen auf diesem Streckenabschnitt. Es geht bis kurz vor Altötting und ich sehe Riesenindustrien von oben, Da geht's phänomenal gut.

Dann zurück, solange die blaue Lücke noch klein ist. Dann noch in die Berge, die sehen auch besser aus inzwischen. Das erste Mal den Chiemsee an der breitesten Stelle queren das sind tolle Blicke.



Der Wind in den Bergen ist spürbar, in den oberen Schichten West unten Nordost, die Thermik zerrissen aber stark, weiter südlich ist es teilweise überentwickelt. Vor dem Fellhorn umdrehen dann nach Haus.

Ein wunderbarer Flug.

Danke an Stefan, HGR und die AFZler, die mich immer wieder inspirieren, Neues auszuprobieren.

2.6. vor 30 Jahren, ein teurer Kasten Bier

Hans Limmer

Es geht schon auf 9 Uhr zu und wir sitzen immer noch beim Frühstück in der Unterkunft. Keiner drängelt zum Ausräumen und ein Blick aus dem Fenster zeigt, dass der heutige Tag nicht gerade zu Überlandflügen einlädt. Das Wetter weiß nicht was es will, kurze sonnige Abschnitte werden von großen Wolkenfeldern abgelöst und der Wetterbericht macht auch keine Hoffnung auf eine Besserung.

Was machen Flieger, wenn sie nicht fliegen? Sie diskutieren übers Fliegen und so war es auch bei uns. Die Einschätzung eines Vereinskameraden, dass dieser Tag vergessen werden kann, veranlasst mich leichtsinnigerweise zur Bemerkung „ein bisschen was geht immer“, was sofort eine Debatte auslöst, die in einem Wettvorschlag von Manfred Walter endet. „Ich wette mit dir um einen Kasten Bier, dass du es heute nicht mal bis zum Rofan schaffst“.

Was tut man bei einem solchen Angebot, auch wenn einem Selbstzweifel plagen, man nimmt dummerweise die Wette an und damit der Wettgegner auch etwas davon hat, muss er als Ko mitfliegen.

Zäh geht es, sehr Zäh aber zwischendurch spitzt immer mal wieder die Sonne etwas durch und nach einer Ewigkeit ist der Rofan erreicht. Nun könnte man ja zufrieden den Rückweg



antreten aber bei Innsbruck scheint es momentan Sonnenschein zu geben und der Ko soll ja auch etwas vom Flug haben, wenn er schon einen Kasten Bier zahlen muss.

Bis wir dort ankommen, haben die Wolken wieder die Regie übernommen. Am Ende des Karwendels muss ich einsehen, dass nichts mehr geht und ein Besuch bei den Innsbrucker Kollegen unausweichlich ist.

Wenn ich mich jetzt in Richtung Heimat schleppen lasse, wird dies eine recht kostspielige Angelegenheit aber die Schadenfreude der Rückholmannschaft und der dann aus Tradition anstehende Wirtshausbesuch inklusive Abendessen kommt auch nicht gerade billig. Also ein Schlepp in die Nähe von Kufstein.



Am Rofan kommt die Sonne wieder durch, es lupft uns etwas und zwecks Kostenminimierung wird sofort ausgeklinkt. Etwas voreilig wie sich bald herausstellt, denn dort ist gerade mal ein halber Meter Steigen. Kurze Zeit später sind auch die Wolken wieder da und das Steigen verabschiedet sich. Etwas frustriert geht es Richtung Zahmer-Kaiser, wo ich in nur noch 800m NN am Kufsteiner Hang ankomme. Nach Unterwössen reicht das natürlich nicht und die Aussicht auf etwas Steigen sind gleich 0. Um der sicheren Außenlandung in Kössen zu entgehen, wird eine 180° Kurve eingeleitet und der Flugplatz Kufstein angepeilt.

Die Freunde dort sind auch recht hilfsbereit und holen ihre Schleppmaschine nochmals aus dem Hangar. In knapp 1000 m am Zahmer-Kaiser wird ausgeklinkt, ein sicherer Heimflug mit dieser Höhe hat bisher immer geklappt und somit dürfte diesem auch heute nichts im Wege stehen, so dachte ich. Der Mensch denkt und die Natur hat die Frechheit sich nicht daran zu halten. Über Kössen, kurz vor dem Klobenstein, bin ich plötzlich in einem fürchterlichem Lee, abwärts geht es wie im Fahrstuhl. Das Fallen dauert die gesamte Klobenstein-Durchquerung an. Zum Glück ist es keine lange Strecke aber der Höhenverlust ist gewaltig. Bis zum Platz sind es nur noch 4 km und mit unserem Gleitwinkel könnten wir die Baumreihe vor der Landebahn vermutlich gerade noch so schaffen.



2 km vor dem Aufsetzpunkt entscheide ich, dass „gerade noch so“ doch etwas zu wenig ist. Linkskurve, Klappen raus und die Erde hat uns wieder. Ist doch ganz gut, wenn man auch die Wiesen in Platznähe einigermaßen kennt.

Wie zu erwarten, kam die Rückholmannschaft in großer Mannschaftsstärke und aus dem anschließenden Wirtschausbefuch wurde ein kleines Fest.

Mit diesem Flug wurde bewiesen, dass der Werbespruch eines großen Elektrohändlers „Geiz ist geil“ nicht zutrifft. Geiz kann manchmal sehr teuer kommen wenn man meint, beim F-Schlepp einige Höhenmeter sparen zu können.



Flugbericht zu einem etwas ungewöhnlichen Duo-Flug am 6.7. in den Bayrischen Wald.

Mark Christmann

Mit der Erwartung eines zwar warmen aber durchaus fliegbaren Tags, mit stellenweiser Blauthermik, war unser Plan Linz zu umfliegen. Startplatz #3 sollte eigentlich eine gute Startzeit bringen, allerdings machten uns hier die Hitze und der anfängliche Rückenwind einen Strich durch die Rechnung. Mit einem Schubs ging es dann Punkt 12:00 Uhr lokal los. Abheben und Bayernkurve waren ok, allerdings war das anschließende Steigen alles andere als berauschend. Nach ca. 600m Höhengewinn senkte Philip die Nase des Samburo und beschleunigte auf 150km/h um den Motor zu kühlen. Fast am Chiemsee angekommen haben wir dann den Motor im Schlepp bei 95 km/h gefahren und anschließend wieder auf 115 km/h beschleunigt. Der Motor benötigte ca. 5min bis er sauber lief und wir klinken konnten. Wir tuckerten dann ohne Anzeichen von Thermik bis Altötting. Auch anschließend bewegte sich die Luft bis Pfarrkirchen nicht ausreichend viel, um mit dem Duo einkreisen zu können. In der Platzrunde von Pfarrkirchen angekommen, Frequenz bereits gerastet, sprang der Motor diesmal gleich an und wir konnten auch etwas Steigen lokalisieren. Den ersten guten Bart gab es bei Vilshofen, ab hier konnten wir die schöne Donaulandschaft genießen. Wir schlugen Kurs Ost ein, genau über Passau in Richtung der guten Wolken.

Spannend wurde nun die weitere Strategie, wir waren sehr spät dran um die SRA Linz östlich zu umfliegen. Westlich der SRA abzukürzen kam nicht in Frage, hier war es nur blau. Da wir gegen den Ostwind nicht gut voran kamen, entschieden wir uns, die sehr verlockende Wolkenstraße über dem Bayrischen Wald zu erfliegen, um uns dann an den Flusen weit im Westen soweit als möglich nach Süden vorzuarbeiten. Wir würden wohl den Motor werfen müssen aber mittlerweile sollte ja auch im Blauen mal ein Steigen zu finden sein. Der Flug entlang der bayrisch-tschechischen Rennstrecke war ein großer Spaß, und der Flug, teilweise unter einer geschlossenen Wolkendecke, brachte auch die willkommene und dringend gebrauchte Abkühlung. Nordwestlich von Bad Kötzing, kurz vor Cham ging es mit Südkurs Richtung Heimat.

Die Warmluft belehrte uns eines Besseren. Die Flusen brachten fast kein Steigen mehr. Im Süden des BW wurde die Luft von der gerade so gepriesenen Thermik abgesaugt und bescherte uns ein großräumiges Sinken. Schon bei Deggendorf war der erste Motorlauf fällig. Nach 3 Minuten und 200 Meter Höhenverlust lief die Kiste, gut so, denn frisch gemähte Wintergerste staubt und piekt gewaltig. Noch 130 Km bis nach Hause und nur noch $\frac{1}{4}$ auf der Tankuhr. Die Hangkante bei Mühlendorf blubbert etwas und hilft mit beim Steigen. Im Flachen tragen die gelben Äcker und der Ostwind löst dann an der Waldkante einen schwachen Bart aus. Wir legen also den Flugweg von Wintergerste zu Wintergerste immer am westlichen Waldrand entlang. Mittlerweile schwitzen wir richtig, da wir uns sogar das Ausstellen der Fensterchen verkneifen.

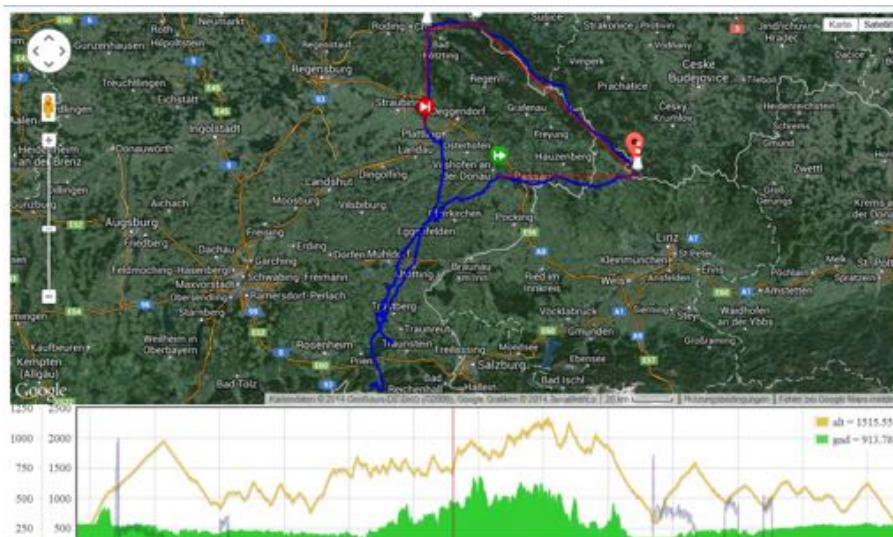
Ohne Kreis geht uns 15 Km vor Schönberg der Sprit aus. Immerhin den Platz haben wir sicher. Am Platz findet sich dann sogar noch etwas Steigen und wir wagen nach mehreren Anläufen in mittlerweile deutlich aufgefrischem Ostwind einen Vorstoß in Richtung Grabenstätt. Jetzt nur noch 100m Höhengewinn am nächsten Acker und dann reicht es sicher. Leider kam der nicht und wir machen lieber eine sichere Außenlandung auf einer frisch gemähten Wiese bei Chieming.



Der Flug warf bei mir einige Fragen auf. Die brennendste, die ich schon mit Volker während des Fluges andiskutierte: Soll man mit Motor einkreisen oder weiterfliegen?

Mit ein paar Annahmen lässt sich dies beantworten: Ab einem integrierten Steigen > 1.3m lohnt sich das Kreisen mit Motor. Aber Vorsicht, im Motorbetrieb haben wir nur ein unkompenziertes Vario!

Also möglichst die Fahrt halten und eher dem Integrator des E-Varios Glaube schenken. Die Herleitung habe ich unten angehängt, sie zeigt ab welchem Steigen eine größere Höhe durch kurbeln mit Motor erreicht werden kann, gegenüber der Höhe an dem Ort, den wir bei gleicher Motorlaufzeit im Geradeausflug erreichen würden.



Wenn der Bart absehbar gut weitersteigt, wie z.B. an einer Wolke darüber zu erkennen, kann der Motor auch gleich wieder eingefahren werden.

Wenn der Motor kalt ist läuft er sehr schlecht an, hier müssen wir klären ob das besser werden kann.

Ohne Steigen haben wir 1800 Höhenmeter im Tank $3600s \cdot 0.5m/s = 1800m$

Mit $DL=35$ und effektiv 1500m Höhengewinn im Sägezahn haben wir 50km im Gepäck.

Auch mit ausgefahrenem Motor ist es ratsam den tragenden Linien zu folgen.

1000 km in Spanien

Die Außenstelle Fuentemilanos ist eröffnet. Bernd Rohleder hat mit seinem neuen Flieger am 15.7. mit einem Schnitt von 114 km/h 1025 km erreicht. Glückwunsch dazu.



Und in Unterwössen

Geflogen wurden am

1.7.	11 Flüge	3343 km
3.7.	15 Flüge	3264 km
6.7.	21 Flüge	7139 km
7.7.	5 Flüge	630 km
16.7.	11 Flüge	3088 km
17.7.	8 Flüge	1769 km
18.7.	16 Flüge	6967 km
19.7.	12 Flüge	3660 km
24.7.	6 Flüge	793 km
25.7.	6 Flüge	2178 km
26.7.	2 Flüge	412 km



Einige Impressionen von Hans Schreck

Die Streckenausbeute im Juli

Der Juli 2014 konnte mit dem Juni nicht mithalten. Die Anzahl der Flüge halbierte sich und die erflogenen km sanken fast auf 1/3 des Vormonats.

Bei **113** Flügen kassierte das AFZ **33.245** Streckenkilometer.

Der Anteil der SGSM daran waren **26** Flüge und **8.404** km.

Ein etwas anderer Sonntagsausflug mit der KYSI...

Gaby war mal wieder "on tour" und hat uns ein ganz besonderes "Schmankerl" mitgebracht (Gaby berichtet):

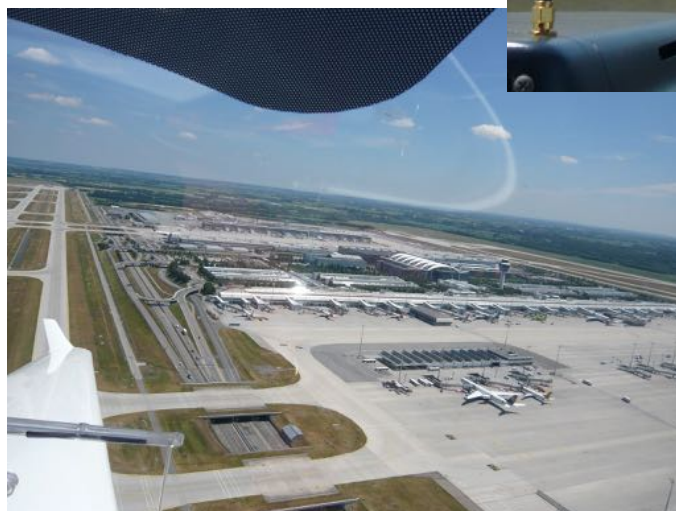
"Mit Thomas geplant zum Pizzaessen nach Donauwörth geflogen. Auf dem Weg Sightseeing über München bei bestem Wetter aber leider sehr unruhiger Luft. Höhe halten war spannend... Zurück geplant eigentlich über Landshut und Ampfing, aber da gibts ja noch den Flughafen München..."



Ein Midfield-Crossing angefragt und mehr bekommen als Frau sich jemals vorstellen konnte.

Einflug über F1 in 3200ft, bis dahin wars logisch und raus wollte ich gegenüber via H1.

Trotz letztem Pfingstferienwochenende war es auf der Turmfrequenz gerade mal ruhig und so hatte der wirklich absolut gehillte Lotse Zeit für uns. Gab mir nochmals einen anderen Transpondercode, lies mich zur Schwelle der 26R fliegen und genehmigte uns einen tiefen Überflug über die gesamte Bahnlänge der 26R mit anschließendem Linksturn



und Steigflug übers Vorfeld und Querung der Südbahn... Wir hatten Gänsehaut. Mit einem freundlichen "na, hat es euch gefallen" verabschiedete sich der Controller und wir flogen via Ebersberger Forst zurück nach Unterwössen.

Danke der FIS und dem Team der MUC-Lotsen für ein unvergessliches Erlebnis!"

August

Hochsommer in Unterwössen



Langsam wird es zur Gewohnheit. Kaum regnet es einige Tage etwas heftiger, schon stattet uns die die Ache wieder einen Besuch ab. Diesmal war es nicht ganz so heftig, sie schaffte es nur bis zur Winde.

Die Flugstatistik zeigt wie gut es der August mit uns meinte. So kam es z.B. am 1.8. zu 5 Überlandflügen, bei denen Kurt Töpfer mit 181 km und einem Schnitt von 48,96 km/h die Spitzenposition behauptete. Vermutlich wollte er uns einmal beweisen, dass er auch kleinere Strecken als < 500 km fliegen kann.



Für das AFZ kamen im August bei 102 Flügen 25.678 km zusammen, hört sich zunächst gut an, aber wenn man die auswärts geflogenen Strecken nicht berücksichtigt sind es nur 41 Flüge mit 8082 km. In Barcelonnette, Gap Tallard, Rieti und Fuentemilanos kamen bei nur 32 Flügen 11049 km zusammen.



Startplatz	Flüge	km
Unterwössen	41	8082
Klix	27	5882
Stendal	2	664
Barcelonnette	8	2179
Gap Tallard	12	3566
Rieti	6	1986
Fuentemilanos	6	3317

Neue Untermieter

In Holzstoß auf dem Damm sind wieder drei Ringelnattern heimisch geworden. Hoffentlich beehren sie uns auch 2015 wieder.

Fliegerlager in Klix vom 27.7. bis 10.8.



Erwischt dann einer das richtige Wetterfenster und nützt dies auch noch optimal aus wie z.B. Mark Christmann am 8.8., dann kommt auch eine ordentliche Strecke = 594 km heraus.

Na ja, Hammertage, waren leider auch dieses Jahr nicht dabei aber an 7 von den 14 Tagen konnte man sich doch ganz gut in der Luft halten..



Auch die Tage, an denen die Vögel in ihren Hängern bleiben mussten, hatten ihren besonderen Reiz



Wenn dann die Abendsonne die Gegend rot einfärbte, schmeckte das Feierabendbier besonders gut. Auch das Ergebnis der 14 Tage konnte sich sehen lassen. Bei 41 Starts hat das Fliegerlager 8872 km Strecke zurückgelegt und damit seinen Platz in den Vereinswertungen des OLC zementiert.

September

Bereits am 8.9.1950 saßen der 1. Vorsitzende des LVB Helmut Kaden und Flugkapitän a.D. Karl Dietrich Meirer im Park– Kaffee in Unterwössen und diskutierten über Meirer´s Vorschlag, dort eine Alpen-Segelflugschule zu gründen. Diese Überlegungen waren aber mangels Mitteln zunächst nicht zu verwirklichen.

Am 15. April war es dann soweit und jetzt im September wird gefeiert.

60 Jahre Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen

Am 15. April 1954 hatten Segelfluggpioniere aus Unterwössen und Umgebung die Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen e.V. (DASSU) gegründet. Auf eine imponierende Leistungsbilanz mit mehr als 1,1 Millionen Starts kann sie zurückschauen. Gut 800 Piloten, Flugschüler und Fluglehrer aus aller Welt verbringen jedes Jahr ihre Freizeit und Ihren Fliegerurlaub im Chiemgau bei der DASSU.

Mit einem Festakt wurde das Jubiläum am 13.09.2014 in den Räumen der Alpensegelflugschule gefeiert. Der Schirmherr des Jubiläums, Unterwössens Bürgermeister Ludwig Entfellner, zeigte vor den geladenen Gästen seine Bewunderung für den enormen Pioniergeist der Gründer und die immerwährende Improvisationskunst. Als einen wichtigen Baustein der Gemeinde Unterwössen beschrieb er die DASSU und dankte allen Mitarbeitern, den vielen ehrenamtlichen Helfern sowie den Bürgern aus der Region für Verständnis für den Flugsport. Dr. Volker Himmel, Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis des Luftsport-Verbandes (LVB) Bayern, ging in seinem Grußwort auf die lange gemeinsame Geschichte mit der DASSU ein und überreichte eine LVB-Ehrenurkunde. Der erste Vorstand der DASSU, Landrat Siegfried Walch, blickte zurück auf "60 Jahre Flugparadies Unterwössen". Von den Anfängen 1954 bis in die Gegenwart, als zweitgrößte Segelflugschule und einzige Alpensegelflugschule der Bundesrepublik Deutsch-



Zu Ehrenmitgliedern wurden von DASSU-Vorstand Jörg Stadler (v.l.) und Landrat Siegfried Walch im Rahmen der Feierstunde Rüdiger Eitelbrück, Hans Kick und Jakob Strobl ernannt.

Foto: Ludwig Flug

land. Von großer Bedeutung sei die DASSU für den Fremdenverkehr, sie biete Arbeitsplätze und bereichere das Freizeitangebot in der Region.

Abschließend ernannte er Jakob Strobl, Hans Kick und Rüdiger Eitelbrück zu Ehrenmitgliedern der DASSU. Altlandrat Jakob Strobl hatte sich von 1995 bis 2005 als Vorstand enorm für die Belange der DASSU eingesetzt. Hans Kick führte ehrenamtlich von 1966 bis 2005 die Geschäfte der DASSU Anlage-Gesellschaft mbH. Rüdiger Eitelbrück war Vorstandsmitglied von 1993 bis 2014. Zu seinem Verdienst zählen unter anderem der Bau der 4-Trommel-Elektrowinde und die Leitung des Forschungsprojekts für die Zulassung von Motorsegler-Schlepps.

Als letzter Redner hielt Hans Limmer von der Segelfluggruppe Siemens München einen unterhaltsamen Vortrag über die Verlegung des Fluggeländes in den 60er Jahren.

Der offizielle Teil der Feier war jetzt beendet, doch für Landrat Siegfried Walch gab es noch eine kleine Überraschung. Vor der Flugzeughalle wartete bereits Pilot Michael Ender mit einer Extra 300. Nicht ganz sicher, auf was er sich da eingelassen hatte, ließ sich der Landrat dennoch in der Maschine festschnallen. Nach einigen Rollen, Loopings und Überflügen stieg ein sichtlich begeisterter Landrat aus der Maschine und bemerkte: "Achterbahn ist dagegen ein Kindergarten".

Jörg Stadler





Auch ein nasser Flugtag kann Spaß machen.

Sau-Wetter, es regnet und bei diesem Wetter gehen die Vögel zu Fuß. Das gilt auch für viele Gastflugzeuge, die ihr Kommen angekündigt hatten und absagen mussten. Doch auch ein nasser Flugtag kann Spaß machen wenn trotz aller Widrigkeiten viele Besucher erscheinen und ein gelungenes Hallenfest den verregneten Tag ausklingen lässt.



Nass und Kalt war es und trotzdem kam Stimmung auf.



Nur unsere Hallen-Übernachtungsgäste von der Oldtimerfraktion konnten ihr wertvolles Material nicht optimal zur Geltung bringen.

Oktober

Saisonabschlussfeier



Im Anschluss an die Hauptversammlung des AFZ fand zusammen mit der DASSU die Saisonabschlussfeier statt.



Deutschland

	Punkte	Club	km	Flüge	Piloten
1	201.948,28	LSV Burgdorf (DE / NI)	191.955,73	566	66
2	177.464,40	SFZ Königsdorf (DE / BY)	177.390,32	504	104
3	176.984,69	AFZ Unterwössen (DE / BY)	168.208,12	591	66
4	175.733,57	FG Oerlinghausen (DE / NW)	169.768,91	624	91
5	172.727,40	HAC Boberg (DE / HH)	167.354,64	535	76



Europa

	Punkte	Club	km	Flüge	Piloten
1	234.415,99	Gelderse Zweefvliegclub (NL /)	239.098,03	891	103
2	216.700,03	LSV Burgdorf (DE / NI)	206.587,84	617	66
3	208.091,18	HAC Boberg (DE / HH)	203.685,67	629	80
4	208.025,87	AFZ Unterwössen (DE / BY)	202.668,01	681	67
5	197.000,21	FG Oerlinghausen (DE / NW)	191.363,69	686	91

Das Ergebnis der OLC
Vereinswertung

In Deutschland
Platz 3,
in Europa
Platz 4,
und Weltweite
Platz 4.

Weltweit

	Punkte	Club	km	Flüge	Piloten
1	309.790,52	Gliding Club of Victoria (AU / VIC)	304.901,19	802	54
2	298.489,17	Gelderse Zweefvliegclub (NL /)	309.335,15	1011	106
3	229.796,75	Amsterdamsche C v Zweefvliegen (NL /)	229.312,06	634	74
4	227.676,43	AFZ Unterwössen (DE / BY)	222.304,44	716	68
5	223.313,92	HAC Boberg (DE / HH)	218.957,17	658	80

November / Dezember

Für die neue Flugsaison und die OLC Wertung 2015 wurden bereits die ersten Punkte gesammelt.

Unterwössen	5843 km	5417 Punkte	19 Flüge	
Narromine	4543 km	4670 Punkte	10 Flüge	Raschke
Bitterwasser	18057 km	17268 Punkte	28 Flüge	dabei waren
	15314 km	14549 Punkte	23 Flüge	Rohleder
	2743 km	2719 Punkte	5 Flüge	Hamm

Mein bester Flug in Bitterwasser 2014/15

Bernd Rohleder

Ich habe einen längeren Aufenthalt gebucht und bin somit in der Lage, mich Flug für Flug an die klimatischen u. geographischen Verhältnisse zu gewöhnen.

Der Tag beginnt für mich gegen 6.30 Uhr. Es ist dann schon sehr hell, doch noch nicht heiß. Man sollte den Flieger fertig machen bevor es zu heiß wird (30 Grad u.



mehr schon vormittags in der Sonne). Es ist einiges zu tun: Flächenbezüge abstreifen, Wasser in die Flächen füllen, gegebenenfalls Kraftstoff nachtanken, Ladegerät abziehen, Sauerstoffflasche ca. alle 2 Flüge wechseln...Das kann ermüden.

Ab 8 Uhr gibt es Frühstück und gegen 9 Uhr ist Briefing. Die

Wetterprognosen von TopMeteo sind für Bitterwasser optimiert u. haben überwiegend eine hohe Prognosegenauigkeit. Für größere Flugstrecken ist es unbedingt nötig, sich die Voraussage für den Tagesablauf in den verschiedenen Sektoren zu merken (Windrichtung/-stärke, Wolkenbildung, Schauertätigkeit, Basishöhen...).

Heute, am 11. Dez. wird sehr gutes Wetter in Nord/ Südrichtung vorausgesagt. Ich nehme mir daher einen längeren Flug vor und packe genügend Trinkwasser u. Verpflegung ein.



Ich starte gern etwas später um den Thermikanschluss etwas leichter zu finden, heute um 11.30 Uhr local. Wie meistens zuerst nach Nordost, da kennt man bei morgendlicher Blauthermik im Laufe der Zeit einige Auslösepunkte. Nur heute will das nicht klappen und nach 45 Min. Eierei finde ich mich in Platznähe

frustriert wieder. Richtung Süden aber poppen jetzt immer mehr schön aussehende Wolken auf. Nach einigen blauen Bärten erreiche ich die ersten Wolken und fühle mich gleich wohler. Allmählich steigt die Basis auf 4000 m plus und sollte den restlichen Tag so bleiben.



Ich werde immer schneller und befinde mich nach weiteren ca. 2 Stunden in etwa 300 km Platzentfernung wieder. So weit im Süden war ich noch nie. Hier werden die Wolken etwas weicher und ich fange an, mir Gedanken zu machen, ob ich es schaffe, wieder zurückzukommen. Auf dem Rückweg könnten Überentwicklungen mir den Weg abschneiden. Also umdrehen. Und richtig, östlich

von mir sind breite Gebiete abgeschattet u. bereits einige isolierte Schauer zu sehen. Nur noch heim, ist mein Gedanke. Allmählich erst wird mir klar, was sich im Wetterraum abspielt.

Die feuchte Luftmasse von Osten kommend ist auf meiner Nord-/ Süd-Linie zum Stillstand gekommen. Die trockene blaue Luftmasse von Westen drückend erzwingt den Stillstand, es ist die berühmte Konvergenzlinie entstanden. Auf der Sonnenseite der Linie kann man nun ohne Kreise mit Höchstgeschwindigkeit entlang „brettern“. In meinem Fall hieß das, Trimmung nach vorn u. am Rand des gelben Fahrtmesserbereiches (200 km/h) geradeaus fliegen. In der dünnen Luft dieser Höhe habe ich meistens eine angezeigte Grundgeschwindigkeit von ca. 240 km/h. Mein Augenmerk richtet sich nun darauf, nicht in die Wolken gezogen zu werden, entgegenkommende Segelflugzeuge rechtzeitig zu sehen (Flarm), ihnen gegebenenfalls auszuweichen und ansonsten den Flug zu genießen. So geht es stundenlang. Am späten Nachmittag habe ich mit Höchstgeschwindigkeit so um die 850 km Strecke erflogen und fange an, mir Gedanken zu machen, ob es heute ein Tausender für mich werden könnte. Gegen Abend breiten sich die Wolken immer großflächiger aus und man wird langsamer. Es wird nochmal spannend, die restlichen 150 km zu schaffen. Als ich es geschafft habe und keine Thermik mehr brauche, da geht es dann noch überall hoch. Glücklicherweise ziehe ich die Klappen und lande. Was für ein Tag!



ge an, mir Gedanken zu machen, ob es heute ein Tausender für mich werden könnte. Gegen Abend breiten sich die Wolken immer großflächiger aus und man wird langsamer. Es wird nochmal spannend, die restlichen 150 km zu schaffen. Als ich es geschafft habe und keine Thermik mehr brauche, da geht es dann noch überall hoch. Glücklicherweise ziehe ich die Klappen und lande. Was für ein Tag!

Die OLC-Auswertung für ein Jojo ergibt: 1030 km mit Schnitt 140 km/h in 7h 21 min. Für mich bisher der schnellste Flug überhaupt.

Platzinfo: In dieser Saison konnte man in Bitterwasser nur als Eigenstarter in die Luft kommen. Die bereits gecharterte Schleppmaschine wurde überraschend von der namibischen Luftfahrtbehörde nicht zugelassen. Es hieß, man schaue erstmals näher hin und es wurde festgestellt, dass der Schlepphaken ohne jede luftfahrtrechtlichen Papiere angebracht war. Das ließ sich nicht kurzfristig beheben. Die bitteren Konsequenzen: Piloten mit turboausgerüsteten Flugzeugen musste abgesagt werden. Für einzelne Eigenstarter, bei denen sich größere motortechnische Probleme ereigneten, war auch der Urlaub zu Ende. Diesen Mangel will man in der nächsten Saison beheben haben.



Und was gab es 2014 sonst ?

Bei der SGSM

Hauptversammlung (22. März 2014)

- **Es wurde eine neue Vereinsführung gewählt.**

- * **1. Vorstand** Gaby Schliwa
- * **2. Vorstand** Volker Fußmann
- * **Kassenwart** Wolfgang Kaepfel
- * **Technischer Referent** Mark Christmann
- * **Flugbetriebsleiter** Gaby Schliwa

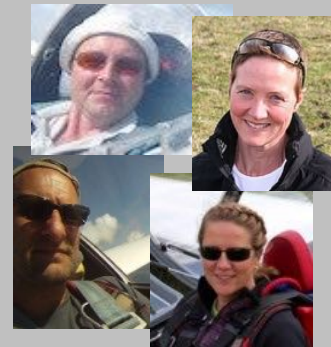


- **Freizeitgemeinschaft Siemens**

Die FZG Siemens hat sich aufgelöst

- **Neuer Vereinsanwärter**

- * Thomas Klein
Kurz nach der HV meldeten sich noch 3 Interessenten, die vom Vorstand als Anwärter aufgenommen wurden.
- * Ute Hoffmann
- * Stefan Kohlmeister
- * Judith Breite



- **Vorstand**

Aus Gaby Schliwa wurde Gaby Klein

- **Hochwasserschutz**

Um die Halle besser vor der starken Strömung bei einem Hochwasser zu schützen, wurde ein Erddamm aufgeschüttet.



Und am Flugplatz

- **Die DASSU hat einen neuen Vorstand**

- * **1. Vorstand** Sigi Walch (Landrat Landkreis Traunstein)
- * **2. Vorstand** Jörg Stadter (geschäftsführender Vorstand)
- * **3. Vorstand** Thomas Ager (Bürgermeister von Unterwössen)
- **Fliegerstadel** Ulla hört auf. Das schmackhafte Essen werden wir vermissen.