

SGSM 2016



Segelfluggruppe Siemens München



Check in

Als Segelflieger haben wir ein außerordentliches Privileg: Wir können uns unser Glück erfliegen. Dazu braucht's freilich etwas mehr als einen Flugschein und reichlich Übung. Fliegen im Verein verlangt neben gut gewarteten Flugzeugen eine vernünftige Infrastruktur. Unsere hat das Jahrtausendhochwasser des Sommers 2013 voll erwischt. Damit wären wir auch schon beim beherrschenden SGSM-Thema des Jahres 2016: der Sanierung von Halle und Unterkunft.

Viel Geld und viel Arbeit mussten investiert werden, und nicht jeder war glücklich über diese Maßnahme. Denn trotz großzügiger staatlicher Unterstützung muss der Verein 20 Prozent der Kosten selbst schultern. Das Ergebnis ist jedenfalls bewundernswert und motivierend. Nach der Sanierung von Halle und Unterkunft ist die SGSM gut für die Zukunft gerüstet und auch nach außen hin deutlich attraktiver geworden.

Trotz viel Engagement bei den Sanierungsarbeiten wurde auch wieder viel geflogen. Wer immer noch dem vermeintlich schlechten Flugwetter nachweint, den belehrt die Statistik eines Besseren. Die Siemens-Aktiven verbuchten 2016 mit rund 84.000 Segelflug-Kilometern 4.000 Kilometer mehr auf dem OLC-Konto als im Vorjahr. Und auch sonst hat sich 2016 viel getan: Fluglager in Bad Neustadt und Barcelonnette, die KYSI kam viel rum, es gibt einen neuen Fluglehrer, einen neuen Ausbildungsleiter, einen neuen Fallschirmwart, zwei Neumitglieder und zwei neue Anwärter. Am schönsten aber ist, dass es keinen einzigen Unfall gab. Hoffen wir, dass das auch 2017 so bleibt.

Ich wünsche uns allen weiterhin viel Spaß – in der Luft und am Boden!

HALLEN

BERGFEST

im Herbst 2016



Oktober 2016: Der Rohbau der Halle ist fertig, Ein- und Ausbauten fehlen noch



SCHAURIG SCHÖN
Enge Täler und grandiose Bergkulisse vor strahlend weißen Wolken. Diese Optik gibt's nur in Südfrankreich. Fotografiert von Mark Christmann im August 2016



SANIERT und AUFPOLIERT

Mehr als 50 Jahre trotz der ehemaligen Siemens-Schreinerei nun schon dem Zahn der Zeit. Doch das extreme Hochwasser des Sommers 2013 hat deutliche Schäden an der Flugzeughalle hinterlassen. Eine Sanierung wurde unumgänglich

Im Oktober 2015 treffen sich 18 aktive SGSM-Piloten zu einer außerordentlichen Mitgliederversammlung. Einziges Thema ist die Sanierung von Halle und Unterkunft. Durch die örtliche Situation, der Hangar steht am tiefsten Punkt des Platzes, ist das Gebäude extrem hochwassergefährdet. Nach dem Bau des Hochwasserwalls durch die Gemeinde im Jahr 2006 verschlimmern sich die Überschwemmungen am Platz zusätzlich. Obwohl 50 Jahre lang keine bedeutenden Beeinträchtigungen der Hallenfunktion zu beklagen sind, treten als Folge des Jahrtausendhochwassers im Sommer 2013 so gravierende Schäden auf, dass eine Sanierung des Gebäudes unumgänglich wird. Auch die Unterkunft wird durch das Hochwasser erheblich in Mitleidenschaft gezogen.

Im Vorfeld hatte der Vorstand ein Schaden-Gutachten in Auftrag gegeben – die Voraussetzung für eine staatliche Förderung aus der Infrastrukturhilfe, die der Bund mit dem Land Bayern nach dem Hochwasser 2013 aufgelegt hatte. Mit Erfolg, die Mittel zur Sanierung wurden bewilligt, allerdings versehen mit einem Pferdefuß: Der Verein muss zusätzlich zur beanspruchten Fördersumme 20 Prozent aus eigenen Mitteln bestreiten. Und weil die Höhe der Eigenleistung kein Pappenstiel ist wird lebhaft diskutiert, welche Maßnahmen wirklich nötig sind und aus welchen Töpfen der Eigenanteil fließen soll. Weil das Hallendach und die Fenster an der Ostseite der Unterkunft von der staatlichen Förderleistung ausgeschlossen sind, muss der Verein deren Erneuerung zusätzlich mit einem hohen

fünfstelligen Betrag selbst finanzieren. Ein Teil der Eigenleistung könnte aus einer Umwidmung des Pechvogelfonds kommen, der Rest mit einem Bankkredit abgedeckt werden. Schließlich beschließt die Versammlung, einen Planungsauftrag zur Sanierung zu erteilen. Auch wenn die Finanzierung und der Bauauftrag erst während einer außerordentlichen Mitgliederversammlung im Februar 2016 verbindlich beschlossen werden sollte, ist damit der Startschuss für konkrete Planungen gefallen.

EIGENINITIATIVE IST GEFRAGT

Der Gedanke zur Hallensanierung reifte freilich schon früher. Ausschlaggebend waren die Hochwasserschäden des Sommers 2013. Als 2015 bei einem Frühjahrssturm einem Teil des Hallendachs Flügel wuchsen wurde nochmals deutlich, dass die Zeit für eine Sanierung der Hochwasserschäden reif war. Nachdem der Vorstand – und vor allem Volker Fußmann – vorab schon reichlich Zeit, Ausdauer und Geduld in Finanzierung, Planungsbegleitung und Überzeugungsarbeit gesteckt hatte, genehmigte die Mitgliederversammlung im Februar 2016 die Baumaßnahme. Nun musste die Halle schnell für die anstehenden Maßnahmen vorbereitet werden.

Der ursprüngliche Zeitplan sah vor, dass die Förderung bis Mitte 2016 abgerufen sein musste. Da früh abzusehen war, dass die Sanierung bis zu diesem Zeitpunkt nicht been-

Arbeits-Vorbereitungen:

Ein gebrauchter Hänger wird umgebaut und während der Hallenarbeiten zur neuen Heimat für die D-9000



Fotos: Christmann, Frieß



8

Fast leer: Ausräum- und Abrissarbeiten sind beinahe abgeschlossen

det werden konnte, beantragte Volker schon im November 2015 eine Verlängerung. Die Regierung von Oberbayern kam diesem Wunsch nach und gewährte einen Aufschub bis 31.12.2016.

Unter fachkundiger Federführung des Technik- und Werkstattgespanns Christmann/Rothe machten sich die Mitglieder an die Arbeit. Innverkleidungen und Dämmungen wurden entfernt, unzählige Meter Heizungs- und Wasserrohrleitungen demontiert und der größte Teil der Elektroinstallation entsorgt. Innenwände wurden abgebrochen, die Hebevorrichtungen für die Flugzeuge mussten abgebaut und mit einem Großteil des Werkstattinventars hochwassersicher eingelagert werden. Kurzum: Viel Arbeit für mehrere Monate, bevor im Mai 2016 die ersten Fachfirmen Hand anlegen und die eigentliche Sanierung beginnen konnte.

VOLL IM PLAN

Wer schon mal gebaut hat weiß: Budgets reichen selten und nur dann, wenn der Bauleiter auch nachts von Kostenkontrolle träumt. Für Volker begann mit dem Auftauchen der Baufirmen deshalb ein neues Kapitel im Ringen um Geld, Organisation und Zeitpläne. Der Lohn der Mühe:

Strafarbeit: Die alte Steinwolle-Isolierung der Winterwerkstatt muss raus

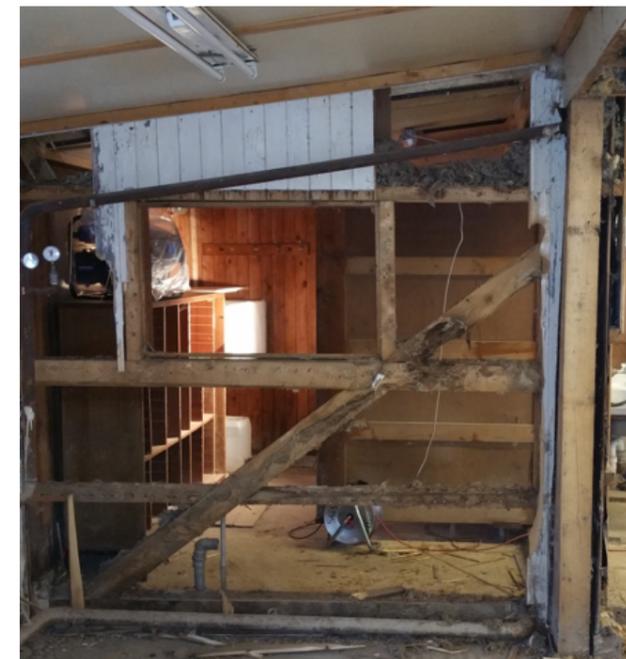


Die Wand zum ehemaligen WC ist entfernt, der Holz-Unterzug wird verkleidet

9

Schwer ist leicht was: Mit dem Vorschlaghammer kommt Hans-Georg ziemlich gut klar

Angefressen: Am nicht mehr benötigten Ständerwerk hat ein Marder deutliche Spuren hinterlassen



Ende 2016 war klar, dass der Zeitplan eingehalten und die Kosten im Rahmen bleiben würden. Zum Jahreswechsel war die Halle fast fertig, sogar die neue Heizung der Winterwerkstatt war eingebaut und funktionsfähig. Der Hangar samt Dach hatte eine neue Außenverkleidung mit Wärmedämmung im Bereich der Winterwerkstatt, ein verbreitertes Tor mit praktischem Rolltor, eine flache und hindernisfreie Rampe, neue Elektroinstallationen, ein neues Trennwandsystem zur Winterwerkstatt, einen einheitlichen Innenanstrich und vieles mehr. Nur wenige Restarbeiten sind für das Jahr 2017 übrig geblieben. Und auch die Sanierungsmaßnahmen in der Unterkunft waren Ende 2016 erfolgreich abgeschlossen. Das Bad ist komplett erneuert worden, die Fliesen Spiegel der Schlafräume wurden entfernt, die Wände getrocknet und samt neuer Waschbecken wieder angebracht. Im gesamten Gebäude gibt es neue Heizkörper, blind gewordene Fenster wurden ersetzt.



Thermikwetter: Bummerl am Himmel, die Baustelle verwaist

Bauleitung: Mit prüfendem Blick und warmen Ohren wird penibel überwacht



VIELE AKTEURE

Sanierungen haben die unangenehme Eigenschaft, deutlich komplizierter als Neubauten zu sein. Hinter jeder Wand kann sich ein neues, nicht vorhersehbares Problem auftun. Bei unserer Halle war das nicht anders und ohne den großen Einsatz vieler Aktiver wäre das Projekt nicht in der Zeit zu stemmen gewesen. Neben den vielen Helfern aus der Mitgliedschaft ist es vor allem Volker Fußmann und Mark Christmann zu verdanken, dass die Arbeiten in Halle und Unterkunft so erfolgreich abgeschlossen wurden. Ohne Marks Einfallsreich-



Neue Fenster sind gesetzt, die **Blechfassade** wächst. Die Halle bekommt ihr neues Gesicht



Hochamt: Detlef und Volker arbeiten an der Trennwand zur Winterwerkstatt

tum, Initiative und akkurate Arbeitsorganisation wäre der Hangar bei weitem nicht so funktional und schmuck geworden. Bei Organisation und Finanzierung hat Volker eine Punktlandung hingelegt und den maximal möglichen Kostenrahmen sogar um rund 10.000 Euro unterschritten. Um die Funktion des Flugplatzes als wichtigen Wirtschaftsfaktor in der Region zu festigen und die Fördermittel der lokalen Handwer-

kerschaft zu Gute kommen zu lassen, wurden gezielt ortsansässige Firmen mit den Arbeiten beauftragt. Und auch die Gemeindeverwaltung Unterwössen hatte maßgeblichen Anteil am Erfolg des Projekts: Sie wickelte die finanzielle Förderung mit der Regierung von Oberbayern ab. Am Ende hat sich der Einsatz für alle Beteiligten gelohnt. Siemens-Halle und Unterkunft sind nun wieder fit für viele Jahre. ■



Doppeldusche: Für Mufflons gibt's nun keine Ausrede mehr

Fünf Sterne Bad mit Fleckerlteppich. Neu und einladend



Verwaltungs-PLATTFORM

vereinsflieger.de

Im Frühjahr 2016 hat der Vorstand nach Wegen gesucht, die Vereinsverwaltung zu vereinfachen – und mit der Plattform vereinsflieger.de auch gefunden. Im Herbst ging die Online-Verwaltung bei der SGSM an den Start



Kassenwart Wolfgang Kaepfel versinkt jedes Jahr aufs Neue im Dschungel aus Bordbüchern, personenbezogenen Flugdaten, Arbeitsstunden-Listen und Nutzungs- sowie Verbrauchsdaten aus der Unterkunft. Daraus entstehen unter anderem die Abrechnungen, die uns jedes Frühjahr ins Haus flattern. Bis die Zahlen aufbereitet sind, vergeht unnötig viel Zeit mit dem Abarbeiten von unzusammenhängenden Aufzeichnungen. Es musste eine Lösung her die Arbeit reduziert, Daten strukturiert und damit auch die Fehleranfälligkeit verringert.

Nachdem sich die Organisations-Plattform vereinsflieger.de in Wolfgang's Heimatverein schon einige Zeit in der Testphase befand, stellte auch der LVB mit der LVB ATO und der Mitgliederverwaltung auf dieses System um. **Zitat:** „Über 60 Vereine in Bayern benutzen für ihre Vereinsverwaltung und Startkladde bereits die Web-Lösung vereinsflieger.de. Nun zieht auch der LVB seine Mitgliederverwaltung inklusive Mitgliederverwaltung online (MvO) und seine ATO-Software zu Vereinsflieger um. Die Verwaltung soll dadurch besonders für die Vereine deutlich vereinfacht werden und vor allem aus einer Hand kommen. Für alle Vereine, die bereits Vereinsflieger nutzen, entfällt damit nämlich die doppelte und dreifache Datenführung in Vereinsflieger, MvO und ATO-Software.“

Seit Herbst 2016 findet jetzt auch die Mitgliederverwaltung der SGSM auf vereinsflieger.de statt. Warum sich der Vorstand letztlich dafür entschieden hat, erläutert Kassenwart Wolfgang Kaepfel in einer Rundmail im Oktober: „Da die Plattform auch die Möglichkeit bietet, unsere Gebührenordnung einzupflegen und damit auch die Abrechnung der Flugkosten zu vereinfachen,

haben wir uns entschlossen die Vollversion ab 1.10.2016 für uns zu nutzen. Die Einrichtung der Plattform wird allerdings noch einige Wochen in Anspruch nehmen. Der Vorstand hat einen entsprechenden Hostingvertrag und einen Vertrag zur Auftragsdatenverarbeitung abgeschlossen.“

STRUKTURIERT, ONLINE, AKTUELL

Damit die Abrechnung der Flugkosten einfacher wird, müssen Flüge in Zukunft auf der Plattform ins persönliche Flugbuch eingetragen werden. Für die Piloten ist das erstmal ein zusätzlicher Schritt, denn im Bordbuch müssen die Flüge auch erfasst werden. Dafür generiert das System recht übersichtliche und informative Statistiken. Außerdem sind Starts und Flugzeiten mit Vereinsmaschinen jederzeit online nachvollziehbar. Wer sich für länger zurückliegende Ausflüge interessiert, findet im Hauptflugbuch jeden Flug innerhalb der letzten zwei Jahre. Auch Arbeitsstunden werden zukünftig auf der Plattform erfasst. Zusätzlich sind Dokumente wie die Vereinsordnung, die Gebührenordnung und die Satzung hinterlegt. Sehr praktisch: Geänderte Adressdaten oder Telefonnummern lassen sich im persönlichen Profil anpassen und aktuelle Abrechnungen sowie der Stand des Mitgliedskontos sind einsehbar und aktuell.

Zukünftig ist auch eine Erweiterung des Leistungsspektrums möglich. Neben Mitgliederverwaltung und Flugerfassung bietet das System die Organisation und Verwaltung von

- Terminen, Fristen und Veranstaltungen
- Vereinsanalysen und Lizenzprüfung
- Flugauswertungen und Statistiken
- Flugzeugpark und Bordbüchern
- Buchhaltung und Gebührenabrechnung
- Instandhaltung und Wartung



Mark Christmann ist Fluglehrer



Seit Ostern hat die SGSM mit **Mark Christmann** einen neuen Fluglehrer. Zwar findet innerhalb der SGSM aus Mangel an Schulflugzeugen keine Segelflugausbildung statt, sollten aber Schulungs- oder Checkflüge nötig sein, gibt's ja Chartermöglichkeiten bei der DASSU. Mark ergänzt damit das Siemens-Fluglehrergeschwader Philipp Kudelka, Gaby Klein, Gustl Leyendecker und Wolfgang Kaepfel.

Hans-Georg feiert 70sten

Mit 45 Mitgliedsjahren gehört **Hans-Georg Raschke** zu den „dienstältesten“ Simensjanern. Am 3. April wurde er 70 Jahre alt, gefeiert wurde am 30. Juli. Ohne Hans-Georg wäre vieles am Platz deutlich komplizierter. Er ist während der Saison so gut wie jederzeit vor Ort, kümmert sich um Unterkunft und Fluggerät, und Tipps aus seinem großen fliegerischen Erfahrungsschatz sind auch immer abrufbar.



Thomas Klein wird Fallschirmwart

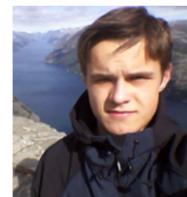


Seit 2016 haben wir einen neuen Fallschirmwart. Nachdem Peter Stahl das Amt aufgab, hat nun **Thomas Klein** die Aufgabe übernommen. Thomas hat die Packlizenzen für unsere Mertens- und Spekon-Schirme.

Zwei neue Anwärter

2016 bekundeten zwei Interessenten ihr Interesse an einer SGSM-Mitgliedschaft:

Andreas Grzempa (Bild rechts) aus Deckendorf und **Silvan Lau**. Silvan lebt in



Großmain bei Salzburg, ist 17 Jahre alt und bereitet sich gerade aufs Abitur vor. Mit dem Segelfliegen hat er 2013 bei der DASSU begonnen, die Pilotenlizenz hat er seit 2016. Seit Oktober ist er Anwärter bei der SGSM und hat nach eigenem Bekunden vor, dort länger zu bleiben.

Die Chronik hat einen neuen Stift

Gefühlt seit Äonen schrieb **Hans Limmer** fein säuberlich die Geschichte des Vereins nieder. 2016 hat er mit **Uli Frieß** einen Nachfolger gefunden, der hiermit gerade sein Erstlingswerk abliefern. Was keine leichte Aufgabe ist, wenn man auf Hans' Arbeit zurückblickt. Da muss er sich schon ganz schön Mühe geben ...



Neuer Ausbildungsleiter Philipp Kudelka

Gustl Leyendecker (Bild unten) war von 1983 bis 2016 Ausbildungsleiter und von 1983 bis 2016 zusätzlich Flugbetriebsleiter. Schon 2014 bat er den Vorstand um Ablösung, aus Mangel an Alternativen hat er das Amt aber weitergeführt. Das änderte sich 2016. Gaby Klein: „Zur Wiederwahl 2016 hat mich Gustl erneut gebeten seinen Wunsch zu respektieren.



Ich habe über den Verband die Verleihung der goldenen Ehrennadel initiiert und diese zur Hauptversammlung im März 2016 verliehen. Damit war sein Wunsch erfüllt und wir ohne Ausbildungsleiter. Für die Fortführung der Ausbildung im Verein gab es nur zwei Möglichkeiten: entweder alles in fremde Hände zu geben oder im Verein jemanden zu finden.

Meine Wahl fiel auf **Philip Kudelka**, der aber die erforderlichen fünf Jahre als Fluglehrer noch nicht voll hatte. Mit Sondergenehmigung und einer Einführung durch den Gruppenfluglehrer wurde dies dann aber im Sommer 2016 möglich und so konnte auch die Schulung auf der KYST wieder aufgenommen werden.“



Zwei Mitglieder mehr

Mit Dominic Hartmann alias „**Conrad Caine**“ und **Uli Frieß** (im Bild) hat die SGSM sei März 2016 zwei neue Mitglieder. Nachdem beide die Anwärter-Saison 2015 überstanden hatten ohne Unheil anzurichten oder von selbst die Flucht zu ergreifen, wurden sie während der Hauptversammlung zu ordentlichen Aktiven ernannt.



SGSM OLC 2016

WERTUNG

So schlecht wie am Platz oft geunkt wurde, war die Streckenflugsaison 2016 nicht. Trotz durchwachsenem Sommerwetter stellten sich immer wieder gute Thermiktage ein – und die wurden gnadenlos genutzt

Schon ab Mitte März gab es in den Nordalpen gut fliegbare Tage mit einer sehr guten Phase gegen Ende April. Richtiges Hammerwetter stellte sich dann ab dem 29. April bis zum 8. Mai ein. In diesen **zehn Tagen** wurden von Unterwössen aus knapp **60.000 Kilometer** geflogen. Anders ausgedrückt: ein Viertel der Gesamtkilometer der OLC-Saison 2016. Mit 240.890 Kilometern und 244.566 Punkten landete das **AFZ** am Saisonende hinter dem SFZ Königsdorf (299.847 Punkte) und dem Gliding Club of Victoria (248.738 Punkte) **weltweit auf Platz drei**.

GANZ VORNE MIT DABEI

Großen Anteil am guten Abschneiden hatten einmal mehr die SGSM-Piloten. Sie steuerten mehr als ein Drittel der Punktzahl zum AFZ-Endergebnis bei. In Zahlen: 83.817 Kilometer mit 87.475 Punkten reichten unsere Aktiven beim OLC ein. Als Kilometer- und Punktesser fungierten mal wieder Bernd Rohleder und Hans-Georg Raschke mit großen Flügen in Fuentemilanos, Bitterwasser und Narromine.

Dass Philipp Stahl fiegerisch nicht zurücksteht, bewies er mit weiten Flügen von Unterwössen aus. Mit einem Ausflug im

Familien-Discus bis fast nach Wiener Neustadt zwängte sich Philipp auf Platz zwei der SGSM Punktwertung 2016. Ganz große Strecken über 1.000 Kilometer gelangten den SGSM-Fliegern von Unterwössen aus leider

nicht. Dafür musste Bernd Rohleder den Ventus dann schon nach Zentralspanien ziehen. Immerhin erjagte er sich dort zwei Tausender (siehe Tabelle) mit Schnittgeschwindigkeiten von 129 und 110 km/h. ■

Pilot	Punkte	Datum	Startplatz	Flugzeug
H.-G. Raschke	930,56	18.12.15	Narromine	Duo Discus
Philipp Stahl	896,8	7.5.16	Unterwössen	Discus
Bernd Rohleder	896,31	29.11.15	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	894,93	17.7.16	Fuentemilanos	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	888,72	3.8.16	Fuentemilanos	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	882,20	30.11.15	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	869,76	25.11.15	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	831,01	3.1.16	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Philipp Stahl	816,37	30.4.16	Unterwössen	Discus
Philipp Stahl	807,99	6.5.16	Unterwössen	Discus

Die zehn Punktbesten 2016

Die zehn weitesten 2016

Pilot	Kilometer	Datum	Startplatz	Flugzeug
Bernd Rohleder	1.023,17	3.8.16	Fuentemilanos	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	1.011,23	17.7.16	Fuentemilanos	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	906,93	29.11.15	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	890,66	2.8.16	Fuentemilanos	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	871,39	30.11.15	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
H.-G. Raschke	859,14	18.12.15	Narromine	Duo Discus
Bernd Rohleder	854,71	26.7.16	Fuentemilanos	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	838,54	25.11.15	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	812,30	3.1.16	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Philipp Stahl	806,55	30.4.16	Unterwössen	Discus



Kilometersammler und Genussflieger kamen im Mai 2016 voll auf ihre Kosten. Der Monat lieferte Frühlingswetter mit Traumthermik satt

Für die Unterwössener Streckenflieger war der Mai 2016 ein herausragender Monat. Vor allem in der ersten Monatshälfte waren Flüge über 500 Kilometer fast schon an der Tagesordnung. 52 Mal wurde die Distanz von den AFZ-Piloten überboten. Zum Vergleich: Im Vorjahr gelang das gerade einmal. Doch es kommt noch besser, denn die Gesamtbilanz des Monats enthält auch einen Tausender von Unterwössen aus. Am achten Mai fliegt Matthias Münch ein Jojo mit den Eckpunkten Bludenz und Grimming über rund 1.036 Kilometer.

Apropos Gesamtbilanz: 176 Flüge mit Start in Unterwössen wurden im Mai auf den OLC-Server hochgeladen. Auch all jenen, die nicht in der 500-Plus Riege auftauchen, dürfte der Mai 2016 lange in Erinnerung bleiben. Es soll nämlich auch Piloten geben, die nicht nur zum Kilometer sammeln ins Cockpit steigen. Und das ist gut so! ■



500er	26
600er	14
700er	8
800er	2
900er	1
1.000er	1

Weite Flüge im Mai 2016



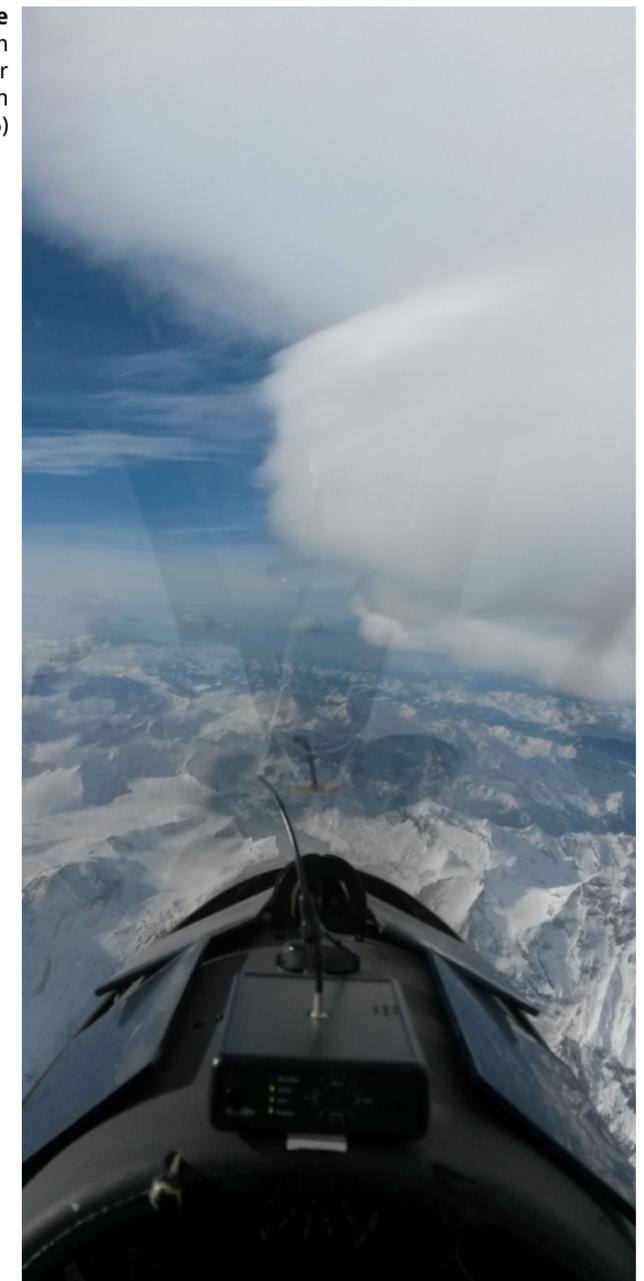
WELLENREITEN

OLC-Kommentar 22. 5. 2016

Alles sah zunächst danach aus, als würde aufgrund der hohen Temperaturen und des fehlenden Gegenwinds kein F-Schlepp in Unterwössen möglich sein. Überraschend setzte ausreichender Gegenwind kurz vor der lärmschutzbedingten F-Schlepppause ein und ich zählte zu den Glücklichen, die noch in die Luft kamen. Nach Osten gutes Vorankommen in leicht windunterstützter Thermik. Auf Westkurs am Kaiser die eher unkonventionelle Entscheidung bei Föhn über die bayrischen Voralpen zu gehen - die Wolken versprachen aber gute Steigwerte und viel Operationshöhe. An den Memingern auf die Hangwindrennstrecke aufgefädelt. Am Arlberg wurde ich von Jan mit Rudolf, Marc und Simon eingeholt, die die Erkundung des für mich unbekanntes Gebietes wesentlich entspannter machten. Spannender Heimflug, bei dem wir den Tag bis zur letzten Minute ausgenutzt haben.

Prächtige
Wellenlinien
entlang der
Hohen Tauern
(21.11.2016)

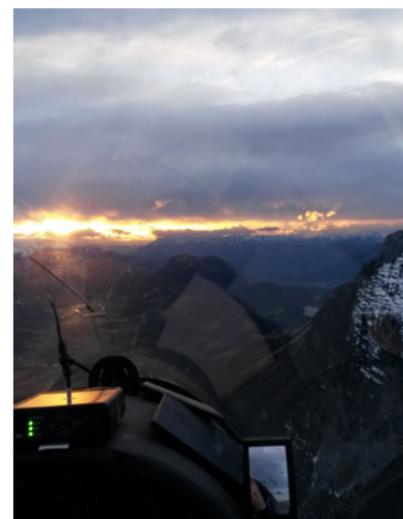
Föhnmauer
überm Sellrain



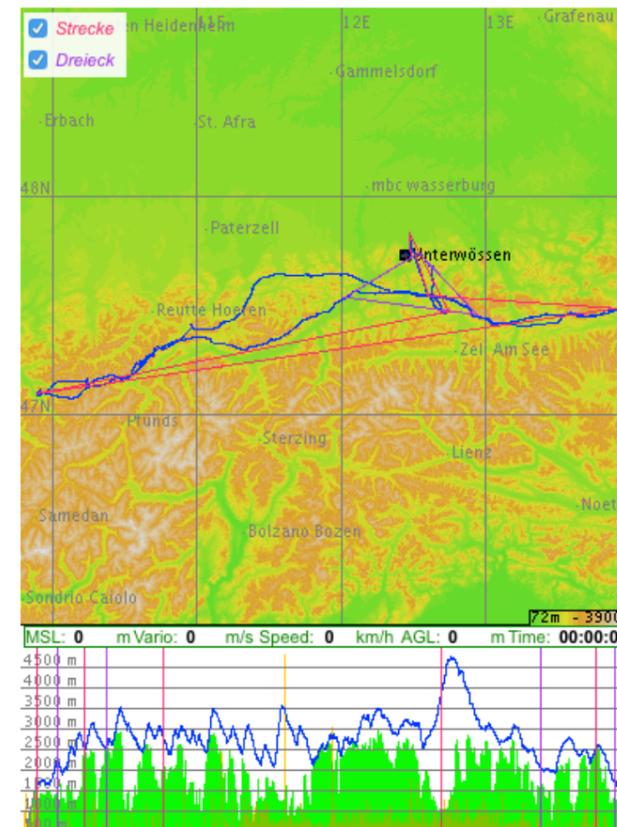
Im Frühjahr und im Herbst stellen sich in den Nordalpen oft gute Südföhnwetterlagen für den Streckensegelflug ein. Philipp Stahl beschreibt zwei Föhnflüge im Mai und November – garniert mit OLC-Kommentaren

Text **Philipp Stahl**

Auch das Jahr 2016 hielt für Streckensegelflüge interessante Südföhnwetterlagen bereit. Exemplarisch seien der 22.5.2016 und der 21.11.2016 genannt, die den Südwind zwar als Gemeinsamkeit haben, dennoch vom Charakter sehr unterschiedlich sind. Am **22. Mai** entwickelte sich der Südwind erst im Tagesverlauf und die Windstärke war mit maximal 40 km/h am Abend eher moderat. Die Mischung aus leichtem Südwind und guter, aufgereihter Thermik sorgte jedoch für schnelles Vorankommen entlang der Hangwindrennstrecken. Besonders eindrucksvoll war das Vordringen in die Montafonwelle. Von diesem westlichsten Punkt aus traten wir den Heimflug um 19:00 lokal 200 Kilometer von Unterwössen entfernt an. Doch letztendlich trug uns der Föhn genau rechtzeitig zu Sunset nach Hause.

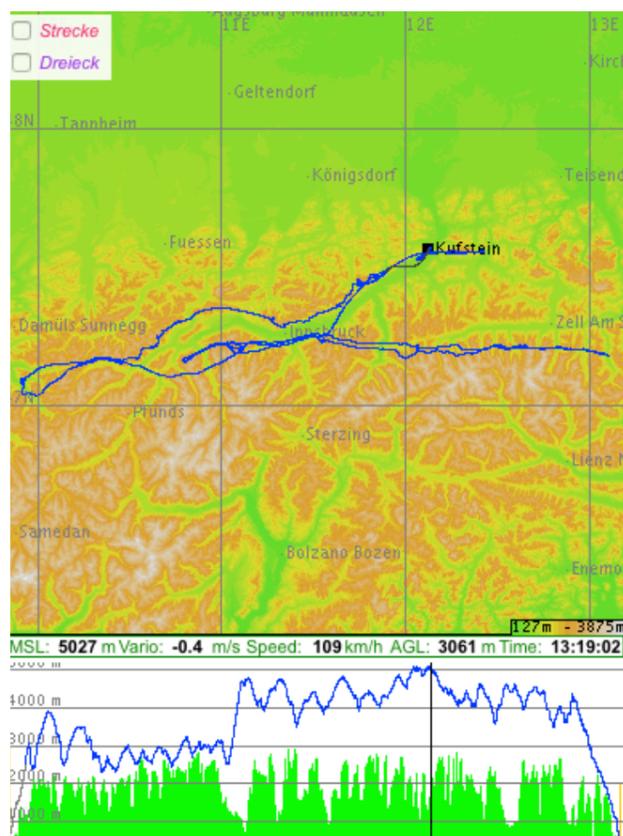


Föhnige
Abendstimmung
am
Wilden Kaiser



Der 21. November 2016 war ein klassischer Starkwindtag mit Windgeschwindigkeiten bis 120 km/h, der zudem günstige Bedingungen für die Entstehung von Wellen mit sich brachte. Das Ziel an diesem Tag war nicht – wie viel praktiziert – im Hangaufwind zu fliegen, sondern eine möglichst lange, zusammenhängende Strecke in Wellen zurückzulegen. Dies ließ sich vormittags auf dem Weg nach Westen aufgrund von tiefer Bewölkung noch nicht realisieren. Die Montafonwelle ermöglichte dann aber den Einstieg ins hohe Wellenniveau. Auf Ostkurs gelang es teils stationär steigend, teils in Aufwindlinien wellenbasiert bis ins Gasteinertal zu gelangen. Die etablierte Wellenroute ließ sich in Gegenrichtung trotz Gegenwindkomponente bis ins Pitztal wiederholen. Dort musste, obwohl der Weiterweg gekennzeichnet war, der Endanflug angetreten werden, um rechtzeitig zu Sunset in Kufstein zu landen.

Südföhn, egal ob schwach mit Thermikunterstützung oder in Form eines Sturms, hat uns 2016 eindrucksvolle Flüge ermöglicht, uns wieder ein Stück mehr lernen lassen, wie mit ihm umzugehen ist und uns viele neue Pläne für kommende Föhnflüge schmieden lassen. ■



18



Wolkenstrukturen im Bereich der Glunggenzerwelle, Blick Richtung Kufstein

Vario am Anschlag in der Glunggenzerwelle, Blick Richtung Nordkette

Golf Alpha vor dem Start: Der Wankel der ASH26E läuft warm



Fotos: Stahl, Henz (1), Karten: OLC



Föhnsturm über den hohen Tauern

19

OLC-Kommentar 21. 11. 2016

Der Plan heute war die Erkundung der/einer Wellenlinie zwischen Glunggenzer und Montafonwelle. Die Wellenvorhersage, wie auch die Geländeformen, legten einen Weg vom Glunggenzer über das Sellrain, die Talausgänge von Ötz- und Pitztal, die Venetbergwelle und eine Wellenlinie zwischen Landeck und dem Arlberg nahe.

Die ersten 20 Minuten des Segelflugs gingen wegen der Neugier eine Wolkenwurst Richtung Südosten zu erkunden drauf. Aus der zuverlässigen Rofanwelle zeigte sich anfangs viel Bewölkung im Bereich Glunggenzer und westlich davon. Ich sah vom direkten Weg vom Rofan in die Glunggenzerwelle ab und folgte sehr vorsichtig der Hangwindrennstrecke ins Montafon, um den Wellenweg mit Rückenwindunterstützung zu probieren. Die Montafonwelle stand zuverlässig. Ihre Fortsetzung Richtung Galtür hätte über Bewölkung geführt und war damit keine Option für den Rückweg. Auf dem Rückflug war welliges Steigen am Arlberg über der Talmitte zu finden, gekennzeichnet durch eine kleine Föhnlucke und stationär bildender, abschwimmender Rotorbewölkung. Tim und Jan hatten kurz vorher die Welle am Venetberg lokalisiert, welche ich mit Rückenwind aber nicht wirklich nutzen musste.

Das nächste deutliche Steigen war über St. Sigmund im Sellrain zu finden, erneut gekennzeichnet durch eindeutige Bewölkung. Auch die Geländeform spricht dort für Wellenbildung. Via Glunggenzer gelang der Einstieg in die Wellenlinie der Hohen Tauern. Bis

zum Venediger machte es den Anschein als müssten querliegende Wellen gekreuzt werden, was immer wieder stationäres Steigen erforderte. Zwischen Venediger und Gasteiner Tal wurde das Steigen linienhafter. Auf dem Rückweg war es oberstes Ziel mindestens in den Gleitbereich des Rofans zu kommen, um den problemlosen Anschluss an die Hangwindrennstrecke als Backup offen zu halten. Tatsächlich konnte man rein mit Delfinieren an den nun bekannten Wellenpunkten den Gleitpfad ausreichend strecken und bis zurück zum Glunggenzer gelangen. Ab dem Glunggenzer hatte ich das Gefühl, dass sich großräumig welliges Steigen etabliert hat. Tageszeitbedingt im Ötztal den Endanflug angetreten, aus 4000 Meter mit Rückenwind und einer Wellenlinie voraus eine flotte Angelegenheit.

Im Allgemeinen war heute die Bewölkung (abgesehen von manch hoher Lenti) für mich gut zu interpretieren. Auf Westkurs erschien ein Weiterweg via Venetbergwelle auch machbar. Danach wäre die Montafonwelle ja quasi eh schon in Gleitreichweite. Die Turbulenz in der westlichen Hangwindrennstrecke war mit ausreichend Fahrtüberschuss gut handhabbar, im Wellenniveau geringer und angesichts des Bodenabstandes unproblematisch.

Zwei erkenntnisreiche Wellenflugtage gehen zu Ende, mit vielen Plänen für weitere. Vielen Dank an die Kufsteiner Gastgeber, die Unterwössener Kollegen, allen die Wetterinfos gegeben haben, sowie den Wiener und Innsbrucker Controllern.



Out of Africa



Namibia steht für Kalahari, Wüste, seine wilde Tierwelt und für Bitterwasser. Der Süden Afrikas ist außergewöhnlich – vor allem von oben

20

Kaum ist der Sommer in Europa vorbei, machen sich die Zugvögel auf nach Afrika. Manche legen dort auch nur einen Zwischenstopp ein, bevor sie nach Australien weiterziehen. Für Bernd Rohleder und Hans-Georg Raschke ist die winterliche Flucht Programm, wobei ersterer Afrika bevorzugt und HGRs Sympathien eher Australien gehören. Diesen Winter trafen sich beide in Bitterwasser, bevor Hans-Georg von dort aus nach Narromine weiterdüstete. Dass Namibia *der* Hotspot für Lang- und Weit-

flieger ist, dürfte sich mittlerweile bis in die Wala- chei herumgesprochen haben. Dass ein Aufent- halt in Bitterwasser deshalb auch Erwartungen weckt, zeigt Hans-Georgs Kommentar nach einem 1.094-Kilometer Flug: „Hier bist Du kein Mensch, wenn Du keine 1.000 km fliegst!!!“ Am Ende sind beide Mensch geblieben. Hans-Georg teilte sich mit Freund Pepe eine ASH 31/21m und sammelte in 13 Flügen 9.564 Kilometer. Bernd war mit seinem Ven- tus vor Ort, seine Bilanz: 12.899 Kilometer in 18 Flü- gen. Wir sehen uns im Frühling in Unterwössen! ■



Hans-Georg über den Dünen



Bernd startet seinen Ventus



Pepe erklärt Bernd wo's lang geht



Keine Angst vor „wilden“ Tieren

Fotos: Raschke, Rohleder



MÄDELS unter SICH

Beim Trainingslager des AMF gab's für Ute Hoffmann **surreale** Eindrücke in den Wellen der Karawanken. Sehr **real** ist dagegen, dass das sich das Training nur an Frauen richtet – zur Förderung des Frauensegelflugs

21

20 Frauen und vier Trainer – im Fall des AMF-Trainingslagers eine sinnvolle Veranstaltung mit hohem Lern- und Spaßfaktor. Zum Saisonstart nahm Ute Hoffmann am Training des Angelika Machinnek Fördervereins für den Frauensegelflug teil. Organisiert und geleitet wird das Lager von Walter Eisele, als Trainer fungieren Ute Baranowski, Albert Kiessling, Veit Layer, Hans Obermayer und Walter Eisele. 2016 trifft man sich vom 9. bis 16. April in Lesce Bled, Slowenien. Die Gruppe

ist gemischt, es nehmen ambitionierte Youngsters und geübte Streckenfliegerinnen teil; ein Mitglied des britischen Nationalteams ist ebenfalls dabei.

GUT GEMISCHT IN KLEINEN TEAMS

Nach morgendlichem Wetterbriefing und der Flugplanung geht's in kleinen Gruppen auf Strecke. Ein Trainer begleitet jeweils drei bis vier Segelflugzeuge. Ziel ist, das Fliegen im Team zu trainieren, Flugplanung und -technik zu verbessern und nebenbei ein neues Fluggebiet kennenzulernen. ■

Frühjahrsluft in den Karawanken. Saisonstart für 20 Segelfliegerinnen



Fotos: Hoffmann

VIERTAGE-TRIP

DÄNEMARK

und ZURÜCK

Bornholm, Dänemarks größte und sonnenreichste Insel, ist ein bekanntes Ferienziel. Was liegt näher als der Insel bei unserem Viertage-Trip nach Dänemark einen Besuch abzustatten. Bei guter Wetterlage bietet sich zudem ein Abstecher nach Kopenhagen als weitere Destination an

Text **Peter Stahl**

Tag 1: UNTERWÖSSEN – BAYREUTH (EDQD) – STRAUSBERG (EDAY) – RONNE/BORNHOLM (EKRN)

Obwohl in UWOE bereits die Sonne lacht, zeigt das Satellitenbild starke Schauer in den Mittelgebirgen. So planen wir einen Zwischenstopp in Bayreuth um dort die weitere Wetterentwicklung abwarten zu können. Eher unfreiwillig steht auch eine V22 hier in Bayreuth, wir nutzen die Gelegenheit den Technikern beim Vorflugcheck zuzuschauen. Mittlerweile hebt sich die Wolkendecke und wir machen

uns zügig auf den Weg Richtung Strausberg. Ab Zwickau ist es CAVOK und die Sonne lacht als Hans nach 1:45 h am Flugplatz Strausberg, östlich von Berlin, aufsetzt. Strausberg verfügt über eine gute Infrastruktur, nettes Bodenpersonal und bietet sich für Flüge in den Ostseeraum als Zwischenstopp an.

Der Flugplan ist schnell aufgegeben und routet über die Uckermark, am Flugplatz Penne- münde vorbei bis an das Kap Arkona auf Rügen, bevor es dann mit ordentlich Rückenwind die nächsten 25 Minuten über die Ostsee zum Flug-

D-KYSI



Zufrieden airborne:
Hans Schreck und Peter Stahl

hafen Ronne auf Bornholm/Dänemark geht. Der Flughafenbus bringt uns direkt zum Campingplatz Ronne. Im August ist nicht mehr viel los und ein geeigneter Platz für das Zelt ist schnell gefunden. Fußläufig erkunden wir die Hafenstadt Ronne, genießen ein Bier am Strand und lassen den Abend mit dänischer Pizza ausklingen.

TAG 2: BORNHOLM (RADTOUR)

Um die Insel zu erkunden mieten wir Fahrräder direkt am Campingplatz. Bornholm verfügt über ein gutes Fahrradnetz und so radeln wir entlang der Westküste von Ronne über Hasle bis an die Nordwestspitze Bornholms bei Sandvig. Anfangs stört der Westwind etwas, aber in den Wäldern ist er kaum mehr spürbar. Bei Hasle gibt es eine alte Räucherbude für Stockfisch, einen schönen Hafen und Jons Kapel, eine Einsiedlerkapelle in den rauhen Klippen. Auf einer Anhöhe vor Sandvig thront über dem Meer die Burganlage Hammershus, einstmals größte Befestigungsanlage Bornholms und der südlichen Ostsee.

TAG 3: RONNE/BORNHOLM (EKRN) – ROSKILDE/KOBENHAVN (EKRK)

Das beständig gute Wetter über Dänemark erlaubt es uns, die D-KYSI Tour auf Kopenhagen auszuweiten. Aus dem Plan frühzeitig von Ronne wegzukommen wird nichts – der morgendliche Bus fällt aus – und so geht es zu Fuß die drei Kilometer zum Flughafen. Flugplan und Gebühren sind dank des General Aviation Computer Terminals schnell erledigt und so kommen wir doch noch zügig in die Luft. Nach 1:20 h unspektakulären Flugs ist die D-KYSI im short final 29 auf Roskilde, dem General Aviation Platz von Kopenhagen. Leider ist die Busverbindung sehr ausgedünnt, es dauert eine gefühlte Ewigkeit bis wir im Bus zum Bahnhof Roskilde sitzen. Die Bahn fährt zügig nach Kopenhagen und ein Hostel in Bahnhofsnähe ist nach einigen Telefonaten auch bald gefunden. Uns bleibt jetzt genügend Zeit die Stadt und die Sehenswürdigkeiten Kopenhavns zu erkunden. Neben Königspalast, Stadtpalais, Tivoli, dem Hafen u.v.m. darf die Kleine Meerjungfrau nicht fehlen.



Vorflugcheck:
Die Fläche hält



V22 Osprey: Mit Wartungsteam in Bayreuth



Pilotenhangar: Klein aber ... ausreichend



Hammershus: Die Burganlage thront vor Sandvig überm Meer

Fotos: Schreck, Stahl



Wie immer viel los auf der Promenade in Kobenhavn

TAG 4: ROSKILDE/KOBENHAVN (EKRK) – BALLENSTEDT/QUEDLINBURG (EDCB) – UNTERWÖSSEN

Frühzeitig nehmen wir den Zug zurück nach Roskilde. Es bleibt noch Zeit für ein Frühstück in einem der vielen Coffee-Shops, bevor es mit dem Bus hinaus zum Flugplatz geht. Ein netter Däne nimmt uns in seinem Auto vom Bushalt zum Flugplatz mit und erspart uns einen zirka drei Kilometer langen Fußweg. Flugplan und sonstige Formalitäten sind schnell erledigt. Durch den aufkommenden Wind lichtet sich der Bodennebel und macht den Weg frei.

Nicht ganz ohne Ehrgeiz wollen wir den Rückflug mit nur einer Zwischenlandung realisieren. Kurz nach 10:00 local hebt die D-KYSI ab und setzt Kurs Süd Richtung Ballenstedt am Harz. In den nächsten zweieinhalb Stunden folgen wir zuerst der „Vogelfluglinie“ entlang dänischer Küste, queren die Ostsee oberhalb einer Wolken-schicht und fliegen ab Wismar ohne Wetterprobleme bis zum Harz. Nach einem Refuelling von Mensch und Maschine nehmen wir den letzten Leg nach Unterwössen in Angriff. Zwischen Rhön und Fichtelgebirge geht es zum Feuerstein und weiter nach Kelheim zum Donaudurchbruch bei Weltenburg. Wohlbehalten setzt die Die D-KYSI nach 2:45 h Flugzeit wieder in Unterwössen auf. ■



Rundkirche von Nyker: Charakteristische Bornholmer Bauform



REISESTATISTIK	
Hans Schreck, Peter Stahl	
Zeitraum	13.8. – 16.8.
Gesamtstrecke	1.930 km
Gesamtflugzeit	12:03 h
Reiseschnitt	160 km/h
Spritverbrauch	16,3 l/h
	10,1 l/100 km

LJUBLJANA STATT PORTOROZ

Ursprüngliches Ziel war Portotroz, doch Regen im Drautal und fast aufliegende Wolken verhinderten den Sprung über die Berge an die Küste. Nach dreimaliger Flugplanänderung haben Gaby und Max in Ljubljana angefragt und bekamen die Erlaubnis dort zu landen. Nach einer Pause, feinem Essen, Wettercheck, neuem Flugplan und Pilotenwechsel ging's über Millstädter See und die Niederen Tauern bei bestem Wetter nach Hause. Während eines Zwischenstopps in Zell am See gab's noch einen Eiscafe, bevor man sich endgültig nach Unterwössen aufmachte. **Fazit:** „Ein toller Tag, Slovenien ist die Reise Wert. Dort gibt's sehr nettes Personal, günstigen Sprit und man spricht ein Englisch, das jeder versteht.“ ■

Gaby Klein
Max Galler



KREMS AN DER DONAU

Christian Suttner



ERSATZTEILE NACH VENEDIG

Judith Breite
Volker Füßmann

In Formation
mit der
Uniform Whisky



26

Als im Juli zwei Charterflugzeuge der DASSU in Venedig gestrandet waren, übernahmen Volker und Judith mit der KYSI den Ersatzteiltransport. Hin ging's am 21.7. morgens bei optimalen Rückenwindbedingungen über die Ostroute. Nach zwei Stunden und sechs Minuten waren die dringend benötigten Reifen in Venedig.

Nachdem Sven Koch am DASSU UL die platten Reifen gewechselt hatte, flog man in Formation zurück, diesmal die Westroute über den Brenner. Kurz hinter Bozen verschlechterte sich das Wetter zusehends. Der Lotse in Innsbruck erklärte, dass sich dort gerade eine Gewitterwolke aufbaue. Er könne das Inntal aber noch erkennen. Im Regen ging es

gerade noch rechtzeitig über die Europabrücke, auf dem weiteren Weg Richtung Unterwössen herrschte immer Bodensicht. St. Johann und Zell am See wären außerdem immer erreichbar gewesen. Ab dem Kaiser gab's dann wieder ordentliches Flugwetter, sodass Judith, Volker und Sven die beiden Flugzeuge entspannt nach Hause fliegen konnten. ■

Fast zu Hause: Dichte Bewölkung überm Inntal



D-KYSI

Sommer Blues

Ende Juli zogen sieben Piloten aus Unterwössen ins AFZ-Fluglager nach Bad Neustadt. Wegen des durchwachsenen Sommerwetters hatten sie viel Optimismus im Gepäck



Holger und Gaby warten ab, Uli sitzt schon in der LS4

27

Trübe Aussichten meldeten die Wetterberichte schon Tage bevor die Unterwössener Richtung Norden aufbrachen. Für die letzte Juli- und erste Augustwoche war durchwachsenes Wetter in Nordbayern angesagt. Weil Urlaub und Hoffnung gerne eine Optimismus-Symbiose eingehen, schleppte man trotzdem frohen Mutes Flugzeuge nach Bad Neustadt. Rhön und Thüringer Wald lockten mit (vermeintlicher) Mittelgebirgstermik. Die Hoffnung auf gutes Flugwetter wich vor Ort allerdings schnell einer ausgeprägten Bodenhaftung. Nicht dass Fliegen unmöglich gewesen wäre, nur beschränkten sich die dafür nötigen Wetterfenster, wenn es denn ging, auf wenige zusammenhängende Stunden. Und das auch nicht jeden Tag. Strammer Wind machte das Fliegen in der ohnehin schwachen Thermik zusätzlich spannend. Immerhin sammelten die AFZ-Piloten in den beiden Wochen etwa 25 Flüge, auf die SGSM entfielen davon zehn. Roland Henz schaffte sogar mal knapp 470 Kilometer; was einen Eindruck davon vermittelt, welches Potenzial das Gebiet bei gutem Wetter hat. Interessanter Nebeneffekt des Bad Neustädter Fluggeländes: Dort lassen sich hervorragend F-Schlepps bei knackigem Seitenwind üben. Ist gar nicht so wild, wie es vor dem ersten Mal scheint.

Entschädigt wurden wir durch die freundliche Aufnahme und die entspannte Atmosphäre am Platz. Trotz der vielen Piloten – immerhin

tummelten sich außer den AFZlern noch HAC Boberg und FG Oerlinghausen in Bad Neustadt – kam dort nie Stress oder Hektik auf. Und Besuche auf der nahen Wasserkuppe sowie die spannende Landschaft zwischen Rhön und Thüringer Wald ließen während der nicht fliegbaren Tage kaum Langeweile aufkommen. ■



Potente Remo: Gut für Schlepps bei starkem Seitenwind

BAD NEUSTADT 2016

Uli Frieß, Holger Fuhr, Aribert + Christian Gerritzen, Roland Henz, Gaby + Thomas Klein

Zeitraum	25.7. bis 6.8. 2016
SGSM Flugzeug	LS4 D-0800
Anzahl Flüge	25



FRENCH Connection

Das spätsommerliche Fluglager in Barcelonnette ist für frankophile SGSM-Piloten jährlicher Pflichttermin. In den Hochalpen der Provence gelingt der Abschied von der Thermiksaison fliegerisch anspruchsvoll und gleichzeitig entspannt

Text **Ute Hoffmann**

Barcelonnette begeistert mit beeindruckender Kulisse und spätsommerlicher Hochgebirgsthermik. Aber nicht nur – mindestens genauso wichtig sind die besondere Stimmung am Platz und ihre Protagonisten: entspannte Piloten und deren Begleiter. Das Fluggebiet Barcelonnette liegt in einer Hochgebirgslandschaft mit entsprechender Turbulenz und einem starken Talwindssystem. Wer dort fliegen will, sollte sich zwei

Wochen Zeit zur Eingewöhnung nehmen um das Gelände kennen zu lernen. Die beste Jahreszeit zum Streckenfliegen reicht vom Hochsommer bis in den Frühherbst, also etwa von Juli bis September. Ab zirka 11:00 lokal lohnen sich Starts und ab dem späten Vormittag setzt starker Talwind ein.

Wegen der Turbulenz am Platz und der kräftigen Talwinde eignet sich das Gelände nur für geübte Piloten. Nicht zuletzt deshalb ist auch eine Einfüh-

rung durch die örtlichen Fluglehrer Pflicht. Gegenüber Puimoisson und anderen Plätzen der Region sind die Streckenflugmöglichkeiten ein bisschen begrenzt, weil man erst relativ spät wegkommt; zu einem Zeitpunkt, an dem die Flachlandflieger längst auf Strecke Richtung Hochgebirge sind. Und auch die Rückkehr ins Hochtal von Barcelo hat es in sich: Man muss vor Thermikende zurück sein, in das Hochtal einfach nur abgleiten funktioniert nicht.

ENTSPANNUNG UND SPASS PUR

Dafür ist Barcelonnette ein total netter und „freakiger“ Platz, an dem wohl fühlen und französisch lernen angesagt ist. Der nicht ganz kleine Ort liegt in einer wunderschönen und wilden südfranzösischen Hochgebirgslandschaft. Abends kann man fein ausgehen, die Stimmung am Platz ist ausgeprägt südfranzösisch und das Publikum international. Für Wanderfreunde und Biker bietet die



Hochgebirge: Genaue Orts- und Wetterkenntnisse sind essentiell

Wilde Landschaft: Ideales Wander- und Bikerevier



*Nur für Spaßvögel und
Genussflieger!*

Umgebung jede Menge Erlebnispotenzial. Wer dort seine Sommerferien verbringt ist meist offen, herzlich und Genussflieger. Das zeigt sich im unkonventionellen Umgang und der gleichermaßen spaßbetonten und nicht ganz ernst zu nehmenden Freizeitgestaltung. So urteilt ein Richter in Robe über den obligatorischen Spaghetti-Contest, Beweisaufnahme und Urteilsspruch folgen dabei einer eher unkonventionellen Rechtsprechung. Für verbissene Streckenjäger ist Barcelonnette alles in Allem nicht der richtige Ort – für sie gibt es nicht allzuweit entfernt bessere Alternativen. ■



Hoch bleiben gibt Sicherheit und sorgt für geniale Ausblicke

D-7000 über Südfrankreich: Idealer Spielplatz unter schönen Wolken



Wie gemalt: einsame Berglandschaft der Provence und wilder Begleiter



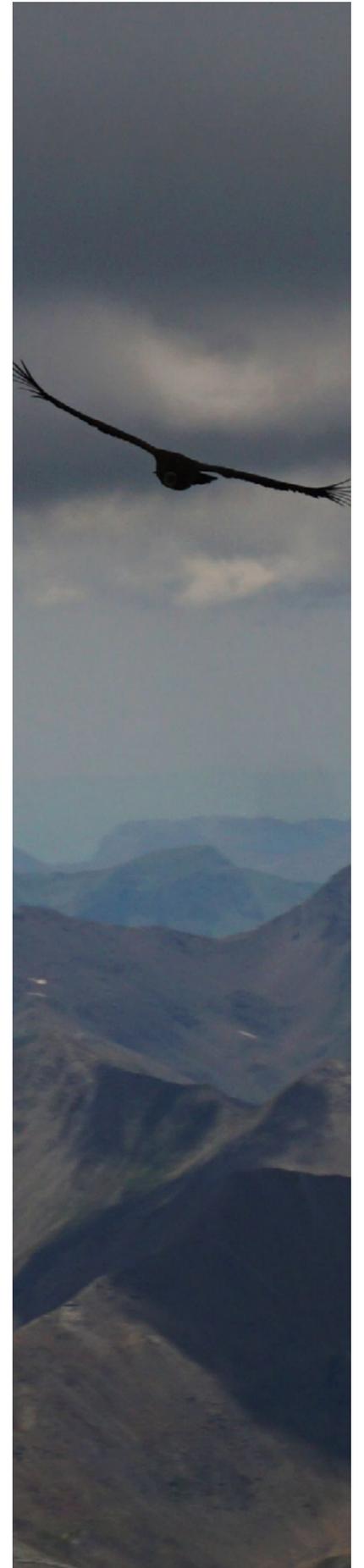
Hans-Georg, Lukas und Mark testen den Duo XL. Hat auch nur zwei Sitze ...



Entspannt auch ohne Kaffee: Siemensianer beim Sit-in

BARCELONNETTE 2016	
Kathi, Mark und Lukas Christmann, Ute Hoffmann, Stefan Kohlmeister, Hans-Georg Raschke	
Zeitraum	August 2016
SGSM Flugzeuge	LS4 D-0800 LS6 D-7000
Flugzeiten	LS4: 50h LS6: 70h Kestrel (Mark): 32h Duo Discus + Duo Discus XL+ Pegase: 16h

Fotos: Christmann



OGN-Empfangsstationen

Open Glider Network

Seit dem Frühjahr 2016 gibt es das Open Glider Network (OGN) auch in Unterwössen. Drei Empfangsstationen registrieren die Positionsdaten sämtlicher mit Flarm ausgerüsteter Flugzeuge. Grundlage dafür sind die Daten, die von den Flarm-Sendern der Flugzeuge ausgesandt werden. Die Positionsdaten werden in Echtzeit ins Internet gestellt und lassen sich auf live.glidernet.org verfolgen. Für die DASSU bedeutet das einen Sicherheitsgewinn, denn Flugschüler können somit kaum mehr außer Sichtweite geraten; vorausgesetzt, sie befinden sich in Reichweite einer der drei Empfangsstationen im Achenal. Ein weiterer großer Vorteil ist, dass sämtliche Start- und Landezeiten in einem Flightlog gespeichert werden. Das kommt auch den Domizilvereinen zugute, denn Starts, Landungen und Flugzeiten sind dadurch einfach nachvollziehbar. Das elektronische Flugbuch findet sich im Internet [hier](#) oder [dort](#). ■



KTrax Logbook: UNTERWÖSSEN - Tracking - CSV

DATE: (previous) 2017-03-31 (next)

TIME ZONE: (reset) UTC+1:00 (reset)

UNITS: metric - imperial

FLIGHTS: all - open

NR	CALLSIGN	TYPE	TAKEOFF	LANDING	TIME	ALT	REMARK
1	D-KYGL	SF-25	07:17 24	07:21 24	0:04	240 m	
2	D-KYNT	SF-25	07:47 25	08:18 25	0:31	880 m	
3	D-KYGL	SF-25	07:56 24	09:35 06	1:39	1270 m	
4	D-KYNT	SF-25	08:22 24	08:37 24	0:16	750 m	
5	D-KYNT	SF-25	08:41 25	08:50 24	0:09	510 m	
6	D-1800	ASK-13	08:55 06	08:58 04	0:03	270 m	WINCH
7	D-1375	ASK-13	09:12 05	09:15 06	0:03	330 m	WINCH

FLIEGERALM UNTER NEUER LEITUNG

Seit Saisonbeginn 2016 hat die Fliegeralm eine neue Chefin. Michaela Mix hat den Restaurantbetrieb am Flugplatz übernommen, nachdem die DASSU den Pachtvertrag mit der Vormieterin gekündigt hatte. Ab der Saison 2017 will die neue Pächterin den Gastbetrieb nochmals verbessern und die Öffnungszeit bis mindestens 21:00 Uh verlängern. Auch öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen wie beispielsweise Konzerte sind geplant.



NEUER MOTORSEGLER BEI DER DASSU

Nachdem der alte Dreibein-Falke der DASSU in die Jahre gekommen ist, wurde Ende 2016 ein neuer angeschafft. Die D-KYGL hat ebenfalls drei Beine und soll die November Golf ersetzen.



Somewhere over the rainbow ...

Fotos: Christmann (1), Frieß



Modellflugtag 2016

Die Chiemsee-Airshow des MFG-Achenal zog am 24. Juli begeisterte Modellpiloten und Besucher an. Wiedermal gab's spektakuläre Modelle und atemberaubende Flugvorführungen zu sehen



Rollt nicht nur: Urzeit-Fokker



Oldie-Tanz: Doppeldecker überm Flugplatz-Gelände

Flying Bulls Nachbau: P-38 Lightning

Fotos: Frieß

Und zum SCHLUSS ...

GEBRAUCHTER LS4 HÄNGER

Im Rahmen der Hallensanierung wurde ein zweiter LS4 Hänger für die D-9000 angeschafft. Der gebrauchte ASW20 Hänger wurde aufwendig dafür umgebaut und beherbergte die 9000 während der Arbeiten an der Halle.



NEUES KYSI-FUNKGERÄT

Die D-KYSI bekam im Frühjahr ein neues Funkgerät. Die Kosten dafür beliefen sich auf 5.000 Euro inklusive der Avionikprüfungen. Auf ein VOR müssen unsere KYSI-Piloten seither verzichten.

34

NEUER TMG-PILOT

Thomas Klein hat die TMG-Lizenz erworben und erweitert damit den Kreis der SGSM Motorsegler-Piloten. Geschult wurde er von Gaby Klein und Philipp Kudelka. Der Prüfungsflug fand mit Jörg Präfke statt, der seit 2016 offizieller Prüfer ist.



SOMMER OHNE HOCHWASSER

Der Sommer 2016 war zwar alles andere als trocken, trotzdem hat die Ache den Platz dieses Jahr verschont. Nur einmal haben wir, mehr aus Vorsicht als aus Notwendigkeit, Flugzeuge für den Sicherheits-Abtransport vorbereitet.

SAISON OHNE UNFALL

So sollte es immer sein: Während der Saison 2016 gab's bei der SGSM keinen einzigen Unfall. Wir klopfen auf Holz ...!

IMPRESSUM

Segelfluggruppe Siemens München e. V.,
Windseestraße 48, 83246 Unterwössen

Redaktion, Grafik, Layout

Uli Frieß

Texte

Uli Frieß, Ute Hoffmann,
Peter Stahl, Philipp Stahl

Fotos

Mark Christmann, Uli Frieß, Roland Henz,
Ute Hoffmann, H.-G. Raschke, Bernd Rohleder, Hans
Schreck, Marc Stadtlander, Philipp Stahl, Peter Stahl

