

SGSM 2017



Segelfluggruppe Siemens München



Check in

Man soll die Feste feiern wie sie fallen. Eine gute Gelegenheit dazu bot sich nach Abschluss der Sanierung unserer Flugzeughalle. Am Ende der Flugsaison haben wir die Flieger in die Hänger gepackt und durch Biertischgarnituren ersetzt. Mit bayrischen Schmankerln, Livemusik und Tanzboden wurde es ein fast perfektes Fest. Schade nur, dass aus den eigenen Reihen nicht allzu viele mitgefeiert haben.

Nach einem kalten, langen und schneereichen Spätwinter begann die Flugsaison 2017 relativ spät. Im März wurde zwar schon geflogen, und Anfang April gelangen die ersten weiten Streckenflüge. An Ostern überzog den Platz jedoch nochmal eine Schneedecke und nasskaltes Wetter vermieste einigen von uns die Ferienplanung. Wer konnte und wollte floh auf die Alpensüdseite. Als Entschädigung gab's dann eine richtig gute Phase zwischen dem 27. und 29. Mai sowie am 6. Juni. An diesen vier Tagen wurden von Unterwössen aus über 37.000 Kilometer geflogen.

Ende Juli hat nicht viel gefehlt, und die Ache hätte uns einen nassen Besuch abgestattet. Zum Glück waren wenige Wochen zuvor auch die Sicherheitsaufhängungen für die Flugzeuge wieder einsatzfähig. Die Ache hat uns dann doch noch verschont; wahrscheinlich deshalb, weil wir so gut vorbereitet waren.

Im Winter 2017/2018 stand dann nochmal viel Arbeit an den Flugzeugen an. Alle Segler brauchten neue Funkgeräte, die eingebaut und neu verkabelt werden mussten. Zusätzlich bekamen die Flugzeuge jeweils zwei Akkus. Energiemangel und Instrumentenausfälle sollten damit Vergangenheit sein. Toll bewährt haben sich dabei die nun gut isolierte Winterwerkstatt und die neue Deckenstrahlheizung. Kuschlig warm arbeitet sich eben spürbar leichter.

HALLENFEST

im Herbst 2017



Oktober 2017: Die Hallensanierung wird gefeiert

**Christian Suttner
südöstlich von
Mayrhofen mit
Blick auf den Ziller-
gründl Speichersee**



SGSM OLC 2017

WERTUNG

Insgesamt besser als 2016 und richtig gute Tage Ende Mai und Anfang Juli: Die Saison 2017 bescherte den SGSM-Piloten tolles Flugwetter, weite Flüge und knapp 8.000 OLC-Punkte mehr als im Vorjahr

Wie schon 2016 tauchen in der 2017er Statistik der zehn sowohl punktbesten als auch weitesten SGSM-Flüge nur drei Namen auf: **Hans-Georg Raschke, Bernd Rohleder** und **Philipp Stahl**. Immerhin 9.195 Kilometer und 9.244 Punkte erreichten sie mit diesen zehn Flügen. Für Hans-Georg und Bernd hat sich der Ausflug nach Bitterwasser im Winter 2016/2017 gelohnt, neben vielen weiten Flügen konnten sie insgesamt dreimal die 1.000-Kilometer Marke knacken. Philipp Stahl, der seine besten Flüge von Unterwössen und Puimoisson startete, war mit einem 912 Kilometer-Flug von Unterwössen aus nicht weit von der 1.000er Grenze entfernt.

Richtig gute Tage gab es in Unterwössen auch in diesem Jahr. Herausragend war die Phase zwischen dem 27. bis 29. Mai und der 6. Juli. Allein an diesen vier Tagen erflogen die AFZ-Piloten 37.316 Kilometer. ■

100er	29	600er	25
200er	34	700er	10
300er	117	800er	9
400er	34	900er	2
500er	32	1000er	3

SGSM-Bilanz 2017: 295 Flüge über 100 km

Pilot	Punkte	Datum	Startplatz	Flugzeug
Bernd Rohleder	1055,92	30.11.16	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
H.-G. Raschke	1000,93	16.12.16	Bitterwasser	ASH 31/21m
H.-G. Raschke	979,84	30.11.16	Bitterwasser	ASH 31/21m
H.-G. Raschke	925,85	20.12.16	Bitterwasser	ASH 31/21m
Philipp Stahl	912,58	6.7.17	Unterwössen	ASH 26E
Bernd Rohleder	903,84	12.12.16	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
H.-G. Raschke	889,23	28.11.16	Bitterwasser	ASH 31/21m
H.-G. Raschke	877,36	18.12.16	Bitterwasser	ASH 31/21m
Philipp Stahl	849,44	28.5.17	Unterwössen	ASH 26E
Bernd Rohleder	849,16	25.11.16	Bitterwasser	Ventus 2cM/18

Die zehn Punktbesten 2017

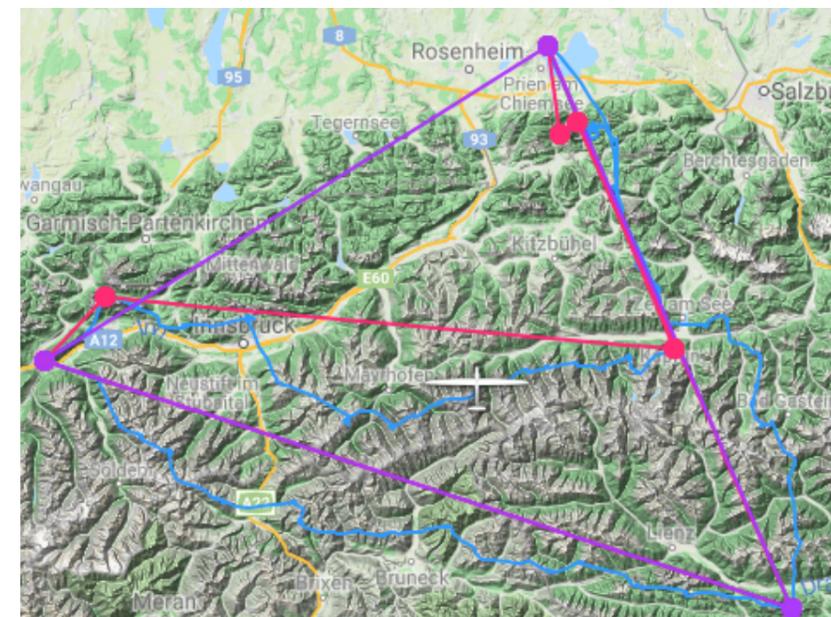
Die zehn weitesten 2017

Pilot	Kilometer	Datum	Startplatz	Flugzeug
H.-G. Raschke	1093,90	30.11.16	Bitterwasser	ASH 31/21m
H.-G. Raschke	1026,57	16.12.16	Bitterwasser	ASH 31/21m
Bernd Rohleder	1004,74	30.11.16	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
H.-G. Raschke	929,44	18.12.16	Bitterwasser	ASH 31/21m
H.-G. Raschke	917,55	20.12.16	Bitterwasser	ASH 31/21m
Bernd Rohleder	873,23	12.12.16	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Philipp Stahl	866,46	6.7.17	Unterwössen	ASH 26E
H.-G. Raschke	838,04	28.11.16	Bitterwasser	ASH 31/21m
Bernd Rohleder	825,02	25.11.16	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Philipp Stahl	820,18	18.8.17	Puimoisson	ASH 26E

OLC-Gesamtplatz 3 fürs AFZ
Gegenüber 2016 konnte das AFZ die Bilanz im OLC weiter steigern. **261.160 Punkte** (2016: 244.566) und **259.118 Kilometer** (2016: 240.890) erflogen die Piloten des Alpenflugzentrums in der Saison 2017. Hinter dem Gelderse Zweefliegclub und dem SFZ Königsdorf reichte das für einen guten **dritten Platz** in der OLC-Gesamtwertung. Wesentlichen Anteil daran hatten die Piloten der SGSM. Sie steuerten **95.422 Punkte** zum AFZ-Erfolg bei.



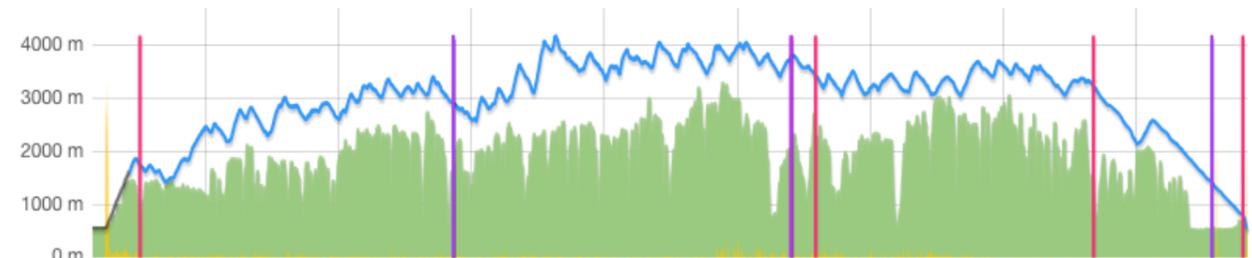
Kurz nach Christi Himmelfahrt stellt sich über den Ostalpen gutes Flugwetter ein. Auch Chritian Suttner nutzt die Phase und fliegt sein erstes Südseiten-Dreieck



Christian Suttners Südseiten-Dreieck am 28. Mai

Das Wochenende nach Christi Himmelfahrt und der darauf folgende Montag waren mit die besten zusammenhängenden Sterckenfluchtage der Saison 2017. Aus SGSM-Sicht gelangen Mark Christmann und Philipp Stahl die weitesten Flüge mit 712 und 798 Kilometern (jeweils am 28.5.). Und auch Ute Hoffmann, Stefan Kohlmeister und Peter Stahl gelangen Flüge jenseits der 500 Kilometer-Marke. Christian Suttner flog am 28. Mai mit 575 Kilometern sein erstes Südseiten Dreieck bei Basishöhen über 4.000 Meter. Die Wendepunkte lagen westlich des Weißensee und am Tschirgant. ■

Bilder: Christian Suttner, OLC





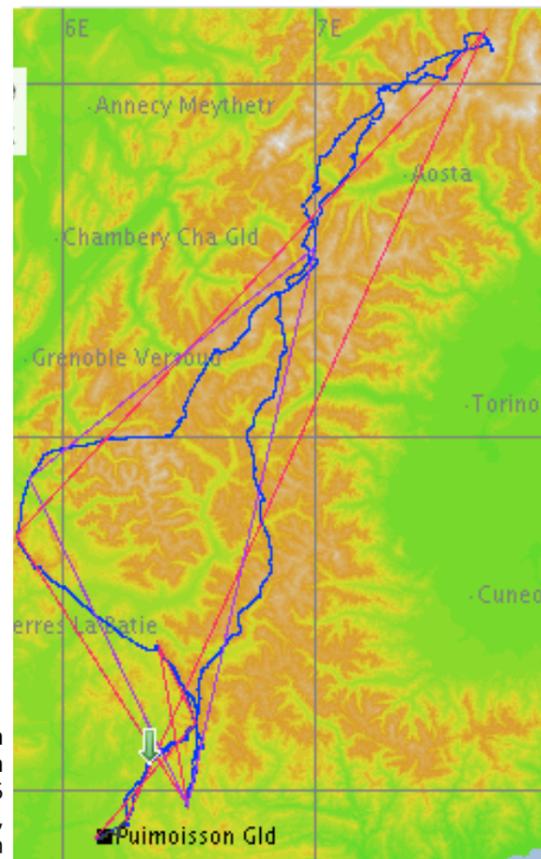
PARCOURS Royale

Im August zog Philipp Stahl die ASH 26E nach Puimoisson und erkundete von dort aus Mont Blanc, Wallis und Rhonetal

Text **Philipp Stahl**

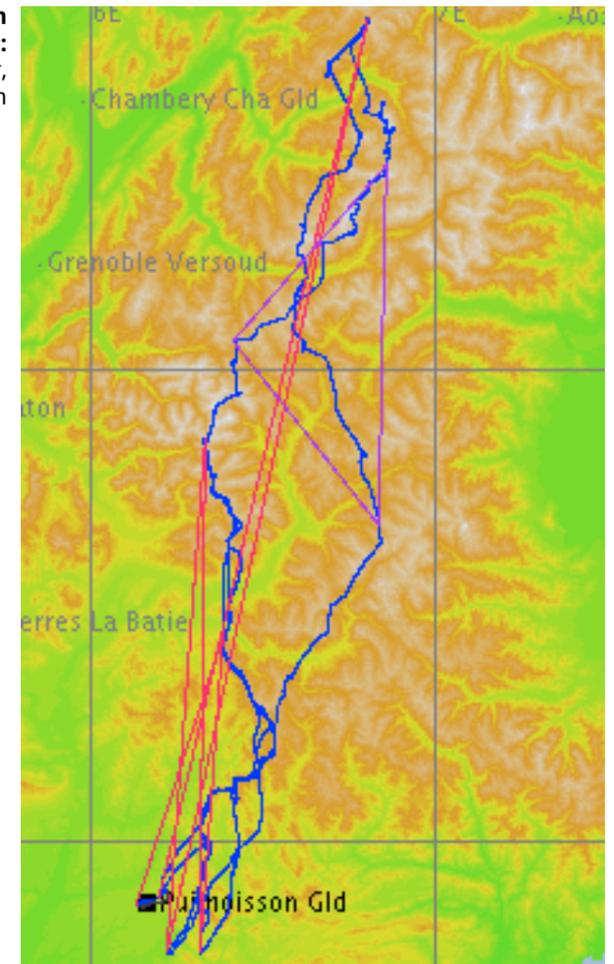
Nach 2015 war ich dieses Jahr zum zweiten Mal in Puimoisson, einem Flugplatz, der ideal am Südeinde des berühmten Parcours liegt. Es war aufgrund der enormen Wettersicherheit im August (13 Flugtage während 18 Tagen Aufenthalt) möglich, die Voliere stetig zu erweitern. Meine Erkundungsflüge führten mich im Norden zunächst zum Mont Blanc und später bis ins Wallis, aber auch nach Westen bis ans Rhonetal. Dabei entdeckte ich den Reiz des Erkundens von neuem Gelände wieder, was angesichts der sonst OLC-optimierten Flüge in heimatlichen Gefilden in Vergessenheit geriet. Besonders hilfreich war auch die Dichte der Flugtage. Problemstellen vom Vortag konnten am Folgetag direkt mit neuer, verbesserter Taktik angegangen werden. Auch an nicht fliegbaren Tagen bietet das Umland ein breites Alternativprogramm. ■

Zum ersten Mal im Wallis: 715 Kilometer, 97,90 km/h



Bilder: Philipp Stahl, OLC

Von Pui zum Mont Blanc: 820 Kilometer, 102,47 km/h



Barre des Ecrins: liegt am Parcours Royale, einer Verlängerung des Standard-Parcours

Grand Combin auf der Südseite des Wallis



Frankreich & Namibia

Business as usual: Wie jedes Jahr reiste auch heuer eine Siemens-Abordnung im August nach Barcelonnette: Hans-Georg Raschke, Ute Hoffmann, Stefan Kohlmeister und Familie Christmann. Bernd Rohleder hat den Ventus nach Namibia verschifft und feierte dort nicht nur afrikanische Weihnachten

NAMIBIA – BITTERWASSER

10



Außenlandung in einer Salzpflanze



Abholcrew der Bitterwasser-Farm



Der Hänger braucht Luft im Rad, die Kids freut's



Milchstraße über einer ASH 26



Bernd und der Baum: Weihnachten 2017

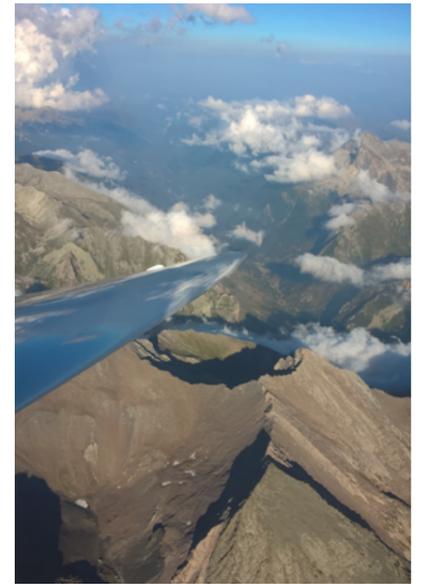
Fotos: Rohleder

Fotos: Christmann, Raschke, Hoffmann

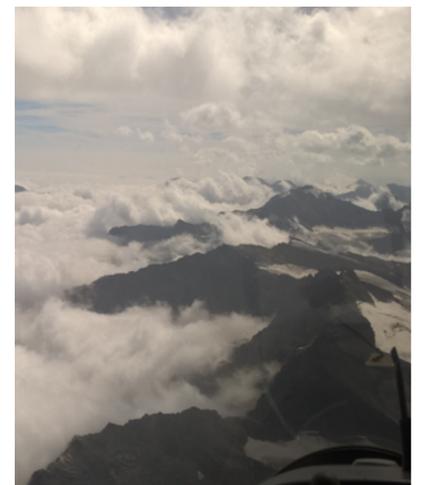
SÜDFRANKREICH – BARCELONNETTE



Stefan in der KOSI, im Hintergrund Mark



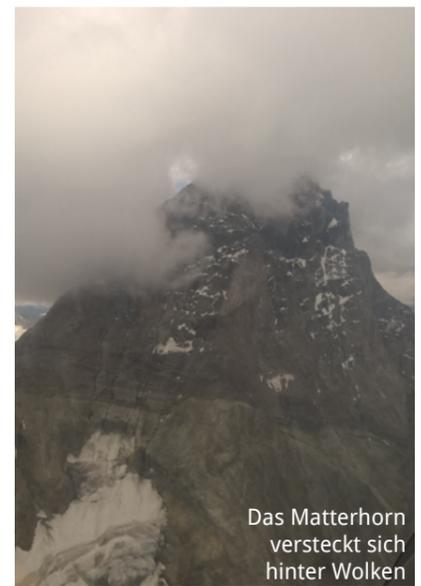
11



Hans-Georg, Stefan, Fluglehrer Bernard und Youngster Luc (vrnl)



Ute mit Schlepp-Pilot Jaques



Das Matterhorn versteckt sich hinter Wolken



ATLANTIK-WOCHENENDE

NORMANDIE

D-KYSI

Was tun mit vier Tagen an einem regnerischen August-Wochenende? Eine Möglichkeit ist, die persönlich noch nicht beflogenen Abschnitte an der französischen Atlantikküste nördlich von Deauville mit der D-KYSI zu besuchen. Als Einstieg ist Rouen zu empfehlen. Wenn das Wetter mitspielt, lockt die Halbinsel von Cherbourg, und auch die Kanalküste bis Calais kann erforscht werden.

Text Hans Schreck, Peter Stahl

Tag 1: UNTERWÖSSEN – BAD DÜRKHEIM (EDRF) – ROUEN (LFOP)

Der August ist oft der niederschlagsreichste Monat in Bayern. Da die wichtigste Eigenschaft eines Motorseglerpiloten Flexibilität ist, soll dies nicht abschrecken, denn woanders scheint (meist) die Sonne. Wenn dann am geplanten Abflugtag doch der (VFR) Deckel drauf ist: Verschiebung um 24 Stunden, und so geht es erst am Samstag auf die Strecke.

Auch am Samstag morgen ist die Kaltfront in Unterwössen noch nicht abgezogen, wir starten in leichtem Regen. Bereits ab München wird es

besser und wir fliegen über Heilbronn bis Schwetzingen an den Rhein. Beim ersten Tankstopp in Bad Dürkheim ist es bereits wieder warm. Der Platz ist schön am Fuß des Pfälzerwaldes gelegen und hat immerhin eine 500 Meter lange Hartbahn. Nur gut, dass wir keine Cirrus SR20 fliegen.

Der Flugplan für den Grenzübertritt ist schnell aufgegeben, und routet uns über Saarbrücken, Reims und Beauvais nonstop in 3:30 Stunden zum Flughafen Rouen. Auch wenn Rouen die Hauptstadt der Normandie ist, gibt es keine öffentliche Anbindung. Ein Taxi bringt uns zu einem Hostel im Zent-

Fotos: Schreck, Stahl



Rokoko pur:
Schloss Brühl



Fachwerk-Fassaden:
Städtäuser in Rouen

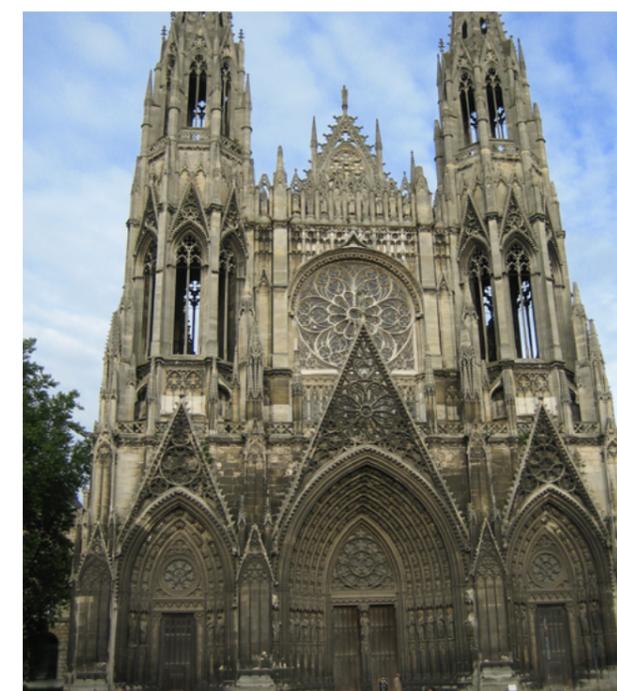


Turmbeleuchtet:
Hafenmole von Saint Nazaire

rum. Die Stadt an der Seine zeichnet sich durch viele Fachwerkgebäude aus. Durch die westliche Lage ist es am Abend bis fast 23:00 Uhr hell, und nach einem ausgedehnten Rundgang in der quirligen Stadt geht der Tag beim Abendessen zu Ende. Morgen wollen wir auf die Halbinsel von Cherbourg!

TAG 2: ROUEN – DEAUVILLE (LFRG) – LA BAULE (LFRE)

Wir stehen nicht allzu spät auf, um ein Wetterbriefing zu machen. Trotz eines professionellen DWD-Accounts spielt das Wetter im Ärmelkanal nicht mit unseren Plänen mit. Wo gestern Abend noch ein Tag mit hoher Bewölkung und folgend Hochdruck angesagt war, steht heute eine Warmfront mit tiefem SC, Regen und Bodennebel für bis zu 72 Stunden. Das Kanalwetter wird uns regelrecht mehrere Tage lang in Rouen festnageln. Aber wie gesagt, Flexibilität ist eine Charaktersache, und somit streichen wir kurzentschlossen die Ziele in der Normandie und routen in die Sonne. Diese



Saint-Ouen:
Gotische Kirche in Rouen



Aerodrome La Baule



Bucht von La Baule



Carrelet Netz mit Stelzenhütte



Plage de Monsieur Hulot

scheint im SAT-Bild erst zwei Flugstunden weiter südlich, in der Bretagne. Da waren wir 2011 bereits, sind aber nicht in La Baule gelandet. Ein durchbasteln durch die Front scheint bei tiefen Untergrenzen am Nachmittag machbar. Ergo fahren wir mit dem Taxi zum Flughafen und warten mit dem Abflug bis 11:00 Uhr. Dann geht es los Richtung Südwesten.

Wie erwartet ist schwieriges VFR Wetter, die feuchte Meeresluft sorgt für Untergrenzen bei 1200 Fuss... 1100 Fuss... 1000 Fuss, und dann ist kein Durchkommen mehr (zumindest nicht VFR). Wir sind nun südlich der Kontrollzone von Deauville, und entschließen uns zur Sicherheitslandung. Zwei Stunden später heben die Wolkenuntergrenzen endlich an, und wir starten. Nun geht es zwanglos durch die Front und nach 60 Minuten sind wir in der Sonne. Nach 1:52 Stunden setzen wir in La Baule-Escoublac zur Landung an.

Hier ist es geradezu heiss, und so soll es auch in den kommenden Tagen bleiben. Am Aerodrom ist viel Verkehr, einschließlich Fallschirmsprungbetrieb. Wir versorgen die D-KYSI und machen uns zu Fuß auf den Weg zum Campingplatz. Nach einem ausgiebigen Bad im Pool geht es dann am sie-

ben Kilometer langen Strand der Bucht von La Baule entlang ins Zentrum. Mit bretonischen Gallette und einige Gläsern Cidre klingt der Abend aus.

TAG 3: RUHETAG

Heute bleiben wir am Boden. Nach dem Frühstück mieten wir uns Fahrräder und fahren Richtung Osten. Auf Küstenpfaden geht es über Pornichet an Buchten vorbei bis nach Saint-Nazaire. Die Hafenstadt am Unterlauf der Loire versorgte früher die Stadt Nantes. Aus dem zweiten Weltkrieg ist noch ein großer U-Boot Bunker erhalten. Ansonsten beschränkt sich der Charme der Stadt auf einige nette Ecken am Wasser. Auf dem Rückweg machen wir Halt am Strand des Monsieur Hulot, dort ist der gleichnamige Film entstanden. Im Wasser der kleinen Bucht lassen wir die größte Hitze des Tages abklingen, bevor es nach einem Pastis zurück in die Stadt geht.

Man muss zugeben, dass die touristische Entwicklung in La Baule etwas übertrieben wurde. Neben etlichen Pizza- und Crepes-Bistros finden wir dann doch ein kleines Restaurant mit einem hervorragenden Tages-Menue. Für den Rückflug

morgen bereiten wir die Planung vor. Es sind im westlichen Frankreich Gewitter gemeldet, wie auch am späten Nachmittag am Alpenrand.

TAG 4: LA BAULE – AUXERRE (LFLA) – LEUTKIRCH (EDNL) – UNTERWÖSSEN

Nach einer ruhigen Nacht bauen wir früh unser Zelt ab. Auf dem Fußweg zum Flugplatz stehen im Norden bereits CB Wolken und vereinzelt grollt der Donner. Bis das Office öffnet und wir die Rechnung zahlen können, machen wir die Maschine flugklar. Nach dem Start um 08:30 setzen wir Kurs Ost und fliegen die Loire entlang. Die Gewitterlinie lassen wir noch rechtzeitig hinter uns zurück. Wie auf einer Perlenschnur reihen

sich auf Kurslinie viele der bekannten Schlösser. Bei Gegenwind sinkt unsere Groundspeed zeitweilig auf 120 km/h. Nach 3:16 Stunden landen wir für ein Refueling von Mensch und Maschine in Auxerre südöstlich von Paris. Dann geht es mit aktiviertem Flugplan für den Grenzübertritt bis nördlich von Straßburg zum Rhein und weiter über den Schwarzwald.

Das Wetter bleibt stabil und wir können einen direkten Kurs am Bodensee vorbei auf Leutkirch im Allgäu setzen. Nach dem zweiten Tankstopp nehmen wir den letzten Leg nach Unterwössen in Angriff. Wohlbehalten setzt die D-KYSI nach knapp 16 Stunden Gesamtflugzeit wieder in Unterwössen auf. ■



Flug entlang der Loire



Wasserschloss Chenonceau



REISESTATISTIK	
Hans Schreck, Peter Stahl	
Zeitraum	15.8. – 18.8.
Gesamtstrecke	2.410 km
Gesamtflugzeit	15:55 h
Reiseschnitt	151 km/h
Spritverbrauch	15,9 l/h
	10,5 l/100 km

Zwischenstopp in
 Eggenfelden:
 Pause für Flugzeug
 und Flugschüler



MOTOREFLIEGEN LERNEN

Ein Motor kann die Thermik nicht ersetzen, schon klar. Dafür bringt Dich ein Motorsegler auch ohne Thermik in die Luft. Die Lizenz dazu gibt's auch im Verein nicht umsonst – dafür aber nirgends einfacher und günstiger

Text **Uli Frieß**

Mein Verhältnis zum motorisierten Fliegen war bislang immer zwiespältig. Mir fehlte der sportliche Aspekt daran und die Flugzeuge erschienen mir zu laut und technisch zu kompliziert. Den Ausschlag zur Lizenzerweiterung auf TMG gab die Aussicht auf Flüge im Spätherbst, Winter und frühem Frühjahr. Geplant Ausflugsziele ansteuern zu können, kam meinen Wunschvorstellungen ebenfalls stark entgegen. Dafür eignet sich der Motorsegler ideal. Und mit vereinseigener Dimona und mehreren Fluglehrern im Verein ist die Schulung maximal flexibel und kostengünstig.

Rein fliegerisch stellt der Motorsegler Segelflugpiloten vor keine größeren Probleme. Die Herausforderung liegt schon eher in der Flugplanung, dem Motorhandling, den Notverfahren, dem Funkverkehr, An- und Abflugverfahren sowie dem Flugplatzprozedere.

UNKOMPLIZIERTE AUSBILDUNG

Bis auf zwei Starts mit Philipp Kudelka trainierte mich Wolfgang Kaepfel auf unserer D-KYSI. Für Segelflugpiloten neu und deshalb intensiv geübt werden die für Motorflugzeuge speziellen Verfahren bei Motorausfall und Startabbruch. Dazu kommen Koppelnavigation während des Flugs, Triebwerksüberwachung, die Funkerei beim Anfliegen von Flugplätzen, Einhalten von Platzrunden und das Bodenhandling. Wie man die nötigen Checks an Motorflugzeugen durchführt ist auch kein Hexenwerk. Theorieunterricht gab's vor und nach den Flügen mit Wolfgang oder während einer Zwischenlandung. Sitzen alle Manöver und beherrscht Du das Flugzeug, folgt im letzten Ausbildungsabschnitt ein Solo-Navigationsflug. Dann fliegst Du alleine zu einem anderen Flugplatz, landest dort und fliegst anschließend wieder nach

Hause. Natürlich musst Du den Flug vorher komplett durchplanen: Koppelnavigation ausarbeiten, Spritverbrauch sowie Masse, Schwerpunkt und Start- bzw. Landestrecken berechnen. Hast Du die aktuellen NOTAMs und das Wetter gecheckt kann's losgehen – natürlich nur mit Flugauftrag.

PRÜFUNG IN THEORIE UND PRAXIS

Zugegeben, vor der Prüfung hatte ich etwas Bammel. Wie sich herausstellte vollkommen unbegründet. Mit guter Vorbereitung (ICAO-Karten sollte man gut interpretieren können, die Flugplanung muss vollständig und richtig sein) waren Theorie- und Praxisprüfung unspektakulär. Nach einem lockeren Prüfungsgespräch ging's mit Prüfer Sönke von Unterwössen über Vogtareuth und Schönberg

zurück an unseren Platz. Während des Flugs will der Prüfer sehen, dass Du den Flieger beherrscht, sicher und richtig navigierst und die Notverfahren intus hast. Dazu gehören auch eine simulierte Sicherheitslandung und ein angedeuteter Motorausfall sowie verschiedene Flugmanöver. Nach einem abschließenden Startabbruch auf der Unterwössener Bahn war die Prüfung dann geschafft.

Alles in allem haben mich Ausbildung und Prüfung etwa fünf intensive und erlebnisreiche Tage gekostet. Highlights waren der erste Soloflug, Landungen in Innsbruck und Salzburg mit Fluglehrer und natürlich der Navigationsflug alleine nach Eggenfelden und zurück. **Fazit:** Die Ausbildung ist kein Hexenwerk, macht Spaß und man lernt ziemlich viel sinnvolles dazu. ■



Mit der D-KYSI und FI Wolfgang Kaepfel auf dem Vorfeld in Innsbruck

TMG AUSBILDUNG	
Flugstunden	
Schulung	ca. 6 - 8 h
Prüfung	1 h
Zusätzliche Kosten	
ZÜP	37 €
Prüfer	150 €
Lizenz	60 €



Anflug auf „Innsbruck International“ mit Wolfgang auf dem linken Sitz

Bilder: W. Kaepfel, U. Frieß



HALLEN FEST 2017

18



19



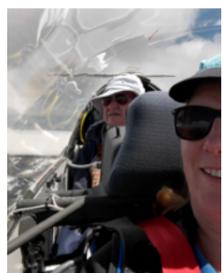
Den Abschluss der Sanierungsarbeiten an unserer Flugzeughalle haben wir am 7. Oktober ausgelassen gefeiert – mit bayrischen Schmanckerln, Live-Musik, Tanz und sympathischen Gästen



Fotos: Frieß



Unermüdlicher Trainer



Hans-Georg Raschke wird nicht müde, Wissen und Erfahrung weiterzugeben. Eine von vielen, die auch dieses Jahr in den Genuss seiner Begleitung kamen, war **Judith Breite**: „Am 16. Mai durfte ich mit Hans-Georg einen Flug im Duo Discus machen. Dabei hat er mir noch einmal intensiv alle Außenlandemöglichkeiten gezeigt. Das hat mir (trotz Übelkeit) sehr viel Spaß gemacht

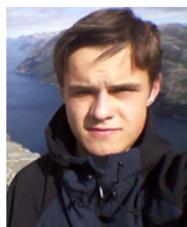
und geholfen, mich auch alleine weiter vom Flugplatz weg zu trauen. Mit dem Duo sind wir knapp 270 Kilometer mit einem 97iger Schnitt geflogen. Nur drei Tage später bin ich dann tatsächlich mit der Ka6 bis ins Pinzgau und zurück geflogen. Das hätte ich ohne den Flug ein paar Tage zuvor nicht gemacht. Schön, dass man so von der Erfahrung der alten Hasen profitieren kann.“

Zwei passive Mitglieder gestorben

2017 sind zwei passive Mitglieder für immer von uns gegangen: **Hans Jürgen Seidel** (im Bild) und **Wolfgang Tausch**. Gaby Klein: „Von Gudrun habe ich leider erfahren müssen, dass unser langjähriges Mitglied Hans Jürgen Seidel am 3. Februar im Skiurlaub anlässlich Gudruns 70. Geburtstag an plötzlichem Herztod verstorbenen ist.“



Neuer KYSI-Pilot



Silvan Lau hat im Juli mit der TMG-Schulung auf der D-KYSI begonnen – und in Rekordzeit abgeschlossen. Trainiert wurde er von Ausbildungsleiter Philipp Kudelka. Nach der Prüfung konnte Silvan schon im August die ersten Solo-Ausflüge auf unserer Dimona unternehmen.

Zwei neue Anwärter

2017 konnten wir zwei neue Anwärter auf eine SGSM-Mitgliedschaft begrüßen: **Moritz Neumeier** (im Bild) und **Simon Fölling**. Moritz hat in Unterwössen Segelfliegen gelernt. Und weil es ihm hier so gut gefällt freut er sich, bei der SGSM Anschluss gefunden zu haben: „Siemens bietet einen größeren Flugzeugpark und mit dem Standort Unterwössen eine sehr gute Lage zum Fliegen in den Alpen.“



Bernhard Plumm zu Besuch

Gaby Klein: „Am 16. Juli hatten wir Besuch von **Bernhard Plumm** mit Familie. Er ist seit 1976 Mitglied in unserem Verein, war lange Jahre Kassenswart und hat sich sehr gefreut in alten Erinnerungen zu schwelgen. Auch die Kinder und Enkelkinder waren begeistert. Die beiden Enkel durften sogar noch dankenswerterweise mit Mark eine Runde im Duo drehen.“



Und zum SCHLUSS ...

ES WURDE LICHT

Wegen eines Pilzbefalls mussten am Siemens-Parkplatz einige Eschen gefällt werden. Seitdem fällt deutlich mehr Sonnenlicht in den Garten. HGR: Im vorderen Teil des Gartens gibt's bis 17:30 Uhr Sonne pur.



BEINAHE-HOCHWASSER

26. Juni: Die Ache droht mit Hochwasser. Wir haben die Flugzeuge hochgehängt und Unterkunft sowie Halle aufs drohende Hochwasser vorbereitet. Zum Glück wurde der Platz dann doch nicht überschwemmt. Pegel-Höchststand: 392 cm



D-KYSI PROBLEME

Im Herbst zickte unsere Dimona: Gaby und Thomas Klein strandeten mit leerer Batterie und defektem Laderegler in Bad Wörishofen. Uli Frieß musste den Flieger mit Vergaserproblemen gut eingepackt ein paar Tage in Eggenfelden stehen lassen.



KALTE OSTERN

Viel Schnee an Ostern: Am Platz war nur kreatives Schneebasteln möglich. Hans-Georg floh mit der 2020 nach Südfrankreich, Ute und Mark zogen den Duo auf die Südseite nach Lienz.



WINTERARBEITEN

Abrüsten im Schnee, kurz vor dem ersten Advent. Zum Glück haben wir nun eine gut isolierte Winterwerkstatt, denn über den Jahreswechsel gab's viel zu tun. Zur allfälligen Wartung kamen neue Funkgeräte, Batterien und Verkabelungsarbeiten.



IMPRESSUM

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

Redaktion

Uli Frieß

Texte

Uli Frieß, Hans Schreck,
Peter Stahl, Philipp Stahl

Fotos

Judith Breite, Kathi+Mark Christmann, Uli Frieß,
Ute Hoffmann, Wolfgang Kaepfel, Gaby Klein,
H.-G. Raschke, Bernd Rohleder, Hans Schreck,
Christian Suttner, Philipp Stahl, Peter Stahl

