

SGSM 2018



Segelfluggruppe Siemens München



Check in

2

Im Frühjahr ist unser Vorstand auf mich zugekommen, weil der DASSU-Vorstand eine Bitte an ihn gehabt hat. Das Starthäusl solle bitteschön schöner werden, und im ehemaligen Sudoku-Zimmer vom Wilfried hätte er gerne Werbung gemacht fürs Fliegen, für den Platz und für die Vereine. Und weil das mit Postern so super gehe, auf denen sich die DASSU und die Domizilvereine ein Stelldichein geben, hätte er gerne auch eins von Siemens für das Zimmerl. Weil ich mich immer leicht breitschlagen lass, hab ich fix eins gemacht. Die von der DASSU haben gesagt, sie hätten es gerne in so ungefähr sechs Wochen. Das war im Frühjahr 2018. Jetzt haben wir's Oktober 2019, und das Poster hängt immer noch nirgends. Damit ich es nicht ganz umsonst gebastelt hab, darf es sich jetzt rechts von hier ausbreiten. Ist ja schließlich sowas wie Propaganda für uns und auch ein Zeitzeugnis. Und schad drum wär's auch.

Schön ist, dass es auch 2018 keinen Unfall gegeben hat, obwohl die üblichen Vielflieger wieder einen Haufen Kilometer hingelegt haben. Im OLC hat das Alpenflugzentrum sogar den zweiten Platz weltweit gemacht. Ute und HGR waren wieder in Barcelo, da ist's dieses Jahr aber ziemlich nass gewesen. Viel Spaß hat der Limmer Hans auf der Wasserkuppe gehabt, mit Gummihunden und einem SG 38. Was sonst noch interessantes war, hab ich auf die folgenden Seiten gepackt. Viel Spaß damit!

Imageposter

SGSM 2018

Segelfluggruppe Siemens München



Die **Segelfluggruppe Siemens München SGSM e.V.** gibt es seit 1953. Erste Heimat des Vereins war das Oberwiesenfeld in München, der heutige Olympiapark. Da der Flugplatz schon 1958 wegen der Vorbereitungen zur Olympiade aufgelassen wurde, zog die SGSM nach Unterwössen. Einst als Firmensportgruppe der Siemens AG gegründet, ist der Verein heute offen für alle.

Clubhaus und Unterkunft sind der Mittelpunkt unseres Vereinslebens. Das Gebäude südwestlich der DASSU-Halle wurde 1964 von den Mitgliedern selbst gebaut und 2016 wegen etlicher Hochwasserschäden umfangreich saniert. In sechs Zimmern gibt es insgesamt 26 Schlafplätze, außerdem haben wir eine vollständig ausgestattete Küche sowie ein großzügiges Bad. Ein großer Gemeinschaftsraum ist Wohnzimmer und Treffpunkt für Mitglieder und Gäste. Dort gibt es auch einen PC mit Internetzugang zur Flugvorbereitung.

Unsere **Flugzeugflotte** besteht aus vier einsitzigen Segelflugzeugen (zwei **LS 4**, eine **LS 6/18**, eine **ASW 20**) und einem Doppelsitzer (**Duo Discus T**). Mit unserer **Super Dimona** haben wir zudem einen modernen Reisemotorsegler. Als weltweit einzige Dimona darf sie ganz offiziell auch auf Ski starten und landen. Alle Flugzeuge sind perfekt in Schuss und sorgfältig gewartet.

Nachdem das Jahrtausendhochwasser 2013 gravierende Schäden an unserer **Flugzeughalle** verursacht hat, konnten wir sie dank staatlicher Hilfe und mit hoher finanzieller Eigenbeteiligung 2016 sanieren. Die Heizung der Winterwerkstatt und die Elektroinstallationen waren beschädigt und wurden erneuert. Zudem stabilisiert die Konstruktion nun eine Blechverkleidung. Dank des hohen Arbeitseinsatzes unserer Mitglieder ist der Hangar nun wieder fit für viele weitere Jahre.

Vorstand: Gaby Klein, Volker Füssmann
Kontakt: vorstand@sgsm.de
www.sfgsiemens.wordpress.com



3

Im Herbst unterwegs mit der D-7000: Am 16. Oktober gelangen noch Flüge bis in den Pinzgau





6

Glücklich ist, wer sich thermisch gute Tage freischaufeln kann. Denn leider zeigt sich das Wetter selten arbeitnehmerfreundlich. Doch es gibt sie, die ergiebigen Wochenenden

Nicht sehr häufig fallen die wirklich guten Tage auf ein Wochenende. Dieses Jahr war's gleich zu Saisonbeginn soweit. Der **22. April** bescherte den Unterwössener Piloten magisches Flugwetter mit großem Streckenpotenzial. Am Ende des Tages führte Philipp Stahl mit 951 Punkten (911 km) die AFZ-Wertung an. Sein großes Dreieck führte ihn im Westen bis fast nach Andermatt, die östliche Wende lag östlich des Weißensees. Auch einigen anderen SGSM-Piloten gelangen beeindruckende Flüge. ■

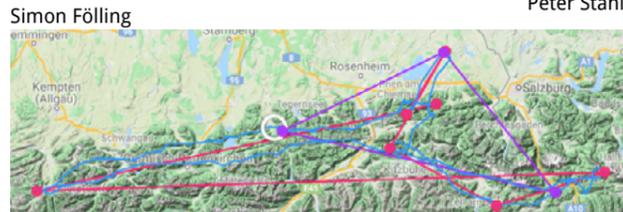
- Peter Stahl: 760 Punkte (749 km)
- Hans-Georg Raschke: 710 Punkte (684 km)
- Simon Fölling: 679 Punkte (621 km)
- Hans Schreck: 674 Punkte (703 km)
- Christian Suttner: 636 Punkte (571 km)
- Ute Hoffmann: 598 Punkte (534 km)
- Hans Limmer: 555 Punkte (532 km)
- Jana Grzemba: 512 Punkte (409 km)
- Andreas Grzemba, Gaby Klein: 324 Punkte



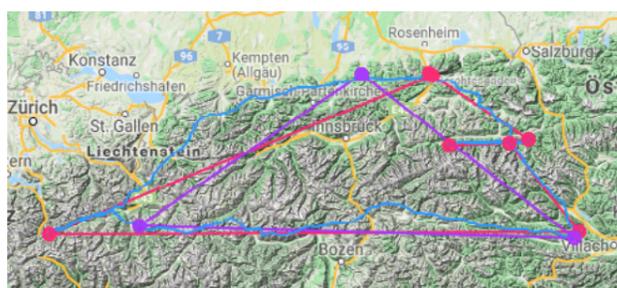
Ute Hoffmann



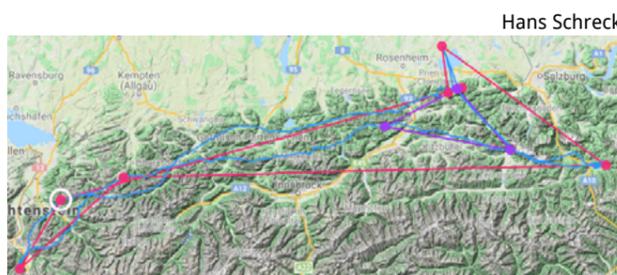
Peter Stahl



Simon Fölling



Philipp Stahl



Hans Schreck

Bilder: Schreck, OLC

OLC 2018

SGSM-WERTUNG

Hatten SGSM-Piloten schon 2017 ihre Vorjahresleistung im Streckenflug übertroffen, gelang ihnen das 2018 noch einmal. Am Ende der OLC-Saison standen 7.650 Zähler mehr auf der Punkteliste

Zwei Piloten teilen sich 2018 sowohl die weitesten als auch die punktbesten zehn Flüge. Dass Philipp Stahl und Bernd Rohleder auch dieses Jahr in der Statistik auftauchen verwundert wenig. Eher schon, dass Hans-Georg Raschke 2018, wenn auch nur knapp, nicht dabei ist. Seine Australien-Ausbeute ist in diesem Winter dem Wetter zum Opfer gefallen. Wie auch schon in den Vorjahren gelangen Bernd weite Flüge über der Kalahari. Dass man dafür nicht unbedingt nach Afrika ausweichen muss, bewies Philipp mit zwei eindrucksvollen, heimatlichen Tausendern. Beide Flüge gelangen relativ spät im Jahr: am 30. Juli von Eichstätt aus und am 17. August mit Startplatz Oberhinkofen.

zum AFZ-Erfolg bei. Mit insgesamt 26 Flügen über 800 Kilometer, 13 davon mit Startplatz Unterwössen, war die Streckenflugsaison 2018 für das AFZ recht erfolgreich. Das macht Lust auf Kilometerjagd 2019. ■

100er	31	600er	28
200er	38	700er	19
300er	38	800er	8
400er	34	900er	3
500er	30	1000er	2

SGSM-Bilanz 2018: 231 Flüge über 100 km

Pilot	Punkte	Datum	Startplatz	Flugzeug
Philipp Stahl	1.102,45	30.7.18	Eichstätt	ASH 26E
Philipp Stahl	1.054,06	17.8.18	Oberhinkofen	ASH 26E
Philipp Stahl	1.006,18	19.7.18	Unterwössen	ASH 26E
Bernd Rohleder	1.002,45	10.12.17	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Philipp Stahl	951,21	22.4.18	Unterwössen	ASH 26E
Bernd Rohleder	940,75	27.12.17	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Philipp Stahl	937,09	26.7.18	Oberhinkofen	ASH 26E
Philipp Stahl	911,23	26.8.18	Donauwörth	ASH 26E
Bernd Rohleder	903,04	30.11.17	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Philipp Stahl	902,05	16.6.18	Unterwössen	ASH 26E

Die zehn Punktbesten 2018

OLC-Gesamtplatz 2 fürs AFZ
Gegenüber 2017 konnte das AFZ die OLC-Bilanz weiter steigern. **324.419 Punkte** (2017: 261.160) und **317.465 Kilometer** (2017: 259.118) erflogen die Piloten des Alpenflugzentrums in der Saison 2018. Hinter dem SFZ Königsdorf reichte das für einen sehr guten **zweiten Platz** in der OLC-Gesamtwertung. Wesentlichen Anteil daran hatten wieder einmal die Piloten der SGSM. Sie steuerten **103.071 Punkte**

Die zehn weitesten 2018

Pilot	Kilometer	Datum	Startplatz	Flugzeug
Philipp Stahl	1.014,08	17.8.18	Oberhinkofen	ASH 26E
Philipp Stahl	1.012,59	30.7.18	Eichstätt	ASH 26E
Bernd Rohleder	978,07	10.12.17	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Philipp Stahl	920,8	19.7.18	Unterwössen	ASH 26E
Philipp Stahl	910,72	22.4.18	Unterwössen	ASH 26E
Bernd Rohleder	893,74	27.12.17	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	856,66	30.11.17	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Philipp Stahl	846,82	26.7.18	Oberhinkofen	ASH 26E
Bernd Rohleder	834,64	30.12.17	Bitterwasser	Ventus 2cM/18
Bernd Rohleder	832,86	28.11.17	Bitterwasser	Ventus 2cM/18

7

HÜPFER AM GUMMISEIL

Auf der Wasserkuppe suchte Hans Limmer das Abenteuer Gummiseilstart. Von Gummihunden, Halteseiladjutanten und kurzen Hüpfern auf dem SG 38-Bock

Text **Hans Limmer**

Ausziehen! Laufen! Los! Das waren die Kommandos, die man immer wieder hörte, wenn die alten Hasen 1952 von ihren Erlebnissen aus der Vergangenheit erzählten. Und wir, die Segelfluggelinge, saßen dabei und lauschten mit offenen Mündern.

Etwas später, wenn man schon selbst ein wenig mit dem Knüppel spielen durfte, wollte man es den älteren Herrn gleichtun und auch deren Fluggerät einmal ausprobieren. So kam es, dass sich in meinem Flugbuch ein Großteil der bekannten und ei-

nige Exoten der Oldtimer-Szene versammelt haben. Ein Typ, ein SG 38, auf dem die meisten meiner Vorbilder ihre ersten Flugversuche unternommen haben, fehlte in dieser Sammlung lange Zeit. Erst am 15.08.1989 bot sich mir die Möglichkeit auch einmal diesen Urtyp eines Segelflugzeugs zu fliegen. Ein Gast der DASSU hatte seinen Schulgleiter mit dem amtlichen Kennzeichen D-0042 mitgebracht und den durften wir, das heißt Gustl Leyendecker und ich, ausprobieren.

Stillecht wäre natürlich ein Gummiseilstart gewesen, aber

da das nötige Material fehlte, musste die Winde als Ersatz herhalten. Auf einem Holzbrett, vor einem nichts, rechts und links auch nichts, vermittelt der Schulgleiter ein etwas anderes als das gewohnte Fluggefühl, an das man sich aber erstaunlich schnell gewöhnt. Die Schleppkupplung sitzt zwischen Bug und Schwerpunkt, sodass trotz kräftigem Ziehen am Knüppel bereits in einer Höhe von 250 Meter Schluss ist. Das Ding lässt sich mit etwas Gefühl recht ordentlich fliegen. In dieser Höhe hat man den Eindruck, die Behaup-

tung der Gleitwinkel sei Eins zu Plumps, etwas übertrieben ist. Zwar muss bei meinem Gewicht ständig etwas am Knüppel gezogen werden, da eine Trimmung fehlt und die Trimmgewichte nicht richtig angepasst wurden, aber daran gewöhnt man sich rasch. Da der Hang nicht ausreichend zieht, macht sich der Gleitwinkel doch schnell bemerkbar. Nach einigen Achten geht es bereits in den Gegenflug, und schon nach acht Minuten hat mich die Erde wieder. Ein kurzer, aber interessanter Flug.

Am Weltenseglerhang

Was nun noch in meiner Sammlung fehlt ist ein Gummiseilstart. Es ist bekannt, dass der Rhönflug Oldtimer-Segelflugclub-Wasserkuppe e.V. eine solche Gelegenheit bietet, wenn man die dafür nötige Mannschaft zusammenbringt. 14 Personen an den Gummiseilen und 4, besser 6, an den Halteseilen, ein Startleiter, ein Startschreiber und natürlich auch ein Pilot sind dafür notwendig. So einen Haufen williger Mitstreiter für ein derartiges Vorhaben zu begeistern, erwies sich in meiner Umgebung, wo alle nur nach Hammertagen zum Streckenfliegen lechzen,

als aussichtslos. Ich hatte mein Bemühen eine Mannschaft zusammenzutrommeln und damit meinen Traum vom Gummiseilstart schon aufgegeben, als Ute und Axel Baranowski mir erzählten, dass sie nächstes Wochenende zum SG 38 Fliegen auf der Wasserkuppe sind. Natürlich war mein Wunsch mitzumachen sofort geweckt und dank Ute, sie hat alles kurzfristig organisiert, klappte es auch.

20.10.2018, es ist ein kalter Morgen als wir beim Rhönflug Oldtimer-Segelflugclub den Papierkrieg erledigen, eine kurze Einweisung bekommen und unser Gewicht zur korrekten Einstellung der Trimmgewichte angeben. Es ist eine junge Mannschaft des Aero Club Ansbach, die sich dort eingefunden hat und die uns in ihre Reihen aufnimmt. Dann geht es zum Weltensegler-Hang. Vorne der Traktor mit dem SG 38 D-7052 im Schlepp, dann das flugwillige Volk und zum Schluss mein VW Bus mit dem Anhänger, in dem alles Notwendige verstaut wurde. Der Start wurde aufgebaut, Gummihunde und die Haltemannschaft wurden eingewiesen und der Ablauf des Flugbetriebes im Detail erklärt. Die



Start am V-Seil: Gummihunde bei der Arbeit

Einweisung auf unser Fluggerät ist kurz, da der Schulgleiter absolut simpel, wenn auch etwas träge, zu fliegen ist. Den ersten Start machte unser Fluglehrer. Bei Süd- bis Südwestwind ist am Weltensegler-Hang Hangflug möglich. Leider weht er heute nicht aus der passenden Richtung. Stattdessen beenden unregelmäßige, umlaufende Winde seinen Flug nach 22 Sekunden.

Jetzt sind wir an der Reihe. Ich sitze auf dem Bock, erinnere mich an meinen ersten SG 38 Flug und erwarte ein ähnliches sanftes Gleiten wie damals. Doch zuerst folgt der streng festgelegte Startablauf:

- **Pilot fertig?**
Fertig! gebe ich zurück
- **Haltemannschaft fertig?**
Fertig! kommt es von hinten
- **Seilmannschaft fertig?**
Fertig! brüllen die Gumihunde
- **Ausziehen!**
Die Startmannschaft bringt das Startseil auf Vorspannung
- **Laufen!**
Im kräftigen Lauftempo wird das Seil gespannt
- **Los!**
Die Haltemannschaft lässt das Seil los, und ich werde in die Luft katapultiert

Kaum hat der Startleiter das letzte Wort gebrüllt, bin ich schon acht bis zehn Meter über Grund. Jetzt sanft und möglichst weit den Hang entlang gleiten ist mein Ziel. Für ein paar Sekunden gelingt dies auch, und dann geht es mehr abwärts als vorwärts. Meine automatische Reaktion, die Schnauze nach unten zu drücken, gelingt nicht richtig, der Vogel reagiert zu träge. Nach 20 Sekunden hat mich die Erde wieder.

Neuer Tag, neuer Versuch
Der erste Tag geht zu Ende, jeder hat einen Start bekommen und alle sind glücklich und

todmüde. Diese Art Flugbetrieb ist auch eine körperliche Herausforderung und geht nur im Team. Unverzichtbar ist eine leidensfähige Startmannschaft an jedem der beiden V-förmig ausgelegten, zwei Zentimeter dicken Gummistränge. Auf's Doppelte ihrer 45 Meter Länge müssen sie rennend gedehnt werden, bevor die Haltemannschaft die zwei Stricke am Heck des Gleiters loslässt und dieser davonflitzt.

Auch der 21. 10. 2018 ist ein kalter Morgen. Und auch heute haben wir unregelmäßige, umlaufende Winde. Von unserem gestrigen Startplatz aus gehen

die ersten in die Luft. Auch ich sitze wieder auf dem Bock und hab mir vorgenommen, es besser als gestern zu machen. Ob ich zu langsam war oder ob mir der umlaufende Wind einen Streich gespielt hat, lässt sich im Nachhinein nicht mehr feststellen, aber heute sollen es mehr als 20 Sekunden werden. Leider gelang mir nur ein größerer Hüpfen, da der Rückenwind immer stärker wurde. Ein Umzug des Startplatzes auf die gegenüberliegende Hangseite wurde fällig, und von dort aus waren die Flüge dann um einiges länger.

Trotz der wenigen Sekunden, die man sich in der Luft halten konnte, war das Ganze ein Erlebnis, das ich gerne wiederholen möchte und das in mir den Respekt vor der Leistung unserer Vorgänger gewaltig gesteigert hat. Damals wurde der Vogel für einige Sekunden Flugerlebnis zu Fuß und mit Muskelkraft auf den Berg gebracht. Heute ist man kaum gelandet, schon ist der Traktor da, um den Gleiter auf den Anhänger zu hieven und zurück zum Startplatz zu ziehen. Wasserkuppe ich komme wieder! ■

10



Für lange Flüge wehte nicht der richtige Wind



Startvorbereitungen am Weltenseglerhang

11



Großes Team: Der Spaß braucht viel Manpower



Fliegerdenkmal auf der Wasserkuppe

Fotos: Limmer



VIEL FEUCHTE, Spaß und schöne Flüge

Seit über 20 Jahren fahren Klubmitglieder der SGSM nach Südfrankreich zum (Ab)fliegen. 2018 präsentierte sich Barcelonnette komplett anders als gewohnt

Text **H.-G. Raschke**

B Seit über 20 Jahren fahren Klubmitglieder der SGSM nach Südfrankreich zum (Ab)fliegen. Barcelonnette ist das Ziel. Normalerweise sind noch im August schöne Flüge bis zum Matterhorn oder Mont Blanc garantiert. Aber 2018 war alles anders. Die Feuchte, die uns schon in den Monaten April bis Juli auf der Nordseite geärgert hatte, übte auch in den Südalpen ihren Einfluss aus. Auch im Ubaye gingen gewaltige Wassermassen nieder. Aber

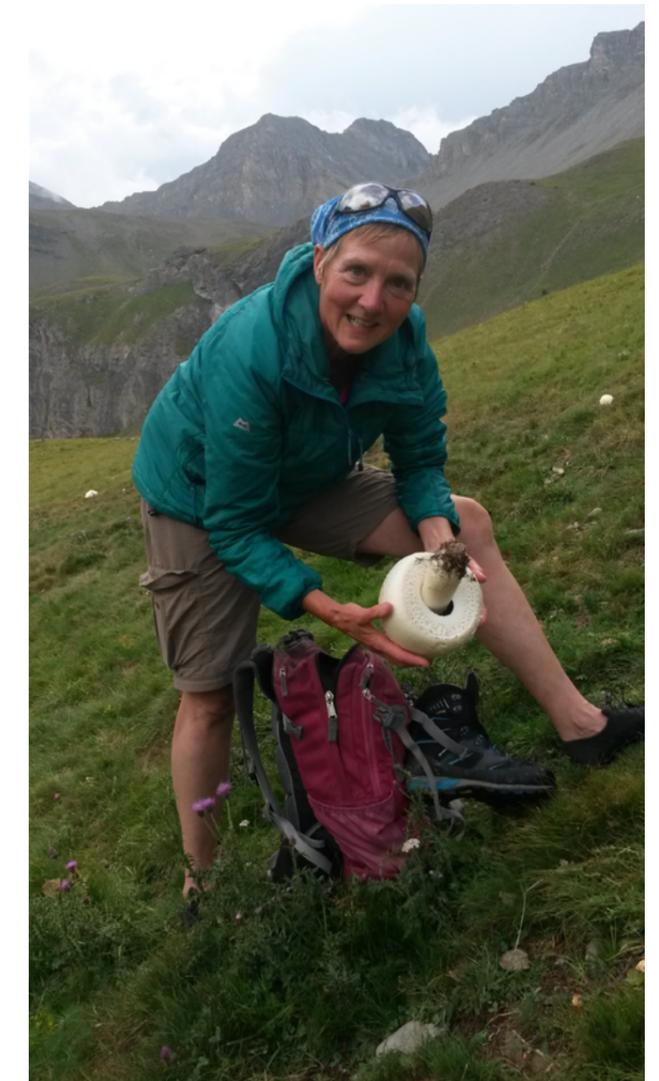
wir wären nicht umsonst schon so lange im Tal der „verrückten“ Segelflieger Barcelonnettes zu Hause gewesen, um dort nicht trotzdem Spass zu haben.

Fliegerisch mussten wir uns mit einem kleineren Gebiet als gewöhnlich zufrieden geben – Wetterprobleme wie Gewitter oder Überentwicklungen inklusive. Bei einem Flug war uns der Rückweg nach Barcelo abgeschnitten. Ute nutzte St. Auban als Alternative, Hans-Georg Puimos-

son. Als Rückholer gab es genügend Freiwillige. Ein anderes Mal landeten wir in Pui, die Flugzeuge hatten wir vollgepackt mit Schlafsack und anderen notwendigen Utensilien. Am Flugplatz stellten uns Freunde Zimmer und Auto zur Verfügung. Am nächsten Tag ging's zurück nach Barcelonnette, mit einigen spannenden Momenten. Und auch sonst blieben uns immer unsere Spielwiesen: die Ecrins, der Monte Viso.

Und wenn Fliegen gar keine Option war? Barcelonnette, das Städtchen selbst, bietet vielfältige Möglichkeiten zum Verweilen und Kultur. Auf Wandertouren – nicht auf den höchsten Bergen, sondern in mittlerer Höhe – lässt sich das Ubaye Tal neu entdecken. Auch Riesenpilze haben wir gefunden! Genießbar oder besser nicht? Wir haben sie gegessen!

Immer wieder begeistert ist die angenehme und lockere französische Atmosphäre des ansäs-



*Da schau her: Kein Fake,
der Schwammerl is echt!*

sigen Klubs mit den vielen Partys wie Pasta-Con-
test, Momo-Spezial und SPL-Taufen etc. Davon
angelockt entflohen Luci und Jan mit ihrem Duo
Discus WF zweimal Pui und statteten uns einen
Gegenbesuch ab. Und auch Detlef und Mark leg-
ten auf ihrer Safari mit der D-KYSI einen Stopp in
Barcelo ein. Somit war es auch 2018 für alle die da-
bei waren ein gelungener und schöner Urlaub. ■



Auch feucht: Da wird ernsthaft was gefeiert

Monte Viso:
Immer ein Ziel,
aber nicht immer
erreichbar



Ausflug: Besuch
mit Übernachtung
in Puimoisson



Spaß pur: Herzlich Lachen
gehört in Barcelonnette zum
Standard-Repertoire



Täglich grüßt das Murmeltier.
In den Bergen rund um
Barcelo nicht wirklich selten



**Noch ein Aus-
flug:** Detlef und
Mark legen in
LFMR einen
Safari-Stopp ein

BARCELONNETTE 2018	
Ute Hoffmann, Hans-Georg Raschke	
Zu Besuch kamen mit der D-KYSI: Mark Christmann und Detlef Rothe	
Zeitraum	August 2018
SGSM Flugzeuge	ASW 20 D-2020 LS6 D-7000
Flugzeiten	ASW 20: 50h LS6: 58h

Fotos: Hoffmann, Raschke

Kopfsache: Auch
Heuschrecken
müssen mal landen



Im Herbst unterwegs mit der D-KYSI: Aus dem sich auflösenden Morgennebel taucht Lindau im Bodensee auf





18

KONSTANZ für einen Tag

Ein Herbstflug an den Bodensee lohnt sich auch als Kurztrip. Schon die Route entlang der Voralpen ist ein Fest für die Sinne

Text Uli Frieß



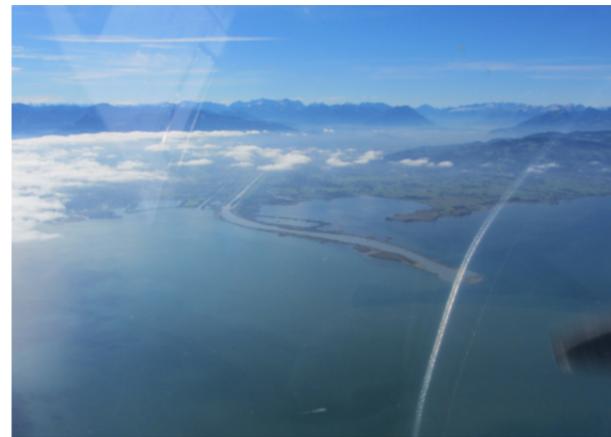
Kleine Stadt mit großer Geschichte: Wer durch Konstanz bummelt, spaziert durch ehemals heilige Gassen. Kaum zu glauben, aber wahr: Die badische Provinz-Metropole an der Grenze zur Schweiz war mal Papstszitz. Das ist lange her, dennoch verströmt die Innenstadt ein herrschaftliches Ambiente. Konstanz bietet sich als Ziel für einen herbstlichen Tagesausflug an den Bodensee ideal an. Die Flugzeit ist mit knapp 100 Minuten nicht lang und vom Chiemgau bis an die Schweizer Grenze bietet sich ein grandioses Panorama: entlang der Voralpen, dem Allgäu und dem Nordufer des Sees. Der Platz liegt quasi in der Stadt und der Anflug über den See ist nicht alltäglich. Konstanz hat einen ganz eigenen, beinahe kleinstädtischen Charme, mit einer gut erhaltenen mittelalterlichen Altstadt. Dass die Stadt den Krieg beinahe unbeschadet überstanden hat, ist

der Lage an der Schweizer Grenze zu verdanken. Wenn nachts im benachbarten neutralen Kreuzlingen das Licht ausging, stand ein Luftangriff bevor. Die Konstanzer haben dann einfach auch verdunkelt, so hatten die Bomber kein eindeutiges Ziel mehr. Sagt man ... Am Flugplatz gibt's Leihräder, von dort aus ist die Altstadt in 15 Minuten auf gut ausgebauten Radwegen zu erreichen. Cafés und Restaurants findet man direkt an der Uferpromenade und in der Altstadt, Bummeln verbraucht schließlich Energie. Und wer mit weiblicher Begleitung anfliegt, sollte Zeit für Shopping-Stopps einplanen. Absolut sehenswert: Stephanskirche und Münster, von dessen Turm aus sich ein grandioser Blick über die Stadt, den See und die Berge bietet. Schade nur, dass Ende September die Tage schon recht kurz sind. Wir wären gerne noch länger geblieben. ■

Fotos: Frieß, Rind



Murnauer Moos mit Karwendel und Zugspitze



Bodensee-Rheinmündung bei Bregenz



Blick über den See vom Turm des Konstanzer Münsters



Bürgerhaus mit Rokoko-Fassade



Beim Hinflug kurz vorm Tegerensee



Nach dem Start: Überlinger See mit Insel Mainau



St. Stephan: barocke und neugotische Elemente



Grasbahn in Konstanz: lang, breit und einfach anzufliegen

19

NEUES IFR-ANFLUGVERFAHREN ÜBER PASS THURN NACH LOWZ

Seit 29.3.2018 gibt es ein neues GNSS Instrumentenanflugverfahren für LOWZ. Der neu installierte GPS-Anflug zum Flugplatz Zell am See führt vom Bereich Hahnenkamm (in ca. 3.000 m) über den Pass Thurn (ca 2.600m) in Richtung Mittersill zum Flugplatz LOWZ.

Dieser neue IFR-Flugweg kreuzt die beliebte Segelflurstrecke zwischen Geißstein und Wildkogel in einer Höhe zwischen 3.000 und 2.200 Meter im Bereich Pass Thurn.

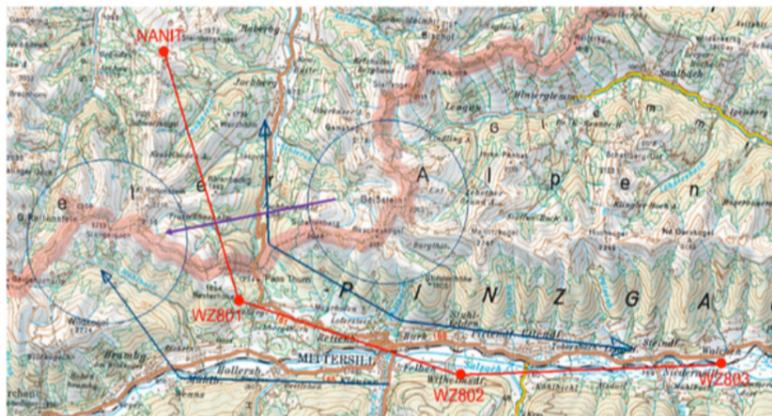
Um NEAR-MISS Situationen beim Instrumenten-Ausflug aus den Wolken vor allem im Bereich Pass Thurn zu vermeiden, muss der gesetzlich vorgeschriebene horizontale Abstand zu

Wolken von mindestens 1500 Meter und vor allem der vertikale Abstand zu Wolken von mindestens 300 Meter von allen VFR-Piloten im Luftraum „G“ eingehalten werden.

Von Mittersill (WZ802, 7.200 ft) bis Niedersill (WZ803, 4.700 ft) befindet sich der IFR-Verkehr in jedem Fall auf der Frequenz LOWZ 119,705.

VFR: Der Sichtflugverkehr wird aufgefordert, wenn möglich die Talmitte zu meiden und nördlich des IFR-Flugweges zu bleiben. IFR und VFR informieren sich gegenseitig, wie bisher üblich, über ihre Positionen.

GNSS INSTRUMENTEN ANFLUG ZELL AM SEE



FREQUENZUMSTELLUNG AUF 8,33 KHZ KANALABSTAND



Aktuelle Platzfrequenzen

Altötting	123.500	Lanzen Turnau	122.505
Antersberg	123.355	Leoben	122.305
Augsburg	119.665	Leutkirch	122.880
Bad Endorf	118.915	Lienz/Nikolsd.	122.500
Bad Neust./Saal	121.215	Mariazell	122.105
Beilngries	118.350	Mauterndorf	122.850
Benediktbeuern	123.500	Memmingen	126.850
Deggendorf	122.030	Micheldorf	123.205
Dingolfing	123.600	München APP	126.450
Eggenfelden	120.300	München TWR	118.705
Eichstätt	123.005	Niederöblarn	122.705
Ellwangen	122.000	Oberpfaffenh	126.580
FIS Langen Süd	126.950	Ohlstadt	118.930
FIS Langen Nord	120.650	Paterzell	136.210
FIS Wien	134.625	Regensburg Ob	120.430
Friedrichshafen	120.075	Salzburg TWR	118.100
Fürstzell	122.000	Salzburg APP	123.725
Füssen	118.935	Salzburg ATIS	133.325
Geitau	123.350	Schönberg	132.990
Greiling	128.840	Schwabmünchn	124.515
Günzburg	118.125	Sonnen	122.050
Gundelfingen	122.930	Straubing	127.150
Innsbruck TWR	120.100	Treuchtlingen	122.600
Innsbruck APP	119.275	Trieben	122.505
Innsbruck ATIS	126.025	Unterwössen	131.115
St. Johann	120.355	Vilshofen	119.175
Kempten	124.005	Vogtareuth	121.025
Königsdorf	127.560	Würzburg	132.990
Konstanz	124.355	Zell am See	119.705
Kufstein	122.380	Zürich Inform.	124.700

Ab dem 01. Januar 2018 mussten alle am Flugfunk teilnehmenden Flugfunkstationen in der Lage sein, das neue 8,33-kHz-Flugfunkband zu rasten. Die schrittweise Umstellung der Bodenfunkfrequenzen auf das neue Band musste spätestens bis zum 31. Dezember 2018 abgeschlossen sein. Viele Vereine haben bereits Ausrüstung beschafft und die neue Frequenz beantragt. Einigen wurde diese schon zugeteilt. In unserer unmittelbaren und weiteren Umgebung gibt es nun auch einige neue Platzfrequenzen zu beachten (siehe Listing rechts). Die SGSM-Flugzeuge haben wir über den Winter mit den neuen Funkgeräten ausgerüstet.



Wolfgang Kaeppl feiert 60sten

Unter dem Motto „60 Jahre und (k)ein bisschen leiser“ hat unser Schatzmeister und Vereinsflieger.de-Spezialist Geburtstag gefeiert. **Wolfgang Kaeppl**s Einladung zu einer gemeinsamen Feier mit Freunden und Bekannten ist dann auch eine Abordnung von SGSM-Kollegen auf die Wolfswang Alm nach Großgmain gefolgt. Vielen Dank für die Einladung und den sehr gelungenen Abend!



Abschied von Dieter Böttcher

Unser langjähriger Vereinskamerad **Dieter Böttcher** ist überraschend am 05.02.2018 für immer eingeschlafen und am 09. Februar auf dem Waldfriedhof in München beerdigt worden.

Dieter war bereits seit 1958 Mitglied in unserem Verein und hat bis zuletzt regelmäßig und interessiert am Vereinsleben teilgenommen. Fliegen war seine große Leidenschaft, die er begeistert bis ins hohe Alter gepflegt hat. Er ist stets offen, freundlich und interessiert auf die Menschen zugegangen und hat damit viele Kontakte und Freundschaften geschlossen. Wir werden ihn vermissen!



Zwei neue Mitglieder

Andreas Grzempa (Bild rechts) aus Deggendorf und **Silvan Lau** wurden während der diesjährigen Mitgliederversammlung hochoffiziell zu aktiven SGSM-Mitgliedern gewählt. Silvan lebt in Großgmain bei Salzburg. Mit dem Segelfliegen hat er 2013 bei der DAS-SU begonnen, die Pilotenlizenz hat er seit 2016. Dr. Andreas Grzempa ist Professor an der Hochschule Deggendorf.



Zwei neue Anwärter

Mit **Simon Fölling** und **Moritz Neumaier** (Bild rechts) hat die SGSM seit März 2018 zwei neue Anwärter. Beide sind lizenzierte Segelflugschüler.



Und zum SCHLUSS ...

D-KKSM UNTERWEGS

Unser Duo hat 2018 auch außerhalb von Unterwössen einige Flugstunden gesammelt. Ute Hoffmann und Hans-Georg Raschke flogen ihn im frühen Frühjahr 31 Stunden in Puimisson. Mit Mark Christmann als Trainer war der Flieger zum Alpen LIMA in Ohlstatt, wo in 14 Flügen weitere 37 Stunden dazu kamen.



WOOD ART

Wenn die Motorsäge zum Schnitzmesser wird: Mark hat sich eines einsamen Baumstumpfs auf unserer Parkfläche angenommen, und aus dem unförmigen Baumrest einen Charakterkopf geformt. Der neue Parkplatzwart ist zwar recht schweigsam, dafür aber immer vor Ort.



RUTSCHPARTIE

Mit einem neuen Trainingsgerät lernt der SGSM-Nachwuchs seit kurzem, wie man möglichst spaßbetont Höhe vernichtet: Die Edelstahlrutsche ist eine Spende von Gerhard Meier und ergänzt den Spielplatz im Garten unserer Unterkunft. Beim Aufbau kam Mark und Tim das Gelände entgegen. Die Rutsche passt perfekt zur Topographie des Hochwasserdamms. Willkommener Nebeneffekt: sichere Aufstiege und sanfte Landungen.



TECHNIKLEHRGANG IN BAD SOBERNHEIM

Im Februar nahmen Mark Christmann, Uli Frieß und Moritz Neumaier an einem zweitägigen Techniklehrgang in Bad Sobernheim teil. Das Grundmodul Technik ist Voraussetzung, um an weiteren Lehrgängen, z. B. zum Zellenwart, Werkstattleiter oder Motorenwart, teilnehmen zu dürfen. Damit stärken wir unsere technische Kompetenz. Zusätzlich eröffnen wir uns die Chance, Arbeiten im Verein zu erledigen, anstatt sie teuer im LTB durchführen zu lassen.

