

Die Chronik der Segelfluggruppe Siemens München



50 Jahre Vereinsgeschichte

Hans Limmer

Anmerkung

In dieser Chronik wird die Segelfluggruppe Siemens München bis 1965 mit **SSGM** und ab 1966 mit **SGSM** bezeichnet.

Aus **SSGM** wird **SGSM**

Innerhalb des Hauses Siemens wird der Wunsch geäußert, dass Freizeitgruppen des Hauses nicht mit den Namen Siemens beginnen sollten.

Selbstverständlich wurde diesem Wunsche entsprochen und eine Namensänderung vorgenommen. Die

„**Siemens Segelflug-Gruppe München**“ (**SSGM**)
heißt von diesem Zeitpunkt an

„**Segelflug-Gruppe Siemens München**“ (**SGSM**)

Vorwort zu 50 Jahre Vereinsgeschichte

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



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

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

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

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

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

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

Handwritten signature of Hans Limmer.

Hans Limmer



Siemens und die Fliegerei

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

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

Siemens-Schuckert-Werke

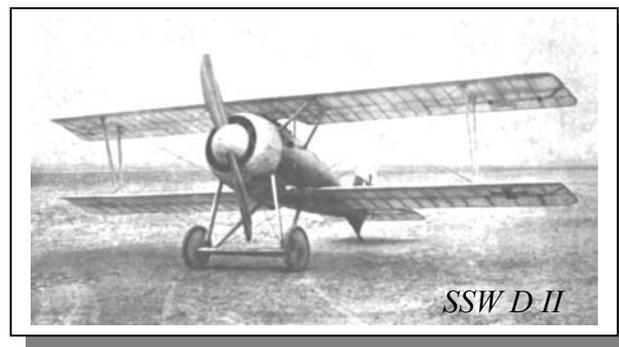
Schon 1907 nahmen die Siemens-Schuckert-Werke in Berlin den Bau von Prall-Luftschiffen auf.

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

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



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



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



Flügelrippen der R VIII

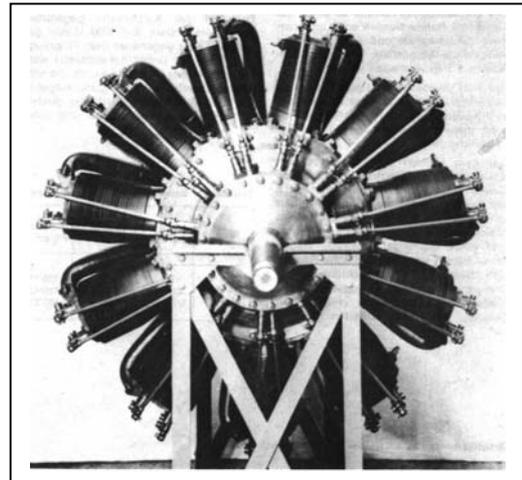
Siemens & Halske

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

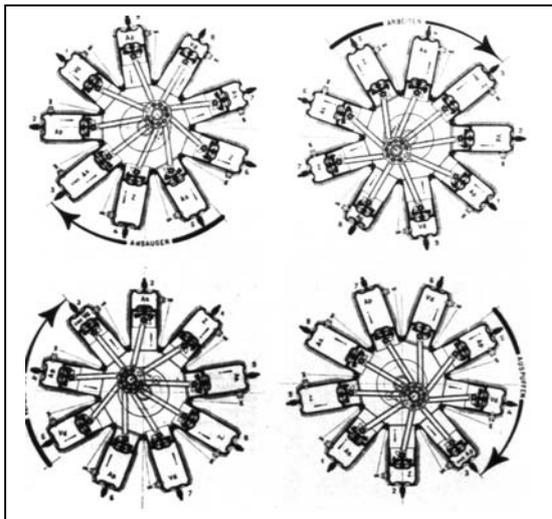
Erreicht wurden diese Werte durch einen Siemens & Halske Umlaufmotor mit 11 Zylindern und einer Leistung von 160 PS.

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

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



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



Gnôme-Motor

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

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

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

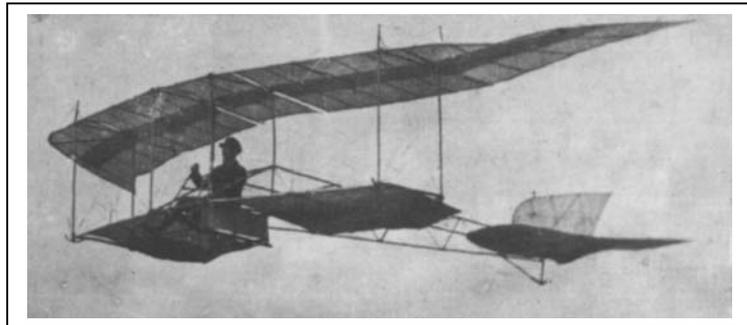
Die Vorgeschichte 1918 bis 1951

1918 Ende der Motorfliegerei in Deutschland

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

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

Die Segelfliegerei begann sich zu entwickeln.



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

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

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

1928 Die ersten Siemens Segelflieger

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



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



Und der motorlose Flug entwickelt sich kräftig weiter

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

1936 Das Olympiajahr

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

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

1940 Krieg anstelle Olympische Spiele

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

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

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

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

1945 Ende der Fliegerei in Deutschland

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

dann aber viele von diesen zu glühenden Anhängern des Segelflugs.

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

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

1948 Ein erster Hoffnungsschimmer

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

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

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

1949 Werbung für die Wiedezulassung des Segelflugs

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

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

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

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



1950 DAeC und LVB werden gegründet

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

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

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

Am 5. August 1950 gründeten

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

in Gersfeld an der Wasserkuppe den Deutschen Aero Club.

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

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

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

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

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

struiert und gebaut.

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

1951 Der Segelflug wird wieder zugelassen

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

aus.

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

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

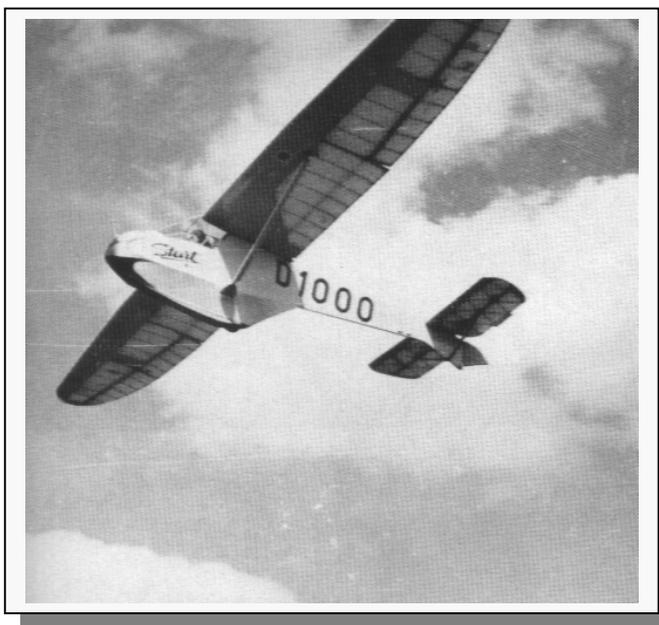
für den Flugzeugbau zu organisieren, Werkstatträume zu beschaffen und auszustatten, sowie Fluggelände wieder in Betrieb zu nehmen.

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

D-1000 - erstes Kapitel

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

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



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

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

Der Auftakt 1952

Unterwössen



Unterwössen 1952

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

Diese Überlegungen waren aber mangels Mitteln zunächst nicht zu verwirklichen.

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

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



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

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

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

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



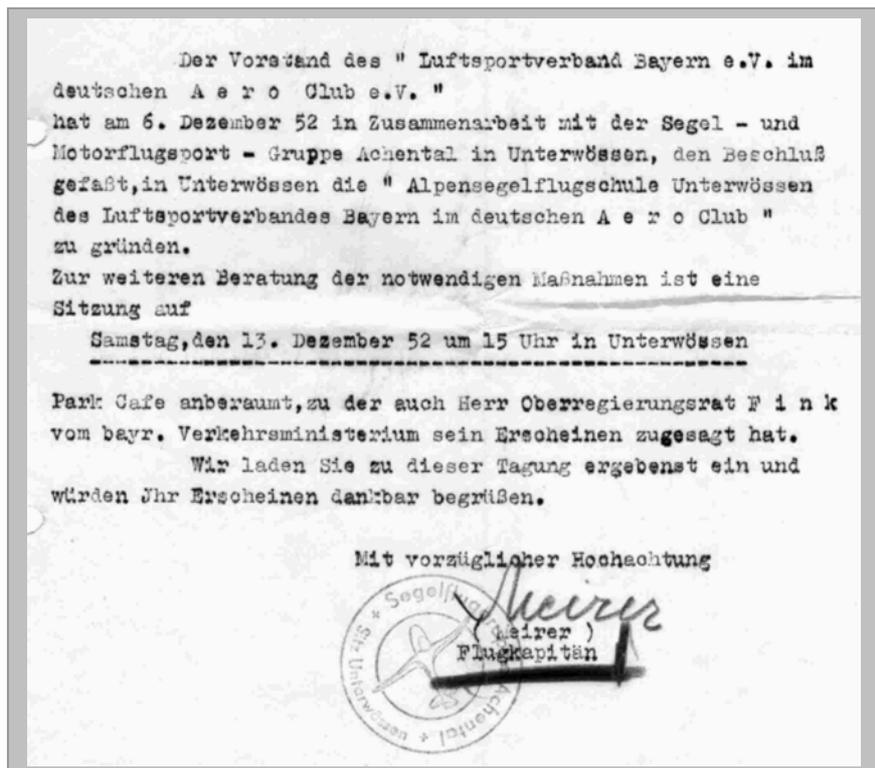
Viel Überzeugungsarbeit musste Schorsch Kantz leisten, um die wichtigsten Grundstücksprobleme zu meistern. Eine dauerhafte Lösung ergab sich erst ab 1954.

Eine Alpensegelflugschule in Unterwössen

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

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

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



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

München

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

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

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

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



das Oberwiesenfeld

Die Siemens Segelfluggruppe 1953

Die Siemens Segelfluggruppe München entsteht

Für den 8. Juli 1953 um 17⁰⁰ hatte eine Gruppe Mitarbeiter der Siemens AG., die sich der Idee, eine fliegerische Firmensportgruppe zu schaffen angenommen hatte, zu einem Treffen im Kasino des Betriebes Hofmannstraße eingeladen. Weit über 100 Mitarbeiter erschienen.

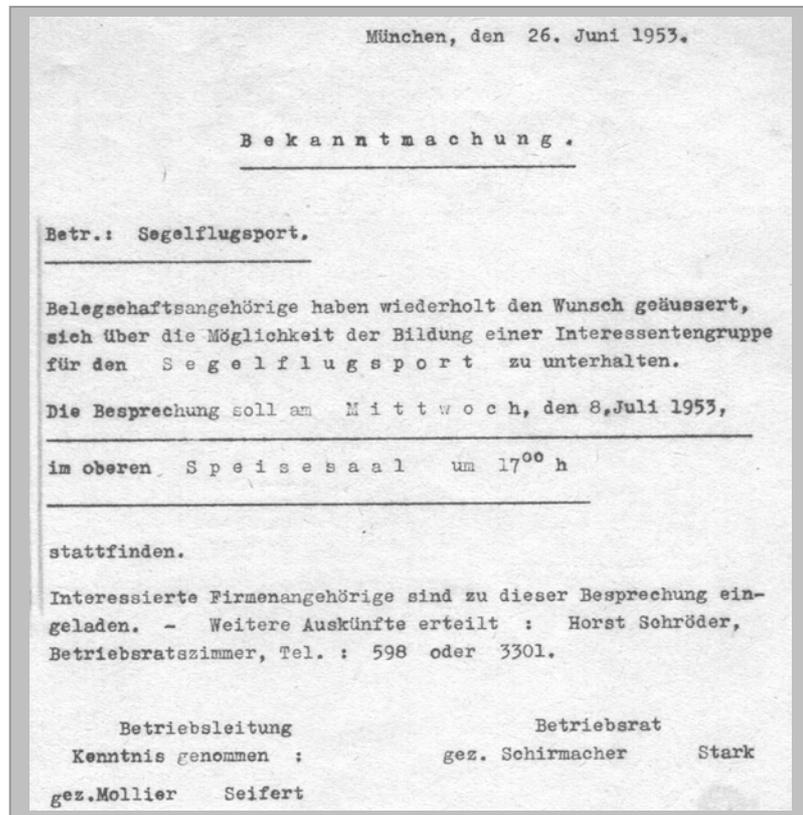
Die Zusammengekommenen beschlossen, die Siemens-Segelfluggruppe München (SSGM) zu gründen. Hauptinitiator hierbei war der Siemens Betriebsrat Horst Schröder.

Als es dann ernst wurde, am 5. August 1953 fand die Gründungsversammlung statt, schmolz die Zahl schnell von 100 auf 40 Aktive zusammen.

Horst Schröder wurde zum ersten Vorstand gewählt. Die Aufnahmegebühr betrug DM 10,-.

Der Monatsbeitrag wurde auf DM 5,- für das erste halbe Jahr festgelegt und sollte

sich danach reduzieren. Über die Höhe der Reduzierung sollte dann in einer der nächsten Mitgliederversammlungen entschieden werden.



In der ersten Geschäftsordnung der SSGM heißt es unter anderem:

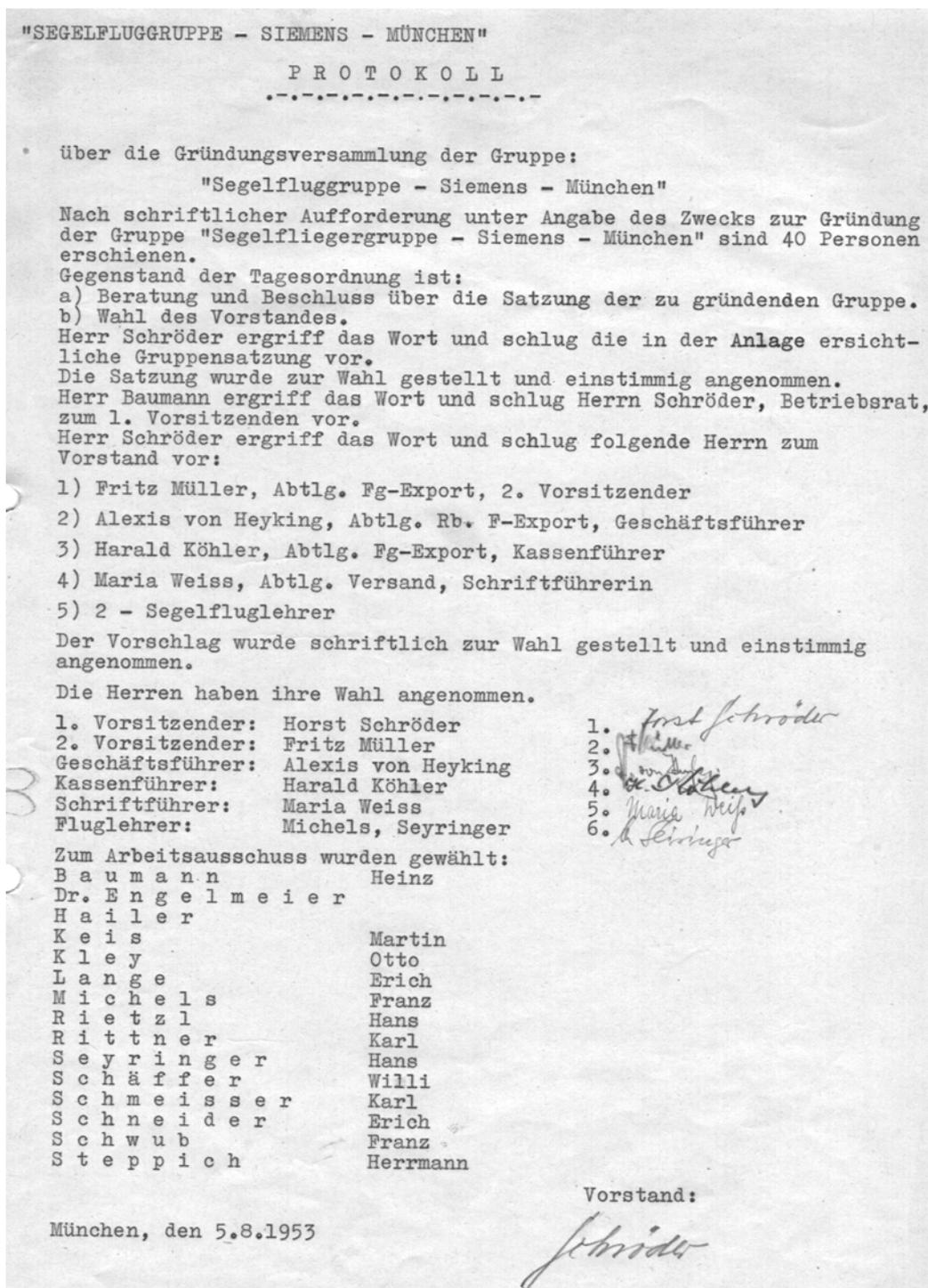
- Die SSGM ist ein freiwilliger Zusammenschluss von flugsportbegeisterten Angehörigen des Standorts München des Hauses Siemens zu einer Freizeitgruppe.
- Die SSGM gehört der Siemens Freizeitgemeinschaft e.V. an. Die Mitgliedschaft im DAeC bleibt vorbehalten.
- Ordentliche Mitglieder können nur Mitarbeiter des Hauses Siemens und deren Angehörige werden.

Da zum Fliegen neben dem Fluggerät auch ein Fluggelände und Einrichtungen wie Schleppwinde, Rückholgerät, Halle und Werkstatt benötigt werden, lag es nahe, sich mit einem in München ansässigen Verein zu verbinden.

Der Bayerische Luftfahrtverein München e.V. (BLVM) flog bereits auf der Fröttmanner Heide und hatte sich die notwendigen Einrichtungen schon geschaffen. Mit diesem Verein nahm die Siemens-Gruppe Kontakt auf.

Die US-Army, die auf dem alten Verkehrsflugplatz der Stadt, dem Oberwiesefeld, hoheitliche Rechte wahrnahm, stellte der Deutschen Forschungsgruppe Alpensegelflug den Platz zur Mitbenutzung zur Verfügung. Der BLVM wurde bei der Deutschen Forschungsgruppe Alpensegelflug Untermieter.

Da bei der SSGM noch kein eigenes Fluggerät vorhanden war, begannen deren Aktivitäten ab September 1953 mit theoretischem Unterricht über Werkstattkunde, Flugzeugbau und Wetterkunde.



Münchner Jahre 1954 bis 1957

1954

SSGM und Bayerischer Luftfahrtverein München



Doppel-Raab D-1222, das erste Flugzeug der SSGM

Noch nicht selbst als „eingetragener Verein“ gedacht, schloss sich die Siemens Segelfluggruppe München (SSGM) am 1. Mai 1954 als eigenständige Gruppe dem „Bayerischen Luftfahrtverein e.V.“ an. Dieser stellte der Gruppe seine Infrastruktur (Fluglehrer Flugzeuge, Winde, Werkstatt usw.) zur Verfügung und erwartete von ihr als Gegenleistung das Einbringen eines Flugzeuges, mit dem eine zeitgemäße Ausbildung durchgeführt werden konnte.

Infrastruktur des BLVM 1954

Flugzeuge

1x Kondor IV
1x Mü 13e
1x Doppel-Raab
2x Spatz
1x Lo 100
feld
1x Lo 150

Startwinden

1x Maibach 300 PS
1x Diesel 175 PS
1x Röder 175 PS

Seilrückholfahrzeuge

2x Motorräder
mit Beiwagen 800ccm

Werkstatt

in der
Fürstenstraße
Halle
auf dem
Oberwiesen-

Das Generalsekretariat der Siemens & Halske AG griff am 10. Juni 1954 tief in die Förderkasse und stiftete das erste Segelflugzeug, einen Doppelsitzer vom Typ „Doppel-Raab“, der immerhin gute DM 6.000,- kostete. Die Lieferung des Flugzeuges, der D-1222, erfolgte dank der vorausschauenden Bestellung bereits am 22. Juli 1954.

„Paul Eduard Köster“

Flugkapitän Dipl. Ing.
„Paul Eduard Köster“
am 22.10.1941 verstorben,
war Prokurist und Chefpilot
des zu Siemens-Schuckert
Werke gehörenden Luft-
fahrtgerätewerkes Berlin-
Hakenfelde.



Die Taufe des Flugzeuges auf den Namen „Paul-Eduard Köster“ wurde am 10. Oktober 1954 im Rahmen eines Internationalen Großflugtags auf dem Oberwiesenfeld durchgeführt.

Auf diesem traditionsreichen Flugplatz wurden die meist vor und während des Krieges erworbenen Fluglizenzen erneuert. Neben „alten Hasen“ stießen zur Segelfluggruppe auch eine Reihe junger Mitarbeiter und Lehrlinge.

Obwohl sich die Mitgliederzahl bis zum 30.6.1954 auf 30 Aktive reduzierte, herrschte ein reges Vereinsleben. Einmal im Monat traf man sich zu einem Gruppenabend im Domhof in der Kaufingerstraße und auf dem

Oberwiesenfeld verbrachte man sowieso natürlich jede freie Minute. Obwohl die Anmarschwege mit Straßenbahn, Fahrrad und zu Fuß oft recht lang und beschwerlich waren, wurde das Oberwiesenfeld für manchen zur zweiten Heimat. Aber viel mehr Zeit als in der Luft, oft war es nur ein kurzer Start pro Wochenende, wurde in der Werkstatt verbracht.

Ein Neuling, wie z.B. Otto Tuscher, kam 1954 bei einer Anwesenheit am Flugplatz ab Samstag Nachmittag und Sonntags ab 6 Uhr früh (der Samstag-Vormittag war noch Arbeitstag) auf insgesamt 6 Starts und das war keine Ausnahme.

Und was gab es 1954 sonst ?

- Der Vorstand der SSGM setzte sich aus
1. Vorstand Horst Schröder
2. Vorstand Franz Rosenlöhner
zusammen
- Die Startgebühren betragen für:
 - Mitglieder DM 5,--
 - Mitglieder mit regelmäßiger Arbeitsleistung DM 3,--
 - Mitglieder mit besonders aktiver Arbeitsleistung DM 1,20Zeitgebühren gab es keine
- Der monatliche Beitrag betrug DM 2,50

Zum Preisvergleich:

- Ein Lehrling (Metallverarbeitung) hatte monatlich DM 25,-- im ersten und DM 45,- im vierten Lehrjahr.
- Ein Facharbeiter bekam zwischen DM 0,65 und DM 1,20 in der Stunde.
- Ein Jungingenieur hatte bei Siemens DM 328,-- im Monat. (6 Tageweche).
- Der billigste Platz im Vorstadtkino war für DM 0,75 zu haben.

Alpensegelflugschule Unterwössen des Landesverbandes im DAeC wird zur Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen e.V.

Viel Arbeit musste Schorsch Kantz aufbieten, bis der Hauptgrundstückseigentümer Martin Troger davon überzeugt werden konnte, den Segelfliegern seine sauren Wiesen für eine gute Pacht zu überlassen. Trogers Handschlag und Bürgermeister Otto Stumbecks Einwilligung gaben das grüne

Licht für den Flugbetrieb in Unterwössen. Jetzt folgten auch andere Grundstückseigentümer. Die wenigen, die sich noch sperrten, konnten durch eine verwegene Auslegung des Schleppseils umgangen werden.

Doch der Bestand der Schule war höchst gefährdet. Es kam kein Geld in die Kassen, es gab keine Halle, die Flugzeuge waren noch immer geliehen und die Rümpfe und Flächen der Flugzeuge waren in Scheunen und Heustadeln der umliegenden Bauerhöfe untergebracht.

Trotz der fliegerischen Erfolge drohte das Aus, zumal sich noch immer kein gesetzlicher Träger für die Schule gefunden hatte.

Franz-Josef Baumgärtner, Direktor des Presse- und Informationsamtes der bayerischen Staatsregierung, seit 1929 Segelflieger und Inhaber der Lizenz Nummer 2 in Bayern, wurde zum wichtigsten Förderer der Idee, die „Alpensegelflugschule Unterwössen des LVB im DAeC“ in einen Verein mit Namen „Deutsche Alpensegelflugschule“ überzuführen.

Am 15. April 1954 wurde in Unterwössen im Gasthof zur Post die Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen (DASSU) gegründet.

Gründungsmitglieder waren:

- Deutscher Aero-Club
- LVB
- Alpensegelfluggemeinschaft Achental
- Deutsche Forschungsgruppe Alpenflug
- Hr. Otto Stumbeck Unterwössen
- Hr. Dr. Mann

Es wurde beschlossen, dass jedes Mitglied, um stimmberechtigt zu sein, eine Aufnahmegebühr von DM 5.000,- zu erbringen hatte.

Der Deutsche Aero-Club fasste am 19. November 1954 den Beschluss, seine Mitgliedschaft bei der DASSU zurückzuziehen. Die einbezahlte Aufnahmegebühr von DM 5000,- betrachtet er als Spende für die DASSU.

Die Deutsche Forschungsgruppe Alpenflug erbrachte ihre Aufnahmegebühr nicht und wurde als Mitglied gestrichen.



Der Heuschober gegenüber des Vorplatzes der Siemenshalle war damals die Halle der Schule

Gewählt wurde als

- | | |
|-----------------|----------------------|
| 1. Vorsitzender | Dr. Baumgärtner |
| 2. Vorsitzender | Otto Stumbeck |
| Geschäftsführer | Karl Dietrich Meirer |

Ein Kuratorium zur Förderung der Deutschen Alpensegelflugschule brachte die Lösung für die größten finanziellen Probleme. Es wurde am 1. Oktober 1954 gegründet. Dr. Baumgärtner wurde dessen 1. Vorstand.

Vorsitzender des Kuratoriums wurde der bayerischen Wirtschaftsminister und spätere Ministerpräsident Hanns Seidel.

Der damals amtierende Ministerpräsident Dr. Ehard trat mit der Bitte an Dr. Hermann v. Siemens heran, der DASSU finanziell zu helfen, was ihm auch zugesagt wurde.

Das Haus Siemens erbrachte einen wesentlichen finanziellen Beitrag ein. Sowohl die Siemens & Halske AG wie auch die Siemens-Schuckert-Werke beteiligten sich mit je DM 5000,- und erwarben damit laut Satzung der Alpensegelflugschule jeweils ein Stimmrecht in der Mitgliederversammlung und zählten somit zu den Gründungsmitgliedern.

Damit begann die enge Verbindung zwischen dem Haus Siemens und der DASSU.

1955

Doppel-Raab mit Handsteuerung

Beim BLVM gab es einen flugbegeisterten Studenten, der im Besitz eines L-Spatz im Rohbau war. Dieser Student erlitt einen Unfall, der zu einer Querschnittlähmung führte. Um ihm weiterhin das Fliegen zu ermöglichen, wurde der Doppel-Raab der SSGM so umgebaut, dass er das Seitenrudder mit der linken Hand bedienen konnte. So ganz einfach war die Bedienung aber

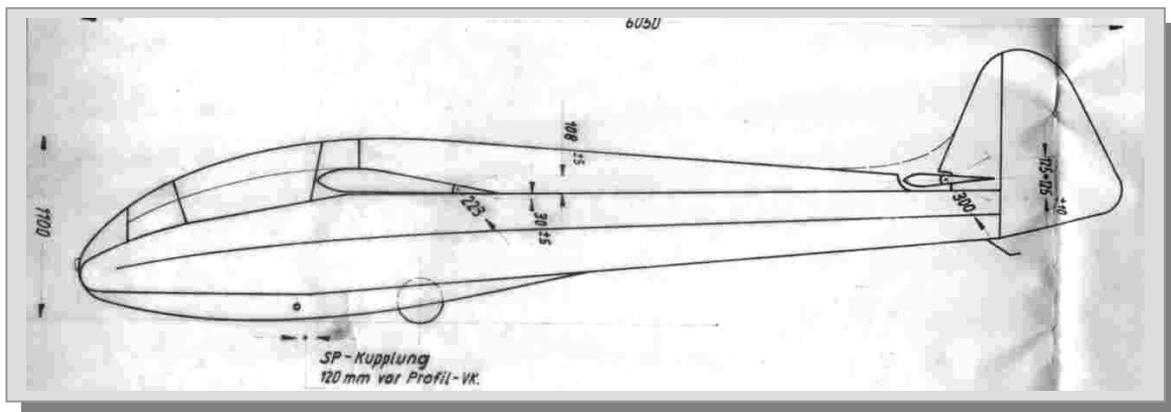
dann doch nicht. Bei einer Platzrunde auf dem Oberwiesenfeld setzte er den Doppel-Raab bei der BMW-Halle zwischen zwei Bäume. Leider standen die Bäume zu eng beieinander, was dem Doppel-Raab nicht gerade gut bekam. Damit war die fliegerische Laufbahn des Studenten beendet. Nach einigem Hin und Her verkaufte er seinen Spatz-Rohbau an die SSGM.

Der L-Spatz D-1414 entsteht

Die meiste Zeit verbrachten die aktiven Mitglieder der SSGM nicht in der Luft, sondern in der Werkstatt. In der Regel entfielen auf einen Start, der oft nur einige Minuten dauerte, 10 Arbeitsstunden. Der L-Spatz wurde aufgebaut und das musste natürlich etwas ganz besonderes

werden.

Um den Widerstand zu verringern wurde die Haube aerodynamisch eingepasst. Leichter sollte er auch werden, deshalb wurde zur Bespannung ein neuer Werkstoff gesucht.



Üblich war es, Segelflugzeuge mit Baumwollstoffen zu bespannen. Bevor dann der endgültige Oberflächenlack aufgebracht wurde, musste das Gewebe mehrfach mit Spannlack gestrichen und geschliffen werden. Es wurde dadurch eine straffe, luftundurchlässige Oberfläche erzielt. Der Nachteil dieser Methode lag im Arbeitsaufwand und im Gewicht des Spannlacks (je m² wurde ca. 1kg Spannlack benötigt). Für einen 15m Vogel bedeutete dies eine or-

dentliche Gewichtszunahme.

Um diese zu vermeiden, wurde in unserer Werkstatt nach einem neuen Werkstoff gesucht. Diolen mit seiner großen Reißfestigkeit und Dichte bot sich an. Nach einigen Fehlversuchen kam man auf die Idee, die benötigte Spannung durch thermisches Schrumpfen des Diolens zu erhöhen. Der Bedarf an Spannlack konnte damit erheblich reduziert werden, aber ganz ohne ging es trotzdem nicht.

Da zunächst auch der Decklack eingespart wurde, bot der Vogel mit seinen durchsichtigen Flächen und seinem durchsichtigen Rumpf einen eindrucksvollen Anblick.

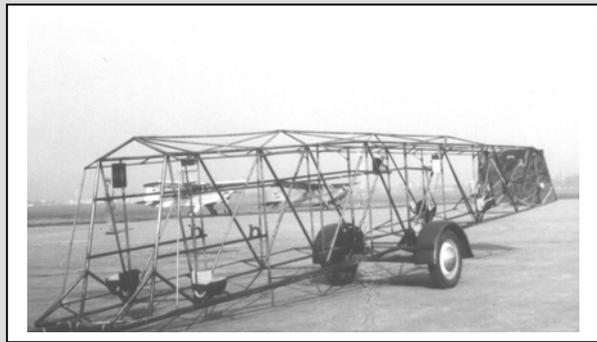
Für einen solchen Vogel benötigte man natürlich auch einen Hänger, der wieder einige Arbeitsstunden kostete.

Die Aktiven hatten ihre Augen und Ohren immer im Sinne der Gruppe offen und sie bekamen schnell mit, dass bei der Siemens Fahrbereitschaft ein VW Bus abgegeben werden sollte. Davon, dass dies genau das richtige Zugfahrzeug für den Spatz-Hänger darstellte, konnte die Firma überzeugt werden

Und was gab es 1955 sonst ?

Bei der SSGM

- Bei der SSGM löst Dr. Dr. Götz Scherff Horst Schröder als Vorstand ab.
- Der Spatz-Hänger ist fertig.
- Beim BLVM, inklusiv SSGM werden 5.622 Starts mit einer Gesamtflugzeit von 788 Std. und 21 Min. gemacht.



- Ein Mitglied der ersten Tage, Walter Freter, heiratet am 23.6.1955 seine Hildegard. Natürlich geht es nach der Hochzeit als erstes auf den Flugplatz und selbstverständlich auch in die Luft.

In Unterwössen

- Der Bau der Steinhalle in Unterwössen wird termingerecht abgeschlossen.

Der Landkreis Traunstein erwirbt das Startgelände und verpachtet es langfristig an die Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen

- Die Jahreshauptversammlung der DASSU an 12.1.1955 bringt eine Veränderung im Vorstand.
Gewählt wurde als

1.Vorsitzender	Dr.Baumgärtner
2.Vorsitzender	Otto Stumbeck
Geschäftsführer	Lothar Thierauf
- Hallenvorfeld, Startplatz und Seilrückholstrecke werden geplant.

Und in der Fliegerei

Endlich ist es auch für die Motorflieger soweit. Ab dem 5.5.1955 dürfen Deutsche Staatsbürger wieder Flugzeuge kaufen, besitzen und fliegen. Die Zeit in der ausländische, meist Schweizer Piloten, für einen Flugzeugschlepp gesucht werden mussten, ist damit vorbei.

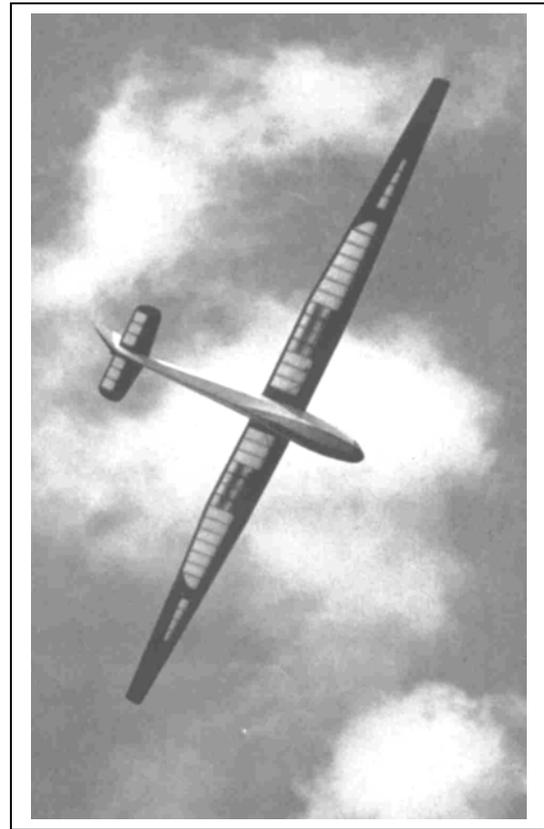
1956

Kufstein

Der L-Spatz D-1414 fliegt und erfüllt seine Erwartungen. Bewunderer gibt es genügend und die Erbauer können stolz darauf sein. Durch die durchsichtigen Flächen bietet der Vogel einen filigranen Anblick.



Auch in Kufstein wurde er bewundert. Dorthin führte nämlich der Weg, um das erste Fliegerlager durchzuführen. Der Flugplatz war damals noch am Fuße des Zahmen Kaisers, also östlich von Kufstein, genau unter der den Inntaleingang abschließenden Nordflanke.



Am Rande des Platzes machten sich die Flugplatzzigeuner breit, um ja keinen Start zu verpassen. Selbst auf den Frisör wurde zu Gunsten eines Starts verzichtet und das



notwendige Haarschnitten in Heimarbeit erledigt. Es ging aufwärts. Die komfortablen Behausungen hatten meist schon einen Boden, so dass bei einem Regenschauer der Besitz nicht gleich davonschwamm. Autos waren aber immer noch Mangelware. Die Besitzer dieser Luxusgegenstände waren umschwärmt und setzten oft großzügig ihren Besitz für die gemeinsame Sache ein.

Der erste Bergfalke D-1441

Da der Mitgliederstand anstieg und der Doppel-Raab D-1222, der auch beim BLVM eingesetzt wurde, seine 5000 Starts hinter sich hatte, wurde ein neues, modernes Fluggerät gebraucht.

Ein Bergfalke II und der dazugehörige Transporthänger entstanden bei der SSGM. Für die Beschaffung des Bergfalkenrohbaus steuert das Generalsekretariat der Siemens AG DM 3.000,- bei.

Nach wie vor konnte man das Verhältnis Flugzeit und Zeit in der Werkstatt für die Aktiven nicht als angemessen betrachten. Aber was sollte man machen. Der Arbeitseifer der einzelnen Mitglieder war genau wie in den späteren Jahren halt unterschiedlich, so dass es für einige besonders aktive immer einige Mehrarbeit gab.

Und was gab es 1956 sonst ?

Bei der SSGM

- Die Startgebühren am Oberwiesenfeld betragen:

Mitglieder	100 Arbeitsstunden	DM 3,-	Gäste	DM 6,-
	400 Arbeitsstunden	DM 2,-	Gästeschüler	DM 6,-
	1000 Arbeitsstunden	DM 1,-	Lehrgangsschüler	DM 5,-

Und das gibt es damals auch schon

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat am 4.12.1956 beschlossen, auf das Oberwiesenfeld als Flugplatz zu verzichten und fordert die sofortige Einstellung des Flugbetriebs.

Als Grund wurde Lärmbelästigung und die Sicherheit der Bevölkerung angegeben.

In Unterwössen

- Der geschäftsführende Vorstand Lothar Thierauf scheidet auf eigenen Wunsch aus dem Vorstand der DASSU aus und schlägt Gerd Müller als seinen Nachfolger vor. Dieser nahm die Wahl unter der Bedingung an, dass dies nur vorübergehend ist bis ein geeigneter Nachfolger gefunden ist.

Der Zuckerhut von München

Nicht nur Rio besitzt seinen berühmten Zuckerhut, auch München kann mit solch einem Berg aufwarten. Zu verdanken ist dies einem Mitglied der SSGM, der für seine Ausdauer beim Auskurbeln des schwächsten Aufwindes bekannt war. Seinem Prinzip folgend, dass die Startkosten sich besser amortisieren je länger man in der Luft blieb, beobachtete Rüdiger Zucker die schwache Wolkenbildung über dem Schuttberg am Oberwiesenfeld, um seinen Flug nicht vorzeitig abbrechen zu müssen. Einige Zeit ging die Kurbelei auch ganz gut und das Variometer zeigte ein bisschen Steigen an. Dass die Instrumente nicht so genau arbeiteten und dass das angezeigte bisschen Steigen auch ein bisschen Fallen sein könnte, daran dachte er nicht.

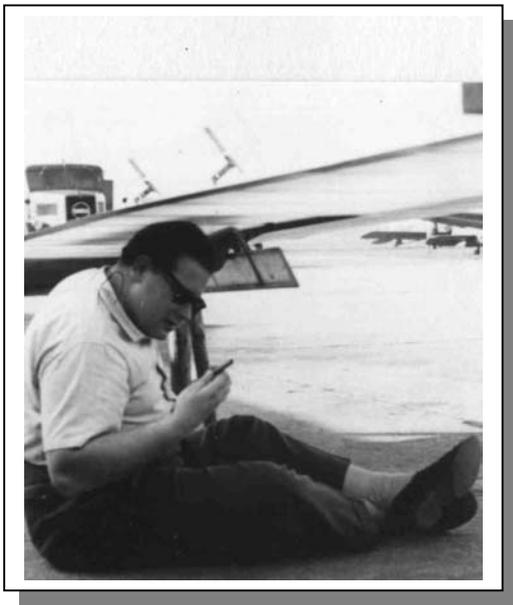
Ein lautes Krachen und das Schütteln des Vogels ließ unseren Rüdiger nach unten blicken. Er war unfreiwillig und unverseht auf dem Gipfel des Schuttbergs gelandet.

Dem Ereignis zu Ehren wurde der Schuttberg in Fliegerkreisen in „Zuckerhut“ umbenannt.

1957

Der zweite Bergfalke D-1500

Fleißig wurde im Winter 1956 / 1957 gearbeitet. Der Bergfalke D-1441, natürlich mit Diolen bespannt, flog und der Transporthänger war fahrbereit. Fliegerlager in Kufstein und Ausflüge nach Unterwössen wurden eingeplant. Fehlte nur noch das geeignete Zugfahrzeug für den Bergfalken. Ein Mercedes-Roadster, den die Siemens-Fahrbereitschaft abzugeben hatte, wäre das Richtige.



Auch der Vorstand wird zur Werkstattarbeit herangezogen

Die Fahrbereitschaft konnte auch diesmal davon überzeugt werden, dass die SSGM der geeignete Empfänger hierfür war.

Weil arbeiten ja so schön ist und man an einem Flugzeug ja immer etwas verbessern kann, wurde in der Werkstatt ein neuer Bergfalke II, die D-1500 aufgelegt. Der 1 Jahr alte Vorgänger wurde nach Kufstein verkauft. Dadurch blieb das Kennzeichen D-1441 erhalten und wurde für einen neuen Bergfalken reserviert.



*links Helmut Seitz (2. Vorstand)
Klaus Weisser
rechts Götz Scherff (1. Vorstand)
Klaus Hofmann*

Und was gab es 1957 sonst ?

- Zwischen BLVM und SSGM treten Meinungsverschiedenheiten zu Tage. Es wird befürchtet, dass eine Gruppe mit eigenem Vorstand in einem Verein womöglich die Kompetenzen der Vereinsführung beschneidet. Ein weiterer Punkt ist, dass nach Meinung des BLVM der Besitz von eigenem Vermögen zwangsweise zu einer Ausgrenzung dieser Gruppe führt.

Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen und die SSGM

1954 hatte das Haus Siemens durch eine großzügige Spende, die auf Biten des damaligen Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Ehard zustande kam, zwei Stimmen an der DASSU erworben. Der offizielle Eintrag dieser Mitgliedschaft wurde lange verzögert.

1957 bedurfte es eines Schreibens an den Vorsitzenden des Kuratoriums zur Förderung der Deutschen Alpensegelflugschule, den amtierenden Ministerpräsidenten Dr. Seidel, um die Aktivierung dieser Mitgliedschaft mit Wirkung zum 1.1.1957 in die Wege zu leiten.

Dem Wunsch des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Hanns Seidel entsprechend, nahm Siemens seine aus der Mitgliedschaft resultierenden Verpflichtungen wahr und übertrug deren Wahrnehmung an den Vorstand der SSGM.

Am 19. Oktober 1957 wurde der 1. Vorsitzende der SSGM, Dr. Scherff zu einem Gespräch über die Möglichkeiten zur Förderung der DASSU nach Unterwössen eingeladen. Die Besprechungsteilnehmer schlugen dem DASSU-Vorstand vor, eine „Interessengemeinschaft der DASSU“ zu bilden, die sich der Förderung von Themen wie

- Steigerung der Schülerfrequenz,
- Förderung des Leistungssegelflugs,
- personelle Unterstützung des Flugleiters, usw.

widmen sollte.

Als Voraussetzung für eine positive Mitarbeit wurde eine klare Regelung der fliegerischen und kaufmännischen Verantwortung innerhalb der DASSU und die Zuord-

nung dieser Aufgaben zu Personen erwartet, da dies ein gut zusammenarbeitendes Team gewährleisten würde..

An das
Generalsekretariat der Siemens & Halske AG.,
München - 2,
Wittelsbacherplatz 2.

Betr.: Ihr Schreiben vom 5.12.1957 GenSekr/vHe/Kna 496.

Sehr geehrte Herren!

Ihr Schreiben vom 5.12.1957 darf ich als ein erfreuliches Zeichen für ein weiterbestehendes Interesse an der Entwicklung der Deutschen Alpensegelflugschule mit Dank bestätigen. Die großzügige Stiftung der Firma Siemens hat sehr wesentlich dazu beigetragen, dass der Ausbau der Schule und des Geländes Unterwössen zu einer der bedeutendsten Ausbildungsstätten für Segelflug begonnen und zu einem erfreulichen Erfolg geführt werden konnte.

Diese Verdienste der Firma Siemens um Unterwössen machen es zur Selbstverständlichkeit, dass die aus der erwähnten Stiftung sich laut Satzung ergebenden Stimmrechte in der Mitgliederversammlung ihrem Wunsch entsprechend von Vertretern Ihres Hauses unmittelbar wahrgenommen werden können. Dass der ehemalige Beauftragte des Kuratoriums zur Förderung der Deutschen Alpensegelflugschule ohne mein Wissen in dieser Angelegenheit auf Ihre durch die Satzung begründeten Forderungen nicht eingegangen ist,

bedauere ich sehr. Herr Thierauf ist jedoch vor Jahresfrist aus dem Vorstand der Deutschen Alpensegelflugschule ausgeschieden. Alle ihm vom Vorstand und vom Kuratorium übertragenen Vollmachten und Rechte sind seit dem 5. Februar 1957 erloschen.

Dem derzeitigen Vorsitzenden der Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen (e.V.) Dr. Franz J. Baumgärtner habe ich mitgeteilt, dass schon zur nächsten Mitgliederversammlung dieses gemeinnützigen Vereins die Vertreter Ihres Hauses ordnungsgemäss mit allen aus der Satzung sich ergebenden Rechten eingeladen werden sollen, um Ihnen so die Möglichkeit zu geben, an allen Entscheidungen über den künftigen Ausbau der Deutschen Alpensegelflugschule unmittelbar mitzuwirken.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

(Dr. Hanns Seidel)

Bayerischer Ministerpräsident.

Unterwössner Jahre 1958 bis 2003

1958

Die SSGM geht nach Unterwössen

Zwei vereinigen sich und stellen ihr Eigentum zur gemeinsamen Nutzung der Gemeinschaft zur Verfügung. Wird über den weiteren Besitz des Eigentums und dessen Nutzung nur mündlich eine Absprache getroffen und vermindert sich die Anzahl der Wissensträger, so ist ein Konflikt vorausprogrammiert.

Auch das Verhältnis zwischen BLVM zur SSGM litt darunter. Da sich die beiden Partner nicht einigen konnten, erschien

eine Trennung in beiderseitigem Einvernehmen die sinnvollste Lösung. Noch wurde gezögert, aber die Frage der zukünftigen Heimat für die Segelflieger gab letztendlich den Ausschlag.

Unterdessen war es nämlich amtlich:

- Der Flugplatz München-Oberwiesenfeld wird aufgelassen und die dort ansässigen Vereine mussten sich nach einer neuen Bleibe umsehen.

BLVM und SSGM

Das Haus Siemens förderte ihre Freizeitgruppen vor allem dann, wenn die Aufwendungen dem Firmenzweck, „Erhöhung der Arbeitslust durch Unterstützung sinnvoller Freizeitbeschäftigung“ zugute kam. Um den Nachweis über den zweckgerichteten Einsatz der Firmenunterstützung erbringen zu können, war bei den Freizeitgruppen ein die Gruppe vertretender Ansprechpartner, also ein Vorstand erforderlich.

1953 trat die SSGM als selbständige Gruppe dem BLVM bei.

Der Doppel-Raab D-1222 der SSGM stand allen Mitgliedern des BLVM zur Verfügung. Die SSGM benutzte im gegenseitigen Einvernehmen die Werkstatt des BLVM. In ihr wurden von der SSGM weitere, teilweise von Siemens mitfinanzierte Flugzeuge gebaut, über deren Verwendung keine einheitliche Meinung erzielt werden konnte.

Der Vorschlag der SSGM, den Doppel-Raab D-1222 und den Bergfalken II D-1500 dem BLVM uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen, dafür den L-Spatz D-1414 vornämlich für die SSGM zu reservieren, traf beim Vorstand des BLVM auf taube Ohren.

Hier wurde die Meinung vertreten, eine eigenständige Gruppe mit eigenem Vorstand innerhalb eines Vereins und damit eine Zweiteilung der Kompetenzen könne nicht akzeptiert werden. Die SSGM andererseits konnte und wollte, bedingt durch die Bindung an Siemens, ihren Vorstand nicht abschaffen.

Während es den BLVM nach Königsdorf zog, standen bei der SSGM Königsdorf, Oberammergau und Unterwössen zur Wahl.

Einer der Gründe für die Entscheidung zu

Gunsten von Unterwössen waren die Unstimmigkeiten mit dem BLVM. Ein anderer Grund war, dass Götz Scherff im Frühjahr 1958 zum 2. Vorstand der DASSU gewählt wurde.

Zweite Halle in Unterwössen

Die Tischlerei des Siemens-Standorts Hofmannstraße war in einer zerlegbaren Holzhalle untergebracht. Als Helmut Seitz mitbekam, dass diese Halle abgerissen werden soll, wurden alle Hebel in Bewegung gesetzt, um sie für die SSGM zu organisieren. Zur Unterbringung der SSGM-Flugzeuge in Unterwössen wurde eine Halle dringend benötigt. Wieder einmal konnte Siemens davon überzeugt werden, dass es gar keine andere Möglichkeit gab, als die Halle der SSGM zu überlassen, zumal deren Mitglieder zusagten, den Abbau zu organisieren und selbst dabei kräftig mit anzufassen.

Die Halle war zwar zerlegbar aber für den Abbau war unbedingt schweres Gerät erforderlich. Wie bekommt man eine 700 m² große Halle nach Unterwössen? Eine Gemeinschaftsaktion wurde gestartet. Die Bundeswehr übernahm den Abbau in München, den Transport nach Unterwössen und den Wiederaufbau der halben Halle und bekam dafür kostenlos die andere Hälfte der Halle.

Ab Sommer 1958 zierte die zweite Halle das Fluggelände in Unterwössen.



Da durch den Auszug aus dem Oberwiesenfeld die dortige Werkstatt nicht mehr zur Verfügung stand, wurde ein Teil der Halle für eine Werkstatt abgetrennt und damit zugleich das anstehende Werkstattproblem der DASSU, gelöst.

Die SSGM benötigte eine Werkstatt vorwiegend an den Wochenenden und die DASSU unter der Woche. Eine Vereinbarung darüber wurde geschlossen und beide waren zufrieden.

Neuer Vorstand bei der DASSU

In der Mitgliederversammlung vom 5.2.1958 wurde ein neuer Vorstand gewählt.

1. Vorstand Ludwig Karch
2. Vorstand Dr. Dr. Götz Scherff

Stellvertreter Otto Stumbeck

Dr. Götz Scherff hatte die Unterstützung des Hauses Siemens. So konnte er, mit Billigung seiner Vorgesetzten, alle anfallenden Büroarbeiten der DASSU bei Siemens von einer seiner Sekretärinnen, die für diese Arbeiten abgestellt wurde, erledigen lassen.

Bei einer Versammlung am 20.10.1958 im Peterhof in München wurde die „Alpensegelflug-Betriebsgemeinschaft Unterwössen – Prien“ gegründet. Der Zweck des Vereins war die Zusammenarbeit beim Bau von Segelflugzeugen mit der akademischen Fluggruppe München zu steuern und

den Betrieb der „Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen e.V.“ zu gewährleisten.

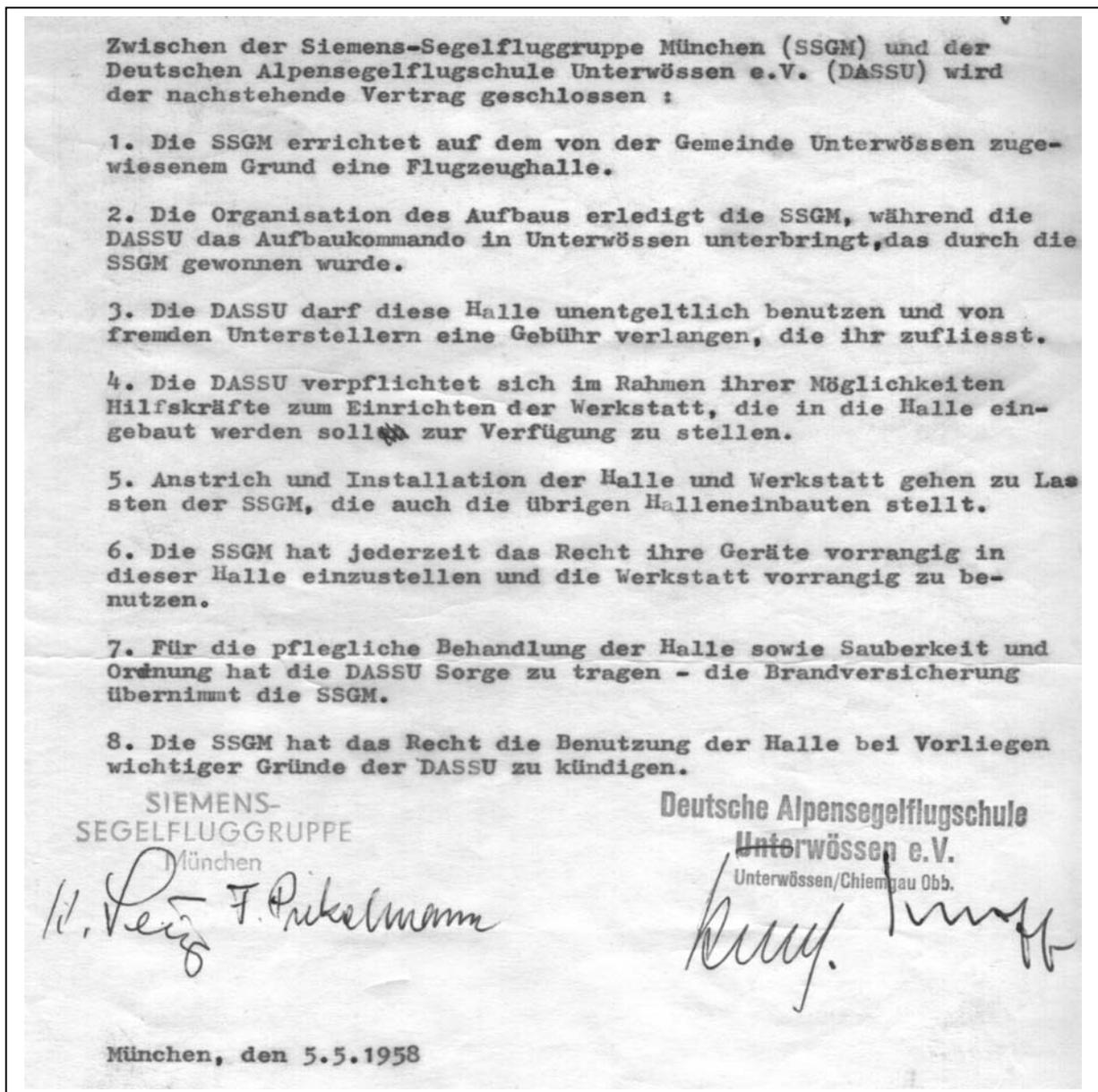
In den Vorstand gewählt wurden

- Ludwig Karch
- Dr. Dr. Götz Scherff
- Dr. Hermann Keller

Gründungsmitglieder waren

- Luftsportverband Bayern
- Alpensegelfluggemeinschaft Achenal
- Siemens Segelfluggruppe München
- Dr. F. J. Baumgärtner
- Franz Medicus
- Ludwig Karch
- Dr. Hermann Keller
- Ernst Reuschl
- Dr. Dr. Götz Scherff
- Helmut Seitz

Nutzungsvereinbarung zwischen der SSGM und der DASSU



Und was gab es 1958 sonst ?

- Am 12.12 1958 wird der neue Bergfalke D-1500 noch auf dem Oberwiesenfeld eingeflogen.
- Der Flugbetrieb findet auf dem Oberwiesenfeld und in Unterwössen statt.
- Sportliche Leistungen wurden damals auch bereits angestrebt. Rudi Nahler erreichte im Rhönwettbewerb 1958 mit dem L-Spatz D-1414 den zweiten Platz.
- Da die Fluglehrer des BLVM für die SSGM nur noch sporadisch zur Verfügung stehen und die SSGM noch keinen eigenen Fluglehrer hat, erklärt sich Rudi Nahler nach dem Rhönwettbewerb bereit, einen einwöchigen Anfängerlehrgang auf dem Oberwiesenfeld abzuhalten.

Der „Spatz“ flog bis nach Frankreich!

Ein Bericht aus der Siemenszeitschrift über den Rhön-Wettbewerb 1958



Pilot	Rudi Nahler
Mannschaft	Götz Scherff Rudi Sedelmeier Helmut Seitz Otto Tuscher (Fotos)

Segelflieger sind ein abergläubisches Volk. Deshalb wird auch jeder die Skepsis verstehen, die uns, Mitglieder der Siemens-Segelfluggruppe München, bei der Ankunft auf dem „Berg der Segelflieger“, der Wasserkuppe, befiel. Die Wettbewerbstafel zum „Rhön-Segelflug Wettbewerb 1958“ zeigte es schwarz auf weiß: Wir hatten die Teilnehmernummer 13 erhalten. Eine „gute 13“, eine „böse 13“, wer wollte es sagen?

Nicht besser wurde unsere Stimmung, als wir abends in der „Rhöngeistklausur“ saßen. Da wurde gefachsimpelt, und da wurde geplaudert mit den anderen Gruppen. Von allen Seiten mussten wir Berichte von früheren Segelflug-Wettbewerben hören, bei denen unsere „Konkurrenten von morgen“ außerordentliche segelfliegerische Leistungen vollbracht hatten. In der Halle standen zudem schnittige Schiffe moderner Bauart aus „renommierten Ställen“. Die Piloten dieser Maschinen ließen keinen Zweifel an der hervorragenden Gleitzahl, der sagenhaften Geschwindigkeitspolare und der unwahrscheinlichen Thermikeignung.



Resignieren? Nein, wie so oft im Sport trösteten auch wir uns damit, dass nicht der Sieg entscheidend sei, sondern die Teilnahme am Wettbewerb.

Außerdem, man würde ja sehen. Schließlich hatten wir nicht den schlechtesten Piloten der Gruppe gemeldet, und in unserer Werkstatt hatte man nach Ansicht aller Experten sogar viel zu viel Zeit aufgewendet, um unseren serienmäßigen „Leistungsspatz“ etwas zu „frisieren“. Wir hielten es für das Beste, erst einmal abzuwarten.

Das gute Flugwetter der folgenden Tage ließ uns nicht viel Zeit zu Überlegungen, und immerhin, am zweiten Tag des Wettbewerbs hatten wir bereits eine Tageswertung mit einem 210km Flug Wasserkuppe - Ingenheim a.d. Weinstraße gewonnen.



Dann aber schien unsere „13“ ihren bösen Zauber zu entfalten. Bei dem folgenden Zielstreckenflug schnitten wir nur leidlich, bei einem freien Streckenflug sogar schlecht ab. Die Stimmung sank. Doch es kam der große Tag, der Tag des segelfliegerischen Abenteuers.

9⁴⁴ Uhr Start!

Unsere Maschine erhebt sich in den blauen Himmel und ist schon kurz darauf in großer Höhe unseren Blicken entschwunden. Wie üblich machen wir unseren VW-Bus und den Transportanhänger abfahrtsbereit, um



beim Einlaufen der Landemeldung sofort losbrausen zu können. Es ist alles wie an jedem der vorangegangenen Tage auch. Wir warten, wir warten eine Stunde, zwei Stunden, vergebens. Keine Landemeldung. Dann brechen wir auf in Richtung Südwest. Nach unseren



Berechnungen müsste unsere Maschine schon 100 km geschafft haben. Wir erreichen Aschaffenburg und rufen vom dortigen Technischen Büro aus zum erstenmal die Wettbewerbsleitung auf der Wasserkuppe an. Antwort: „Noch keine Landemeldung“ Die Autobahnraststätte Pfungstadt ist unsere nächste Station - dasselbe: Keine Landemeldung. Um 17³⁰ Uhr versuchen wir es von Kaiserslautern aus. Es folgt wieder die lakonische Antwort: „Keine Landemeldung“!



Nanu, was ist mit unserem Rudi los ? Böse „13“, gute „13“? Am Himmel stehen noch dicke Kumuluswolken Sollte, wir wagen es kaum zu hoffen, unserem Piloten ein ganz großer Flug gelingen, ein Flug nach Frankreich? Wir fahren an die französische Grenze bei Saarbrücken, treffen dort das Rückholteam des Rhönsiegers 1957 und melden zum vierten Mal Gersfeld 364 an „Hallo Siemensgruppe“, kommt es da vom anderen Ende der Leitung, „vor ein paar Minuten hat sich euer Pilot gemeldet. Er ist nach acht Stunden Flug in Sorcy bei Void an der Straße Nancy - Paris gelandet. Ich buchstabiere: S wie Siegfried O wie...“.

Donnerwetter, das sind nach unserer Autokarte ja rund 370 km! „Bravo Rudi“, rufen wir, schlagen uns gegenseitig auf die Schulter. „Es lebe die gute 13“!

Als wir lange nach Mitternacht durch Sorcy fahren, ist keine Menschenseele zu sehen. Dann finden wir unseren treuen „Spatz“ am



Rande einer Wiese. Rudi hat es sich, von französischen Bauern mit Decken versorgt, im Pilotensitz bequem gemacht.

Wie wir hören, hat die Gendarmerie die Papiere unseres Vogels einbehalten, aus Zollgründen. Da das Auto der guten Zöllner aus Verdun kaputt ist, können wir erst am nächsten Tage abgefertigt werden und gegen Mittag die Heimreise antreten.

Mitternacht treffen wir wieder auf der Wasserkuppe ein. Dort hören wir, dass unser Flug mit 364 km ausgewertet wurde; eine andere Maschine hatte jedoch 427 km geschafft. Das trübt unsere Freude nicht, denn mit 364 km hat unser Pilot ja auch eine Bedingung für die ‚Goldene C‘, eine doch recht begehrte und seltene segelfliegerische Auszeichnung, erflogen und uns zudem in der Gesamtwertung auf den zweiten Platz gebracht.



Der letzte Tag strapazierte dann noch einmal unsere Nerven. Für den Zielflug Wasserkuppe - Bad Hersfeld und zurück ist als Schlusszeit für die Wertung 15¹⁵ Uhr festgesetzt. Als um 15¹⁰ Uhr von unserer Maschine noch nichts zu sehen ist, werden unsere Gesichter lang. 15¹¹ Uhr, 15¹² Uhr - nichts!

Alle Konkurrenten sind schon gelandet, die unseren zweiten Platz gefährden könnten. 15¹³, 15¹⁴ Uhr - wir wagen kaum noch in den Himmel zu sehen.

15¹⁵ Uhr, plötzlich taucht in rascher Fahrt eine Maschine auf. In einem riesigen Kurvenslip schwebt sie auf den Landeplatz zu. Wir können es kaum fassen



Die „13“! Ist sie also doch eine „gute 13“ gewesen; denn bei der Gesamtauswertung kommen wir nun endgültig auf den zweiten Platz

Ein zweiter Platz beim traditionellen Rhön-Wettbewerb, an dem zum ersten Male eine Siemens-Segelfliegergruppe teilnahm. Ein schöner Erfolg!



Das Original, Leo Allkämper, ein Mensch der in Fliegerkreisen zwischen Fayence und Aigen so bekannt wurde, dass er im Aerokurier inserieren konnte, „Leo verkauft

seine K6“, war der richtige Mann für die Laudatio.

1959

BLVM und SSGM trennen sich

Am 8. April 1959 wurde im beiderseitigen guten Einvernehmen die Trennung vom BLVM vollzogen.

Der Doppel-Raab IV D-1222 verblieb am Oberwiesenfeld und wurde dort im wesentlichen von Mitgliedern des BLV genutzt. Er hatte unterdessen über 7000 Starts

auf dem Buckel.

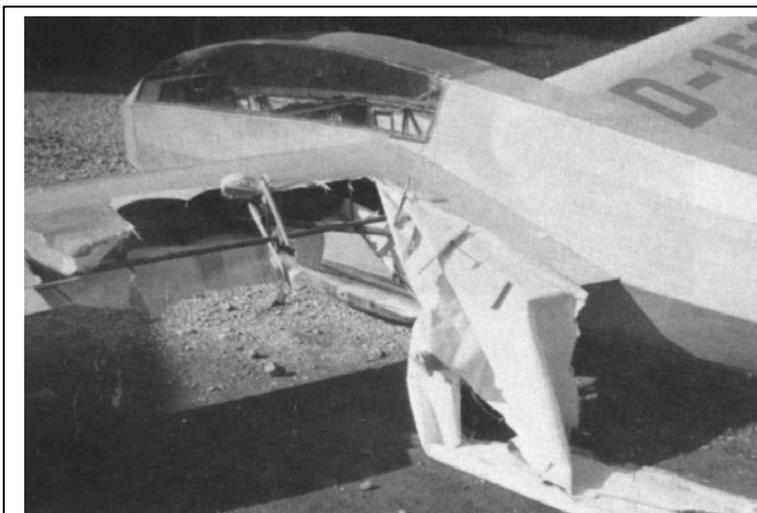
Der L-Spatz D-1414 ist bereits seit 1958 in der Halle am neuen Domizil Unterwössen untergebracht.

Der Bergfalke D-1500 fliegt zeitweise auf dem Oberwiesenfeld und in Unterwössen.

Freundberührung

In Unterwössen wird an jedem möglichen Wochenende fleißig geflogen und hier ereignete sich der erste Unfall der SSGM.

Walter Freter flog mit der D-1500 am Hang in Unterwössen. Ein Schüler der DASSU tauchte unter ihm hindurch, kurvte ein und rasierte ihm mit seiner Flächenspitze die Rippen bis zum Klappenkasten heraus.



Da die Steuerorgane nicht stark in Mitleidenschaft gezogen wurden, konnten beide Piloten sicher landen.

Die Mitglieder der SSGM hatten wieder zusätzliche Arbeit. Zwar wurde der Flügel beim Scheitern wieder aufgebaut, aber die Besspann- und Lackierarbeiten erfolgten in Eigenregie.

Ein nasser Empfang

Der Flugplatz in Unterwössen liegt an der Windseestraße und wenn es die Tiroler Ache will, auch manchmal im wiederentstehenden See.

So auch am 14. Juni 1959

Wir hatten wohl vergessen, das Wiederaufleben unserer Halle in Unterwössen nach ihrem Abbruch in München mit einer Taufe abzuschließen. Die Natur holte das Versäumte nach und verschaffte der Halle und uns nasse Füße.



Flugplatz im Windsee

*Harro Wödl, Schulleiter
und Götz Scherff, Vorstand
der DASSU bei einer
Rundfahrt im Kahn über
ihren Flugplatz.*

*Das Gasthaus Zum
Schmutzigen Löffel*



Strom für den Flugplatz

Eine Flugschule ohne Stromanschluss, nur durch ein ständig brummendes Notstromaggregat mit der allernotwendigsten Energie ausgestattet, kann man sich ja noch vorstellen, aber eine Werkstatt mit stromfressenden Maschinen ohne einen ordent-

lichen Stromanschluss ?

Durch gute Beziehungen bei Siemens wird das Kabelwerk überredet, für die DASSU 1000 m Erdkabel zum Anschluss an das Ortsnetz zu spendieren.

Die Flugplatztaufe

Die Winde stand nicht immer dort wo sie heute steht. Vor der Platzverlängerung wurde sie auf der kleinen Anhöhe, die ca. 100 m östlich des heutigen Standorts liegt, aufgestellt.

Da der Bauer, dem die Wiese dazwischen gehörte, etwas gegen das Befahren seines Grundes hatte, mussten die Seile immer von der Winde bis zum heutigen Windenstandplatz per Hand gezogen werden.

Eine anstrengende Angelegenheit für jeweils zwei Personen, für die man als Anfänger bzw. Platzneuling mindestens zwei Stunden je Flugtag zu opfern hatte. Besonders ins Zeug legen musste man sich, wenn der Windenfahrer die Trommelbremsen, aus welchen Gründen auch immer, etwas anzog.



Ganz ungefährlich war die Tätigkeit auch nicht. Damit die am Fallschirm herunterkommenden Seile die Fallschirmjäger nicht erschlugen, mussten sie einen eigens dafür aufgestellten Fluchtkäfig aufsuchen.

Den kleinen Bach, heute direkt hinter der Winde, überspannte eine Holzbohle, die nicht im rechten Winkel

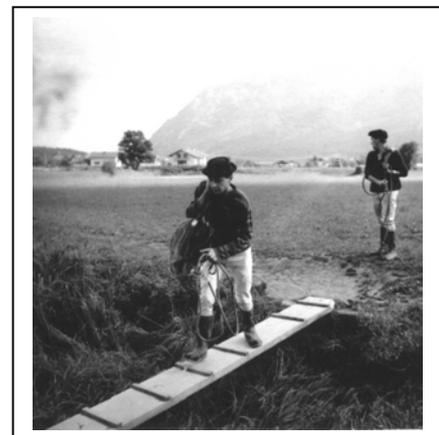
sondern etwas schräg darüber gelegt worden war.

Wurde nun ein Neuling zum Fallschirmjagen abkommandiert, so zog der Windenfahrer die Bremsen soweit an, dass die Seile gerade noch zu ziehen waren.

Beim Überqueren der schmalen Holzbohle wurden dann die Bremsen gelöst und das Opfer landete, meist Kopf voraus, im kühlen Nass.

So wurde der kleine Bach als Taufbecken für die Fallschirmjägerneulinge zweckentfremdet

Klaus Henning
Matthias Nährlich



Das Gasthaus zum Schmutzigen Löffel

Ein Flugplatz ohne Kneipe, undenkbar.

Also entstand westlich des heutigen Hängerplatzes ein flaches Gebäude, in dem die Flieger so manche freie Stunde verbrachten.

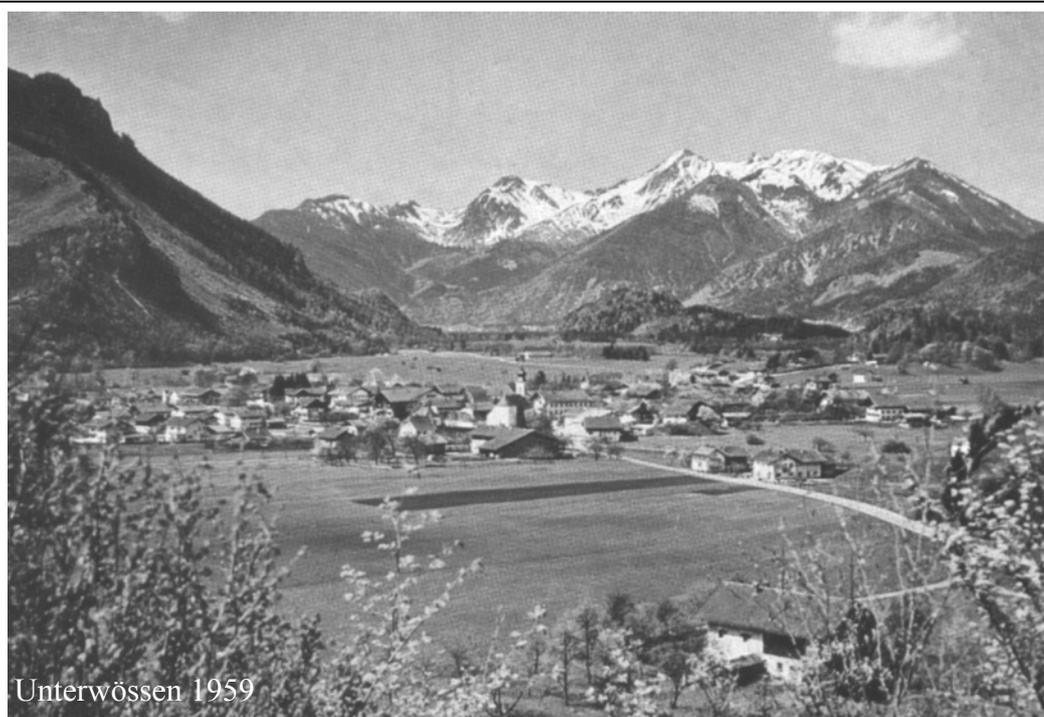
Eines Tages entdeckte einer einen nicht ganz sauberen Löffel und die Wirtschaft hatte ihren Namen, der sich in Fliegerkreisen auch gegen den Widerstand des

Wirtes und seiner späteren Nachfolger hartnäckig behauptete.



Und was gab es 1959 sonst ?

- Der Lufttüchtigkeitsnachweis für das von Walter Freter und Helmut Seitz entwickelte Flugfunksprechgerät wird durch das Luftfahrtbundesamt erteilt.
- Die Werkstatt in unserer Halle bewährt sich.
Ein Mü 13 D Bruch mit Kennzeichen D-1609 wird aufgebaut.
- Geflogen wird nicht nur in Unterwössen. Ein Fliegerlager wird in Zell am See veranstaltet.



Der „Luftballon“ Mü 13d

Es gab Zeiten, da waren Segelflugzeuge sehr rar, zu kaufen gab es noch keine, man besorgte sich Pläne und bastelte einen Schulgleiter, bestenfalls ein Grunau Baby. Bis auf die wenigen Glücklichen, die sofort nach dem Tage X mit einem bestens gepflegten Kranich II oder mit einer Weihe aufwarten konnten. Flugzeuge gab es nun doch wirklich nicht mehr in Deutschland und trotzdem?! Wagte man ganz schüchtern nach der Herkunft zu fragen, bekam man lakonisch kurz die Antwort: gefunden!

Saß da eines Abends ein Clübchen beim Glase Bier beisammen, Segelflieger, Deutsche und einige von der anderen Fakultät, von der damaligen Besatzungsmacht. Die Engländer flogen an ihren freien Sonntagen auf ihrem Fliegerhorst Segelflugzeuge deutscher Herkunft (was sie so im Nachlaß vorgefunden haben). Irgendwo in einer Ecke lag noch der Stahlrohrumpf einer Mü 13 d. Er lag schon lange da – no time, no money –, ja, bis zu dem besagten Abend. Die Flieger wurden sich schnell einig. Gegen ein paar kalte Koteletts und einige Glas Bier wechselte der Rumpf seinen Besitzer. Später, man munkelt bei Nacht, wurde er abgeholt, und nach manchem Tropfen Schweiß und den hinreichend bekannten Sorgen des Werkstattleiters machte eine neue blitzsaubere Mü 13 d ihren ersten Nachkriegsstart. Das ist eine der vielen Vorgeschichten unserer alten (neuen) noch immer eifrig geflogenen Leistungssegelflugzeuge.

Hierzulande pflegt man die Mü 13 d gelegentlich mit Luftballon zu bezeichnen. Ein Segelflugzeug, bestens geeignet für die Ausnutzung schwacher und schwächster Aufwinde. Ich habe mit diesem Flugzeug am Hang gestanden, – jawohl, gestanden, –

Der Weg des Segelfluges ist gekennzeichnet durch Arbeit.
Der entsprechende Lohn aber



1. Start 24.5.59
ist das Fliegen!

DIOLEN
T 55



es ist geschafft

— Pause —





wenn andere Flugzeuge schon längst aus Sicherheitsgründen abgefliegen waren. Mit 45 km/h am Stau fällt man noch nicht herunter. Wunderschöne Flüge in der Abendthermik, hauptsächlich über Wäldern, sind für den passionierten Segelflieger von besonderem Reiz. Der Aufwind ist stetig und meist ohne bockige Nebenerscheinungen. Auch hier bewies die Mü die größere Ausdauer. Ein Flugzeug also, wie man es sich auf Plätzen, die thermisch schlecht sind, eigentlich nicht besser wünschen könnte, zumal es in Deutschland, besonders in den Niederungen, Segelflugplätze gibt, wo es besonders aus dem Windenschlepp heraus schwerfällt, Anschluß zu bekommen.

Gute Flugleistungen bei jeder Art von Aufwind, aber leider nicht ohne Konzessionen. Die Praxis hat gezeigt, daß dieser Typ für Wettbewerbe und Langstreckenflüge, wie sie beispielsweise heute für die Gold-C an der Tagesordnung sind, wenig geeignet erscheint. Er ist sehr langsam und selbst längste Flugzeiten unter Ausnutzung der Abendthermik bei guten Wetterlagen vermögen diesen Nachteil kaum auszugleichen, – schon gar nicht bei Dreiecksflügen. Wenn ich vorhin vom Stehen am Hang sprach, dann hat das seine Berechtigung. Bei geringster Flugeschwindigkeit noch beste Segelfähigkeit, aber keinen Bodengewinn. Meines Wissens nach sind noch einige Exemplare dieser Gattung in Deutschland im Einsatz. Sie werden ihren Besitzern schon viele schöne Flüge eingebracht haben, die sonst vielleicht übliche „Rundfahrten“ geworden wären. Wer noch die Mü 13 d fliegt, sollte sich noch folgende Anregung überlegen. Dieses hier beschriebene Muster wurde mit einer neuen Haube versehen, zwar weniger einer Sicht-



Narro Wödl

verbesserung wegen, als zur Verbesserung der Strömung im mittleren Bereich. Vor allen Dingen im Schnellflug tritt durch die konventionelle Führersitzverkleidung eine starke Verwirbelung an der Oberseite auf. Um diese Verwirbelung weitgehend auszuschalten, wurde eine neue Haube in der üblichen Weise aus Stahlrohr hergestellt, und zwar mit einem glatten Übergang. Der Stahlrohrverband an der Flugzeugschnauze wurde zu diesem Zweck nur geringfügig verändert, indem der Randbogen vor der Haube neu eingeschweißt und etwas höher gezogen wurde. Die Verglasung erfolgte in der üblichen Weise mit Astralon, durch Leichtmetallnieten gehalten. Eine Änderung also, wie sie jede Gruppenwerkstatt vornehmen kann, ohne daß dabei große Kosten entstehen. Eine neue, geblasene Haube aus Plexiglas würde als Einzelanfertigung teuer werden, abgesehen von einer Möglichkeit der Anbringung überhaupt. Durch die neue Form-



gebung der Haube ist die Strömung im mittleren Bereich bedeutend besser geworden und die Flugleistung entsprechend. Wenn ich vorhin von den Flugleistungen sprach, so möchte ich jetzt noch etwas zu den allgemeinen Flugeigenschaften sagen. Die Mü ist sehr eigenwillig. Die Tatsache des negativen Wendemoments tritt heute dank unserer modernen Konstruktionen kaum noch in Erscheinung, jedenfalls kaum noch rein verstandesmäßig erfassbar. Ein Musterbeispiel für diese Reaktion, wenn man vom alten Kranich III absieht, dürfte die Mü 13 d sein. Will man eine Linkskurve einleiten, darf man gewiß sein, daß das Flugzeug zuerst beharrlich nach rechts dreht, um dann doch noch schließlich nach links – wie gewünscht – einzuschwenken. Die groß-

flächigen Querruder bieten bei Betätigung viel Widerstand entgegen der gewünschten Drehrichtung, daher diese wenig angenehme Erscheinung. Meine ersten Thermikflüge vor Jahren enthielten aus diesem Grunde so ziemlich alles, von der Schiebekurve bis zum Slip. Bald kommt man aber hinter ihre Schliche und – die Mü nimmt einem so schnell nichts übel. Sie ist sehr harmlos trotz



Dr. G. Scherff + Prüfer Ing. K. Bilser

Na - sehen sie Herr Dr., gut geprüft ist halb geflogen - aber ihre Lunte haben gut gearbeitet!



Mü 13d mit der aerodynamisch besser gestalteten Kabinenhaube. Deutlich sichtbar die charakteristische Aufhängung des Seitenruders. FOTOS: HEISSMANN, ZWICK.



Und a' Mass bringt Mut u' Kraft nur der Rüdiger, der trinkt Himbeersaft

diesen Unarten, selbst im extrem überzogenen Flugzustand und verlangt trotz dem vermaledeiten negativen Wendemoment keine Superpiloten. Jeder Durchschnittsflieger mit dem nötigen Einfühlungsvermögen kommt nach einigen Gewöhnungsstarts zu der Überzeugung, einen ausgezeichneten Segler gefunden zu haben. Den ziemlich starken Druck auf den Rudern, vor allen Dingen beim Schnellflug, kann man dank des reichlich dimensionierten Steuerknüppels ganz gut überwinden. Der Sitz ist unbequem, vor allem für Flieger, die über 1,80 m groß sind, weil deren Nacken allzuleicht mit der Unterkante des Holms kollidiert. Aber Erfinder-

geist kennt keine Grenzen, außerdem sind Schaumgummipolster nicht schwer zu beschaffen. Die Sicht nach vorn und unten ist gut, zur Seite und nach oben etwas behindert durch die vorstehenden Flügelnasen. Wie alle Typen der Mü-Reihe hat auch die Mü 13 d einen Stahlrohrumpf. Der Flügel ist einholmig, die Nase mit Sperrholz drehsteif beplankt. Als Profil wurde ein eigenes Mü-



Profil von 14% gewählt. Dieses Profil wurde übrigens noch bei verschiedenen anderen Baumustern beibehalten. Bemerkenswert erscheint mir die Leitwerkskonstruktion. Das Seitenruder ist ohne Flosse an einem aus dem Rumpf herausragenden und mit Stoff bespannten Träger aufgehängt. Die Höhenruderflossen sind zweiteilig, das Höhenruder selbst einteilig. Ein Kuriosum, wenn man so will, meistens hängen die Ruder an der Flosse und nicht umgekehrt. Wenn ich hier auf weitere Einzelheiten in der Konstruktion verzichte, dann aus dem Grunde, weil die Mü 13 d laut Auskunft beim Scheibe-Flugzeugbau in Dachau für den Neubau nicht mehr zugelassen ist. Es ging hier in der Hauptsache darum, den Gruppen, die dieses Flugzeug noch fliegen, Anregungen zu geben und dem Nachwuchs einen deutschen Leistungssegler aus früheren Zeiten näher zu bringen, den er vielleicht nur noch vom Hörensagen kennt. Wohl dem, der noch eine Mü 13 d hat. *

HEINZ BROCK

Technische Daten der Mü 13 d

Zelle: Stahlrohrumpf, stoffbespannt, abnehmbare Haube, Bug- und Schwerpunktakupplung.

Flügel: Einholmiger freitragender Flügel mit dreisteifer Sperrholznase, Bremsklappen oben und unten, Mü-Profil 14%.

Leitwerk: Höhenflossen zweiteilig, sperrholzbeplankt,

Höhenruder einteilig, stoffbespannt. Seitenruder stoffbespannt, ausgeglichen, Seitenruderhalterung aus Stahlrohr, aus dem Rumpf übergehend, stoffbespannt. Höhenruder und Seitenruder durch Seile betätigt, Querruder durch Stangen betätigt.

Fahrwerk: Gefederte Kufe, Ballonrad.

Allgemeine Zahlen- und Leistungsangaben

Spannweite	16 m
Flügelfläche	16,8 m ²
Flügelstreckung	15,8
Flächenbelastung	16,1 kg/m ²
Leergewicht	165 kg
Fluggewicht	260 kg
Gleitzahl	~26

Bestes Sinken	0,63 m/sec
Windschlepp	80 km/h
Flugzeugschlepp	100 km/h
Gleitflug bei ruhigem Wetter	160 km/h
Gleitflug bei böigem Wetter	100 km/h

Nicht zugelassen für Wolken- und Kunstflug

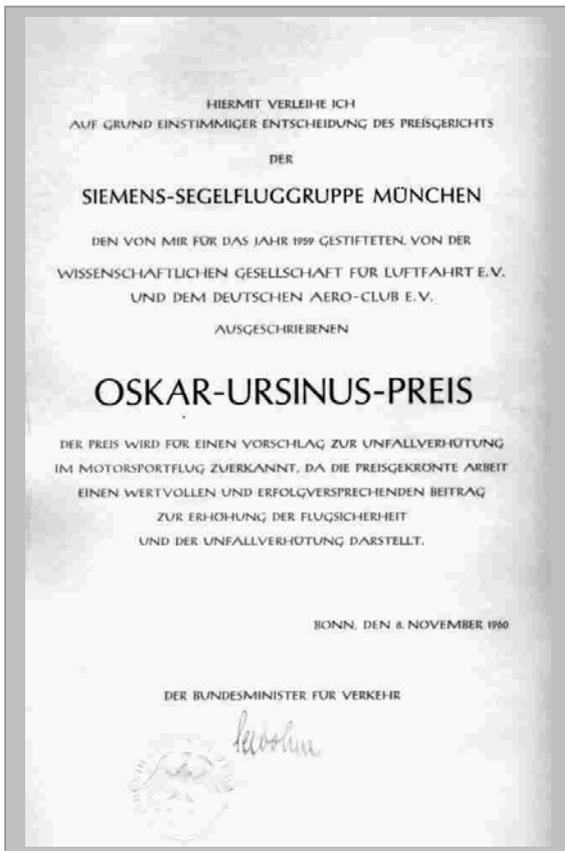
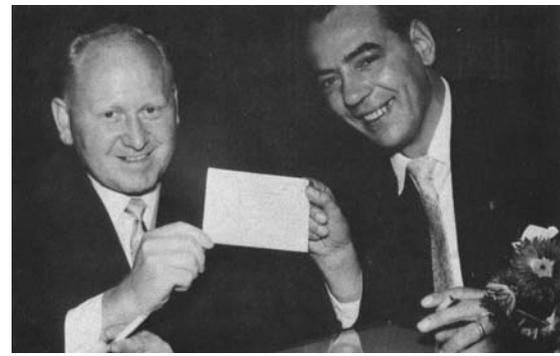
1960

Ein Funkgerät für den Segelflug

Auch auf dem Gebiet technischer Innovationen hat die Gruppe ihren Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit geleistet.

Der Bedarf für ein Sprechfunkgerät „kleinsten Ausmaßes und großer Reichweite“, wie es in einer Ausschreibung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt“ heißt, wurde auch bei den Behörden erkannt. Am 10.12.1953 veröffentlichte die Bundesanstalt für Flugsicherung ein „Vorläufiges Pflichtenheft für UKW-Segelflug-Funkgeräte.“

Walter Freter (Elektronik) und Helmut Seitz (mechanischer Aufbau) begannen 1956 mit der Entwicklung eines entsprechenden Flugfunksprechgerätes für Segelflugzeuge. Gegen Ende 1957 war es dann soweit und die ersten Erprobungen auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld konnten erfolgen. Als Mitarbeiter von Siemens ist man natürlich verpflichtet, auch ein privat entwickeltes



Gerät, das in den eigenen Arbeitsbereich fällt, zuerst der Firma anzubieten. Da aber keine hohen Stückzahlen zu erwarten sind, gibt Siemens das Gerät am 8.4.1959 frei. Nun kann die SSGM es selbst vermarkten.

Vom Walter Dittel Luftfahrtgerätebau Landsberg am Lech wird das Funkgerät übernommen und unter der Bezeichnung SFG 4/59 in Serie hergestellt.

Das Funkgerät mit Zubehör wurde für

DM 1.315,- Bordstation (SFG 4/59)

DM 1.515,- Bodenstation (SFG 4/59)

am Markt angeboten. Als Gegenleistung erhielt die SSGM 9 SFG 4/59

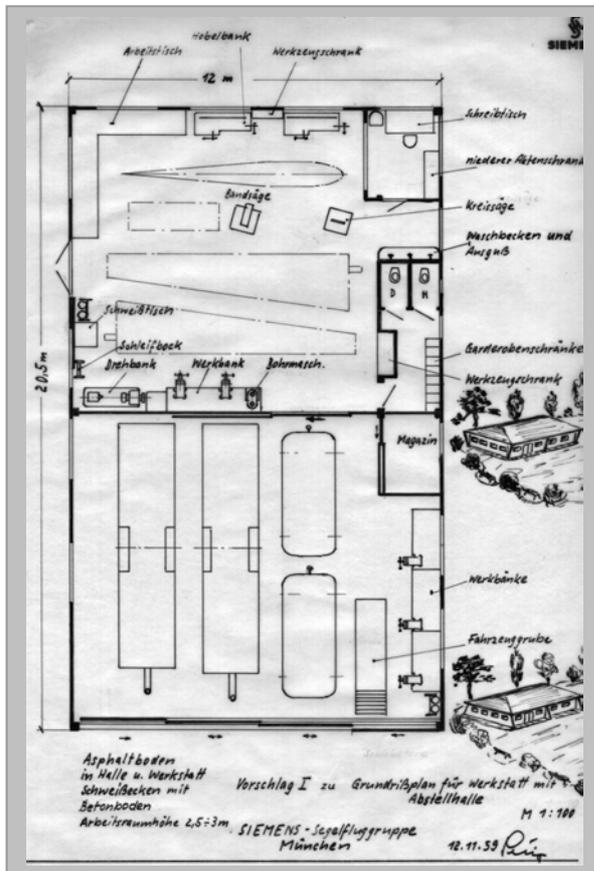
Der Lufttüchtigkeitsnachweis wurde durch das Luftfahrtbundesamt am 19.10.1960 erteilt.

Für die Entwicklung des Flugfunksprechgerätes erhielt die SSGM am 8.11.1960 aus der Hand des damaligen Bundesminister für Verkehr Seebohm den mit DM 5000,- dotierten Oskar-Ursinus-Preis 1959.

Die Ka 8 D-1616

Der L-Spatz (D-1414) und der Bergfalke II (D-1500) reichten für die fliegerischen Ambitionen der Mitglieder nicht mehr aus. Immerhin gab es inzwischen 4 Silber und 1 Gold C im Verein und in Unterwössen wurden 599 Starts mit einer Flugzeit von 334³⁰ Stunden, am Oberwiesenfeld noch 59 Starts mit einer Flugzeit von 10⁴⁵ Stunden absolviert.

Ein zweiter Leistungseinsitzer wurde benötigt. Nachdem die Firma einen Zuschuss von DM 5.300,- beisteuerte, konnte für DM 8.800,- eine neue K8 (D-1616) erworben werden.



Eine große Werkstatt

Im Zuge der Planung des Hermann von Siemens-Sportparks machte die SSGM einen Vorschlag für den Bau einer eigenen Werkstatt. Die Firma stand der Idee positiv gegenüber.

Und so wie auf der Zeichnung sollte die Werkstatt für die SSGM im Hermann von Siemens-Sportpark beschaffen sein.

Da die weiteren Planungen für den Sportpark ausgesetzt wurden, konnte auch die Idealvorstellung der SSGM nicht verwirklicht werden.

Immerhin stellte Siemens der SSGM auf Grund der halben Zusage einige Jahre später Räumlichkeiten für eine Werkstatt in München zur Verfügung.

Und was gab es 1960 sonst ?

- Der Jahresbeitrag beträgt DM 50,--
- Am 26.7.1960 tritt die SSGM dem LVB als Mitglied bei.
- Die SSGM ist im Oktober zur F-Schleppschulung mit dem Bergfalken und dem L-Spatz nochmals auf dem Oberwiesenfeld.
- Für die Werkstatt in Unterwössen wird von der SSGM eine Heizung beschafft.

1961

Die kleine Werkstatt

Es ist doch etwas umständlich, wenn zwei abwechselnd die gleiche Werkstatt benutzen. Zwar lassen sich die Flugzeuge des einen aus dem Raum entfernen wenn der andere ihn benötigt, aber wenn immer wieder Material, das der andere für eine bestimmte Arbeit vorgesehen hat, aufgebraucht ist oder Werkzeug gesucht werden muss, weil der andere es benutzt aber nicht mehr an der üblichen Stelle abgelegt hat, hemmt dies den Arbeitsablauf doch erheblich.

Ein eigener kleiner Raum für Werkzeug und Material musste her! Im September war es soweit und ein Anbau an der Nordseite unserer Halle entstand.



Und was gab es 1961 sonst ?

- Da unser bisheriger 1. Vorsitzender Götz Scherff vollauf mit seiner Tätigkeit als Vorstand der DASSU ausgelastet ist, gibt es bei der SSGM eine neue Zusammensetzung des Vorstandes.

1. Vorstand	Peter Böse
2. Vorstand	Helmut Seitz
Kassenwart	Roland Wirth
Werkstattleiter	Helmut Seitz

- Außer in Unterwössen wird auch bei Ernst Jachtmann in Oberammergau und in Zell am See geflogen.

Unterwössen	725 Starts	575 Stunden
Oberammergau	20 Starts	13 Stunden
Zell am See	10 Starts	15 Stunden

Der L-Spatz D-1414 in Zell am See



DASSU

Die umständliche Verständigung zwischen Winde und Start mittels Winkzeichen ist, die Beziehungen zu einem nachrichtentechnischem Unternehmen vorausgesetzt, nicht ganz zeitgemäß. Also wurden mal

wieder Bittbriefe geschrieben und die DASSU bekam vom Siemens Kabelwerk 2000 m Erdkabel für eine Telefonverbindung.

Ein Storch in Unterwössen

Mit dem Windenstart kann der Hang erreicht werden und wenn dieser gut geht, ist es auch kein Problem, Anschluss an die Thermik zu finden. Da die Thermik in der Gipfelregion zeitlich weit vor dem Hangwind vorhanden ist, wurde der Ruf nach dem Flugzeugschlepp laut. Eine geeignete Schleppmaschine musste her.

Ludwig Karch, der erfahrene Alpenflieger, wollte aus Sicherheitsgründen gerne ein PS starkes Schleppflugzeug haben. Aber auch für die damals zur Verfügung stehenden Flugzeuge Piper, Elster und ähnliches mit ihren Motoren unter 100 PS war kein Geld vorhanden.

Durch Zufall entdeckte Götz Scherff in einer Zeitung, dass die schwedische Luftwaffe dabei sei, ihre im Krieg aus Deutschland bezogenen Fi 156 (Fieseler



Die Österreicher hatten ein Einsehen und Siemens Stockholm bezahlte den Storch. Ludwig Karch als DASSU Vorstand und Karl Sedelmayer als Vertreter der SSGM fuhren schnurstracks nach Schweden und suchten sich auf dem Flugplatz Oxelösund eine Maschine aus. Alle Flugzeuge waren, da sie einige Jahre unbenutzt im Freien gestanden hatten, in einem miserablen Zustand. Auf einem offenen Güterwagen begann die Reise gen Süden. Die Bevölkerung von Marquartstein staunte nicht schlecht, als auf ihrem kleinen Bahnhof (so was gab es damals in Marquartstein noch) der Güterwagen ankam.

Gemeinsam begannen die DASSU und die SSGM unter fachmännischer Aufsicht des Bauprüfers Bilzer die vergammelte Maschine wieder aufzubauen.



Storch) auszumustern und zu verkaufen. Sofort wurde mit Siemens Stockholm Kontakt aufgenommen um zu erfahren, dass die Königliche Flugverwaltung eigentlich alles an die Wiener Fa. Aerocontact verkauft hatte. Sollten die Österreicher eine Maschine abtreten, so würde diese zur Verfügung stehen.

Ein Veteran mit 240 PS Argus V10, einer Startrollstrecke von 50 m, einer Landegeschwindigkeit von 41 km/h, einer Landestrecke von 15 m bei 3m/s Gegenwind mit dem Kennzeichen D-EBGY flog wieder.

1965 gab es dann nochmals eine Großaktion zu Gunsten des Storches. In Frankreich, wo der Storch nach dem Krieg nachgebaut wurde, waren ausgemusterte Metallflächen zu bekommen. Da die Holzflügel, die für wenig Geld mit Hilfe der Augsburger Fa. Bitz wieder instandgesetzt worden waren, nicht ewig halten würden, fuhren Karch und einige SSGM Mitglieder nach Toulouse. Mit viel Mühe wurde ein Flügelpaar auf einen Segelflugtransportanhänger verladen und nach Unterwössen gebracht.

Anfang der siebziger Jahre wurde der Storch durch eine wirtschaftlichere Schleppmaschine abgelöst. Der Storch wurde vernachlässigt und schließlich durch eine Schneelast, die das Dach unter dem der Storch stand eindrückte, schwer beschädigt.



Der Nachwuchs, die Brüder Karch, bei der Wartung des Storchs



Für DM 3000,- wurde der Storch dann von der DASSU nach Ruhpolding verkauft. Fritz Lechner baute ihn wieder auf und

setzte ihn beim Film und auf Flugtagen mit großem Erfolg ein.

1962

Ein Schulflug

8 Schüler hatte die SSGM und dann dies. Bei einem Schulflug mit Norman Dix als Lehrer betätigte der Schüler, obwohl schon in fortgeschrittenem Ausbildungsstand, nach dem Start nicht den Ausklinkknopf für das Schleppseil sondern statt dessen den Notabwurfknopf für die Haube. Bevor diese wegfliegen konnte, erwischte sie Norman und konnte sie festhalten. Da er beide Hände dazu brauchte, musste nun der Schüler die Landung ohne seine Hilfe durchführen. In seiner Aufregung beachtete er nicht, dass die Maschine mit einer querstehenden Haube einen größeren Luftwiderstand und damit ein stärkeres Sinken besitzt und hielt sich an die vorgeschriebene Landeinteilung. Norman, der mit dem Festhalten der Haube vollauf zu tun hatte und zusätzlich durch eine stark blutende Platzwunde am Kopf behindert war, bemerkte dies zu spät und konnte nicht mehr rechtzeitig eingreifen. Das Ergebnis war eine Baumberührung beim Einkurven und somit eine unsanfte Landung im Auwald. Bis auf die Schramme am Kopf von Norman, die ihm die Haube bereits beim versuchten Abwurf verpasst hatte, entstiegen beide Piloten dem doch



sehr ramponierten Flugzeug unversehrt. Da das Ganze an Ostern passierte, war die Saison gelaufen. Der Wiederaufbau des Bergfalken zog sich bis in den Spätherbst hinein, so dass die Schüler hauptsächlich mit Werkstattarbeit beschäftigt waren.

Die SF 26

Drei Flugzeuge für die SSGM waren eindeutig zu wenig. Aber was sollte man tun, wenn das Geld für ein viertes Flugzeug nicht reichte. Da kam einer auf eine glorreiche Idee.

Die DASSU wollte sich eine SF 26 im Rohbau anschaffen und diese den Winter über aufbauen. Durch Reparaturarbeiten war die Werkstattkapazität aber bereits aufgebraucht. Wenn der Aufbau von uns übernommen würde, könnte doch damit die Chartergebühr für den Vogel erarbeitet werden. Ein Jahr eine SF 26 für uns zu haben war kein schlechter Gedanke. Der Vorschlag wurde angenommen. Im Dezember wurde der Rohbau geliefert und pünktlich zur Flugsaison 1963 stand die SF 26 bereit. Dass die DASSU unterdessen aus dem einen Jahr einen Zeitraum von 100 Flugstunden gemacht hatte, verschwieg uns unser Vorstand. Die Arbeitsmoral sollte ja nicht untergraben werden.



*von links
oben*

*Heinrich Fischer, Otto Tuscher,
Karl Werner, Pit Böse*

rechts

*Otto Tuscher, Georg Nierle, Pit Böse,
Hans Limmer, Helmut Seiz,
Hans von Plata, Christian Gad,
Matthias Nährlich (Rückenansicht)*



Dass abgesehen von einigen Erprobungsstarts der Vogel den Mitgliedern nicht zur Verfügung stand, da die vereinbarte Zeit durch die Teilnahme an der Bayerische Segelflug Meisterschaften 1963 schneller aufgebraucht war, ist eine andere Geschichte.

Und was gab es 1962 sonst ?

- Der Jahresbeitrag beträgt DM 50,--
- Die Fluggebühren liegen je nach Arbeitsleistung zwischen DM 0,50/Std. und DM 2,50/Std.
- Der Windenstart kostet DM 3,--
Zum Preisvergleich:
Ein Jungingenieur bei Siemens hatte als Einstellgehalt DM 700,-
- 4250 Arbeitsstunden werden von den 33 aktiven Mitgliedern geleistet. Jede Arbeitsstunde wird mit DM 3,50 bewertet.
- Und etwas geflogen wird bei der SSGM auch:
In Unterwössen sind es 660 Starts und 434 Std.
In Zell am See 20 Starts und 28 Std.
- Einige Piloten wollen ihre F-Schlepp-Berechtigung machen. Da in Unterwössen mit dem Storch geschleppt wird und die Minute DM 1,70 kostet, lädt uns die Bundeswehr-Sportfluggruppe nach Neubiberg ein. Die Schleppberechtigungen werden dort für einen Unkostenbeitrag von DM 1,- je Start absolviert.
- Bei Otto Stumbeck, einem der Vorstände der DASSU und Besitzer des „Gasthof Post“, gibt es ein Fliegeressen für DM 2,50.
- Eine Übernachtung mit Frühstück bei Fr. Bachmann im 5 Bettzimmer (ein Ehe- und drei Einzelbetten) ist für DM 3,50 je Mann zu haben. Meistens schlafen aber 6 Mann in diesem Zimmer. Der 6te Mann benützt dann die Besucherritze des Ehebetts.
- In Unterwössen gab es 406 Übernachtungen von SSGM-Mitgliedern, wobei die Übernachtungen der Familienangehörigen nicht mitgerechnet sind.

1963

10 Jahre SSGM

Die Entwicklung der SSGM in diesen 10 Jahren war recht erfreulich. Zwar ist die Anzahl der aktiven Mitglieder nicht wesentlich angestiegen aber alles andere hatte sich positiv entwickelt.

Von den 36 aktiven Mitgliedern der SSGM sind 13 verheiratet. Das jüngste Mitglied ist 21, das älteste Mitglied 54 Jahre alt.

Der Verein hatte 8 Schüler und 18 Scheininhaber. Von diesen 18 waren neun Silber C Inhaber und einer Gold C Inhaber. Außerdem standen 3 Vereinsmitglieder als Fluglehrer, (Helmut Seitz, Otto Tuscher, Norman Dix) 2 als Fallschirmpacker, 2 als Flugzeugschweißer und 3 als Windenfahrer dem Verein zur Verfügung.

Bayerische Meisterschaften 1963 im Segelflug

In Roth bei Nürnberg fand Anfang Juni die Bayerische Meisterschaft statt. Da einerseits der Leistungsflug in der SSGM gefördert werden sollte und mehrere Mitglieder Ambitionen auf die Teilnahme an dieser Meisterschaft hatten, andererseits der dafür nötige Maschinenpark nicht vorhanden war, wurde beschlossen, die im Winter für die DASSU gebaute SF 26 einzusetzen. Dass damit die 100 Stunden,

die der Vogel der SSGM zur Verfügung stand fast aufgebraucht wurden und somit das Flugzeug für die anderen Vereinsmitglieder nicht mehr einsetzbar war, wurde übersehen.

An der Meisterschaft nahmen teil:

Norman Dix, mit seinem privaten L-Spatz, Helmut Seitz mit der SF 26 und Klaus Weisser mit L-Spatz D-1414.

Begeisterung macht blind

Das Warten bei der Bayerische Meisterschaft hatte ein Ende. „Rückholer D-1414 habe den Wendepunkt umrundet“ tönte die Stimme von Klaus Weisser aus dem Lautsprecher. „Wo ist denn jetzt der Flugplatz? Werner (sein Rückholer), nimm doch eine Lampe und leuchte in meine Richtung.“ In seiner Begeisterung wird von Werner die Bitte sofort erfüllt. „Leuchtest du in meine Richtung?“ tönt es nach kurzen wieder aus dem Lautsprecher und nachdem dies bestätigt wird, kommt ein „ Ich sehe dich, jetzt finde ich den Platz, die 120 km schaffe ich in ca. 2 Stunden.“

Erst als der hilfsbereite Rückholer die feixenden Gesichter um sich, die ja alle den Dialog über Funk mitverfolgt hatten, wahrnimmt, wird ihm bewusst, dass der Schein einer Taschenlampe in 120 km Entfernung und das bei Tageslicht schwerlich zu erkennen ist.

Und was gab es 1963 sonst ?

Die SSGM besitzt nach 10 jährigem Bestehen:

1 Bergfalke II/55	D-1500 und Hänger
1 L-Spatz 55	D-1414 und Hänger
1 K 8	D-1616 und Hänger
1 VW Bus mit 160.000 km	
1 Halle mit Werkstatt in Unterwössen	

Die Vermögenswerte belaufen sich auf	
3 Segelflugzeuge	DM 17.000,--
Zubehör	DM 8.000,--
2 Fallschirme	DM 1.200,--
3 Transporthänger	DM 2.100,--
Werkstatt + Inventar	DM 4.000,--
Halle	DM 20.000,--
	<hr/>
	DM 52.300,--

Eine Unterkunft

In Unterwössen wurde es immer deutlicher, dass die SSGM für ihre Mitglieder eine feste Übernachtungsmöglichkeit brauchte. Der Fremdenverkehr im Ort nahm ständig zu. Es war auch verständlich, dass die Vermieter ihre Zimmer lieber für eine ganze Woche vermieteten als nur für ein Wochenende. Zwar hatten wir noch keine Probleme, aber für die Zukunft musste eine Lösung gefunden werden.

Von der Siemens-Grundstücksgesellschaft wurde eine geeignete Baracke, die im Hermann von Siemens-Park stand, der SSGM zugesprochen. Durch unglückliche Umstände wurde sie gleichzeitig über Ernst von Siemens, der von den vorausgegangenen Abmachungen nichts wusste, einer Jugendgruppe zugesichert.

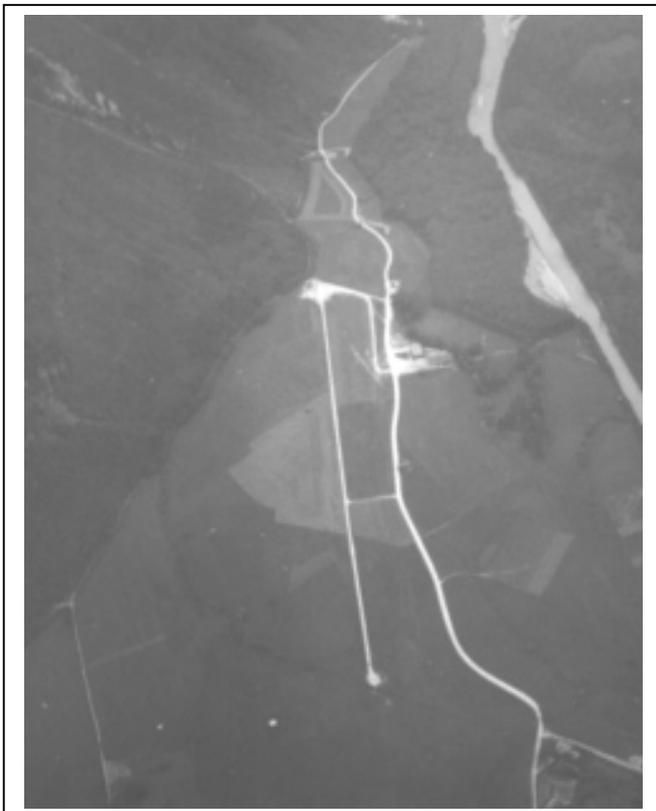
Obleich gewisse Aussichten vorhanden waren, dass Ernst von Siemens seine Entscheidung zu Gunsten der SSGM rückgängig gemacht hätte, wurde beschlossen, die Angelegenheit ruhen zu lassen.



Die DASSU hatte andere Probleme. Der Flugplatz war zu klein und musste verlängert werden. Außerdem hatte sich der Flugzeugpark vergrößert, so dass die DASSU dringend eine neue Halle benötigte. Diese Halle sollte im Zuge der geplanten Platzverweiterung erstellt werden. Da durch ein derartiges Bauvorhaben die Möglichkeit bestand, an deren Westseite einen Anbau für die Mitglieder der SSGM zu errichten, wurde dieser Gedanke bevorzugt.

Die Überlegungen der SSGM gingen dahin, dass durch den Verzicht auf die Baracke es sicher möglich sein würde, bei den mit Hochbau befassten Stellen des Hauses Siemens einigen guten Willen für dieses Hallenprojekt zu mobilisieren. Unter Mithilfe dieser Stellen müsste es möglich sein, das Hallenbauprojekt der DASSU, dessen Aufwand ohne Grunderwerb immerhin auf DM 250.000,- bis DM 300.000,- geschätzt wurde, rationeller als geplant zu realisieren.

Auch die SSGM errechnete sich daraus Vorteile bei der Materialbeschaffung und der Logistik für den Bau der eigenen Unterkunft.



Strafe muss sein

Wenn der Funke zwischen zwei Menschen überspringt, kann dies manchmal beachtliche Folgen haben. Geht der Funke aber nur von einem aus, so kann das den Erfahrungsschatz des Betroffenen, gewisse Umstände vorausgesetzt, erheblich bereichern.



Die aktive Fliegerei in unserem Verein war nicht immer eine reine Männerdomäne. Auch einige recht ansehnliche Exemplare des weiblichen Geschlechts fühlten sich hinter dem Steuerknüppel recht wohl. Eine davon war Centa Rieder.

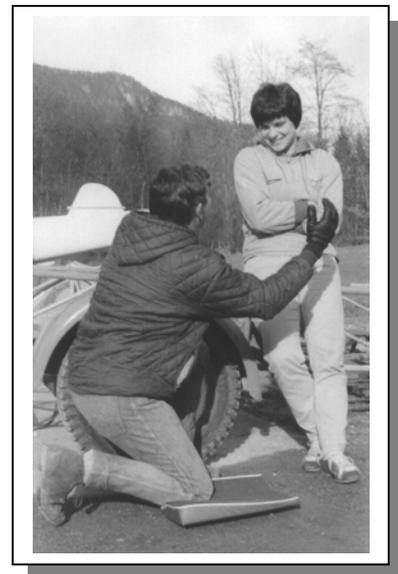
1963 gab es am Platz auch einen jungen Mann, Hubert hieß er, der bei der DASSU schulte und vor allem durch seine Faulheit auffiel. Alles außer Fliegen war ihm zuwider und wenn es irgendwie ging, so drückte er sich vor solch unangenehmen Dingen wie Flugzeuge zurückschieben, Fallschirme jagen, Aus- und Einräumen usw.. Dass so einer bei seinen Kameraden sehr beliebt war, kann man sich gut vorstellen.

Besagter Hubert hatte nun ein Auge auf unsere Centa geworfen. Diese wollte aber von einem derart unkameradschaftlichen Typen nichts wissen und ließ ihn links liegen. Eine so milde Strafe war uns aber für den guten Hubert zu wenig und eine gute Idee hatten wir auch. Unser Freund wurde zu einem Gewaltmarsch verdonnert. Da unsere Centa aus humanen Gründen bestimmt nicht bereit war bei diesem Anschlag mitzuspielen, musste ein anderes weibliches Wesen her.

Es bedurfte einiger Überredungskunst bis sich Gudrun Braumandel, ein weiteres Mitglied unserer Frauenquote, bereit erklärte, ihre Handschrift für einen Brief an den lieben Hubert zur Verfügung zu stellen..

In diesem Brief entschuldigte sich Centa wegen ihrer abweisenden Haltung mit der Begründung „dass es ja die anderen nicht unbedingt zu wissen bräuchten“ und bestellte ihn für diesen Abend um 8 Uhr zum Klobenstein. Wissenswert ist, dass das Gasthaus Klobenstein an diesem Tag seinen Ruhetag hatte und dass es zur damaligen Zeit noch keine ausgebaute Straße sondern nur einen Feldweg dorthin gab. Besonders schlimm war dies für unseren liebeshungrigen Hubert, da er, wie die meisten von uns, über keinen fahrbaren Untersatz verfügte und deshalb den Weg zu Fuß zurücklegen musste. Gespannt warteten wir gegen Ende des Flugbetriebs darauf, ob sich unser lieber Hubert still und heimlich davonmachen oder ob er doch beim Einräumen der Flugzeuge helfen und die für diesen Abend angesetzte Grillfeier vorziehen würde. Ab 6 Uhr wurde unser Hubert nervös und eine viertel Stunde später war er verschwunden. Es wurde ja auch Zeit, denn unter 1 ½ Stunden war die schlechte Wegstrecke kaum zu bewältigen.

Als er so gegen 11 Uhr müde und abgekämpft wieder auftauchte und unsere grinsenden Gesichter sah, wusste er, dass wir über sein missglücktes Rendezvous Bescheid wussten. Zu allem Überfluss und zu unserem größten Bedauern war auch das Grillfleisch vertilgt und das Bierfass leer. Leid tat uns nur unsere Centa, die sich die bösen Blicke, die ihr der liebe Hubert an diesem Abend zuwarf, beim besten Willen nicht erklären konnte.



Die Umgestaltung des Platzes

Zwei Aufgaben standen bei der DASSU an:

1. Die Platzverweiterung
2. Der Neubau einer Halle

Die Platzverweiterung wurde durch ein geplantes Bauvorhaben der Straßenbaubehörde begünstigt.

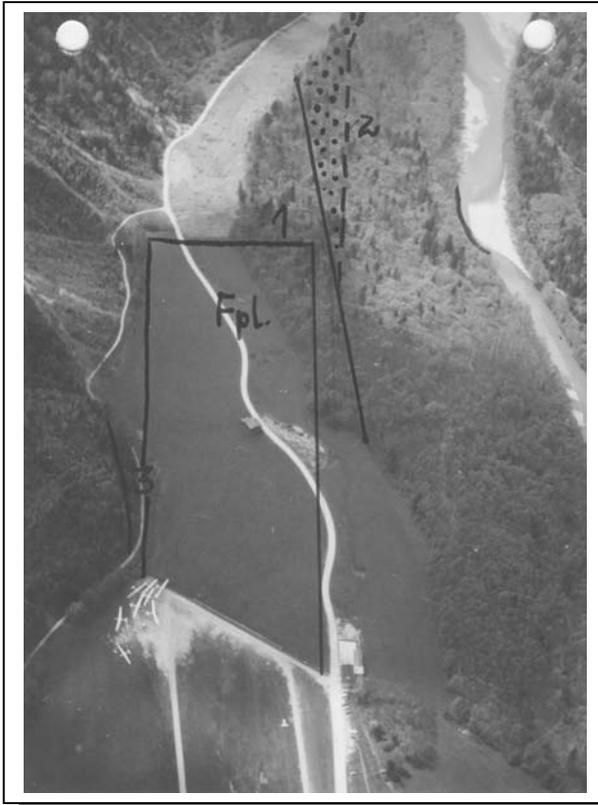
Die Bundesstrasse 305 von Prien nach Reit im Winkel geht mitten durch Unterwössen. Zu Beginn der Motorisierung in den 50er Jahren brachte dies Teile der Bevölkerung auf die Barrikaden. Es wurde also eine Umgehungsstraße für Marquartstein und Unterwössen geplant, die nach der Trassierung durch die Straßenbaubehörde das DASSU-Gelände in seinem ortsnächsten, östlichen Teil tangieren und um ein Geringes verkürzen würde. Gegenüber der Behörde konnte also ein plausibler Grund für eine Verlängerung des Platzes nach Westen genannt werden. Der dadurch der DASSU entstehende Schaden musste natürlich erstattet werden. Nach einigem Hin und Her einigte man sich auf eine Entschädigungssumme von DM 180.000,- unter der Voraussetzung, dass gegen diese Trassierung kein Einspruch erhoben wurde.

Bei der Platzverweiterung waren viele Probleme zu bewältigen, die den Vorständen Karch und Scherff einige schlaflose Nächte bereiteten.

Problem Nr. 1 waren die Grundstücke.

Die im Westen, der einzigen Verlängerungsmöglichkeit, benötigten 50.000 m² konnten für DM 3,50 /m² erworben werden.

Damit das Fluggelände ein vernünftiges Rechteck werden würde und im Startbereich auch die neue Halle platziert werden konnte, fehlte noch ein Stück, das dem Staatsforst gehörte. Da Staatsforst nicht so ohne weiteres verkauft werden darf, muss-



te ein Tauschgrundstück gesucht werden. Mit Hilfe von Frau Kösting und der Gemeinde wurde eine an der Ache gelegene Wildwiese zum Tausch erworben.

Problem Nr. 2 war die Aufbereitung des Platzes.

Das erworbene Gelände zeichnete sich durch Baumbestand, Unebenheiten, zahlreiche alte bis zu 2 Meter tiefe Runsen des alten Achebettes und allerhand sonstige, einem Fluggelände wenig zuträgliche Besonderheiten aus. So musste ein alter, hundertjähriger Stadel, der in der alten Anflugschneise stand, gesondert bezahlt und entsorgt werden. Einige Balken aus diesem Stadel zieren heute noch unseren Aufenthaltsraum in der Unterkunft.

Erdarbeiten schon im kleinen Umfang kosten eine Menge. In der hier angedachten Größenordnung war eine reguläre Finanzierung nicht möglich.

Da kam der DASSU Kurt Bilzer (1. Ehrenmitglied der SSGM) zu Hilfe, ein Mann dessen Verdienste um Unterwössen auch in anderen Richtungen von hervorstechender Vorbildlichkeit waren. Bilzer war seit langem der für die DASSU und die SSGM verantwortliche Bauprüfer. Er arbeitete im Fliegerhorst Erding als Prüfer und kannte



Feuerrohr, den damaligen Kommandeur des Fliegerparkregiments 1, der selbst Segelflieger war.

Das Fliegerparkregiment 1 hatte Truppenteile, die mit schwerem Gerät für Erdarbeiten umgehen konnten. Nach einer Besichtigung des Unterwössener Geländes entschied Feuerrohr, dass seine Mannen als sinnvolle Übung hier einen Behelfsflugplatz anlegen sollten.

Das Material für die Umgestaltung des Platzes kam aus der Ache. Dort gab es eine große Kiesbank, die sowieso im Zuge der Hochwasserregulierung verkleinert werden musste. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein war sehr erfreut über das Angebot eines kostenlosen Abtransportes des überschüssigen Materials.

Nur wie auf die am Nordufer der Ache liegende Kiesbank herankommen.

Eine Brücke musste her; aber wer baut einer armen Segelflugschule eine Brücke?

Major Dieckmann mit seinem Pionierbatalion 8 aus Degerndorf am Inn konnte für diese Aufgabe gewonnen werden. Seine Pioniere bauten die Bärwolf-Brücke über die Ache.

Als dann noch Hauptmann Schnessing-Schneeberg vom Lufttransportgeschwader 61 in Neubiberg mit seinen Transportfahrzeugen so ziemlich alles mittels Fahrschule transportierte, konnte das Unternehmen nicht mehr schiefe gehen.

Am Platz herrschte ein lustiges Lagerleben. Die Zelte der Bundeswehr wurden mit

Zelten der SSGM und durch Zelte von Gästen der DASSU ergänzt. Fast jeden Abend wurde etwas gefeiert. Besonders die Abende mit Bier und gegrilltem Ferkel waren recht lang, was der Arbeitsleistung am nächsten Tage aber keinen Abbruch tat. Nur einmal hatten wir uns verrechnet. Eine Sau mit 1,2 Zentnern an einem eigens dafür angefertigten Spieß wollte einfach nicht in der errechneten Zeit fertig werden. Nachdem auch noch ein Gewitter im Anzug war, meinten einige, dass Fleisch nicht unbedingt durchgebraten sein müsste. Der Genuss des halbprohen Schweinefleisches führte dazu, dass in den nächsten Tagen der Anblick von Fleisch bei einigen ein



komisches Gefühl in der Magengegend hervorrief und deshalb die abendliche Fressorgie für einige Zeit ausfiel

Bis auf eine Überschwemmung, die aber die Bundeswehr nicht stoppen konnte,



spielte das Wetter ausnahmsweise auch mit, so dass die Aktion nach 6 Wochen beendet werden konnte.

Der Neubau einer Halle

Parallel zu den Erdarbeiten hatte ein Architekt aus Reutlingen, der als Flugschüler Gefallen an der DASSU gefunden hatte, einen Plan für eine Halle entworfen. Diese sollte auf der Nordseite des Fluggeländes und in der Höhe des Starts entstehen.

Auch hierfür war vom benötigten Geld, immerhin ca. DM 300.000,- wenn der als Auftrag an eine Firma vergeben würde, weit und breit nichts zu sehen. Der Vorstand der DASSU musste tief in die Trickkiste greifen, um hierfür eine Lösung zu finden. Alle denkbaren Bezuschussungsmöglichkeiten wurden genutzt und jegliche Möglichkeit von Eigenleistung ausgeschöpft.

Der Bau der SSGM Unterkunft

Kaum standen die ersten Pfeiler für die neue Halle, begann auch der Aufbau der Unterkunft.

Karl Dahm, ein Schwager von Götz Scherff und ehemaliger Segelflieger, half beim Aufbau der Halle mit seiner Firma tatkräftig mit. Auch die SSGM unterstützte er und war immer als williger, kostenloser Ansprechpartner und Helfer zur Stelle. Unter seiner Anleitung wurden nach dem Motto „beim Arbeiten lernen“ aus den vorwiegend elektronisch vorgepolteten Mitgliedern Maurer, Eisenbieger, Betonarbeiter, Fliesenleger usw.

Fundament und Wände der Unterkunft waren bald fertig und dank der fachlichen



Auch die Mitglieder der SSGM wurden als freiwillige Helfer herangezogen. So wurde vor allem am Anbau der Schule tüchtig mit angepackt.



Aufsicht fiel ihre Ausführung auch ganz passabel aus. Als nächstes mußte die Decke in Angriff genommen werden. Die Verschalung und Armierung war noch die leichtere Arbeit. Aber wie sollte man die Betondecke ohne die Verwendung eines teuren Krans gießen? Wie zu Großvaters Zeiten wurde eine schräge Rampe aufs Dach gebaut. 5 kleine Betonmischer lieferten das Material, das dann in Schubkarren über die Rampe auf das Dach transportiert wurde. Nach dieser Aktion hatten alle Beteiligten eine Vorstellung davon, welch kräftezehrende Arbeit das Maurerhandwerk früher war. Im Herbst 1964 stand der Rohbau.



Und was gab es 1964 sonst ?

- Der Bergfalke II D-1500 wird beim Föhnfliegen in Zell am See bei der Landung beschädigt. Nach dem Wiederaufbau wird er am 1.11.1964 an die DASSU verkauft.
- Der Bergfalke III D-1441 wird im Rohbau erworben und fertiggestellt.
- Als dritter Einsitzer neben L-Spatz 55 D-1414 und Ka 8 D-1616 werden am 4.3. 1964 50% des Spatzen D-1620 von Norman Dix für DM 2000,- erworben. Um dies zu finanzieren, gibt es die erste Umlage von DM 50,- im Verein. Dies ist nötig, da Siemens spart und die Zuschüsse spärlicher fließen. Außerdem ist die Finanzlage des Vereins durch den Bruch der D-1500 angespannt.
- Der Spatz-Bruch D-1620 von Norman Dix wird mit Hänger für DM 1000,- an die Luftsportvereinigung Weissenhorn e.V. verkauft. Die SSGM verzichtet zugunsten der Witwe von Norman Dix auf ihren Anteil.

Während des Alpensegelflugwettbewerbs zum 10-jährigen Bestehen der DASSU verunglückt Norman Dix am 7. 6. bei einer Außenlandung in Kössen tödlich.

F-Schleppbetrieb

Zwei Anwohner hatten gute Beziehungen zu Behörden und ihnen war der F-Schleppbetrieb, gegen den sie schon einige Zeit versuchen Mitstreiter zu finden, ein Dorn im Auge.

Im Sommer 1964 ist es soweit und die DASSU erhält einen Brief, indem die Regierung von Oberbayern für die Alpensegelflugschule Unterwössen jede Art von Motorflugbetrieb durch eine Entschließung vom 26.8.1964 verbietet.. Die Regierung

von Oberbayern beruft sich dabei auf das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und bringt Argumente vor, die den tatsächlichen Gegebenheiten widersprechen.

Gegen diese behördliche Verfügung wird seitens des DASSU-Vorstandes Karch und Scherff massiv vorgegangen.

Der F-Schleppbetrieb kann wieder aufgenommen werden aber die Startzahl wird auf 300 im Jahr beschränkt.



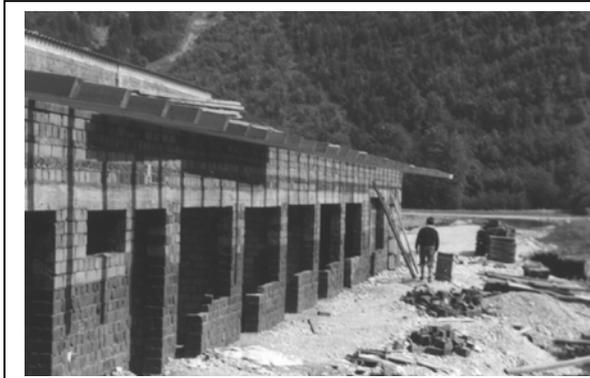
1965

Ein Arbeitsjahr

War die Fliegerei 1964 durch den Bau der Unterkunft schon stark eingeschränkt, so sollte das Jahr 1965 ein fast reines Arbeitsjahr werden. Jedes Wochenende war für die Arbeit verplant, so dass nur zwischendurch schnell einmal ein Flug von kurzer Dauer möglich war.

Einen Vorteil hatte dies natürlich. Der Bau der Unterkunft ging zügig voran, so dass bald schon Richtfest gefeiert wurde.

Als nächstes wurde das Dach mit Eternit-



platten eingedeckt, so dass der Bau austrocknen konnte.

Kaum war unsere Unterkunft soweit fertiggestellt, dass wir darin notdürftig übernachten konnten, ging die Arbeit verstärkt am Schulanbau weiter. Wir waren ja unterdessen Spezialisten am Bau und wurden von denen, die an der Schule dem Fliegen nachgingen, spöttisch als Siemens Bauunion bezeichnet.

Zwischen Juni 1964 bis November 1965 leisteten die SSGM Mitglieder an den Wochenenden unentgeltlich 1303 Arbeitsstunden für die DASSU.

Zweimal Dachdecken

Nach geleisteter Arbeit saßen alle rechtschaffen müde und zufrieden mit einem Bier in der Hand am Waldesrand und bestaunten ihr Werk.

Plötzlich krachte es einige Male und es regnete faustgroße Holzstücke. Was war passiert?

Beim Roden des Auwaldes widersetzten sich einige große Baumstümpfe den eingesetzten Maschinen. Die Pioniere waren der Meinung,

dass man diesen widerborstigen Gesellen besser mit Sprengstoff zu Leibe gehen sollte als sich mit ihnen weiter abzumühen, vom Spaß an der Sache einmal ganz abgesehen.

Anscheinend hatten die Pioniere nicht an alles gedacht. Die Baumstümpfe waren zwar eliminiert, aber die SSGM durfte ihr gerade fertiges Dach ein zweites Mal decken. Die Eternitplatten hatten den herumfliegenden Holzgeschossen wenig Widerstand entgegengesetzt und sahen aus wie ein Schweizer Käse



Eine Arbeitsverweigerung

Wie schon in der bisherigen Flugsaison schufteten wir dieses Wochenende wieder an unserer Unterkunft und das bei bestem Flugwetter. Unterdessen ist es schon Ende Juni geworden und ich habe gerade mal 8 ½ Flugstunden im Flugbuch. Am schlechten Wetter lag es sicherlich nicht. Der Grund ist unserer Unterkunft, die langsam Gestalt annimmt. Über 200 Arbeitsstunden stehen in dieser Saison schon in meinem Arbeitsbuch und bei 80% der restlichen Mitglieder ist es ähnlich. Von den anderen Vereinen und von der DASSU werden wir bereits spöttisch als Siemens Bauunion bezeichnet.

Unser Schorsch Nierle wollte dieses Wochenende unbedingt wieder einmal seinen Allerwertesten in die Luft bringen und tat seinen Wunsch bereits bei der Ankunft in Unterwössen kund. Von unserem Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter Helmut Seitz wurde er zunächst unter Vorbehalt auf Sonntag und am Sonntagmorgen wiederum unter Vorbehalt auf Sonntagnachmittag vertröstet. Mehr wie ein bis zwei Flugstunden am Wochenende war für die arbeitenden Mitglieder nicht drin. Und dass man die meisten Wochenenden ohne einen Start nach Hause fuhr, daran hatte man sich, wenn auch Zähne knirschend, bereits gewöhnt.

Es ist Sonntag-Nachmittag und wir sind gerade dabei, das Dach mit Eternityplatten einzudecken, als unser Spatz einschwebt.

Das, was unser Schorsch des öfteren praktizierte, nämlich die abgesprochene Flugzeit gewaltig zu überziehen, passiert heute unserem Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter. Aus seinem geplanten zweistündigen Flug wurden mehr als vier Stunden. Das Wetter war wohl gar zu verlockend und er hätte zu gerne seine ersten 500 km geflogen. Doch die ersten Anzeichen zur Überentwicklung und hoffentlich auch ein schlechtes Gewissen veranlaßten



ihn dann doch, den Flug abubrechen und zum Arbeiten zu uns zu kommen.

Als nun der Wunsch zu fliegen vom Schorsch nochmals geäußert wurde, war die Antwort vom Helmut: „Nach diesem heißen Tag bist du doch bestimmt viel zu müde zum Fliegen.“ Die Antwort darauf war: „Ja, Helmut, du hast Recht, ich bin viel zu müde zum Arbeiten.“ Dabei öffneten sich seine Hände, das Werkzeug polterte zu Boden und unser Schorsch ward die nächsten 4 Wochen nicht mehr gesehen.

Unmut über das unausgewogene Verhältnis zwischen Fliegen und Arbeit machte sich von da ab breit, aber die Einsicht, dass die Unterkunft bezugsfertig werden musste, gewann bei den meisten doch immer wieder die Oberhand. Im nachhinein muss man unseren Helmut zugestehen, dass seine Arbeitsstunden die unsrigen bestimmt noch übertrafen und dass ohne seine Initiative und Einsatzfreudigkeit unsere Unterkunft vermutlich nicht gebaut worden wäre.

Und dann dies!

Im Oktober 1965 begann der Ärger, der sich über Jahre hinziehen sollte.

Ärger - LVB und SSGM - Kapitel I

Den LVB-Präsidenten Erwin Lauerbach, Staatssekretär im Bayerischen Kultusministerium, stört es, dass die SSGM auf dem Gelände der DASSU eine eigene Halle und eine Unterkunft gebaut hatte. Die SSGM müsste nach seiner Auffassung, damit auf die DASSU Einfluss ausüben können, zumal die hinter ihr stehende Firma zwei Stimmen in der Mitgliederversammlung besaß. Er vertrat wider besserem Wissen auch die Meinung, dass die SSGM sich an den Zuschüssen des Wirtschaftsministeriums für die DASSU bereichere und mit diesen Mitteln ihre Unterkunft gebaut habe. Hinzu kam noch, dass der geschäftsführende Vorstand der DASSU Dr. Dr. Götz Scherff ein Siemens Mann war, der sich gegen seine unsachgemäße Einflussnahme wehrte.

In einem mehrseitigen Schreiben drückte der 1. Vorstand der DASSU, Ludwig Karch, ihm sein Befremden über seine Einstellung aus und zählte die Verdienste von Siemens und der SSGM auf.

Es half alles nichts, Lauerbach tat trotzdem alles, um die Atmosphäre an der DASSU zu vergiften und eventuelle Hindernisse für seine Machterweiterung auszuschalten.

Zu diesem Zeitpunkt wurde auf Grund von Unstimmigkeiten zwischen dem DASSU-Vorstand und dem damaligen Schulleiter Heinzel dessen ausgelaufener Arbeitsvertrag nicht verlängert. Der entlassene Schulleiter begab sich zum LVB-Präsidenten und behauptete, dass der DASSU-Vorstand den Bau der Halle zum Teil durch Schwarzarbeiter ausführen ließ, sich am Baugeld der Schule bereicherte und im übrigen aus der DASSU eine Siemens-Schule machen wolle.

Beim LVB-Präsidenten fielen die Anschuldigungen auf fruchtbaren Boden. Er erstattete Anzeige wegen Betrugs und Schwarzarbeit gegen den DASSU-Vorstand und gegen die Fa. Dahm. (Das Verfahren wurde nach 2 Jahren vom Amtsgericht Traunstein in beiden Fällen wegen seiner Bedeutungslosigkeit eingestellt.)

Lauerbach berief für den 18.11.1965 eine außerordentliche Mitgliederversammlung ein, wobei er folgende Behauptungen aufstellte:

- Die Geschäftsführung der Schule wäre korrupt.
- Die Vorstände hätten sich am Vereinsvermögen bereichert.
- Die staatlichen Zuschussmittel wären für private Zwecke u.a. des Hauses Siemens verwendet worden.
- Die Vorstände hätten Spesenrechnungen getätigt, die den tatsächlichen Gegebenheiten nicht entsprachen.

Er erklärte, dass er einen Bericht des Finanzamts besitze, in dem die Geschäftsführung des DASSU-Vorstands beanstandet werde. Das Finanzamt hatte unterdessen eine Betriebsprüfung durchgeführt.

Lauerbach forderte die Mitglieder auf, über das Ausscheiden des Vorstands abzustimmen und brachte zum Ausdruck, dass unter seiner Führung die Probleme aus der Welt zu schaffen wären.

Dieses Ansinnen wurde von den Mitgliedern abgelehnt. Die von Lauerbach erhobenen Vorwürfe wurden überprüft und erwiesen sich alle als haltlos und unwahr.

In einer Schlussbesprechung mit dem Finanzamt am 2.12.1965 konnten ebenfalls alle Beanstandungen restlos geklärt werden, was Herrn Lauerbach aber nicht daran hinderte, weiter gegen den DASSU-Vorstand und gegen die SSGM zu agieren.

Das Verhalten des LVB-Präsidenten veranlasste Ludwig Karch zu einem mehrseitigen Brief, in dem er seine Verwunderung über dessen Verhalten zum Ausdruck brachte und der in Auszügen hier wiedergegeben wird.

Mit großem Erstaunen habe ich Ihre Ausführungen und Auffassungen zum Thema "Siemens-Segelfluggruppe München" anlässlich der Besprechung vom 13. Oktober 1965 zur Kenntnis genommen. Hierdurch veranlaßt, habe ich mir deshalb in den letzten Tagen die Frage vorgelegt, inwieweit das Vorhandensein dieser Gruppe für die Schule nützlich oder wie behauptet wird störend sei. Ich fühle mich irgendwie verpflichtet, Ihnen dazu noch einmal etwas zu sagen, da meine eigene Arbeit auf das stärkste von diesem "Problem" berührt wird. Das war mir wohl bekannt, nicht aber in seinem ganzen Umfang bewußt.

Abgesehen davon, daß es die Firma Siemens war, die wohl als einzige angesprochene Firma 1954 mit einem als nahhaft anzusehenden Betrag von DM 10.000,-- die Startbemühungen der Gründer unterstützte, war es für mich 1957 als ich bedrängt wurde mich für eine Mitarbeit an der Schule zur Verfügung zu stellen maßgebend zu wissen, daß ein engerer Kontakt zu den Herren dieser Firma im Kommen war und auch dort Neigung bestand, am Aufbau in Unterwössen aktiv mit zu arbeiten und mich für den Fall der Übernahme einer Funktion zu unterstützen. Es gelang damals überdies Herrn Dr. Scherff zu gewinnen, seine Aktivität von dem schon damals unstrittenen Oberwiesenfeld und dem Vorsitz der firmeneigenen Segelfluggruppe abzulenken und für eine der fliegerischen Allgemeinheit dienende Sache, nämlich Unterwössen, einzuspannen

Es ist von Ihnen beanstandet worden, daß für die Siemens-Segelfluggruppe "Unterkünfte" gebaut werden, und dies dazu noch auf "unserem Grund", wobei ich annehme daß Sie damit den Grund des LVB meinen. Dazu möchte ich als 1. Vorsitzender der Schule folgendes feststellen:

Nachdem die Siemens-Gruppe unseren Wünschen entsprechend bereit war, die von Siemens zur Verfügung gestellte Halle ausschließlich für Werkstatt- und Technikzwecke freizumachen und ihre Flugzeuge deren kostenfreie Unterstellung 1958 im Rahmen des Aufbaus dieser Halle vereinbart wurde - anderweitig abzustellen, wurde mir die Frage vorgelegt, ob und inwieweit es möglich sein könnte, verschiedene bauliche Wünsche - Aufenthaltsraum, Unterkunftsräume, Kochgelegenheit - in der Nähe unseres Fluggeländes zu realisieren.

der Siemens-Gruppe den Vorschlag gemacht, statt eines eigenen Gebäudes in der Nähe des Flugplatzes auf der westlichen Giebelseite ihre baulichen Vorstellungen zu verwirklichen, unter der Bedingung, daß alle Vorschriften der Schule hinsichtlich Form usw. eingehalten werden. Diesen Vorschlag hat die Gruppe angenommen. Kosten sind der Schule keine entstanden, da alle Materialien - über die uns wie oben dargestellt gegebenen Hilfen hinaus - selbstverständlich von der Gruppe selbst getragen werden und auch die Arbeitsleistung von der Gruppe selbst erbracht wird. Dem aufmerksamen und gutwilligen Beobachter hätte nicht entgehen können, daß seit anderthalb Jahren Wochenende für Wochenende die Angehörigen der Gruppe - übrigens vorwiegend Akademiker und Ingenieure - sich mit Verve um ihren Anbau kümmern.

Darf ich die höfliche Frage anschließen, warum Sie eine glückhafte Verbindung zwischen der Schule und dem Hause Siemens, deren Bindeglied diese so heftig attackierte Segelfluggruppe ist, zerstören wollen? Hätte der Verband in der Vergangenheit die Förderung der Schule in der Form betrieben, die eine Abstützung auf Andere entbehrlich gemacht hätte, so wäre für Ihre Absichten zweifellos Raum gewesen. Bedenkt man, daß letztlich die Zuschußmittel nicht der Landesverband sondern das Wirtschaftsministerium verfügt, so rangieren die Leistungen der Siemens-Gruppe weit vor denen des Verbandes, obwohl in der Mitgliederversammlung das Verhältnis der Stimmen umgekehrt ist. Der Wunsch auf Verstärkung der Stimmenanteile der Siemens-Leute in der Mitgliederversammlung wäre unter obwaltenden Umständen nicht einmal unbillig. Ein solcher Wunsch ist aber bisher niemals vorgebracht worden. Um so mehr darf ich mein bisheriges Vertrauen in die Verbandsführung als beeinträchtigt bezeichnen., als Sie unmißverständlich bekundet haben, daß im Rahmen des Ausbaus der Schule mit Mitteln des Wirtschaftsministeriums (Arbeitsgebiet Technik) und des Bundes (Zentrale Segelflugausbildung) sofort die Forderung "nach verstärkter Einflußnahme" bzw. sogar "Überleitung in die Hände des DAeC" verbunden wäre. Der DAeC hat im übrigen seit 1954 nicht einen roten Heller beigesteuert oder ein sonstwie geartetes Interesse an Unterwössen bekundet. Wir sind es, die dem DAeC noch Gebühren für Verwaltungsarbeit zahlen müssen!

Zwei Punkte sollen der Vollständigkeit wegen noch erwähnt werden: Sie haben weiterhin beanstandet, daß für die Siemens-Gruppe Unterkünfte gebaut werden, für die anderen bayerischen Flieger nicht. Ich kann mich nicht an andere bayerische Flieger erinnern, die für die Schule bereit waren einen vergleichbaren Einsatz zu erbringen, so daß daraus sich der Anspruch einer Kritik ergeben könnte. Auch kommen die anderen bayerischen Segelflieger nur sporadisch und zu kürzeren Besuchen, während die Siemens-Gruppe eben jedes Wochenende im Sommer zum Fliegen, im Winter zum Arbeiten, in Unterwössen ist und aufgrund der Entfernung nach München begreiflicherweise den Wunsch hat, sich eine eigene Unterkunft zu schaffen - ein Bemühen was sicher auf keinem anderen bayerischen Flugplatz zu irgendwelchen Beanstandungen geführt hätte.

Es ist des weiteren beanstandet worden, daß die Siemens-Gruppe "billiger" fliege als die anderen bayerischen Segelflieger. Auch hierzu will ich Ihnen gerne Aufklärung geben: Die Siemens-Gruppe hat in den letzten Jahren über alles oben Dargestellte hinaus in harter Arbeit der Schule zwei Segelflugzeuge aufgebaut, für die das Personal der Schule wegen der Ihnen ja wiederholt vorgetragenen Unterbesetzung keine Zeit fand, die aber für den Flugbetrieb, der uns bekanntlich ja Einnahmen bringt, dringend benötigt wurden. Wir hatten eine Mü 13d erworben, die sich in einem äußerst schlechten Zustand befand und von Grund auf aufgebaut werden mußte. Dies einschließlich Materialien wurde in einigen hundert Arbeitsstunden von den Siemens-Leuten gemacht. Etwas später kauften wir eine SF 26 im Rohbau, die dann in gleicher Weise von den Siemens-Leuten flugfertig gemacht wurde. Hinzu kommen zahlreiche Arbeitsleistungen am Neubau, auf dem Fluggelände und bei der Abnahme von Maschinen, für die eigentlich unser Schulpersonal zuständig gewesen wäre. Andere bayerische Segelflieger sind mir bei diesen Arbeiten nicht zu Gesicht gekommen. Die Gegenleistung der Schule: Der um eine Mark verbilligte Start auf den drei eigenen Maschinen der Gruppe

1966

Aus SSGM wird SGSM

Innerhalb des Hauses Siemens wird der Wunsch geäußert, dass Freizeitgruppen des Hauses nicht mit den Namen Siemens beginnen sollten. Selbstverständlich wurde diesem Wunsche entsprochen und eine Namensänderung vorgenommen. Die

„Siemens Segelflug-Gruppe München“ (SSGM)
heißt von diesem Zeitpunkt an

„Segelflug-Gruppe Siemens München“ (SGSM)

Die Unterkunft geht der Vollendung entgegen

Langsam ging die Unterkunft ihrer Vollendung entgegen. Während ein Trupp sich weiterhin um den Innenausbau bemühte, ein anderer die Außenfront verklinkerte, bemühte sich ein dritter um unsere Versitzgrube. Die ausgehobene Baugrube, in die zuerst eine Grundplatte eingebracht werden sollte, war über Nacht durch Grundwasser vollgelaufen. Zunächst wurde versucht, das Wasser mit eigenen Pumpen zu entfernen und da dieses nicht zum Erfolg führte, wurde die Unterwössener Feuerwehr zur Hilfe herangezogen. Der gelang es, das Grundwasser kurzzeitig soweit abzusenken, dass das Einsetzen des vorgefertigten Versitzgrubenelements in die Grube erfolgen konnte. Auf das Einbringen der Bodenplatte wurde verzichtet, da eine wasserdichte Verbindung zwischen ihr und dem Versitzgrubenelements nicht gewährleistet werden konnte.



Wie aber nun dieses Teil mit dem Boden wasserdicht verbinden? Ein Taucher wurde benötigt, der diese heikle Unterwasserarbeit ausführte. Hatte da nicht Matthias Nährlich einmal erwähnt, dass er schon mal getaucht habe oder hatte er damals nur vom Schnorcheln gesprochen? Egal, er hatte zumindest den Kopf schon einmal im Wasser und war somit für uns der Taucher des Vereins.

Der Taucher war also gefunden und er hatte die Ehre, im eiskalten Grundwasser einen Boden aus im Wasser aushärtendem Beton anzufertigen was natürlich nicht in einigen Minuten erledigt werden konnte.

Die Folgen waren dementsprechend. Anstelle eines sportlichen Tauchers hatten wir ein vor Kälte zitterndes Wesen, das eine Ewigkeit brauchte bis es wieder angesprochen werden konnte.



Ärger - LVB und SGSM - Kapitel 2

Am 17.2. 1966 findet die Hauptversammlung der DASSU statt, in der heftig gestritten wird.

Lauerbach gibt sich unversöhnlich. Obwohl Karch ihm schriftlich den tatsächlichen Sachverhalt mitgeteilt hatte, ignoriert er dessen Aussage.

Ich sagte: Diese Beteiligung von Siemens muß in einem Gespräch mit der Vorstandschafft oder Mitgliederversammlung geklärt werden, was die Siemens-Gruppe da tut. Die Schule Unterwössen kann nicht in zwei Gruppen geteilt werden. Es geht nicht an, daß die Siemens-Leute in vornehmeren Wohnungen wohnen und die anderen Flieger woanders. Das ist meine persönliche Meinung, daß die Flieger alle eins sind.

Auch die Anmerkung von Dr. Baumgärtner, dass er die Zusammenarbeit zwischen dem Haus Siemens, der Schule und der SGSM immer begrüßt habe und dass sich diese Verbindung für die DASSU immer als sehr fruchtbar erwiesen habe, zeigte keine Wirkung. Gegenüber Dr. Scherff blieb Lauerbach unversöhnlich. Auf ihn konzentrierte er sich, nachdem er festgestellt hatte, dass der 1. Vorstand Karch verwandtschaftliche Beziehungen zu Bundespräsident Heinrich Lübke hatte.

Ich habe das Vertrauen zu Herrn Dr. Scherff verloren. Sie müssen mir das Recht zugestehen. Ich bin verantwortlich für die Flieger.

RA Zietsch wirft ein: "Haben Sie es immer noch verloren, obwohl die Punkte nicht stichhaltig waren?"

**Lauerbach: "Ja, ich habe es immer noch nicht zurück gewonnen!"
"Sie greifen mich an. Dabei habe ich nur Ihrer Bitte, mich beim Finanzamt und den anderen Stellen für die Schule zu verwenden, Folge geleistet."**

Lauerbach war unterdessen bei Siemens und benutzte sein Amt als Staatssekretär im Kultusministerium in der Weise, dass der Eindruck entstand, die Alpensegelflugschule unterstehe wie alle anderen Schulen dem Kultusministerium. Er beschuldigte dort Dr. Scherff und behauptete, dass durch dessen Tätigkeit an der DASSU das Ansehen des Hauses Siemens geschädigt werde. Lauerbach empfahl die Abberufung von Dr. Scherff. Dr. Scherff musste eine demütigende Überprüfung durch seinen Arbeitgeber über sich ergehen lassen. Das Ergebnis dieser Überprüfung war ein Brief an Lauerbach, in dem dessen Vorwürfe zurückgewiesen wurden. Dr. Scherff wurde von der Firma gebeten, den Vorstandsposten bei der DASSU aufzugeben, was er auch machte.

Bei der Wahl seines Nachfolgers wird Herr Zietsch vorgeschlagen.

Herr Lauerbach ruft dazwischen: "Ich lehne Herrn Zietsch ab. Da haben wir wieder Verbindung mit Siemens. Wenn das so durchgeht, lehne ich es ab, bei Zietsch weiter mitzuarbeiten. Das ist wieder ein Mann aus dieser Richtung. Ich lehne es dann ab, weiterhin etwas für die Schule zu tun und den Verein zu unterstützen."

Herr Zietsch wird trotzdem gewählt.

Um Klarheit über die Leistungen des Hauses Siemens zu schaffen, wünschte die DASSU mit Schreiben vom 22.2.66 eine Zusammenstellung der Leistungen, die Siemens unmittelbar und mittelbar für die DASSU erbracht hatte. Im Brief vom 6.6.66 werden die einzelnen Posten aufgeführt.

Ohne die zu diesen Zeitpunkt noch laufenden Leistungen für den Hallenneubau (bis 6.6. DM 29.000,-) und die vielen kleineren Zuwendungen einzubeziehen, bezifferten sich die erbrachten Leistungen auf DM 259.900,-

Olympiade in Unterwössen?

Wer als erster auf den Gedanken kam ist heute nicht mehr feststellbar aber alle waren begeistert. Bei der SGSM entbrannte eine lebhafte Diskussion darüber, welche Vorteile eine derartige Veranstaltung für den Flugplatz bringen könnte. Der Vor-

stand der DASSU sah das ebenso und wurde aktiv. Schon im April wurde der Vorschlag ausgearbeitet, den Segelflug 1972 als olympische Disziplin anzuerkennen und die Austragung auf dem Segelflugplatz Unterwössen vorzusehen

Das Traunsteiner Wochenblatt schreibt am 18.6.1966 (Auszug)

Wenn Segelfliegen olympische Disziplin wird

wäre Unterwössen der gegebene und geeignete Austragungsort

Bundespräsident Dr. Heinrich Lübke fand den Vorschlag, die Deutsche Alpensegelflugschule Unterwössen zum Austragungsort dieser olympischen Disziplin zu machen so ausgezeichnet, daß er ihn mit seinen persönlichen Empfehlungen an den Präsidenten Daume des Nationalen Olympischen Komitees (NOK) weitergab.

Kreisrat Dr. Otto Knecht war der gleichen Meinung und bat in einem Schreiben an den seinem Stimmkreis besonders eng verbundenen Kultusminister Dr. Huber, Mitglied des Organisationskomitees der Olympischen Spiele 1972, sich auch für diesen Vorschlag wärmstens einzusetzen:

Nachdem es die olympischen Statuten vorschreiben, olympische Segelregatten nicht auf Binnengewässern, sondern auf offener See durchzuführen, war eine Chance, vielleicht diesen Wettbewerb auf dem Chiemsee austragen zu können, nicht gegeben. Dafür bietet der Vorschlag, der Gefallen und Unterstützung des Bundespräsidenten fand, vielleicht eine Möglichkeit, den Chiemgau aktiv an den Olympischen Spielen teilhaben zu lassen.

Der Segelflug, eine in jeder Beziehung echt und in fast allen Ländern ausgeübte Amateurdisziplin, war erstmalig für die Olympischen Spiele 1940 in Helsinki vorgesehen, nachdem anlässlich der Olympiade 1936 in Berlin diese Sportart in Form eines Rahmenwettbewerbs erfolgreich mitgelaufen war. Der Zweite Weltkrieg machte den Finnen die Austragung der Spiele 1940 unmöglich. Seitdem hat leider keine die Spiele ausrichtende Nation sich dieser Sportart wieder angenommen. Der Segelflug ist eine in Deutschland geborene Sportdisziplin. Als nach dem Ersten Weltkrieg wegen des Versailler Friedensvertrag jede Art von Motorflug verboten wurde, begannen die Flugbegeisterten mit den ersten Versuchen des motorlosen Fliegens. Aus den Gleitern der zwanziger Jahre sind hochentwickelte Fluggeräte geworden. Aus den Gleitflügen an den Hängen der Wasserkuppe in der Rhön, die erst nur Sekunden, später schon Minuten dauerten, sind sportliche Leistungen erwachsen, die ihre Krönung schon in der Überwindung von Entfernungen von über 1000 Kilometern im Segelflug fanden.

Da jede Olympische Spiele ausrichtende Nation die Möglichkeit hat, zum alteingeführten Programm der Wettbewerbe eine weitere Sportdisziplin zu benennen, wären die deutschen Veranstalter sicher nicht schlecht beraten, diese in Deutschland geborene Sportart zu wählen und ihr erneut zu olympischer Anerkennung zu verhelfen.

Auch der LVB und der DAeC nahmen sich der Frage an und stellten entsprechende Anträge. Leider fanden alle Argumente bei

den Verantwortlichen des Olympischen Komitees kein positives Echo.

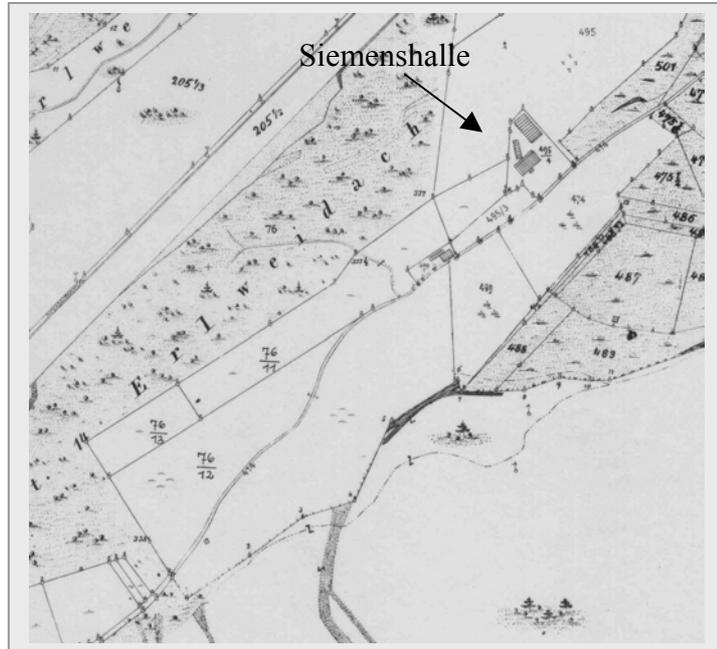
1967

Die Halle der SGSM auf fremdem Grund

1958 errichtete die SGSM mit Zustimmung der Gemeinde eine Unterstellhalle auf Gemeindegrund (Flur Nr. 495/4). Dem Wunsch von Siemens, das Grundstück kaufen zu können, wollte die Gemeinde zunächst nicht nachkommen, überließ uns das Grundstück aber zur kostenfreien Nutzung. Wir hatten die mündliche Zusage, im Verkaufsfall das Grundstück angeboten zu bekommen.

1967 verkaufte die Gemeinde das Gelände aufgrund einer Intervention des damaligen LVB-Präsidenten Staatssekretär Lauerbach nicht an die SGSM sondern an den LVB. Dessen Aussage an die Gemeinde war, „der LVB stelle als Dachorganisation das Grundstück ohnehin seinen Mitgliedsvereinen kostenlos zur Verfügung“. Deshalb sei es gleichgültig, wer der Grundbesitzer sei.

Unsere Bitte an den LVB, uns nunmehr das Hallengrundstück weiterzuverkaufen bzw. ein Erbbaurecht einzuräumen, wurde nicht berücksichtigt. Das Erbbaurecht erhielt 5 Jahre später die DASSU.



Die von der SSGM für ihre Vereinszwecke aufgestellte und der DASSU kostenlos zur Mitnutzung überlassene Halle stand somit auf DASSU- Grund.

Bei der Unterkunft (Flur Nr. 76/13), die mit Zustimmung des Vorstands und der Mitglieder der DASSU errichtet wurde, war es ähnlich.

Eine Uhren-Anlage für die DASSU

Trotz des Ärgers und der unberechtigten Vorwürfe bemühte sich die SGSM, weiterhin der DASSU zu helfen. So wurden von unserem Mitglied Fritz Villinger eine Nachrichtentechnische- und eine Uhren-Anlage im Wert von DM 40.000,- beschafft und aufgebaut. Außerdem hatte die SGSM hierfür noch 2806 m Kabel (14 Fernsprechadern, 2 Adern 12V Stromversorgung und 2 Ko-axialkabel) im Wert

von DM 7.772,- und 1200 m Feuchtraumkabel im Wert von DM 1440,- organisiert.

In der DASSU-Hauptversammlung spricht der erste Vorstand Karch die Hoffnung aus, dass diese Initiative nicht wieder damit belohnt wird, die SGSM des Eigennutzes oder gar der betrügerischen Bereicherung zu bezichtigen

D-1000 - Kapitel 2

D-1000 - bei einer so schönen Nummer kann unser 1. Vorstand nicht widerstehen.

Am 2.9.1967 wird für DM 400,-- der Doppel-Raab D-1000, der leider nur mehr einsitzig zugelassen ist, als Nostalgieflugzeug von der DASSU gekauft und neu gestaltet.

Uns war klar, dass der Bauprüfer für das erste (Werknummer 01) nach dem Wiederbeginn zugelassene Flugzeug die Flugtauglichkeit nicht lange aufrechterhalten würde.



Beim Doppel-Raab fehlt eine Leiter oder unser Otto Tuscher ist zu klein.

Aber der Spaß, den man bis dahin haben würde und die schöne Nummer waren den Kaufpreis wert.

Und was gab es 1967 sonst ?

- Die Stimme der Siemens Schuckertwerke AG geht am 1.2.1967 an die Freizeitgemeinschaft Siemens München über.
- Die SGSM hat 46 Mitglieder. Der Jahresbeitrag beträgt DM 60,--
- In Unterwössen erfolgen 459 Starts mit 281 Std. Flugzeit.
- Mit dem Forstamt wird Nutzungsrecht für den Parkplatz der SGSM vereinbart.
- Hans von Plata ließ sich am Rechenberg zu weit nach Osten abtreiben und schaffte es nicht mehr zurück. Bei der anschließenden Landung auf der Rödelmoosalm stand ein Zaun im Weg. Der Bruch der D-1414 kostete DM 2500,-- bei einer Eigenbeteiligung von DM 500,-.

Unterkunft

Um eine gleichmäßige Arbeitsverteilung zu erreichen, hatten wir uns im letzten Jahr schon darauf geeinigt, samstags von 13⁰⁰ bis 18⁰⁰ und sonntags von 9⁰⁰ bis 17⁰⁰ am zugewiesenen Arbeitsplatz zur Verfügung zu stehen. Die Fahrtkosten von DM 2,50 wurden bei einem vollen Wochenende von der Gruppe in Form der freien Wochenunterkunft vergütet. Vom 14. Januar bis 1. April sollte jedes Mitglied ein Soll von 5 Arbeitswochenenden erfüllen.

Bei Karl Dahm sind 266 Arbeitsstunden beim Bau an unserer Unterkunft aufgelaufen. Die Rechnung hierfür, DM 1.361,-- gingen als Spende an die SGSM.

Ein Dach für die DASSU

Die Fertigstellung der DASSU-Halle beschränkte sich auf den Schulanbau. Anstelle Fliegen wurde von den SGSM-Mitgliedern an einem Wochenende das Dach

des Anbaus gedeckt und an einem anderen wurde der Schulanbau an die Heizungsanlage der SGSM-Unterkunft angeschlossen.

1968

SGSM Flotte 1968



von links L- Spatz D-1414 Doppel-Raab D-1000 L- Spatz D-1114
Bergfalke D-1441 Ka 8 D-1616

Ärger - LVB und SSGM - Kapitel 3

Oberflächlich betrachtet hatte sich die Lage etwas beruhigt. Lauerbach hatte eine Kommission gegründet, die als Puffer zwischen ihm und seinen Widersachern wirken sollte. Offiziell kümmerte er sich nicht mehr um die Angelegenheit Unterwössen sondern überließ dies der Kommission. Im Hintergrund aber ging der Kleinkrieg weiter. So erschien er erneut im Hause Siemens, um die Anschuldigungen, die bereits durch zahlreiche Prüfberichte entkräftigt worden waren, erneut vorzubringen. Nach einer neuerlichen, gründlichen Untersuchung wurde Lauerbach am 5.8.1968 mitgeteilt, dass alle gegen Dr. Scherff gerichteten Vorwürfe einer Überprüfung nicht standhielten. Auch der Vorwurf, die SGSM habe ohne Baugenehmigung ihre Unterkunft gebaut, konnte entkräftet werden.

Dass dies, trotz des Schutzes, den die Firma ihren Mitarbeitern vor unberechtigten Vorwürfen angedeihen ließ, zu einer gewissen Unruhe führte, ist verständlich.

Sichtbare Nachteile für die SGSM ergaben sich keine daraus, aber die Verärgerung war so groß, dass für die Jahreshauptversammlung des LVBs beantragt wurde, „die Bestellung des Hr. Lauerbach zum Präsidenten des LVB mit sofortiger Wirkung zu widerrufen“.

Wie zu erwarten war, hatten andere Vereine andere Sorgen, so dass der Antrag abgelehnt wurde.

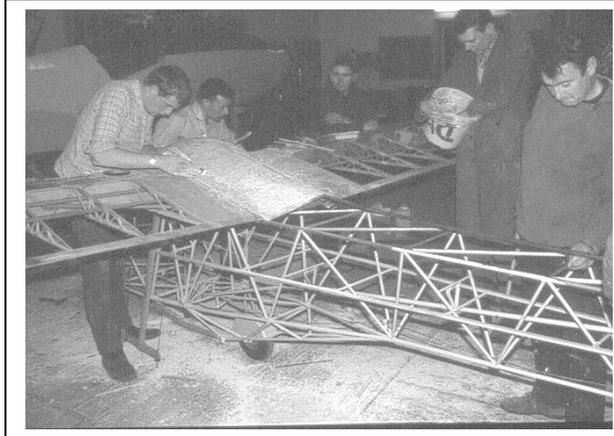
Ein Spatz (D-1114) entsteht

Nachdem sich einige aus einer sehr aktiven jungen Gruppe vehement zum Leistungsflug hingezogen fühlten, beschloß der Verein, dass diese sich doch gefälligst selbst ein Flugzeug bauen sollten, damit das einzige Leistungsflugzeug, der L-Spatz D-1414, nicht immer so umlagert sei.

Ein gebrauchter Rumpf und der Flächenrohbau eines L-Spatz waren als Ausgangsbasis bald gefunden. Die Wintersaison 1967

/ 1968 reichte aus, in Konkurrenz zum vorhandenen L-Spatz D-1414 einen besonderen L-Spatz D-1114 auf die Kufe zu stellen. Die Rumpfoberseite hatte keinen Vierecksverband mehr sondern einen Dreiecksverband, die Cockpitverkleidung, die Schlitzverkleidung und der Sitz waren aus GFK und die eingestakte Haube stammte von der SF 27.

Beim Bau der Schlitzverkleidung ging uns das Material aus. Gott sei Dank hatte Toni Tröger,



damals Werkstattleiter der DASSU, seine alte Strickjacke in der Werkstatt hängen. Diese wurde nun als Stützmaterial in die Schlitzverkleidung eingeharzt. Bei der anschließenden, wochenlangen Suche nach der Jacke waren wir natürlich mit Feuereifer behilflich.



Unsere älteren Vereinskollegen be-

gutachteten zwischendurch unser Machwerk, wobei sie sich die eine oder andere spitze Bemerkung nicht verkneifen konnten. Eine dieser Bemerkungen „vergolden wollt ihr ihn womöglich auch noch“ führte dazu, daß wir den Knüppel ausbauten und ihn von Otto Tuscher in der Siemens Galvanik vergolden ließen. Wir hatten aber die Rechnung ohne den Bauprüfer Kurt Bilzer gemacht. Dieser hielt zu unseren älteren Mitgliedern und verlangte mit der Begründung, der vergoldete Knüppel würde blenden, daß dieser mit ganz gewöhnlicher Farbe überpinselt wurde.

Und was gab es 1968 sonst ?

- Der Jahresbeitrag wird auf DM 100,-erhöht.
- Der Raum 10 unserer Unterkunft, bisher noch im Rohbau, wird ausgebaut.
- Der Doppel-Raab D-1000 wird aus technischen Gründen außer Betrieb genommen.
- Für die ASK 13, die das Kennzeichen D-1000 übernehmen soll, wird eine Umlage von DM 100,- eingefordert. Der Vogel wird inklusive Instrumenten und 11% Mehrwertsteuer DM 18.387,65 kosten.
- In der Mitgliederversammlung der DASSU am 15.1.1968 wird beschlossen, für die Grundstücke Flur-Nr. 495/4 und Flur-Nr. 76/13, auf denen die SGSM Baulichkeiten (Halle und Unterkunft) errichtet hat, für Siemens ein Erbbaurecht einzutragen.
- Dr. Götz Scherff wird aufgrund seiner großen Verdienste zum Ehrenmitglied der DASSU ernannt.

1969

Übernachtungsgebühren

Unsere Unterkunft wird nicht nur von verheirateten Mitgliedern, deren Ehefrauen und Kindern (die selbstverständlich den Status der Gruppenmitglieder besitzen) gut angenommen, sondern auch von den Junggesellen und deren momentanen Freundinnen. Dies führte bei der Raumbelugung zu Problemen.

Es galt immer noch der Moral- Paragraph,

der das Übernachten unverheirateter Paare als Verkuppelung einstuft und unter Strafe stellt. Deshalb hieß es in der Hausordnung „Übernachten von Junggesellen mit Freundinnen im gleichen Raum kann nicht geduldet werden“.

Ein anderes Problem waren die Übernachtungsgebühren.

Am 19.2.1969 beschloss der Vorstand:

Wie bereits in der Hausordnung festgelegt, bedarf die Übernachtung von Gästen der vorherigen Anmeldung beim Vorstand und dessen Zustimmung!! Ausserdem war es notwendig geworden, die Gebühren für Gäste zu überprüfen. Als Ergebnis der sich anschliessenden Überlegungen möchten wir die nachstehende Neuregelung bekanntmachen:

	Gästeübernachtungen pro Tag	Unterkunftsbe- nutzung ohne Übernachtung pro Tag
Gäste	DM 6,--	DM 4,--
Kinder von Gästen b. z. 14 J.	DM 3,--	DM 2,--

Die Junggesellen liefen gegen diese Preiserhöhung für die Übernachtung ihrer Freundinnen, die ja nicht den Status der Gruppenmitglieder besaßen, Sturm. Am 22.4.1969 beschloss der Vorstand, die

Preiserhöhung für Freundinnen zurückzunehmen. Um einen Missbrauch auszuschließen, durften Freundinnen, sie sind ja Gäste, nur einmal im Geschäftsjahr gewechselt werden.

2. Gästegebühren für die Unterkunft

In Abänderung der im letzten Rundschreiben getroffenen Regelung der Gästegebühren hat sich der Vorstand bereit erklärt, jedem unverheirateten Mitglied für einen Gast die Benutzung der Unterkunft zu folgenden Gebühren zu gestatten :

- 3.-DM pro Übernachtung mit Tagesaufenthalt
- 2.-DM pro Tagesaufenthalt ohne Übernachtung
- 1.-DM pro Übernachtung ohne Tagesaufenthalt (nur gültig für den Tag der An- oder Abreise)

Dieser Gast muß dem Vorstand der SGSM namentlich schriftlich bekanntgemacht und persönlich vorgestellt werden. Ein Wechsel der Person des Gastes ist während des Geschäftsjahres der SGSM ausgeschlossen, ein Wechsel kann nur zu Beginn eines Geschäftsjahres unter angegebenen Voraussetzungen erfolgen.

Diese Gäste sind selbstverständlich zur Einhaltung unserer Hausordnung und zur tätigen Mithilfe beim Unterhalt unserer Unterkunft verpflichtet.

Ein Großteil der aktiven Mitglieder des Vereins 1969.

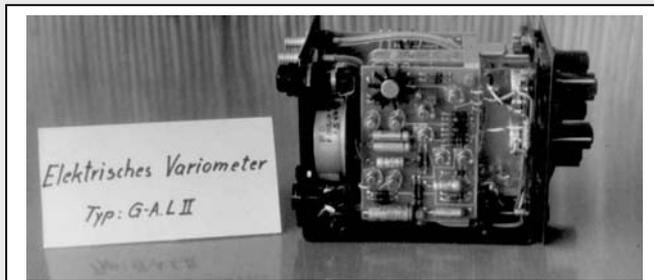


von links nach rechts *Liegend* *Kraft Heinrich, Limmer Hans*
Erste Reihe v. Plata Hans, Reis Alwin, Ackermann Bruno, Wenzel Hans, Leyendecker G A.,
 Tuscher Otto, Dr. Scherff Goetz, Nährlich Matthias, Engler Wolfgang, Fischer
 Heinrich,
Zweite Reihe v. Wurmb Hans Dieter, Nierle Georg, Hagen Wolfgang, Seitz Helmut, Schem-
 mel Eike, Böttcher Dietrich, Berger Manfred, Werner Karl, Tuscher Annelise,
 Oberhuber Harald, Schätz Erhard

Und was gab es 1969 sonst ?

- Als Voraussetzung für die Aufnahme neuer Mitglieder werden eine Aufnahmegebühr von DM 250,- und 100 Arbeitsstunden festgelegt.
- Die ASK 13 D-1000 wird im April geliefert. Der Kaufpreis vom DM 18.638,- wird wie folgt aufgebracht:

SGSM		10.000,-
Generalsekretariat		2.500,-
Freizeitgemeinschaft	1968/69	1.529,72
„	„	1969/70
„	„	1970/71
	Standortverwaltung (Mehrwertsteuer)	608,28
- Helmut Seitz und Walter Freter gehen mit dem L-Spatz D-1414 nach Aigen.
- Die K8 D-1616 wird grundüberholt.
- Wolfgang Hagen organisiert einen Lehrgang zum Erwerb des Flugfunkzeugnisses, da abzusehen ist, dass die Post demnächst diesen Nachweis verlangen wird. Notwendig hierfür sind ca. 15 theoretische und praktische Abende. Der Abschluss ist eine Prüfung vor der OPD München. Fritz Villinger hilft ihm und übernimmt einen Grossteil der Ausbildungsarbeit.
- Die von Gustl Leyendecker entwickelten und gebauten 5 elektrischen Variometer werden nebst einem Zusatzanzeigergerät für den Doppelsitzer in unsere Maschinen eingebaut.



Eine Platzrunde

Am 3.11.69 brachte die Abendzeitung nebenstehenden Artikel unter der Überschrift

„Alpen-Spritztour ohne Flugschein“

Gericht verurteilte „Schwarzflieger“ zu 250,-- Mark Strafe

Was war passiert?

Wir saßen bereits im schmutzigen Löffel und Wolfgang Hagens Jodel stand vor unserer Halle. Fritz Viflinger hatte sich angeboten, sie zur Unterkunft zu rollen. Das Motorengeräusch steigerte sich plötzlich auf Volllast und die Jodel zog im Steigflug an uns vorbei. Nach einer erweiterten Platzrunde von ca. 6 Minuten erfolgte eine saubere Landung und die Maschine rollte an den vorgesehenen Abstellplatz. Aus dem Vogel stieg ein sichtlich zufriedener Pilot, der als Grund für seinen Flug angab, dass er beim Rollen etwas zu schnell geworden sei und aus Sicherheitsgründen lieber eine saubere Platzrunde als eine unsichere Landung im Geradeausflug gemacht habe. Was kann der arme Pilot schon dafür, dass der Platz so uneben ist und der Vogel von einer Bodenwelle in die Luft katapultiert wird. Er verschwand auch nicht wie beschrieben in den Wolken und donnerte auch nicht im Sturzflug wieder auf die Landepiste sondern setzte nach einer etwas erweiterten, großzügig bemessenen Platzrunde die Jodel sanft und gekonnt auf die Landebahn.



Eine Selbstanzeige bewahrte ihn vor größeren Schwierigkeiten.

Die einsitzige Jodel vor der Halle und ein Gast.

Von Jan Friedrich

Traunstein — Ohne Flugschein brauste der Ingenieur Friedrich V. (47) mit einer einmotorigen „Jodel D“ über die Piste des Unterwössener Flugplatzes (Chiemgau) und verschwand mit einer eleganten Schleife in den Wolken. Der illegale Alpenrundflug über den Chiemgauer Bergen brachte den Ingenieur jetzt vor Gericht.

In Friedrich V. brach die alte Flugleidenschaft durch, als er nach über 20 Jahren zum erstenmal wieder im Cockpit einer Maschine saß. Der ehemalige Jagdflieger sollte als Ingenieur des Unterwössener Bodenpersonals die Bremsen der Jodel überprüfen. Friedrich V. konnte der Versuchung nicht widerstehen. Ein Augenzeuge: „Plötzlich jaulte der Motor auf, die Jodel wurde immer schneller und hob ab.“

Wie in alten Zeiten jagte Friedrich V. mit der Sportmaschine durch die Wolken und betrachtete sich die Chiemgauer Alpen stolz von oben. Sechs Minuten lang zog er Schleifen und donnerte schließlich im Sturzflug wieder auf die Landepiste herunter.

Der Besitzer der Sportmaschine verfolgte indessen angstvoll den Landeanflug, denn er wußte, daß der Pilot keinen Flugschein hatte. Doch der alte Jagdflieger brachte die Jodel glatt auf den Boden.

Das Landgericht in Traunstein verurteilte Friedrich V. zu 250 Mark Strafe.

Das Ende des L-Spatz D-1414



Rüdiger Zucker hatte Baumberührung und schmiss den L-Spatz D-1414 in den Rechenberg. Dabei entstand ein Totalschaden. Er trug nur einen Schock und eine klaffende Wunde am Arm davon.

Da der Abtransport im steilen, unwegsamen Gelände kaum zu schaffen war und ein Wiederaufbau des Vogels einem Neubau gleichkäme, wurden die Überreste des Bruchs am Berg verbrannt.

Bei aller Erleichterung über den geringen Personenschaden sah man nur betroffene Gesichter.

Zuviele Arbeitsstunden hatten die Mitglieder in diesen Vogel der ersten Stunde investiert, um sein endgültiges Aus so ohne weiteres zu verdauen.



Daran änderte auch die Aussicht auf einen neuen, modernen Kunststoffvogel, der als Ersatz für die D-1414 in Erwägung gezogen wurde, nicht viel.

Als Übergangslösung wurde von der DASSU die Mü 17 D-1717 für DM 3.500,--, das ist der halbe Neupreis, gekauft.



Ärger - LVB und SSGM - Kapitel 4

Obwohl die SSGM nachweislich nie an den Zuschüssen des Wirtschaftsministeriums an die DASSU partizipierte, waren sie immer wieder der Angelpunkt, an dem man eine allen gerecht werdende Lösung scheitern ließ. So bestand Anfang 1969 zwischen LVB, DASSU und Siemens Einigkeit über den Abschluss eines Erbbauvertrages für das Hallen- und Unterkunftsgrundstück.

Bei einer Besprechung am 28.3.1969 im Wirtschaftsministerium wurde von dessen Vertreter ohne nähere Begründung erklärt, dass einem Erbbaurecht zugunsten der Siemens AG aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht zugestimmt werden könne. Die Annahme von Hr. Lüders (Vertreter der Siemens AG) dass Siemens in Unterwössen ausmanövriert werden soll, wurde bestätigt, als am Ende des Gesprächs die Überlegungen einer Auszahlung von Siemens eingebracht wurden.

Von Siemens wurde auf diesen Affront nicht eingegangen.

Bei der DASSU ging es, trotz schwierigen Anfangsbedingungen, im Laufe der Jahre 1954 bis 1966 stetig bergauf, so dass ein finanzielles Polster vorhanden war. Mit Beginn des Jahres 1967 übernahm der Schatzmeister des LVB, Hr. Schreiber, die Geschäftsführung und schaffte es bis 1969, einen Schuldenberg von über DM 370.000,- anzuhäufen. Dies nahm das LVB-Präsidium zum Anlass, zur Mitgliederversammlung der DASSU am 18.12. 1969 folgende Forderung zu stellen:

- Der LVB fordert die Auflösung des Vereins. Sollte die DASSU e. V. die Auflösung nicht beschließen, wird der LVB seine Mitwirkung bei Bemühungen zur Abwendung des Konkurses versagen.
- Der LVB ist bereit, die Weiterführung des Flugplatzbetriebes zu übernehmen.

Die Entscheidung über dieses Ansinnen wird auf die Hauptversammlung im März 1970 verschoben.



1970

Die (ASG)

„Alpensegelflug-Betriebsgemeinschaft-Unterwössen-Prien“

Die Freizeitgemeinschaft Siemens weist uns darauf hin, dass laut Satzung der Freizeitgemeinschaft es nicht zulässig sei, firmenfremde Mitglieder in die SGSM aufzunehmen. Die Unterstützung, die über die Freizeitgemeinschaft der SGSM zufließt, soll nach deren Meinung in erster Linie den Mitarbeitern des Hauses Siemens zugute kommen.

Wir waren damit nicht einverstanden und wehrten uns dagegen, da wir verdiente Mitglieder, die die Firma wechselten, nicht verlieren wollten.

Nach einigem Hin und Her wurde die Lösung gefunden. Ein eigener Verein musste

für diese Mitglieder geschaffen werden.

Die „Alpensegelflug Betriebsgemeinschaft Unterwössen-Prien“ (ASG), ein bis dahin eingeschlafener Verein ohne Mitglieder, wurde wieder aktiviert. Am 24.1.1970 wurde für die ASG eine neue Satzung erstellt, die zur Durchführung des Vereinszieles eine Kooperation mit der SGSM mit gleichen Rechten und Pflichten vorsah. Nachdem der Vorstand der ASG mit dem der SGSM identisch war, änderte sich für die Mitglieder nichts und der Wunsch der Freizeitgemeinschaft Siemens war erfüllt.

Und was gab es 1970 sonst ?

- Der Vorstand der SGSM ist gleichzeitig Vorstand der neu gegründeten ASG.
- Unser Bauprüfer Kurt Bilzer wird das erste Ehrenmitglied der ASG und damit indirekt auch das erste Ehrenmitglied der SGSM.
- Die Aufnahmegebühr beträgt DM 250,-.
- Es wird der Kauf eines neuen Motorseglers SF 25 B beschlossen.
- Helmut Seitz und Otto Tuscher werden auf Wunsch des Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr bei der DASSU Beauftragte für Luftaufsicht.
- An Arbeitsleistung fallen 4460 Std. an, die mit je DM 3,00 verrechnet werden.
- In Unterwössen werden bei 444 Starts (359 Winde, 85 Flugzeugschlepp) 418 Stunden geflogen.
- Die SGSM belegt beim Bayerischen Segelflugwettbewerb in der Mannschaftswertung mit den Piloten Hagen, Leyendecker und Limmer den 4. Platz .
- Von G. Leyendecker und H. Limmer werden in Innsbruck mit der K8 die ersten Flugversuche im Föhn unternommen.
- Insgesamt werden 1970 von der SGSM rund 3000 Überlandkilometer erflogen. Dieses Ergebnis rechtfertigt die Anschaffung eines Hochleistungsseglers. Ein Phoebus wird bestellt.
- Fünf neue Leistungsabzeichen gibt es in der SGSM:

Gold C	Leyendecker, Limmer
Silber C	Berger, v.Plata, Wenzel
- Fritz Villinger erbringt durch seine Arbeitsleistung für die DASSU Einnahmen von DM 8.183,-- Davon gehen als Spenden

DM 3000,--	an den BLVM,
DM 1.243,--	an die DASSU und
DM 3.840,--	an die SGSM

Gemeinsame Heizung

Der DASSU-Anbau (Schulanbau) an der neuen Halle war an die Heizung der SGSM angeschlossen. Da einerseits die lange Leitung die Wirtschaftlichkeit erheblich beeinträchtigte und die Heizkosten in die

Höhe trieb, andererseits der jeweilige Verbrauch nicht ermittelt werden konnte, wurde, um Streit zu vermeiden, der DASSU nahegelegt, eine eigene Heizung anzuschaffen.

Ärger - LVB und SSGM - Kapitel 5

In der Hauptversammlung der DASSU vom 19.3.1970 zieht der LVB seinen Antrag von 1969 zurück, die Auflösung des Vereins DASSU zu beschließen.

In der Angelegenheit, Sicherung unserer Baulichkeiten durch ein Erbbaurecht, geht nichts voran.

Der in der DASSU-Mitgliederversammlung vom 15.1.1968 ergangene Beschluss, Siemens für die Grundstücke Flur-Nr. 495/4 und Flur-Nr. 76/13 ein Erbbaurecht einzutragen, wurde nicht vollzogen.

16. Juni 1970, Ein ereignisreicher Tag im Leben eines Segelfliegers

Am 15. Mai 1965. Fluglehrer war Helmut Seitz, Flugzeug Bergfalke D-1441, Startort Unterwössen, Landeort Unterwössen, Flugzeit 3 Minuten.

An diesem Tage also, um genau 11 Uhr und 12 Minuten, begann meine segelfliegerische Ausbildung.

So meinte ich jedenfalls. Man hatte mich als „Nicht Siemensianer“ in den Club aufgenommen, weil man dringend engagierte Leute gebrauchen konnte. Nicht zum Fliegen, wie ich erwartete, sondern zum „Betonieren“ Es war nämlich genau die Zeit, in der in Unterwössen unsere heutige Unterkunft entstand.

Ein Jahr später, am 10. Juni 1966 war es aber dann trotzdem soweit. Nicht etwa, wie aus heutiger Sicht vielleicht vermutet wird, „Alle Leistungsabzeichen, und auch den letzten Diamanten erflogen“, nein, mein erster Alleinflug stand an. Wieder auf Bergfalke D-1441, auf dem ich nun schon 40 Flüge auf dem Kerbholz hatte.

Zurück zum 16. Juni 1970. Seit zwei Jahren hatte ich nun schon meinen Luftfahrerschein. Es war ein Tag wie es viele für mich gab. Als ich gemächlich zur Halle hinunter schlenderte, waren die beiden Rennmaschinen, L Spatz D-1114 und L Spatz D-1414 längst eingeteilt, in der Luft, und kämpften oft schon mit einem „Absaufer“.

Ich hatte nämlich herausgefunden, wenn man gut ausgeschlafen mittags zum Start kommt, die Thermik recht zuverlässig ist. Ich startete also mit meiner Mü 17 Kennzeichen D-1717 (Deckname: DC 3 wegen der nach hinten gepfeilten Flügel) die wie immer für mich bereit stand. Die damaligen fliegerischen Cracks im Verein interessierten sich nämlich nicht dafür.

Startzeit: 11h 42 Min. Ausklinkhöhe an der Winde 350m. Die Thermik am Hang war trotz fortgeschrittener Tageszeit mäßig. In Forststraßenhöhe mit Minimalgeschwindigkeit (50km/h)



herumkriechen. Flache Achten fliegen. Einleitung der Kurven eigentlich nur durch Gewichtsverlagerung auf der breiten Sitzbank.

Diese Bedingungen passten nun so ganz und gar nicht zu dem Marschbefehl, den Fluglehrer und Vereinsvorstand Helmut Seitz am Morgen ausgegeben hatte: „Manfred, (Berger) Hans, (v.Plata) und du, Hans (Wenzel) Ihr drei heute ab nach Zell a. See. Dort landen, Silber C - Strecke fliegen“. So saßen wir nun alle drei ziemlich eingeschüchtert in unseren Kisten und versuchten unser bestes.

Die Startreihenfolge ist mir heute nicht mehr geläufig. Manfred Berger Ka 8 D-1616, Hans v.Plata L-Spatz D-1114. Ich startete jedenfalls zuletzt. Nachdem ich nun schon seit zwei Stunden die Forststraße am Hang auf- und ab geflogen war, den Marschbefehl von Helmut im Hinterkopf, entwickelte ich einen ungeheuren Plan: „Hans, sagte ich zu mir, wenn der Hang das nächste mal ordentlich bläst, und du wieder eine Höhe von 550m erreichst, fliegst du schnurstracks zum Hausbart“. Wohl wissend, dass das nahezu zu 100% eine Außenlandung auf den Schlechinger Wiesen bedeutete.

Gedacht, getan. Die Talüberquerung war wohl der längste Flug meines Lebens. Sehr, sehr langsam näherten sich die sanft ansteigenden bewaldeten Ausläufer der Hochplatte. „Du musst jetzt abbrechen, umkehren, irgendwo beim Sägewerk auf den Wiesen landen“. Hämmerte es in mir. Als ich die Linkskehre einleitete, tat es plötzlich einen fürchterlichen Schlag. Ich befand mich mitten in einem 3m Bart. Jeder Segelflieger kennt dieses Wechselbad der Gefühle. Auf allen Vieren im Staub daher kriechend, und dann plötzlich wie ein Phoenix aus der Asche zu ungeahnten Höhen aufsteigend. Mit diesem Hochgefühl in meiner Brust ging es nun Schlag auf Schlag. Die blitzende Wasserfläche des Chiemsees tauchte auf. Unerwartet ertönte, wie die Stimme Gottes, aus dem Äther ein knappes „DC 8 gratuliere“.



Was ich noch nicht wusste, wir hatten damals schon eine Art Club eigenes GPS-System. Die Position der einzelnen Flugzeuge war ständig bekannt. Wenn auch nicht immer dem fliegenden Piloten, so doch dem System. Das „System“ bestand an jenem denkwürdigen 16. Juni aus Dieter Bötcher und Helmut Seitz, welche hoch über uns irgendwo im Bergfalken unterwegs waren.

Es lief nun wie Butter. Meine persönlichen fliegerischen Rekorde purzelten nur so. Abflug mit 1200m vom Hausbart Richtung Rechenberg. Höhe spielte überhaupt keine Rolle mehr. Aber nur kurze Zeit, wie sich sogleich herausstellen sollte.

Am Rechenberg schaffte ich gerade noch mit Mühe und Not den Anschluß. So vorgewarnt, kurbelte ich nun sorgfältig die Bärte aus. 2400m (ein neuer Rekord) Abflug vom Rechenberg Richtung Steinplatte und Loferer. Genüßlich lehnte ich mich zurück und löste den oberen Hemdsknopf über meinem stolzen Brustkorb.

Die Loferer allerdings waren weiter weg als ich dachte. Irgendwie kamen sie nicht wirklich näher, sie wurden nur immer höher. Die Kennzeichen der Autos, welche auf dem Parkplatz oben an der

Steinplatte standen, habe ich noch alle gelesen. Meinen Hemdsknopf allerdings konnte ich nicht mehr schließen, dazu überstürzten sich die Ereignisse jetzt.

Gerade noch über den Parkplatz gerutscht, mit den Fallwinden hinunter nach Waidring. Im „GPS-System“ herrschte gespenstische Funkstille. Wohl aus gutem Grund. Jetzt war Eigeninitiative gefragt.

Ein Griff in den Gepäckraum der rechten Tragfläche nach der Landkarte. (Der heutigen „Fliegergeneration“ muss dazu noch erläutert werden, dass die Tragflächen der MÜ 17 innen zwar nicht „begehbar“ waren, sie boten jedoch einen erheblichen Stauraum.) Studium der Karte: Da muss doch irgendwo ein Flugplatz sein. St. Johann, oder so ähnlich. Davon hatte ich schon gehört. Rechts neben mir die steil aufragenden Felsen der Steinplatte. Links unten ein wenig einladendes enges Tal. Die Nabelschnur nach Unterwössen war nun endgültig durchtrennt.

Gottseidank hatten höhere Mächte ein Einsehen mit mir. Mit Überfahrt schoss ich in einen starken Bart hinein, so dass mir die Landkarte aus der Hand fiel. Um Gotteswillen, jetzt sauber zentrieren, nur den Bart nicht verlieren! Im Handumdrehen lag die Steinplatte unter mir. Was für ein heroisches Gefühl!

Dem Anflug auf die Loferer stand nun meiner Meinung nach nichts mehr im Wege. Nun begriff ich auch, warum die Loferer „Loferer Steinberge“ heißen. Respektvoll näherte ich mich vorsichtig diesen gewaltigen Steinmassen. Das Steigen wurde immer besser, bis schließlich das Variometer am Anschlag war. Ich musste feststellen, dass mit voll gezogenem Steuerknüppel das Kurbeln gar nicht so einfach ist! Nun meldete sich das „GPS“ auch wieder „DC 3, bitte Position und Höhe“. Eigentlich wollte ich mir gerade einen zweiten Hemdsknopf öffnen. Aber pflichtgemäß drückte ich die Sprechttaste und meldete: „DC 3, Position: Loferer Steinberge, ziehe gerade das Klavier in die Höhe“.

Ein gewaltiger Bart bis zur Basis hinauf. Die ganze Welt lag mir nun praktisch zu Füßen. Dem entsprechend unspektakulär verlief auch der weitere Flug nach Zell a. See. Hellwach, immer vorwärts gerichtet, tastete ich mich in 2500m Höhe weiter von Bart zu Bart immer weiter Richtung Ziel. Zurück schaute ich schon lange nicht mehr. Was war schon Unterwössen. Irgend ein kleiner Flugplatz weit hinter mir am Horizont.

Wie gesagt, eine komfortable Höhe. Eigentlich zu komfortabel, stellte ich fest, als ich in 2500m die Schmittenhöhe erreichte. Der Höhenmesser war ja auf -QFE- eingestellt. Neugierig taxierte ich nun das Flugfeld Zell a. See. Genau genommen war der Platz aus dieser enormen Höhe kaum auszumachen. Da sollst du also jetzt landen?! Wenn das man gut geht. Punkt für Punkt ging ich jetzt die Prozedur bei einer Außenlandung durch. Denn dieses war ja praktisch eine Außenlandung. Den Landeplatz mindestens einmal umrunden. Die Windrichtung feststellen, eventuelle Rauchfahnen beobachten, wo und wie liegt das Landekreuz, auf Flugbetrieb achten usw. Dann der wichtigste Teil: „Der Gegenanflug“! Ja nicht zu kurz ansetzen (Gefahr des Überschießens).

Ich weiß nicht, wie oft ich inzwischen den Landeplatz umrundet hatte. Die

Höhe wollte und wollte nicht abnehmen. Als ich dann schon sehr niedrig war, (ca. 900m) und



der Adrenalin Ausstoß wieder größer wurde, sah ich auch meine beiden tapferen Mitstreiter so langsam heranrücken. Unsere Ka 8 war im Anflug auf die Schmittenhöhe. Sehr niedrig, aber um so deutlicher sichtbar hob sich die zitronengelbe Farbe unseres L-Spatzen dicht über den Baumwipfeln fliegend von dem satten Grün ab.

So entschloß ich mich nun, die Landung einzuleiten. Nur gut, dass wir bei Frau Kulartz, ihres Zeichens nach seinerzeit Schulleiterin, perfekt slippen gelernt hatten. Das war schon mal die halbe Lebensversicherung. (ja nicht überschießen) „Keine Ka 8 landet in Unterwössen ohne zu slippen“! Das war ihre Devise.

Die folgenden Abläufe waren alle automatisiert. Gegenanflug, zurück blicken, die Landebahn ständig im Auge, 90 Grad links, aufrichten, Queranflug, wieder 90 Grad links, „Endteil“. Jetzt Seitenruder rechts voll rein, Nase schräg nach rechts oben ausrichten und auf Fahrt achten. Maschine so austarieren, daß der Beginn der Landebahn genau durch das linke geöffnete Fenster (in diesem Falle Bullauge) sichtbar wird. Der Gleitpfad und die Sinkrate ist richtig eingestellt, wenn der Luftstrahl durch das Bullauge genau in die Pupille deines linken Auges trifft. Sobald der Sporn die ersten Grashalme berührt, Maschine aufrichten, ausrichten, und langsam abfangen.

Nach 20 Metern herrscht plötzlich Totenstille, kein Lüftchen regt sich mehr. Es riecht nach Heu, die Grillen zirpen, Vögel singen. Es ist jetzt genau 16 Uhr und 38 Minuten. Flugzeit 4 Stunden und 56 Minuten. Ein Stundenmittel von 10 Km / Std.

Überglücklich steige ich aus, ein gelungener Flug ist beendet. Eine gelungene Landung auf einem fremden Platz. Zu gut gelungen, wie sich alsbald herausstellen sollte. Nun stand mir nämlich ein halbstündiger Fußmarsch zum Tower und zum anderen Ende der Landebahn bevor!

Inzwischen waren Manfred und Hans auch heil heruntergekommen. Freundliche Helfer packten an, so reihten wir schließlich stolz unsere drei Vögel in einer Reihe am Rückholweg auf.

Eine kleine, zierliche Frau blieb stehen und interessierte sich sichtlich für meine brave Kiste.

„Ach, sieh mal an, die MÜ 17 gibt`s auch noch“!! Rief sie freudig überrascht aus. Ich war verwundert, wieso kennt eine ältere Dame diesen Flugzeugtyp?



Eifrig meldete ich umgehend: „Jawohl, habe soeben die Silber-C – Strecke damit geflogen“! Sie schüttelte mir die Hand, „Ja, da gratuliere ich aber herzlich dazu“! Es war ein fester Händedruck, den man von dieser zierlichen, kleinen Frau eigentlich gar nicht erwartet hatte.

Später stellte sich heraus, es war die legendäre Hanna Reitsch, die schon so ziemlich alles geflogen hatte, was sich auch nur einige Sekunden in der Luft halten konnte.

Rückblickend muß ich feststellen: Fliegerische Ersterlebnisse sind wohl in dieser Intensität heute nicht mehr möglich. Wen kann man heute noch mit einem 50Km Flug hinter dem Ofen hervorlocken?

Man muss ja nicht mal mehr dazu außenlanden.

Die „Rückholaktion“ der drei Maschinen nach Unterwössen beschreibe ich hier nicht näher, das wäre eine neue Geschichte.

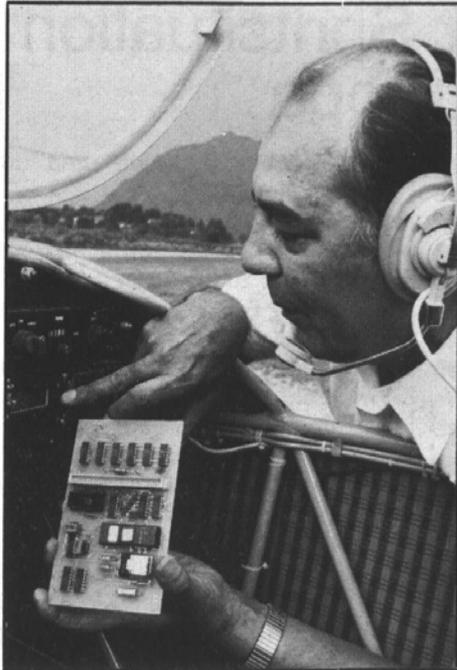
Nur so viel dazu: Sie dauerte zwei Tage!

Hans Wenzel

1971

Fortschritt für die Funknavigation

Walter Freter entwickelte ein Funknavigationsgerät, das im Gegensatz zu den bisher eingesetzten Ausführungen



Zu einem recht professionellen Ergebnis hat das Basteln mit Bit und Platinen in diesem Fall geführt: Im Instrumentenbrett des kleinen Motorflugzeuges ist ein VOR-Navigationsfunkgerät zu sehen, das Walter Freter (im Bild) von der Segelfluggruppe Siemens-München mit einem Mikrocomputer so ausgerüstet hat, daß die unter dem Gerät montierte Digital-LCD-Anzeige den Kompaßkurs zur nächsten Station laufend „vorrechnet“. Zur Zeit wird der Mikrocomputer noch auf alle Navigationsfrequenzen im europäischen Raum programmiert. Der Pilot kann also künftig die Nachschlagewerke am Boden lassen.

wesentlich einfacher und sicherer arbeitete. Während die auf dem Markt befindlichen Geräte manuell abgestimmt werden mussten, zeigte das neue Gerät auf einer LCD-Anzeige die Richtung zum Funkfeuer automatisch an. Ferner wurde angezeigt, ob sich das Luftfahrzeug zum oder vom Sender weg bewegte.

In unserem Motorsegler lief das Gerät lange Zeit störungsfrei und leistete gute Dienste.

Für die Durchsetzung am Markt war es zu fortschrittlich. Der Zuverlässigkeit einer LCD-Anzeige stand man noch mit Misstrauen gegenüber .



Eine Motormaschine bei der SGSM

Die SGSM wollte aus Bundeswehrbeständen eine ausgemusterte PA 18 kaufen und bekam anstelle dieser



erworben. Diese Do 27 wurde erworben,

umlackiert und erhielt das Kennzeichen. D-EDZY. Sie wurde für Siemens im Bereich Funk-Ortung, der auch die Vorfinanzierung übernommen hatte, für Versuchs- und Messflüge gewinnbringend eingesetzt.

Der anfängliche Wunsch der DASSU, das Flugzeug in Unterwössen als Schleppmaschine einzusetzen, wird von der DASSU zurückgezogen.

Und noch eine Motormaschine, ein Motorsegler

Der bestellte Motorsegler SF 25 B Falke (D- KOOY) wurde geliefert. Zur Umschulung ging es vorher mit dem Firmen-Falke von Scheibe (D-KOCO) ins schöne Altmühltal nach Beilngries.

Wer die Umschulung bereits hinter sich hatte, war leicht am rechten Handrücken zu erkennen.

Der Falke hatte einen Handanlasser, dessen Seilzug unterhalb des Armaturenbrettes angebracht war. Zum Anwerfen des Motors musste kräftig, ruckartig an diesem Seilzug gezogen werden. Da das Armaturenbrett dabei etwas im Wege war, wurde unweigerlich der Handrücken in Mitleidenschaft gezogen.



*Hans Wenzel, Matthias Nährlich,
Wolfgang Engler*

Das erste Kunststoffsegelflugzeug der SGSM

Unser erster Kunststoffsegler, ein Phoebus B1 (D-3000) war ein echter Fortschritt. Schon nach den ersten Flügen war klar, dass im Streckenflug damit eine erhebliche Leistungssteigerung erreicht werden konnte. Als Spitzenmaschine des Vereins

wurde er nur widerwillig den nachdrängenden Piloten zur Verfügung gestellt.

So war es auch am 11.07.71. Gustl Leyendecker hatte sich gegen Helmut Seitz durchgesetzt und schaffte an diesem Tag ein Dreieck von 528 km.

Helmut Seitz abgestürzt

Der Freude über das erste erfolgene 500 km Dreieck im Verein und über das neue, leistungsfähige Flugzeug folgte am 30.07.71 das Entsetzen über den tödlichen Unfall von Helmut Seitz.

Helmut Seitz war jahrelang der Motor unseres Vereins, der uns unermüdlich zur Arbeit antrieb. Ohne ihn würde unsere Unterkunft wahrscheinlich noch nicht fertig sein.



II. Sachverhalt

Helmut Seitz flog am 30. Juli 1971, gegen 16.54 Uhr das Segelflugzeug D 3000, Phoebus B 1, deutsche Nationalität, aus Richtung Kufstein kommend über das Dreibrunnenjoch nach Thiersee. Beim Hangsegeln am Nordwesthang des Pendlings streifte das Flugzeug das nicht gekennzeichnete Tragseil der zum Pendlingshaus hinaufführenden Materialseilbahn des Albert Mairhofer aus Vorderthiersee. Das Flugzeug brach in der Luft in zwei Teile und stürzte beinahe senkrecht in den Hochwald ab. Durch den Unfall erlitt Seitz tödliche Verletzungen. Das Flugzeug wurde total beschädigt.

Ärger - LVB und SSGM - Kapitel 6

Bei der LVB-Mitgliederversammlung wurde die Frage aufgeworfen, ob das seit 1967 satzungsgemäße Mitspracherecht des LVB bei der DASSU zu der unerfreulichen Situation geführt habe oder ob die bis 1966 amtierenden DASSU-Vorstände die Misere zu verantworten hätten. Von Hr. Lauerbach wurde der Eindruck erweckt, dass diese finanzielle Misere auf den bis 1966 amtierende Vorstand zurückzuführen sei. Dr. Scherff schlägt eine erneute Überprüfung durch den Schlichtungsausschuss des LVB vor.

Die Unterkunft und das E-Werk

In unserer Unterkunft war in jedem Raum, wie es sich für eine Elektrofirma gehört, ein Elektroboiler zur Warmwasseraufbereitung installiert.

Bei der Abnahme durch das E-Werk Unterwössen wurde unsere Unterkunft in den Gewerbetarif mit einer monatlichen Grundgebühr von DM 52,-- eingestuft. Beim Haushaltstarif wären es DM 12,--

gewesen. Begründet wurde dies damit, dass auch Schulen und Kirchen so abgerechnet werden.

Da die Grundgebühr auch von der Anzahl der Verbraucher abhängt, wurden zur Reduzierung der Kosten die Boiler wieder ausgebaut.

Und was gab es 1971 sonst ?

SGSM

- Der Kauf eines Standard Cirrus als Ersatz für den Phoebus wird beschlossen.
- Dieter von Wurmb arbeitet das heute noch gültige Fluggebührenmodell aus.
- Bei einer Aussenlandung in der Nähe von Flachau im Pongau am 11.07.1971 wurde der L-Spatz D-1114 beschädigt
- Eine Eigenbeteiligung von DM 500,-- bei einem Schadensfall wird eingeführt.
- Mitglieder

SGSM	39
ASG	6
	<hr/>
	45

- Jahresbeitrag bei SGSM und ASG DM 125,--
- Aufnahmegebühr bei SGSM und ASG DM 250,--
- Arbeitsleistung 3770 Std. (die Arbeitsstunde wird mit DM 3,-- verrechnet.)

DASSU

- Die DASSU nimmt die Gemeinde und den Landkreis als Mitglieder auf.

1972

Helmut-Seitz-Gedächtnispreis

Von Dr. Scherff wird ein „Helmut-Seitz-Gedächtnispreis“ gestiftet.

Der "Helmut-Seitz-Wanderpreis" wird rückwirkend ab dem 1. Todestag (31.7.1971) vergeben. Ausschlaggebend ist der weiteste Flug eines Piloten. Bei gleicher Kilometerleistung verschiedener Flugzeugführer entscheidet der Handicapfaktor und bei gleichem Handicapfaktor die schnellste Zeit.

Als Wanderpokal wurde ein Quarzstein vorgesehen, über dem die Nachbildung des L-Spatzen D-1414 schwebt.

Der erste Gewinner des Pokals ist Hans Limmer mit einem Flug am 23.05. 72 über ein 528 km Dreieck auf dem L-Spatz D-1114.

Die angefertigte Plakette, auf der die Gewinner eingetragen werden sollten, ging nach kurzer Zeit bereits verloren und wurde nicht wieder ersetzt. Der Wanderpreis schief ein. Seit dieser Zeit schmückt der Gedenkstein ungenutzt unserer Unterkunft.

Und was gab es 1972 sonst ?

- Unser bewährter 2. Vorsitzende, Dieter v. Wurmb, übersiedelt nach Augsburg,.
- Die SGSM hat 36 und die ASG 10 Mitglieder.
Der Jahresbeitrag beträgt DM 250,-- und die Aufnahmegebühr DM 250,--
- Im Winter reicht unsere Heizung im Aufenthaltsraum nicht aus. Die Decke wird mit Styropor isoliert und die Doppelverglasung der großen Fenster wird durch Thermopanscheiben ersetzt.
- Das Vorfeld der Unterkunft wird geteert.
- Es wird beschlossen, einen 2. Cirrus anzuschaffen. Dafür wird eine Umlage von DM 100,- fällig.



DASSU und die Siemens-Halle

Der zwischen LVB und DASSU ausgearbeitete Erbbaurechtsvertrag wurde ratifiziert. In ihm sind auch die von der SGSM gewünschten Grundstücke enthalten.

Die Interessen der Siemens Freizeitgemeinschaft und somit die der SGSM wurden nicht berücksichtigt.

Damit begann ein weiteres Kapitel an Ärger, der erst 1983 durch den Abschluss eines Untererbbaurechts zwischen der DASSU und der SGSM ein Ende finden sollte.

Der Sachverhalt:

- Die Siemens-Halle wurde von der Siemens & Halske AG am 14.2.1958 an die SGSM übereignet.
- Sie wurde von der SGSM auf dem Gemeindeeigenen Grundstück 495/4 im Mai 1958 errichtet.

- Das Grundstück wurde von der Gemeinde auf Intervention des LVB Präsidenten Lauerbach nicht an die SGSM sondern an den LVB verkauft. Damit wurde die Halle sachrechtlich Eigentum des LVB.

- Der LVB erteilte der DASSU ein Erbbaurecht an diesem Grundstück. Damit wurde die Halle sachrechtlich Eigentum der DASSU.

Die SGSM könnte theoretisch die Halle zwar wieder abbauen aber praktisch käme ein solcher Unfug einem Schildbürgerstreich gleich. Der gegenüber der DASSU bestehende Ausgleichsanspruch wurde als die sinnvollere Vorgehensweise angesehen.



Etwas Glück braucht der Mensch

22. 5.1972 Heute war es bei relativ spätem Start ein 300 km Dreieck mit 65 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit.

Wenn es Morgen genauso gut läuft, müsste mit dem L-Spatz auch ein 500 km Dreieck zu schaffen sein. Morgen ist Pfingstdienstag, ein ehemaliger Siemens-Feiertag, der vor nicht all zu langer Zeit abgeschafft wurde, weil die Gewerkschaft eine Arbeitszeitverkürzung durchsetzte. So ein Feiertag wäre doch zum Feiern das Richtige.

Um den morgendlichen Stress zu minimieren, werden alle Vorbereitungen noch heute erledigt und frühzeitig zu Bett gegangen.

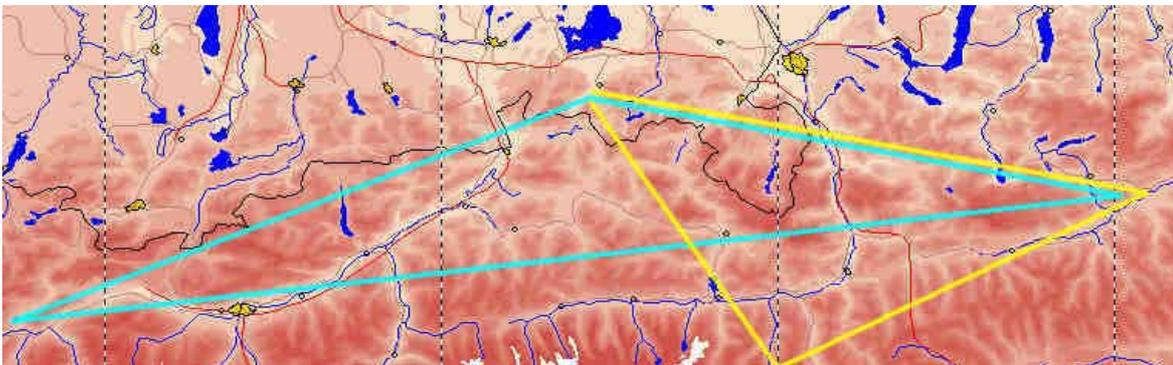
Nun, so frühzeitig geht es doch nicht ins Bett. Die Ausarbeitung der Strecke nimmt mehr Zeit in Anspruch als ich dachte. Das 528 km Dreieck Unterwössen – Imst – Grimming – Unterwössen hat bedingt durch die Umwege, die zu fliegen sind, in Wirklichkeit 567 km. Wird der Endanflug abgezogen, bleiben immerhin noch 542 km. Bei näherer Betrachtung kommen einem dann doch Zweifel, ob die geplante Strecke überhaupt zu schaffen ist.

Es steht ein Flugzeug zur Verfügung, das vom Hersteller bei böigem Wetter auf 110 km/h beschränkt wird und dessen bestes Gleiten bei 90 km/h mit 1:27 angegeben wird. Zieht man den Herstellerbonus ab, bleiben wahrscheinlich noch 1:26 übrig.

Und nun beginnt das Rechnen:

- Bei 1:26 und einer Strecke von 542 km brauche ich einen Höhengewinn von ca. 21.000 m. Den Schlepplift auf 1000 m abgezogen bleiben immer noch 20.000 m
- Um diese Höhe zu erreichen, benötige ich bei einem durchschnittlichen Steigen von 2 m/s 10.000 sec, also rund 3 Std.
- Diese 3 Std. von den geplanten 8 Std. Flugzeit abgezogen, verbleiben noch 5 Std.
- Demnach ist zwischen den Aufwinden eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 109 km/h nötig. Na ja, liegt ja noch unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h.
- Welchen Gleitwinkel hat der Spatz denn bei 109 km/h ?

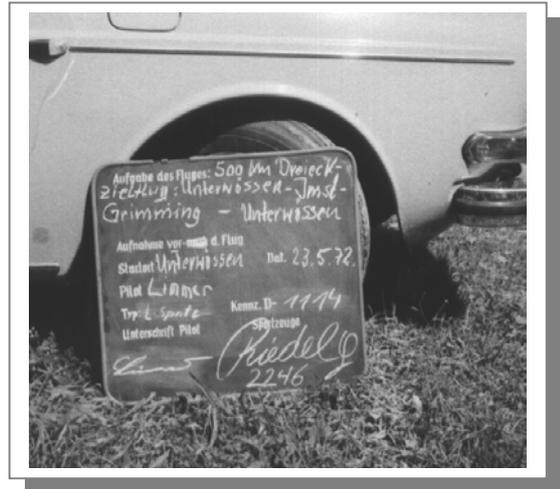
Besser nicht nachdenken sondern einfach annehmen, daß das durchschnittliche Steigen doppelt so groß ist. Dann klappt es schon.



508 km Dreieck Unterwössen – Imst – Grimming – Unterwössen
300 km Dreieck Unterwössen – Böckstein – Aigen – Unterwössen

23.5.1972

6⁰⁰ Raus aus den Federn, rein in die Klamotten und noch vor dem Zähneputzen und Waschen ein Blick zum Hochgern. Der Himmel scheint genauso tiefblau zu werden wie gestern. Der erste Eindruck verspricht einen sehr guten Flugtag. Da ich gestern bereits die Flugvorbereitungen getroffen habe, ist nach einem reichhaltigen Frühstück, dem Einordnen des L-Spatzen am F-Schlepp und nach dem Fotografieren der Tafel noch jede Menge Zeit. Vor mir steht die Traunsteiner K 6e mit Adi Ebersberger und der 17m Cirrus mit Remi Zähler. Die Wartezeit wird wie immer mit intensiver Dis-



kussion über das Für und Wider der richtigen Strategie und mit gemeinsamen Studium der Karten überbrückt. Zum Nachdenken über meine gestrigen Rechenkünste hat man da keine Zeit.

9¹⁰ Der talauswärts strömende Wind wird schwächer und schläft nach kurzer Zeit ganz ein. Ein sicheres Zeichen, daß in der Gipfelregion bereits die Thermik eingesetzt hat. Bei genauem Hinsehen erkennt man über der Hochplatte und dem Geigelstein bereits erste Wolkenschleier, die sich kurzzeitig aufbauen und gleich wieder verschwinden. Erfreulicherweise scheint die Wolkenuntergrenze schon am frühen Morgen sich in Höhen um die 2200 m, 2300 m NN auszubilden. Da die Basis bestimmt noch ansteigt, bedeutet dies eine relativ sichere Inntalquerung. Mein Entschluß steht fest: Mein Weg führt direkt über das Inntal und nicht wie üblich über den Kaiser.



9²⁵ Der Talwind hat sich gedreht und strömt nun taleinwärts. Die Wolkenbildung wird konstanter. Als erster hängt Adi Ebersberger mit der Traunsteiner K 6e hinter der Piper. Als nächstes ist der 17m Cirrus mit Remi Zähler an der Reihe und um **9⁴⁶**h hänge ich hinter der Schleppmaschine.

9 Minuten später ist der Gipfel der Hochplatte erreicht. Wie erwartet steht dort auch ein

mächtiger Bart. Mit gleichen Steigwerten wie im Flugzeugschlepp geht es weiter. Erst oben wird mir bewußt, daß bei einem derartig rasanten Aufstieg der Ausklinkpunkt auf dem Barogramm nicht sichtbar sein könnte. Im Nachhinein bestätigte sich dies auch und der Schleppilot mußte bezeugen, daß er mich ordnungsgemäß in 1000 m über Platz abgesetzt hatte.

10⁰⁰ 2200 m NN sind erreicht und es geht entlang der Kampenwand über das Aschauer Tal zum Spitzstein (1579 m). Hier heißt es vor der Inntalquerung möglichst viel Höhe zu machen. In 2350 m ist die Basis erreicht.

Der Flug über das Inntal kostet 600 Höhenmeter. Wie erwartet komme ich am Brunnstein über der Hangkante an. Die Basis ist hier schon bedeutend höher. Die gesamte Südseite geht sehr gut,

so daß ich schnell auf 2600 m komme. 4 km weiter, am Großen Traithen sind es dann schon 2800 m.

Über das Sonnwendjoch und die Guffertspitze geht's zum Rofan und weiter über den Achensee zur Lamsenspitze und zum Bettelwurf. Die Basis ist hier bereits auf 2900 m angestiegen. Vor mir, entlang der Nordkette markieren Innsbrucker Segelflieger die Bärte.

Am Ostende der Mimmingen, der Hohen Munde, geht es mit 4 m aufwärts und am Hochplatling sind 3200 m erreicht. Die Wolken in den Lechtaler Alpen schauen sehr verlockend aus, aber auch am Tschirgant steht eine prächtige Wolke. Es stellt sich die Frage, welche Route die Richtige ist. Der direkte Anflug auf den Tschirgant und dann ins Tal hinaus zum Wendepunkt und wieder zurück zum Tschirgant, oder auf der etwas längeren Route über Nassereith in die Lechtaler und von dort direkt über den Wendepunkt zum Tschirgant. Ich entscheide mich zum Flug über die Lechtaler.

12⁰⁰ Die erste Wende ist umrundet und die Fotografiererei erledigt.

Bei den bisher geflogenen 138 km habe ich einen Schnitt von 83 km/h erreicht. Besser kann es gar nicht laufen.

Am Tschirgant steht immer noch die schöne Wolke. In 2550 m, also 180 m über dem Gipfel, komme ich an. Hier steht ein guter Bart, in dem sich auch andere tummeln. Da es recht eng zugeht, verabschiede ich mich in 3300 m und fliege direkt zu den Mimmingern. Auf der gesamten Rippe bis zum Ostende, dem Simmering ist kaum ein Höhenverlust zu beklagen.



Ohne Belästigung durch andere erreiche ich an der Hohen Munde die Basis in 3400 m. Weiter geht's entlang der Nordkette zur Lamsenspitze und von dort zum Kellerjoch.

Das Kellerjoch mag mich heute nicht. Nach einigem Herumsuchen mit mäßigem Erfolg gebe ich auf und fliege auf der Westseite des Zillertals entlang, um in der Höhe von Aschau die Talquerung zum Kreuzjoch durchzuführen. Auf diesen 15 km geht so gut wie gar nichts mehr, so dass schon abzusehen ist, dass am Kreuzjoch ein klein wenig Hangsegeln mit eingeplant werden muss. In 2200 m komme ich am Kreuzjoch an. Der Aufwind über den Almwiesen liegt so dicht am Hang, dass er nicht auszukurbeln ist. Durch zeitraubendes Hangfliegen arbeite ich mich langsam wieder über Hangkante. Von dort geht es zügig weiter. Aus 2 m werden 3 bis 4 m/s und im Nu ist die Wolkenuntergrenze erreicht. Meine Steigwerte sind anscheinend nicht unbeobachtet geblieben. Eine K6 und ein Zugvogel gesellen sich zu mir und schmeißen mich fast aus dem Bart. Stolze 3500 m ist hier am Gerlos die Basishöhe. Vor lauter Kurbeln und Aufpassen auf die beiden anderen entgeht mir, dass die Basis in Richtung Paß-Thurn stark abfällt.

Das Auskurbeln des letzten Bartes bis zur Basis war ein Fehler, bei dem ich wieder einmal wertvolle Zeit vertan habe. Es stellt sich heraus, dass die Basis in meiner Flugrichtung nicht nur stark absinkt sondern dass die Wolkenstraße zeitweise auch noch mit 3 bis 4 m Steigen aufwartet.

Zu knapp an der Basis zu fliegen ist nicht nur gegen das Gesetz sondern auch wegen des starken Flugverkehrs im Pinzgau nicht ratsam. Auf diesem Streckenabschnitt geht es zu wie auf der Autobahn und ob die anderen einen immer sehen, ist zu bezweifeln. Was bleibt mir da anderes übrig, als die Klappen zu ziehen, um nicht mit den Wolken in Berührung zu kommen. An manchen Stellen werde ich sogar gezwungen, neben der Wolkenstraße zu fliegen, um nicht eingeschnupft zu werden.

Am Großen Rettenstein ist der Ritt über Salzachgeier, Kröndlhorn und Steinkogel zu Ende. In 3200 m, knapp unterhalb der Basis, komme ich dort an. Wenn auch die Basis hier 300 m tiefer ist, so sind doch ca. 30 km ohne zu kurbeln und mit ausgefahrenen Klappen ein schönes Erlebnis. Von hier aus muß wieder gekurbelt werden.

Über Gaißstein, Manlitzkogel und Hochkogel geht es zügig und ohne die Bärte bis zur Basis auszukurbeln nach Zell am See. An der Schmittenhöhe habe ich noch knappe 2000 m. Meine Erwartungen werden nicht enttäuscht. Hier steht ein 5 m Bart, der mich wieder auf 3200 m bringt.

Nun ist aber guter Rat teuer. Die Wolken auf der Nordseite des Tales sind etwas zerzaust und schauen nicht allzu gesund aus. Außerdem scheint die Basis auch noch etwas tiefer zu sein.

Auf der Südseite, am Hauptkamm, machen die Wolken einen wesentlich besseren Eindruck, aber es ist eine weitere Talquerung notwendig und von der direkten Flugroute müsste ich ca. 15 km nach Süden abweichen. Daß dort alle Täler in Nord-Südrichtung verlaufen und ich spätestens zwischen Dachstein und Grimming wieder auf die Nordseite wechseln muss, gibt den Ausschlag zur Beibehaltung der geplanten Route.

Bis zum Hundstein läuft alles noch wie gehabt. Der zieht noch mit 1,5 bis 2 m/s. Der restliche Weg bis zum Hochgrundeck gestaltet sich äußerst schwierig. Richtige Bärte gibt es nicht mehr. Kurzzeitige Steigwerte von maximal 0,5 m sind zwar noch anzutreffen, aber auszukurbeln sind sie nicht.

Zäh geht es voran und sehnsüchtig schaue ich auf die Südseite, wo für mich unerreichbar die schönsten Cumulanten stehen. Da ich zum Wechseln der Talseite bereits zuviel Höhe eingebüßt habe, bleibt mir nichts anderes übrig als mich über den Hochgrundeck und Rossbrand zum Dachstein durchzumogeln. Zu dem, mit seinen 2995 m kann ich nur hinaufschauen. Mit meinen gerade mal 2200 m ist der mäßige Aufwind, der auch noch sehr nah am Hang liegt, nicht zu fassen. Das zerklüftete Relief lässt sich auch mit Hangfliegen nicht packen.

Nach ca. 10 Minuten gebe ich entnervt auf und fliege zum Stoderzinken weiter. 1900 m sind es hier noch, aber der Gipfel ist etwas näher. Hangschrubben ist wieder einmal angesagt, aber es geht aufwärts. Oberhalb der Hangkante geht es sogar recht flott nach oben, so dass meinem moralischen Tief schnell wieder ein Hoch folgt.

16¹⁴ Der Grimming ist erreicht und das Wendepunktfoto ist gemacht. Natürlich musste ich mal wieder zwei mal den Auslöser betätigen, da gerade in diesen Moment eine kräftige Böe meinen Wendepunkt, den Gipfel, aus dem Sucher entfernte. Gott sei dank waren damals die Sitten noch nicht so streng. Eine geklaute Fläche auf dem Foto behinderte die Anerkennung des Fluges nicht. Für die bisher geflogenen 414 km wurde ein Schnitt von 67 km/h erreicht. Naja, 1 km/h unter den geplanten 68 km müsste noch aufzuholen sein.

Der Rückweg beginnt.

Erstaunlicherweise geht es bedeutend besser als beim Hinflug. Am Dachstein komme ich zwar wieder unter 2300 m an, aber im Gegensatz zu vorher kann ich jetzt einen guten Bart bis in eine Höhe von 3300 m auskurbeln. Die Steigwerte des Bartes im oberen Bereich lassen zwar stark nach aber mit der Höhe steigt auch mein Optimismus wieder.

In Richtung Zell am See beginnen die Konturen der Wolken auszufransen und am Hauptkamm schaut es nicht viel besser aus. Eine Tendenz zum Zerfall der Wolken ist zu sehen.

Zwar tragen der Roßbrand und der Hochgrundeck noch, aber mehr wie 100 bis 200 m können dort nicht gutgemacht werden. In Richtung Hundstein haben sich die Wolken unterdessen ganz aufgelöst.

Langsam gebe ich den Traum vom 500 km Dreieck auf. Zell am See ist verlockend nahe und sehr einladend.

Im Steinernen Meer, am Breithorn steht noch ein gut aussehendes Wölkchen. Sollte dieses bis zu meiner Ankunft nicht schon den Geist aufgegeben haben, bestünde doch noch die Chance, wenigstens bis nach St. Johann zu kommen. Wenn nicht, bietet sich Zell immer noch an. Also ab in Richtung Breithorn

Zum Hochkönig mit seinen 2941 m muss ich schon weit hinaufschauen und das Breithorn überragt mich bei meiner Ankunft um gute 400 m.

Mit Hangsegeln geht hier gar nichts. Der immer noch vorhandene Bart kommt aus einem engen Einschnitt, der kaum auszukurbeln ist. Einen Halbkreis, dicht am Berg, geht es hoch, den anderen Halbkreis geht es abwärts. Nach 20 Minuten bin ich in Höhe der Hangkante. Jetzt geht's nicht mehr höher. Ich kann zwar die Höhe halten aber das ist auch alles. Nach weiteren 15 Minuten gebe ich auf. Zell am See oder St. Johann, das ist jetzt die Frage .

Über dem Hundstein hat sich unterdessen ein leichter Wolkenschleier gebildet. Ein Zeichen, dass doch noch etwas gehen könnte und außerdem ist Zell am See näher.

Beim Näherkommen entdecke ich die Traunsteiner K6 unter dem Wolkenschleier kurbeln. Auf meine Anfrage bezüglich der Steigwerte bekomme ich die deprimierende Auskunft: „0 bis 1 m Saufen“. Ich bin einige Meter über der Hangkante und hier herrscht absolute Ruhe. Also Landung in Zell am See. Um die Höhe abzubauen, fliege ich mit Höchstgeschwindigkeit die Hangkante entlang und ein klein wenig Turnen ist angesagt. Plötzlich tönt es aus meinem Lautsprecher „Hans, jetzt geht's mit 1 bis 1,5 m aufwärts“. Obwohl ich schon unter der Hangkante bin, wird sofort der Bart gesucht und siehe da, es geht aufwärts. Aus dem 1,5 m werden 2 bis 2,5 m und wieder einmal, obwohl die Steigwerte im oberen Bereich bis auf 0,5 m absinken, keimt ein Hoffnungsschimmer auf.

Welch schönes Gefühl. Der Bart bringt uns bis auf 2800 m und die Welt ist rosig. Unterdessen ist weit und breit kein Wölkchen mehr zu sehen. Mit dieser Höhe wären die 57 km bis Unterwössen zu schaffen, wäre da nicht ein kleines Hindernis. Die Steinplatte (1869 m) 17 km vor Unterwössen steht im Weg. St. Johann ist aber sicher zu erreichen.



Wie war das doch mit der Abendthermik? Kalte Luft sinkt von den Hängen ins Tal und die wärmere Luft wird deswegen in der Talmitte nach oben gedrückt. Sollte uns dies zu vermindertem Saufen verhelfen, könnte der Heimflug vielleicht doch noch gelingen.

Im Verband geht's mit bestem Gleitwinkel Richtung Heimat und siehe da, die Täler tragen.

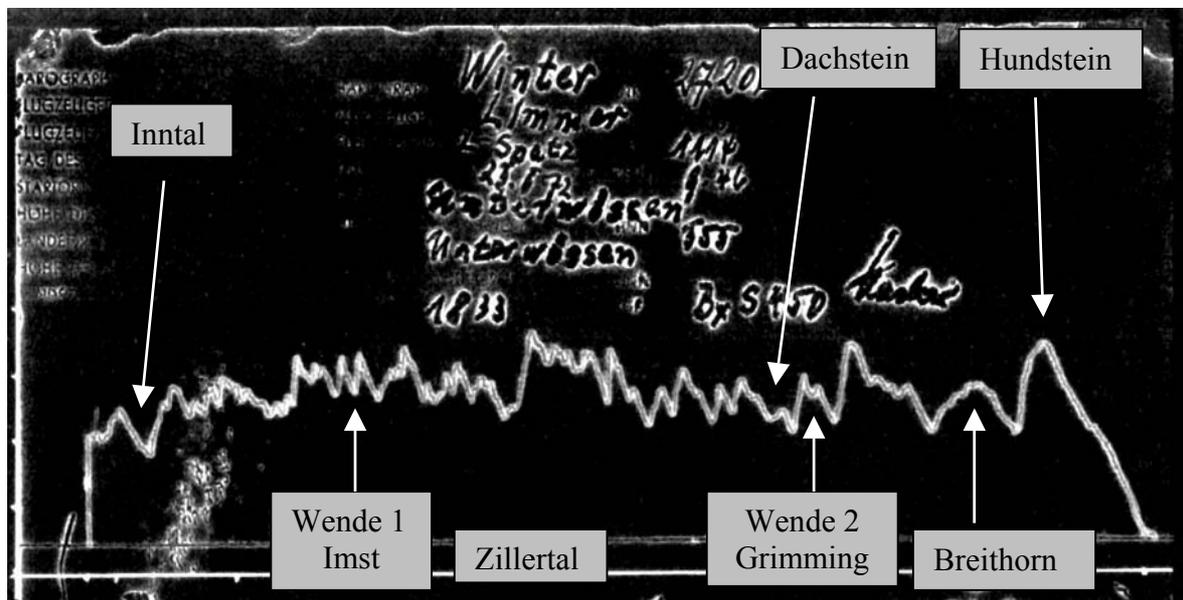
Nach dem Umrunden der Süd-West-Ecke der Loferer Steinberge ist hinter dem Einschnitt westlich vom Gipfel der Steinplatte bereits ein Zipfel vom Chiemsee zu sehen.

Es wird nochmals recht knapp. Wenige Meter über den Bäumen geht es durch den Einschnitt und hinaus nach Reit im Winkel.

18⁴³ Nach 8 Stunden 47 Minuten lande ich wieder in Unterwössen. 11 Minuten später setzt die Traunsteiner K6 auf.

Die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit mit knapp 56 km/h für das 528 km Dreieck entsprach zwar nicht annähernd der geplanten Geschwindigkeit von 68 km/h, aber was macht das schon.

Das Anstoßen mit der Rückholmannschaft auf den gelungenen Flug haben wir dann im Stehen vollzogen, um die Spuren des fast neunstündigen Fluges etwas zu mildern.



Hans Limmer

1973

20 Jahre SGSM

Die Segelfluggruppe Siemens München wird 20 Jahre alt und mit Wirkung vom 11.09.1973 auch ein eigenständiger Verein. Unter der Nr. VR 8134 wird er als e.V. ins Vereinsregister eingetragen.

Aus dem einen Flugzeug der SGSM (damals noch SSGM), dem Doppel-Raab, hat sich unterdessen eine stattliche Flotte entwickelt:

Flugzeuge	ASK13	D-1000	L-Spatz 55	D-1114
	K8	D-1616	Cirrus	D-3000
	Cirrus	D-3100		
	SF25 C	D-KOZY	Do27	D-EOZY



Das Vermögen der Gruppe beziffert sich auf:

6 Flugzeuge	ASK13	D-1000	DM	18.000,-
	L-Spatz 55	D-1114	DM	6.000,-
	K8	D-1616	DM	6.000,-
	Cirrus	D-3100	DM	27.000,-
	Cirrus	D-3000	DM	27.000,-
	SF25 C	D-KOZY	DM	38.000,-
	Do27	D-EOZY	DM	50.000,-
Flugzeugzubehör	Funk, Barograph usw.		DM	15.500,-
Flugzeughänger			DM	3.500,-
Rettungsschirme			DM	800,-
PKW			DM	200,-
Werkstatt und Inventar			DM	14.000,-
Unterkunft			DM	130.000,-
Halle			DM	28.000,-

DM 364.000,-

Neuer Ärger - DASSU und die Siemens-Halle - Kapitel 1

Die DASSU beabsichtigt, mit den Domizilvereinen neue Nutzungsverträge abzuschließen. Zwischen DASSU und SGSM besteht bereits ein Vertrag, der 1966 abgeschlossen wurde und in dem es u.a. heißt:

„Die im Eigentum des Mitgliedes Siemens & Halske AG stehende, auf dem Grundstück 495/3 errichtete Halle mit Werkstatt steht dem Zweck der DASSU wie folgt zur Verfügung:

- „Die DASSU ist berechtigt, den Werkstattraum jederzeit für ihre Zwecke zu benutzen“ .

Die Benutzung der Werkstatt war natürlich kostenlos, da im Auftrag der DASSU und durch deren Finanzierung 1958 die Asphaltierungsarbeiten des Hallenvorfeldes erfolgte und die Garagen im Innenhof errichtet wurden.

Da auch die Winde in der Halle untergebracht war, blieb für die Flugzeuge der SGSM kein Platz. In gegenseitigem Einvernehmen wurden sie zum Ausgleich in der Steinhalle untergestellt.

Dieser Vertrag wird am 5.6.1973 durch die DASSU gekündigt und ein neuer Vertragsentwurf Siemens zugesandt. Die Situation wird hierbei so dargestellt als ob die SGSM der Nutznießer und die DASSU der Eigentümer der Halle sei.

Für die Unterkunft wird eine akzeptable Lösung, ein Erbbaurecht auf 50 Jahre vorgeschlagen.

Bei der Halle gibt es Probleme. Der DASSU-Vorstand ist der Meinung, dass das Eigentum an einer vom Staat bezuschussten Halle nach 16 Jahren Nutzung durch die SGSM aufgebraucht sei und ab jetzt Miete bezahlt werden müsse.

Zur Erinnerung! Die im Haushaltsplan 1958 der DASSU eingestellten 5.000.- DM für einen "Hallenbau" waren eine Beteiligung der DASSU an der Durchführung der Asphaltierungsarbeiten des Hallenvorfeldes und der Errichtung von Garagen im Hof zwischen der Halle I und der Siemens-Halle.

Dass die SGSM dies nicht so sieht ist vermutlich nachvollziehbar. Ein Gegenvorschlag wird unterbreitet, der das Eigentumsrecht der SGSM an der auf LVB-Grund stehenden Halle unterstreicht.

Und was gab es 1973 sonst ?

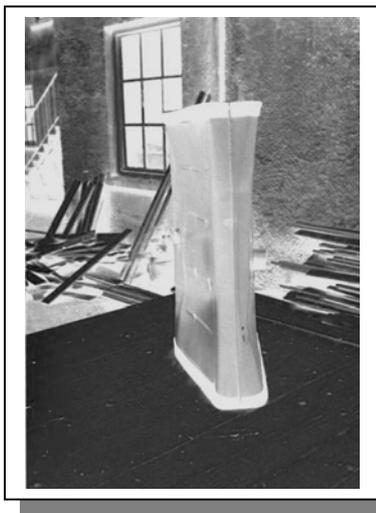
- Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V. übernimmt bis auf weiteres die Vollkaskoversicherung der Segelflugzeuge.
- SF25 B D-KOXY (mit Handanlasser) wird verkauft und durch SF25 C D-KOZY ersetzt.
- Mü 17 (D-1717) und Mü 13D (D-1609) werden verkauft.
- Und noch eine Neuerung gibt es zum 20-jährigen Bestehen der SGSM:
Für den Vorstand und die Hauptverantwortlichen wird eine Arbeitspauschale eingeführt.

1.Vorstand	200 Std.	Flugbetrieb und Ausbildung	100 Std.
2.Vorstand	200 Std.	Flugleiter	50 Std.
Kassenwart	100 Std.	Fluglehrer	50 Std.
Werkstatt	nach Aufwand.		
- Flugbetriebsflächen (Startbahn, Startplatz, Rückholstraße, Abstellflächen, Hallenvorfeld usw.) werden asphaltiert. Die SGSM übernimmt die Kosten für das Hallenvorfeld der Steinhalle und der Unterkunft.

1974

Eine Aussenlandung

Kurz nach dem Abheben unserer D-KOZY mit Dr. Scherff an Bord kotzt der Motor und bleibt in Höhe unserer Halle ganz stehen. Der Vogel hatte da gerade einmal eine Höhe von ca. 40 m. Die unabwendbare Außenlandung auf einer Wiese vor Reiten fiel etwas hart aus, so dass ein längerer Werkstattaufenthalt für den Vogel erforderlich wurde.



Was war der Grund für den Motoraussetzer?

Irgend jemand hatte den Tankdeckel des Motorseglers verschlampt und anstelle des Originals den Tankdeckel eines zur Verschrottung bereitstehenden VW Käfers aufgeschraubt. Dieser Deckel passte zwar, hatte aber im Gegensatz zum Original kein Entlüftungsloch. Das Resultat war Spritmangel, eine nicht stimmende Spritanzeige und ein durch das entstandene Vakuum deformierter Tank.

Neuer Ärger - DASSU und die Siemens-Halle - Kapitel 2

Der Streit um die Halle geht weiter. Am 28.1.1974 erhält die SGSM von der DASSU eine Rechnung für Januar 1974:

Unterstellgebühr 5 Segelflugzeuge	DM 50,-
Werkstattbenutzung	DM 30,-
Heizung / Strom	DM 30,-

Die SGSM soll für die Einstellung ihrer Flugzeuge Unterstellgebühren zahlen, während die DASSU die Siemens-Halle unentgeltlich nutzt. Das Gleiche gilt für die in der Siemens-Halle untergebrachte Werkstatt, in der ein Großteil der Maschinen nachweislich der SGSM gehören.

Der Gegenvorschlag von Siemens zum Vertragsentwurf der DASSU, der das Eigentumsrecht der SGSM an der Halle unterstreicht, wurde von der DASSU nicht zur Kenntnis genommen. Sie möchte ihren Vertragsentwurf durchsetzen und droht mit einem Rauswurf der SGSM, wenn ihr Entwurf nicht akzeptiert wird. Großzügig stellt sie für diesen Fall eine Ablösung für die Unterkunft in Aussicht.

Daraufhin fragt die SGSM bei der DASSU an, wann sie, nach dem sie den Vertrag von 1966 gekündigt hat, die Halle der SGSM zu räumen gedenkt.

Bei der SGSM wird beschlossen, sollte mit der DASSU keine Einigung erzielt werden, eine Feststellungsklage über die Besitzverhältnisse einzureichen. Würde die Vorstellung der DASSU verwirklicht, käme dies einer Enteignung der SGSM gleich.

Ein eigenes Grundstück für die SGSM in Unterwössen

Da unsere Halle auf LVB-Grund steht, so ist weiterer Ärger vorprogrammiert, sollte keine Einigung mit der DASSU möglich sein. Um dem vorzubeugen wurde die Überlegung angestellt, das Gelände westlich des schmutzigen Löffels (zwischen Hängerplatz und Unterwössener Halle) käuflich zu erwerben. Die Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer Hr.

Brandstätter scheiterte am Widerstand der Mitglieder der SGSM. Zu ihrer Meinung befragt, stellte sich ein Großteil auf den Standpunkt, dass dies als Zustimmung zur DASSU-Meinung bezüglich der Eigentumsrechte an der Siemens-Halle aufgefasst werden würde und dass das Geld besser in unserem Flugzeugpark investiert werden sollte.

Und was gab es 1974 sonst ?

- Walter Freter wird für sein Digitales VOR- Anzeigegerät das deutsche Patent Nr. P 24 21 772 erteilt.
Die Zulassung beim Luftfahrtbundesamt gestaltet sich auf Grund der digitalen Anzeige derart schwierig und kostspielig, dass von der Zulassung Abstand genommen wird. Das Digitale VOR- Anzeigegerät versieht in unserem Motorsegler aber über mehrere Jahre zur vollen Zufriedenheit seinen Dienst.
- Siemens beabsichtigt im Freizeitzentrum Garatshausener Str. eine Werkstatt mit einem Raum von 12 x 7 m und 2 Räume mit je 10 bis 12 m² für uns zu errichten. Als Grundlage dient der Werkstattentwurf von 1960.
- Der L Spatz D-1114 wird für DM 6.800,- verkauft.



Unser Künstler und Fotograf Ferdinand Pickelmann (rechts), der Gestalter unserer Flugzeugoberflächen, ist nach schwerer Krankheit verstorben.

DASSU

- Die Kosten der Schleppminute mit der Piper D-ELYX von bisher DM 1,50 steigen auf DM 1,80

Ein Tower für die DASSU

Einen festen Tower gab es bei der DASSU nicht. Die Arbeit des Startschreibers wurde, wie bei vielen anderen Vereinen heute noch üblich, von einem Startwagen aus erledigt. Der Nachteil einer solchen Arbeitsweise ist besonders bei plötzlichem Wetterwechsel ersichtlich, wenn bei den Abbauarbeiten Hektik ausbricht.

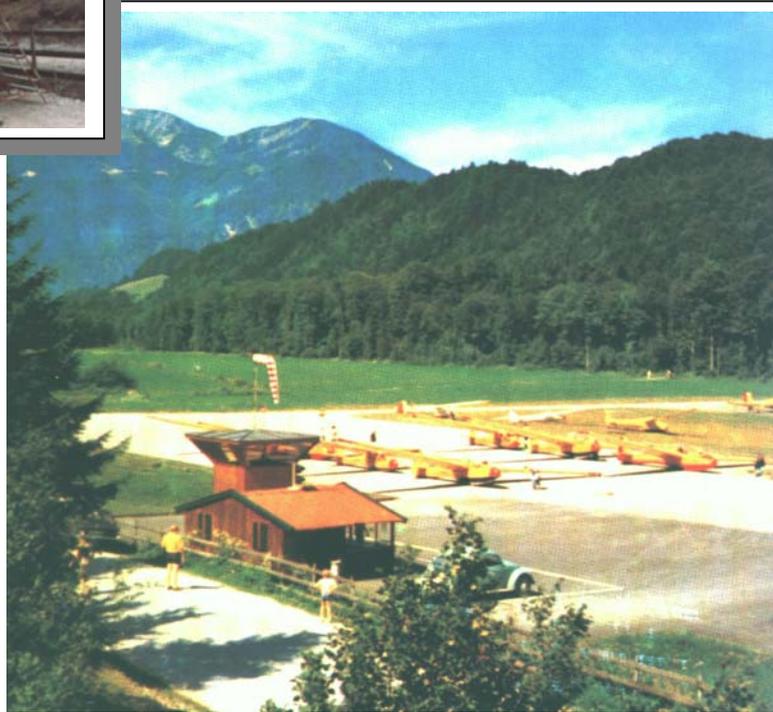
Bei der DASSU kam noch hinzu, dass dem Startschreiber oft die Namen der startenden Piloten



Dieses ermöglicht es dem Piloten, seinen Namen aus einer Entfernung bis zu 50 m dem Startschreiber mitzuteilen.

nicht geläufig waren und dieses Kommunikationsproblem häufig zu Startverzögerungen führte. Um hier Abhilfe zu schaffen, wurde von dem SGSM-Mitglied Fritz Villinger der DASSU zum 20jährigen Bestehen ein Tower gespendet und gebaut.

Der Tower verfügte unter anderem über eine Lautsprecheranlage und über ein hochempfindliches Mikrofon.



1975

Ein Astir CS anstelle einer Club Libelle

Der Preis für eine bestellte Club Libelle erhöhte sich um 13,5% und die Lieferung verzögerte sich um 6 Monate. Wir verzichteten auf das Flugzeug, das als Ersatz für den verkauften L Spatz D-1114 gedacht

war und bestellten stattdessen einen lieferbaren Astir CS (D-7000). Ein Hänger wurde dafür im Rohbau bestellt und im Winter ausgebaut.

*Walter Freter
und der neue
Astir CS D-7000*



Unterkunftskosten

Die Ausgaben für die Unterkunft (DM 4.400,--) wurden durch die Einnahmen (DM 3.120,--) nicht gedeckt. Über die dadurch nötige Gebührenerhöhung entbrannte im Verein eine heiße Diskussion. Sollten diejenigen, die unsere Unterkunft häufig nutzten, also die Vielflieger und engagierten Mitglieder, die Flugbetrieb und Vereinsleben aufrechterhalten, zusätz-

lich die Mehrkosten tragen oder ist die Unterkunft ein Vereinsvermögen, das wie z.B. ein Flugzeug für alle zur Nutzung bereitgehalten wird und somit in erster Linie auch von allen unterhalten werden muß. Nach langer Diskussion wurden folgende Preise festgelegt.

Übernachtung:

Erwachsener	DM 3,50
Kind mit Bettbenutzung	DM 2,--
Kind ohne Bettbenutzung	DM 1,--
Gäste	DM 7,50
Arbeitswochenende	DM 1,--

Und was gab es 1975 sonst ?

- Der 1974 im Rohbau gekaufte Hänger für den Cirrus wurde fertiggestellt.

D-1000 - Kapitel 3

Die ASK 13 war da und hatte vom ausgemusterten Doppel-Raab die traditionelle Nummer D-1000 übernommen.

Was macht man nun mit dem ausrangierten, jetzt nutzlosen, seiner Nummer beraubtem Vogel? Als gemeinnütziger Verein gibt man noch brauchbare Teile an Bedürftige ab, aber es fand sich kein Bedürftiger. Auf den, aus heutiger Sicht nahe-liegenden Gedanken, den ersten, nach dem Krieg in Bayern wieder zugelassenen Vogel einem Museum zu übergeben, kam auch keiner. Den Vogel wollte niemand, so dass er immer und überall im Weg stand und den dringend benötigten Hallenplatz belegte.

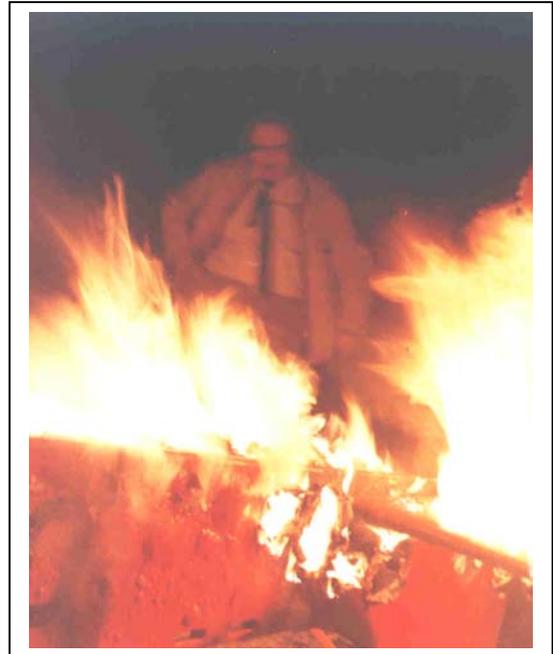


In der Höhe des Schmutzigen Löffels hatten auch wir ein Feuer aufgebaut, das bei Beginn der Dämmerung entzündet wurde.

Viel zu schnell nach unserem Geschmack brannte das Feuer nieder, so dass Nachschub an Brennmaterial benötigt wurde.

Es ist nicht mehr nachvollziehbar, wer auf den frevelhaften Gedanken kam, den Rumpf dieses historischen Flugzeugs als Brennmaterial zu verwenden. Sicher ist, dass keiner der Anwesenden einen ernsthaften Einwand dagegen erhob.

Es stellte sich schnell heraus, dass weder die Holzflächen noch die mit Lack getränkte Bespannung sehr brennfreudig waren. Erst ein Schuss Benzin brachte den Oldtimer so richtig zum Brennen. Die Bedenken, die uns am nächsten Tag kamen, kamen leider etwas zu spät.



Es war Sommwend und auf allen Bergen ringsum brannten Sommwendfeuer.



Und was gab es 1976 sonst ?

Horst Schröder, der erste Vorstand und ein Gründungsmitglied der SGSM, der wesentlich zur Entstehung des Vereins beigetragen hatte, ist verstorben.

Hans Lamby berührt am Geigelstein ein Lawinensprengseil und stürzt mit seinem privaten Diamant tödlich ab.

SGSM

- Die K8 D-1616 wird an DASSU verkauft. Als Ersatz wird ein Astir CS geordert.
- Das fördernde, inaktive Mitglied wird eingeführt. Der Beitrag für diese Mitglieder, die nicht aktiv am Fluggeschehen teilnehmen, beträgt DM 50,--.
- Die Aufnahmegebühr für neue Mitglieder beträgt DM 500,--.

DASSU

- In der DASSU-Hauptversammlung wird vom Vorstand bemängelt, dass der Nutzungsvertrag mit Siemens über das Freizeitheim und die Halle immer noch offen ist.

Wieviel Mitglieder verkraftet die SGSM

Im Laufe des Jahres hatten sich 8 Interessenten um die Aufnahme in die SGSM beworben. Innerhalb des Vereins entbrannte daraufhin eine rege Debatte darüber, wie groß die SGSM werden könne. Zwei Gesichtspunkte traten hierbei in den Vordergrund:

1. Wieviele Mitglieder verkraftet der Flugzeugpark?
2. Wieviele Mitglieder mit Familie verkraftet die Unterkunft?

Auf der einen Seite sollten die Flugzeuge und die Unterkunft gut ausgelastet sein, auf

der anderen Seite aber auch nicht in der Hochsaison überlastet werden.

Für den Flugzeugpark werden 4 bis 5 Mitglieder auf einen vorhandenen Sitzplatz als verkraftbar angesehen.

Bei der Unterkunft mit ihren 39 Betten und der bisherigen durchschnittlichen Bettenbelegung durch Mitglieder und Familienangehörige erscheint eine Mitgliederzahl zwischen 38 und 42 sinnvoll.

Es wurde beschlossen, die Anzahl der Mitglieder der SGSM auf 40 zu begrenzen.

1977

Eine Schetthalle in München-Hofmannstraße

Segelflieger können fast alles gebrauchen. Von seinem Bürofenster in der Hofmannstraße schaute Gustl Leyendecker in einer schöpferischen Pause dem Abbruch einer Halle zu und entdeckt, dass die Dachkonstruktion aus Stahlträgern in Leichtbauweise besteht. Die SGSM überlegte doch seit einiger Zeit, wie sie für ihre Hänger ein ordentliches Unterstelldach bauen könnte. Diese Dachträger wären genau das Richtige.

Leider hatte die Standortverwaltung diese bereits der Abbruchfirma zugesagt. Nach einigem Hin und Her konnte die SGSM doch einen Teil der Träger für sich organisieren. Das Material für ein Schleppdach zur Unterstellung der Hänger war somit vorhanden, fehlte nur noch das Grundstück

dafür.

Eine Möglichkeit zeichnete sich ab. Der LVB hatte den Auftrag zur Vermessung der von der SGSM gewünschten Grundstücke erteilt und die Kosten hierfür hatte die Siemens-Freizeitgemeinschaft übernommen. Zu diesen Grundstücken gehörte auch ein Bereich, der den Anbau auf der Nordseite unserer Unterkunft bis zur Mitte der Halle verlängerte.

Ein Grundstück, wenn auch noch nicht auf den Namen der SGSM eingetragen, war also in Sicht.

Bis aber der Bau eines Schleppdaches beginnen konnte, sollte noch einige Zeit vergehen.

Und was gab es 1977 sonst ?

- Am 21. April wird der neue Motorfalke SF25 C D-KOQY von Dachau nach Unterwössen überführt.
- Das Fluggelände ist wieder einmal überschwemmt.
- Die DASSU wird gebeten, für die DO27, die für DM 8000,- eine Schalldämpfungsanlage erhalten hat, eine Genehmigung für 15 Außenlandungen in Unterwössen zu erteilen. Dieser Wunsch wird abgelehnt.

Ein Gerichtsurteil

1966, im Zuge der Auseinandersetzung zwischen dem LVB-Präsidenten Lauerbach und dem Vorstand der SGSM Dr. Scherff wurde dessen Schwager, Karl Dahm, der sowohl beim Bau der DASSU-Halle wie auch beim Aufbau unserer Unterkunft uneigennützig Hilfen in erheblichen Umfang

geleistet hatte, wegen Betrug von Lauerbach angezeigt.

Obwohl keinerlei Anhaltspunkte für ein Verschulden vorlagen, dauerte es lange, bis die Justiz sich zu einem Urteil durchringt. Erst 1977, also 11 Jahre später, wurde das Verfahren wegen mangelndem Tatverdacht eingestellt.

1978

25 Jahre SGSM

Die SGSM besteht seit 25 Jahren. Zur Feier des Jubiläums wurde ein neues Flugzeug in die SGSM-Flotte aufgenommen. Durch eine Umlage und durch den von Dr. Scherff organisierten Firmenzuschuss konnte der TWIN-ASTIR D-1000 (DM

42.000,--) angeschafft werden.

Die Überführung erfolgte hinter der Do 27 am 17.6.1978 von Mattsies nach Unterwössen mit einer unfreiwilligen Zwischenlandung bei Feldafing.

Aus D-1000 wird D-1006

Die ASK 13 D-1000 wurde in D-1006 umbenannt, da der Twin Astir, der zum 25-jährigen Jubiläum angeschafft wurde, die Traditionsnummer D-1000 erhalten sollte. Außerdem sollte die ASK 13 nicht wie beabsichtigt an unsere Berliner Siemens Segelflieger verkauft werden. Zur Finanzierung des Twins fehlten dadurch DM

17.000,--, die durch eine Fluggebührenvorauszahlung in Höhe von DM 500,- je Mitglied eingebracht werden sollte.

Dr. Scherff ermöglicht es der SGSM, den Berliner Fliegern doch die D-1006 zu überlassen und statt dessen eine neue ASK 13, die D-6969 zu erwerben.

Neuer Ärger - DASSU und die Siemens-Halle - Kapitel 3

In abgemilderter Form geht die Auseinandersetzung um den Nutzungsvertrag und damit um unsere Halle weiter. Inzwischen wurde der SGSM eine Gebührenfreiheit für die Unterstellung ihrer Flugzeuge bis 1980 zugestanden. Was danach geschehen sollte, blieb offen.

Da für das Grundstück, auf dem unsere Unterkunft steht, für die DASSU ein Erbbaurecht eingetragen wurde, erwartet sie für dessen Nutzung eine angemessene Entschädigung.

Um den großen Tank unseres Motorseglers D-KOQY zu füllen bedarf es, da keine eigene Tankstelle vorhanden ist, schon eines kleinen Tankfahrzeugs.



D-1000 - Kapitel 4

Götz Scherff hatte es wieder einmal geschafft, die Firmenhierarchie davon zu überzeugen, dass unsere ASK-13 D-1000 nicht mehr der zeitgemäße Doppelsitzer für unsere Gruppe war. Durch eine Umlage und durch den von Götz organisierten Firmenzuschuss konnte der TWIN-Astir angeschafft werden.

Am 17.6.1978 sollte die Überführung des TWINS D-1000 von Mattzies nach Unterwössen erfolgen. Dieses Kenzeichen D-1000 wurde von der ASK 13 übernommen, die auf D-1006 umgetauft wurde. Das Wetter war etwas böig und die Wolkenbasis lag bei ca. 350 m über Grund. Um 13⁵⁰ h zog Gustl Leyendecker mit der DO-27 an. Im TWIN saßen Götz Scherff als Pilot und ich, Hans Limmer als Sicherheitsballast.



Als der Schleppzug gerade den Rand des Starnberger Sees bei Feldafing überfliegen wollte, löste sich das Schleppseil nach einer kräftigen Böe von der Do-27.

300 m sind nicht gerade viel zur Vorbereitung einer Außenlandung, die ich dann übernahm. Beim Landeanflug auf die ausgewählte Wiese mussten wir feststellen, dass ein Bauer mit seinem Traktor die

Wiese für sich beanspruchte und ohne auf uns Rücksicht zu nehmen, von der Straße in unser Landefeld einbog. Es bewahrheitete sich wieder einmal, dass das Einplanen eines Ersatzlandefeldes nicht gerade das Schlechteste ist. Linkskurve über die Alleebäume, hinter den Bäumen kurz andrücken, um für den leichten Gegenhang genügend Fahrt aufzubauen, und dann weich aufsetzen.

Ich hatte aber vergessen, meinen Vordermann von meiner Absicht in Kenntnis zu setzen. Beim Fahrtaufholen hinter den Bäumen glaubte er, ich würde den Vogel in den Boden bohren. Der rein instinktive Griff zum Knüppel bewirkte, dass aus der sanften Landung eine Sacklandung wurde, die unser Fahrwerk mit dem Bruch einer Lagerschale quittierte.



Anstelle durch die Luft ging es also diesmal per Straße nicht nach Unterwössen sondern zurück nach Mattzies.

Zur 25-Jahrfeier war der TWIN dann trotz aller Widrigkeiten in Unterwössen und einer zünftigen Feier stand nichts mehr im Wege.

Die SGSM feiert ihr 25-jähriges Jubiläum

Zur 25-Jahrfeier am 8. Juli 1978 wurde im Garten unserer Unterkunft ein großes Zelt aufgebaut, Feldafing versorgte uns wieder einmal mit hervorragenden köstlichen Genüssen, einige Fässer Bier standen bereit, jede Menge Gäste kamen und der neue TWIN-ASTIR konnte offiziell übergeben werden. Alles in allem ein gelungenes Fest!



Walter Freter, Hardwig Lose, Götz Scherff



Toni Tröger, Schorsch Kantz, Götz Scherff



Sigi Stör, Gustaf Leyendecker, Hans Limmer



Mit Doppelsitzer ins Jubiläum

Die bis 1959 auf dem Oberwiesenfeld beheimatete und anschließend nach Unterwössen im Chiemgau ausgewichene Segelfluggruppe Siemens-München hat aus Anlaß ihres 25jährigen Bestehens ein doppelsitziges Segelflugzeug aus Kunststoff in ihre kleine Flotte von acht Maschi-

nen aufgenommen. Mit ihm sollen alpine Streckensegelflüge unternommen werden, die häufig bis nach St. Moritz im Westen und bis zum Semmeringpaß im Osten führen. Die 40 Mitglieder der Gruppe haben ihre Segelflugzeuge mit modernen Funksprech- und Navigationsgruppen-

rm.

Jubiläum der Segelflieger

UNTERWÖSSEN Ihr 25jähriges Bestehen feierte die Segelfluggruppe Siemens-München e. V., die seit 1959 ihren Sitz in Unterwössen/Chiemgau hat, wo sich das Segelfluggelände der Deutschen Alpengsegelflugschule befindet.

Dort übt die SGSM nicht nur ihren Sport aus, sondern unterstützt auch die Schule mit Rat und Tat, wie der Traunsteiner Landrat Leonhard Schmucker in der Festschrift zum Jubiläum hervorhob. Dazu kommt ein ungewöhnlich

arbeitsintensives Engagement der Gruppenmitglieder, um die selbsterrichtete Unterkunft sowie das Fluggerät in Schuß zu halten. Auch eine eigene Halle wurde errichtet, die jahrelang der Alpengsegelflugschule zur Verfügung stand und noch heute wertvolle Dienste leistet.

Positiv vermerkt wird auch, daß die Zahl der Arbeitsstunden die Anzahl der Flugstunden bei weitem überwiegt. Vor allem in der Anfangszeit wurden alle Flugzeuge von den Mitgliedern selbst gebaut. Heute erstreckt sich das „Kunststoffzeitalter“ auch auf Segelflugzeuge, Selbstbau ist kaum mehr möglich. Ha



Taufe des neuen „Twin-Astir“ der Segelfluggruppe Siemens-München e. V. durch den 1. Vorstand Dr. Scherff. Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter Riha hält bereits das neue Bordbuch in der Hand.

Und was gab es 1978 sonst ?

- Am 2.12.1978 wird Dr. Dr. Götz Scherff zum Ehrenmitglied der SGSM ernannt.
- Ein amtsberechtigter Telefonanschluß wird in der Unterkunft installiert.
- Von Dieter Böttcher werden bezüglich des Grundstücks Flurnummer 490/1 Kontakte mit dem Grundstückseigentümer, Hr Brandstätter aufgenommen, um die Möglichkeit eines Erwerbs durch die SGSM zu prüfen.
- Harald Obernhuber vollendet als fünfter der SGSM, nach Gustav Leyendecker 1972, Wolfgang Hagen 1973, Hans Limmer 1975 und Dieter Böttcher 1976 sein Gold C mit drei Diamanten.
- Zum Vertrag von 1967 mit dem Forstamt bezüglich des Parkplatzes wird ein Nachtrag unterzeichnet.
- Zur Feier des 75. Jubiläums des Deutschen Museums werden mit der DO27 Rundflüge und Bannerschlepps durchgeführt.
- Das Hochwasser zerstört Telefonverbindung und Wechselsprechanlage der DASSU. Die SGSM besorgt und spendet Ersatzgeräte.

Die SGSM und das Finanzamt

Am 4.10.78 hatte das Finanzamt entschieden, dass die SGSM nicht als gemeinnützige Körperschaft anerkannt werden kann, da gemäß Satzung nicht die Allgemeinheit sondern nur Mitglieder von Siemens gefördert werden. Laut Satzung war unser Verein nur Mitarbeitern von Siemens offen. Dass dies in der Praxis schon immer anders gehandhabt wurde, wird zunächst nicht anerkannt. Das Finanzamt will rückwirkend bis 1972 DM 60.000,- für Körperschafts-, Gewerbe-, Vermögens- und Umsatzsteuer.

Der Einwand des Finanzamtes führte zu

einer Satzungsänderung, in der es nun heißt:

„Mitglied kann jede Person werden, die das 14. Lebensjahr vollendet hat“.

Durch diese Satzungsänderung und den Nachweis, dass die SGSM schon immer Außenstehende aufgenommen hatte, schaffte es Johann Brummer, ehemals Schatzmeister des LVB und unser Steuerberater, das Finanzamt von unserer Gemeinnützigkeit zu überzeugen, so dass die Steuerforderung zum größten Teil zurückgenommen wurde.

Keine Gewerbesteuer

Eine „unglücklich formulierte Klausel“ in der Vereinssatzung darf nicht zwangsläufig zum Verlust der Gemeinnützigkeit eines eingetragenen Vereins führen. Das Münchner Verwaltungsgericht hat

mit dieser Auffassung einen Gewerbesteuerbescheid der Gemeinde Unterwössen aufgehoben (Az M 5088 X 82).

Die strittige Gewerbesteuer betrug rund 1000 Mark für jedes Kalenderjahr. Die Segelfluggruppe Siemens-München e.V. (SGSM) hatte 1973 ihre Satzung dahingehend geändert, daß (nur) Firmenangehörige Mitglieder werden können, ohne diese Klausel jemals eingehalten zu haben. Weder vor noch nach dem Änderungsjahr wurde nach dieser Aufnahmepraxis verfahren. Die SGSM besteht immerhin seit 1953, und traditionell ist nahezu jedes vierte Mitglied außerhalb Siemens beschäftigt.

Der Formulierungsfehler, den die Klausel bedeutet, wurde der SGSM erst bewußt, als das Finanzamt und im Anschluß an dieses die Gemeinde Unterwössen den Gewerbesteuermeßbetrag festsetzte. Die SGSM hat daraufhin 1979 die Satzung geändert

und bekam die Gemeinnützigkeit unstreitig wieder zuerkannt. Doch die Gemeinde Unterwössen, vor dem Verwaltungsgericht Beklagte, beharrte auf ihrem Gewerbesteuerbescheid für die Jahre 1973 bis 1977, der eine Forderung von 4887 Mark bedeutete. Die Kommune vertrat die Auffassung, daß der Betrag ohne weiteres durch eine besondere Umlage von den Mitgliedern aufgebracht werden könnte.

Nachdem auch das Landratsamt Traunstein den Gewerbesteuerbescheid als Rechtsens erkannte und einen Widerspruch der SGSM zurückwies, gingen die Segelflieger vor Gericht: Der Bescheid der Gemeinde Unterwössen und der Widerspruchsbescheid des Landratsamtes Traunstein wurden aufgehoben, die Beklagte wurde verpflichtet, über den Antrag der SGSM auf Erlass der Gewerbesteuer (nach der Rechtsauffassung des Gerichts) erneut zu entscheiden und die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Wolfgang Hagen

Nur die Gemeinde Unterwössen sträubt sich weiterhin.

Fliegerlager in Lienz



Da in den Wintermonaten die Sonne den Flugplatz Unterwössen meidet, lag dort meistens der Schnee zu Ostern noch so

hoch, dass an einen ordentlichen Flugbetrieb nicht zu denken war. Ein Ausweichplatz musste her.

Die Alpensüdseite bot sich an.

Befreundete Segelflieger hatten in den ver-



gangenen Jahren das Gelände bereits erkundet und vom Flugplatz Lienz aus schöne Flüge in Osttirol, Kärnten und Südtirol unternommen.

Der Ausweichplatz war gefunden.

Zum ersten Mal fand 1979 in den Osterferien in Lienz ein Fliegerlager statt. Mitgenommen wurden der Cirrus D-3100 und der Astir CS D-7000. Obwohl die Ausbeute für eine Woche nicht gerade überwältigend war, hat uns Lienz zum Wiederkommen animiert.

Und was gab es 1979 sonst ?

- Ab 1.1.79 ist die SGSM wieder als gemeinnütziger Verein anerkannt.
- Die ASK 13 wird für DM 22.400,- dem Flugsport-Club Siemens e.V. 1828 Berlin überlassen.
- Gustav Leyendecker legt noch ein E-Variometer auf, das der Flugsport-Club Siemens e.V. 1828 Berlin als Geschenk zum 50-jährigen Bestehen bekommt.
- Die neue ASK 13 D-6969 wird im April 1979 geliefert.
- Ein Hänger für den TWIN-ASTIR wurde gebaut.
- Im Hermann von Siemens Park wird ein Clubhaus geplant und wir melden dafür den Bedarf einer Werkstatt (8 x 15 m) an. Pläne werden entworfen und eingereicht, die vom ZBA als machbar bezeichnet werden.
- Rüdiger Zucker wird wegen Energieverschwendung zu einer Geldstrafe von DM 50,-- verdonnert. Er hat seine Pflaumen anstatt zu Hause im Backofen der Unterkunft gedörrt.

Am 01.04.79 ist Kurt Bilzer, unser erstes Ehrenmitglied, verstorben.

Am 22.12.79 ist Rudi Nahler, der im Rhönwettbewerb 1958 für die SGSM den zweiten Platz erflog, verstorben.

Und noch mehr Ärger - Das DASSU-Stimmrecht - Kapitel I

Satzungsänderung bei der DASSU

Der LVB stellt für die Hauptversammlung der DASSU 1979 einen Antrag zur Satzungsänderung.

Das bisherige Stimmrecht soll neu geregelt werden, da sich die Interessenslage im Laufe der Jahre geändert habe und die Interessen der beheimateten Vereine in erster Linie durch den Dachverband vertreten werden.

	Stimmen	bisher	neu
Landkreis Traunstein		1	6
Gemeinde Unterwössen		1	6
LVB		1	6
DAeC		1	6
FSG Traunstein		1	7
Siemens Freizeitgemeinschaft		1	2
Siemens AG		1	1
Bundeswehr SFG Neubiberg		1	2

Bei der Abstimmung wird mit 5 Ja-Stimmen gegen 3 Nein-Stimmen der Mitglieder die erforderliche 2/3 Mehrheit verfehlt. Durch Einbeziehung des Stimmrechts der 3 Vorstände, die diese in einer Mitgliederversammlung haben, verändert sich das Verhältnis auf 8 Ja- und 3 Nein-Stimmen. Obwohl die SSGM eine juristische Überprüfung ankündigt, wird die Satzung geändert.

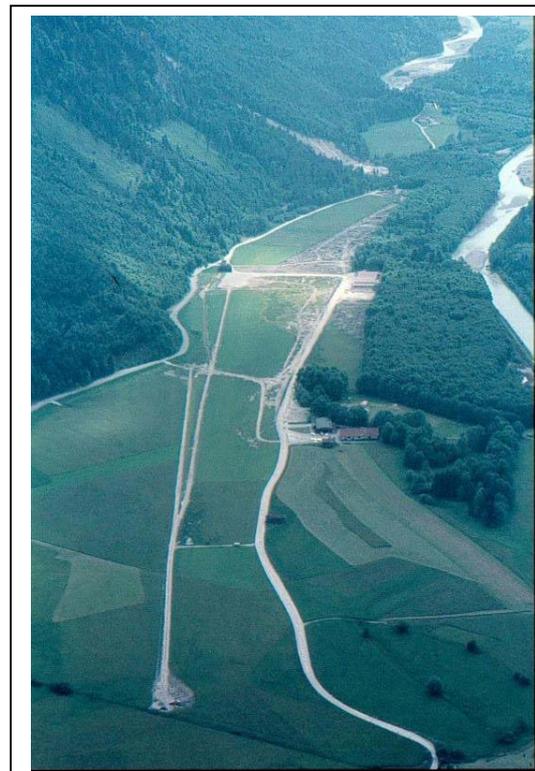
Eine derartige Bevorzugung einerseits und Beschneidung andererseits kann natürlich nicht hingenommen werden, zumal das Stimmrecht der Vorstände, das bei einem Verein mit 8 regulären Mitgliedern immerhin 27% ausmacht, umstritten ist.

Das Landgericht Traunstein, bei dem eine Feststellungsklage eingereicht wurde, sah dies ebenso und erklärte diese Satzung 1980 für ungültig.

25 Jahre DASSU

Die DASSU feiert ihr 25-jähriges Bestehen

Ohne den Ärger über die angestrebte Satzungsänderung und der damit verbundenen neuen Stimmenverteilung, die einer Entmündigung der SFG Neubiberg und der SGSM gleichkäme, könnten wir ungezwungen feiern.



1980

Von der D-EOZY zur D-EGVC

Die SGSM tauschte ihre Do27 B1 gegen eine Do27 A-4 mit breiterem Fahrwerk aus. Der Kaufpreis hierfür betrug DM 70.625,-



Neuer Ärger - DASSU und die Siemens-Halle - Kapitel 4

Der LVB schließt sich in Sachen Halle der Meinung des DASSU-Vorstandes an. Er vertritt die Auffassung, dass der von der DASSU erstellte neue Nutzungsvertrag von 1975 Rechtsbestand hat.

Dem Sachverhalt, dass Siemens die Halle der SGSM übereignet hat, diese sie in Unterwössen aufbauen ließ und sie der DASSU zur kostenlosen Mitbenutzung überliess, wird entgegengehalten, dass sie damals in die Bilanz der DASSU übernommen wurde.

Bei der Unterkunft ist man zwar der Meinung, dass sie ohne vorherige vertragliche Regelung gebaut wurde, dass hier aber den Wünschen der SGSM nach einem Erbbaurecht entsprochen werden könnte, wenn die Satzungsänderung akzeptiert würde.

Und noch mehr Ärger - Das DASSU-Stimmrecht - Kapitel 2

Nach dem Urteil des Landgerichts Traunstein vom 10.4.1980 muss die DASSU das 1979 geänderte Stimmrecht zurücknehmen und das alte Stimmrecht wieder herstellen. Für die Hauptversammlung der DASSU 1980 wird vom LVB erneut ein Antrag zur Satzungsänderung gestellt. Jetzt soll folgende Stimmverteilung erfolgen.

	Stimmen	bisher	neu
Landkreis Traunstein		1	2
Gemeinde Unterwössen		1	2
LVB		1	2
DAeC		1	1
FSG Traunstein		1	1
Siemens Freizeitgemeinschaft		1	1
Siemens AG		1	1
Bundeswehr SFG Neubiberg		1	1
FSG Unterwössen		-	1

Das Stimmrecht der Vorstände (3Stimmen) soll beibehalten werden.

Einer erneuten juristischen Überprüfung wird durch die Rückziehung des Antrags zuvorgekommen

Und was gab es 1980 sonst ?

SGSM

- Zum Kauf einer ASW 20, die als Ersatz für den Cirrus D-3100 angeschafft werden soll, wird eine Umlage von DM 100,-- je aktives Mitglied fällig.
- Hartwig Lohse beschafft uns eine Werkstatt in München, Roßhaupterstrasse.

DASSU

- Die gemeinsam genutzte Werkstatt ist in der Siemens-Halle. Da die DASSU seit Jahren den verbleibenden Platz in der Halle als Unterstellplatz für die Winde nutzt, sind die Flugzeuge der SGSM zum Ausgleich in der Steinhalle untergestellt.

In einem neuen Nutzungsvertrag beansprucht die DASSU die Siemens-Halle für sich und verlangt für die Unterstellung unserer Flugzeuge DM 50,-- je Flugzeug und Monat.

Dass die SGSM einen derartigen Vertrag nicht akzeptieren kann und nicht bezahlt, ist selbstverständlich.

*Die ASW 20
mit dem
Kennzeichen
D-2020*



1981

Ein Hänger für die ASW 20

1980 wurde bei einem Münchner Hängerbauer ein Hänger für die ASW 20, die wir damit in Poppenhausen abholen wollten, bestellt. Wegen des Liefertermins der ASW war ein fixer Termin für den Hänger vereinbart worden. Der fast fertige Hänger wurde auch besichtigt.

Nachdem dieser termingerecht zur Abholung angeblich fertiggestellt war, wurde er bezahlt. Am vereinbarten Abholungsort war aber kein Hänger. Der Hängerbauer

hatte den für uns geplanten und bereits bezahlten Hänger an einen anderen Interessenten verscherbelt. Uns bot er an, den Hänger 4 Wochen später zu liefern, was natürlich unakzeptabel war. Wir mussten uns zum Transport der neuen ASW 20 einen Hänger leihen.

Der Versuch unser Geld zurückzubekommen, blieb ohne Erfolg. Erst durch eine Pfändung kamen wir wieder zu unserem Geld.

Neuer Ärger - DASSU und die Siemens-Halle - Kapitel 5

Dass die von der DASSU geforderten Unterstellgebühren von der SGSM nicht bezahlt werden, ist der Anlass für so manche Schikanen.

Zwei Beispiele:

- Das Dach der Steinhalle ist undicht und es tropft dort auf unsere Flugzeuge. Eine notdürftige Reparatur des Daches erfolgt zwar, aber dort wo die SGSM Flugzeuge stehen, tropft es weiterhin.
- Für eine dringende Reparatur an einem Flugzeug muss die SGSM in die Werkstatt, die ihr vereinbarungsgemäß am Wochenende zur Verfügung steht. An dem bewusstem Wochenende ist die Werkstatt nicht leerräumt sondern so vollgestellt, dass ein Arbeiten unmöglich ist. Zudem fehlen für alle Maschinen, die sämtlich von der SGSM eingebracht wurden, die dazugehörigen Werkzeuge, so dass sie nicht benutzt werden können.

Und was gab es 1981 sonst ?

SGSM

- Die Werkstatt in der Roßhaupterstrasse wird uns gekündigt. Hartwig Lohse beschafft uns eine neue Werkstatt.

1982

Dachschaden

Der Winter 1981 auf 1982 brachte ungewöhnliche Mengen an Schnee. Als im Frühjahr die Witterung etwas milder wird, reicherten sich die Schneemassen mit Feuchtigkeit an und nahmen beträchtlich an Gewicht zu. Um die Last zu verringern, hatten wir vorsorglich das Dach der Siemens-Halle und das Dach der Unterkunft vom Schnee befreit.

Die DASSU hatte den gleichen Gedanken und befreite während der Woche das Dach

der neuen Halle vom Schnee. Dabei schob sie die Schneemassen über den Dachrand auf unser bereits geräumtes Unterkunftsdach und da blieb der Schnee dann liegen.

Bis wir am darauffolgenden Wochenende nach Unterwössen kamen, hatte der Schnee so an Gewicht zugenommen, dass er die Eternitplatten des Daches eingedrückt hatte.

Eine vollkommene Neueindeckung des Daches war erforderlich.

Und noch mehr Ärger - Das DASSU-Stimmrecht - Kapitel 3

Nach wie vor ist man beim LVB der Meinung, dass die DASSU-Mitglieder, die selbst Segelflugvereine sind, sich aufgrund ihrer Stimmkompetenz unzulässig an den staatlichen Zuschüssen bereichern könnten. Da eine Veränderung des Stimmrechts aus rechtlichen Gründen nicht durchführbar war, wird ein neuer Weg bestritten.

Der Landkreis Traunstein, die Gemeinde Unterwössen und der LVB gründen zum Bau einer neuen Werkstatt für die DASSU die „Deutsche Alpensegelflug Anlagengesellschaft GmbH.“. Das Kapital, die Werkstatt soll DM 244.576,- kosten, wird je zur Hälfte durch einen Zuschuss des Wirtschaftsministeriums und durch die DASSU aufgebracht.

Obwohl Gelder der DASSU einfließen, haben die Mitglieder der DASSU keine Mitspracheberechtigung.

Und was gab es 1982 sonst ?

- Ein Jahr der Schäden:
 - Astir D-9000 Fahrwerksbruch wegen harter Landung
 - Twin Astir D-1000 Rumpfschaden wegen Landung ohne Fahrwerk
 - ASW 20 D-2020 Rumpfschaden bei Aussenlandung
 - Speed Astir D-3500 Flächenschaden durch eine landende DASSU Maschine
- Ein Hänger für die ASW 20 wird gebaut.
- Öltank ist 17 Jahre alt und wird erneuert.
- Die Rechnung von der DASSU über DM 2.373,- für die Unterstellung von 5 Segelflugzeugen und 1 Motorsegler für 1981 in unserer eigenen Halle wird nicht bezahlt.

Die SGSM ist 30 Jahre alt und erhält die Sicherung für ihre Baulichkeiten

Nach 15 Jahren wird am 21.4.1983 der SGSM ein Untererbbaurecht bis zum Jahr 2074, bis dahin läuft auch das Erbbaurecht der DASSU, für folgende Grundstücke eingeräumt:

- Für ein aus der Flst. Nr. 495/4 Windseestr. 40 herausgemessenes Grundstück. - Flst. 495/6 Flugzeughalle und Hofraum (ca. 1200 m²) und
- Für ein aus der Flst. Nr. 490/4 an der Windseestr. herausgemessenes Grundstück.- Flst. 490/20 Aufenthaltsräume und Hofraum (993 m²).

Die Grundstücke sind nun im Grundbuch von Unterwössen Band 23 Blatt 894 eingetragen

Zunächst war an eine einmalige Zahlung von DM 12.000,- und an einen jährlich zu entrichtenden Pachtzins gedacht. Da aber der LVB als Grundstückseigentümer auf dem Abschluss nach seinem Mustervertrag, der keine jährlich wiederkehrende Zahlung vorsieht bestand, wurde eine andere Lösung gefunden.

Gegen eine einmalige finanzielle Abgeltung in Höhe von DM 25.000,- sind nun die Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Eigentumsverhältnisse bei der Halle beigelegt und der Besitz von Unterkunft und Halle gesichert.

Die Mitglieder der SGSM akzeptierten dafür gerne eine Umlage von DM 350,-

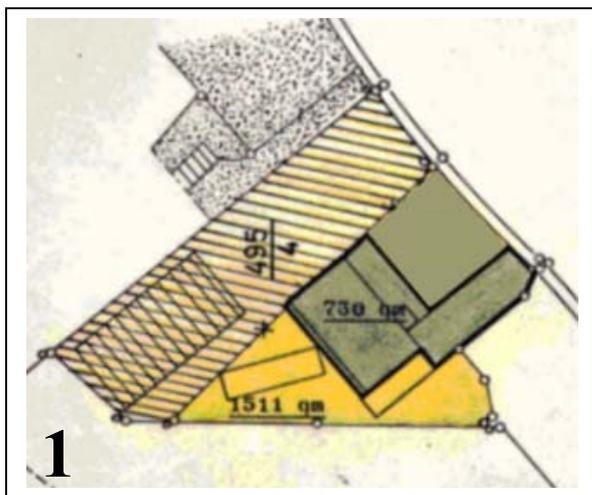
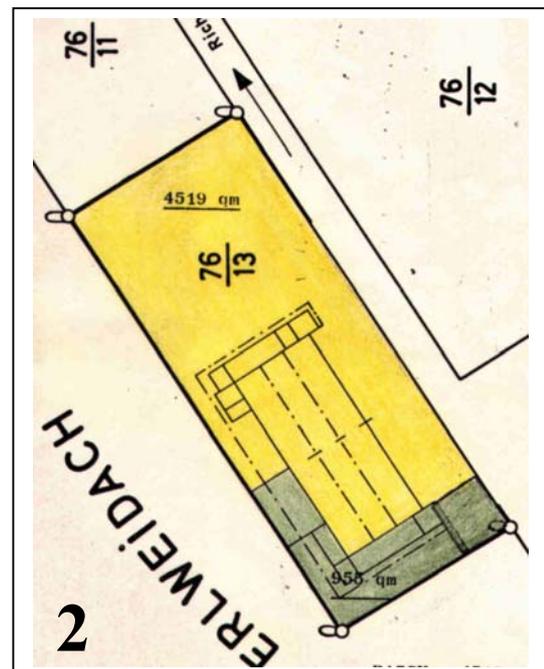


Bild 1 Halle Flst. 495/6
Bild 2 Unterkunft Flst. 490/20

gelb	DASSU	
grün	SGSM	



Und was gab es 1983 sonst ?

- Renovierung der Küche und des Aufenthaltsraums.
- Gustl Leyendecker wird Flugbetriebsleiter, da Dieter Böttcher aus gesundheitlichen Gründen zurücktritt.
- Nach 30 Jahren SGSM besteht der Verein aus 41 Mitgliedern:

30	Aktive
8	Passive
1	Ehrenmitglied und
2	Schüler

Mit dem Fallschirm fliegen

Am 18.9.83 veranstaltete der Fallschirmsportclub München in Mühltdorf einen Einweisungssprungtag. Einige Mitglieder der SGSM nahmen diese Gelegenheit wahr und stürzten sich mutig aus 600 m in die Tiefe. Nachdem das Schweben am Fallschirm nicht so richtig genossen werden konnte, man hatte ja einige Eindrücke zu verarbeiten, wurde ein Fall-



schirmschlepp in Unterwössen hinter einem Auto beschlossen.

Ein Auto, eine flugwillige Person und dazwischen ein Seil von ca. 100 m Länge.

Den Fallschirm halten zwei Hilfswillige so, dass er sich bei einer Vorwärtsbewegung gleichmäßig öffnet. Das ist schon die ganze Vorbereitung für ein herrliches Vergnügen.

Das Ergebnis ist ein etwas anderes aber nicht minder schönes Fluggefühl .



1984

Die Halle wird renoviert

Der Zahn der Zeit nagt unübersehbar an unserer Halle. Am 1.10.84 ist es soweit: Eine grundlegende Renovierung der Halle unter der Regie von Peter Ulrich wurde in Angriff genommen.



Die ehemals grüne Außenhaut wurde neu beplankt und braun gestrichen. Für die Mitglieder fielen dabei wieder einmal eine gehörige Menge an Arbeitsstunden an.

Und was gab es 1984 sonst ?

- Die transportablen Zwischenwände zur Abtrennung der Werkstatt in der Halle werden in Betrieb genommen.
- Die Aufnahmegebühr wird auf DM 1000,-- (bisher DM 750,--) und der Mitgliedsbeitrag auf DM 330,-- (bisher DM 300,--) erhöht.
- Unsere Flugzeuge und die Hänger machen Reklame für Hicom. Als Reklameträger sind die 7 Segelflugzeuge, der Motorsegler und die 6 Hänger vorgesehen. Der SGSM bringt diese Werbung DM 25.000,-- ein.

30 Jahre DASSU

Am 5.8.84 fand ein Hallenfest der DASSU zum 30-jährigen Bestehen statt.

Ein gelungenes Fest mit mehreren 1000 Zuschauern und einer Menge von Flugvorführungen.

Die Mitglieder der SGSM beteiligten sich rege als Helfer an diesem Fest und dessen Vorbereitung. Sie bauten die Bierbänke auf, eine Lautsprecheranlage wurde gestellt und in Betrieb genommen, Eintrittsplaket-

ten wurden verkauft und sie waren zuständig für den gesamten Bierausschank. Dazu gehörte natürlich das Anzapfen, Einschenken, verkaufen, Gläser einsammeln und spülen.

Nach dem Bierausschank von mehr als 2500 Liter hatte besonders die Zapfmannschaft einen gehörigen Muskelkater vom Maßkrugstemmen.

1985

Ein neuer Motorsegler

Die Aussicht auf einen neuen Motorsegler brachte für eine Vereinsversammlung, auf der dieses Thema angesprochen werden sollte, eine Rekordbeteiligung. Zur Auswahl stand ein Falke mit 80 PS, die G 109 B von Grob und die Dimona. Nach ausgiebiger Diskussion schälte sich als Favorit die G 109 B heraus. Trotz der Ankündigung, dass der Kauf nur durch eine Umlage von mindestens DM 1.000,- bewerkstelligt werden könnte,

entschieden sich von den 25 anwesenden Mitgliedern 22 für den Kauf.

Der Austausch des Motorseglers, der DM 111.000,- kosten würde, war damit beschlossen.

Damit der Vogel im Frühjahr 1986 zur Verfügung stehen konnte, wurde der schriftliche Auftrag noch im Dezember erteilt.



D-KISI Motorsegler GROB G 109 B Werk-Nr. 6408

Und was gab es 1985 sonst ?

- Die Sicherheit der Piloten wird durch die Ausstattung der Flugzeuge mit ELTs wesentlich erhöht.
- Die Hauptversammlung beschließt, dass stimmberechtigt nur noch die aktiven Mitglieder sind, die den vollen Jahresbeitrag bezahlt haben und dass die Stimme übertragen werden kann.

1986

Mitgliedschaft bei der DASSU

Von Seiten des LVB wurde 1984 eine Umstrukturierung der DASSU-Mitgliedschaft befürwortet. Es wurde angeregt, dass Siemens in Zukunft mit einer Stimme in der DASSU vertreten sein soll. Sollte einer Umstrukturierung zugestimmt werden, könnte die GmbH aufgelöst und der alte Zustand wieder hergestellt werden..

Da die Rechte der SGSM bei Unterkunft und Halle geklärt sind, ist Siemens dazu unter der Bedingung bereit, dass die

GMBH tatsächlich aufgelöst wird.

Um dies vorzubereiten, übernahm die SGSM von der Siemens AG das Stimmrecht und war damit Vollmitglied in der DASSU. Die Stimme der Siemens Freizeitgemeinschaft sollte aufgegeben werden.

Nach dem die Auflösung der GmbH nicht vollzogen wurde, behielt die Siemens Freizeitgemeinschaft neben der SGSM weiterhin ihr Stimmrecht.

Und was gab es 1986 sonst ?

- Durch Neufassung der Satzung vom 10.05.1986 wird die volle Gemeinnützigkeit wieder hergestellt.
- Unsere Eigenwasserversorgung von Unterkunft und Halle wird vom Landratsamt Traunstein bemängelt und wir werden aufgefordert, uns an das Wasserwerk Unterwössen anzuschließen.
- Das Hallenvorfeld wurde vom Hochwasser beschädigt. Um zukünftige Schäden zu vermeiden wird das Hallenvorfeld geteert. Die SGSM übernimmt die anfallenden Kosten von DM 22.366,- .
- Das Hallendach wird für DM 8.000,- repariert.
- Unser C Falke D-KOQY (Baujahr 1977) wird für DM 39.900,- verkauft.

Vollkaskoversicherung

Die Freizeitgemeinschaft Siemens unterstützte uns bei der Finanzierung der Teerung des Hallenvorfelds und bei der Dachreparatur. Im Gegenzug wünschte sie aber eine Aussetzung der von ihr für die SGSM

bisher bezahlten jährlichen Versicherungsbeiträge.

Die SGSM stimmt mit Brief vom 23.01.1986 dem zu.

Für die jährlichen Versicherungsbeiträge könnten wir in Abweichung von der ja seit langem getroffenen Handhabung zur Entlastung der erbetenen Unterstützungen für den Zeitraum der nächsten Geschäftsjahre eine Zwischenregelung treffen:

Nachdem wir das Glück hatten in den letzten 15 Jahren ohne nennenswerte Schäden die Flugsaison zu überstehen, könnten wir die Vollkaskoversicherung stornieren. Das bedeutet, je nach Umfang dieses Verzichts auf Versicherungsschutz eine "Ersparnis" von bis zu DM 20.000,--.

Wir sollten uns aber darüber verständigen können, daß für den Fall eines größeren Schadens - der im Segelflugsport leider nicht völlig auszuschliessen ist - wir für diesen worst case doch auf Ihre Hilfe mit zurückgreifen können.

1987

Schneekufen für die D-KISI

Das LBA wurde mit der Absicht konfrontiert, unserem Motorsegler Schi zu verpassen. Grundsätzliche Einwände kamen von dort nicht. Gustav Leyendecker übernahm die Regie, baute die Schi bei der Schreinerei Kurfer, koordinierte die nicht unerheblichen Auflagen des LBAs und leitete die Flugerprobung.

Solche Schi benötigen aber auch eine gute

Laufsohle, einen gleitfähigen Belag, der nicht so ohne weiteres in Eigenregie hergestellt und aufgebracht werden kann. Das richtige Know-how hierfür hatte der Schihersteller Völkel. Er konnte davon überzeugt werden, dass sein Design auf der Schiobenseite gut aussehen würde und er für diese Reklame, für uns kostenlos, auch die Unterseite gestalten dürfe.



Erste Gleitversuche ohne Flächen



Nach dem ersten Flug

Und was gab es 1987 sonst ?

SGSM

- Die G 109 B hat gegenüber dem Motorfalken SF 25C einen erhöhten Spritverbrauch. Motorseglergebühren werden um 15% angehoben.
- Der Anschluss der SGSM an die Strom- und Wasserversorgung der Gemeinde erfolgt und kostet DM 3.700,-.

DASSU

- Die Strom- und Wasserversorgung wird erneuert. Durch den Rasen vor unserer Unterkunft verläuft die Trasse zum Kiosk.
- Zwei Motorsegler der DASSU müssen ersetzt werden.

Die neu angeschafften Motorsegler, die zu ca. 50% durch die Inzahlungnahme der alten Flugzeuge mitfinanziert wurden, gingen ohne Gegenleistung in den Besitz der GmbH über.



Elektrifizierung des Platzes

Nachdem die Elektrifizierung des Segelfluggeländes 1959 und 1964 über die SGSM finanziert wurde, stand in diesem Bereich ein neuer Kraftakt an. Diesmal konnte die SGSM der DASSU bei der

preiswerten Beschaffung eines Öltransformators und von Starkstromkabeln helfen. Außerdem half sie bei der Vermittlung einer Firma, die die anstehenden Erdarbeiten weitgehend kostenlos ausführte.

Welches Flugzeug für den Verein ?

Der Austausch unseres Speed-Astir D-3500 stand an. Aus finanziellen Gründen kam ein Rennklasseflugzeug nicht in Betracht.

Da jeder im Verein einen anderen Flugzeugtyp bevorzugte (das Wissen stammte

zum größten Teil aus Berichten und Prospekten), wurde mit den Herstellern verabredet, dass sie uns ihre Maschinen für Testflüge in Unterwössen zur Verfügung stellten.

Getestet wurden:

- Diskus D-8111 (DM 45.800,--)
Liefertermin 04.1989
- ASW 24 D-1124 (DM 52.500,--)
Liefertermin 10.1989
- LS 4 D-0134 (DM 54.500,--)
Liefertermin 11.1990

Die Preise verstehen sich bei Ausstattung nach unserem Wunsch incl. 14% MWST

Der größte Teil der Testpiloten kam mit der LS 4 am besten zurecht.

- Die LS 4 bot harmlose, gute Flugeigenschaften mit sehr guter Klappenwirkung und ausreichendem Platzangebot.
- Der Diskus hatte ein geringeres Platzangebot.
- Die ASW 24 fiel durch die schlechte Klappenwirkung und wegen der langen Lieferzeit aus dem Rennen.

Die Entscheidung zum Kauf der LS 4 war gefallen.

Außerordentliche Mitgliederversammlung der SGSM e.V. vom 5.12.88

Umfrage bezüglich Flugzeugkauf:

Nr.	Name	LS4-a	DISCUS	Umlage	Bemerkung
1	Pilgram	✓	—	1000,-	
2	Limmer	✓	—	"	
3	Raschke	—	✓	"	
4	Aust	—	✓	"	
5	Kubicicel	—	✓	"	
6	Kriechbaumer.L.	✓	—	"	
7	Wenzel	—	—	"	
8	Tuscher	—	✓	"	
9	Iffland	—	✓	"	
10	Berger	—	—	" *	Wenn Inaktivierung im Okt. Juli, dann Umlage senken
11	v. Plata	✓	—	"	
12	Legendcker	✓	—	"	
13	Freter	✓	—	"	
14	Ulrich	✓	—	"	
15	Tausch	✓	—	"	
16	Kungel	—	✓	"	
17	Röster	✓	—	"	
18	Böttcher	—	✓	"	
19	Plumm	—	✓	"	
20	Kamp	—	✓	"	
21	Höller	✓	—	"	
22	Karch	✓	—	" *	Anfrage, ob Umlage erhoben wird, da er bei uns nicht fliegt, nur 10/88
23	Jäger	✓	—	"	
24	Straßberger	✓	—	"	
25	Rohleder	—	✓	"	
Ergebnis :		<u>13</u>	<u>10</u>		



Die neue LS4 D-9000

Im übrigen kam der Diskus nicht ganz unbeschädigt beim Hersteller an. Gleich nachdem Wolfgang Tausch mit seinem schwachen Zugfahrzeug den Hänger den Bernauer-Berg hinaufgezogen hatte, bekam dieser beim nächsten, leichten Gefälle ein Eigenleben. Das Ergebnis war ein umgestürzter Hänger mit jetzt nicht mehr neuwertigem Diskus.

Das Flugzeug war Vollkasko versichert, der Hänger aber nicht. Diese Kosten von DM 4.500,- blieben an der SGSM hängen.

Schleppdach - Kapitel 1

Die DASSU errichtete hinter der Halle ein Schleppdach und übersah dabei, dass der Grund zwischen Raum 10 und der Hallenmitte der SGSM gehörte. Zunächst wurde vereinbart, dass die SGSM als Gegenleistung für die Nutzung unseres Grundes die überdachte Fläche bis zur Hälfte benutzen könne.

Da die Hänger aber am besten in der Nähe der Flugzeuge aufgehoben sind, wurde mit der DASSU ein Tausch vereinbart.

Die DASSU bekam den größten Teil des für uns vermessenen Grundes zur Nutzung und die SGSM konnte im Garagenhof bei unserer Halle das beschädigte Schleppdach entfernen, durch ein neues ersetzen und diesen Bereich einschliesslich zweier Garagenboxen nutzen.

Da die Boxen keine Tore besaßen, wurden von der SGSM alle Boxen mit neuen Toren versehen.

Und was gab es 1988 sonst ?

- Der Jahresbeitrag wird auf DM 350,- (bisher 330,--) erhöht.
- Astir CS D-9000 wird zur D-9007 und durch eine neue D-9000, eine LS 4 ersetzt.
- Eine Umlage über DM 1.000,-- je Mitglied für die LS 4 wird beschlossen.
- Es wird beschlossen, dass bei Schäden grundsätzlich der Verursacher für die Behebung zu sorgen hat. Wer repariert, entscheidet der Werkstattleiter in Absprache mit dem Vorstand.
- Siemens stellt uns einen Platz in der Hofmannstraße (Bau 5603) zur Unterstellung unserer Hänger zur Verfügung.
- Ein Vertrag mit der DASSU bezüglich des Schleppdachs für Hänger wird abgeschlossen.

DASSU

- Der Grillpavillon wird eingeweiht.

Dokumentation mit Hindernissen.

Hektik ist angesagt, es scheint nämlich ein guter Flugtag zu werden. Also alles schnell für einen Streckenflug vorbereiten. Fotoapparat mit eingelegtem Film, Starttafel mit Kreide, der Sportzeuge zum unterschreiben, alles da. Was fehlt noch ? Ach ja , der Barograf. Wie üblich ist er natürlich nicht berußt, also schnell berußen. Es kann los gehen.

Nach erfolgreichem Flug steigt ein sichtlich zufriedener Wolfgang Hagen aus der Maschine. Mittels Haarfestiger wird das Barogramm versiegelt und schon beginnen die Probleme.

Zur Auswertung des Fluges müssen das Barogramm und die Fotos eingeschickt werden. Aber wie bekommt man die sperrige Trommel in ein Kuvert? Unser guter Wolfgang hatte nämlich vergessen, auf die Trommel des Barographen eine Alufolie aufzuziehen und die Trommel direkt berußt und versiegelt.

Dass die Vereinsmitglieder ihren besonderen Spaß daran hatten ist wahrscheinlich verständlich, wenn man bedenkt, dass so etwas einem ehemaligen Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter passiert, der immer peinlich darauf achtete, dass so etwas nicht vorkommt.

Schleppdach - Kapitel 2

Im Garagenhof wurde das Schleppdach für unsere Hänger gebaut. Die dafür benötigten Dachträger hatten eine längere Odyssee hinter sich. Ehemals trugen sie das Dach einer Schetthalle von Siemens in der Hofmannstraße. Als diese 1977 abgerissen wurde, standen die SGSM Mitglieder bereit, sich die schönen Träger schenken zu lassen. Die Träger waren zwar schon der Abbruchfirma zugesagt worden, aber ein Drittel davon konnte die SGSM trotzdem ergattern. Geplant war der Aufbau eines Schleppdaches zur Unterstellung der Hänger. Da die Grundstücksangelegenheiten 1977 aber vollkommen in der Schwebe waren wurde beschlossen, diese Träger den Mühldorfer Fliegern für einen Hallenbau zur Verfügung zu stellen und dafür unseren

Motorsegler im Winter dort unterzustellen. Der Bau der Halle so wie geplant kam nicht zustande. Einige Träger wurden für einen Erweiterungsbau verwendet und die restlichen gammelten jahrelang vor sich hin.

Also wurden sie wieder abgeholt, entrostet, neu gestrichen und für das Schleppdach im Garagenhof der SGSM-Halle verwendet.

Trotzdem kam uns das Dach noch recht teuer. Da der Grund nicht sehr stabil ist, verschlangen die Betonierarbeiten DM 21.700,-

Und eine unbegründete Anzeige wegen angeblichen Schwarzbaus gab es 4 Jahre später auch noch.

Und was gab es 1989 sonst ?

- Götz Scherff wird Ehrenmitglied der SGSM.
- Manfred Walter unterzog sich einer Abmagerungskur und nahm dies zum Anlass, die verlorenen 26 kg am 01.07.89 in Form von Grillfleisch unters Volk zu bringen. Über 60 Personen wurden mehr als satt.
- Der Astir CS D-9000 wird in D-9007 umbenannt und für DM 24.610,- an die DASSU verkauft.
- Die bestellte LS 4 kommt nicht wie zugesagt zum Beginn der Saison sondern erst im Laufe des Monats Juni zur Auslieferung.
- Ein Anschau Hänger wird für DM 6.370,- gekauft.
- Der vordere Anbau an der Flugzeughalle wird in ein Büro für die Flugvorbereitung verwandelt.
- Unter dem von der DASSU neu errichteten Schleppdach wird ein Abteil zur Unterbringung der Fahrräder gebaut.
- Der an unserer Halle verwendete Anstrich war nicht so haltbar wie es der Hersteller der Lasur vorausgesagt hatte. Die Wetterseite musste bis aufs Holz abgeschliffen und neu eingelassen werden.

Wolfgang Hagen, langjähriger Flugbetriebs- und Ausbildungsleiter der SGSM und Pressereferent des LVB ist nach schwerer Krankheit am 22.06.1989 verstorben

DASSU

- Die Landebahn wird auf 800 m verlängert.
- Der Kiosk wird in Betrieb genommen.
- DASSU ist Landesausbildungs- und Leistungszentrum.

Einmal SG 38 fliegen

Ein besonderes Ereignis war für einige Mitglieder ihr erster Flug auf einem SG 38. Der Schulgleiter (D-0042), der im August von einem Gast der DASSU zur Verfügung gestellt wurde, war eine Attraktion. Am 5.8.1989 konnte er von ausgewählten Piloten im Windschlepp erprobt werden.



Alle möglichen Oldtimer hatte ich schon unter dem Hintern aber an einen Schulgleiter SG 38 war ich noch nicht herangekommen. Dabei ist gerade dies das Flugzeug, auf dem die meisten alten Piloten ihre ersten Flugversuche unternommen haben.

Auf einem Holzbrett, vor einem nichts, rechts und links auch nichts, vermittelt der Schulgleiter einem ein etwas anderes als das gewohnte Fluggefühl.

Im Gegensatz zur Zeit, in der die Schulung mit diesem Flugapparat durchgeführt wurde und ein neuer Pilot mittels Gummiseilstarts in die Flugeigenschaften des Drahtverhaues eingeführt wurde, geht es heute direkt an die Winde.

Die Schleppkuppelung sitzt zwischen Bug und Schwerpunkt, so dass trotz kräftigem Ziehen am Knüppel bereits in einer Höhe von 250 m Schluss ist. Das Ding lässt sich mit etwas Gefühl recht ordentlich fliegen. Zwar muss bei meinem Gewicht ständig am Knüppel gezogen werden da eine Trimmung fehlt, aber daran gewöhnt man sich rasch. Schnell macht sich der Gleitwinkel 1:plumps bemerkbar, da der Hang nicht richtig zieht. Nach zwei Achten geht es bereits in den Gegenanflug und schon hat einen die Erde wieder.

Ein kurzer aber interessanter Flug.

35 Jahre DASSU

Die DASSU feiert ihr 35jähriges Bestehen mit einem Flugtag. Trotz der vielfältigen behördlichen Auflagen ist mächtig was los. Die Unterwössener Feuerwehr hatte viel zu tun, um die ca. 6000 Zuschauer, manche sprechen sogar von fast 8000, in die

richtigen Bahnen zu lenken. Den Besuchern wurde auch allerhand geboten: Oldtimer aus dem Bereich Segel- und Motorflug, Ultraleichtflugzeuge und Fallschirmspringen wurden vorgeführt und begeisterten das Publikum sichtlich.

1990

Wiedervereinigung des deutschen Luftsports

Der Luftsportverband der DDR (FFSV Flug- und Fallschirmsportverband) und der Deutsche Aero Club (DAeC) schlossen sich am 21.09.1990 zu einem Club (DAeC)

zusammen.

Im DAeC sind nun 61.493 Luftsportler organisiert.

Und was gab es 1990 sonst ?

SGSM

- Der Speed Astir D-3500 wird zum Verkauf angeboten und als Ersatz dafür wird eine LS 4 (D-0800) zur Lieferung in 01. 91 bestellt.
- Die ASK 13 wird verkauft und eine ASK 21 zur Lieferung in 05.91 bestellt.
- Mit SNI wird ein Werbevertrag über 2 Jahre abgeschlossen, der der SGSM DM 15.000,- pro Jahr bringt.
- Wegen Bauvorhaben der DASSU ist eine Kanalisation erforderlich. Unsere Versitzgrube muss stillgelegt werden und wir müssen uns an die Kanalisation anschließen. Die Halle ist ausgebaut, da das dortige WC nicht angemeldet ist. Es wird stillgelegt.

DASSU

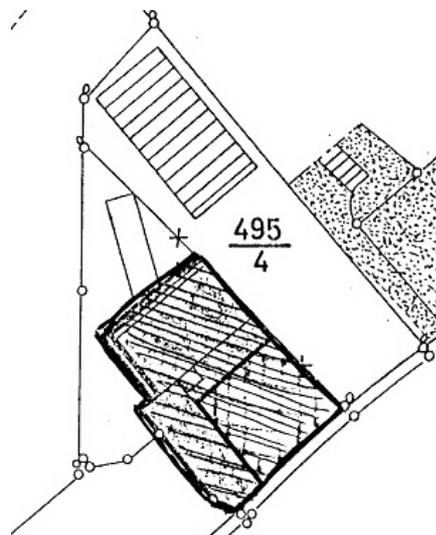
- Das neues Verwaltungsgebäude der DASSU wird mit Zuschüssen des Wirtschaftsministeriums, des Landkreises und der Gemeinde errichtet. Der Empfänger der Zuschüsse ist die GmbH. Zur Nutzung des Gebäudes wird, wie schon bei der Werkstatt, zwischen GmbH und DASSU ein uneingeschränkter Nutzungsvertrag abgeschlossen
- Die Porsche-Remorqueur wird als Schleppflugzeug angeschafft.

Flurnummer 495/4, die SGSM Halle

Im Erbbaurechtsvertrag vom 21.4.1983 ist für das Grundstück (Flurnummer 495/4), auf dem die Halle der SGSM steht, ein Flächenanteil von ca. 1200 m² festgeschrieben. Da eine offizielle Vermessung nicht stattgefunden hat, (sie war nicht nötig, da die SGSM die Erbpacht durch eine einmalige Zahlung von DM 25.000,- abgegolten hatte), genügte dieser Schätzwert.

Im Zuge der Kanalisierung des Flugplatzes wurde durch den anteilig zu zahlenden Entwässerungsbeitrag erstmalig die genaue Fläche relevant.

Die Gemeinde ermittelte diesen Flächenanteil mit 1134,17 m².



1991

Wasserversorgung

Bei der Verlegung der Wasserleitung 1987 zum Kiosk musste die SGSM ihr eigenes Wasserwerk aufgeben und wurde an das Netz der Gemeinde angeschlossen.

Wie im Vorjahr ist im Winter die Wasserleitung wieder eingefroren. Anscheinend ist sie nicht genügend gegen Frost gesichert.

Da eine Unterkunft ohne Wasser nicht bewohnbar ist, wurde eine Lösung ange-mahnt. Sollte keine Abhilfe geschaffen werden muss sich die SGSM eine Kürzung der Grundgebühr vorbehalten.

Und was gab es 1991 sonst ?

- Aus dem Kassenwart wird ein Schatzmeister.
- Ein technischer Verwalter wird benannt:
Unterkunft Bernd Rohleder
Halle Manfred Walter
- Es gibt eine neue Vereins- und Gebührenordnung. Da sie nicht getrennt sondern gemeinsam in einem Dokument niedergelegt ist, muss sie nochmals überarbeitet werden.
- Die zweite LS 4 D-0800 wird in 02.91 geliefert.
- Die ASK 21 D-6969 wird in 05. 91 geliefert.
- Das Forstamt Marquartstein erhöht die Jahresgebühr für den Parkplatz auf DM 320,-- (470 m² a DM 0,70).

Der sehr beliebte Schulleiter der DASSU Max Stadter stürzte bei der Erprobung eines neuen Flugzeugtyps, dem Flair von Günter Rochelts, einem Nurflügler, am 22.August ab und erlitt tödliche Verletzungen.

Der Hochwasserdamm

Zweimal in 1991 hatte die Tiroler Ache den Flugplatz wieder in den Windsee verwandelt. Einmal davon als besonderes Weihnachtsgeschenk am 23.12.

Da dieses, fast alle Jahre wiederkehrende Ereignis jedes Mal in den Gebäuden einen Schlammteppich hinterließ, der nur mit großem Arbeitsaufwand wieder entfernt werden konnte und da die Bausubstanz dabei erheblich in Mitleidenschaft gezogen

wurde, musste über eine Abhilfe nachgedacht werden.

Um die Gebäude vor der Strömung der Ache zu schützen, wurde ein Hochwasserdamm von unserer Unterkunft bis zur alten Steinhalle in Erwägung gezogen. Der Flugplatz steht bei einem Hochwasser natürlich trotzdem unter Wasser, aber die Gebäude würden nur durch das etwas niedrigere Kehrwasser bedroht werden.

1992

Eine schöne Bescherung.

Die Tiroler Ache hatte 1992 für den Flugplatz wieder eine unangenehme Weihnachtsüberraschung.

Am 23.12, also einen Tag vor dem Heiligen Abend, besuchte sie wieder einmal den

Flugplatz und hinterließ ihre unübersehbaren Spuren.

Und was gab es 1992 sonst ?

SGSM

- Hans Brummer wird Ehrenmitglied.
- Die Auflassung unserer Klärgrube und der Anschluss an die Kanalisation der Gemeinde erfolgt.
- Die Küche wird modernisiert.
- Die SGSM bekommt Unterstützung durch die Siemens und Bosch Hausgeräte. Dafür werden die Flugzeuge mit einer Werbeaufschrift verziert.

DASSU

- Reiner Kipp wird Schulleiter der DASSU.



Satzungsänderung

Einige Punkte der Satzung waren nicht mehr zeitgemäß. So wurde z.B. der Absatz

- „Die Aufnahmegebühr wird von der Mitgliederversammlung jährlich festgelegt. Vor Einbeziehung des neu Aufgenommenen in den Flugbetrieb des Vereins sind 100 Werkstattstunden zu leisten“
in
- „Die Jahresbeiträge und Umlagen für die verschiedenen Mitgliedschaften werden von der Jahreshauptversammlung festgelegt. In beruflicher Ausbildung befindliche Vereinsmitglieder zahlen jeweils die Hälfte des festgelegten Jahresbeitrags“
geändert.

1993

40 Jahre SGSM

So etwas musste natürlich gefeiert werden.

Ein Zelt wurde aufgebaut und viele Gäste feierten mit der SGSM bis spät in die Nacht das Jubiläum.

Am Nachmittag hatte so mancher Gast sein erstes fliegerisches Erlebnis an Bord eines Segelflugezugs oder des Motorseglers.

Auch das abendliche Grillen war ein voller Erfolg.



Zur Feier des Tages wurde ein neues Segelflugezug in die Luftflotte der SGSM aufgenommen.

Das neue Spitzenflugzeug der SGSM, die LS 6, zunächst mit dem Kennzeichen D-7900 das bald in D-7000 umbenannt wurde, war ein später Ersatz für den Speed-Astir D-3500.



Versicherungen

Vor rund 20 Jahren konnte die Siemens SozPol davon überzeugt werden, die Versicherungsprämien für die Flugzeuge der SGSM zu übernehmen. Dies war immerhin ein Betrag, dessen Höhe sich zwischen ca. DM 16.000,- und DM 20.000,- bewegte. Abgewickelt wurde der Vorgang über die Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V.

Aufgrund einer Kürzung der Zuschussmittel für die Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V. wurden auch die Zuschüsse zu den Versicherungsprämien der SGSM halbiert. Da dies in einem Jubiläumsjahr, die SGSM feierte ihr 40jähriges Bestehen, besonders schmerzlich ist, konnte die Kürzung zunächst um ein Jahr verschoben werden.

Und was gab es 1993 sonst ?

- Das Ehrenmitglied Dr.Götz Scherff wird Ehrenvorstand der SGSM.
- Es gibt eine Neufassung der Vereinsordnung.

Schleppdach - Kapitel 3

Böswillige Leute gab es schon immer. Eine nicht namentlich bekannte Person wollte der SGSM eins auswischen und erstattete Anzeige wegen eines angeblichen Schwarzbaus.

Das Schleppdach im Garagenhof war der Ersatz für ein dort bereits existierendes, beschädigtes Schleppdach, das abgerissen werden musste. Das für ein gleichwertiges Dach, das die Maße des bisherigen nicht überschritt, ein Bauantrag zu stellen sei, wurde von der Firma, die das Betonfundament erstellte, verneint und die SGSM hielt sich daran.

Das Landratsamt hatte ein Einsehen und war mit einem nachträglich gestellten Bauantrag einverstanden, der auch ohne Schwierigkeiten genehmigt wurde.



Und was gab es 1994 sonst ?

SGSM

- Bei allen Segelflugzeugen wird die umständliche Sicherung der L'Hotellier Ruderanschlüsse mittels Sicherungsnadeln durch Wedekind-Sicherungen ersetzt.
- Die Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V. beantragt die Reaktivierung der Gründungsmitgliedschaft bei der DASSU, da die für die Rücknahme der Mitgliedschaft maßgebenden Bedingungen nicht erfüllt wurden und der DAeC, der wegen Beitragsunwilligkeit ausgetreten war, wieder aufgenommen wurde.

DASSU

- Die DASSU wird 40 Jahre alt.
- Schmutziger Löffel wird abgerissen. Er ist schon lange keine Gaststätte mehr und steht dem Flugbetrieb im Weg.
- Die SGSM (Dr. Scherff) beschafft einige Komponenten der Elektrowinde mit erheblichen Preisnachlässen.
- Um dem zu erwartenden Hochwasser der Zukunft vorzubeugen, wird die Elektrowinde auf einer Aufschüttung, 3 m über Geländeneiveau aufgebaut.

Die D-KISI und der Lärm

Kapitel 1

Seit der Flugplatz Unterwössen besteht, sind immer wieder Lärmbeschwerden vorgebracht worden. Es handelte sich dabei stets um Aktionen Einzelner, die aus persönlichen Gründen versucht haben, den Flugbetrieb einzuschränken.

Da derartige Attacken nur mit großem Zeitaufwand abzuwehren und mit viel Ärger verbunden waren, bestand manchmal die Tendenz, wo es nicht an die Substanz ging, nachzugeben.

1995 betraf dies auch die SGSM. Seit einiger Zeit wurde der Motorsegler der SGSM D-KISI von einigen außerhalb des Vereins als zu laut angesehen. Die DASSU, die den Verbleib des Flugzeugs in Unterwössen vom Tausch des Triebwerks abhängig machte, argumentierte:

„Unser Wunsch auf Austausch des Triebwerks besteht weniger im objektiv messbaren Lärmwerten als vielmehr in der Tatsache, dass wir den umliegenden Gemeinden gegenüber stets argumentieren müssen, dass alle bei uns stationierten Flugzeuge die derzeit geringste Lärmemission haben“.

Die geringste Lärmemission anzustreben war ein Argument, dem sich die SGSM soweit es realisierbar war, nicht in den Weg stellte.

Da die Motorlaufzeit der D-KISI voraussichtlich 1996 sowieso einen Motortausch notwendig machte, wurden Informationen über die Einbaumöglichkeit eines geeigneten Rotax-Motors eingeholt.

Das Ergebnis war ernüchternd. Die Kosten, inklusive der erforderlichen Änderungen an der Motorraumabdeckung, der Erprobung sowie der Neuzulassung beim LBA usw. wurden zwischen DM 90,-- und DM 110.000,-- geschätzt.

Abgesehen von den für den Umbau nötigen finanziellen Mitteln, die die Möglichkeiten der SGSM weit überforderten, waren auch die zu erwartenden technischen und bürokratischen Probleme ein Argument, ein solches Projekt nicht in Angriff zu nehmen.

Und was gab es 1995 sonst ?

- Das Forstamt fordert, das SGSM Grundstück durch einen Zaun zum Wald hin abzugrenzen.
- Die Gründungsmitgliedschaft der Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V. bei der DASSU wird reaktiviert.
- Die DASSU baut einen Hochwasserdamm.
- Die Sanierung der Teerfläche erfolgt.

Die D-KISI und der Lärm

Kapitel 2

Da der Einbau eines Rotax-Motors an den Kosten scheiterte, wurde der bisherige Grob-Motor durch einen Austauschmotor gleichen Typs ersetzt. Obwohl die D-KISI bereits den Umweltengel besaß, wurden weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung getroffen.

- So wurde ein spezieller Schall-dämpfer eingebaut, der für eine weitere Schallreduzierung sorgte.

- Die Piloten wurden angewiesen, sofort auf Reiseflug umzuschalten nachdem sie beim Start eine Sicherheitshöhe erreicht haben. Durch die damit verbundene Reduzierung der Motordrehzahl wurde der Lärmwert erheblich reduziert.

Eine Fluglärmmessung der DASSU vom 13.04.1997 zeigte das Ergebnis auf.

Fluglärmmessungen der DASSU am 13.04.97		
Meßstelle: Raiten Ortsausgang N/O		
Grundgeräusch = 38 - 43 dB		
Straßenverkehrsgeräusch = 60 dB		
Flugzeug / Konfiguration	Lautstärke	Anmerkung
Rotaxfalke (GL) doppelsitzig	56,5 dB	-----
G109 B, D- KISI doppelsitzig	56,0 dB	Startlauf = 52 dB
Moseschlepp BL / Ka 8	59,0 dB	Rotaxfalke
Moseschlepp BL / ASTIR	57,5 dB	Rotaxfalke
F- Schlepp Robin / Ka 8	68,0 dB	-----

Versicherungen

Aufgrund einer erneuten Kürzung der Zuschussmittel für die Freizeitgemeinschaft Siemens München e.V. fiel auch der Anteil für die SGSM erheblich niedriger aus. Waren es im Jahre 1995 noch DM 20.000,- so dass damit die Versicherungsrechnung

bezahlt werden konnte, so waren es 1996 nur noch DM 5.000,-. In der SGSM wurde nach langer Diskussion der Aufbau eines Pechvogelfonds in Erwägung gezogen, um die Versicherungsprämien zu reduzieren.

Und was gab es 1996 sonst ?

- Hochwasserdamm ist fertig und man meint, dass damit die Hochwasserzitterpartien ein Ende gefunden hätten.
- Die Ache testet die Nerven und ist 2x knapp vor dem Überlaufen.

Versicherungen

Die vor langer Zeit mit der Firmenzentrale vereinbarte Übernahme der Versicherungen ist ursprünglich keine Sache der Freizeitgemeinschaft gewesen. Die ZP hatte es aber, nachdem sie die Direktzahlungen nicht mehr vornehmen wollte, an die Freizeitgemeinschaft delegiert und damals deren Etat um diese Versicherungsleistungen erhöht.

Da die "allgemeinen" Zuschüsse für die Freizeitgemeinschaft gekürzt wurden, fallen diese Versicherungen mit in den Kürzungstopf, obwohl an der mit der Über-

nahme der Versicherungen (Kasko) verbundenen Tendenz der damaligen Absprachen sich nichts geändert hatte.

Leider wurden diese Absprachen damals nicht schriftlich fixiert und die ehemaligen Gesprächspartner, die über die Absichten und Absprachen Auskunft geben könnten, sind alle pensioniert oder verstorben.

Und was gab es 1997 sonst ?

- Vollkaskoversicherungen mit Ausnahme D-KISI und LS6 werden gekündigt.
- Erhöhung der Fluggebühren um 20% ab 1998.

DASSU

- Als subventioniertes Forschungsobjekt wird das Schleppen mit Motorseglern untersucht.
- Der Hochwasserdamm besteht seine Bewährungsprobe. 2 x gibt es Hochwasser.
Der Platz wird wie gewohnt zum Windsee aber die Gebäude der DASSU blieben trocken.

Pechvogelfond

Die Siemens Freizeitgemeinschaft hat die Zahlung der Versicherungsbeiträge von DM 20.000,- auf DM 5.000,- gekürzt. Bei Beibehaltung des bisherigen Versicherungsmodus würde das bei 35 aktiven Mitgliedern eine Beitragserhöhung um DM 486,- allein für die Begleichung der Versicherungen bedeuten. Dies erschien angesichts zusätzlicher Anforderungen zur Bildung

Wiederbeschaffungswert

D-6969	Wert ca. 60000.-
D-1000	Wert ca. 50000.-
D-0800	Wert ca. 50000.-
D-9000	Wert ca. 50000.-
D-2020	Wert ca. 50000.-

von Rücklagen für die Erhaltung eines leistungsfähigen Flugzeugparks wenig effizient.

Ein Pechvogelfond wurde eingerichtet, mit dem der Wiederbeschaffungswert der nicht versicherten Flugzeuge abgedeckt werden sollte. Die Basiseinlage sind DM 1000,- je aktives Mitglied, die in zwei Jahresraten zu zahlen sind.

1998

Falkentreffen bei der DASSU



Vom 01.08. bis zum 09.08.1998 findet in Unterwössen ein Falkentreffen statt. 72 Falken treffen sich am Platz und 38 davon bilden über dem Chiemsee eine Formation.

Und was gab es 1998 sonst ?

- Die Vereins- und Gebührenordnung wird verabschiedet.
- Neben dem Osterfliegerlager in Lienz etabliert sich im August ein weiteres Fliegerlager in Barcelonnette.
- In der DMSt – Bayern belegt die SGSM in der Mannschaftswertung den 3. Platz.
Die Piloten: Leyendecker Gustav 599,8 km Dreieck
 Raschke Hans 660,7 km Zielflug
 Seidel Hans – Jürgen 516,9 km Dreieck

DASSU

- Der Motorseglerschlepp wird Alltag.

1998 wurden bei Streckenflügen insgesamt 11.560 km zurückgelegt.

Davon 6x größer 300 km
1x größer 400 km
9x größer 500 km
1x größer 600 km
1x größer 700 km
1x größer 800 km

Streckenflüge größer	300	400	500	600	700	800
Jäger Bernd	1			1		
Leyendecker Jens			1			
Leyendecker Gustav	1		1		1	
Limmer Hans	3	1	2			
Raschke Hans Georg			1		1	1
Rohleder Bernd	1		1			
Seidel Hans Jürgen			1			
Schreck Hans			1			
John Reiner			1			

1999

Hochwasserdamm

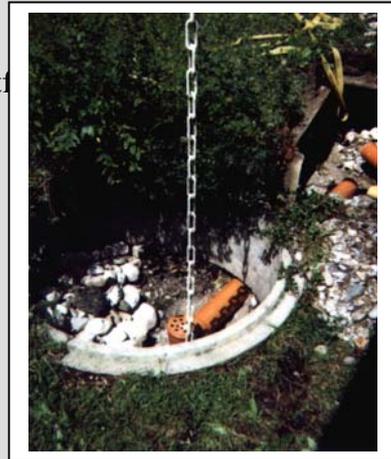
Unser Hochwasserdamm war noch nicht ganz fertig. Trotzdem wurde er am 21.5. – 23.5. erstmalig von der Ache getestet. Das Wasser erreichte aber nicht das Maximum, so dass der noch fehlende Teil auf der Südseite der Unterkunft sich nicht nachteilig

bemerkbar machte.

Es war also nur eine Warnung, die wir uns auch prompt zu Herzen nahmen. Im Eiltempo wurde das letzte Teilstück in Angriff genommen und fertiggestellt.

Und was gab es 1999 sonst ?

- Das Parkplatzvorfeld wird geteert.
- Die Hecke auf der Südseite der Unterkunft wird ent...
- Die Regenwasser-Rohre der Unterkunft werden neu verlegt. Das Wasser wird jetzt in die ehemalige Versitzgrube geleitet.
- Die Freizeitgemeinschaft Siemens feiert und wir als Mitglied bauen einen Stand nebst Segelflugzeug im Hermann von Siemens-Park auf. Ein dort gestarteter Luftballon mit unserer Adresse wurde in der Nähe von Mindelheim gefunden.
- Die Fliegerlager werden häufiger. Diesmal gingen Piloten mit vereinseigenen Segelflugzeugen nach Serres, Oerlinghausen, Lienz und Barcelonnette.
- Der Motorsegler war in Skandinavien, Frankreich und Spanien.
- Um den Leistungssegelflug zu steigern und die Dokumentation zu erleichtern, werden 2 Flugrechner (C4) und 2 Logger (SDI- Posigraph) angeschafft.
- Der neu eingeführte Vereins-Stammtisch war kein Erfolg. Am ersten Abend waren es 8 Personen, am zweiten Abend noch 5 Personen und ab da maximal 3 Personen.
- Das 50-jährige Bestehen der SGSM wirft seine Schatten voraus. Zu diesem Zeitpunkt soll der 25 Jahre alte Twin Astir durch ein moderneres Flugzeug ersetzt werden. Da die Lieferzeit für den ins Auge gefassten Duo Discus 2¹/₂ Jahre beträgt, wird eine frühzeitige Bestellung in Erwägung gezogen.



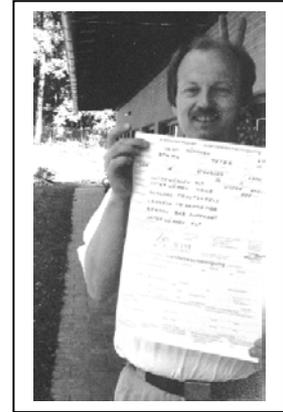


Das erste 500-er dauert etwas länger

Kühle abtrocknende Luft über den Alpenraum gerät unter Hochdruckeinfluß - so prognostiziert es der Wetterfrosch des österreichischen Teletextes für den 25. Juni 1999.

Endlich "Frei"-Zeit und gutes Flugwetter. Die Zeit war reif für ein 500 km Dreieck - mein Erstes überhaupt. Nach all der Limmer'schen Streckentheorie und den letztjährigen Trainingsflügen wollte ich es probieren.

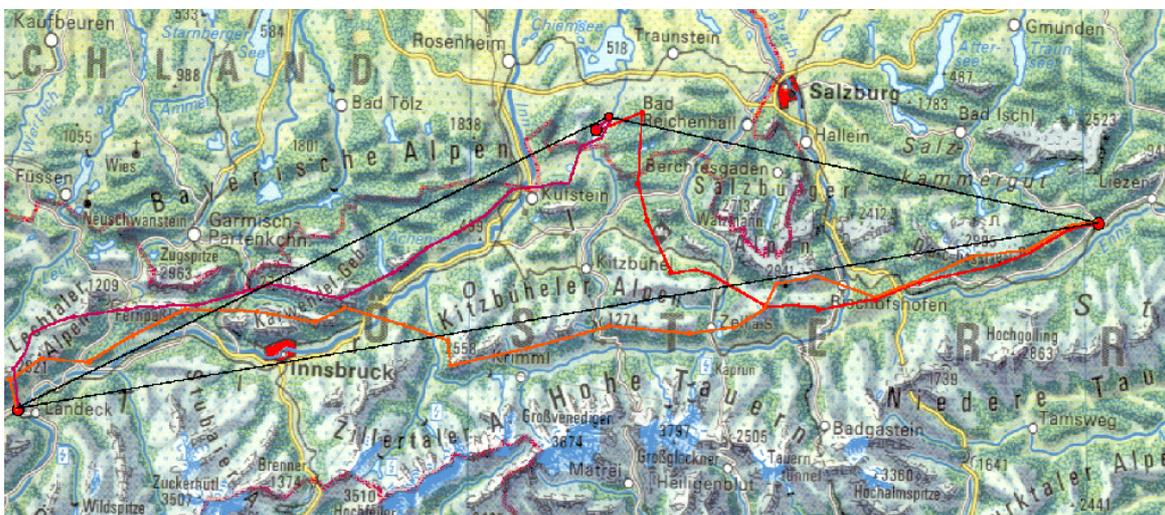
Trautenfels-Landeck-Bernau, also ein 550 km Dreieck sollte es sein. So fand ich mich am 25. Juni, kurz vor 8 Uhr in UWOE ein, um mir eine LS4 zu sichern. Nach einer etwas längeren Diskussion über die heutigen Streckenflugambitionen wars abgemacht - Gustl, Jens und ich gehen auf Strecke.



Erste Schritte zum Streckenflug

Reibungslos wurden alle Startvorbereitungen getroffen, das Barogramm und DMST Startformular schnell zwecks Dokumentation ausgefüllt, ich wußte ja wo ich hin wollte, und Reiner kurzfristig als Fotomodell verpflichtet. Nur beim Anbringen meiner selbstsaugenden Fotohalterung konnten meine Fliegerkollegen ein leichtes Schmunzeln nicht verbergen.

Nachdem alles startklar war, ließ auch die Thermik nicht lange auf sich warten. Nach Gustl und Jens zog mich Rainer Kipp zum Rechenberg - 09:09 GMT. Ausgeklinkt und gleich hinauf auf 2300 mNN Basishöhe - Fängt ja gut an. Jetzt schnell zum Abflugpunkt DASSU-Halle - was erfahrungsgemäß nicht mehr zu empfehlen ist - und danach wieder zurück zum Rechenberg, um wieder auf Basishöhe zu gehen. Glücklicherweise stand der Bart immer noch da.



1. Teil: UWOE-Trautenfels

30 min später wurde es ernst. Vorsichtig ging es mit McCready 0.5 zur Steinplatte, um nicht gleich in St. Johann zu sitzen. Die Thermik an der Steinplatte war wie 'fast' immer zur Stelle und so ging's langsam weiter auf der Standardroute über das Loferer Ulrichshorn, quer über das Leoganger Tal zu den Südhängen bei Saalbach und dem Bergrücken folgend stets nahe der Basis bis zum Saalfeldner Becken. Spürbar verringerte sich das Steigen und prompt kam auch die erste Warnung von Gustl.

Ich glitt vorsichtig hinüber zum Hundstein, sammelte bei der schwachen Thermik ein paar Höhenmeter und tastete mich, immer im GPS-Gleitwegbereich von Zell a. See langsam weiter östlich vor. Da an ein Queren des Pongaus zum Hochgrindeck derzeit nicht zu denken war, ohne eine Außenlandung zu riskieren, "parkte" ich gut 10 Minuten und mußte mich mit weniger als 0.5 m/s Steigen begnügen. Wenigstens konnte ich meine Höhe halten und mußte nicht wieder zurückfliegen. Mit jedem 50 Höhenmeter wurde die Thermik besser und ich zuversichtlicher, so daß ich mich bei 2500 mNN entschloß, den Sprung über den Pongau zum Hochgrindeck zu wagen, welches mich unerwarteten 3 m/s Steigen empfing. Nun ging es bei voll entwickelter Thermik schnell weiter Richtung Ennstal, doch den 5 m/s am Sender des Roßbrandt konnte und wollte ich nicht widerstehen. Mit "wagemutiger", aber hoffnungslos zu geringer Sollfahrteinstellung folgte ich der tollen Wolkenstraße vorbei am Dachstein, hinüber zum Stoderzinken und erreichte so fast ohne einen Kreis den Gipfel des Grimming - Höhe tanken, und zum Fototermin nach Trautenfels. Zur Belohnung einen Schluck aus der Wasserflasche. Die erste Wende war erreicht - 11:45 GMT.

2. Teil: Trautenfels - Landeck

Gustl und Jens hatten schon vor mir Trautenfels passiert und folgten wie ich der nördlichen Gipfelkette des Ennstales westwärts. Erste Zweifel am Gelingen schossen mir kurz durch den Kopf bei der 250 km GPS-Anzeige bis nach Landeck. Mein Schnitt bisher war wirklich nicht toll, doch es geht ja besser.

Begleitet von weiteren Streckenfliegern ging's auf dem gleichen Weg zurück zum Roßbrandt, von dort querte ich direkt hinüber zum Hochkönig, wo mich satte 4 m/s Steigen vom vorgelagerten Südwestgrat wieder auf Basishöhe brachten. Richtung Kaiser war alles blau, so steuerte ich, wegen einer großen Abschattung um Zell a. See, vorsichtig Richtung Pinzgau. Die Abschattung zeigte Wirkung. Mühsam zentrierte ich mäßiges Steigen an der Südwestseite des Hundstein. Geleitet von den schönen Wolken bis hinauf zum Gerlos, brach ich das Steigen nach kurzem Höhengewinn ab und steuerte hinüber zur Schmittenhöhe, die mich nach kurzem Suchen mit gutem Steigen auf 2700 mNN brachte. Immer im respektvollem Abstand zu den Gleitschirmen, Drachen und anderem "Fliezeug", was sich hier herumtreibt, erreichte ich doch etwas zäh das Kreuzjoch, wo 3000 mNN Höhe für die Mühe entschädigten.

Beim Queren des Zillertales Richtung Kellerjoch, funkte ich Innsbruck zwecks Freigabe zur Bettelwurfspitze an. Doch nun stellte sich heraus, das mein Funk oder genauer meine Batterie sich langsam dem Ende näherte. Nach mehrmaligen "lauten" Sprechen meinerseits gab der Kontroller auf und gab mir die gewünschte Freigabe mit der Bitte mein Funkgerät zu checken. Hinweis: C4 Anzeige "LoBat" blinkt !



An der Bettelwurfspitze angekommen meldete ich mich so gut es ging bei Innsbruck ab, schaltete Funk und GPS aus, um nicht auch noch mein Vario zu verlieren. Noch lagen gut 200 km vor mir. Ohne auch nur ans Abbrechen zu denken, vermied ich die Kontrollzone von Innsbruck, tankte ausreichend Höhe bei einem kräftigen Bart am Karwendelgrat und erreichte die Ostseite der Mieminger.

Nach 200m Höhengewinn in den starken, zerrissenen Thermikblasen der Hohen Munde, nahm ich direkten Kurs auf den Tschirgant - laut Kalkreuth und Co den Thermikberg schlechthin - ,den ich hoffte in Gipfelhöhe zu erreichen. Kurz darauf gings nur noch abwärts, aber wie. Meine Höhe schmolz wie Schnee im Föhnsturm, 8-10 m/s Saufen. Was passiert mit mir? Lee - der leichte Nordwestwind hatte anscheinend aufgefrischt und an der Südseite der Mieminger für das Lee gesorgt. So orientierte ich mich schnell zur Talmitte hin, weg vom Lee - zum Umdrehen war ich bereits zu tief. Doch das Lee gab nicht auf und der Tschirgant entschwand aus meinen Augen. Nur ein kleiner bewaldeter Bergrücken nördlich Silz mitten im Inntal stoppte meinen Sturzflug - 1500 m in 8 Minuten. Streckenflug ade. Schon machte ich eine Wiese neben einem Bauernhof aus - sollte ich da sitzen? Schätzungsweise knapp 250 m über den Bergrücken blieben mir noch - ich konnte die Leute winken sehen - als ein naher Aussichtsturm mir Hoffnung und 0.5 m/s Steigen gab. Es reichte für knapp 150 m Höhengewinn als auch diese Thermikquelle versiegte. Gut 10 Minuten graste ich die Umgebung ab, als mir ein abendlicher Gleitschirmflieger einen schwachen Bart zeigte. Bekanntlich ernährt sich ja das Eichhörnchen mühsam, wie ich auch. So gings Meter für Meter nach oben und langsam konnte ich wieder aufatmen. Nach ca. 400 m querte ich zum Tschirgantrücken und erreichte den Gipfel knapp unter der Hangkante; und der Tschirgant blieb seinen Ruf als Thermikberg treu, 4 m/s Steigen. "Back into Buisness".

Umdrehen oder Weiterfliegen ? Quälend stellte ich mir diese Frage. Mittlerweile war es 17:00 local. Heimwärts, durch den Rückenwind kein Problem, aber 20 km vor der zweiten Wende aufgeben? 30 Minuten , so schätzte ich, benötige ich nach Landeck, die Thermik steht noch gut über den hohen Bergen und der Tag ist noch lang so kurz vor Johanni. Also Weiterfliegen !

Fly high and Save (no Lee) - ohne Probleme gings weiter über die hohen Lechtaler zur zweiten Wende Landeck-Trisannamündung - 15:30 GMT.

3. Teil: Landeck - UWOE

Ziemlich spät ist es mittlerweile geworden. 18:00 local zeigt meine Uhr. Über den hohen Gipfeln zeigen sich die Cumuli immer kleiner und zerfahrener - Thermikabschwächung.

Erste Gedanken, ob Du überhaupt nach Hause kommst, kommen auf. Mut machen mir nur noch meine 3400 mNN, so komme ich zumindest bis Seefeld. Zurück versuche ich so hoch wie möglich zu bleiben, was mir auch bis zum



Rücksprung an die Mieminger gelingt. Jetzt bleibe ich auf der Nordwestseite wo kein Lee droht. Gerade mal komme ich in Gipfelhöhe an und schraube mich 200 m rauf - dann ist Schluß. Weiter im Hangaufwind, welcher gerade reicht mich knapp über den Gipfeln bis zur Hohen Munde zu halten. Krampfhaft suche ich nach den Resten der letzten Thermik aber über eine integrierte Null geht's nicht hinaus. Die Höhe reicht jetzt leicht bis Innsbruck, nur ohne Funk in die Kontrollzone - nicht möglich. Hoffnung gib mir nur noch ein ziemlich großer Cumuli über der Hohen Gleirsch an der Westseite des Karwendels. Doch meine Höhe reicht gerade um das Seefeld

Tal zu queren. Schon ergebe ich mich in mein Schicksal als unverhofft mitten über dem Tal das Vario Steigen anzeigt. Kein Thermikauslöser weit und breit. Erst Sekunden später kreise ich ein. Welch Wunder, mein Höhenmesser steigt um 300 m, dann ist Schluß. Gott sei Dank, jetzt ist der Thermikanschluß an den immer noch prächtigen Cumuli sicher und befinde mich nach kurzem Suchen im 2 m/s Thermikfahrstuhl nach oben wieder.

Stetig dem Grat bis zum Ostende folgend, schattet der vorher noch helfende Cumuli hier die Thermik deutlich ab. Die leichte Leeturbulenz des NW-windes tut ein übriges. Ich gleite durch bis zum markanten Horn bei Maurach südwestlich des Rofan, und komme knapp unter dem Gipfel an. Die wenigen Thermikreste reichen nur noch mich auf Höhe zu halten. So umkreise ich den Gipfel bis einige Gleitschirme taleinwärts steigen und versuche nun an deren Glück teilzuhaben. 200 m hat's gebracht. Sichtlich froh, einigermaßen nervenschonend bis nach Kufstein zu kommen, folge ich dem Inntal ostwärts, vermeide aber ins Lee des Rofan zu kommen. Dies wäre das Aus.

Im Schleichflug nach Hause

An den bewaldeten Hügeln nördlich von Wörgl helfen mir nacheinander zwei schwache Thermikblasen jeweils 200 m Höhe zu gewinnen. Um 19:30 local erreiche ich in Höhe des Pendling Kufstein, wo man sicherlich schon bei einem Bier zusammen sitzt - kein Heim-schlepp. Rechnerisch reicht meine Höhe nicht nach UWOE, aber für Kufstein ist es eindeutig zu viel.



Hatte Hans uns nicht auf den Hangwind am Zahmen Kaiser hingewiesen, welcher so manchem noch spät die Heimkehr möglich machte? Ja richtig, sollte dies heute auch für mich gelten? Mit der Gewißheit, jederzeit zurück nach Kufstein zu kommen, querte ich das Inntal. Angespant blickte ich auf das Vario, als die Hangkante erreicht war. Zögerlich tauschte das Vario das stetige Sinken durch eine ruhige knappe Null aus, und so schlich ich mich stetig auf gleicher Höhe dem Hang folgend, näher zum Platz. Endlich, südlich des Walchsees zeigt auch meine Gleitweganzeige aufwärts, die ich seit Kufstein nicht mehr aus den Augen gelassen habe - ich sollte UWOE erreichen. Vario aus, Funk ein.

Mittlerweile in UWOE, wurde aus Sorge ein Suchflug organisiert. Gerade als ich den Klobenstein passierte, rief mich Gustl aus dem startenden MoSe. Mehrmals setzte ich Funksprüche ab. Aber erst als der MoSe mir entgegenkam wurde ich gesichtet und Entwarnung gegeben.

In 400 m über dem Platz angekommen, ging's noch zum Abschlußfoto über die Marquartsteiner Bogenbrücke und dann, abgekämpft aber glücklich nach Hause gekommen zu sein zur Landung - 18:03 GMT.

Nach Auswertung des Fluges lagen 549,6 km, 8h 54' (ca. 62 km/h) und ein wahrhaft erlebnisreicher Flug hinter mir.

Das Erste 500-er dauert halt etwas länger, und benötigt manchmal noch eine gehörige Portion Sitzfleisch.

(Peter Stahl)

2000

Duo Discus T

Dank der Zusage aller aktiven Mitglieder über eine Spende von jeweils DM 1700 konnte der Verein die Bestellung für einen Duo Discus mit Turbo aufgeben. Die Lieferung ist zum 50. Vereinsjubiläum eingeplant.

Dieser neue Doppelsitzer mit seinen guten Leistungsdaten und trotz Motor

einfacher Bedienung wird das Leistungsniveau der Mitglieder weiter steigern. Das "Turbo-Antriebssystem" ist in erster Linie als "Flautenschieber" und Rückkehrhilfe gedacht. Die Reichweite nach der Sägezahnmethode ist 200 km.

Duo Discus T

Spannweite	20,0 m
Flügelfläche	16,4 m ²
Flächenbelastung	31.4 - 42.7 kg/m ²
Gleitzahl	45
Leergewicht ca.	445 kg
Höchstgewicht	700 kg
Tankinhalt	16.7 ltr
Steigleistung	0,8 - 1,0m/s



Traumziele und Traumstrecken

Für den 20. Juni 2000 war störungsfreies Streckenwetter für unseren Alpenraum vorhergesagt. Ich hoffte, so gut wie am Tag vorher, an dem ich zum ersten Mal über die karnischen und juli-schen Alpen fast bis Bled vorgeflogen war. Daher sollte es heute noch einmal Richtung Slowenien gehen, um das Gebiet nach Möglichkeit etwas weiter zu erkunden.

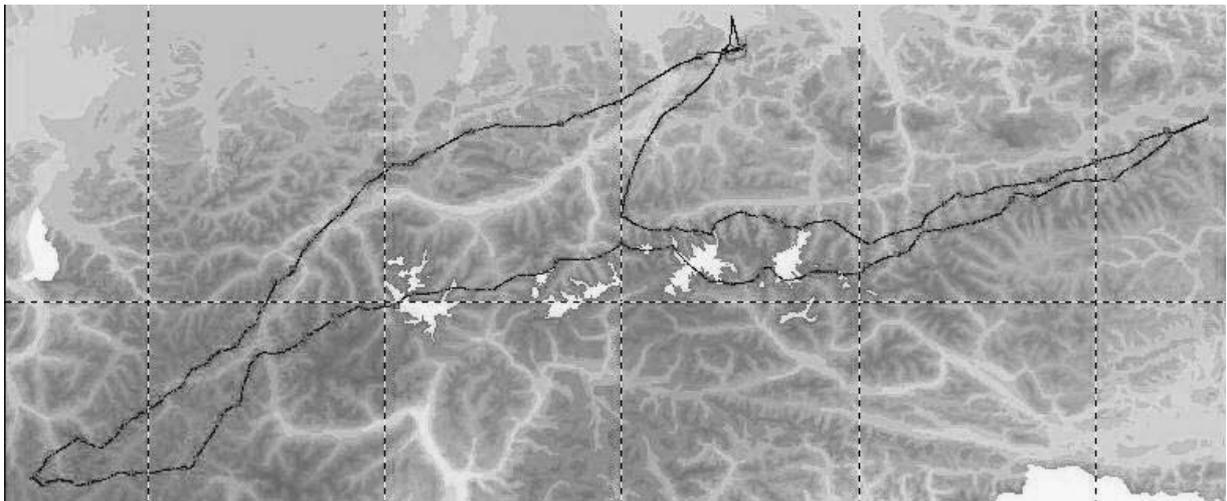
Bei der Startaufstellung am F-Schlepp in dritter Position, stand die gute LS6 D7000 bereit für Abflugrichtung Südost, da kam über Funk die Meldung, daß unsere Geitauer Fliegerfreunde gestern Zermatt umrundet hatten.

Zermatt, bzw. das Matterhorn stellt für mich ein segelfliegerisches Traumziel dar und immer, wenn mich Flüge ins Oberengadin oder Rheintal getragen hatten, war da der erwartungsvolle Blick Richtung Furkapass:

Ob es heute wohl klappen wird? Klar, daß die D-7000 nach dem Klinken mit neuem Kursziel unterwegs war. Allerdings mit Hoffen und Bangen: Möglicherweise war ich heute einen Tag zu spät dran?

Und so wars dann auch. Nach problemlosen Queren des Inntales und schnellem Vorflug ins obere Engadin bei gut entwickelter Konvektion verloren sich die letzten Wolken auf der Linie Maloja/Chur. Bei Blauthermik ein unbekanntes Gebirge erfiegen ist nicht meine Sache, daher warf ich nach einigem Herumstochern zwischen Albula- und Julierpaß enttäuscht das Handtuch und steuerte in Richtung Pontresina.

Am Muottas Muragl war die Thermik voll entwickelt und der Blick nach Osten machte Hoffnung auf einen Flug südlich des Ortlers vorbei nach Meran (noch eine Traumstrecke!), um nach Queren der Sarntaler Anschluß zu finden an die Rennstrecke des Pustatales. Doch nach Überfliegen Livignos blaute es im Osten und Norden Bormios ebenfalls aus. Natürlich fliegt man diese Strecke im April oder frühen Mai, nicht aber Ende Juni! Also war wiederum ein Kurswechsel erforderlich, der um das Nordufer des Reschensees führte.

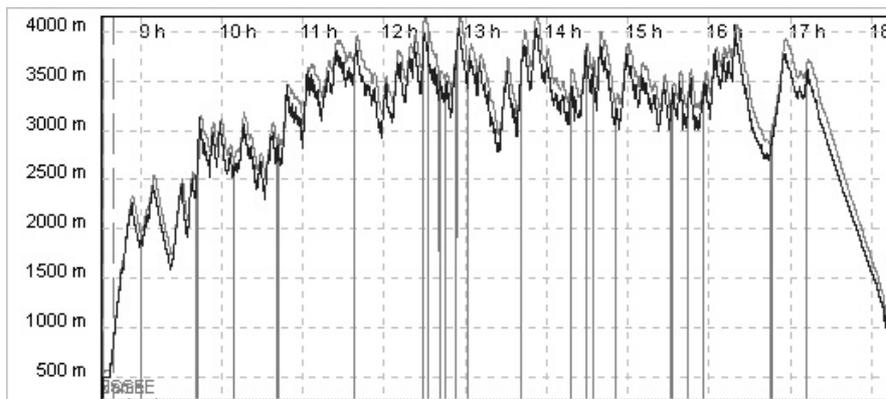


Nach zweimaliger Enttäuschung und nun ohne Ziel war mir lediglich nach Panoramafiegen zu Mute. Die weitere Route ging soweit wie möglich direkt am Hauptkamm entlang. Über dem Venediger wechselte ich gar mal so zum Spaß auf die Alpensüdseite. Tief am Groß-Glockner vorbei führte mich der Flug bei Sportgastein wieder auf die Nordseite nur um festzustellen, daß der gesamte Ostalpenraum hervorragend entwickelt war. Hatte ich den Tag falsch eingeschätzt? Ein Blick auf die Uhr, ein Blick auf den Tacho: brutto 600km, da lag noch mehr drin! Vielleicht gar 1000km?

Plötzlich hatte ich es sehr eilig. Bei Thermik von 3m integriert und Basishöhen von 3500m ging es rasch voran. Nur bloß wie weit nach Osten vorfliegen, wo den zweiten freien Wendepunkt setzen? Die Funkkontakte mit im Westen fliegenden Freunden ließen nicht auf eine Wetterverschlechterung schließen. Über Schloß Admont begann ich den dritten Schenkel aufzuziehen.

Die Bedingungen waren noch immer gut, ein Bart trug auf 4000m, aber ab Gasteiner Tal begannen die Wolken nicht mehr das zu halten, was sie vorher ausgezeichnet hatten. Die besten Aufwinde über Glockner, Venediger und den Zillerthaler Alpen beendeten den Tag viel zu früh mit allgemeiner Überentwicklung und Auseinanderlaufen! Westlich des Kitzsteinhorns, in diffussem Licht, ging es noch einmal auf 3700m. Sparsames Gleiten, gelegentlich ein paar Meter Steigen. Das wars. Über dem Kreuzjoch in 3000

Metern Höhe hakte ich den 1000er ab und lenkte Richtung Hochgern. Die Überschußhöhe reichte noch für eine beschauliche Runde an das Südufer des Chiemsees.



Nach einem Flug von 9,6 Stunden und 911km über drei freie Wendepunkte (brutto 1030km) landete ich in Unterwössen alles andere als frustriert, aber mit der

Erkenntnis, daß die wenigen Wetterfenster für Langstreckenflüge, die uns in unserem Alpenraum zu Verfügung stehen, in Zukunft besser vorhergesagt und erkannt werden müssen. Dann sind Traumziele erreichbar, sind Flüge zum Matterhorn und Strecken von 1000km möglich!

Hans Georg Raschke

Und was gab es 2000 sonst ?

- Die Hallenheizung wird vom Kaminkehrer beanstandet. Die Heizung erzeugt zuviel Ruß und ist nach den neuesten Vorschriften nicht mehr zeitgemäß. Ein neuer Brenner wird angeschafft. Bei dieser Gelegenheit wird auch der Öltank auf Schäden überprüft und als weiterhin brauchbar eingestuft.
- Der Motor der D-KISI macht Anfang des Jahres Probleme.
- Die Anschaffung 2 weiterer Logger und die damit vereinfachte Meldeprozedur für die DMST erbringt für unseren Verein die größte jemals dokumentierte Gesamtstrecke von rund 26000 km.
- In allen drei Einsitzerdisziplinen werden bei der DMSt gute Einzel- und Mannschaftswertungen erfolgen.
- In der Vereinswertung konnte der respektable 8. Platz erreicht werden.
- Erstmals in der Vereinsgeschichte kann ein Flug über 900 km verzeichnet werden. Hans Raschke gelang dies am 20.6. mit der D-7000.
- Der Schulleiter Reiner Kipp verlässt aus privaten Gründen die DASSU.

2001

Ein trauriger Jahresbeginn

Die SGSM hat am 11.4.2001 nach kurzer Krankheit ihren Ehrenvorsitzenden Dr. Dr. Götz Scherff verloren.

Durch sein Engagement sind sowohl unser Verein wie auch die DASSU das, was wir heute sind.

Götz Scherff hat sich um unseren Verein und den Luftsport außerordentlich verdient gemacht.



Und was gab es 2001 sonst ?

- Eine Aufbauhilfe für die G109 wird gebaut. Damit lässt sich der Motorsegler von einem Mann / Frau auf- und abbauen.
- DMsT Vereinswertung: Die SGSM auf dem 5. Platz in Bayern mit Streckenflügen über insgesamt 42.257 km. Dis ist die Erfolgreichste Saison seit bestehen der SGSM.

Saisonverlängerung

Dass die Urlaubsfliegerei auch am Saisonende noch viel Spaß und einige gute Streckenflüge bringt, haben Piloten in ihrem Fliegerurlaub in Südfrankreich nachhaltig bewiesen. Neben dem Spaß an der Fliegerei in einer anderen Landschaft bringt eine

Saisonverlängerung vor allem mehr Flugstunden und somit mehr Flugerfahrung. Für den Verein bedeutet dies eine bessere Auslastung der Flugzeuge und somit eine Steigerung der Einnahmen.

Mitte August in Barcelonnette



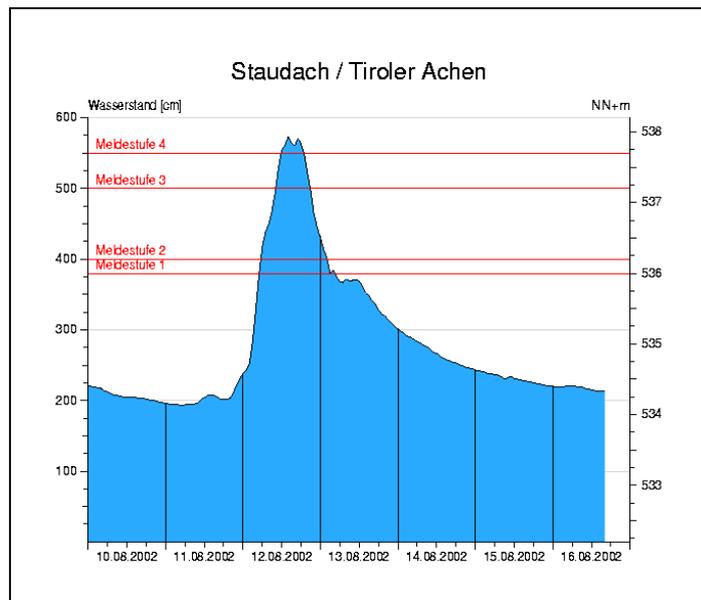
2002

Land unter

Unsere Adresse in Unterwössen lautet Windeseestraße. Schon oft wurde der Platz wieder zum Windsee. Die Tiroler Ache überflutete den Platz immer wieder einmal und hinterließ ihre Schlammfracht in Halle und Unterkunft. Der Höchststand des Wassers in unserer Halle war 1959 40 cm, was uns einige Jahre später veranlasste, den Hallenboden mit einer Betonplatte um 25 cm zu erhöhen. Bis zum August 2002 hielt sich der bei Hochwasser entstandene Schaden in Grenzen und konnte immer durch den Arbeitseinsatz der Vereinsmitglieder behoben werden.

Im August 2002 war das aber nicht so. Es hatte tagelang heftig geregnet und die Ache näherte sich ihrem kritischen Punkt. In den früheren Jahren blieb immer noch genügend Zeit, um die in Hängern abgestellten Flugzeuge der DASSU-Gäste aus dem Gefahrenbereich zu entfernen und unsere Flugzeuge so abzusichern, dass nur das Fahrwerk nass wurde.

Am 12. August blieb diese Zeit nicht. Die Ache trat gegen 6 Uhr über die Ufer und stieg so schnell an, dass für Rettungsmaßnahmen keine Zeit blieb. Das anfängliche Rinnsal entwickelte sich innerhalb einer Stunde zu einem reißenden Strom. Bereits um 7 Uhr war kein Durchkommen mehr. Selbst mit dem schweren, hochbeinigen Traktor der DASSU konnten die davonschwimmenden Hänger nicht eingefangen werden. Auch dieses Gefährt lief Gefahr, vom Wasser mitgerissen zu werden. Das Wasser erreichte eine Rekordhöhe und überflutete sogar die Ortsmitte von Unterwössen.



Der Hochwasserdamm um unsere Unterkunft bestand seine Bewährungsprobe. Er hielt dem Ansturm des Wassers stand.

Nasse Füße bekam man in der Unterkunft trotzdem. Das Grundwasser stieg an und setzte die Unterkunft einige Zentimeter unter Wasser. Da es klares Wasser ohne Schlammzugabe war, konnte es ohne große Verschmutzung zu hinterlassen wieder entfernt werden. Dass die Bausubstanz insgesamt darunter gelitten hat, ist aber nicht zu übersehen.



Hänger plus Flugzeuge vom Hängerplatz wurden bis zu 1,5 km fortgespült



Für den Bereich unserer Halle kam es dagegen ganz schlimm.

Die schnelle Strömung traf östlich der Winde auf die kleine Bodenerhöhung am Ortsrand und bildete, anders als bei früheren Überschwemmungen, einen Rückstau, der die Wasserhöhe in unserer Halle auf ein Rekordmaß ansteigen ließ.

Einen recht traurigen und deprimierenden Anblick boten unsere Flugzeuge in der gelb-braunen Brühe. Besonders schlimm sah es bei den Segelflugzeugen aus.

Erwischt hatte es die LS6 D-7000 und die ASK21 D-6969, die beide versichert waren und die LS4 D-800, die leider keinen Versicherungsschutz hatte.

Glück im Unglück war, dass die LS4 D-9000 und die ASW20 D-2020 sich auf einer Urlaubstour in Frankreich befanden und dass der Twin Astir D1000 einen Tag vorher nach Holland verkauft und gleich mitgenommen wurde. Diese drei Maschinen waren nämlich auch nicht versichert.



Etwas besser sah es zunächst beim Motorsegler G109 D-KISI aus. Nur der Rumpf, das Fahrwerk und ein Propellerblatt waren im Wasser. Der Motor hatte nichts abbekommen.



Im Nachhinein stellte sich aber heraus, dass unsere erste Einschätzung falsch war. Die Reparatur überstieg die Versicherungssumme von € 50.000,- so dass ein wirtschaftlicher Totalschaden entstand.

In der Werkstatt waren die Werkzeuge vom Schlamm überzogen und auch die Heizungselektronik überstand das Hochwasser nicht.

Der Ölkessel war aufgeschwommen, umgekippt und hatte seinen Inhalt in den Raum ergossen.

Wie stark die Strömung, die durch den Rückstau ausgelöst wurde war, lässt sich daran erkennen, dass einer unserer Hänger auf die Mauer gespült wurde und dort hängen blieb.



So schnell wie das Wasser kam, so schnell verschwand es wieder. Am 13. August hatte sich das Wasser wieder verzogen und als Abschiedsgeschenk eine mehrere Zentimeter dicke Schlammschicht und viel Arbeit hinterlassen.



Der SGSM entstand durch das Hochwasser ein Schaden von 167.548,00 €. Durch die Versicherung waren 96.652,00 € abgedeckt und bei der SGSM verblieb ein Schadensanteil von 70.896,00 €.

Ein neuer Motorsegler

Durch das Augusthochwasser wurde der Motorsegler der SGSM, die D-KISI so stark beschädigt, dass die Reparaturkosten den Versicherungs- und auch den Zeitwert erheblich überstiegen.

Dies und auch die Meinungsunterschiede zwischen DASSU und SGSM bezüglich der Lärmemission des Motorseglers führten zum Beschluss, einen neuen Motorsegler anzuschaffen. Da es wieder ein Kunststoff- Flugzeug werden sollte, bot sich nur die Dimona an. Eine Auswahl konnte praktisch nur zwischen den drei

Motorvarianten getroffen werden. Nach einer längeren Diskussion über die Vor- und Nachteile der zur Auswahl stehenden Leistungsklassen, 80 PS, 100 PS und 115 PS, fiel die Wahl auf eine Dimona mit 100 PS.

Die 80 PS Maschine schied wegen zu geringer Motorleistung aus. Bei der 115 PS Maschine überwogen die Bedenken, dass ungeübte Vereinsmitglieder beim Handling des komplizierter zu bedienenden Turbo-Motors Probleme bekommen könnten.

Und was gab es 2002 sonst ?

- **Hochwasserschäden der SGSM vom 12.08.2002**

Flugzeugschäden			€ 142.588,00
ASK 21	D-6969	€ 30.652,00	
LS6	D-7000	€ 32.500,00	
G109 B	D-KISI	€ 57.000,00	
LS4	D-0800	€ 11.000,00	
Reinigungs- und Transportkosten			€ 2.936,00
Eigenanteil (Versicherung)			€ 8.500,00
Gebäudeschäden			€ 24.960,00
Gesamtschaden			<u>€ 167.548,00</u>

Durch Versicherung werden von den € 167.548,00 Gesamtschaden € 96.652,00 abgedeckt, so dass der Schaden der SGSM € 70.896,00 beträgt.

- Eine Homepage für die SGSM wird eingerichtet.
<http://www.sgsm.de>

Unser langjähriger Fliegerfreund Walter Weber ist bei einem Überlandflug in Italien tödlich verunglückt.

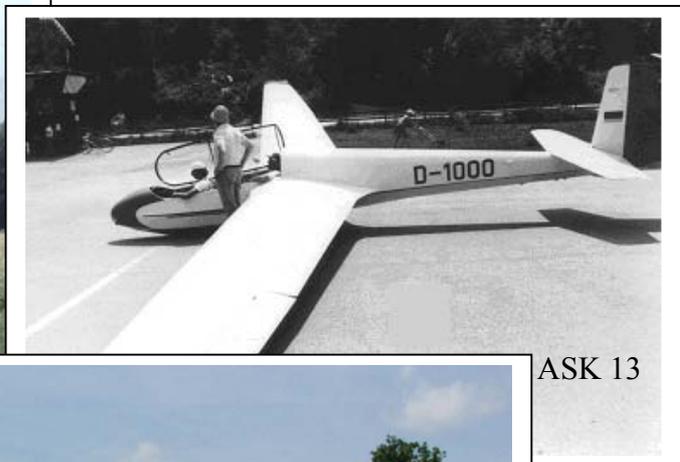
D-1000 - Kapitel 5

Zum 50-jährigen Vereinsjubiläum ist beabsichtigt, den nun 25 Jahre alten Twin Astir D-1000 durch einen Duo Discus mit Turbomotor zu ersetzen. Die D-1000 wurde zum Verkauf ausgeschrieben. Für den 10. 08. hatten sich Interessenten aus Holland angesagt. Nach einer gründlichen Kontrolle des Flugzeugs war man sich einig und der Kaufpreis wurde bezahlt. Am 11.08. ging die Reise der D-1000 nach Holland. Hätte sich der Verkauf um einen Tag verzögert, so wäre das Flugzeug wie die Anderen im Hochwasser vom 12.08. abgesoffen und der Schaden der SGSM wäre um einiges höher ausgefallen.

Damit endet vorläufig die Geschichte der D-1000



Doppel-
Raab



ASK 13



Twin Astir

Da die Maschine aber ins Ausland verkauft wurde und der Neue Duo Discus ein Kilo-Kennzeichen bekommen muß, hat sich die SGSM die dadurch freigewordene Traditionsnummer natürlich für einen späteren Zeitpunkt reservieren lassen.

2003

Ein tragischer Unfall

Im Juli 2003 wird die Segelfluggruppe Siemens München 50 Jahre alt. Überschattet wird dieses Ereignis leider durch einen tragischen Unfall.

Am 7. Mai 2003 stoßen ein Discus und eine ASK 21 der DASSU, die sich im Rahmen eines Streckenfluglehrgangs auf einem Überlandflug befinden, am Wildkogel zusammen. Dabei wird eine Fläche der ASK 21 am Klappenkasten abgerissen.

Während der Pilot des Discus in einem Waldstück aufschlägt und verletzt geborgen werden kann, überleben die beiden Piloten der ASK 21 den Absturz nicht. Für einen Absprung mit dem Fallschirm reichte die Höhe nicht aus.

Einer der beiden Piloten war unser Mitglied Jens Leyendecker, der sich als erfahrener Fluglehrer und Streckenflieger immer dann der DASSU uneigennützig zur Verfügung stellte, wenn er gebraucht wurde und dies war sehr häufig der Fall.

Jens Leyendecker gehörte seit seiner Geburt am 19.08.1972 zur SGSM. Mit seinen Eltern Inge und Gustl verbrachte er fast jedes Wochenende in Unterwössen und genoss mit seinen Spielkameraden die Freiheit, die nur ein Flugplatz Kindern bieten kann.



1975 Zu jeder Schandtat bereit! Dirk u. Uwe Böttcher, Jens Leyendecker, Silke Limmer Anja Wenzel



Schon frühzeitig wurde er vom Bazillus der Fliegerei befallen. Seine fliegerische Ausbildung begann 1988.

Es folgten 1992 PPL-C,
1993 PPL-B,
1994 PPL-A,
1995 die Kunstflugberechtigung und ein Jahr später, 1996 wurde er Deutscher Juniorenmeister in der Halbakrobatik.

Der SGSM stand er seit 1993 als Fallschirmpacker und seit 1998 nach erlangen der Lehrberechtigung für Segelflug als Fluglehrer zur Verfügung.

Bei der DASSU wurde er häufig als Gastfluglehrer eingesetzt. Dort organisierte er auch seit 1999 die Kunstflugtrainingswochen und fungierte als Streckenflugtrainer.

Wir werden ihn in bleibender Erinnerung behalten.

Zwei neue Flugzeuge

D-KKSM



Der zum 25. Geburtstag der SGSM angeschaffte Twin-Astir D-1000 wurde verkauft und zum 50. Geburtstag durch einen Duo-Discus ersetzt.

Die Traditionsnummer D-1000 konnte leider nicht auf das neue Flugzeug übernommen werden, da es mit einem Turbo-Triebwerk ausgestattet wurde und deshalb ein Kilo-Kennzeichen erforderlich ist.

D-KYSI

Der Tausch des Motorseglers G 109 (D-KISI) gegen die neue Dimona (D-KYSI) war nicht so ganz freiwillig. Das August-Hochwasser 2002; bei dem die G 109 einen Totalschaden erlitt; war ausschlaggebend.

Von den Flugleistungen des neuen Vogels sind aber die SGSM-Mitglieder begeistert. Die Trauer um die G 109 hält sich deshalb in Grenzen.



Unterkunftsumbau

Zu unserer Überraschung meldete sich die Gemeinde Unterwössen im Juni 2003 und teilte uns mit, dass Gelder zur Beseitigung der Hochwasserschäden vom August 2002 von der Regierung von Oberbayern freigegeben wurden.

Die SGSM hatte im November 2002 sich mit der Bitte um Hilfe an die Gemeinde gewandt:

Vom BLSV wurde uns mitgeteilt, dass Anträge auf Zuschüsse zur Behebung der Hochwasserschäden nicht an den BLSV sondern an die Gemeinden zu richten sind.

Wir möchten Sie deshalb höflichst bitten, sich auch unseres Anliegens anzunehmen und uns bei der Bewältigung der Schäden zu helfen.

Nach Abzug der durch die Versicherung abgedeckten Schadenssumme und der erbrachten Eigenleistung verblieb bei der SGSM ein Betrag von € 70.896,--.

Laut Mitteilung stehen der SGSM davon maximal 80%, also € 56.000,-- zur Beseitigung der Hochwasserschäden zur Verfügung, wobei Eigenleistungen nicht mit berücksichtigt werden können. Die vorhandenen Rechnungen über die Reparatur der Flugzeuge usw. wurden sofort eingereicht und die Renovierung der Unterkunft geplant.

Keine Frage, dass diese positive Überraschung die SGSM-Mitglieder aktivierte und die Renovierung unter der Leitung von Bernd Rohleder in Angriff genommen wurde.

Die Unterkunft vor der Renovierung



Vorgesehen war:

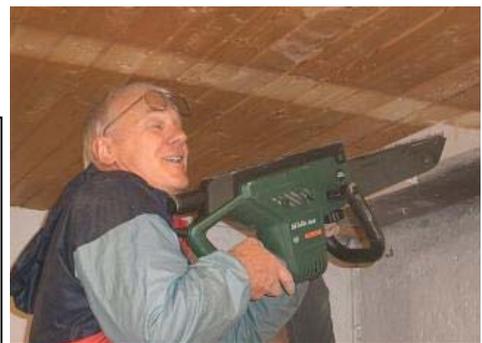
- Sanierung der Heizung
- Sanierung des Mauerputzes
- Fliesen des Fußbodens
- Sanierung der Wärmedämmung an der Zimmerrückwand
- Erneuerung des Mobiliars der Schlafräume
- Einbau eines Kamins im Aufenthaltsraum für einen Schwedenofen
- Erneuerung des Kamins der Werkstattheizung.

Für alle Sanierungsarbeiten waren Anfang Oktober 2003 die Aufträge an die Handwerker vergeben und nach einigen arbeitsreichen Tagen waren die Vorbereitungsarbeiten hierfür erledigt.



Die Mitglieder packten beim Ausräumen der Unterkunft so kräftig an, dass die nötige Arbeit an einem verlängerten Wochenende erledigt wurde. Wie üblich dauerten die Feinarbeiten natürlich noch etwas länger.





Da das Kaffeekochen ohne Küche nicht ganz so komfortabel war, bekam unser Bernd, da er ja auch die Arbeiten der Handwerker beaufsichtigen musste, zum Ausgleich ein komfortables Einzelzimmer.
Hoffentlich gewöhnt er sich nicht daran.

Die Unterkunft nach der Renovierung

Die Handwerker haben unter der Aufsicht von Bernd Rohleder und unter der tatkräftigen Mitarbeit unserer Mitglieder saubere Arbeit geleistet.



Schon wieder Pause ?

Ein doppeltes Jubiläum

1953 2003

50 Jahre
Segelflug-**G**ruppe **S**iemens
München
45 Jahre
in Unterwössen



So manches Vereinsmitglied hat in diesen 45 Jahren mit seiner Familie die Mehrzahl seiner Wochenenden und nicht zuletzt den Urlaub in Unterwössen zugebracht. Die Kinder wurden dort groß und genossen die Freiheit, die ihnen die Natur bot.

Unterwössen mit seiner attraktiven Umgebung wurde den Mitgliedern der SGSM und deren Familien zur zweiten Heimat.

Sie freuen sich auf die nächsten Jahre und werden weiterhin sich bemühen, das Leben in und mit Unterwössen positiv zu gestalten.

Der Vorstand

Hans Georg Strobl
Hans Limmer

2003 50 Jahre SGSM

50 Jahre Segelfluggruppe Siemens München Dr. Heinrich von Pierer taufte Vereins-Duo Discus

Hoher Besuch am Starnberger See - Siemens-Vorstand taufte Segelflugzeug.

Kein geringerer als der Vorstandsvorsitzende der Siemens AG Dr. Heinrich von Pierer taufte Mitte Juli in Feldafing am Starnberger See anlässlich des 50-jährigen Bestehens der Segelfluggruppe Siemens München den neuen Duo Discus des Ver-

eins. LVB-Präsidentin Isolde Würdehoff gratulierte der Segelfluggruppe ebenfalls zum Jubiläum und überreichte Vereinsvorstand Hans-Georg Strobl eine gerahmte Jubiläumsurkunde des Luftsport Verbandes Bayern. Dr. Heinrich von Pierer zeichnete sie für die langjährige, intensive Förderung der Segelfluggruppe durch das Weltunternehmen Siemens mit der Wildgänse-Plastik aus.

Herwart Meyer

(Aus Luftsport Nr. 8)

50 Jahre müssen ausgiebig gefeiert werden.

Am 15.7.2003 ging es im Siemens-Bildungszentrum Feldafing mit der Taufe des neuen Duo-Discus auf den Namen „Werner von Siemens“ durch den Vorstandsvorsitzenden der Siemens AG „Herrn Dr. v. Pierer“ los.



Einmal Probesitzen ist angesagt. Dr. v. Pierer erweist sich als ein interessierter Taufpate.

FLUGZEUGTAUFE

Werner von Siemens als Überflieger

Sie meinen, das sei doch längst bekannt? Weil unser Firmengründer schon von Beginn an seine technischen Fähigkeiten und seine unternehmerische Weitsicht bewiesen habe? Natürlich haben Sie damit Recht, aber neu ist die Sache dennoch! Denn der „Werner von Siemens“, um den es hier



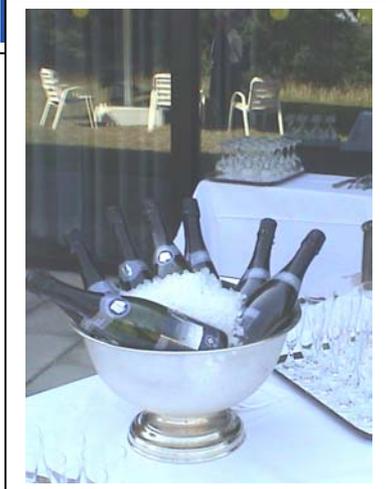
„Werner von Siemens“ der Lüfte:
Heinrich v. Pierer taufte das neue
Vereinsflugzeug

geht, erhebt sich im wahrsten Sinn
des Wortes in die Luft: Auf diesen
Namen wurde nämlich jetzt das

neue Flugzeug der Siemens Segel-
fluggruppe München e.V. (SGSM),
einem Mitglied der Freizeitge-
meinschaft (FZG) Siemens Mün-
chen, getauft – von keinem Gerin-
geren als unserem Firmenchef
Heinrich v. Pierer. Dies war zu-
gleich der Höhepunkt einer Jubi-
läumsveranstaltung in Feldafing
zum 50. Geburtstag der SGSM, die
mit dieser besonderen Namensge-
bung auch ihren Dank für die lang-
jährige Unterstützung durch das
Unternehmen zum Ausdruck brin-
gen will. Viele Gäste – darunter
Isolde Wördehoff als Präsidentin
des Luftsportverbands Bayern
und der FZG-Vorsitzende Rüdiger
Tantow jeweils mit Grußworten –
waren hierbei Taufzeugen, die
anschließend das ungewöhnliche
Ereignis gebührend feierten.
Kontakt: SGSM-Vorsitzender Hans-
Georg Strobl (Tel. 0172 8900 430,
E-Mail: Hans-Georg.Strobl@web.
de) oder Gunnar Stadtlander
(Tel. 0171 7574 847, E-Mail:
gunnar.stadtlander@web.de).



(Aus der SiemensWelt Nr. 8/2003)



Die Küche
von Feldafing
sorgte wieder
einmal her-
vorragend für
das leibliche
Wohl seiner
Gäste.



Nach dem gelungenen, offiziellen Taufakt geht es zurück nach Unterwössen, um dort am 19.07. mit den Freunden des Vereins einen zünftigen Abend zu verbringen.

Rede von Frau Würdehoff zur Flugzeugtaufe am 15.7.2003 in Feldafing

Sehr geehrter Herr Dr. von Pierer,
sehr geehrter Herr Tantow,
sehr geehrte Damen und Herren.

Bisweilen hat man das Gefühl, dass alle Erfolge der Raumfahrt die Vorstellung der Menschen nicht ausrotten könnten, dass der Himmel oben und Wohnsitz des Guten und Schönen, die Erde unten und Schauplatz irdischer Plagen sei.

Für die Mitglieder der Segelfluggruppe Siemens wird diese Sichtweise heute auf den Kopf gestellt. Sie erhalten ein kleines Stückchen Himmel auf Erden. Das Hochleistungssegelflugzeug Duo-Discus geht mit allen Segnungen einer Taufe in ihren Besitz über.

Ich freue mich ganz besonders, dass Sie sehr geehrter Herr von Pierer durch noble Unterstützung seit langer Zeit die Segelflug-Gruppe Siemens zu einem der bedeutendsten bayerischen Vereine im Luftsport-Verband Bayern gemacht haben. Sie dürfen mit Recht stolz auf diesen Verein sein. Stolz deshalb, weil eine kluge Vorstandschaft

in diesem Verein das wertvollste Kapital der Mitglieder sehr sorgfältig verwaltet. Das Kapital an Zeit, Leidenschaft und Neigung, das von seinen Mitgliedern in einen wundervollen Sport investiert wird.

Durch die Unterstützung der Firma Siemens konnte die Infrastruktur für ein gutes Vereinsgeschehen am Flugplatz Unterwössen geschaffen werden. Getreu der Firmenphilosophie haben die Vereinsmitglieder in den vergangenen 50 Jahren aber auch wegweisende technische Neuerungen in der Sportfliegerei entwickelt und erprobt, wie ein Funkgerät, ein E-Variometer oder ein VOR Navigationsgerät.

Unter der weisen Regie von guten Vereinsvorständen wird die Zukunft nie aus den Augen verloren und man schaut über den Tellerrand hinausgeschaut. Der Verein und seine Mitglieder schaffen für Jugendliche finanziell außerordentlich günstige Rahmenbedingungen, um ihnen den Einstieg in die faszinierende Welt der Fliegerei zu ermöglichen und Berufsvorbereitung zu unterstützen. Der Verein ist in Kooperationsgemeinschaft mit Schulen getreten und der Vorstand bemüht sich generell überaus phantasievoll um Nachwuchs und dessen Förderung.

Mit großem Einfühlungsvermögen wird der Zusammenhalt mit der Deutschen Alpensegelflugschule und mit den anderen Vereinen auf dem Flugplatz in Unterwössen gepflegt und gemeinsam ein ausgeprägtes Sicherheitsdenken praktiziert und natürlich mit allen zusammen der Naturschutz- und Umweltgedanke.

Ein Engagement möchte ich aber besonders hervorheben. Mitglieder der Segelfluggruppe Siemens sind engagiert im Arbeitskreis "Verein & Schule 2003" der ganz aktuell in einem Projekt für Münchner Schulen mit dem Luftsportverband Bayern zusammenarbeiten.

All dies wird von den Mitgliedern geleistet neben den Erlebnissen und den sportlichen Leistungen, die ihnen der Hochleistungssegelflug in den Alpen schenkt.

Ich wünsche den Mitgliedern Segelfluggruppe Siemens von ganzem Herzen Glück und Freude mit dem neuen großartigen Flugzeug. Ab und zu jenes Quentchen Glücksgefühl, von dem man nicht weiß, woher es rührt oder was es bedeuten soll. Dieses Glück zwischen Himmel und Erde.



Zwei Dinge liegen mir noch am Herzen.

Einem Täufling gibt man Fürbitten mit auf den Weg. Ich möchte Ihnen deshalb ein Erlebnis erzählen, das ich beim 40jährigen Jubiläum eines Flugplatzes hatte.

Bayerisch-barock wurde dort eine Fahne geweiht, um damit den Flugplatz ganz besonders ins dörfliche Vereinsleben zu integrieren. Auf der Fahne ist unter allen Symbolen der Fliegerei auch ein Engel eingestickt. Der Erzengel Raphael.

Engel überschreiten religiöse Grenzen. Sie bilden das entscheidende Bindeglied zwischen Gott und der Welt. Raphael gilt als einer der sieben Engel um Gottes Thron. Er ist einer der vier Nothelfer und er wurde im Mittelalter zum Inbegriff des Schutzheiligen. Er gilt als der freundlichste und lustigste der Engelschar.

Sein sonniges Gemüt hat er, weil er als Regent der Sonne gilt. **Sein Element ist die Luft**

Erzengel Raphael gilt als Begleiter und Beschützer der Reisenden, derjenigen, die auf dem Weg sind. Er ist der Schutzheilige der Piloten.

Barockes Denken hin oder her. Sicherheitsdenken ist einer unserer größten und wichtigsten Faktoren, die wir in unseren Sport einbringen müssen. Einen Schutzheiligen in unser eigenes Sicherheitsdenken zu integrieren, kann aber nie schaden, meine ich und ich wünsche allen Pilotinnen und Piloten der Segelfluggruppe Siemens den Schutzheiligen Raphael immer an ihrer Seite. Dem Täufling selbst aber immer viel Luft unter den Flächen und Piloten, die ihn liebevoll behandeln.

Das Zweite:

Vor einiger Zeit ist der grandiose, faszinierende Film "Nomaden der Lüfte" in den Kinos zu sehen gewesen. Sensationelle Bilder offenbarten das Geheimnis der Zugvögel. Grenzenlose Freiheit - ein magisches Wort, gerade für die Segelflieger. Aber wie beim Schwarm der Zugvögel ist auch bei den Segelfliegern der Zusammenhalt ein lebensnotwendiges Element. Das Einstehen für einander und die Rücksichtnahme ist in der heutigen Zeit ein Element, das im täglichen Leben wieder seinen gebührenden Platz erhalten sollte. Die Segelflieger geben diese Erkenntnis an die Jugendlichen weiter und tragen deshalb ihr Teil zu einer menschlichen Gesellschaft bei.

Ich habe mitgebracht eine kleine Skulptur "Die Wildgänse". Der Luftsport-Verband Bayern vergibt sie als höchste Auszeichnung für herausragende Förderung des Luftsports, Förderung, die dem Zusammenhalt oder dem Handeln für die Gemeinschaft besonders gerecht wird.

Die Siemens AG hat seit Jahrzehnten durch großartige Unterstützung der Segelfluggruppe Siemens den Zusammenhalt der Mitglieder gefördert. Diese Mitglieder haben daraus Stärke gewonnen und engagieren sich deshalb in vielfältiger und herausragender Weise.

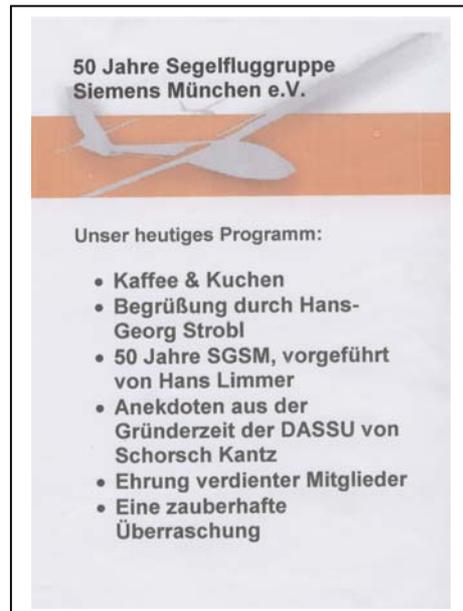
Sehr geehrter Herr Dr. von Pierer, ich danke Ihnen stellvertretend für alle Menschen, die diese Unterstützung und außergewöhnliche Zuwendung möglich gemacht haben. Bitte nehmen Sie die Skulptur als Symbol und als herzlichen Dank.



Isolde Würdehoff

Unterwössen, den 19.07.2003

Eine feierliche Taufe kann als Feier von 50 Jahren Vereinsgeschichte nicht alles sein. Deshalb wurde am 19.7.2003 in Unterwössen ein Zelt aufgebaut und die Freunde des Vereins wurden zu Bier und Brotzeit eingeladen.



Dank des Engagements einiger Mitglieder und deren Ehefrauen, hier ist besonders das Organisationstalent von Inge

Leyendecker zu erwähnen, wurde es ein gelungener Abend.

Nach der Begrüßung der Gäste durch Georg Strobl ergriff der Bürgermeister von Unterwössen, Hans Haslreiter, das Wort und erklärte:

„Neubürger sind nach ca. 5 Jahren in der Regel Einheimische. Es ist deshalb keine Frage, dass die SGSM, da sie bereits seit 45 Jahren in Unterwössen beheimatet ist, zu den Einheimischen zählt.“

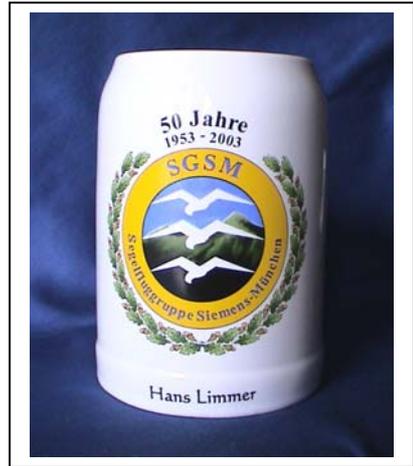


- v. links Bild 1 Hans Haslreiter (Bürgermeister), Schorsch Kantz
 Bild 2 Wolfgang Rösler, Ruth Rösler, Gunnar Stadtlander, Bernd Rohleder, Hans Limmer, Herbert, Bigi und Steffan Feltl
 Bild 3 Walter Freter, Liesel Bachmann, Hildegard Freter, Karsten Limmer

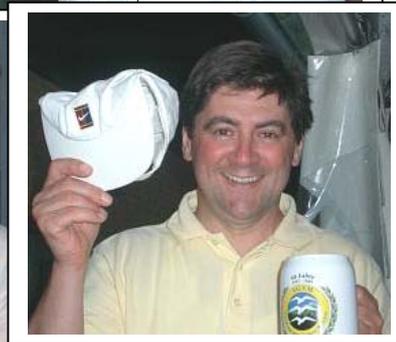
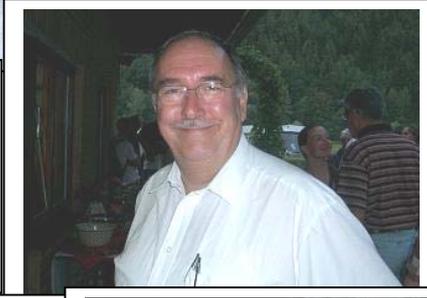
Anstelle von Tischkarten gab es für die Aktiven- und Passiven-Vereinsmitglieder Jubiläumskrüge, so dass der bereitgestellte Gerstensaft den richtigen Rahmen hatte.



Nach einem Rückblick auf die Anfänge der SGSM, damals noch SSGM (Siemens Segelfluggruppe München) durch Hans Limmer kam das leibliche Wohl zu seinem Recht.



Den Köstlichkeiten vom Grill und Büfett wurde kräftig zugesprochen



Na Irene, nichts mehr im Glas?

von oben und von links

Hans Limmer

Bernd Jäger, Bernd Rohleder, Diter Böttcher

Ditmar Grosse-Brauckmann, Ulrich Hellmann, Manfred Walter

Hans-Georg Strobl, Gustl und Inge Leyendecker, Gerhart Mischinger

Irene Höpner

Unser 95-jähriger Gast Schorsch Kantz, der erste Schulleiter der DASSU, gab einige Anekdoten aus deren Gründerzeit zum Besten.



von oben und von links

Lotte Kulartz Inge Leyendecker

Herbert Feltl, Hans-Georg Strobl

Wolfgang und Ruth Rösler,

Sylvia Rothe, Maria Böttcher, Gudrun Seidl

und Helga Limmer

Schorsch Kantz, Irmgard Lamby

Biggi und Steffan Feltl

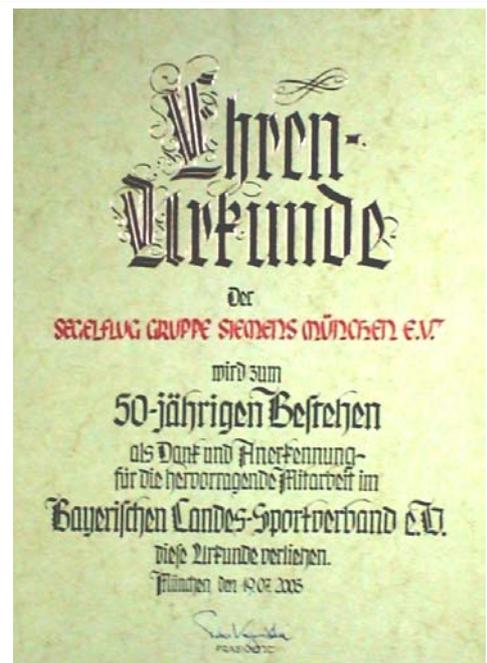
Dieter Böttcher, Harald Oberhuber mit Freundin

Hans und Gisela Kader

Der Ehrung verdienter Mitglieder der SGSM durch den „Bayerischen Landes-Sportverband“ mit Übergabe von Urkunden und Anstecknadeln folgte ein Liedvortrag von Kati Pilgram.

Zum Abschluss erklärte uns neben vielem Anderen ein Zauberer, wie einfach es doch ist, einen Seilriss zu flicken.

Manfred Walter machte als Assistent des Zaubers eine gute Figur.



Auch Hans-Georg Strobl und Irene Höppner mussten für Experimente herhalten.



Und was gab es 2003 sonst ?

- Die Homepage der SGSM bekam ein neues Gesicht.
- Für den Duo Discus gab es einen Schlafanzug.
- Die Heizung in der Halle bekommt einen neuen Kamin.



- Die Flugbetriebsflächen der DASSU werden neu asphaltiert. Ohne Rücksprache mit dem SGSM-Vorstand wird davon ausgegangen, dass dieser einen Teil der Kosten übernimmt.

Eine sachliche Aussprache darüber wird mit dem Argument abgeblockt, dass einem Mitglied der SGSM der Sachverhalt geschildert wurde und dieser die Notwendigkeit der Arbeiten eingesehen habe.

Sollte sich der Vorstand der SGSM weigern, die Rechnung in Höhe von € 4.344,- zu bezahlen, so würde vom Kündigungsrecht des Vertrags zur Nutzung des Schleppdaches im Garagenhof Gebrauch gemacht werden.

Um eine weitere Eskalation zu vermeiden, übernimmt die SGSM die Kosten, behält sich aber eine weitergehende Prüfung des Vorgangs vor.

Anhang

Der Vorstand der SGSM in den ersten 25 Jahren 1953 bis 1978

	1. Vorstand	2. Vorstand	Kassenwart	Werkstatt	Flugbetriebs- u. Ausbildungsleiter
1953	Schröder	Müller			
1954	Schröder	Rosenlöhner		Zeiter *	
1955	Scherff	Seitz		Zeiter *	
1956	Scherff	Seitz		Zeiter *	
1957	Scherff	Seitz		Zeiter *	
1958	Scherff	Seitz		Zeiter *	
1959	Scherff	Seitz		Zeiter *	
1960	Scherff	Seitz	Mönig	Seitz	Seitz
1961	Böse	Seitz	Wirth	Seitz	Seitz
1962	Böse	Weiser	Wirth	Seitz	Seitz
1963	Seitz	Böse	Gilch	Seitz	Seitz
1964	Seitz	Nährlich	Gilch	Nährlich	Seitz
1965	Seitz	Nährlich	Brenner	Nährlich	Seitz
1966	Seitz	Nährlich	Brenner	Nährlich	Seitz
1967	Seitz	Nährlich	Engler	Nährlich	Tuscher
1968	Seitz	Nährlich	Engler	Nährlich	Tuscher
1969	Scherff	v. Wurmb	Limmer	Nährlich	Hagen
1970	Scherff	v. Wurmb	Limmer	Nährlich	Hagen
1971	Scherff	v. Wurmb	Villinger	Engler	Hagen
1972	Scherff	Freter	Böttcher	Engler	Hagen
1973	Scherff	Freter	Böttcher	Engler	Hagen
1974	Scherff	Feltel	Böttcher	Engler	Hagen
1975	Scherff	Feltel	Obernhuber	Blöchl	Tuscher
1976	Scherff	Feltel	Obernhuber	Blöchl	Tuscher
1977	Scherff	Feltel	Obernhuber	Blöchl	Riha
1978	Scherff	Hagen	Obernhuber	Jffland	Riha



Götz Scherff um 1955

* Eduart Zeiter war Werkstattleiter des BLVM.

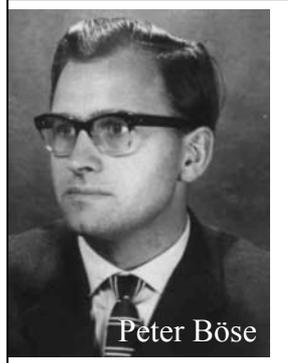
Die SGSM, damals noch SSGM, benutzte während der Münchner Jahren die Werkstatt des BLVM und benötigte deshalb keinen eigenen Werkstattleiter



Helmut Seitz



Dieter v. Wurmb,



Peter Böse



Matthias Nährlich



Hans Limmer
Michael Scherff



Wolfgang Hagen

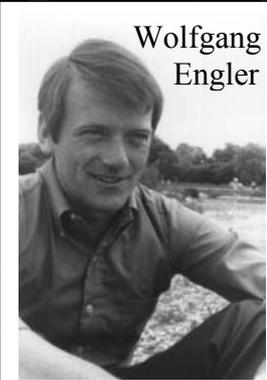


Helmut Iffland

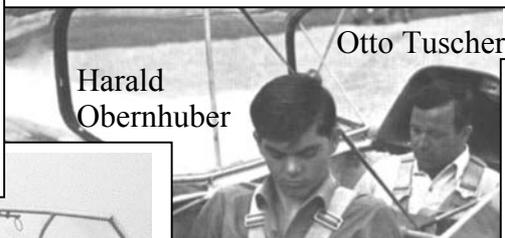
Götz Scherff, Herbert Feltel, Otto Tuscher



Peter Riha

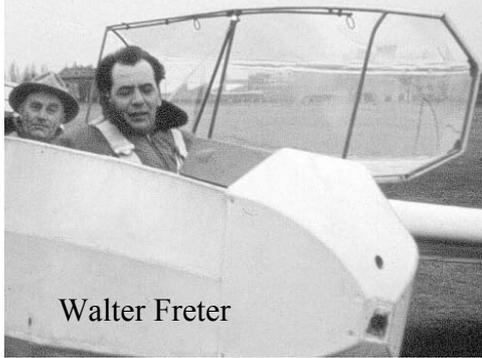


Wolfgang
Engler

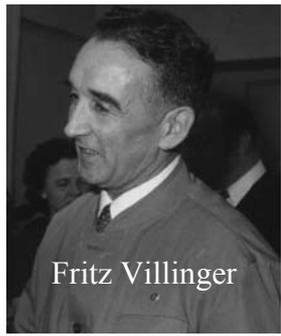


Harald
Oberhuber

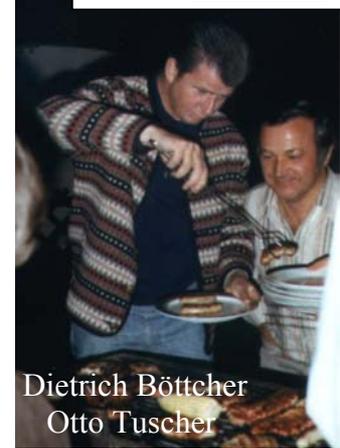
Otto Tuscher



Walter Freter



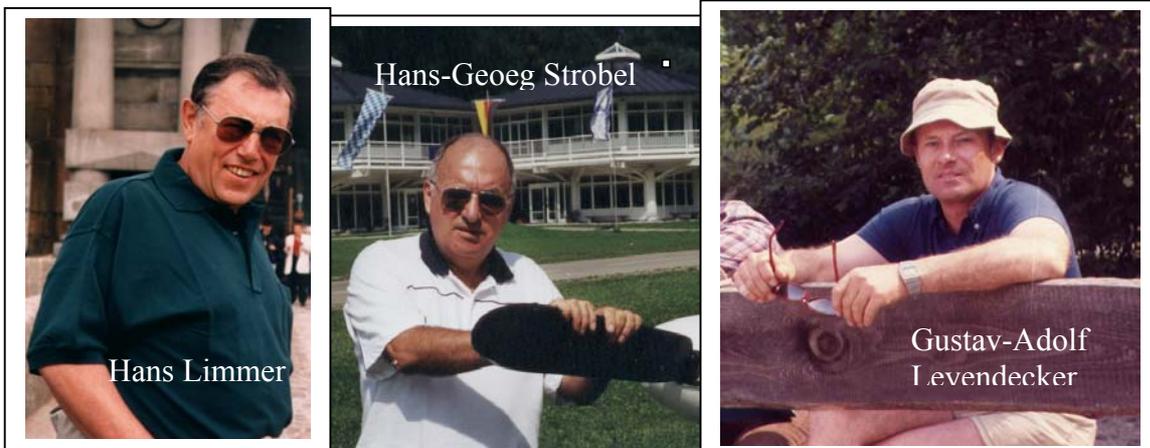
Fritz Villinger



Dietrich Böttcher
Otto Tuscher

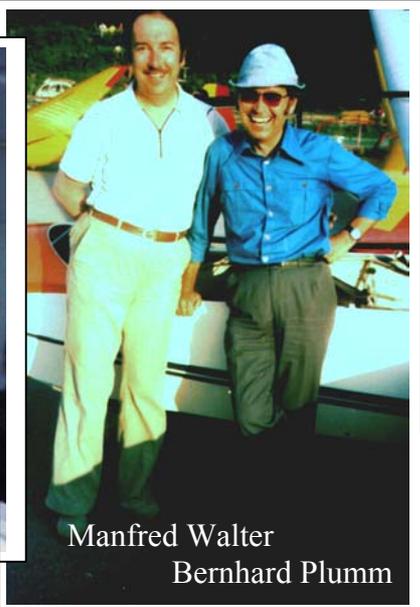
Der Vorstand der SGSM in den zweiten 25 Jahren 1979 bis 2003

	1. Vorstand	2. Vorstand	Kassenwart	Werkstatt	Flugbetriebs-/ Ausbildungsleiter
1979	Scherff	Hagen	Oberhuber	Jffland	Riha
1980	Scherff	Hagen	Plumm	Krichbaumer	Riha
1981	Scherff	Hagen	Plumm	Krichbaumer	Riha
1982	Scherff	Walter	Plumm	Krichbaumer	Böttcher / Hagen
1983	Scherff	Walter	Plumm	Krichbaumer	Böttcher / Hagen
1984	Scherff	Walter	Plumm	Engler	Leyendecker
1985	Scherff	Walter	Plumm	Engler	Leyendecker
1986	Scherff	Walter	Freter	Ulrich	Leyendecker
1987	Scherff	Walter	Freter	Ulrich	Leyendecker
1988	Scherff	Walter	Freter	Ulrich	Leyendecker
1989	Scherff	Walter	Freter	Ulrich	Leyendecker
1990	Scherff	Strobl	Höllner	Kubiciel	Leyendecker
1991	Scherff	Strobl	Höllner	Kubiciel	Leyendecker
1992	Scherff	Strobl	Höllner	Ulrich	Leyendecker
1993	Scherff	Strobl	Höllner	Ulrich	Leyendecker
1994	Strobl	Seidel	Höllner	Stieger	Leyendecker
1995	Strobl	Seidel	Höllner	Lammel	Leyendecker
1996	Strobl	Seidel	Mischinger	Lammel	Leyendecker
1997	Strobl	Seidel	Mischinger	Lammel	Leyendecker
1998	Strobl	Limmer	Pilgram	Kader	Leyendecker
1999	Strobl	Limmer	Pilgram	Kader	Leyendecker
2000	Strobl	Limmer	Pilgram	Kader	Leyendecker
2001	Strobl	Limmer	Pilgram	Kader	Leyendecker
2002	Strobl	Limmer	Pilgram	Kader	Leyendecker
2003	Strobl	Limmer	Pilgram	Kader	Leyendecker

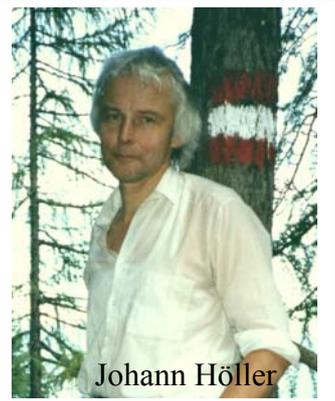




Götz Scherff



Manfred Walter
Bernhard Plumm



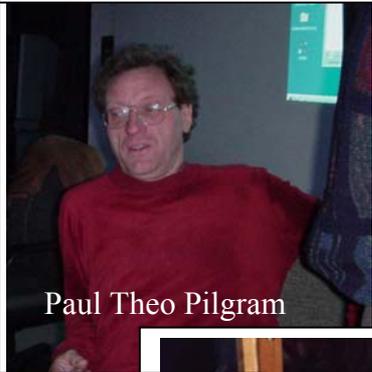
Johann Höller



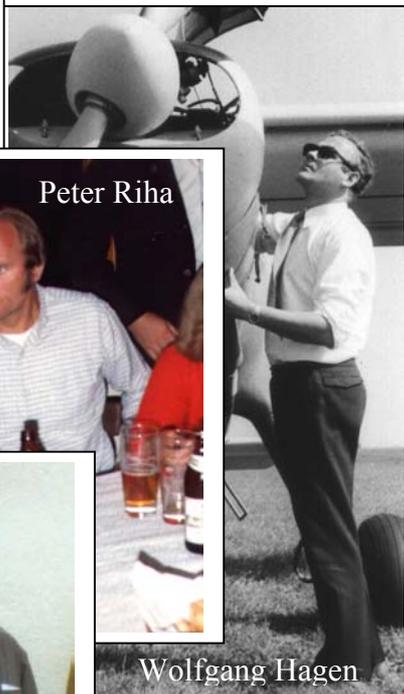
Gerhard Mischinger



Hans-Jürgen Seidel



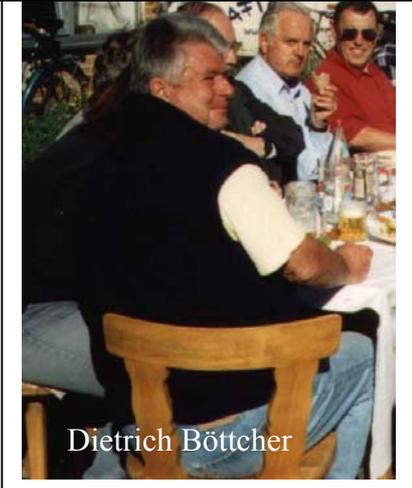
Paul Theo Pilgram



Peter Riha



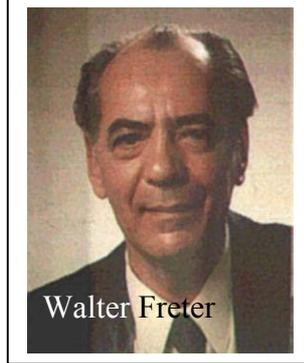
Peter Ulrich Lorenz Krichbaumer



Dietrich Böttcher



Robert Lammel



Walter Freter



Wolfgang Hagen

Die Flugzeuge der SGSM

Das Holzzeitalter

		von	bis
Doppel-Raab	D-1222	1954	1960
L Spatz	D-1414	1955	1969
Bergfalke II	D-1441	1956	1957
Bergfalke II	D-1500	1958	1964
Mü 13 D	D-1609	1959	
K 8	D-1616	1960	1976
Bergfalke III	D-1441	1965	1971
L Spatz	D-1114	1967	1974
Doppel-Raab	D-1000	1967	1968
Mü 17	D-1717	1969	1972
ASK 13	D-1000	1969	1978

Aus D-1000 wird D-1006

ASK 13	D-1006	1979	1979
ASK 13	D-6969	1979	1991

Doppel-Raab D-1222



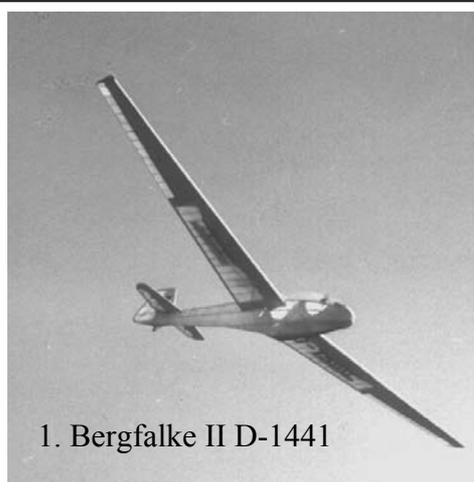
L Spatz d-1414



L Spatz D-1114



1. Bergfalke II D-1441



2. Bergfalke II D-1500
K 8 D-1616

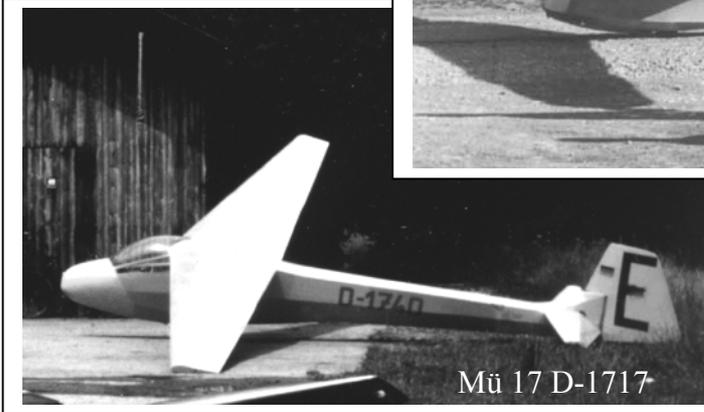


Doppel-Raab D-1000

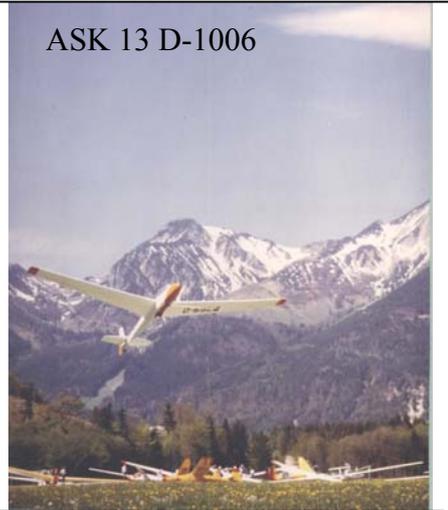




Mü 13 D-1609



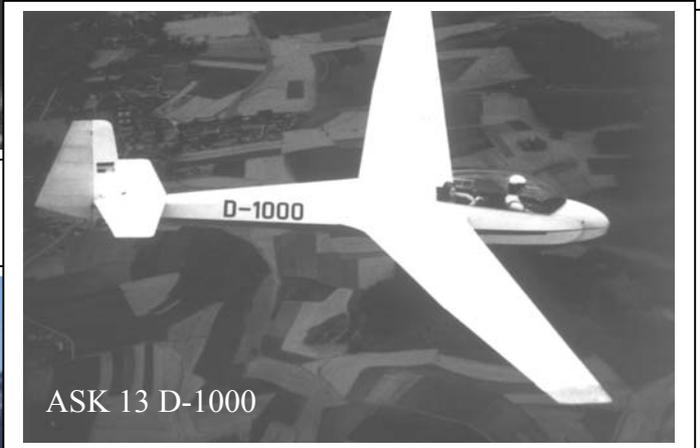
Mü 17 D-1717



ASK 13 D-1006



Bergfalke III D-1441



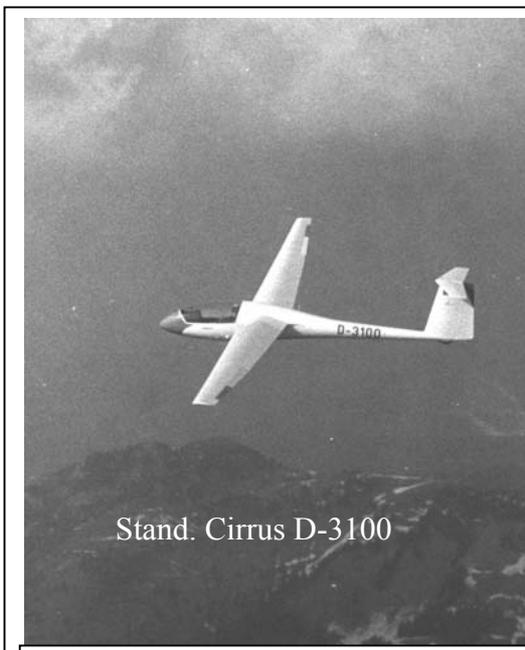
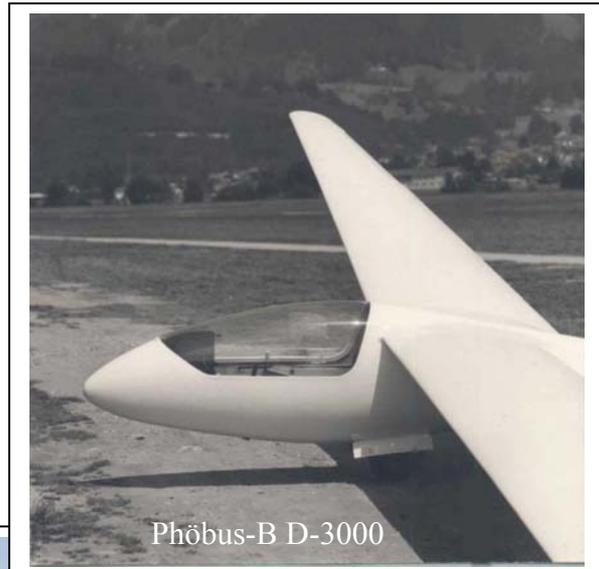
ASK 13 D-1000



ASK 13 D-6969

Das Kunststoffzeitalter

		von	bis
Phöbus-B	D-3000	1970	1971
Stand. Cirrus	D-3000	1972	1981
Stand. Cirrus	D-3100	1973	1980
Astir CS	D-7000	1975	1988
Astir CS	D-9000	1977	1989
Twin-Astir	D-1000	1978	2002
Speed-Astir II B	D-3500	1980	1991
ASW 20	D-2020	1980	
ASK 21	D-6969	1991	2003
LS 4 a	D-0800	1988	
LS 4 a	D-9000	1989	
LS 6	D-7000	1993	
Duo-Discus	D-KKSM	2003	





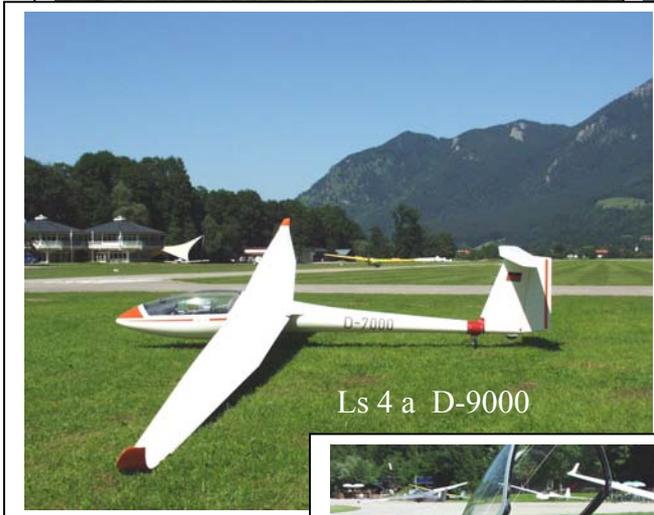
Twin-Astir D-1000



Ls 4 a D-0800



ASK 21 D-6969



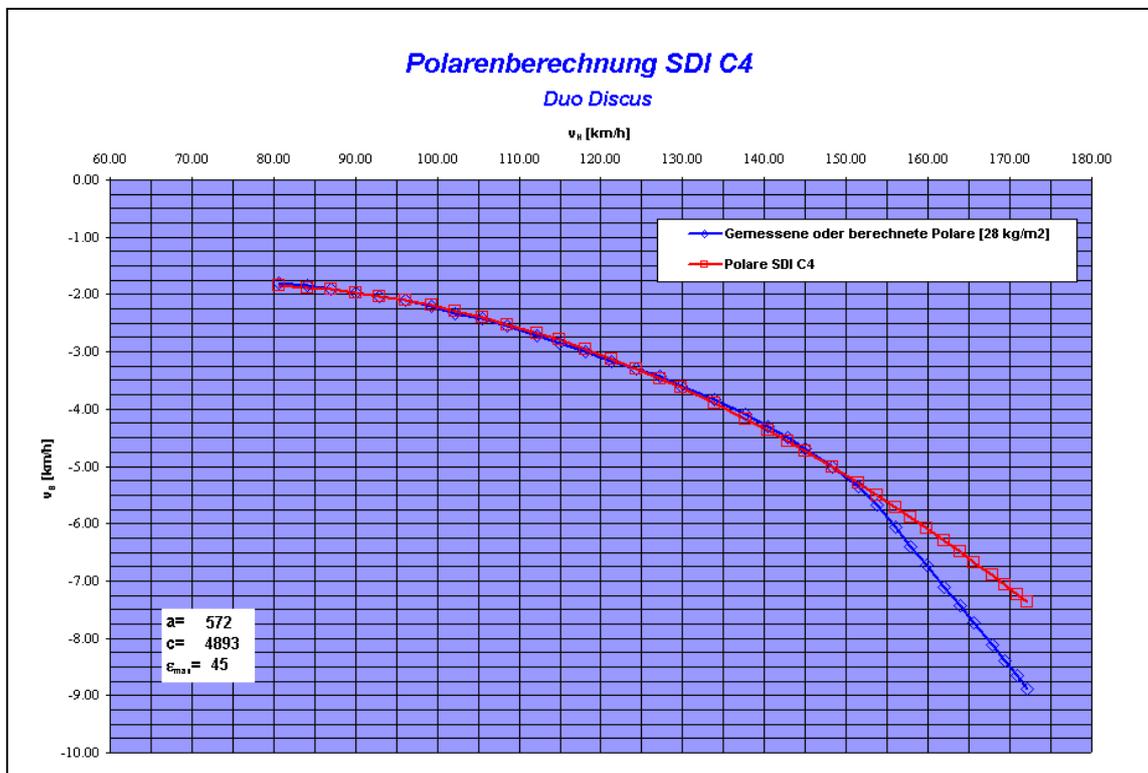
Ls 4 a D-9000



Ls 6 D-7000



Der neue „Duo Discus D-KKSM“ zum 50-jährigen Bestehen der SGSM.



Motorsegler

		von	bis
SF-25 B	D-KOXY	1970	1973
SF-25 C	D-KOZY	1973	1977
SF-25 C 76	D-KOQY	1977	1986
G 109 B	D-KISI	1985	2002
HK 36 TTC	D-KYSI	2003	



Motorflugzeuge

Fi-Storch	D-EBGY	1961	1972
DO 27 A	D-EOZY	1971	1980
DO 27 A4	D-EGVC	1980	1992

Der Storch D-EBGY wurde von Siemens beschafft und der DASSU als Schleppflugzeug überlassen.



Die SGSM als Träger einer Werbebotschaft



1962

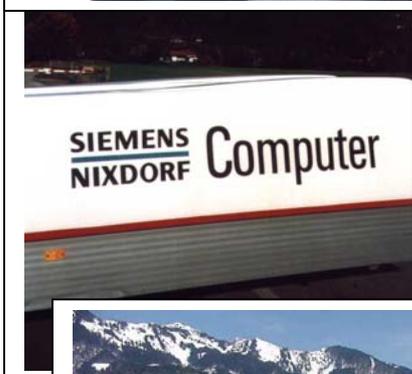
Eine Werbebotschaft mit Frau Reuschel und dem damaligen Kassenswart Roland Wirth.

Start frei!

Der Wetterbericht meldet:

„Sicht und Aufwind gut“.

Mit dem Siemens-Taschensuper kann man überall Nachrichten und Musik empfangen.



Und weitere
Werbemaßnahmen