

das Neuste von

DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREIN ALBGAU E.V.

122. Ausgabe

19. Jahrgang

Ettlingen, den 27.12.94

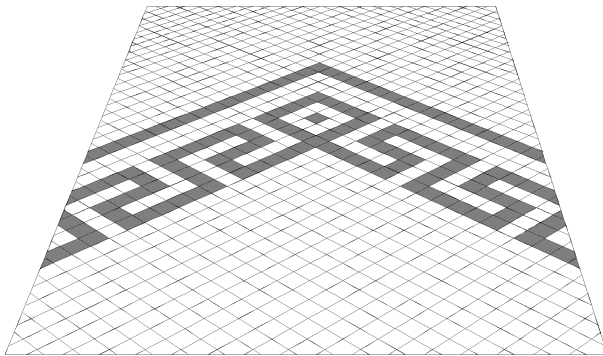
Einladung zur 1. Mitgliederversammlung 1995

am Freitag, den 13. Januar 1995, um 19.30 Uhr,
in der Gaststätte „Reichsadler“ in Ettlingen

Tagesordnung:

- 1.) Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden
- 2.) Vorschau auf das neue Jahr
 - a) Segelflug
 - b) Motorsegler
- 3.) Sicherheitsbelehrung
- 4.) Restliche Winterarbeit
- 5.) Verschiedenes

Aufgrund der Wichtigkeit der Versammlung (u.a. Sicherheitsbelehrung)
wird um Erscheinen aller gebeten!



Rafael Goldschmidt
Fliesenlegermeisterbetrieb

76228 Karlsruhe - Am Berg 53

Tel.: 0721/451315

Fax: 0721/453711

Diese Ausgabe des Delta Kilo wurde von unserem Mitglied Rafael Goldschmidt finanziert.

**ZUR AUßERORDENTLICHEN
ABTEILUNGSVERSAMMLUNG
ABT. SEGELFLUG AM 24.11.94
IN DER
FLUGPLATZGASTSTÄTTE IN
FORCHHEIM.**

Das außerordentlich schlechte Interesse beim Fliegen und auch am Arbeiten machte es erforderlich, kurzfristig eine Versammlung aller aktiven Segelflieger einschließlich derer, die es noch werden wollen, einzuberufen.

Leider hat selbst dies, unter anderem auch mit der Einladung, nicht so geklappt, wie es sein sollte. Deswegen kann der Vorstand denen, die nicht gekommen sind, nur bedingt mangelndes Interesse vorwerfen.

Wir haben zur Zeit 11 Mitglieder ohne PPL-C, davon 4 Schüler am Doppelsteuer, 5 Schüler, welche schon alleine fliegen und mehr oder weniger weit fortgeschritten sind, sowie 2 Mitglieder mit eingeschränktem Schein, nur für Platzflüge.

Ab Monat Januar geht es wieder los: wir hängen den Flugplan an der Werkstatt aus. Jeder, der mitmachen will, muß sich bis spätestens Mittwochabend in die Liste eintragen. Diese hängt am schwarzen Brett im Gang zum Eingang der Karlsruher Werkstatt.

Pünktlich um 10.00 Uhr ist Briefing! Da sollte man auch da sein - dies gilt für die eingeteilten Schüler genau so wie für die Scheinpiloten, Windenfahrer und Fluglehrer.

Wir wollen die Schulungsgemeinschaft mit dem FSV Karlsruhe unter allen Umständen weiter ausbauen. Deshalb wird um Mitarbeit gebeten und vor allem auch ums Mitmachen der älteren Piloten.

Eine eigene Winde wird nur von uns gestellt, wenn von uns ein Fluglehrer und

ein Windenfahrer eingeteilt sind. Wer die Winde stellt, stellt auch den Rückholer.

Bis zum Neuen Jahr gibt es Fahrausweise für das Benutzen der Rückholer. - Also wer vom Abteilungsleiter Detlef Wittber keinen Ausweis erhält, darf nicht alleine fahren.

Die Geschwindigkeit auf dem Fluggelände ist höchstens 30 km/h, in den Kurven oder mit angehängtem Segelflugzeug entsprechend weniger. Seilausziehen mit 20km/h.

Wer im Neuen Jahr fliegen will, muß seinen Ausbildungsnachweis mitbringen, unterschrieben, mit dem neuesten Stand. Außerdem darf das fliegerärztliche Tauglichkeitszeugnis nicht älter als 2 Jahre sein. Alle Flugbücher müssen unterschrieben sein.

Daß man sich im Frühjahr mindestens so warm anzieht wie zum Skifahren, sollte selbstverständlich sein: wenn man kein Gefühl an Händen und Füßen hat, kann man nicht fliegen und schon gar nicht richtig landen. Also, wer nicht warm genug angezogen ist, der fliegt auch nicht!

WERKSTATTARBEIT:

Unser techn. Leiter, Joachim Lill, teilt die Arbeitsgruppen ein, die in kürzester Zeit die anvertrauten Geräte nebst den Anhängern in Ordnung zu bringen haben. Wer nicht mitmacht, muß bezahlen. Spätestens zu Beginn des ordentlichen Flugbetriebes wird kontrolliert.

Wir werden spätestens in der Versammlung entscheiden, ob die ASK 21 zur Überholung weggegeben wird. Alles weitere hört Ihr in der nächsten Versammlung.

Nutzt vor allem den Samstagnachmittag zum Arbeiten an den Geräten und Anhängern, weil man da besser sieht als abends!

AN ALLE PILOTEN NOCH DEN AUFRUF:

Fahrt während der Wachstumsruhe mit Euren Autos nicht über den Rasen vor der Werkstatt!

Und außerdem für diejenigen, die eine Box haben:

Macht unbedingt den Vorplatz-Bereich in Boxenbreite sauber von Gras!

ZUR ERINNERUNG AN ALLE JUGENDLICHEN:

Alle Jugendlichen, die sich zu unserem Flammkuchenessen im Elsaß angemeldet haben, treffen sich am Mittwoch, den 5. Januar 1995, um 18.00 Uhr, vor unserer Werkstatt zur Abfahrt.

1994 IST VERGANGEN:

Der Jahrhundertsommer ließ viele schöne Flüge zu, ebenso wie ein exzessive Schulung. Schöne und weite Flüge konnten auch mit dem neuen modernen Motorsegler durchgeführt werden. Die Dimona ist zwar technisch anspruchsvoller, dafür aber effektiver. Dies hat sich auch in der Benutzungsdauer niedergeschlagen.

Insgesamt haben wir jetzt einen Flugzeugpark, der auch für 1995 ebenso schöne Erlebnisse wie im vergangenen Jahr zuläßt. Packen wir's an in aller Kameradschaft! Ein gutes neues Flugjahr 1995!

EUER

HANS-OTTO TRAPPENBERG

EIN TRAUMFLUG:

Kurz darauf, als sich die ersten Sonnenstrahlen in den langsam rotierenden Blättern des Windmessers auf dem Karlsruher-Tower verfangen und das Kreischen des großen, eisernen Tores der Flugzeughalle verklungen war, hob sich die Dimona in die Lüfte und flog Richtung Norden.

Der blaue Himmel und die aufblühende Sonne stimmten unsere Gemüter heiter. Hinter Rettenberg schalteten wir die Frequenz von Frankfurt Radar. Es herrschte Stille im Äther. Unsere Meldung über die Absicht, den Raum Charlie unterfliegen zu wollen, hat den diensthabenden Lotsen aus seinen Träumen gerissen. Seine Stimme klang ein wenig verschlafen und verwundert, daß es jemanden geben kann, der zu dieser frühen Stunde in die Lüfte steigt, obwohl er es nicht unbedingt tun muß. Er begleitete uns auf seinem Radarschirm bis Rechtenbach. Ein kurzes "you leaved airspace Charlie, Tschüs und guten Flug" teilte uns mit, daß er ins Land seiner Träume zurückkehren wollte. Eine Autobahn schlängelte sich langsam durch die grüne Landschaft, bis sie in der weiten Ferne verschwand. Die Wasserkuppe begrüßte uns in voller Pracht, als ob sie nur darauf gewartet hätte, der Dimona

„Guten Morgen“ sagen zu dürfen. Ein kleiner Abstecher, um einige "Spionagebilder" über Wolfgangs neuester Kapitalanlage zu knipsen, brachte uns ein wenig vom Kurs ab, aber schon wenige Minuten später grüßte uns das von der Elbe umschlungene Magdeburg herzlich. „Sind Sie der Pilot, der nach Polen fliegt?“ - fragte eine freundliche Stimme im Kopfhörer. „Ich habe für Sie die Genehmigung des Einflugs nach Polen bei Stettin.“-

Landung. Ein netter Lotse und nette Zollbeamten, die schnell und formlos ihrem Job nachgingen - ein einladender Flugplatz. Unsere Reise nach Polen konnte wirklich nicht schöner beginnen.

Beim Abflug von Magdeburg begannen die ersten Cumuli in den Himmel zu wachsen, und die Termikböen zerrten am Flugzeug immer stärker und stärker. Begleitet von FIS Berlin erreichten wir die polnische Grenze und erhielten die Genehmigung für den Weiterflug nach Gdansk in 4000ft MSL. Links von uns das Oderhaff versuchte uns funkelnd mit tausend Sternen zur Kursänderung zu überreden. Doch wir flogen weiter. Vor uns die unendliche Ebene der Pommerschen Seeplatte. Inzwischen hatten sich die Cumuli zu endlosen Wolkenstraßen zusammen-

geschlossen. Rauch stieg in den Himmel auf und wurde von dem Cumulus verschlungen, der die Dimona gerade kräftig nach oben riß. Oh, wie Schade, daß man nach Flugplan fliegen muß! Wäre nicht der Zeitdruck, könnte man so leicht im Delphinflug gleiten. Elek hielt es nicht aus und drosselte den Motor. Wir flogen den Wolkenstraßen entlang, und nur dann wenn wir glaubten, die Geduld der Lotsen bis aufs Äußerste durch die Höhengschwankungen strapaziert zu haben, bedienten wir uns der Motorkraft. Unter uns glitzerten hunderte von Seen. Sattes und tiefes Grün der Wälder und helles, mattes Gelb der Getreidefelder lieferten ein wechselnd-buntes und scheckiges Farbenspiel.

Die Landebahn in Gdansk (Danzig), mit 2800m die zweitgrößte in Polen, begrüßte uns in voller Pracht ihrer Länge. Die Clearance war unendlich lang. Jede Angabe mehrfach in Zoll, Meter, Füßen, Hektopascal, Millimeter-Quecksilbersäule etc. Sie sind offensichtlich der Meinung, daß es unsere Sache sei, sich das Nötige aus dem Informationsfluß herauszufiltern und den Rest einfach zu ignorieren. In diesem Sinne verfuhr Elek auch. "Clear to land", ein kurzes Quietschen der Reifen, wir waren in Danzig gelandet.

Danzig, eine Stadt, die, von der Geschichte erfüllt, ihre ersten Schritte unternimmt, die Wunden der kommunistisch-russischen Herrschaft langsam verschwinden zu lassen. Wir haben die Sehenswürdigkeiten von Danzig diesmal nicht besichtigt, da wir diese recht gut kennen, aber ich würde jedem einen Besuch der Kathedrale, der zahlreichen Museen oder einen Spaziergang durch die Innenstadt wärmstens empfehlen.

Der nächste Reiseabschnitt führte uns quer durch Polen, nach Opole (Opeln). Wir durften zwar nicht die kürzeste Strecke wählen, was uns gerade gar nicht gestört hat, dafür aber hatten wir die Erlaubnis in der FL 85 und 95 zu fliegen. Das ist in Polen nicht so ohne weiteres möglich, denn die VFR Fliegerei ist dort auf 600 m AGL begrenzt. Das Wetter war gut, aber der Wetterfrosch hat uns einen starken Dunst vor Opeln vorhergesagt. Es kamen auch die ersten Probleme mit dem Funk. Kurz nach dem Start in Danzig mußte Elek den Funk ganz leise stellen, denn sonst kamen die Nachrichten verzerrt. Wir wußten noch nicht, daß uns der Funkspruch "I read you one" bis nach Karlsruhe begleiten würde.

Ab Wroclaw (Breslau) wurde das Wetter immer schlechter und schlechter. Dafür wurden wir in Opeln mit einer neuen Landeerfahrung belohnt. Es war nämlich sehr spannend auf einem Flugplatz zu landen, wo es keine festbezeichnete Landebahn gibt und wo man die Landerichtung von dem Turm, den Windverhältnissen entsprechend, zugewiesen bekommt. So bestand unsere Landefreigabe aus Worten "You can land right of the glider at heading 33".

In Opole-Port umkreisten die Flieger mit größter Wißbegierde das Flugzeug und freuten sich, als sie merkten, daß wir der polnischen Sprache mächtig sind und ihre Fragen leicht beantworten konnten. Der Aeroklub Opole hat fünfzehn unterschiedliche, polnische Segelflugzeuge, einen Motorsegler (Ogar) und drei Motormaschinen (eine Wilga und zwei Antonov). Die Schüler werden meist mit der Winde hochgezogen, die Scheinpiloten lassen sich mit der Wilga hochschleppen.

Es wurde spät. Da sowohl wir als auch die Gastgeber soviel wie möglich von der Fliegerei hinter der Grenze erfahren wollten, verabredeten wir uns für einen anderen Tag und flogen weiter zu unserem Ziel - Brzeg (Brieg), der Filiale von Aeroklub Opole. Unterwegs wartete auf uns ein seltenes Erlebnis: „Siehst du da links?“ - sagte ich und kniff mich ins Bein um sicher zu sein, daß es kein Traum war. Störche bewegten majestätisch ihre Flügel im Wind. Elek legte die Dimona auf die linke Tragfläche, und wir kreisten mit. Es war phantastisch, wir flogen in einem Storchenschwarm.

Die Neugier auf das "Erlebnis Brzeg" stieg mit jeder Minute. Bis vor kurzem befand sich dieser Flugplatz, einer der Größten in Osteuropa, in russischen Händen. Dort wurden die russischen Piloten auf die allerneuesten Flugzeugtypen umgeschult. Damals war der Platz und die russische Siedlung mit der dazugehörigen Infrastruktur ein stark bewachtes militärisches Sperrgebiet gewesen. Man konnte weder vorbeifahren, noch sich in der Nähe aufhalten. Unsere Blicke bohrten sich suchend durch die diesige Luft. Da war er, ich hatte den Platz als Erste gesehen.

Von oben sah das Bild der ehemaligen russischen Basis eher furchterregend aus; 600ha Übungsgelände, Bunker, Bunker, und nochmals Bunker. Hallen, Werkstätte und die leere, verlassene Landebahn zogen langsam unter uns.

In einem der Bunker sollte Dimona ihr Zuhause finden. Das aus zwei je 120 Tonnen schweren

Halbkreisen bestehende Tor öffnete sich langsam, begleitet vom Dröhnen der Elektromotoren und dem Schrillen der verrosteten Loren.

Der nächste Tag brachte uns eine Überraschung. Wir wußten es nicht, daß jetzt in Polen am 28. August die allgemeine Luftfahrt und der Luftsport gefeiert werden. Wir fuhren nach Opeln und genossen eine große, gut organisierte Flugschau den ganzen Tag lang. Eine besondere Freude haben Elek die Piloten des Flugsportvereins Opeln bereitet, indem sie ihn eine Antonov, die AN 10, selbst fliegen ließen. Außer dieser Antonov sind wir an diesem Tage in alles gestiegen, was Flügel hatte und fliegen wollte.

Interessant war zu sehen, daß es dort viele Experimentals gibt, wobei man dazu sagen muß, daß diese keine Bausätze waren (solche gab es auch), sondern von einzelnen Personen oder kleinen Vereinen selbst entwickelt und gebaut wurden. Flügel, Rumpf, Propeller oder auch Instrumente trugen oft Insignien des oder der Konstrukteure. Mir wurde bewußt, daß bei uns eine Menge Pioniergeist durch die fortgeschrittene Technologie und das "Sattwerden" verlorengegangen ist.

Am Montag holten wir Dimona aus dem Versteck - man kann doch einen Bunker als ein Versteck bezeichnen -, putzten sie nochmals gründlich und ab ging's nach Wroclaw. Nach ca. 20 Minuten Flug waren wir dort angekommen, und als Elek wieder eine Landebahn wie einen Ozean vor sich sah, meldete er freundlich, daß er eine lange Landung machen werde, um sich das lang dauernde Rollen bis zum nächsten Rollweg zu sparen. Um so größer war unsere Überraschung als man uns nach der Landung freundlich aufforderte "backtrack on the runway to alpha ...", wobei sich "alpha" genau auf dem Anfang der Landebahn befand. Warum wir das machen sollten, wissen wir nicht. Tatsache ist, daß es die Verkehrsflugzeuge in diesem Falle auch nicht leichter hatten.

Wroclaw hat einen wirklich schönen Flughafen. Nach westlichem Standard, mit viel gutem Geschmack eingerichtet, mit erstklassiger Wetterberatung und dem sehr hilfsbereiten AIS, belohnt er jeden, den die Winde in diese Gegend

verschlagen haben. Leider hatten wir keine Zeit, um hier länger zu bleiben und in der Stadt unserer Jugend ein wenig bummeln zu können.

Nach dem Start nahmen wir den Kurs auf Frydlant. Über Hermsdorf, Marienberg und Auerbach gings dann weiter entlang dem Erzgebirge. Wie ein kleiner, weißer Schneeball wurden wir von einem FIS zum anderen weitergereicht bis wir endlich in Hof landeten. Es war schon recht spät. Der starke Gegenwind hatte uns zu schaffen gemacht, obwohl uns das Glück auch an diesem Tage mit schönen Wetter beschenkt hatte. Wir tankten den Kraftstoff, erledigten die Formalitäten und traten in Eile den letzten Abschnitt unserer Polenreise an.

Die Dimona kämpfte mutig gegen den starken Wind, der Motor brummte ruhig, die Sonne wies uns die Richtung.

Über Würzburg ehrten wir mit ein paar Kreisen all diejenigen unserer Flugkameraden, die diese wunderschöne Stadt allein mit der Windkraft mehrmals im Jahr erreichen. Das muß man ja auch können!

Gegen 18 Uhr landeten wir in Karlsruhe, die Reise war zu Ende.

Wir setzten uns auf den langen, weißen Flügel der Dimona. Und von alledem gerührt, was uns in den letzten Tagen begegnet war, schrieben wir die folgenden Worte:

Ein junger banger Falke
sagte mal zur Mama,
Weißt du, das Fliegen lernen,
das ist echt ein Drama!

Ich würde statt dessen
lieber gehen lernen,
ich möcht nicht zu den Wolken
und nicht zu den Sternen.

Drauf sagte Mutter lachend,
Geist ist dir nicht hold,
Gehen können ist Silber,
aber Fliegen Gold!

ELEK & WIESLAWA

10.01.1995	Beginn der 2. Hälfte der Winterarbeiten jeweils mittwochs 18.00 Uhr
13.01.1995	1. Versammlung im „Reichsadler“ Ettlingen mit Sicherheitsbelehrung
	Bezirksjugendversammlung in ...?...
14.02.1995	Vorbesprechung zum BZF-Lehrgang im „Anne-Frank-Heim“ in Karlsruhe
	Skilanglauf in Freudenstadt
	Bezirkstagung des BWLV in ...?...
02.03.1995	Jahreshauptversammlung in der „Fliegerklause“ in Forchheim
11.03.1995	Offizieller Flugbetriebsbeginn mit Samstagsflugbetrieb
25.03.1995	Werbeveranstaltung in Ettlingen auf dem Marktplatz
25.03.1995	Sportlerball in der „Schloßgartenhalle“ Ettlingen
29.03.1995	Beginn der Werkstattarbeiten jeweils mittwochs 19.00 Uhr (Sommerzeit)
03.04.-21.04.95	Osterfluglager des LSV in Forchheim
05.05.1995	Abteilungsversammlung Abt. Segelflug
	Hallenfest in Forchheim
29.05.1995	Pfingstfluglager in Forchheim oder ...?...
10.06.-18.06.95	Hockenheim-Wettbewerb
23.06.1995	3. Versammlung im „Reichsadler“ Ettlingen
01.07.-02.07.95	3. Horbachfest in Ettlingen
10.07.-21.07.95	Leistungsfluglager in Waren am Müritsee
	Projekttag der Realschule Ettlingen
28.07.1995	Kinderfliegen für den Ferienpass der Stadt Ettlingen
31.07.-11.08.95	Sommerfluglager in Forchheim
18.08.1995	Kinderfliegen für die Gemeinde Waldbronn (10.30 Uhr)
26.06.-30.06.95	Altherrenfluglager
	Kinderfliegen für die Gemeinde Rheinstetten
	Kinderfliegen für die Stadt Karlsruhe
26.08.-27.08.95	Stadtfest der Stadt Ettlingen
16.09.-17.09.95	Ziellandewettbewerb der Schulungsgemeinschaft
	Hallenfest in Forchheim
06.10.1995	4. Versammlung im „Reichsadler“ Ettlingen
18.11.1995	45-Jahr-Feier des LSV-Albgau e.V. in Ettlingen
	Regionalball in ...?...

Die noch offenen Termine werden bis zur 1.Versammlung bekanntgegeben und können dann nachgetragen werden. Eventuelle Änderungsvorschläge sind ebenfalls bis zur 1.Versammlung zu beantragen.