

das Neuste von

DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREIN ALBG AU E.V.

128. Ausgabe Nachtrag

20. Jahrgang

Ettlingen, den 13.02.01

Achtung!

Änderung zu unserer Jahreshauptversammlung!

Die Jahreshauptversammlung findet am kommenden Freitag,

dem 22. März 1996

in der **Fliegerklausen am Flugplatz Forchheim** statt.

Die Tagesordnung auf unserer ersten Einladung hat natürlich weiterhin Gültigkeit.

Wir bitten alle Mitglieder um zahlreiches Erscheinen.

Der Vorstand

**Wir gratulieren unseren Mitgliedern Bernd Frank
und Detlef Wittber zu ihrem 40. Geburtstag.**

auch beim Segelflug-Regionalball 1995

- **Catering**
- **Vending**
- **Kaffeerösterei**
- **Party-Service**

Klippstein...
weil´s besser schmeckt
Talstraße 2 - 76316 Malsch
Tel. 07246/70090 - Fax 700988

Diese Ausgabe des Delta Kilo wurde von der Firma Klippstein finanziert

1996

Ein neues Jahr, das wieder neue schöne Erlebnisse bringen soll, hat begonnen. Dabei sollte ein "schönes Erlebnis" schon ein sicherer Start mit einer sanften Punktlandung sein, wenn auch die Flugdauer zwischen Start und Landung nur kurz war und die angepeilte Strecke nicht erreicht wurde. Ist es nicht schon traumhaft schön über all dem da unten hinweg zu schweben? Denkt an Eueren ersten Alleinflug - war das nicht ein tolles Erlebnis?

Schon Ostern soll ein Leistungsfluglager stattfinden mit einer Woche Training und einer anschließenden Flugwoche mit Hunderten von Flugkilometern. Das Wetter ist bestellt - Herbert Frank macht auch das im Handumdrehen. Klappt alles, erscheinen wir diesmal wieder auf dem Siebertreppchen, als Einzelne oder als Mannschaft.

"Klappt alles" erfordert aber auch die kameradschaftliche Mitarbeit aller. Angefangen vom Schüler der pünktlich zur Schulung kommt und damit seinen Fluglehrer nicht verärgert bis zu den Kameraden die uneigennützig auf der Winde sitzen, die den ungeliebten Startleiter machen und auch die "nur" Zurückschieben und auf einen Start warten. Auch das muß sein, sonst geht es nicht weiter. "Klappt alles" heißt aber auch, sein Herz voran zu werfen, den Mut aufbringen den Heimatflugplatz zu verlassen. Jedoch: Leichtsinns ist kein Mut!

Sicher wird es auch Schwierigkeiten geben. Schwierigkeiten haben wir aber schon 45 Jahre lang gemeistert. Damals waren die heute älteren Kameraden noch jung und packten alles mit Begeisterung an. Heute fällt diese Aufgabe den jüngeren Kameraden zu.

Laßt uns den darin erkennbaren Gemeinschaftsinn, laßt uns die altbewährte Fliegerkameradschaft, trotz aller Belastungen und trotz des sich da und dort erkennbaren Generationskonfliktes, weiterhin pflegen. Gelingt das - und ich zweifle nicht daran - wird uns dieser schöne Sport allen äußeren Umständen zum Trotz in seiner ganzen Schönheit erhalten bleiben.

In diesem Sinne wünsche ich uns wie auch allen unseren Förderern und Freunden 1996 viele schöne Erlebnisse und vor allen Dingen ein gesundes und unfallfreies Neues Jahr!

Hans Trappenberg
1. Vorsitzender

ZU DEN TAGESORDNUNGSPUNKTEN:

TOP 1:

Rückblick zum Regionalball 1995

Anlässlich unseres 45 jährigen Vereinsjubiläums hatten wir die Ausführung des Regionalballes, am 25. Nov. 95, verbunden mit der Siegerehrung des Wettbewerbes 95, übernommen. Daß ausgerechnet bei dieser Siegerehrung keine Mitglieder des LSV-Albgau auf der Bühne standen, war ein kleiner Schönheitsfehler, den wir im kommenden Jahr gleich ausbügeln sollten, denn: der nächste Wettbewerb kommt bestimmt. Und außerdem sollten wir uns zusammen überlegen, was oder wo wir etwas besser machen könnten.

Der Ball selbst war eine gelungene Veranstaltung, dank allen, die durch ihr Erscheinen dazu beigetragen haben. Ein besonderer Dank geht an dieser Stelle auch an unsere Mitglieder die für die Organisation verantwortlich waren. Unser Edgar und seine Lucia haben für den dekorativen Blumenschmuck gesorgt. Unser Mitglied Reinhard. Bühler, der mit seinem Catering-Unternehmen „Klippstein“ zu unserer vollsten Zufriedenheit die Bewirtung übernommen hat, sprechen wir ebenfalls unseren Dank aus. Eine besondere Attraktion waren die Vorführungen eines Tanzpaares des „TSC Astoria Karlsruhe e.V.“, die von unserem Mitglied Joachim Frank, der selbst einmal Turniertänzer war, anschaulich kommentiert wurden. Mit der Tanzkapelle, dem „Mira Quintett“, gab es Tanzmusik bis in den Morgen, und trotz Nebel fanden alle sicher ihren Heimweg.

Allen nochmals ein herzliches Dankeschön!

Herbert Frank

2. Vorsitzender

TOP 2:Vorschau 1996

Die vorgesehenen Aktivitäten sind in der Aufstellung vorläufig festgelegt. Vorschläge und Ergänzungen zur Koordinierung können in der Versammlung oder schriftlich an den Vorstand gerichtet werden.

TOP 3:Flugbetrieb Januar - März

Im Rahmen unserer Schulungsgemeinschaft mit dem FSV 1910 Karlsruhe e. V. soll im Winterhalbjahr am Samstag und Sonntag bei gutem Wetter Flugbetrieb durchgeführt werden. Zur Organisation des Flugbetriebes auch unabhängig vom Schulbetrieb bitten wir um zahlreiches Erscheinen der aktiven Piloten.

Zur Erfassung des Ausbildungsstandes ist eine Teilnahme aller in Ausbildung stehenden Flugschüler an der Versammlung Pflicht. Flugbuch und Ausbildungsnachweis bitte mitbringen !

TOP 4:Flugsicherheitsbelehrung

Im Interesse der Durchführung eines reibungslosen und sicheren Flugbetriebes ist ein Erscheinen aller aktiven Piloten zwingend erforderlich. Anregungen zur Verbesserung nimmt der Vorstand gern entgegen. Die Teilnahme an einer Sicherheitsbelehrung ist Voraussetzung für die Flugberechtigung 1996. Außerdem ist der Vorstand aus versicherungsrechtlichen Gründen verpflichtet, diese Belehrung durchzuführen.

TOP 5:Verhandlungen zum Erhalt des Flugplatzes

Näheres dazu in der Versammlung.

TOP 6:Anträge und Verschiedenes

Näheres dazu in der Versammlung.

Information zur letzten Versammlung

In der Versammlung am 10.11.95 stand die Abstimmung über den Kauf eines neuen Doppelsitzers auf der Tagesordnung. Der Vorstand hat auf Grund einer zweiten notwendigen Versammlung das Ergebnis der Abstimmung akzeptiert und das neue Flugzeug bestellt. Die Lieferzeit wurde von der Fa. Schempp Hirth mit Ende 1996 bestätigt. Wir haben es uns nicht leicht gemacht mit unserer Entscheidung, der ein Probefliegen der beiden zur Wahl stehenden Flugzeuge vorausgegangen war. Wenn man von dem etwas schwierigen Startverhalten der DG500 absieht, war das Fliegen selbst von keinem wesentlichen Unterschied geprägt. Die DG500 läßt sich sogar kürzer landen mit den Wölbklappen, vorausgesetzt, es werden keine Bedienungsfehler gemacht. Die Hauptgründe für die Entscheidung zugunsten des Duo-Diskus' waren die bekannten Flugleistungsdaten sowie der mögliche bessere Wiederverkaufswert. Daß die erste Abstimmung am 6.10.95 ungültig war, lag daran, daß Mitglieder, die aufgrund eines Zahlungsrückstandes nicht stimmberechtigt waren, mitgestimmt hatten. Die zweite Versammlung wurde ordentlich einberufen, die Abstimmung ergab bei 21 anwesenden stimmberechtigten Mitgliedern 19 Stimmen für den Duo Diskus bei einer Gegenstimme und einer Enthaltung. Es wäre schöner gewesen, wenn die Mitglieder zahlreicher erschienen wären, insbesondere diejenigen, die das Flugzeug später auch fliegen werden. Der Vorstand mußte sich aufgrund des geringen Interesses erneut Gedanken machen, ob diese neue Entscheidung im Sinne aller Mitglieder zu verantworten war.

Nicht geflogen - nicht gelebt!

Das erste was ich nach dem Gehen lernte, war das Klettern. Ich kletterte auf alles, was eine möglichst große Bodenüberhebung versprach. Zuerst waren es Schränke und Regale, danach kamen Büsche und Bäume, bis ich den Dachgiebel auf dem Haus meiner Eltern entdeckte. Dort verträumte ich unzählige Stunden. Ich flog über die weiten Kornfelder, über die Flüsse, über die Wolken, immer weiter und höher.

Eine besondere Übung war damals auf die hohen Tannen kurz vorm Gewitter zu klettern und dort im Wind auszuharren. Das brachte die notwendigen Adrenalinspritzen und das Gefühl in einem Jagdflugzeug bei schwerem Wetter zu fliegen.

Die Zeit verging und als es an der Reihe war, die große Entscheidung zu treffen, war ich nicht in der Lage die Seele für die Träume der Jugend dem roten Teufel preiszugeben. So entschloß ich mich für ein bürgerliches Leben und gäbe es nicht Euch Kammeraden, so wäre ich möglicherweise bis heute bloß ein kleines Zahnradchen in dem gefühllosen Getriebe der Gesellschaft geblieben. Nun, das Schicksal wollte es anders.

Eines Tages hat mir Theo Augenstein zwischen dem zweiten und dritten Bierchen von unserem Verein und der Fliegerei erzählt und zu einem Gastflug eingeladen. Ich muß zugeben, daß er damals seine volle Überzeugungskunst einsetzen mußte, um mich zur Einnahme der Einladung zu überreden. Der Grund war meine haltlose Überzeugung, daß ich den Beruf mit einem derart zeitintensiven Hobby wie die Fliegerei nicht in Einklang bringen kann, und daß ich dann den Abschied von meinen Träumen das zweite Mal im Leben nehmen muß. Ich wußte genau, daß mich die Fliegersucht packt, sobald sich meine Lunge mit dem ersten Atemzug der Flugplatzluft gefüllt hat.

Theo blieb jedoch hart, er wußte geschickt alle meine Bedenken zu zerstreuen, mal mit Worten mal mit dem Hopfen und er hat es geschafft, *"finis sanctivitatis media"*. *)

Ein wolkenloser Herbsttag begrüßte mich auf dem Flugplatz. Die Sonne versuchte beschämt die Unordnung im Startbus mit Licht und Schattenspiel zu verhüllen. Ein paar weiße Vögel lagen im Grün der Wiese.

Neue Worte, neue Gesten, das Unbekannte funkelte in der sich schließenden Haube, ein starker Ruck nach vorn, die Erde raste an uns vorbei, dann sprang sie weg nach unten. Vor mir ein blauer Himmel, ich versuchte seitlich herauszuschauen um einen Anhaltspunkt für die Augen zu finden, vergeblich, ich sah nur eine lange, weiße Tragfläche. Ein kräftiger Knall unter mir befreite uns von

der dünnen, kalten Nabenschnur, wir kippten nach vorn, der Horizont tauchte auf und das Fahrwerk schloß sich mit einem dumpfen Schlag. Meine von der plötzlichen Stille überraschte Ohren wunderten sich über das leise Säuseln der Strömung in der Kabinenbelüftung. Vor mir Markus Krieg gekonnt legte die DG 500 über die rechte Tragfläche und leitete Sie auf den ersten Bart in meinem Leben.

Als wir eine Stunde später landeten, war ich voll unverarbeiteter Bilder und Eindrücke, aber glücklich, oh wie glücklich! Die Brücke war geschlagen.

Wenn ich heute an diesen Flug denke, muß ich sagen, daß wir uns damals, wegen der recht miserablen Thermik, allein dank dem Können von Markus so lange über dem Golfplatz halten konnten, und daß das Erlebte im Glanz der kommenden Erfahrungen schnell verblassen mußte.

Siebzehn Monate später hatte ich meinen Segelflugschein in der Tasche. Es begann die nächste Phase in meinem Segelfliegerleben, das selbständige Ringen um das Wissen, das Können und um das, was man lapidar Erfahrung nennt.

Inzwischen lächelte mir das Glück wieder zu und Wolfgang Bayer nahm mich auf seinem Flug nach Danzig mit. Da ich keinen Motorseglerschein damals hatte, ließ ich mich einfach von Wolfgang kutschieren. Es war recht angenehm, die Schäfchenwolken zu zählen, ohne sich dabei den Kopf zerbrechen zu müssen, wo Norden und wo Süden ist, und ob der Kraftstoff bis zum nächsten Flugplatz ausreicht. Trotz hoher Anforderungen, die dieser Flug an den Piloten stellte, hat Wolfgang es mit Leichtigkeit gemeistert und mir unvergeßliche Stunden in der Luft geschenkt.

Die Entscheidung den Motorseglerschein machen zu wollen fiel noch in der Luft.

So begann ich meinen weiteren Fluglehrer zu schleifen, den unseren Werner Keller. Er hatte viel Geduld mit mir, machte aus einem Anwärter einen Motorseglerführer, und öffnete vor mir die große, weite Welt der Motorfliegerei. Sei Ihm dank dafür.

Bei meinen ersten Motorseglerflügen stand das "-Segler-" stark im Vordergrund. Der Propeller hat mich zwar um die Angst vorm Absaufen erleichtert, aber durch die Segelfliegerei geprägt, bin ich wie ein Segelflieger geflogen und habe nicht gehahnt, was das Motorfliegen wirklich bedeutet.

Die Erleuchtung kam als mich Hans Zeithaml in seiner GABY mit nach Karlsbad nahm.

Ich habe meinen Sinnen nicht geglaubt, als sie mir die Schönheit des Wolkenmeeres über dem wir flogen in dessen vollsten Pracht in die Augen legten. Aber vor allem wurde ich sprachlos, als ich sah wie Hans die Instrumente bediente, wie er

stilvoll den Funkverkehr abwickelte und über alles irdische erhaben, die Maschine sicher zu ihrem Ziel führte.

Damals habe ich verstanden, daß es zwei Arten von Fliegerei gibt, die in ihrer Einmaligkeit den Piloten um komplementäre Eindrücke bereichern, und daß Ich auf keine der beiden um alles in der Welt verzichten will. So habe ich den ganzen Winter Funkgespräche in den Gedanken geführt, Strecken geplant, Reichweiten gerechnet, bis mir der Frühling den Hans für einen Flug zum Zell am See entbehrt hat und mich auf eine dreitägige "Expedition" in die Alpen mit dem Meister schickte.

Zum Flug starteten wir auf dem Rücken eines "guten" Hochs, der sich vorgenommen hat, das bei uns seit langem herrschende Schlechtwetter, auf das von der Sonne verwöhnte Peleponnes zu vertreiben. Die Route führte über Sulz, Eurach, Kempton, Kufstein, Saint Johann.

Um dem freundlichen Hoch mehr Zeit zu lassen, machten wir eine Zwischenstation in Leutkirch. Hans lud mich zu einem kurzen Spaziergang ein. Auf einem schattigen Waldweg sprachen wir von den nicht so weit entfernten Bergen und den Sicherheitsaspekten des Alpenfluges. Zwei Stunden später waren wir wieder in der Luft. Der Wetterfrosch hat uns ein sicheres Wetter in den Alpen versprochen. Alles ging routinemäßig, bis ich die Alpen erblickte. Das war mein erster Alpenflug. Ich wollte sofort dahin, nun Hans hielt den Kurs auf Eurach. Die Alpen zogen majestätisch an uns vorbei, vom Tüll der Nebelschleier umwoben, illusorisch und schön. Ich war verzaubert.

Als wir in die Alpen einflogen vergaß ich die Wirklichkeit. Ich saugte die auf mich prasselnden Wellen der immer neuen Eindrücke wie ein Schwamm. Eine Stunde später landeten wir im Zell am See.

Der nächste Tag war für uns nicht gnädig. Das "gute" Hoch hatte seine Mühe mit den regenschweren Wolken und dem Dunst. Wir schmückten den Tag mit Spaziergängen, Erzählungen und Wein. Ich bin an diesem Tag um so viel Neues reicher geworden.

Schade, daß unsere Versammlungen so wenig Vorliebe für das Wesentliche haben. Es soll doch noch so viel Wertvolles an die Kammeraden, die Jungen und die Erfahrenen weitergegeben werden, bevor es in der Wüste der gesichtslosen Paragrafen verloren geht.

Warum widmen wir unsere Kräfte nicht der Kunst des Fliegens, warum begnügen wir uns mit dem Erreichten, warum sind wir so kleinlich? Warum?!

Als ich am dritten Tag aufwachte, badete ich in dem rötlichen Licht der Morgensonne. Der "gute" Hoch hat gesiegt. Die Wolken und der Dunst wa-

ren verschwunden. Der blaue Himmel wartete mit breit geöffneten Armen auf uns. Wir starteten zu dem bis jetzt schönsten Flug meines Lebens. Entlang der inneren Wand der Niederen Tauern erreichten wir Liezen. In zehntausend Fuß überquerten wir Totes Gebirge um anschließend Kurs auf das Steinerne Meer und den Hochkönig zu nehmen. Da unten wanderten langsam scharfe, in ihrer Lebensfeindlichkeit entschlossene Felsen und kleine tintenblaue Juwelen der Bergseen funkelt kokett, als ob Sie dem nackten, dunkelgrauen Stein trotzen wollten. Die Wellen des Steinernen Meeres mit ihren weißen Schneekämmen wollten uns nicht glauben, daß es in der Welt aus der wir kommen, alle Farben des Regenbogens gibt. Der Hochkönig hat uns in der ganzen Pracht seiner Majestät begrüßt und nach einer kurzen Audienz in Richtung Hoher Tauern entlassen.

Jetzt flogen wir gegen die Sonne. Die Mauer der Hohen Tauern kam uns immer näher und näher. Der Großvenediger und der Großglockner ragten gefährlich hoch in den Himmel. Wir begannen zu steigen. Die Dimona wählte einen Sonnenstrahl, der direkt zum Großvenediger führte und glitt darauf langsam nach oben, bis wir endlich über den Bergsteigern flogen, die wie Perlenketten eines von Engeln verlorenen Rosenkranzes, über dem Gletscher verstreut waren. Sie hielten an, hoben langsam ihre Köpfe nach oben und winkten uns zu. Hinter dem Großvenediger suchten einige kleine Wolken in den Tälern ihr Versteck, beschämt, daß Sie mit ihren Brüdern und Schwestern nicht nach Italien mitgezogen sind.

Zwei schmale Wege, die sich in unzähligen Serpentinengängen langsam durch die unter uns vorbeiziehenden Täler mühten, trafen sich und mit vereinigten Kräften, ritzen mutig den Fels des Glocknermassivs, um anschließend auf der Franz-Josefs-Höhe in einem Tunnel zu verschwinden.

Der Höhenmesser zeigte bereits dreizehntausend Fuß. Ein kleines Kreuz auf dem schlanken, glitzernden Kamm des Großglockners, den wir gerade umrundeten, breitete schützend seine Arme aus. Das Alpenpanorama, für das der Mensch seit tausend Jahren sein Leben aufs Spiel setzte, lag uns zu Füßen.

Den noch am gleichen Tag angetretenen Rückflug, nutzte ich, um das Gelernte nochmals zu wiederholen und zu vertiefen und um die kostbare Gelegenheit vom Hans lernen zu dürfen voll auszunutzen. Der Flug war so spannend, daß ich die Zeit vergaß. Erst als ich Frau Pilchs Stimme in meinem Kopfhörer hörte, wurde mir bewußt, daß es an der Zeit ist, die Landevorbereitungen zu treffen. Wenige Minuten später quietschten die Reifen erfreut, als Sie den Asphalt der heimischen Landebahn erkannten. Wir waren zuhause.

Reicher um den Zauber der Strecke, weiser um die Begegnung mit dem Unbekannten, neugierig auf das Neue und überzeugt, daß es Leben ohne Flügel nicht geben kann, stiegen wir aus der Dimona aus.

*) "der Zweck heiligt die Mittel"

Allen, die in unserem Verein ihre Schwingen nähren, wünsche ein gutes Neues Jahr mit viel Erfolg und mit viel Herz füreinander.

Elek Wajda

Motorsegler-Stammtisch:

An jedem zweiten Freitag im Monat treffen sich die aktiven Motorseglerpiloten und Interessenten ab 19.30 Uhr in der "Fliegerklause" am Flugplatz. Der nächste Termin ist somit am **12. Januar 1996**. Bitte den Termin vormerken !

Terminplanung 1996 des LSV Albgau e.V. Ettlingen

10.01.	Beginn der 2. Hälfte der Winterarbeiten jeweils Mittwoch 18.00 Uhr
19.01	1. Versammlung 1996 im Reichsadler Ettlingen
30.01.	Vorbesprechung zum BZF-Lehrgang im „Anne-Frank-Heim“ Karlsruhe
05.02.	Ski-Langlauf in Freudenstadt Flugplatz Musbach
23.-25.02.	Bezirksjugendversammlung in Baerenthal Elsass
09.03.	Sportlerball in der Schloßgartenhalle Ettlingen
16.03.	Bezirks-Versammlung des BWLV in Linkenheim Flugplatz
22.03.	Jahreshauptversammlung 1996 im Reichsadler
03.04.	Sommerzeit - Beginn der Werkstattarbeiten um 18.00 Uhr
05.-12.04.	Leistungsflug-Trainingslager
13.-21.04.	Osterfluglager Forchheim
13.04.-12.05.	2. „Frank + Waldenberger Cup“ Nachwuchswettbewerb jeweils Samstag und Sonntag
10.05.	Aktivenversammlung im Reichsadler
16.-19.05.	Regional-Derby Flugplatz Forchheim geplant
18.-27.05.	Pfingstfluglager in ? (Termin noch nicht verbindlich)
22.-30.06.	Hockenheim-Wettbewerb
01.-08.07.	Altherrenfluglager in ? (Vorschläge an den Abt.leiter Segelflug!)
.....	Projektstage für die Realschule Ettlingen
26.07.	Kinderfliegen für die Stadt Ettlingen
27.07.-11.08.	Sommerfluglager Forchheim mit Abschlußfest
16.08.	Kinderfliegen für die Gemeinde Waldbronn
19.08.-03.09.	Fliegerurlaub in ? Termin noch nicht verbindlich. (Vorschläge an den Abt.leiter Segelflug!)
.....	Kinderfliegen für die Gemeinde Rheinstetten
.....	Kinderfliegen für die Stadt Karlsruhe
23.-24.09.	Ziellandewettbewerb der Schulungsgemeinschaft

- 11.10. 5. Versammlung 1996 im Reichsadler
- 21.10. Vereinsausflug nach ? (Bitte um Vorschläge an den Vorstand!)
- 25.10. Winterzeitbeginn, 1. Hälfte der Winterarbeiten.
- 26.10. Jahreshauptversammlung des BWLV in Böblingen
- 23.11. Regionalball 1996 in Baden-Baden
- 07.12. Der Nikolaus kommt für die Luftsportjugend