

das Neuste von

DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREIN ALBG AU E.V.

131. Ausgabe

21.Jahrgang

Ettlingen, den 24.06.96

**Einladung zur 3. Mitgliederversammlung
am Donnerstag, dem 18. Juli 1996 um 20.00 Uhr
im Restaurant Fliegerklausen am Flugplatz KA-Forchheim**

Tagesordnung:

- 1.) Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden und Eröffnung der Versammlung
- 2.) Abstimmung über Kauf und Einbau eines ADF in die D-KILD
- 3.) Erweiterung der Gebührenordnung um CVFR-Lehrgangsgebühren
- 4.) Stand der Verhandlungen zur ARGE-Gründung und Abstimmung über den ARGE-Beitritt
- 5.) Altherrenfluglager vom 1.-8. Juli 1996
- 6.) Sommerfluglager, Bestimmung des Lagerleiters
- 7.) Private Fliegerurlaube durch Charterverträge
- 8.) Verschiedenes/Anträge

**Um das Erscheinen aller Mitglieder wird gebeten.
Wir gratulieren unserem Mitglied Dr. Karl Armbruster zum 50. Geburtstag**

Diese Ausgabe des DeltaKilo wurde finanziert von der Fa. Scherrer Autovermietung.
Alle Mitglieder des LSV Albgau erhalten 10 % Nachlaß auf unsere Preise.

Was ist CVFR?

Wenn man dem Flieger-Taschenkalender Glauben schenken soll, bedeutet CVFR dem §82 LuftPersV nach die Berechtigung zur Durchführung kontrollierter Sichtflüge in bestimmten Teilen des kontrollierten Luftraumes. Mit gleichem Atem liest man da weiter nach, daß diese Berechtigung um eine weitere Berechtigung, nämlich die Nachtflugberechtigung erweitert werden kann. Desweiteren gibt es noch die IFR-Berechtigung und für die Mutigen die Kunstflugberechtigung.

Nun zurück zum CVFR. Die Ausbildung umfaßt mindestens 10 Flugstunden nach Instrumenten zur Einführung in Navigationsverfahren mittels bodenständiger Funk-Navigations- und Radarhilfen sowie Einführung in den Gebrauch von Funknavigationsgeräten. Man lernt also wie das VOR und das ADF zu verwenden ist, erfährt einiges über die Instrumentennavigation und übt Verfahren, deren Kenntnis von einem erwartet wird, falls er mal die Dienste eines Kontrollers in Anspruch nehmen sollte. Man erfährt auch wie der Flugplan auszufüllen sei und eine ganze Menge weiterer nützlichen Dinge. Der Funkverkehr wird in der deutschen Sprache durchgeführt. Das CVFR ist also kein Blindflug, sondern ein ganz normaler Sichtflug.

Der Skeptiker erwidert sofort, daß er unter diesen Umständen das CVFR gar nicht braucht, doch er irrt sich gewaltig. Denn der kontrollierte Sichtflug bedeutet die erhöhte Sicherheit für alle in der Luft befindlichen Luftfahrzeuge.

Die in der Ausbildung erworbenen Fähigkeiten erlauben dem Piloten die Aufgaben des kontrollierten Fluges zu bewältigen, insbesondere die Kontaktaufnahme mit dem Controller und die Befolgung seiner Anweisungen. Dabei ist jedem wärmstens zu empfehlen, sich auch dann beim FIS anzumelden, wenn er bloß nach Heubach, Schweningen, oder um den Bodensee herum spazieren fliegt. Der Controller kennt dann seine Absichten, kann besser den Flugverkehr staffeln, und versorgt den Pi-

loten mit Verkehrsinformationen, die ihm die Luftraumbeobachtung deutlich erleichtern. Ist der CVFR Skeptiker noch nicht von dem Nutzen der CVFR Ausbildung überzeugt, so soll er sich bitte in die Lage des Züricher-Kontrollers versetzen, der einen an den Rand seines Luftraums kriechenden Punkt sieht und nicht weiß, ob es sich dabei um einen "sight seeing" Flieger handelt, der die Schönheit des Bodensees von oben genießen will, oder ob gerade ein verfranzter Dummkopf in wenigen Minuten in Zürich landen wird.

Abschließend möchten wir noch ein paar Worte über die Nachtflugberechtigung sagen, die eine Ergänzung zur CVFR Ausbildung ist. Auch der Nachtflug ist ein Sichtflug. Die Ausbildung schärft den Sinn des Piloten für die räumliche Vorstellungskraft und übt ihn in der Nutzung der Funknavigationsinstrumente, dem Funkverkehr und in Landungen auf Verkehrsflugplätzen.

Insgesamt ist der Erwerb einer CVFR Berechtigung keine Marotte sondern dient der Sicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt.

Eligiusz Wajda

Nachtrag des LSV-Vorstandes

In der letzten Sitzung hat der Vorstand beschlossen, die CVFR-Ausbildung zu unterstützen. In der Versammlung wird somit eine Vorlage eingebracht zur Abstimmung der Mitglieder:

- a) über die erforderliche Ausrüstung unseres Motorseglers und
- b) über die Investitionskosten sowie
- c) über die Betriebs-/Ausbildungskosten.

Zum Nachtflug ist zu sagen:

Unser Motorsegler ist hierfür nicht geeignet. Nachtflug kommt somit mit diesem Flugzeug nicht in Frage.

Pfingstfluglager 1996

Trotz des anfangs regnerischen Wetters war in unserem diese jährigen Pfingstflugla-

ger vom 20. bis 31.05. nahezu jeder Tag fliegbar, auch wenn die absolute „Hammerthermik“ leider ausblieb. Die Teilnahme am Fluglager beschränkte sich anfangs jedoch großteils auf die im Voraus eingeteilten Windenfahrer, einen Fluglehrer und die Flugschüler. So ergab sich jeden Morgen ein leichtes Problem beim Bestimmen eines Startleiters, da die Flugschüler entweder den dritten Ausbildungsabschnitt noch nicht erreicht haben oder noch nicht volljährig sind, sodaß das Los immer auf dieselben (denselben!) fiel.

Ein weiteres, größeres Problem ergab sich bei den Fluglehrern. Aufgrund der neuen Bestimmung gemäß dem BWLV-Ausbildungshandbuch, nach dem wir am Boden einen zweiten Fluglehrer brauchen, wurde uns das Leben im Pflingstfluglager erheblich erschwert. Denn eigentlich hing die komplette Ausbildung während der zwei Wochen an unserem Herbert Frank. Hierfür möchte ich mich, auch im Namen aller Flugschüler, recht herzlich bei Dir bedanken, lieber Herbert.

Um unseren Herbert etwas zu entlasten, wäre es schön, wenn sich auch andere Fluglehrer finden würden, die vielleicht für einen oder auch zwei Tage am Fluglager teilnehmen könnten. Außerdem sollten alle Flugschüler möglichst schnell nach ihrem Alleinflug ihre Theorieprüfung ablegen und sich rasch auf ihre praktische Prüfung vorbereiten, damit wir die Flugaufträge für alleinfliegende Flugschüler auf ein erträgliches Maß reduzieren können.

Bisher hörte es sich an, als ob das ganze Pflingstfluglager voller Probleme gewesen wäre. Das stimmt jedoch nicht, denn im Grunde waren die zwei Wochen gemütlich und meist auch streß- und motzfrei. Ein gutes Beispiel dafür war das Kinderfliegen mit der deutschen Feuerwehrjugend am Donnerstag, dem 23.05. Mit vier Vereinen, die drei Winden, sechs Doppelsitzer und viele Helfer und Piloten stellten, konnte diese Aktion reibungslos und schneller als geplant durchgeführt werden. Bis um 15.00 Uhr waren rund 80 Kinder in die Luft und wieder herunter gebracht! So konnten

die Vereine am Nachmittag noch einige Schulstarts durchführen.

Alles in allem war es ein gelungenes Pflingstfluglager, aus dem wir hoffentlich, vor allem was die Organisation angeht, etwas für die Zukunft gelernt haben.

Michaela Röhrich

Altherrenfluglager vom 1.-8. Juli 1996

Im obengenannten Zeitraum findet das diesjährige „Altherrenfluglager“ statt. Hierzu sind alle älteren Mitglieder, auch unsere passiven, recht herzlich eingeladen. Wie jedes Jahr suchen wir für diese Woche noch Windenfahrer. Es wäre schön, wenn sich für den einen oder anderen Wochentag noch jemand zum Windefahren bereiterklären könnte.

Berichtigung zu DeltaKilo 130:

Die Hallentore dürfen nur im *gestreckten* Zustand geschoben und erst in der Tor-kammer gefaltet werden.

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder bzw. Flugschüler begrüßen wir:

Jörg Hausherr, Marc Beckmann, Florian Rehl (alle Segelflug), Peter Stein, Ralph Biegajski (beide Motorsegler), und als Gastmitglieder Jon Meis (Segelflug) sowie Erhard Pfrommer (Motorsegler).

