

das Neuste von  
**DeltaKilo**

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREIN ALBGAU E.V.

144. Ausgabe

24. Jahrgang

Ettlingen, den 04.07.1999

LSV Albgau e. V. - Karl-Friedr.-Str. 22 - 76275 Ettlingen

04. Juli 1999

**Einladung zum Aktiventreffen Segel- + Motorflug  
am Freitag, dem 16. Juli 1999 um 19.30 Uhr  
im Restaurant Baggerloch in Ettlingen, Dieselstraße**

Themen:

1. Startleiterbesprechung
2. Organisation Sommerfluglager
3. Einige Punkte zum Motorsegler-Flugbetrieb
4. Infos zum „Projekt Morane“
5. Flug nach Epernay Anfang September 1999
6. Neue Arbeitsgruppen für die Segelflugzeuge

---

Diese Ausgabe des DeltaKilo wurde finanziert vom Versicherungsbüro Hotz

## Flugbetriebseinteilung 2. Halbjahr 1999

Tag	Datum	Beginn	Fluglehrer Ettl.	Windenf. Ettl.	Startleiter Ettl.
So	1.8.	10.00	Keller	Hagel	Schwedes
Sa	7.8.	11.00	Jüngling	Frank J.	Merkel
So	8.8.	10.00	Rehrl	Hausherr	Eichinger
Sa	14.8.	11.00	Skucek	Müller	Flick
So	15.8.	10.00	Dalmus	Löschinger	Jerschabek
Sa	21.8.	11.00	Frohnmüller	Meinzer	Steinbach
So	22.8.	10.00	Skucek	Kunz	Kollewe
Sa	28.8.	11.00	Keller	Hagel	Franke
So	29.8.	10.00	Jüngling	Schiele	Schonder
Sa	4.9.	11.00	Krieg	Astor	Volk, Stefan
So	5.9.	10.00	Frank, D.	Müller	Gaussmann
Sa	11.9.	11.00	Rehrl	Lill	Finter
So	12.9.	10.00	Jüngling	Hagel	Schenitzki
Sa	18.9.	11.00	Dalmus	Frank J.	Röhrich
So	19.9.	10.00	Frank, D.	Meinzer	Flick
Sa	25.9.	11.00	Krieg	Leppert	Eichinger
So	26.9.	10.00	Frohnmüller	Tippl	Merkel
Sa	2.10.	11.00	Frohnmüller	Kunz	Jerschabek
So	3.10.	10.00	Keller	Schonder	Schwedes
Sa	9.10.	11.00	Jüngling	Kunz	Flick
So	10.10.	10.00	Rehrl	Löschinger	Kollewe
Sa	16.10.	11.00	Frank, D.	Hausherr	Volk, Stefan
So	17.10.	10.00	Dalmus	Schiele	Weber
Sa	23.10.	11.00	<b>Vereinsausflug</b>		
So	24.10.	10.00	Krieg	Astor	Franke
<b>Ziellandewettbewerb FSV-LSV vom 03.10. - 1.11.99</b>					
Sa	30.10.	10.00	Skucek	Tippl	Kraft
So	31.10.	10.00	Frohnmüller	Wittber	Gaussmann
Mo	1.11.	10.00	Jüngling	Lill	Kraft
So	7.11.	10.00	n. Bedarf	n. Bedarf	n. Bedarf
So	14.11.	10.00	n. Bedarf	n. Bedarf	n. Bedarf
So	21.11.	10.00	n. Bedarf	n. Bedarf	n. Bedarf
So	28.11.	10.00	n. Bedarf	n. Bedarf	n. Bedarf

**Wer verhindert ist, hat selbst für Ersatz zu sorgen!**  
**Bei Nichterscheinen werden 50 Mark berechnet, und der Dienst wird nachgeholt!**

## Liebe Mitglieder

In jedem DeltaKilo schreiben wir, daß Beiträge seitens der Mitglieder erwünscht sind. Schließlich soll das DeltaKilo nicht in erster Linie ein Organ sein, um "Vorstandsschelte" zu verbreiten (wie doch ab und an zu vernehmen ist), sondern ein Kommunikationsmedium für alle Mitglieder. Nicht oft - aber doch von Zeit zu Zeit - erreicht uns ein Artikel, so auch dieses Mal.

Unser Mitglied Hans Weber hat im stattlichen Alter von 71 Jahren seinen 50-km-Überlandflug absolviert – eine sicherlich anerkennenswerte Leistung! Zu diesem Flug haben wir einen schönen (vielleicht mit einem kleinen Augenzwinkern zu genießenden) Bericht von Hans erhalten.

### Der "Platzadler" hat ausgedient:

Kein Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer mehr ohne Nachweis eines 50-km-Überlandfluges:

Ein Luftfahrerschein, Beiblatt C (eingeschränkt) wird nicht verlängert. Für den Nachweis des 50-km-Überlandfluges wird eine Frist bis zur Einführung der neuen LuftPersV eingeräumt. Soweit die Ausführungen der Luftfahrtbehörde.

*Hans Weber*

### Ein "Platzadler" berichtet

Nach Erledigung der Flugvorbereitung und Aushändigung eines Flugauftrages für den 55-km-Überlandflug durch den anwesenden Fluglehrer, habe ich mich am 09.05.99 mit unserem vereinseigenen Astir in die Reihe der wartenden Segelflugzeuge auf dem Flugplatz KA-Forchheim angestellt. Wind 220° 5 KT.

Ich erinnerte mich an die belehrenden Worte eines Ausbildungsleiters: Sollfahrt, ganz einfach zu errechnen mit der Formel: Mittleres Steigen minus Luftdruck mal der Länge des Bartes geteilt durch wahre Geschwindigkeit mal Widerstandsbeiwert unter Berücksichtigung des Pilotengewichtes. Meine Mei-

nung: Piloten, die diese Formel nicht beherrschen, lesen die Sollfahrt vom Sollfahrtgeber ab.

Der erste 55-km-Überlandflug allein ist wie ein erstes Liebesabenteuer: Mehr Aufregung als Lust. Das Zugseil strafft sich und der Pilot ebenso. Die Winde schleudert mich mit einhundertzwanzig Sachen ins Erfolgserlebnis. Plötzlich kommt Leben in den Vogel. Die Varionadel hangelt sich endlich an ihrer Skala hoch, zwei Meter pro Sekunde und diesmal fällt sie nicht zurück. Ich bleibe im Kurvenflug, bis der Höhenmesser den Aufstieg bestätigt. Über dem Golfplatz hängen zwei Flugzeuge übereinander beim Thermiktanz, Himmelsballet. Ich gleite hinüber und komme mit 500 Meter im Mittelfeld an. Sofort wieder steigen: 600 Meter, 700, dann 1100 über dem Golfplatz. Antriebslos hat das Flugzeug sich über seine Starthöhe erhoben. Die heutige Basis ist erreicht.

Der Astir: das Beste, was man aus ein paar Töpfen Kunstharz und ein paar Rollen Glasfasern machen kann, Kennzeichen D-4264, gleitet der Schwerkraft folgend in Richtung Linkenheim. Nach meiner Kursberechnung 18 Kilometer und 444 Meter Höhenverlust. Da sitze ich nun in meinem Gehäuse und lausche dem leisen Pfeifen der Luft, die mich trägt. Rechts vom Hardwald, über dem Gebirge, stehen ein paar Cumuluswolken, links in Richtung Linkenheim ein blaues Loch. Wo bleibt die Thermik?

In Höhe Leopoldshafen stupst mich etwas ganz leicht von unten an, so sachte wie der Fisch, den den Köder prüft. Die Nadel des Vario steht auf Null. Klettert auf eins, nun scheint es loszugehen. Ich kurve ein, da fällt die Nadel auf Null zurück und als ich den Kreis vollendet habe, steht sie auf zwei Meter sinken. Beim nächsten Mal dasselbe Ergebnis.

Das Dreieck wird zur beherrschenden Denkfigur. Drei Schenkel, zwei Wendepunkte, Landung am Startplatz, 18, 13, 24 Kilometer.

Blaßgrau liegt Linkenheim vor mir. Noch 540 Meter Höhe, die Häuser wachsen, der Landeplatz Linkenheim wird umflogen. Soll

ich um den Wendepunkt herumslippen um ihn besser aufs Bild zu bekommen? Nein, von dem Landeplatz Linkenheim, an dem auf einem neuen Kurs Richtung Bruchsal geflogen werden muß, schieße ich ein Wendepunktfoto. Mein Astir befindet sich immer noch in thermiklosem, nur von der Schwerkraft geprägtem Flugzustand, der ein Segelflugzeug gnadenlos gen Boden schickt, wenn sich nicht ein Aufwind erbarmt, das Flugzeug wieder in erfreuliche Höhen zu heben.

Es wird einfach weitergeflogen, Richtung Bruchsal, nach meiner Kursberechnung 13 Kilometer und 334 Meter Höhenverlust. Am Baggersee Karlsdorf-Northardt gerate ich in einen sommerlichen Mückenschwarm. Zahlreiche Insekten zerquetscht an den Flügelvorderkanten beeinflussen den Auftrieb. Es wird weiter gekurbelt.

Der betrübt-tiefe Ton aus meinem Vario wechselt zu einem fröhlich-pfeifenden Ton. Aufwind entsteht über Feldern und Wiesen, aber nicht über Wäldern und nicht über Seen. Mal auf, mal ab, es wird gekurbelt. Mein Astir erreicht den Landeplatz Bruchsal in 750 Meter Höhe. Wendepunktfoto und Abflug in Richtung KA-Forchheim. Nach meiner Kursberechnung bis zum Landeplatz 24 Kilometer und 725 Meter Höhenverlust.

Wieder der betrübt-tiefe Ton aus meinem Vario. In 600 Meter über Spöck die rettende Idee: Jede Ortschaft hat ihre eigene Thermik. Ich habe sie gesucht und gefunden. Je steiler ich kreise, desto schneller geht es aufwärts. Über dem Hardtwald eine Cumuluswolke. Ich gleite hinüber. Drei bis fünf Meter Steigen pro Sekunde. Das eben noch kantige Bergland beginnt sich zu glätten, verliert seine Konturen, bleibt in der Tiefe als Landkarte zurück.

Bin ganz oben unter der Wolke, 1400 Meter. Kreise in Nebelschleiern, im faserigen Spinnwebewebe kondensierter Luftfeuchtigkeit. So eine Wolke ist die einsamste Gegend der Welt.

Ich wende mich nach Süd-Westen in Richtung KA-Forchheim und überlege, was ich mit der unglaublichen Höhe von 1400 Metern anfangen soll.

Eine halbe Stunde Geographie.

Jeden Meter Steigen setze ich in Fahrt um, bis zur Grenze der zulässigen Geschwindigkeit, schräg gegen den immer stärker werdenden Wind, der mich von unten anfällt. In starker Turbulenz schlagen die Flügel weit aus. Der antriebslose Vogel spurt wie ein Jet durch den Aufwind. Eine intensive Steigerung des Lebensgefühls.

In 900 Meter Höhe wird der Landeplatz erreicht. Noch ein paar Platzumrundungen, wie mit einem kleinen Jagdflugzeug. Ich ziehe die Bremsklappen und schwebe zur Position. Nach zwei Stunden Überlandflug lande ich, im Hochgefühl des Eingeweithen, und sage: DER PLATZADLER HAT AUSGEDIENT!

#### Anmerkung:

Während meiner fast 8-jährigen Mitgliedschaft im LSV Albgau und nach 20.000 Flugkilometern, darunter mehrere 360 Kilometer Streckenflüge im Umkreis von Karlsruhe, habe ich hiermit die Behördenauflage 50-km-Überlandflug zur Scheinverlängerung erfüllt.

*Hans Weber*

### **8. Altherrenfluglager**

In der Zeit vom 5. bis 9. Juli 1999 führen wir wieder eine Flugwoche für die "Alten Herren" durch. Selbstverständlich besteht auch für die jüngeren Mitglieder die Möglichkeit der Teilnahme, hauptsächlich stehen hier aber nur die Einsitzer zur Verfügung. Eröffnungsbriefing ist am Montagmorgen um 10 Uhr vor unserer Werkstatt. Ab dann geht es höchstwahrscheinlich jeden Morgen um 10 Uhr los. Informationen dazu bei Herbert Frank, tagsüber auf dem Flugplatz, abends Tel. 07243/12501. Eine Teilnehmerliste hängt in der Werkstatt aus.

*Herbert Frank*

### **Kinderfliegen 1999**

Die Termine für die "Kinderfliegen-Tage" sind:

- **30.07.** Stadt Ettlingen, Aufbau um 9 Uhr, Ausweichtermin 06.08. (ca. 50 Kinder)
- **13.08.** Gemeinde Waldbronn, Aufbau 9 Uhr, Ausweichtermin 20.08.
- **16.08.** Gemeinde Rheinstetten, Aufbau 9 Uhr, Ausweichtermin 17.08.
- **18.08.** Stadt Karlsruhe, Aufbau bereits 8 Uhr, Ausweichtermin 19.08.

Teilnehmerlisten hängen in der Werkstatt aus, wir bitten um pünktliches Erscheinen. Voraussetzung für teilnehmende Piloten sind mindestens 5 Starts auf dem zu fliegenden Segelflugzeugmuster innerhalb der letzten 60 Tage. Ansprechpartner für Fragen und Anmeldungen ist Herbert Frank.

### Sommerfluglager 1999

Unser Sommerfluglager findet wie immer in den ersten beiden Ferienwochen statt; es beginnt am Montag, dem 2. August und endet am 14. August mit dem allseits beliebten Lagerabschlußfest. Es wird wieder Freibier geben – und vorausgesetzt, es bringt jeder Teilnehmer einen Salat mit, wird es auch ein großes Salatbuffet geben. Alle Mitglieder mit ihren Angehörigen sind herzlich eingeladen. Anmeldungen zum Sommerfluglager sind möglich beim Aktiventreffen am 16. Juli.

Am 11. August 1999 haben wir die einmalige Gelegenheit, bei uns zuhause eine totale Sonnenfinsternis zu erleben. Wer dieses Ereignis nicht in Ruhe und Entspannung genießen möchte, sondern unbedingt in einem Flieger sitzen muß: bitte daran denken, daß die Sichtflugbedingungen eingehalten werden. Also nur bei ausreichendem Licht fliegen, die wenigen Minuten zwischen Dämmerung und Dunkelheit bleiben die Segelflugzeuge am Boden! Segelflugzeuge haben weder Positionslichter noch ein ACL!

Zur Information oder Erinnerung: Das Sommerfluglager des FSV Karlsruhe findet in den letzten beiden Ferienwochen statt, vom 28.08.-12.09. Auch in diesen beiden Wochen kann (nach Absprache mit der an-

wesenden FSV-Flugbetriebsmannschaft) geflogen werden.

### Vereinsausflug 1999

Der Vereinsausflug ist dieses Jahr am 23. Oktober. Es geht nach Frankreich – wohin genau, wollen wir noch geheimhalten. Wer teilnehmen möchte, melde sich bitte unbedingt rechtzeitig bei Herbert Frank an, damit wir die Größe des Busses disponieren können.

### Unser Verein wird 50 Jahre jung

Große Ereignisse werfen ihren Schatten voraus. Im September 1949 trafen sich zum ersten Mal die damaligen Gründer zum ersten Modellflugwettbewerb. Den Verein selbst gründeten sie dann am 20.04.1950, der Eintrag ins Vereinsregister erfolgte erst im Jahr 1951. Wir bezeichnen diese Zeit als die Gründerjahre. Im nächsten Jahr wollen wir unser 50jähriges Jubiläum mit einem Festakt feiern. Gedacht ist auch an die Herausgabe einer neuen Vereinschronik "70 Jahre Segelflug in Ettlingen – 50 Jahre LSV Albgau". Mitglieder, die hierzu einen Beitrag leisten können (zum Beispiel alte Fotos), mögen sich beim Vorstand oder der Geschäftsstelle melden.

*Herbert Frank*

### Baustundenabrechnung 1998

Bei der Abrechnung für das Jahr 1998 mußten die Baustunden der Jahre 1996 und 1997 erneut aufgearbeitet werden. Auch an unserer Software zur Rechnungsstellung wird gearbeitet. Diese und andere Gründe führten zu einer Verzögerung der Abrechnung für die Baustunden 1998. Wir bitten die Verzögerung zu entschuldigen; die Abrechnungen werden demnächst versandt.

*Joachim Frank*

### Als neue Mitglieder

begrüßen wir

- Heiner Bott, Abt. Motorsegler

- Jochen Wagenblatt, Abt. Motorsegler
- Mario Kraft, Abt. Segelflug
- David Frohnmüller, Abt. Segelflug
- Stephan Zimmermann, Abt. Segelflug

### **Berlin International 1999**

Ein voller Erfolg war die Teilnahme von Mannschaften des LSV Albgau und des LSV Pfinzgau an dem als Qualifikation für die Deutsche Meisterschaft 2000 geltenden Wettbewerb in Lüsse bei Berlin.

In der 18-Meter-Klasse mit 38 Teilnehmern qualifizierten sich Karl-Heinz Dietrich (Pfinzgau) auf Platz 3 und Wilhelm Dirks (Albgau) auf Platz 7, in der offenen Klasse bei 30 Teilnehmern Dieter Frank (Albgau) mit Platz 9 für die DM 2000.

Bei insgesamt 68 Teilnehmern aus Deutschland, Schweden, der Schweiz und Rußland wurden insgesamt 201.000 Kilometer geflogen. Darunter waren mehrere Flüge von 574 km (18-Meter-Klasse) und 610 km (offene Klasse). Dabei wurden durchschnittliche Geschwindigkeiten von 100-130 km/h erzielt. Ein Korridor von 100 km im polnischen Luftraum war extra für diesen Wettbewerb geöffnet worden. Am Rande des Wettbewerbes zeigten sich Bundeskanzler Gerhard Schröder und Ministerpräsident Manfred Stolpe über den Verlauf der 1. Berlin Internationale sehr zufrieden. Carsten Lindemann, der sportliche Leiter des Wettbewerbes, regte im Gespräch mit dem Kanzler die Schaffung für mehr Luftraum für den Luftsport an. Gerhard Schröder sicherte allgemein seine Unterstützung zu, wollte aber vor konkreten Zusagen mit den zuständigen Gremien Rücksprache halten.

*Herbert Frank*

### **Wir gratulieren**

nachträglich unserem langjährigen Mitglied Dr. Klaus Frank zum 60. Geburtstag.

### **„Projekt Morane“**

In der letzten Versammlung haben wir entschieden, für den LSV eine gebrauchte 180 PS-Morane anzuschaffen.

Einige Telefonate sind schon geführt, zwei Maschinen besichtigt. Leider haben wir das passende Flugzeug noch nicht gefunden. Gründe waren bei einer Maschine eine nicht eingetragene Schleppkupplung sowie Ungeheimheiten in einigen Punkten, die uns mißtrauisch gestimmt haben, bei einer anderen der geforderte Preis, der in krassem Mißverhältnis zum Wert der Maschine stand.

Wir klären die Daten jeder zum Verkauf ausgeschriebenen Maschine telefonisch ab; scheint das Angebot für uns interessant, schauen wir sie uns an – wir bleiben am Ball!

### **Beiträge für das nächste DELTA KILO**

sind sehr erwünscht und bitte wie immer direkt an Joachim Frank zu senden:

- per Post: Schubertstr. 21, 76275 Ettlingen
- per Fax: 07243/15983
- per Email: Joachim.Frank@t-online.de

### **Zensur?**

Keine Neuigkeit für aufmerksame Leser, trotzdem von Zeit zu Zeit erwähnenswert: Namentlich gekennzeichnete Beiträge entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion. Wir zensieren nicht, nehmen jedoch gelegentlich angemessene Kürzungen sowie die Berichtigung von Rechtschreibfehlern vor. Verantwortlich für den Inhalt ist immer der jeweilige Verfasser.

*Joachim Frank*