

LSV Albgau e.V. Karl-Friedrich-Str. 22, 76275 Ettlingen

An die Mitglieder
des LSV Albgau e.V.

Einladung

zur 3. Versammlung

am **Freitag den 13. Juni 2003 um 19 Uhr 30**

im Gasthaus „Zum kleinen Griechen“

in Bruchhausen bei Ettlingen

Tagesordnung:

- 1.) Rückblick mit Bildern
- 2.) Neuer Flugplatz – Stand und Zukunft
- 3.) Halle in Ettlingen – Stand und Planung
- 4.) Unser derzeitiger Flugbetrieb
- 5.) 50-Jahr Feier zwischen Ettlingen und Epernay vom 20. – 22.06.2003
- 6.) Altherrenfluglager vom 23. – 27.06.2003 in Forchheim
- 7.) Sommerfluglager 2003
- 8.) Verschiedenes, Anträge
(Anträge müssen vor der Versammlung schriftlich abgegeben werden)

Wir gratulieren unserem Mitglied
Siegfried Kölbel im Mai 2003 zu seinem 60. Geburtstag

und

unserem Ehrenmitglied
Hans-Otto Trappenberg, der im Juni seinen 80. Geburtstag feiert

Unser derzeitiger Segelflugbetrieb lässt zu wünschen übrig. Für alte Segelflieger gibt es ein Sprichwort, **Segelfliegen ist ein Gemeinschaftssport**, hier gilt nach wie vor, „**Einer für alle und alle für Einen**“. Dass dieser eine beruhigt und sicher starten kann, bedarf es gewisser Vorbereitungen und die erste Vorbereitung für einen Flugtag beginnt mit einem gemeinsamen Briefing. Wenn wie wiederholt geschehen die Ersten schon wieder gehen weil sie zu wenige sind und die andern Kameraden erst kommen, wenn die Ersten gegangen sind, kann es keinen gemeinsamen Flugbetrieb geben. Unser Flugbetrieb 2003 auf unserem Segelflugplatz brachte uns mit den anderen Vereinen eine größere Gemeinsamkeit, Dies führt jedoch auch dazu, dass man sich auch aufeinander verlassen kann bzw. muss. Bei zwei Windenstartplätzen muss der für diesen Tag eingeteilte Windenfahrer auch pünktlich sein. Und ohne den eingeteilten Flugleiter können auch die übrigen Vereine nicht fliegen. Deshalb nochmals die Bitte an alle, vor allem an die eingeteilten Verantwortlichen, helft, daß wir für das zweite halbe Jahr zu einem besseren Flugbetriebsablauf kommen.

Zur Pflege unserer Flugzeuge und Geräte zunächst ein Spruch von Peter Supf:

Und wie der Seemann sein Schiff und wie der Reiter sein Pferd sorgfältig pflegt und instandhält, muss das gleiche der Segelflieger auch mit seinem Flugzeug tun.

Er muss es hegen und pflegen, er muss es lieb haben, wie ein lebendiges Wesen.

Daß die alten Herren bei Ihrem Freitagsflugbetrieb zuerst die Schäden des letzten Wochenendes beheben müssen, ist einfach eine Zumutung. Wenn wir auch z. Zt. keine Werkstatt haben, so ist es doch möglich, an einem Mittwochnachmittag oder Abend in oder vor einer Box zu arbeiten. Dort gibt es Licht und auch Werkzeuge und einen Staubsauger, so daß man die Flugzeuge und auch die Fahrzeuge etwas pflegen kann. Wenn einem Piloten ein Schaden vorkommt, so hat er dafür zu sorgen, daß dieser behoben wird oder zumindest den Abteilungsleiter zu informieren. Dasselbe gilt auch für den Windenfahrer, der dafür sorgen muss, daß sein Seil gespleist wird wenn es gerissen ist.

Der Startleiter und die Startleiterordnung ist im Anhang neu gefasst und berichtigt worden. Es ist ein Irrtum wenn jemand meint, wir brauchen keinen internen Startleiter. Auch wenn es wie

z.Zt. üblich einen gemeinsamen externen Startleiter gibt, ist einer unserer anwesenden Mitglieder, auch wenn keine Einteilung vorliegt als interner Startleiter verantwortlich. Der Verantwortliche muss beim Briefing bestimmt werden (ansonsten ist der Anwesende, Dienstäteste und Erfahrendste automatisch verantwortlicher Startleiter). Es muss einen Verantwortlichen geben, der vor allem dafür sorgt, dass eine Startkladde kopiert oder geschrieben wird und die Boxen verschlossen werden. Dass unsere Fahrzeuge ordentlich abgeschlossen und abgestellt sind unterliegt ebenfalls der Verantwortung des Startleiters.

Der Neubau unser Anlage bei der Schweinezucht schreitet zügig voran, in Kürze gibt es Telefon (unsere alte Telefonnummer 0721/518399 wird beibehalten) und auch Licht und die Flugzeughalle wird Ende Juni auch fertig werden. Es gibt jedoch noch sehr viel Arbeit, und die Beteiligung unserer Mitglieder lässt zu wünschen übrig. Vor allem wird Samstags gearbeitet. Noch hat der Vorstand keine Sonderbaustunden beschlossen, aber die Überlegung zu einer Sonderumlage ist da. Wir werden in der Versammlung darüber sprechen. Deshalb nochmals der Aufruf zur Mithilfe, kommt und schaut ins Internet, dort werden bis Freitag immer die Arbeitseinsätze bekannt gemacht. Wer kein Internet hat, kann sich bei der Geschäftsstelle erkundigen wann und wo Leute gebraucht werden.

Unser Motorsegler ist mit Allwetter-Bezügen versehen und voll im Einsatz. Der letzte CVFR-Lehrgang ist nahezu abgeschlossen Ein weiterer CVFR-Lehrgang 2003/2004 ist mit Beginn im Herbst 2003 geplant. Eine Anmeldung per eMail an unsere Geschäftsstelle ist erforderlich um die Planung zu konkretisieren. Näheres dazu auch in der kommenden Mitgliederversammlung in Vorbereitung. Wer also ein Interesse daran hat, der möge sich möglichst bald bei unserem Ausbildungsleiter Alfred Jüngling anmelden.

Eine weitere Super-Dimona ist gemäß unser Mitglieder-Abstimmung geortet und wir werden sie im nächsten Winter bekommen mit einem neuen Motor. Noch ist nicht entschieden was dies für ein Motor sein wird, dazu werden noch Verhandlungen geführt mit den anderen beiden Vereinen, wieweit ein Bedarf zum Schleppen besteht oder nicht.

Unser „Bob“ wird 80

Wenn am 08.06.2003 unser Ehrenmitglied Hans-Otto Trappenberg seinen 80. Geburtstag feiert, so kann er auf ein langes erfolgreiches Fliegerleben zurückblicken. Seit 43 Jahren ist er Mitglied im Luftsportverein Albgau e.V. und schon nach 3 jähriger Mitgliedschaft erkannte der Verein seine Wertigkeit für den Verein, er wurde 2. Vorsitzender. Dieses Amt, gleichzeitig die rechte Hand des damaligen 1. Vorsitzenden Herbert Frank, führte er bis von 1963-1975 aus. Viele Spenden von Industrie und privat hatten wir damals unserem Bob zu verdanken. Im Jahre 1974 würdigte der Verein seine Arbeit mit der Verleihung des Prädikates „ Verdientes Mitglied des LSV-Albgau e.V. und vom BWLV erhielt er im Jahre 1975 die silberne Verbandsehrennadel. Nach einem schweren Unfall und dem Neuaufbau seiner beruflichen Existenz musste er notgedrungen bei der Fliegerei eine Pause einlegen. Unserem Bob haben wir in der damaligen Zeit die Organisation einiger schöner deutsch-französischer Fluglager zu verdanken. So war er auch maßgebend beteiligt am Beginn und Zustandekommen der Partnerschaft mit der Stadt Epernay in der Champagne. Fluglager wie Ailertchen im Hotzenwald oder Niederstetten bleiben allen Beteiligten in bleibender Erinnerung. Doch seine Liebe zur Fliegerei zog ihn doch mehr zum Motorflug, Flüge bis nach Portugal und andere sind für ihn Erlebnisse mit bleibender Erinnerung. So gab er lange Jahre sein Wissen als Motorfluglehrer weiter und auch wenn der Verein ihn brauchte, war er immer für den Verein da. So übernahm er 1994 kurz nach seiner Ernennung zum Ehrenmitglied auch noch mal das Amt des 1. Vorsitzenden für 3. Jahre, in einer Zeit als der Kampf um den Erhalt des Flugplatzes Forchheim und die Zukunft des Vereins voll akut war. 1998 würdigte der BWLV seinen Einsatz für die Fliegerei mit der Verleihung der goldenen Verbandsehrennadel.

Wir wünschen unserem „Bob“ noch viele Jahre Gesundheit und Wohlergehen im Kreise seiner Familie .

Unser Kassenleiter berichtet, die Arbeit im Verein würde mir viel mehr Spass machen, wenn einige Kameraden begreifen würden, daß man eine Leistung, welche man vom Verein erhält, auch bezahlen muss. Nichts ist umsonst und Mahnungen sind für mich lästig und unnötige Zeitverschwendung, die er leider nicht hat. Ein Dank deshalb all denen Mitgliedern, die unserem Werner durch Ihre Abbuchungsermächtigung ihm

seine verantwortungsvolle Arbeit wesentlich erleichtert haben.

So hat sich der Vorstand entschlossen, eine Flugberechtigung nur noch denjenigen Mitgliedern zu erteilen, die bereit sind, ebenfalls durch die Einzugsermächtigung der Kasse oder dem Kassenleiter die Arbeit zu erleichtern. Da erst 4 Wochen nach Erhalt der Rechnung abgebucht wird, hat somit jeder ausreichend Zeit zu prüfen, ob er mit der Rechnung einverstanden ist. Also, jeder mit über 100.-€ Rückstand oder Soll verliert somit seine Flugberechtigung es sei denn, er hat eine Einzugsermächtigung abgegeben.

Zwecksporthalle des LSV-Albgau e.V.

Warum nicht wie im bisherigen Sprachgebrauch – Werkstatt - ?

Das was wir in diesen Räumen durchführen wollen, ist mehr als das, was einer sich vorstellt, wenn er „Werkstatt“ hört. Lärm, Maschinen, Hammer u. ä. sind dabei die Assoziationen.

Das was wir dort machen wollen ist:

Ausbildung zum Segelflieger in seiner umfassenden Bedeutung. Was ich damit meine, werde ich an einem kleinen Erfahrungsbericht zeigen:

Einer meiner „fliegerischen Lehrmeister“ war der mehrmalige Deutsche Meister (und vieler Internationaler Wettbewerbe) Horst Schlüter. Horst hat in den 70er Jahren den Auftrag erhalten, China im Segelflug voran zu bringen. Die Regierung wollte China international auf ein hohes Niveau bringen. Jeder weiß, dass dies bis heute nicht passiert ist. Der Grund liegt in der starken Kasten-bezogenen Struktur der Gesellschaft. Die Piloten (die durchaus fliegerisch sehr gut sind) gehören einer weit höheren Kaste an, als diejenigen, die Flugzeuge aufbauen, warten und präparieren. Zwischen Piloten und Bodenpersonal gab es keinerlei Kontakte. (Getrenntes Essen, Wohnen etc). Die Kenntnis um die Technik, um Rückmeldungen zwischen „Pilot“ und „Techniker“ konnten maximal für einige Stunden auf „Anweisung“ des „Deutschen“ erreicht werden. Was dies aber bewirken kann, und da kann ich getrost aufhören zu erklären, zeigt der „Michael-Schumacher-Effekt“. Es ist bedauerlich, dass dieser Effekt zwar bewundert, aber wenig umgesetzt wird. Haben wir inzwischen auch eine Kastenbildung in unserer Gesellschaft?

Das Ziel also ist:

- Wir wollen Segelfliegen lehren, wie es eigentlich von Anfang an sehr sinnvoll ist, als Ganzheitsmethode „praktisches Fliegen - theoretische Kenntnisse und Methoden - angewandte Technik“ praktiziert wurde. Ein Airbus von heute (gerade in diesen Tagen hören wir, dass Airbus bereits Boeing überflügelt) ist von seinem technischen Aufbau und den verwendeten Materialien, aus der Entwicklung der Segelflugzeuge hervorgegangen. Fast alle Materialien und Techniken wurden vorher im Bereich des Segelfliegens angewendet.
- Techniken und Fertigkeiten weitergeben, - bevor diese Kenntnisse verloren gehen - .

Was hat Ettlingen bzw. die Region davon?

In der Neujahrsansprache des OB Offele wurde festgestellt, das Ettlingen „nur 300“ Geburten in 2002 nachweisen kann. Ettlingen vergeist. Ein Grund, sicherlich nicht der einzige ist: Alle nutzen wir heute die Technik auf einem sehr hohen Niveau, ob durch und mit den Medien, Energie, Auto etc., aber der Realitätsverlust und der Zusammenhang woher dies kommt, wer daran arbeitet, ist soweit verloren gegangen, dass die breite Bevölkerung eine Technikfeindlichkeit entwickelt hat. - Dies hat Konsequenzen: In den 90ern hatten wir im Ettlinger Verein einen großen Stamm junger „Mitt-Zwanziger“. Fast alle dieser Generation haben die Region verlassen. Darunter Axel Lange (www.lange-flugzeugbau.de) und Philipp Steinbach (www.impulse-aircraft.de) – Axel Lange hat in Zweibrücken einen Betrieb gegründet zur Entwicklung und Bau des selbststartenden Elektro-Seglers „Antares“, dessen Erstflug für das Frühjahr 2003 geplant ist, voraussichtlich auf der Flugzeugmesse in Friedrichshafen. Mitgenommen hat er Joachim Lill, der in unserem Verein als Werkstattleiter (in seiner Freizeit) tätig war. Er ist heute dort Produktionsleiter. Philipp Steinbach, als Flugzeugbauer hat er im Betrieb unseres Mitgliedes Dieter Frank gearbeitet und sein „Handwerk“ ausgeübt. Nach Firmengründung zum Bau eines Ultraleichtflugzeuges in Söllingen, ist er vor zwei Jahren nach Halle umgezogen. Mit ausschlaggebend war, dass auf dem Söllinger Flugplatz keine Flugzeuge dieser Kategorie fliegen dürfen – nicht etwa weil dies von Seiten des Verkehrsministeriums nicht möglich ist – nein der Platz hat die Zulassung dafür – sondern weil die Gemeinden, die am Flugplatz in Söllingen beteiligt sind, dies nicht zulassen. Beispiele das Großfliegerei und selbst Segelflug sich nicht

ausschließen ist z.B. Innsbruck - mit weit mehr Linien-Verkehr.

Exkurs:

Fehlinformationen und Manipulationen durch die Schmieder-Lobby zur Begründung und der Logik des Flugplatzes Söllingen hatten hier eine fatale Wirkung. Was war das Interesse?

Wie sollte Herr Morlock und Herr Schmieder die Bürger rund um Söllingen überzeugen, das der Flugplatz keinen Lärm macht, wenn doch die Rheinstettener so geplagt sind.

Die kleinen Rasenmäher, die Krachmacher sind das Übel, war sehr schnell ausgemacht. Dass dies gar nicht stimmte, hat man erst feststellen können, als „nur noch die angeblichen Krachmacher“, die auch heute

nicht in Söllingen fliegen dürfen, noch in Karlsruhe/Forchheim flogen. In den letzten



Antares von Axel Lange

beiden Jahren haben auch viele Rheinstettener uns erklärt, der Flugplatz sei geschlossen, und „Ihr fliegt doch gar nicht mehr dort“. Erstaunlich ist, dass wir mit unserem Gerät gar nicht mehr wahrgenommen werden. Wir vom LSV-Albgau hatten immer schon das leiseste Flugzeug auf dem Platz. Aber das Vorurteil bleibt. Es haben ja honorige Personen gesagt, es sei so.

Personen wie Axel Lange und Philipp Steinbach können es sich nicht leisten auf Überzeugungsänderungen zu warten und zu hoffen. Sie haben als Unternehmer ein Ziel und verfolgen dieses. Nur eben nicht in dieser Region.

Gründung der Sparte Technik

Die Vision ist es, mit der Initiative des Zwecksporthauses einen kleinen Meilenstein zur Akzeptanz und Förderung des technischen Verständnisses, zur greifbaren, erlebten Umsetzung beizutragen. Alle sind noch nicht weg: z.B. kann eines der ersten Projekte in diesem Zwecksporthaus die Entstehung eines voll kunstflug-tauglichen Flugzeuges auf Basis eines Impulse – ULs sein. Nicht kommerziell sondern als Einzelstück. Pläne dazu hat unser Mitglied Klaus Tippl „in der Tasche“ und die Vision im Kopf. Gibt es Jugendliche, die bei der Umsetzung eines solchen Projektes hautnah, von der

Berechnung bis zum Bau und Flug dabei sein wollen?

Die Überlegungen zur Zwecksporthalle und deren Auslegung haben auch eine andere Richtung eingenommen, die, so meinen wir, die Zukunft positiv beeinflussen wird: Eine Gruppe Ettlinger Bürger hat an Oldtimern gearbeitet. Sie mussten aus ihrem Domizil wegen geänderter Nutzung ausziehen und sind jetzt nicht mehr in Ettlingen. Ein Austausch mit den Freunden dieser Oldtimer zeigte mögliche erste gemeinsame Interessen auf: einer der Beteiligten arbeitet an einem Projekt, durch den Einsatz eines Dieselmotors in Kombination mit einem traditionellen Flugzeugmotor den Betrieb eines Motorflugzeuges wirtschaftlicher zu gestalten. Auch hier ist also viel Wissen, Tatkraft, Umsetzungswille von theoretischen Ansätzen bis hin zur Umsetzung und dem Erleben der umgesetzten Wirklichkeit das Ziel. Daneben wird die Weitergabe von Fertigkeiten, Verbesserung der Korrosion etc. und wieder das Erleben der eigenen Arbeit angestrebt.

Wir wollen ganz pragmatisch das Problem Techniknutzung/Technikfeindlichkeit angehen und sowohl Jugendlichen als auch Erwachsenen die Gelegenheit geben, die Problematik unserer Gesellschaft zu durchbrechen. Es ist eine Illusion den satzungsgemäßen Auftrag des Vereins „Förderung des Luftsport“ zu erfüllen, wenn dieser Aspekt in unserer Gesellschaft nicht bewältigt wird.

Um diese Problematik, über die leider fast nicht gesprochen wird, klar aufzuzeigen, sei hier zitiert: „Die Kinder von Cyberspace werden sich der realen Welt um so mehr ausgeliefert fühlen, je mehr und je länger sie ihr im Cyberspace aus dem Weg gehen können. Was der Ingenieurausbilder einklagt, gilt tendenziell für alle Jugendlichen. Zwar leben sie in einer Welt, in der die Menschen nur durch die wachsende Beherrschung wissenschaftlich-technischer Prozesse auf Dauer überleben können. Gleichzeitig werden ihnen eben diese Prozesse immer unheimlicher. Dabei verengen oder verwirren sich ihre Erkenntnisprozesse, so dass ihnen der Zusammenhang entschwindet, in dem das jeweilige Problem steht. Sie flüchten sich aus der ozeanischen Schwebel, in die ein bisher ungelöstes Problem den zunächst versetzt, der es ernsthaft in Angriff nehmen will, indem sie sich an den Computer flüchten. Das Programm stößt sie immer nur auf einen Punkt und nur auf Punkte, an

denen etwas nicht stimmt; die Sorge für den Zusammenhang delegieren sie an das Programm. So lässt sich unbeschwerter arbeiten. Damit beschränkt sich die Arbeit an technisch-wissenschaftlichen Problemen zunehmend auf die algorithmisierte Handhabung bestimmter Prozesse und Denkschemata und die richtige Weise, den Computer zu bedienen. Im Cyberspace der Simulation kann dann jeder, soweit er oder sie das jeweils eingelegte Programm angemessen bedienen kann, schalten und walten wie der Gott des Aristoteles. Alles ereignet sich vor ihren Augen auf dem Bildschirm. Die Risiken und Folgen sind unerheblich und leicht zu beheben, ihre Ursachen rasch ausgetauscht. Aber hinter dem Programm gähnt ein dunkles Unbekanntes. Es hat viel gemein mit der existentiellen Unsicherheit, die Schüler und Studenten nach abgeschlossener Ausbildung befällt.

Dieses Unheimliche meldet sich nur selten, wenn zum Beispiel das Programm oder der Computer verrückt spielt. Aber selbst dann wäre nichts weiter geschehen, als wenn ein Spiel unfreiwillig beendet wurde. Hinter dem Spiel lauert eine Realität, die hart und spürbar zuschlägt, deren Auswirkungen anders sind als die vom Programm vorgeschlagenen Lösungsmöglichkeiten. Diese Realität ist kein Bestandteil des Programms, vermag aber das ganze Leben und die äußere Lebenswelt mit einem Nebel unklarer und bedrohlicher Risikovermutungen zu überziehen. Den gefühlsmäßigen Zwiespalt zwischen Realität und Simulation muss man erfassen, will man den Grund der *weitverbreiteten Technikfeindschaft verstehen*, die eigentlich eine *Dämonisierung der realen Technik und der von ihr begründeten Zivilisation* ist. Sie wird mehr und mehr als vom Menschen nicht mehr beherrschbar empfunden. Dieses Gefühl begann sich geradewegs unter einer Jugend auszubreiten, die immer größere Freiheiten eingeräumt bekam, die sich immer souveräner und scheinbar selbstsicherer benehmen durfte, sich dabei aber einem immer unwägbarer erscheinenden Lebensrisiko ausgesetzt fühlte. Inzwischen hat die unklare, alles umfassende Risikovermutung in der Umweltbewegung einen politischen Ausdruck gefunden. Sie ist, wie zu allen Zeiten die Angst der Untertanen, das vielseitig verwendbare Herrschaftsinstrument derer, die über die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Vermögen tatsächlich entscheiden.“

Dr. Helmut Böttiger in „Mythos Informationsgesellschaft“ 3/2000

Startleiterordnung 2003

1.) Allgemein Der Hauptstartleiter muss das 18. Lebensjahr vollendet haben, und genügend Erfahrung im Flugbetrieb besitzen. (mindestens 2. Ausbildungsabschnitt der Segelflugausbildung). Er regelt den Flugbetriebsablauf im Sinne der SBO und der Vereinbarung zur Durchführung des Segelflugbetriebes auf dem Segelflugplatz Rheinstetten - Forchheim. (ausgelegt im Startbus in der blauen Info - Mappe) Lässt sich der Startleiter vertreten, so müssen Uhrzeit und Name des Vertreters von diesem in die Startleiterkontrollliste eingetragen werden. Bei externer Startleitung muss zusätzlich die Flugleitung von dem Startleiterwechsel informiert werden.

2.) Aufgaben des Startleiters Der Startleiter bestimmt beim Briefing, was für Flugzeuge zum Einsatz kommen. Er überwacht, mit dem Fahrer des Startbusses, daß alles zum Flugbetrieb erforderliche Zubehör eingeladen wird. Siehe auch Checkliste im Startbus und in blauer Info – Mappe

3.) Startaufbau Der Startbus fährt die ASK 21 direkt zum Startplatz. Die Doppelsitzer werden direkt am Start aufgebaut. Das Telefon ist sofort anzuschließen. Zuerst wird die ASK 21 aufgebaut, der Rückholer fährt sofort zur Winde und holt die Seile zur Seilkontrolle nach Absprache mit dem Startleiter (bei Mehrwindenbetrieb) Die Einsitzer werden in den dafür vorgeschriebenen Montageräumen aufgebaut. Die Boxentore sind grundsätzlich zu schliessen,

4.) Vorkontrolle, zu kontrollieren ist

- A) die Gültigkeit der Luftfahrerscheine, Liste in der Info – Mappe,
- B) Flugberechtigungsausweis (BWLV-Ausweis)
- C) Flugzeuge sind nach dem Aufbau von einem erfahrenen Piloten und vom 1. Piloten zu kontrollieren. Hierfür ist ein Eintrag zu machen im Formblatt AHB 12.1.1

5.) Sicherheit Laut SBO sind der Fluglehrer, der Windenfahrer und der Startleiter gemeinsam sind für die sichere Abwicklung des Flugbetriebes verantwortlich, weiterhin ist jeder anwesende Pilot mitverantwortlich für einen reibungslosen Ablauf des Segelflugbetriebes. Der Windenfahrer ist

grundsätzlich für die Einweisung des Seilrückholer - Fahrers verantwortlich

6.) Startvorbereitungen Die Seile sind immer in Richtung der windseitig liegenden Tragfläche auszuziehen, das windseitige Seil ist auszuhängen, das leeseitig liegende Seil ist zum Flugzeug herüberzuziehen, die Sollbruchstelle muss auf Richtigkeit kontrolliert werden, danach kann das Seil eingehängt werden. Wenn zwei Winden aufgestellt sind, muss sich der Startleiter mit dem anderen Start absprechen, damit die Seile jeweils gleichsinnig ausgezogen werden

7.) Startvorbereitungen Zwei Flugzeuge sind hintereinander fertig zu machen, die Piloten sind rechtzeitig startbereit am Flugzeug. Piloten müssen die 90 Tage Regelung einhalten, d. h. wer 90 Tage nicht geflogen ist, darf nur mit Fluglehrer, Einweiser oder allein die ersten 3 Starts machen. Es darf nur mit Mütze geflogen werden.

8.) Landeanweisung Es ist innerhalb der Platzrunden, oder ab der Position die Frequenz 127,5 zu schalten. Piloten ohne Schein müssen außerhalb der Platzrunde bzw. bei Thermikflügen auf Frequenz 123.5 auf Hörbereitschaft bleiben. Da nur noch eine gemeinsame Landebahn für Segelflugzeuge und Motorflugzeuge zur Verfügung steht, sollten die Piloten nach dem Aufsetzen aus der Landebahn herausrollen. Flugzeuge in der Landebahn sind von der Bodenmannschaft schnellstens herauszuholen.

9.) Flugbetriebsende Wer früher den Flugbetrieb verlassen will muss sich beim Startleiter abmelden. Eventuell muss ein Flugzeug abgeschlagen und hangariert werden. Der Startleiter veranlässt die Durchsage der eigenen Windenstarts (ohne F-Schlepp) an den Windenfahrer.

10.) Aufräumen Die Fahrer der Fahrzeuge sind jeweils für das richtige Aufräumen, Abstellen und Abschließen der Fahrzeuge verantwortlich. Der jeweilige letzte Pilot schreibt das Bordbuch und der Startleiter kopiert die gemeinsame Startkladde, er kontrolliert außerdem, daß alle Geräte, Fahrzeuge Flugzeuge usw. richtig aufgeräumt und die Boxen und Container richtig verschlossen sind.

Der Abteilungsleiter

Der Vorstand

