

LSV Albgau e.V. Karl-Friedrichstr. 22 76275 Ettlingen

Mitglieder Delta Kilo für

Einladung zur 1. Versammlung mit Sicherheitsbelehrung
am Freitag den 21. 01.2005 um 19:30 Uhr
im Gasthaus
zum kleinen Griechen in Bruchhausen

Tagesordnung:

- TOP 1) Begrüßung durch den 1.Vorsitzenden mit Vorschau ins neue Jahr
Die neue Werkstatt und der Umbau der Boxenhallen
- TOP 2) a) Der Flugbetrieb auf dem neuen Flugplatz-„ Safety First“
b) Der Motorsegler, die Dimona, Vortrag von Manfred Röhrich
c) Unsere Katana, Die ersten 100 Tage und die Vorschau, Vortrag von ELEG
- TOP 3) Der Segelflugbetrieb auf dem neuen Platz, Vortrag eines Segelflugehrers
- TOP 4) Änderung unserer Geschäftsordnung, fliegen ohne Kasko
- TOP 5) Die Urlaubsplanung
- TOP 6) Anträge verschiedenes

Wir gratulieren nachträglich im Dezember

**unserem ältesten Mitglied Eugen Schneider zum 91. Geburtstag
unserem 1. Vorsitzenden Jürgen Skucek zum 60. Geburtstag
und unserem Mitglied Wolfgang Habedank zum 55. Geburtstag**

Allen Mitgliedern, Freunden und Gönnern des Luftsportvereins Albgau e.V. wünschen wir ein erfolgreiches Jahr



Terminplan für 2005

Datum	Zeit	Veranstaltung und Ort
21.01.05	19:30	1.Versamml. mit Sicherheitsbelehrung. im kleinen Griechen
18.02.05	19:30	Aktiventreffen der Motorflieger im kleinen Griechen
11.02.05-13.02.05		Jugendtreff in Baerenthal, wer geht mit ?
01.03.05-30.09.05		Dezentraler Wettbewerb der Segelflieger
05.03.2005	10:00	Bezirkstagung des BWLV in
19.03.05	11:00	offiz. Flugbetriebsbeginn des LSV in Forchheim
25.03.05-03.04.05	10:00	Osterfluglager mit Schnupperkurs für Anfänger
01.04.05	19:30	Hauptversammlung mit Vorstandswahl. im kleinen Griechen
02.04.05-16.04.05		Überholung der Dimona mit Abnahme
22.04.05	19:30	Aktiventreffen der Segelflieger
13.05.05		3.Versammlung im kleinen Griechen
14.05.05-25.05.05		Pfingstfluglager der Segelflieger
25.05.05-10.06.05		Elite 2005 Militärische Übung in Süddeutschland
06.06.05-11.06.05		14.Altherrenfluglager in Rheinstetten
15.07.05	19:30	Aktiventreff aller aktiven Segel-u. Motorflieger i. kl-Griech.
27.06.05-08.07.05		Clen Hunter 2005 militärische Übung im ges. Bundesgebiet
08.07.04		„Tour de France“ von Rastatt über die B3 zur neuen Messe
22.07.05-23.07.05	10:00	Projekttag für die Realschule Ettlingen
29.07.05	09:00	Kinderfliegen für die Stadt Ettlingen
01.08.05-20.08.05	10:00	Flugwochen des LSV u. FSV. in Rheinstetten
13.08.05-27.08.05		Segelfluglager in Stendal
12.08.05	09:00	Kinderfliegen für die Gemeinde Waldbronn
16.08.05	09:00	Kinderfliegen für die Stadt Rheinstetten
18.08.05	08:00	Kinderfliegen für die Stadt Karlsruhe
19.08.05	08:00	Reservetag für ev. ausgefallenes Kinderfliegen
27.08.05-10.09.05		Zwei Wochen Alpenflugurlaub in GAP
09.09.05	09:00	Kinderfliegen für die Gemeinde Marxzell
16.9.05	19:30	4.Versammlung im kleinen Griechen
23.09.05-25.09.05	10:00	2.Flugplatzfest in Rheinstetten
22.10.05	08:00	Ausflug des Vereins nach Irgendwohin
.11.05	20:00	Abschlussveranstaltung der Region Rhein-Neckar-Enz
02.11.05-04.11.05	11:00	Herbstfluglager des FSV in Rheinstetten
13.11.05	10:00	BWLV-Hauptversammlung in Böblingen
11.11.05	19:30	Aktiventreff der Motorflieger im kleinen Griechen
09.12.05	14:00	Der Nikolaus kommt zu unserem Nachwuchs

Drei Jahre Bitterwasser.

Ein Bericht von Dieter Frank

Nach 2002 und 2003 war ich nun im Jahre 2004 zum dritten Male mit dabei im Segelflugparadies Bitterwasser. Im Jahre 2002 war eine ASH 25 von Renato Mussio beschädigt in Bitterwasser angekommen. Durch den Bruch einer Halterung war das Querruder eingedrückt worden. Um dem Kunden das Fliegen mit seinem eigenem Flugzeug doch noch zu ermöglichen wurde schnell überlegt was getan werden könnte.

So erreichte mich Montag Morgen gegen 0830 Uhr ein Anruf von Lydia Casper vom Deutschen Büro der Bitterwasser Lodge und ich erfuhr dass mein Flieger am nächsten Donnerstag 2245 ab Frankfurt Richtung Windhoek fliegt. Einige Insider wissen von meiner Begeisterung in einen Airliner einzusteigen. In diesem Falle blieb aber glücklicherweise nicht viel Zeit darüber nachzudenken.

Wieder erwarten hatte die Kiste Windhoek ohne Probleme gefunden. Allerdings war das Aussteigen mit einigen Problemen behaftet. Da gerade der Präsident von Vietnam in Namibia zu Besuch war und für dessen Flugzeug zwei der vorhandenen drei Treppen zum Einsteigen benötigt wurden, die dritte war gerade kaputt, mussten wir halt mehr als eine Stunde im Flugzeug verharren. Aber dies sind ja nur kleinere Probleme.

Nachdem man anscheinend mit meinen „Reparaturkünsten in der Wüste“ zufrieden war kam es dass ich auch in den folgenden Jahren 2003 und 2004 zur ersten Bitterwasser Crew des Jahres gehörte. Es wurde uns nie langweilig. Die Container mussten ausgeladen und die Flugzeuge montiert werden.

An den Flugzeugen gab es immer was zu reparieren, instand zu setzen oder einfach nur einer regelmäßigen Wartung zu unterziehen.

Im Laufe der ersten drei Jahre haben wir die vorhandenen Flugzeuge wieder in einen guten technischen Zustand versetzt. Eugen Kaiser reparierte alles was wie ein Motor aussah, ich selbst kümmerte mich mehr um die Zellen. Tolle Helfer fanden wir in den einheimischen Helfern Abraham und Jeremias. Ich habe selten so interessierte junge Leute gefunden wie diese Beiden. Alle Arbeiten wurden sofort zu unserer aller Zufriedenheit erledigt. Neben der Arbeit wurde natürlich auch geflogen.

Über den Weiten der Kalahari

Wer zum ersten Male in die Weite Namibias hineinfliegt ist sicherlich froh, falls er dies im Doppelsitzer tun kann. Ich hatte das Glück dies im ersten Jahr 2002 zusammen mit Volkmar Gleich und dessen ASH 25M tun zu dürfen. In Volkmar fand ich einen exzellenten Kenner des Landes. Volkmar entgegen war manchmal froh wenn ich ihn etwas beim Vorfliegen beschleunigte. So hatte jeder seine Vorteile.

Dass auch in Namibia nicht immer nur exzellentes Flugwetter ist erlebten wir zu Anfang der Saison 2003 und ebenfalls zu Beginn der Saison 2004. Besonders Anfang November 2004 war es auch für Namibische Verhältnisse nass. Das Land erfreute sich des Regens, die Kalahari ist zum Teil grün, alles blüht und die Flieger mussten halt auf besseres Wetter warten. Da ich ja auch zum Arbeiten und helfen gekommen war, war dies kein Problem. Wir erledigten alle Arbeiten und diverse Probleme und flogen an den hierfür geeigneten Tagen. In diesem Jahre war mein Vereinskamerad vom Aeroclub Landau, Dieter Buchfelder mitgekommen und ich hatte wenigstens immer einen Mitflieger. Dieter Buchfelder hatte bis dato nur wenig Erfahrung im Überlandfliegen. Dies dürfte sich jetzt aber geändert haben.

So konnten wir bei einem der ersten Flüge ein Jo Jo über 480 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 155 km/h fliegen. Eine Konvergenzlinie, welche des öfteren bei Westwinden entlang des Gebirges zu finden ist, verhalf uns zu einem stundenlangen Fluge ohne Kreis mit Geschwindigkeiten zwischen 150 und 250 km/h. Eingelagerte Gewitter und Schneeschauer machten die ganze Sache noch etwas interessanter. Mehrere Flüge bis über 800 km folgten. Am 8.11.2004 flogen unsere Fliegerfreunde Alain und Andre mit der „UF“ den ersten Tausender des Jahres.

Der 10.11.04 sah wiederum viel versprechend aus. Da uns von Zuhause signalisiert worden war, wir bräuchten ohne 1000 km Flug erst gar nicht mehr nach Hause kommen machten wir wenigstens einen Versuch. Wie die UF Crew meldeten wir Bitterwasser-Gobabis-Wandervogel-Helmeringhausen-Bitterwasser an. Gesamtstrecke 1006 km. Eigentlich ein Dreieck mit Start auf dem Schenkel.

Die UF Crew war mal wieder vorher in der Luft. Ich musste ja vor dem Start noch Teile deren Flugzeuges

reparieren. Da der Thermikbeginn aber eher zögerlich war hatten wir diese nach ca. 30 km eingeholt. Bedingt durch Funkprobleme mit der UF war ein Zusammenfliegen nicht möglich. Die wenigen Kontakte die wir hatten ergaben jedoch oft fast den gleichen Standort. Gesehen haben wir die Jungs aber nach der ersten Begegnung nach 30 km nicht mehr.

Nach der ersten Stunde nach dem Abflug hatten wir gerade mal 100 km geschafft. Bis Gobabis waren es mehr als 160 km. In Gobabis angekommen stand wieder die Aufreihung weiter nach Norden. Also warum nicht einige km zusätzlich. Wer weiß zu was dies noch gut sein könnte. Die Strecke Gobabis – Wandervogel war teilweise super, teilweise durchwachsen. Die Basishöhe bei 4800 m, Steigwerte bis 6m/sec. Ab Aminius Pan waren die Wolken etwas dünner. Es wurde schwer, gute Aufwinde zu finden. Bei Wandervogel, dies liegt an der Grenze zu Botswana, war es etwas ausgebreitet. Weiter im Süden war es blau. Der Grenze der Wolken, welche von Ost nach West direkt Richtung Helmeringhausen verlief, folgten wir. Basis bei ca. 5000 m, Steigwerte bis 6,5m/sec., 2 bis 3/8 Cu. Distanz auf Helmeringhausen noch ca. 300 km. Nach meinem Zander war die Schnittgeschwindigkeit mittlerweile bei mehr als 130 km/h. Dies konnte sich so sehen lassen.

Da Helmeringhausen unter Schauern lag wendeten wir ca. 30 km westlich des Buckerus, einem Einzelstehenden, nicht mehr tätigen Vulkan. Für die ca. 200 km zurück nach Bitterwasser blieben noch ca. 2 Stunden Tageslicht. Um die 1000 km Marke zu überfliegen mussten wir jedoch an Bitterwasser vorbei noch ca. 50 km Richtung Rehobot fliegen. Reststrecke also ca. 300 km in den verbleibenden zwei Stunden. Zurück bei Bitterwasser sah mir das Wettergeschehen etwas unheimlich aus. Im Westen hatte die Thermik bereits ihren Betrieb eingestellt. Von Norden und Osten zogen teils kräftige Gewitter und Schauer mit Sandwalzen heran.. Entlang diesen Gewittern fanden wir dann jedoch noch gute Steigwerte. Bei km 55 auf Bitterwasser wendeten wir bei einer Sicherheit auf Bitterwasser von ca. 1200 m.

Beim Rückflug entlang den Gewittern und Sandwalzen erlebten wir eine Böigkeit die ich in all meinen Flügen bisher nie erlebt hatte. Auch nicht in Rotoren im Gebirge. Alles musste fest verstaubt werden. Trotz festzurren der Gurte musste ich mich ab und zu am Knüppel festhalten. Das Vario stand mal oben am Anschlag und Sekunden später wieder unten.

Letztendlich wurde auch diese Hürde überwunden und wir setzten nach 7 Stunden und 40 Minuten Flugzeit wieder in Bitterwasser auf. Der Zander war bei überfliegen des Platzes auf 1000 km gesprungen. Eugen, der schon über Funk vorgewarnt worden war, machte sich sofort an die Auswertung. Diese ergab 1029 km OLC Strecke mit einem Schnitt von knapp 137 km/h.

Fazit dieses Fluges. Probleme gab es eigentlich nie. Aufreihungen waren eher Mangelware. Steigwerte zwischen 3 und 6 m/sec. Manchmal war es nicht einfach, sofort unter den Wolken das gute Steigen zu finden. Viele Wolken wollten auch nicht mit mehr als 3 m/sec ziehen. So waren die Gleitstrecken teilweise sehr groß. Der Zander hatte bei überfliegen des Platzes 1000 km gezeigt. Zuzüglich der 30 km welche wir hinter Gobabis geflogen waren, waren dies nach meiner Rechnung gesamt 1030 km. Diese 30 km durfte der Rechner nicht mit zählen da als Wendepunkt Gobabis eingegeben worden war. Mein Copilot hat sich mehr mit Fotografieren beschäftigt. Auf die Bilder darf man gespannt sein.

Dieter Frank

Und hier einige Erinnerungen an vergangene Zeiten

50 Jahre Flugbetrieb in Karlsruhe –Forchheim sind zu Ende

Es war am 18.Mai 1954, als sich in der Hardtwaldklause die Vertreter der Luftsportvereine von Bruchsal bis Rastatt trafen um unter Federführung des 1. Vorsitzenden vom Flugsportverein Karlsruhe e.V. Erwin Keuerleber über die Mitbenutzung des Segelflugplatzes Forchheim zu verhandeln. Vertreter vom Luftsportverein Albgau war damals unser Fluglehrer Hans Alletsee. Wir flogen bis zu diesem Zeitpunkt noch in Bruchsal. Die damalige Jahrespacht mit der Stadt Karlsruhe betrug 2.620,-DM, diese teilten sich auf in 2.000,-DM für Karlsruhe und je 310,- DM für Ettlingen und die Aka-flieg.

Man wurde sich einig und am 29.August 1954 erfolgten mit der Teilnahme an den Karlsruher Flugwochen die ersten Starts in Forchheim. Man stritt sich über DM 50.- Platzmiete, aber im Winter wurde verhandelt und ab 1955 wurde regelmäßiger Flugbetrieb im Rahmen einer inzwischen gegründeten Interessengemeinschaft durchgeführt. Wir hatten damals ein überwältigendes Arbeitsprogramm, so bauten wir in Ettlingen zur selben Zeit an einem eigenen Flugplatz. Zur

gleichen Zeit erfolgte die Inbetriebnahme und Zulassung des Hangfluggeländes „Tannschach“ in Mosbronn und am 19.09.54 führten wir den ersten Flugtag auf dem inzwischen ebenfalls fertiggestellten Segelfluggelände in Ettlingen durch. Über Winter erfolgte dann der Bau der Flugzeughalle in Forchheim. Für die Übergangszeit hatten wir unsere Flugzeuge in der Schweinezucht abgestellt. Wir hatten also vor genau 50 Jahren den selben Zustand wie auch heute, wir bauten uns einen Flugplatz und mussten unsere Flugzeuge hin und her transportieren, nur damals in umgekehrter Richtung. Hoffen wir, daß auch der neue Platz mindestens ebenso lange verfügbar ist. Nachdem wir noch den ganzen Sommer diesen alten Platz benutzen konnten, erfolgte im Oktober 2004 das Ende, der Platz wurde entgeltlich aufgegeben.

Herbert Frank

Es geschah vor 40 Jahren, der Verein hatte sich einen Traum erfüllt, eine neue Ka6 CR war im Frühjahr getauft auf den Name „Sagitta“ und der Verein hatte im August ein sehr schönes Segelfluglager in Hütten im Hotzenwald. Herbert Frank erflog sich mit 300 km Zielrückkehr seinen 1. Diamant mit diesem Flugzeug und auch unser Bob Trappenberg machte zumindest den Versuch, es langte leider nicht ganz. Theo Augenstein flog mit der zweiten Ka 6 von Forchheim nach Hütten und am nächsten Tag wieder zurück. Wir hatten alle insgesamt schöne Flüge. Am letzten Tag holte unser Dr. Theo Edelmaier die Ka 6 CR ab in Hütten ab und fuhr mit Ihr nach Samedan. Wir sahen die beiden nie wieder. Ein tödl. Absturz am Müsella war das Ende von unserem Theo und unserer schönen Ka 6

Herbert Frank

30 Jahre Delta Kilo, so lange ist es her, seit im Februar 1974 das erste Delta Kilo erschien. Im Verein hatte sich eine Motorseglergruppe gebildet, die eine gewisse Eigenständigkeit anstrebte. Der Anlass war, der LSV hatte sich seinen 3. Motorsegler gekauft, nach dem gebrauchten A - Falken 1970

„D-KALA“ und dem gebrauchten B-Falken 1971 „D-KARO“ nun 1974 der erste Tandem Falke, eine neue SF 28, die D-KMGC. (Die GC wurde nach Landau verkauft und ging im letzten Jahr auf Grund mangelnder Flugerfahrung und ungenügender Flugvorbereitung zu Bruch). Man setzte damals auf eine 100 proz. Finanzierung, ohne Baustunden, ohne Werkstatt usw. Die Grundfinanzierung 1970 tätigte die Segelflugkasse. Die Baupläne für eine neue Werkstatt waren fertig, doch nicht alle Mitglieder

wollten mitmachen. Der Verein konzipierte sich neu, man gründete eine Motorseglerabteilung, die Zersplitterung des Vereins drohte. Herbert Frank wurde nach 15 Jahren als 1.Vorsitzender abgewählt und Gertrud Enczmann wurde 1. Vorsitzende. Nachdem die ersten Ausgaben des Delta Kilo nur von der Motorseglerabteilung herausgegeben wurden, einigte man sich ab der 5. Ausgabe, ein Segelflug-Infoblatt anzuhängen. Noch bis zur 25. Ausgabe hieß es „Ein Nachrichtenblatt der Motorseglerabteilung“, erst ab Ausgabe 26 hieß es dann „Ein Nachrichtenblatt des Luftsportverein Albgau“

Herbert Frank

Piloten-Status für das Jahr 2005, bis spätestens zur nächsten Versammlung, muss sich jeder aktive Pilot entschieden haben, was er im neuen Jahr fliegen will. Wer sich nicht meldet, wird denselben Status behalten wie im letzten Jahr, das heißt auch, eine Rückerstattung ist auch lt. Satzung nicht mehr möglich, jeder muss die Pauschale bezahlen, für die er auch im letzten Jahr eingestuft war. Also überlegt Euch was Ihr fliegen wollt, dies ist die letzte Gelegenheit, intern etwas zu ändern.

Ein neues Jahr auf einem neuen Platz steht vor uns und auch das letzte Jahr mit einem großen Arbeitsprogramm. Denn wenn erst die Anhängerboxen umgesetzt sind, werden wir wieder unsere volle Energie dem Fliegen zuwenden können. Doch wir wollen im neuen Jahr zumindest eine Steigerung versuchen, um den Anschluss an frühere Zeiten wieder herzustellen. Dazu gehört, wir wollen wieder beim dezentralen Wettbewerb mitmischen und wir wollen wieder mehr Starts machen um unsere Wirtschaftlichkeit auf eine gesündere Basis zu stellen. Wir bieten zwei Flugzeuge mehr wir bisher (eine Katana und einen Twin-Astir) und diese sollen auch benutzt werden. Wichtig ist, daß unsere Mitglieder wieder mehr fliegen, denn nur so können wir erreichen, daß ein effizienter und auch sicherer Flugbetrieb möglich ist. Um unsere Gebühren nicht erhöhen zu müssen brauchen wir einfach mehr Starts und Flugstunden. Nur wenn wir es erreichen, daß wir pünktlich vor Flugbetriebsbeginn zum Briefing erscheinen, werden wir es fertig bekommen, einen effektvollen eigenen Flugbetrieb mit zumindest mit den anderen Vereinen abwechselnd eigener Winde durchzuführen. Wir sind zwar ein Dienstleistungsbetrieb, aber dieser wird immer noch geführt und aufrecht erhalten von einigen ehrenamtlichen Vorstandsmitgliedern und Fluglehrern, die weit mehr Baustunden aufwenden müssen, als von den allgemeinen Mitgliedern verlangt wird. Deshalb müssen alle Aktiven

mithelfen, daß unser Aufwand so rationell wie möglich gehalten wird. Dazu gehört vor allem auch das richtige Schreiben und vor allem das nachträgliche Kontrollieren der Startkladden, Bordbücher, Tanklisten usw. damit nachträgliche Korrekturen und Änderungen weitgehendst vermieden werden. Wir wollen auch wieder in einem Werkstattabend uns einmal in der Woche treffen um unsere Fluggeräte zu reinigen und zu warten. Hier erbitten wir noch um Vorschläge für einen bestimmten Abend. Daß jeder Aktive eine Abbuchungsermächtigung erteilt ist ab 2005 eine Selbstverständlichkeit.

In diesem Sinne wünscht Euch Euer Schriftführer ein gesundes frohes und fliegerisch erfolgreiches neues Jahr.
Herbert Frank

JAR-FCL Junggebliebene Alte Rentner im Flying Club der Leftys, hinter diesem Kürzel verbergen sich nicht nur unsere neuen Bestimmungen, nein, eine ganze Gruppe altverdienter Mitglieder verbirgt sich dahinter. Schon seit 15 Jahren war unsere Seniorengruppe der Träger des Sommerfluglagers. Nachdem einige Senioren in Rente waren und mehr Zeit hatten, waren sie der Träger und Veranstalter nicht bloß der Kinderflugtage, man traf sich außerdem am Mittwochnachmittag zum Fliegen oder wenn es das Wetter nicht zu lies auch nur zum Kaffee. Zuerst war die Altherrenflugwoche integriert in das Sommerfluglager, doch dann wollte man auch noch eine eigene Woche haben zum Fliegen. Die Leftys des Vereins trafen sich regelmäßiger und mit der Zeit entstand eine Gruppe, die sich nicht bloß zum Kaffeetrinken traf, nein sie flog auch und der Freitagsbetrieb wurde eine feste Einrichtung neben dem Kaffeenachmittag am Mittwoch. Als unser Ober-Lefty Fritz vor 2 Jahren starb, wurde uns bewusst, daß auch wir (vor allem die über 70) zu den Ober-Leftys gehören. Wir übergaben das aktive Kinderfliegen an die Jugend, und die Alten beschränkten sich darauf die Winde zu bedienen und die Seile zu holen. Mit dem Neubau des Flugplatzes war auch für die Leftys ein neues Betätigungsfeld entstanden und so war es nicht verwunderlich, dass der größte Prozentsatz der Baustunden von dieser Gruppe geleistet wurde. Nun, mit Inkrafttreten der Neuen Bestimmungen verloren immer mehr alte Mitglieder Ihren Schein und seit 2004 schlossen sich die beiden Alten-Gruppen von Karlsruhe und Ettlingen zusammen, um mit einem gemeinsamen Mittwochsflugbetrieb zu fliegen und vor allem, um überhaupt noch Piloten zu haben zum gemeinsamen Fliegen. Nun wurde auch unser Vorstand Jürgen 60 und ist damit ebenfalls in den Kreis der Leftys aufgenommen worden. Ein 14. Altherrenfluglager ist in Vorbereitung und zusammen mit den Kameraden

vom FSV freuen wir uns schon heute auf das neue Jahr und auf das Mittwochsfliegen. Wer bis zum heutigen Tage noch nicht dabei war, die Aufnahmegebühr in diesen Club beläuft sich höchstens auf ein Paket Kaffee und auf einen Apfelkuchen, ist also für jeden machbar. HF

Unterricht Winter 2004-2005 Der Unterricht hat bereits begonnen, der Plan hängt im Containergebäude am schwarzen Brett. Der Hauptunterricht wird jedoch erst nach den Weihnachtsferien aufgenommen. Wer also noch ein Interesse hat, kann sich noch melden. Muss dann jedoch die abgehakten Fächer privat nachholen. Auf den 03.02.05 ist ein Infoabend für BZF-Unterricht in Vorbereitung

Herbert Bauer, ein ehemaliges Mitglied ist Tod.
Die Alten im Verein werden sich noch an Herbert erinnern, er kam im Jahre 1955 von der mit uns befreundeten Fliegergruppe Bretten zu uns in den Verein. Eine private Sache veranlasste ihn zum Wechsel. Herbert Frank hatte schon seit frühester Jugend eine private Bindung zu ihm. So war es logisch, dass sich Herbert Bauer 1955 an unseren Verein wandte. Wir waren glücklich, einen Schreiner in den Verein zu bekommen, der zudem noch Werkstattleiter war. Herbert Bauer war uns eine wertvolle Hilfe, er nahm an unserem Vereinsbetrieb teil und flog mit unserem Grunau Baby III. Leider ging es uns wie auch in letzter Zeit schön öfters, ein Angebot von der staatlichen Ingenieurschule in Esslingen als hauptamtlicher Werkstattleiter holte ihn 1958 weg nach Esslingen. Die FTAG Esslingen machte ihn zum Ehrenmitglied, und auch als er in Rente ging, war er weiter als Prüfer tätig. Herbert Bauer machte sich durch seine Hilfsbereitschaft beliebt. Siehe hierzu auch den Artikel im Adler Seite 533. Mit dem überraschenden Tod von Herbert Bauer hat die Fliegerei und auch der BWLV einen Fliegerkameraden verloren, der immer für die Fliegerei da war. Herbert Frank

Mit zwei Motorflugzeugen ins neue Jahr 2005

