

das Neueste von
DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREINS ALBGAU E.V. ETTLINGEN

176. Ausgabe

31. Jahrgang

Ettlingen, den 29.10.05 Seite 1

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

Veranstaltungstermine:

Wellensegelflug anschaulich

am Freitag, dem 25.11.2005 hält um 19:30 Uhr
bei der AKA-Flieg (siehe Seite 6)

Jahresabschlussfeier (55 Jahre LSV-Albgau)
mit ***Spanferkel und Musik*** am 26.11.2005 um
18:00 Uhr (siehe Seite 6)

Einladung
zum
Aktiventreff
am Freitag den 11.11.05 um 19 Uhr 30
im
Gasthaus zum kleinen Griechen

Tagesordnung:

- 1.) Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden
- 2.) Baustundenabrechnung und Winterarbeit
- 3.) Terminplanung für 2006 – Fluglager - Charter
- 4.) Berichte von Flügen:
u.a. ***Fliegen zwischen Himmel und Wasser***
ein Bericht vom Fliegen an und über der Nordsee, Hartmut Eble
und ***Flying Legends Airshow*** Eleg Wajda
- 5.) Verschiedenes

Wir gratulieren

Nachträglich im Oktober Dr. Peter Dencker zum 55. Geburtstag
Rafael Goldschmidt zum 40. Geburtstag
Kalman Körmendi zum 70. Geburtstag

Und im November gratulieren wir

Walter Lange zum 60. Geburtstag
Harry Jörger zum 40. Geburtstag

Liebe Mitglieder,

Ein 5er Jahr geht zu Ende, was unsern Herbert wieder zu einer Erinnerung veranlasst hat:

Rückblick - es geschah vor 30 Jahren –

Das Jahr 1975 ging als ein ereignisreiches in die Vereinsgeschichte ein. Unsere Jugendleiterin Marion Fischer (Eble) wurde die jüngste Motorseglerin im Verein, wir führten mit 20 Teilnehmern einen Kunstfluglehrgang in Porrentruy in der schweizer Jura durch, Fritz Linner hatte dies organisiert. Schon im April wählte man einen neuen Vorstand, Herbert Frank musste nach 15 Jahren Vorstandstätigkeit sein Amt abgeben, im Jahr der Frau wählte man Gertrud Enczmann zur 1. Vorsitzenden. Die ersten Mitglieder versuchten sich in Bruchsal beim Fallschirmspringen und einige Neugierige fuhren zum Mehlskopf um mit Mike Harker die ersten Versuche mit dem Drachenflug zu erproben. Das Sommerfluglager fand dieses Jahr in Winzeln statt. Das größte Ereignis war jedoch,



wir bekamen von Glaser Dirks unseren 1. Kunststoffsegler, eine DG 100 und bei den Sybillatagen taufte unser damaliger Oberbürgermeister Erwin Vetter das Flugzeug auf den Namen „Sybilla“ Unser Ulrich Dietler machte seinen ersten Ballonstart mit einem Gasballon, welcher im Hofe der Schillerschule, wo auch unser Feststand aufgebaut war, startete. Sybille Nägele, die Moderatorin vom Südwest-Funk berichtete über unsere Flugzeugtaufe und dem Ballonstart live im Radio. Die Flugsaison wurde beendet durch ein wunderschönes Buffet bei der Luftwaffengruppe Süd, organisiert von den Kameraden aus Durlach. In diesem Jahr hatten wir so alle Sportarten probiert, Kunstflug, Drachenflug, Fallschirmspringen und Ballonfahren. Und zum Jahresabschluss feierte man das 25 jährige Bestehen des Vereins im Ettlinger Hallenbad-Restaurant. Und zum guten Schluss heiratete am 29.12.75 unser jetziger 1. Vorsitzender Jürgen Skucek die damalige 1. Vorsitzende Gertrud Enczmann, so daß wir am Ende dieses Jahres auch noch zum 30. Hochzeitstag gratulieren dürfen. Für wahr, 1975 war ein ereignisreiches Jahr.

Der Ausflug 2005 war einmal nicht dem Fliegen, sondern der Geschichte und der Kunst gewidmet. So fuhren denn am Samstag den 22. Oktober 31 Mitglieder und 6 Gäste mit der Straßenbahn gegen Maulbronn am Stromberg. Viele Mitglieder kannten die Gegend schon vom Überflug. So erlebten wir denn eine geschichtlich sehr interessante Führung durch die Klosteranlagen des Zisterzienserklosters Maulbronn, das im Jahre 1995 zum Weltkulturerbe der Unesco erklärt wurde. Anschließend ging es in einer fast zweistündigen Wanderung am Aalkistensee vorbei nach Ölbronn, wo in der

Besenwirtschaft „zum Spundloch“ ein reservierter Raum auf uns wartete. Bei gutem und preisgünstigem Vesper und mehreren „Vierteln“ Württemberger verging die Zeit leider viel zu schnell, und so ging es gegen 19 Uhr zur 10 min entfernten Haltestelle, um nach einem schönen Tag wieder nach Hause zu fahren.

Winterarbeit, Der Boxenbau ist praktisch schon genehmigt. In Kürze kann mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Boxen werden südlich des öffentlichen Radweges vor den Schweineställen, wie bisher schon geplant, gebaut. Das Gelände wird in den Flugplatz mit einbezogen, sodass wir dieses auch mit unseren Rückholern befahren dürfen. Außerdem muss um die Tankstelle eine befestigte Oberfläche mit Ölabscheider gebaut werden. Zu diesen Arbeiten können sich die Mitglieder melden. Wer hat Beziehungen zu Baufirmen? Radlader? Bagger Schalmaterial? Wer will mithelfen. In der Versammlung werden wir Projekt-Ansprechpartner bekannt geben.

Wir haben die 5 Sonderbaustunden für LSG auf 2006 verschoben, das vergangene Baustundenjahr (Oktober 04 – Ende September 05) wird deshalb normal abgerechnet, d.h. 40 Std. für die Segelflieger und 12 Std. für die Motorsegler.

Die Überholung der Segelflugzeuge hat bereits begonnen, Ende September kam der Duo in die Werkstatt zu Dieter, die nächsten Flugzeuge werden nach Absprache mit der Fa. Frank u. Waldenberger überholt. Zuständig sind dieselben Gruppenführer wie schon letztes Jahr:

Ka8 b - Herbert Frank, Katana erfolgte bereits am 27.09.05 in Egelsbach durch Hartmut Eble,

Dimona - Manfred Röhrich,

Astir Torsten Klenert, DG 101 Axel Skucek

LS 4 b Dietmar Schlager u. Fallschirme

ASK 21 Klaus Tippl, Duo Diskus Jürgen Skucek

Twin Astir Gustav Waldenberger

Winde Detlev Wittber, Fahrzeuge Dieter Trappenberg

Wichtige Termine:

Änderung des Mitgliederstatus ab 2006, Bis

30.11.2005 können noch Änderungen des derzeitigen Mitgliederstatus vorgenommen werden..

Siehe Satzung.

Rechnungen müssen bis spätestens zum Jahresende abgegeben oder verrechnet werden. – Jahresabschluss muss pünktlich erfolgen

Unsere passiven Mitglieder, sind eine wesentliche Stütze unseres Vereins. Wir möchten es deshalb nicht versäumen, all denen zu danken, die treu und brav ihren Obulus entrichten und damit auch nach den Jahren einer aktiven Mitgliedschaft den Verein weiterhin unterstützen. Und sollte jemand vergessen haben, seinen Beitrag zu entrichten, so hat er jetzt noch Zeit dazu, denn passive Mitglieder wollen wir nicht mahnen, sondern nur höflich daran erinnern.

Unsere fördernden Mitglieder haben keinen festen Beitragssatz, sondern sie zahlen oder unterstützen

unseren Verein nach eigenem Ermessen. Dafür sind sie auch berechtigt, von uns auf Verlangen eine Spendenbescheinigung zu bekommen. Wer also unserem Verein noch helfen will, wir sind für jede Spende dankbar. Dafür gibt es von uns zumindest als Dankeschön ein Delta Kilo, das dieses Jahr im 31. Jahr erscheint und von einigen Mitgliedern ehrenamtlich zusammengestellt wird.

Einer unser Förderer ist unser ehemaliger Fliegerarzt, unser **Dr. Sven Brauns**. Er hat uns in den letzten Tagen eine schöne Karte geschrieben aus seinem Altersdomizil Garmisch Partenkirchen. Er schrieb: „Herzlichen Dank für die treue Übersendung des 175. „Delta Kilos“ Die Nachrichten freuen uns, (meine Frau und mich) immer sehr, obwohl wir inzwischen das 90. Lebensjahr erreicht haben und letztes Jahr mit dem Segelflug „aktiv“ aufgehört haben. Herzlichen Dank, Euer Sven Brauns.

Wir freuen uns, dass unser Doktor samt seiner Frau immer noch gesundheitlich fit ist und wünschen allen beiden **nachträglich zum 90. alles Gute**.

Flug-Rallye über dem Nordschwarzwald

Am Samstag den 24.9. veranstalteten zum ersten Mal der Luftsportverein Albgau (LSV) und der Flugsportverein Karlsruhe (FSV) zusammen eine Rallye. Der FSV stellte sein Clubheim in Söllingen am Baden-Airport zur Verfügung. Eligius Wajda vom LSV plante und führte die Rallye durch. Unterstützt wurde er dabei vom Ausbildungsleiter des LSV, Alfred Jüngling, der die Auswertungen übernahm, und von Reinhard Bühler, der für die Verpflegung der Mannschaften und Gäste sorgte.

Zehn Mannschaften, jeweils mit Pilot und Co-Pilot, stellten sich dem Vergleich, bei dem vier Disziplinen gewertet wurden:

1. Auf vorgeschriebenen Kursen waren nach Bildern Seen, Türme, Burgen und Bauernhöfe zu finden und erschwerend musste deren Lage bis auf eine Meile genau bestimmt werden.
2. Theoretisches Wissen aus den Prüfungsaufgaben zu „Menschliches Leistungsvermögen“ wurde abgefragt.
3. Zur aller Überraschung wurden auch die Fluglotsen mit eingeschaltet. Sie vergaben Noten für den Funkverkehr, den die Piloten bei Ab- und Anflug mit dem Kontroll-Turm am Verkehrsflughafen durchzuführen hatten.
4. Und schließlich noch zum Auflockern – oder für manche auch zum Verkrampfen - zum Schluss eine „fremde“ Disziplin: Luftgewehrschießen.

Nach den ersten zwei Disziplinen lagen zwei Mannschaften – Jürgen und Axel Skucek, Frank Kursawe und Torsten Klenert - genau punktgleich. Nach der dritten Aufgabe ein kleiner Vorsprung von drei Punkten für die Skuceks. Umso spannender war das abschließende Schießen, bei dem Jürgen und Axel sich doch noch weiter absetzen, und somit Platz eins belegen konnten. Frank und Torsten hielten sich mit Abstand auf Platz zwei. Platz drei belegten Jochen Wagenblatt und Werner

Keller, (bisher alles Mannschaften des LSV) die mit zwei kleinen Punkten Abstand die folgenden Mannschaften (2 vom FSV und eine LSV) vom Treppchen abhalten konnten.

Beim Sprechfunk mit dem Tower wurde der Heimvorteil des FSV offensichtlich: hier holten sich die Mannschaft Vogel/Biereth volle Punktzahl, gefolgt von Teleghani/Schnell und punktgleich die am Platz beheimateten LSVler Dr.Täger/Dr. Walter.

Auch in der Theorie taten sich zwei FSVler mit voller Punktezahl aus: Teleghani/Schnell und Bergmann/Dienel. Beim Schießen war mit 5 Punkten Abstand das Team Eble/Miles ganz vorne, Mit Hartmut als dem besten Einzelschützen.

Wie dicht die Teams beieinander lagen zeigt diese Betrachtung der Einzelergebnisse recht deutlich. Und auch insgesamt waren vom 3. bis zum 9. Platz nur 11 Punkte Unterschied.

Bei einer solchen Leistungsdichte entscheidet dann halt auch ein Quäntchen Glück.

Alle Piloten waren über Streckenführung und den schönen Flugtag, bei dem auch das Wetter sich von der besten Seite zeigte, begeistert. Mit Maultaschen und dem entsprechenden Getränk wurden die verlorenen Pfunde beim Wettbewerb schnell wieder ersetzt. Alle waren sich einig: Wir stellen uns wieder dieser interessanten und amüsanten Herausforderung.



Auf dem ersten Platz: Jürgen und Sohn Axel Skucek mit Wettbewerbsleiter Eligius Wajda



Auf Platz 2: Torsten Klenert und Frank Kursawe



Jörg Miles und Hartmut Eble bei den Theorieaufgaben

Die Aktivitäten von *JAR-Contra* und seinen Aktivisten ...und der Protest und das Aufbegehren bringt:

Ersten Erfolg für Segelflieger

Luftfahrtbundesamt muss persönliche Daten löschen

ALTDORF - In ihrem Bestreben, sich gegen die Weitergabe ihrer persönlichen Daten bei Fluguntersuchungen an das Luftfahrtbundesamt (LBA) zu wehren, erzielten die Stöckeisberger Segelflieger, allen voran Bernhard Blasen, der seit Monaten einen regelrechten „Kampf“ mit den Bundesbehörden ausfocht, einen ersten Erfolg.

Er und viele andere betroffene Piloten wehren sich dagegen, dass die Fliegerärzte gezwungen sind, sämtliche Untersuchungsergebnisse der Piloten per Datenübertragung an das LBA zu melden (wir berichteten).

Vor einigen Tagen erhielten Blasen und die Mitglieder der Segelflugabteilung einen Brief des Bundesdatenschutzbeauftragten mit der Bestätigung, dass die Bedenken der sogenannten „JAR-Contra-Aktivisten“ berechtigt sind und das System somit komplett überarbeitet wird. Das LBA wurde aufgefordert, innerhalb von drei Monaten alle Daten, die unberechtigter Weise gespeichert wurden, zu löschen. Auch wurde die Herstellerfirma des Datenübermittlungssystems aufgefordert, die Benutzeroberfläche so umzugestalten, dass eine Übermittlung von Daten, die über die gesetzlichen Anforderungen hinaus gehen, nicht mehr möglich ist. Es sei eine Gesetzesänderung in Vorbereitung, wonach alle Untersuchungsergebnisse künftig beim Fliegerarzt bleiben und keine Mitteilungen mehr ans LBA erfolgen, teilte der Bundesdatenschutzbeauftragte mit. Er bedankt sich in seinem Schreiben für die Eingaben, Hinweise und Erläuterungen von Sachverhalten durch Blasen und die „JAR-Contra-Aktivisten“.



Dazu der passende **Spruch des Monats:**

Bei der Eroberung des Weltraums sind zwei Probleme zu lösen: die Schwerkraft und der Papierkrieg. Mit der Schwerkraft wären wir fertig geworden.

(Wernher Freiherr von Braun, deutsch-amerikanischer Physiker u. Raketenforscher, 1912-1977)

Neuer Dienst der DFS

Die DFS bietet einen neuen Dienst an. Man kann unter: <http://www.dfs.de/dfs/internet/deutsch/index.html> alle Flugzeuge mit genauer Kennung in Frankfurt ab und anfliegen sehen – live – von zu Hause aus am Computer. Das wurde für die Lärmgegner gemacht. Die können jetzt schauen, welches Flugzeug sich gerade über ihrem Hause bewegt, und ob es auch die vorgeschriebene Route einhält. Ob der Dienst auch von Terroristen benutzt wird, darüber schweigt man lieber. Es ist aber schon irre wie transparent alles wird. Ob der Datenschutz in einer solchen Gesellschaft tatsächlich noch weiterhin Bestand haben wird, ist dabei fraglich. Zur Zeit scheint jede machbare Spielerei auch einen zu finden, der es fördert und bezahlt – oder ist es wieder der Steuerzahler? JS

Letzte Meldung aus den **LSG-Aktivitäten:**

Die LSG wird sich für Flugbetrieb unter bestimmten Bedingungen ohne Flugleiter einsetzen. Entsprechende Vorgehensweisen werden z.Zt. vorbereitet.

Der Ausflug nach Duxford

Wir trafen uns an einem Bierstand in der grellen Sonne des Nachmittags. Er drückte meine Hand lange und kraftvoll, nachdem er mit einer Mischung aus Stolz und Schüchternheit eines kleinen Jungen gestanden hat "I shot 18 Me's down". Seine Augen suchten nach Verständnis und Vergebung für das Leid, das er Seinesgleichen, Fliegern wie er es einmal war, angetan hat. Jörg griff nach seinem Fotoapparat und knipste ein paar Photos von dieser Szene. "Alle Fliegerkameraden aus meiner Staffel sind bereits verstorben", fuhr er fort, "jetzt bin ich an der Reihe" und ich dachte mir, die Fliegerei ist zu wertvoll, um als Tötungsmaschinerie missbraucht zu werden. Sie soll die Menschen verbinden und nicht trennen.

Die Airshow in Duxford war voll im Gange. Über unseren Köpfen dröhnten schwere B2 Bomber, eskortiert von Staffeln aus Spitfires und Mustangs. Einzelne Maschinen

flogen wagemutige akrobatische Figuren, die begeisterte Luft bebte. Tausende Zuschaueraugen starrten in den blauen wolkenlosen Himmel, Kameras zeichneten die



Fluglinien der geflogenen Figuren nach. Wir genossen unsere erste Airshow in Duxford.

Das Abenteuer fing an einem freundlichen Samstagmorgen des Monats Juli 2005 an. In Karlsruhe Baden drängten sich drei Maschinen, die *Lima-Delta*, die *Eleg* und die *Juliet-Mike* Flügel am Flügel vor dem GAT. Wegen eines unsicheren Wetters auf der geplanten Flugstrecke, suchten die Piloten, Rafael, Jürgen, Jörg, Holger, Frank und ich nach einem wetterstrategisch geeigneten Flugweg. Die Zeit drängte, das Slot für Duxford war mit einem dreiminütigen Zeitfenster für 12:15 Uhr UTC erteilt worden. Der zur Hilfe herangezogene Wetterfrosch, der im weiten München aus dem Schlaf gerissen wurde, wollte sich nicht festlegen und wiederholte nur, was wir aus dem PC-Met bereits ohnehin schon wussten. Seine Botschaft war, das Wetter auf der Strecke ist schlecht, wird aber mit jeder Stunde besser.

Glücklicherweise hatte der Flughafen Frankfurt-Hahn entgegen seinem Ruf ein gutes Wetter mit lockerer Cumulus-Bewölkung.

Wir entschlossen uns daher den ersten Entscheidungspunkt bei Luxemburg zu legen, da er auf unserem Flugweg nach Brüssel-Charlerois lag, wo wir zwischenlanden und auftanken wollten und von wo wir bei nicht ausreichendem Flugwetter Frankfurt-Hahn leicht erreichen konnten.



Die Propeller wirbelten die Morgenluft auf, formten sie zu einem kräftigen Strahl und zogen unsere Flugzeuge Richtung Startbahn. Bevor wir den Rollhalteort erreicht hatten, hatte uns der Kontroller die Startfreigabe bereits erteilt. Die Räder sprangen vom Boden weg, ein kleiner Cumulus, der sich in unsere Abflugstrecke verirrt hatte, huschte an uns vorbei, im Funk ein kurzes *"Verlassen der Frequenz genehmigt"* und die Reise hatte begonnen. Steigend auf 4500 Fuß nahmen wir den Kurs auf Luxemburg. Der Horizont lief in einem dunkelblauen Streifen aus Unendlichkeit zusammen, der oben in das sommerliche Blau des Himmels und unten in das diesigmilchige Weiß der Grenzschicht wechselte. Unter uns in der hellen Morgensonne glitzerte ein Meer aus dichter Cumulibewölkung, eingebettet in Stratusfelder. Grüne Wiesen, Waldflecken und scheckige Felder in Dunstschwaden eingehüllt schimmerten zwischen dem grellen Weiß ab und zu durch. Wir wählten den Flugweg so, dass wir bei einem Motorschaden immer noch genug Zeit gehabt hätten, dem FIS unsere Position durchzugeben und durch eines der Wolkenlöcher ein sicheres Notlandefeld zu erreichen. Pirmasens und kurz

darauf Zweibrücken tauchten unter uns auf; seitlich schob sich langsam der Flughafen von Saarbrücken an unserer Staffel vorbei. Die Motoren schnurrten vergnüglich, wie satte Katzen in den Sonnenstrahlen eines warmen Herbsttages bei einem Nachmittagschläfchen. Die gute Wartung und die solide Arbeit unserer Flugzeugwarte gab uns die Sicherheit.

Luxemburg kam näher. Wir fragten beim FIS nach dem aktuellen Wetter in Brüssel-Charlerois. Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten.

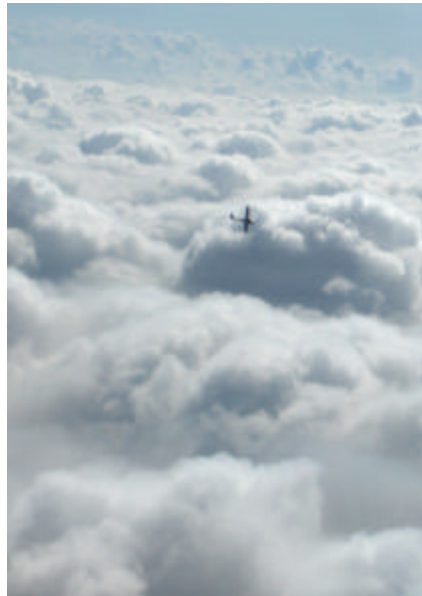


Das Wetter in Brüssel war immer noch schlecht, allerdings mit positiver Tendenz. Dafür wartete in Frankfurt-Hahn auf uns ein wolkenloser Himmel und der Fluglotse versuchte uns mit einer spontan organisierten Flugschau unter Beteiligung mehrerer Touristenbomber, von denen er einige auf dem Radarschirm hatte, dorthin zu locken. Auch in Luxemburg war inzwischen das Wetter besser geworden. Nach einer kurzen Überlegung, Überprüfung des verbleibenden Kraftstoffs und der Gewissheit, nach Luxemburg zurückkehren und dort landen zu können, haben wir auf den positiven Wettertrend in Brüssel gesetzt. Die Flugzeuge flogen jetzt nebeneinander, überholten sich und blieben zurück, stiegen und sanken wie drei Möwen, die auf von leichter Brise gestreicheltem See Erholung suchen. Dreißig Meilen vor Brüssel bekamen wir den Empfang des ATIS Senders, der das aktuelle Flugplatzwetter ausstrahlt. Das Wetter war immer noch schlecht. Der Flugplatz war von der Bodeninversion in Beschlag genommen worden. Die Sicht auf der Landebahn betrug immer noch weniger als 800 Meter. Als ob das noch nicht genug wäre, begann sich die Wolkendecke unter uns zu verdichten. Stratusfelder lagen näher beieinander und wurden größer. Die Hoffnung, in Brüssel landen zu können, um anschließend den Flug nach Duxford fortzusetzen, schwand mit jeder Sekunde. Über dem Kontrollpunkt *"Presles"* wurden wir an Brüssel Tower übergeben. Ein lautes *"hurra"* entsprang meinen Lippen, als uns die nette Stimme einer Controllerin die Freigabe für den Einflug in die Kontrollzone erteilte. Sie lässt uns landen dachte ich mir, das Wetter besserte sich schnell. Wenige Minuten später suchte sich jede Maschine ein eigenes Loch in der dichten Wolkenmasse, das Abtauchen in die milchige Luft der Bodeninversion hatte begonnen.

Jörg führte gekonnt die Katana zwischen drei große Cumuli, die in ihrem Wachstumsdrang die Inversionsluft in sich saugten, wodurch in der dadurch entstandenen Wolkenlücke mit unregelmäßigen, fransigen Konturen klare Luft nach unten strömte und die Bodensicht besser wurde.

Nach wenigen Steilkreisen erreichten wir die Wolkenbasis, die Sicht sank auf ca. 5000 Meter. Frei von Wolken nahmen wir Kurs auf den Flugplatz. Die nette Controllerin auf dem Brüsseler-Tower versorgte uns mit nötigen Freigaben. Die Luft war voller Dunst und kleiner Nebelschwaden.

Die Sicht veränderte sich ständig, allerdings nicht so, dass der Anflug und die Landung problematisch erschienen. Kurz vor dem Aufsetzpunkt



trafen uns starke Sonnenstrahlen. Ein Wolkenloch ist gerade über dem Flugplatz entstanden, der Wettergott hatte uns nicht im Stich gelassen. Die Reifen begrüßten den Asphalt mit einem fröhlichen Quiek, wir rollten zur Tankstelle.

Kurz nach der *Eleg* landeten auch die *Lima-Delta* und die *Juliott-Mike*. Hier hat uns das Glück leider für einen kurzen Augenblick verlassen. Beim Ausrollen brach bei der *Juliott-Mike* die Führung des Bugrads. Es war bloß ein kleines Stück Aluminium mit zwei seitlichen Nuten, aber die Reise der *Juliott-Mike* war zu Ende. Rafael und Jürgen mussten einen Zug nach Hause nehmen, um zwei Tage später das Ersatzteil zu beschaffen und die *Juliott-Mike* nach Hause zu holen.

Geschwächt durch den Verlust der *Juliott-Mike* betankten wir die verbleibenden Flugzeuge und leicht verspätet starteten wir mit dem Ziel Duxford zu der zweiten Etappe unserer Reise.

Das Wetter wurde jetzt besser. Schnell ließen wir die Inversionsgrenze hinter uns, Freigaben für die Flugstrecke waren ebenso schnell erledigt. Wir



brauchten nur den Kurs zu halten und den Flug zu genießen.

Ab der Küste verdichteten sich die Wolken, bis sich die Wolkendecke gänzlich schloß. Der Wind trieb uns mit zusätzlichen 15 Knoten Richtung Ziel. Den beunruhigenden Gedanken, über England breitet sich eine geschlossene Wolkendecke aus, haben wir schnell verworfen. Die Horizontlinie war voller barocker Formen, viele kleine konvexe Linien zeichneten, wenn

auch in weiter Ferne, ein dem Segelflieger wohl bekanntes Bild und bestätigten die letzte Wettervorhersage von Cambridge. Wir mussten nicht umkehren, die Landung in Duxford schien gesichert. Die Sonne stand im Zenit, der Baldachin in der Katana schützte uns wirkungsvoll vor der unangenehmen UV-Strahlung, ohne den Ausblick aus der Kabine einzuschränken und den Eindruck der endlosen Freiheit zu stören. Tief unter uns ein Wolkenmeer, endlos und still, nichts störte diese majestätische Ruhe. Unsichtbar und unwirklich lauerte nur wenige hundert Meter darunter die durch den starken Wind aufgewühlte Nordsee.

EW

- Fortsetzung folgt -

Wellensegelflug anschaulich

am Freitag, dem 25.11.2005 hält um 19:30 Uhr in der Werkstatt der Akademischen Fliegergruppe an der Universität Karlsruhe (TH) e.V. in der Westhochschule, Hertzstr. 16, 76187 Karlsruhe Helmut Rohs einen Vortrag mit dem Titel:

"Praxis und Beispiele verschiedener Flüge im Schwarzwald und in anderen Regionen (Anden, etc.) mit Bildern". Es geht zum einen um die praktische Vorbereitung und Durchführung von Wellensegelflügen im Schwarzwald, zum anderen wird auch über Flüge berichtet, die der Referent in anderen Weltgegenden (unter anderem den Anden) durchgeführt hat. (Nicht nur) die Segelflieger aller umliegender Vereine sind hierzu herzlich eingeladen. Für Getränke ist gesorgt. Um Stühle etc. planen zu können, wird um eine formlose Anmeldung gebeten. Wer sich nicht anmeldet, riskiert einen Stehplatz....

Die Jahresabschlussfeier 2005 findet dieses Jahr zum ersten Mal im großen Aufenthaltsraum der LSG am Segelflugplatz Kutschenweg 40 in Rheinstetten statt.

Samstag, den 26.11.2005 um 18:00 Uhr

Wir feiern nicht nur den Jahresabschluss sondern auch das 55 jährige Bestehen unseres Vereins. Für Essen und Trinken ist gesorgt (gegen eine kleines Entgelt), es gibt Spanferkel, dazu Fassbier und Wein. Unser Mitglied Dietmar Schlager wird für musikalische Unterhaltung sorgen. Leider stehen nur höchstens 60 Plätze zur Verfügung, sodass, um disponieren zu können, eine Anmeldungen zur Teilnahme dringend erforderlich ist. Selbstverständlich sind die Frauen der Mitglieder und auch Gäste herzlich willkommen.

Für die Ferienplanung 2006 bitten wir schon jetzt um Anmeldungen, um unsere Flugzeuge optimal verplanen zu können. In den Oster- und Pfingstferien, sowie an den ersten 3 Sommerferienwochen sind die Flugzeuge für den Verein reserviert. Bis zum Aktiventreff kann also noch jeder seine Wünsche äußern, danach werden wir auch wie in den vergangenen Jahren die Flugzeuge Zeitmitgliedern überlassen.