

das Neueste von  
**DeltaKilo**

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREINS ALBGAU E.V. ETTLINGEN

178. Ausgabe

32. Jahrgang

Ettlingen, den 16.03.06 Seite 1

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

An alle Mitglieder

Termine:

Jugendversammlung: 17.3.2006 19:00 h vor dem  
Aktiventreffen 17.3.2006 19:30 h diesmal  
am Flugplatz, Kutschenweg 40, Rheinstetten

## Einladung

zur

### **Jahreshauptversammlung mit Vorstandswahlen am Freitag den 07.04.2006 um 19 : 30 Im Gasthaus zum kleinen Griechen**

Tagesordnung:

- 1.) Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden, Ehrung verdienter langjähriger Mitglieder
- 2.) Wahl eines Versammlungsleiters und eines Wahlleiters
- 3.) Jahresberichte der Abteilungsleiter, des Ausbildungsleiters, des techn. Leiters u. des Kassenleiters
- 4.) Bericht der Kassenprüfer, Entlastung des Vorstandes
- 6.) Neuwahl des Vorstandes, 1. Vorsitzender, Kassenleiter u. zweier Kassenprüfer  
Bestimmung des erweiterten Vorstandes:  
Schriftführer, der Ausbildungsleiter Segelflug und Motorflug, des Hauptausbildungsleiters, des techn. Leiters, des Segelflug-Betriebsleiters und des Vertreters in der LSG Rheinstetten und Bestätigung des von der Jugendabteilung vorgeschlagenen Jugendleiters
- 7.) Boxenumbau, wer macht mit, Meldungen erwünscht
- 8.) Anmeldungen zum Osterfluglager u. Pfingstfluglager
- 9.) Verschiedenes, Anträge  
(Anträge zu Tagesordnung müssen zu Beginn der Versammlung schriftlich abgegeben werden)

<b>Wir gratulieren im März</b>	<b>Achim Skucek</b>	<b>zum 20. Geburtstag</b>
	<b>Tobias Leppert</b>	<b>zum 30. Geburtstag</b>
	<b>Daniel Günther</b>	<b>zum 30. Geburtstag</b>
	<b>Bernd Frank</b>	<b>zum 50. Geburtstag</b>
	<b>Anton Albert</b>	<b>zum 80. Geburtstag</b>

<b>Wir gratulieren im April</b>	<b>Thomas Tessenow</b>	<b>zum 40. Geburtstag</b>
	<b>Heiner Bott</b>	<b>zum 60. Geburtstag</b>

**Liebe Mitglieder,**

**Unsere Katana D-ELEG** hat das erste Jahr mit schönen Flügen hinter sich gebracht. Eine Nachkalkulation werden wir im nächsten Delta Kilo veröffentlichen. Leider hat die Abrechnung nicht so gut geklappt wie das Fliegen selbst. Damit dies in diesem Jahr besser wird, bitten wir folgende Regeln zu beachten.

- 1.) Abgerechnet wird bei uns nicht nach dem Flugzeiten- oder Flugbetriebszähler sondern nach dem Zähler des Drehzahlmessers. Wenn der selbe Pilot mehrere Flüge hintereinander durchführt, genügt es den Zählerstand nach der letzten Landung zu schreiben. Bei Pilotenwechsel ist der Zähler jedoch bei Übergabe an den nächsten Piloten zu schreiben.
- 2.) Die Startkladden sind möglichst jedes Monatsende bei unserem Wart Hartmut Eble bzw. in der Geschäftsstelle in Forchheim abzugeben. Der Name des Co-Piloten oder des Gastes ist mitzuschreiben, ebenfalls die jeweils getankte Spritmenge
- 3.) Bei Schulflügen ist der Fluglehrer immer der Pilot, es ist deshalb das Kreuz bei der Schulung zu machen, da sonst der Fluglehrer die Rechnung erhält. Wenn die Witterung es wieder zu lässt, ist das Flugzeug jeweils vor dem Garagieren vom letzten Piloten gründlichst zu reinigen und zu putzen. Dazu gehört auch das sorgfältige Reinigen der Plexiglashaube
- 4.) Auf der ersten Seite des Bordbuches steht die Zählerzahl des Drehzahlmessers, nach der die nächste 100 Std.-Kontrolle erforderlich ist. Bitte benachrichtigt jeweils unseren Wart Hartmut Eble.

Wir wünschen allen Piloten auch für dieses Jahr viele schöne und sichere Flüge.

**Unsere Dimona D-KILD** wird dieses Jahr in der zweiten März-Hälfte überholt und abgenommen. Der genaue Plan wird von unserem Abteilungsleiter Manfred Röhrich erstellt. Eine Buchung des Flugzeuges ist somit in der 12. & 13. Woche nicht möglich. Wer sich an den Arbeiten beteiligen möchte, sollte sich mit Manfred in Verbindung setzen.

**Die Aktivenversammlung mit Schwerpunkt: Segelflug** findet dieses Jahr einen Tag vor dem offiziellen Flugbetriebsbeginn im Casino am Segelflugplatz Forchheim statt. Beginn ist am Freitag dem 17.03.06 um 19 Uhr 30.  
Themen:

Sommerurlaub definitive Festlegung des Urlaubsortes. Zur Auswahl stehen Plätze im Erzgebirge in Thüringen und in Frankreich.

Informationen zu den FLARM-Geräten Der Verein hat 5 Geräte bestellt.

Informationen zur Wetterbeurteilung Flugvorbereitung, wie auch neues von unserem Platz (u.a. **neue Platzfrequenz 123,35 kHz**), sollen Euch Saison-fit machen. Frank Kursawe wird Moderator des Abends sein.

Wir erwarten eine vollzählige Beteiligung aller Piloten und auch der Schüler, welche dieses Jahr beabsichtigen zu fliegen bzw. Ihre Flugausbildung fortsetzen wollen. Die Flugberechtigungsausweise (BWLV-Ausweise) werden an diesem Abend ebenfalls verteilt. Wir machen darauf aufmerksam, dass eine Flugberechtigung für dieses Jahr jedoch nur dann besteht, wenn alle rückständigen Forderungen aus der letzten Saison erfüllt sind. Wer noch keine Einzugsermächtigung erteilt hat, sollte zumindest einen Dauerauftrag in entsprechender Höhe des Monatsdurchschnittes aus dem letzten Jahr tätigen. Wir machen nochmals darauf aufmerksam, dass sich alle Piloten an die 90 Tage Regelung halten sollten, d.h. mindestens 3 Flüge unter Aufsicht eines Fluglehrers oder zusammen mit einem erfahrenen Piloten machen sollten.

*Fortsetzung aus DK 176: Kapitel II*

**Der Ausflug nach Duxford**

... 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. Wenn jetzt der Motor versagen würde, hätten wir bis zur Berührung der Wasseroberfläche nur 8 Minuten Zeit. Der Gedanke lebt auf.

- Jörg nimmt sofort einen direkten Kurs auf die Küste hin, um möglichst nah an das Festland zu kommen und somit die Rettungsaktion zu beschleunigen. Ich übernehme den Funk, informiere den Kontroller über unsere Lage und die erwartete Position der Wässerung. Das Festland erreichen wir aus unserer Höhe nicht, aber die Hubschrauber von Manston werden eben diese acht Minuten brauchen um uns zu erreichen und aufzunehmen. Mit ein bißchen Glück können wir in der Nähe eines Schiffes landen. Leider sehen wir den Schiffsverkehr durch die dichte Wolkendecke nicht. Jörg hält die Maschine präzise auf Kurs und achtet darauf, keinen der jetzt unbezahlbaren Gleitzielpunkte zu verschenken. Inzwischen hat der Fluglotse alles Nötige veranlasst und schickt uns mit sanfter Stimme Ruhe und Konzentration ins Cockpit. Die

Wolkendecke kommt langsam näher. Ich erinnere mich, dass in der Wettervorhersage für dieses Gebiet eine Wolkenbasis mit eintausend bis eintausendfünfhundert Fuß angegeben wurde. Wir werden also circa eine Minute in den Wolken fliegen und danach noch zwei Minuten Zeit haben, bis uns der Neptun in sein Besitz nimmt.

Die Wolkendecke kommt uns jetzt gefährlich nah. Da der Wind aus 25 Grad weht, ändert Jörg den Steuerkurs auf 325 Grad um annähernd parallel zur Welle zu fliegen. Ich prüfe inzwischen ob unsere Schwimmwesten und die Sicherheitsgurte richtig angelegt sind und vor allem, ob unser Gepäck hinten verzurrt und das den Gepäckraum und die Kabine trennende Netz richtig eingehängt ist. Außerdem packe ich alle Dokumente in ein Plastikbeutel und samt der Geldbörsen in meinen kleinen Rucksack, den ich mitzuretten hoffe.

Die ersten Wolkenfetzen huschen an uns vorbei, eine kurze Aufhellung blendet unsere Augen wie ein kleiner Blitz und wir tauchen in die Wolkenmasse ein. Es vergehen Sekunden, die wir wie Minuten empfinden. Ich melde die aktuelle Position an den Kontroller. In der Kabine wird es dunkler, wenige Sekunden später bekommen wir Boden- und kurz darauf auch die Längssicht wieder. Ich schaue mich um, leider kann ich keine Schiffe auf unserer Kurslinie ausmachen. Noch die letzte Positionsmeldung; der Kontroller wünscht uns viel Glück, „.... one helicopter is on the way to you“ ruft er noch hastig ins Mikrofon. Der „count down“ hat gerade begonnen.

Jörg korrigiert leicht den Steuerkurs um genau parallel zum Wellengang zu fliegen und reduziert langsam die Fluggeschwindigkeit. Die Wellen scheinen jetzt den Bauch der Katana zu lecken, wir fliegen nur noch wenige Meter über der aufgewühlten Wasseroberfläche und können das Fahrwerk leider nicht einfahren, was bei einer Wasserlandung meistens zum Überschlag führt. Die Geschwindigkeit sinkt auf 55 Knoten. Mit rückartiger Bewegung des Querruders und einem starken Tritt in das rechte Seitenruder streckt Jörg die linke Tragfläche schützend vor unsere Gesichter. Die Sicherheitsgurte bohren sich schmerzhaft in die Schulter, die Windschutzhaube wird weiß, dann dunkelgrün, Wassermassen schießen über das Flugzeug, Sekunden verwandeln sich in die

Ewigkeit. Langsam wird es heller und die Katana eingehüllt in weißen Schaum erhebt sich aus dem Wasser wie die Aphrodite bei ihrer Geburt, stolz und unbesiegbar.

Wir entriegeln die Kabinenhaube und drücken sie weg, eine Welle schwappt ins Cockpit rein. Ich schnappe den kleinen gelben Rucksack und springe auf die Tragfläche. Zwischen dem Grölen des Sees höre ich ein fernes Knattern der Blätter eines Hubschrauberrotors. Die Katana senkt langsam ihren Haupt vor der macht des Reiches, dem sie in kürze untertan wird. Ich springe in das kalte Wasser der Nordsee, Jörg bläst noch seine Rettungsweste auf und folgt mir.

Die Wasseroberfläche um uns, von starken Böen erfasst, runzelt die Stirn mit tausender kleinen Wellen, die den Böen in alle Richtungen zu entkommen versuchen. Ich hebe den Kopf und sehe über uns einen Hubschrauber schweben, aus dem sich ein langes Seil mit Aufnahmevorrichtung für Schiffsbrüchige in unsere Richtung senkt. -

Die Fantasie beruhigt sich, der Motor dachte nicht daran uns einen derartigen Streich zu spielen und schnurrte vergnügt durch die dritte sonnengetränkte Dimension.

Das Festland war jetzt greifbar nah. Auf Vorschlag von Frank, begannen wir den Sinkflug um den Luftraum Alpha von London-Standsted nicht zu verletzen. Die bis vor kurzem geschlossene Wolkendecke ging jetzt in eine Cumulusbewölkung mit einer Basis von 1500 Fuß über. Wir passierten Clackton und wenige Minuten später nahmen Kontakt mit Duxford auf.



*Duxford beim Vorbeiflug*

Unter den Wolken verlief der Flug nicht mehr so ruhig wie darüber. Die Thermik zerrte an den Flügeln, lies das Flugzeug unerwartet steigen oder sinken, das präzise Einhalten von Kurs und Richtung war schwierig. Unter uns zogen langsam kleine Ortschaften umgeben von Waldflächen und endlosen Golfplätzen, die von oben die Hässlichkeit ihrer

künstlichen Landschaft unbeschämt verrieten. Wir näherten uns dem Pflichtmeldepunkt "Haverhill" von London-Standsted, von dem der Anflug auf Duxford beginnt.

Der Kontroller fragte jetzt nach den Slotnummern und gab uns für die Landung frei, was wir mit der Bitte erwiderten, in Fowlmere landen zu dürfen, das in einer Entfernung von circa 3 Meilen südwestlich von Duxford liegt, wo man direkt am Flugzeug zelten kann.



*Camping am Platz neben der Maschine in Fowlmere*

Die auf Fowlmere geänderte Freigabe kam prompt zurück. Inzwischen flogen wir an Duxford vorbei. In wenigen Minuten sollte die Airshow beginnen. Auf dem Vorfeld standen bereits zahlreiche Maschinen mit dröhnenden Motoren in Erwartung auf die offizielle Startfreigabe.

Die Aluminiumdächer der Ausstellungshallen glänzten in der Nachmittagssonne und die bunte Menschenmasse auf den entlang der Landebahn und des Vorfelds verlaufenden Zuschauertribunen drängte sich in Erwartung der beginnenden Airshow. Wir bogen in den Gegenanflug von Fowlmere ab, Jörg konfigurierte die Katana für die Landung, ein kurzes Endteil und schon rollten wir zu unserer Parkposition wo wir die nächste zwei Tage zeltend verbringen sollten.

Das Vorfeld von Fowlmere erwies sich als sehr groß, so dass es genügend Platz sowohl für die circa sechzig angereiste Flugzeuge als auch für die Zelte der Besatzungen da war. Die meisten angereisten Flugzeuge kamen aus Deutschland, darunter sechs Antonows und viele UL's. Auch die *Impulse* vom unseren ehemaligen Mitglied Philipp Steinbach war vertreten. Wir wurden herzlich begrüßt, Frank schoss die ersten Fotos, wir schlugen unsere Zelte auf, bezahlten die Landegebühr und wurden mit einem kleinen Van nach Duxford gebracht, wo die

Show bereits voll im Gange war.

E.W.

*Fortsetzung folgt.*

Mit **Walter Litsch** ging wieder einmal ein alter Adler von uns. "Waldi", wie er von allen genannt wurde, war nicht nur einfach ein alter Flieger, er war eine Institution in unserem Lande. Schon vor 67 Jahren, also mit 14 Jahren begann er seine fliegerische Laufbahn. Nicht nur in der Luft, sondern auch eine Lehre als Metallflugzeugbauer bei der Bad.-Pfälzischen Flugzeugreparaturwerft in Karlsruhe. Als im Jahre 1942 Herbert Frank und Alfred Lohmaier dazu stießen, war Waldi schon im dritten Lehrjahr als Lehrgeselle tätig. Den Krieg erlebte Waldi als Pilot bei den Lastenseglern und nach Kriegsende begann er in Karlsruhe beim Flugsportverein als Werkstattleiter mit dem Bau von 3 Segelflugzeugen vom Typ Mü 13 e. Schon seit den 60er Jahren war er auch bei uns tätig und nahm als Bauprüfer unsere Flugzeuge und die Schleppwinde ab.

In Speyer war er der Mitbegründer des dortigen Vereins und war an dessen Aufbau und Gestaltung maßgebend beteiligt. Bis vor 2 Jahren war er noch Bauprüfer beim Flugsportverein 1910 Karlsruhe. Seinen Fluglehrer übte er bis zuletzt aus und durch seinen unermüdlichen Einsatz erlernten bei ihm über 1000 Flugschüler die Kunst des Fliegens. Waldi war weit über die Grenzen unserer Heimat hinaus bekannt, sein Leben widmete er der Fliegerei voll und ganz, er wird uns fehlen, wir werden unseren Waldi nie vergessen. H.F.



Unter <http://www.models-fotograf.de/AktuelleNews.html> findet Ihr auch einen kleinen Nachruf von dem Speyerer Kollegen Klaus Landry, woher auch das Bild der Formation für „Waldi“ stammt.

Neues von der **Gesetzes-Front**:

Auf der Bezirkstagung wurde von den Badischen Regierungspräsidenten berichtet, dass zur Zeit keine „Verfolgung“ der säumigen ZÜP-Antragsteller erfolgen wird. Man will auf neue/zusätzliche Anweisungen oder vielleicht auch Einstellung dieser

Maßnahme warten. Auch steht die Prozedur für ein zwangsweises Einziehen der Lizenz nicht sicher fest.

Der Zusammenbau von TWENNY dem Demofliegerchen beginnt am Mittwoch dem 15.3. mit der Aktivität der „Alten Herren“. Der Startschuss für die Übergabe an die Politiker ist zur Zeit für den 27.3. an Frau Merkel geplant. Die Spendengelderfließen nach einem anfänglichen kleinen Boom nur sehr spärlich. Es ist Stand 13.3. erst etwa die Hälfte der notwendigen Gelder eingegangen. Auch wenn wir mit dem Bauen schon einen Beitrag zu dieser Aktion leisten, so wäre es doch empfehlenswert, wenn die Aktion zur Reduzierung der Bürokratie in der Fliegerei von jedem mitgetragen werden würde – und wer sich nicht „körperlich“ beteiligt, der kann dies auch finanziell machen.

Konten:

JAR-Contra: C.-D. Zink, Kontonummer 83999019 bei der Volksbank Asperg-Markgröningen, BLZ 60462808, Bic: GENODES1AMT IBAN: DE 52604628080083999019 Verwendungszweck: "Demofliegerchen"

Bei Wunsch einer Spendenquittung (bitte wenigstens 30 Euro und mit vollständiger Adresse) kann jedermann unter dem Stichwort "DEMO-Fliegerchen" auf folgende Konten überweisen:

Baden-Württembergischer LV: Kontonummer 105 483 03 08 bei BW Bank, BLZ 60020030

Luftsportverband Rheinland-Pfalz: Kontonummer 1800201111 bei SPK Rhein-Nahe, BLZ 56050180

Luftsport-Verband Bayern: Kontonummer 770 036, Bankhaus Max Flessa, BLZ 70030111

Mit dieser Aktion ist es gelungen alle Luftfahrt-verbände geschlossen zu einer Idee zu stehen. Ein zentrales finanzielles Engagement wäre sehr lobenswert, aber als Basis sollten wir zeigen, dass wir eine Vision und auch den Willen zu Veränderung haben. **Wir wollen fliegen – aber ohne bzw. mit minimaler Bürokratie.** Dabei zählt jeder einzelne mit seiner Stimme und seinem Protest. Und für unsere Internet-fernen hier ein Bild von Twenny dem Demo-Fliegerchen:



Zu den Bürokratie-Hindernissen konnten wir einige

Politiker unserer Region unterrichten und haben dabei erlebt, dass diese Problem entweder nicht bekannt waren, oder der Umfang und die Auswirkungen nicht bekannt waren.

MdB Axel Fischer und Landtagskandidat Werner Raab besuchten uns am Flugplatz:



*Axel Fischer, Werner Raab, Roland und Jürgen*

Beide Herren konnten sich von den völlig überzogenen Medical-Anforderungen und den sinnlosen und unwirksamen Zuverlässigkeitsüberprüfungen überzeugen, die von den anwesenden „Alten Herren“ von FSV und LSV drastisch dargestellt wurden. Herr Raab verschaffte die Gelegenheit Staatssekretär Köberle eine Resolution zu übergeben.



*Jürgen, Staatssekretär Köberle und Werner Raab.*

Herr Köberle betonte, er würde seine Meinung deutlich äußern, auch wenn diese unpopulär wäre. Zu unseren Argumenten aber hätte er nichts anzumerken. Sie sind alle nachvollziehbar und er will unsere Argumentation bei der anstehenden Überarbeitung der Themen unterstützen. Herr Raab hat außerdem einen Termin beim Regierungspräsidenten Dr. Kühner vereinbart, den Gerd Weinelt, Claus-Dieter Zink, Roland Helfer und Jürgen Skucek wahrnehmen werden. Bei der Bezirkstagung zeigte sich auch Gerd Weinelt optimistischer. Er hat jetzt auch den Eindruck, dass mit Hilfe der in der Breite geführten Diskussion die Entscheidungsgremien offener und gesprächsbereiter reagieren.

Auch die SPD hat die Resolutionen erhalten, Spitzenkandidatin der SPD Baden-Württemberg zur Landtagswahl, Ute Vogt, und die Kandidatin für den Wahlkreis Ettlingen, Dagmar Elsenbusch, aber hier stehen die Reaktionen noch aus.

J.S.

*Dienst-Einteilung 1. Halbjahr 2006*

Tag	Datum	Fluglehrer	Flugleiter	Windenfahrer	Bemerkung
Sa	04.03.2006	Keller	FSV		
So	05.03.2006	Kursawe	Aka	Klenert	
Sa	11.03.2006	Löschinger	FSV	Lesch	
So	12.03.2006	Skucek	FSV		
Sa	18.03.2006	Wajda	Meis	Mellert	
So	19.03.2006	Keller	Kraft	Schlager	
Sa	25.03.2006	Kursawe	Aka		
So	26.03.2006	Löschinger	Aka	Nickschas	
Sa	01.04.2006	Skucek	FSV	Wittber	
So	02.04.2006	Wajda	FSV		
Sa	08.04.2006	Keller	Tippl	Klenert	
So	09.04.2006	Kursawe	Wagenblatt	Lesch	
Fr	14.04.2006	Löschinger	Aka		Karfreitag
Sa	15.04.2006	Skucek	Aka	Mellert	
So	16.04.2006	Wajda	FSV	Schlager	Ostersonntag
Mo	17.04.2006	Keller	FSV		Ostermontag
Di					Schnupperkurs
Mi					
Do					
Fr					
Sa	22.04.2006	Kursawe	Dijakovic	Nickschas	
So	23.04.2006	Löschinger	Villringer	Wittber	
Sa	29.04.2006	Wajda	Aka		
So	30.04.2006	Skucek	Aka	Klenert	
Mo	01.05.2006	Keller	FSV	Lesch	Maifeiertag
Sa	06.05.2006	Kursawe	FSV		
So	07.05.2006	Löschinger	Röhrich	Mellert	
Sa	13.05.2006	Skucek	Meis	Schlager	
So	14.05.2006	Wajda	Aka		
Sa	20.05.2006	Keller	Aka	Nickschas	
So	21.05.2006	Kursawe	FSV	Wittber	
Do	25.05.2006	Löschinger	FSV		Christi Himmelfahrt
Sa	27.05.2006	Skucek	Kraft	Klenert	
So	28.05.2006	Wajda	Tippl	Lesch	
Sa	03.06.2006	Keller	Aka		
So	04.06.2006	Kursawe	Aka	Mellert	
Mo	05.06.2006	Löschinger	FSV	Schlager	Pfingstmontag
Sa	10.06.2006	Skucek	FSV		
So	11.06.2006	Wajda	Wagenblatt	Nickschas	
Do	15.06.2006	Keller	Dijakovic	Wittber	Fronleichnam
Sa	17.06.2006	Wajda	Aka		
So	18.06.2006	Löschinger	Aka	Klenert	
Sa	24.06.2006	Skucek	FSV	Lesch	
So	25.06.2006	Kursawe	FSV		

*Wer verhindert ist, sorgt selbständig für Ersatz.*