

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

An alle Mitglieder

Einladung
Zur
Aktivenversammlung
am Freitag den 15.09.2006 um 19:30 Uhr
im Gasthaus zum kleinen Griechen

Tagesordnung:

- 1.) Begrüßung durch den Vorstand
- 2.) Bericht über das Fliegen im nassen August
- 3.) Termine im September, noch ist es Sommer und es hat noch Thermik
- 4.) Ein Ausflug ist wieder geplant, wer geht mit am 20. Oktober nach ?
noch können Vorschläge gemacht werden
- 5.) Verschiedenes, Anträge

Und wieder wollen wir einigen unserer Mitglieder gratulieren

**zuerst nachträglich im August
und unserem Ehrenmitglied**

**Dieter Würtz zum 65 Geburtstag
Dr. Maier-Gerber zum 83. Geburtstag**

und im September gratulieren wir

**Michael Mayer zum 40 Geburtstag
Frank Kursawe zum 45. Geburtstag**

sowie unseren Ehrenmitgliedern

**Hans Zeithaml zum 80. Geburtstag
Reinhold Kühne zum 85. Geburtstag**

Wir begrüßen als neue Mitglieder im Verein

Nikolaus Sauer vom FSV als Motorflieger-Pilot
 Armin Saitz vom FSV als Motorflugschüler
 Christoph Jahn vom LSV als junger Segelflugschüler
 Markus Imm vom LSV als Motorflugschüler

Wichtige Termine im September 2006

Freitag den 01.09.06; 10 Uhr,
 Kinderfliegen für Marxzell
 Jeden Sonntag- Schnupperkurs für
 Anfänger u. Interessenten
 Samstag den 09.09.06, 10 Uhr Flugtag für
 Fa, Schoemperlen
 Freitag den 15.09.06, Versammlung im
 kleinen Griechen
 Samstag den 16.09.06, 9:00 Uhr, Flugtag
 für Fa. B.i. Team
 Samstag den 23.09.06, Motorflug Herbst-
 Ralley mit FSV u. LSV.
 Samstag den 30.09.06 VHS - Kurs
 Segelflug u. Motorsegelflug

Baustunden im LSV und in der LSG

Wir machen unsere Mitglieder nochmals darauf aufmerksam, daß unsere Baustunden lt. der Satzung des LSV spätestens zum 30. September 06 rückwirkend für das vergangene Jahr bis einschl. ab dem 01. Oktober 2005 abgerechnet werden. Nun bietet sich die letzte Gelegenheit die Baustunden beim Bau unserer Boxenhallen noch zu tätigen, vor allem für diejenigen, die mit Ihrem Soll von 40 Std. Normal plus 5 Std zus. für die LSG im Rückstand sind. Dazu kommen noch für die Motorflieger weitere 12 Std plus den 5 Std. für die LSG, sofern sie nicht schon beim Segelflug geleistet wurden. Ihr könnt Euch bei unserem Bauleiter Franz Lesch erkundigen oder melden, der Arbeitsbeginn ist immer Samstag morgens um 9 :00 Uhr. Natürlich wird auch im Oktober noch gearbeitet, diese Std. zählen jedoch dann schon für das kommende Jahr. Baustunden können selbstverständlich für das nächste Jahr gutgeschrieben werden oder der Wert von

€ 5,- pro mehr geleistete Std. kann auch abgeflogen werden. Nichtgeleistete Std. werden lt. unserer Satzung mit € 7,50 in Rechnung gestellt und spätestens zum Jahresende abgerechnet. Mitglieder, welche Ihre Std. oder Std. aus anderen Tätigkeiten noch nicht aufgeschrieben haben, werden gebeten. dies baldigst nachzuholen.

Für was gibt es Baustunden

Baustunden gibt es für alle Tätigkeiten, die vom Vorstand oder Werkstatteleiter angeordnet sind. Für das Reinigen der Flugzeuge gibt es keine Std., diese Arbeiten sind Pflicht nach Benutzung der Fluggeräte. Keine Baustunden gibt es auch für Tätigkeiten wie Flugleiter, Startleiter, Fluglehrer usw. Jedes aktive Mitglied ist verpflichtet, im Rahmen des Flugbetriebes eingeteilte Dienste durchzuführen. Windenfahrer erhalten Baustunden nur in Ausnahmefällen, wenn dies vom Vorstand angeordnet wird, z.B. bei Flugtagen, sofern nicht selbst geflogen wird. Von den Pflichtbaustunden befreit sind die Vorstandsmitglieder, die Fluglehrer, vom Vorstand benannte verdiente Mitglieder und Ehrenmitglieder.

Die Erfassung der Flugdaten bzw. der Abrechnungsdaten der Katana und der Dimona

übernimmt ab sofort unser Mitglied Karsten Grunow. Wir wollen versuchen zu einer monatlichen Abrechnung zu kommen. Dazu ist es erforderlich, daß alle Startkladden immer schnellstens im Büro bzw. Briefingraum des Vereins abgegeben werden. Wir bitten weiterhin um korrektes und sauberes Schreiben der Startkladden. Vor allem muss bei Pilotenwechsel immer der Drehzahlzähler und der Flugzeitzähler (nur Dimona) geschrieben werden. Eine

Aufteilung der Starts anteilig auf die Piloten ist leider nicht möglich, deshalb müssen die Starts pro Pilot getrennt erfasst werden. Weiterhin bitten wir grundsätzlich, die Startkladden lesbar und vollständig auszufüllen. Nachträgliche Reklamationen sind immer mit sehr viel Aufwand verbunden und sollten deshalb so weit als möglich vermieden werden.

Die Sonnenenergie und der Segelflug

Als vor über 100 Jahren Otto Lilienthal seinen ersten Gleitflug durchführte, wurde zwar der Menschheitstraum, fliegen zu können, Wirklichkeit, aber von den Möglichkeiten, die der heutige Segelflug uns bietet, konnte man damals nur träumen. Endlich ist es gelungen, mit Einsatz von Solarzellen und modernen Werkstoffen ein Segelflugzeug zu bauen, das mit Hilfe der Sonnenenergie starten kann. Der Konstrukteur dieses Solarseglers war Rudi Voit Nitschmann. Er war in den 80er Jahren mit seiner Frau mehrere Jahre Mitglied in unserem Verein. Inzwischen haben die Segelflugzeuge im dynamischen Streckenflug unter Ausnutzung von Wellenaufwinden die 2000 km Grenze bereits weit überschritten.

Die gebräuchlichste Art der Ausnutzung der Sonnenenergie im Segelflug ist jedoch die Thermik. Solange die Sonne scheint, versuchen die Segelflieger diese zu nutzen, und über 10 Stunden Nutzungsdauer herauszuholen ist jederzeit möglich. Die heutigen Höchstleistungen im Segelflug sind natürlich auch der führenden Technik der deutschen Flugzeugbauer zu verdanken, die immer bessere Flugzeuge bauen unter Verwendung von Superwerkstoffen wie

Glas-, Kohle- und Aramidfaser-Verbundwerkstoffen. So wurden inzwischen Segelflugzeuge gebaut mit über 30 Metern Spannweite, aber ohne Sonnenenergie würden alle Flüge in einem mehr oder weniger langen Gleitflug enden. Keine Sportart der Welt kann eine derartige Ausnutzung der Sonnenenergie nachweisen wie der Segelflug.

Was ist eigentlich Thermik?

Thermik entsteht durch die Einstrahlung der Sonne auf die Erdoberfläche. Dabei kommt es zur Erwärmung der Oberfläche und der unteren Luftschichten, und zwar an hellen Stellen schneller als an dunklen. Die erwärmte Luft steigt nach oben, wodurch sich lokale Aufwinde bilden, die für die Segelflieger nutzbar sind. Manchmal genügen schon 15 Minuten, um an bestimmten Stellen der Erde thermische Aufwinde zu erzeugen. Die Segelflieger wissen aus Erfahrung, daß an hellen Stellen die Thermik früher einsetzt als an dunklen Flecken. Man vermeidet deshalb das Überfliegen großer Waldflächen und Seen.

Die sogenannten Schönwetterwolken sind das sichtbare Zeichen dafür, daß ein vielversprechender Segelflugtag in Sicht ist. Es gibt noch ein weiteres wichtiges Zeichen am Himmel, die Vögel. Wenn die großen Raubvögel, in unseren Breitengraden hauptsächlich die Bussarde, Milane, Störche usw., ohne Flügelschlag majestätisch ihre Kreise ziehen, ist Thermik angesagt. Wir haben dieses Fliegen mit Sonnenenergie von den Vögeln gelernt.

Das rechtzeitige Erkennen guter Wetterlagen erfordert umfangreiche Kenntnisse in Wetterkunde und einen guten Draht zum Wetteramt. An guten Tagen sind auch bei uns Flüge über 1000 km möglich. Doch diese bedürfen einer guten Vorbereitung und mit Hilfe der heutigen

Möglichkeiten mit der satellitengestützten Wettervorhersage sind noch weitere Strecken auch bei uns in Europa zu erwarten.

An guten Tagen wurden auch in Baden-Württemberg schon mehrmals Streckenflüge mit 1000 km geflogen. In unseren Regionen stoßen wir mit Streckenflügen bis 1500 Kilometer momentan an unsere Grenzen. Das Umsetzen einer guten Wetterlage in einen Leistungsflug von diesen Ausmaßen erfordert das optimale Ausnutzen der Sonnenenergie.

Die besten Voraussetzungen für einen Streckensegelflug findet man in Australien und Südafrika. Während in unseren Breiten eine Wolkenuntergrenze und damit Flughöhe von 2000 Metern schon eine Seltenheit ist, sind in den südlicheren Ländern Flughöhen bis 5000 Metern oft möglich, denn wo eine stärkere Sonneneinstrahlung besteht, ist auch die Thermik wesentlich stärker. Wenn die Wolken allerdings anfangen, in die Höhe zu schießen und sich zu großen Gewittern zusammenballen, ist es selbst den Segelfliegern zu viel, denn noch ist es nicht gelungen, diese gewaltige Energie, die in einer Gewitterwolke steckt zu bändigen und zu nutzen.

Eine gute Ausnutzung der thermischen Möglichkeiten bietet der Alpensegelflug. Dort, wo die Luft klarer ist und ab ca. 1000 m frei ist von Schadstoffen, kann sich die Thermik besser entwickeln. Zusätzlich speichert das Felsgestein die Wärme und gibt sie gleichmäßig als Thermik ab.

So bietet heute der Alpensegelflug größere Flughöhen und damit bessere Ausgangsbedingungen für den Streckensegelflug, zum anderen bietet der gesamte Alpenraum die Möglichkeit, den

Thermiksegelflug mit dem vor 70 Jahren zuerst bekannten Hangflug zu kombinieren. Im Idealfall kann der Segelflieger dann in eine sogenannte Welle einsteigen und mit dieser Kombination sehr große Strecken zurücklegen. So wurden in den letzten Jahren Flüge von den Hochalpen bis nach Süditalien, Korsika und Marokko mit Unterstützung der Flugsicherung und der Fluglotsen durchgeführt. Hier sind erreichte Flughöhen bis zu 7000 m keine Seltenheit.

Strahlströmungen wie der Mistral im Rhonetal, welcher von den bekannten Segelflugzentren von Gap, Sisteron, St. Auban und Vinon erreicht werden kann, bietet hier ideale Voraussetzungen für große Streckensegelflüge. Vom Montblanc bis St. Tropez sind die Segelflieger an guten Tagen unterwegs. Nicht umsonst hat man St. Auban zum Austragungsort der 25. Segelflugweltmeisterschaften der FAI-Klasse gewählt, die dort früher schon ausgetragen wurden.

Um diese Möglichkeiten auch für uns Flachlandflieger noch mehr nutzbar zu machen führt der BWLV in St. Auban öfters Fluglehrerfortbildungslager durch. An einem dieser Lager nehmen unsere beiden Fluglehrer Eleg Wajda und Markus Löschinger mit unserem Duo Diskus z. Zeit teil.

Man kann heute sagen, daß die Ausnutzung der Sonnenenergie immer noch erst am Anfang ihrer Möglichkeiten steht, so wie auch Lilienthal vor über hundert Jahren noch nicht wußte, wie rasant die Möglichkeiten zur Ausnutzung der Sonnenenergie im Segelflug voranschreiten würden.

H.F.