

Einladung
zur Mitgliederversammlung
am Freitag den **07.10.2011** um 19:30 h
im Gasthaus zum kleinen Griechen in Bruchhausen

Tagesordnung:

- (1) Begrüßung
- (2) Stand der Abrechnung
- (3) Ausflug des Vereins am Samstag den 22.10.2011 – wohin, wer geht mit
- (4) Kunstflug im Verein und sonstiges zu Disziplin im Verein
- (5) Preisentwicklung auf Grund der Benzinpreise
- (6) Neulackierung des ASK 21
- (7) Änderung der Flugleiterbestimmungen
- (8) Zwischenbericht der Projektgruppe
- (9) Anträge, Verschiedenes

Wir gratulieren nachträglich im Monat August 2011
unserem Ehrenmitglied Dr. Hartmut Maier-Gerber zum 88.Geburtstag
Dieter Würtz zum 70. Geburtstag

und im September gratulieren wir:

Rolf Bergmann zum 50.Geburtstag
Friedrich Finger zum 82.Geburtstag

Frank Kursawe zum 50. Geburtstag
Christa Habedank zum 84. Geburtstag

Liebe Mitglieder,

es ist Herbst, und da wird üblicherweise Erntedank gefeiert. So auch bei uns. Die Schulung hat in diesem Jahr, obwohl der Herbst noch gar nicht rum ist schon einige „reife“ Leistungen hervorgebracht: Edgar, Eddi, Frank und Dimi haben ihre ersten Soloflüge mit dem Segelflugzeug absolviert. Hami schloss seine Motorflugausbildung (JAR-FCL) in Rekordzeit von nur 10 Monaten ab. Und es liegen noch mehr Erfolgsmeldungen in der Luft.....

Wir können auch neue Mitglieder begrüßen:

Sebastian und Ernst im Segelflug, Jonas beim Motorflug und Rolf als musizierendes passives Mitglied.

Peter ist unermüdlich im Einsatz die Abrechnung aufs laufende zu bringen. Hier zu noch weitere Kommentare weiter unten.

Es stehen in der nächsten Versammlung zwei Entscheidungen an: die Lackierung der ASK 21 und die Gebührenerhöhung wegen gestiegener Spritkosten. Beides muss eigentlich vorgenommen werden, aber wir wollen in der Versammlung vorstellen was wir warum machen werden und können darüber noch befinden. Die Einladung kommt zu diesen Punkten nicht termingerecht, aber ich hoffe, dass niemand aus formellen Gründen Entscheidungen verhindert oder hinauszögert.

Aus allen möglichen Gründen bin ich nicht dazu gekommen dieses DK termingerecht fertig zu stellen. Unter anderem (nur ein kleinerer Grund), weil ich es mir geleistet habe, die Rede des Papstes im Bundestag anzuhören. Ich war wirklich überrascht über die philosophischen Ansatz in dieser argumentierenden Rede. Die Werte, auf die sich jeder beziehen sollte, wenn er Entscheidungen trifft, können unabhängig von Religion gelten und basieren auf dem Zusammenleben in und mit der Natur. Jeder kann diese Rede nachlesen, daher gehe ich hier nicht weiter darauf ein. Für evtl. Kritiker möchte ich nur erwähnen, dass ich nicht katholisch bin. Aber ich kann Euch sagen, dass ich anschließend noch einige Passagen in der Bibel nachgelesen habe, um den Kontext zu festigen.

In dem Zusammenhang möchte ich kritisch Interessierte auf die Schriften und Bücher der Städteplanerin Jane Jacobs hinweisen, die bereits vor 40 Jahren die derzeitige Entwicklung vorhergesagt hat: *Nicht Terrorismus bedroht das Überleben der westlichen Zivilisation, wir selbst bringen sie in Gefahr, indem wir ihre Grundpfeiler verludern lassen: die Familie, die nachbarliche Gemeinschaft, (ich zähle auch einen Verein dazu), die höhere Bildung, ein vernünftiges Steuerniveau,*

Selbstkontrollmechanismen. In ihrem letzten Buch «Dark Age Ahead» warnte Jane Jacobs, die 2006 im Alter von 89 Jahren in Toronto verstarb, der Westen könnte untergehen wie einst die antiken Zivilisationen. Sollte unsere Welt, Amerika voran, in Hunger, Krieg und Seuchen versinken, so wären wir selber schuld. Und es ginge bald vergessen, wie diese Welt aussah. Historische Analogie: Nur wenige Generationen nach dem Untergang des Römischen Reichs war selbst die Erinnerung an seine Institutionen, sein Strassennetz, die Bäder und Theater verloren. Lesen und Schreiben überlebten nur in den Klöstern. Statt Brot aß man wieder Brei.

So etwas ist heute nicht mehr denkbar, wir haben Bibliotheken und speichern unser Wissen elektronisch, mag man einwenden. Stimmt, räumt Jacobs ein, aber das islamische Imperium Mittelasiens und das chinesische Kaiserreich, bis ins Mittelalter Europa weit voraus, archivierten ebenfalls fleißig, ihre Schriftkultur war breit abgestützt. Dennoch vermochten diese Hochkulturen ihren Abgang in die Vergessenheit nicht zu stoppen.

weltwoche.ch

Warum gebe ich solche hinweise in diesem Rahmen? Es sind kleine Bausteine, die das Zusammenleben erhalten, oder in Frage stellen. jsk

Großen Dank an unsere passiven und fördernden Mitglieder. Nahezu 100 passive Mitglieder zahlen einen jährlichen Beitrag von € 25.-. Daneben gibt es noch Förderer. Mitglieder, die nach eigenem Ermessen freiwillige Leistungen oder auch Zahlungen erbringen. Solche Zahlungen und Leistungen sind sogar steuerlich absetzbar sind. HF

Recht herzlichen Dank an den **Sponsor BB-Bank**, die aus Fördermitteln den neuen Motor unserer Dimona mit 13.200€ bezuschusst hat. Auch hier recht herzlichen Dank an die BB-Bank und ihren Vorstandsvorsitzenden Dr. Wolfgang Müller.



Auszug aus der Pressemeldung:

Das aktive Vereinsleben benötigt starke Partner, damit das beständig große Engagement aller Vereinsmitglieder nicht über die Maßen beansprucht wird.

„Vereine und Verbände nehmen eine wichtige Rolle in unserer Gesellschaft wahr. Sie begleiten insbesondere Jugendliche und junge Menschen auf ihrem Weg in das Erwachsenenleben und geben so Orientierung und Halt. Das ist eine große Aufgabe und Herausforderung, die wir auch als Bank annehmen. Die BBBank unterstützt mit ihren Mitteln und Möglichkeiten das Engagement von gemeinnützigen Einrichtungen und trägt damit einen Teil der gesellschaftlichen Verantwortung mit.“ sagt Dr. Wolfgang Müller von der BBBank.

60 Jahre Luftsportverein Albgau e.V. lassen erkennen, wie ausdauernd sich die Sportflieger für die Pflege und den Erhalt des Segelflugsports engagieren. Nach dem Umzug auf das heutige Segelfluggelände Rheinstetten wächst der Verein wieder. Mit zahlreichen Aktivitäten wie VHS-Kursen, Projekttagen mit der Wilhelm-Lorenz Realschule und dem Albertus-Magnus-Gymnasium können sowohl Physik als auch Technik den Schülern als Erleben nahe gebracht werden und auch für Nachwuchs gesorgt werden.

Seit 90 Jahren gehört auch die BBBank zu einer der ersten Bankadressen in Deutschland und lebt nach wie vor den Gründungsgeist des genossenschaftlichen Selbsthilfegedankens. Dieser drückt sich auch im sozialen Engagement des Hauses aus. Deshalb steht die BBBank auch der Förderung gemeinnütziger Aktivitäten und Institutionen traditionell sehr nahe. Mit Spenden- und Sponsoringmaßnahmen werden aus den Bereichen Soziales, Sport, Kultur und Wissenschaft Projekte in Höhe von rund 1,5 Millionen Euro jährlich von der BBBank gefördert. Die Mittel dafür stammen häufig aus den Erträgen des Gewinn-sparvereins Südwest e.V., so auch diese Spende an den Luftsportverein Albgau e.V.

Abrechnung

Peter ist mir dem Kassenteam unermüdlich im Einsatz um Euch wieder kurzfristig nachvollziehbare Rechnungen und Kontoauszüge erstellen zu können. Wenn Ihr recht unpersönliche Mails bekommen habt, dann ist das nicht Missachtung, sondern einfach nur ein Aufarbeiten, bei dem die Effizienz vor der Form notwendig ist. Wir bitten hier um Verständnis. Unser Bestreben ist es zum Jahresende auf dem Laufenden zu sein.

Eine große Hilfe für uns wäre, a) die Bekanntgabe Eurer E-Mail-Adresse und b) eine Einzugs-ermächtigung, sofern nicht schon vorhanden. Bitte bedenkt, dass alle Leistungen und Arbeiten zur Verwaltung des Vereins auf freiwilliger und ehrenamtlicher Basis erfolgt, und diese engagierten Mitglieder nebenbei noch einen Beruf ausüben – und ab und zu auch noch fliegen wollen.

Das Kinderfliegen 2011 wurde nach über 25 Jahren für die Stadt Ettlingen und die Gemeinden Waldbronn und Marxzell wieder mit Erfolg durchgeführt. So konnten ca 50 Kinder von unseren älteren Piloten die Schönheiten des Segelfluges genießen. Hier ergeht jedoch der Aufruf an unsere Jugend, sich in den nächsten Jahren verstärkt mit ein zu setzen, um die leider immer älter werdenden Piloten bei dieser Aktion zu unterstützen oder sogar abzulösen. HF

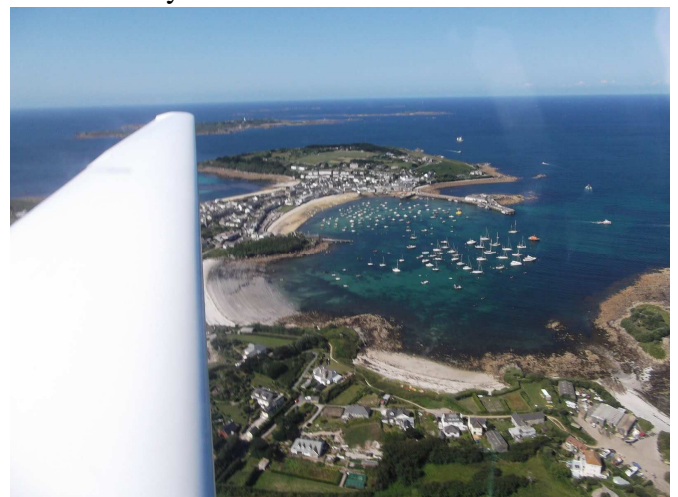
Fortsetzung des Reiseberichtes vom DK 205:

Kleine Dimona auf großer Fahrt

Constanze und Wolfgang berichten

28.06.2011 – Tag 6

Der Abschiedsmorgen begrüßte uns mit schönstem Sonnenschein – wie vorhergesagt war das schlechte Wetter nach Osten weiter gezogen. Wir genossen unser “Full English Breakfast” und radelten dann in die Stadt, um die Fahrräder zurück zu geben. Unsere “Gasteltern” Edna und Brian holten uns mit dem Auto ab und brachten uns samt Gepäck zum Flugplatz. Wir zeigten ihnen beim Losbinden und Checken unsere Dimona, dann zum Abschied noch ein Foto und liebe Wünsche. Schnell auf den Turm, Flugplan aufgeben und das Wetterbriefing aktualisieren: Wenn die Schlechtwetterfront ihr Tempo beibehält, sollte Shoreham-by-the-Sea erreichbar sein.



Unter dem Deckmäntelchen der Sicherheit hatten wir uns eine Runde über den Inseln ausgebeten, um auf 3000ft zu steigen. “We do not appreciate sea skimming ...”. Ohne GPS konnten wir so den

Leitstrahl von LND sicher empfangen und dem Controller war das auch recht, weil die Islander typischerweise auf ca. 1500ft und die großen Hubschrauber noch tiefer fliegen. So sollten wir noch ein paar traumhafte Ausblicke auf die Inseln erhaschen, bevor wir uns über St. Martin's in 3000ft zum Transit nach Lands' End meldeten.

Die Küste war diesmal schon von weitem zu sehen. Über dem Funkfeuer LND bogen wir nach Nordosten ab und stiegen noch weiter, immer ein paar Meilen außerhalb der Küste. LARS reichte uns von Station zu Station weiter, unmittelbar nach unserer Meldung bei Culdrose drehte auch ein Kampfhubschrauber auf uns ein. Gut, dass wir ihn schon lange vorher gesehen hatten und den "opposite traffic" sofort meldeten, dann machten ihm die Spielchen wohl keinen Spaß mehr.

Über Chivenor traf unser Flugweg auf die Küste und wir drehten nach Osten. Die Quellbewölkung verdichtete sich, sodass wir darunter sinken mussten. Hier half uns kein Funkleitstrahl mehr, nur aufmerksames Koppeln mit Karte, Uhr und Storchenschnabel. Nach 20min geschah es: Das GPS schaltete sich wieder zu, die Position im Display aktualisierte sich. Sie stimmte mit der "handgeflogenen" überein und unterstützte uns bis zur Landung.

Wir überflogen genau den sagenhaften "Glastonbury Tor", einen steilen Basalthügel inmitten des flachen Summerset, und hatten unsere einzige unangenehme Begegnung während der ganzen Reise: Eine "blinde" TB10 war in einer flachen Steigflugkurve genau auf Kollisionskurs. Als Wackeln und Zeigen der Unterseite keine Reaktion hervorbrachten, musste die Dimona 500ft nach unten flüchten. LARS schwieg.

Kurz danach überflogen wir ein modernes Schlachtfeld: Aus den Notams und den TV-Nachrichten wussten wir, dass am Wochenende das "Glastonbury Festival" veranstaltet worden war. Mit mehreren hunderttausend Besuchern muss es etwa unserem "Rock am Ring" entsprechen: Über gut 2km im Durchmesser erstreckten sich Schlammwege, Matschfelder, aufgeweichte Zeltplätze, abgesoffene Parkplätze und Müllberge. Die Aufräumungsarbeiten waren in vollem Gange...

Wir passierten an der Autobahn unseren Wegpunkt EGHP (Popham), einen Grasplatz mit vielen geparkten Flugzeugen, und drehten auf das letzte Funkfeuer GWC nach Südosten ein. Jetzt wurde unübersehbar, was sich schon während der letzten Stunde mit dem Rückgang der Geschwindigkeit über Grund angekündigt hatte: Die Schlechtwetterfront war viel langsamer vorangekommen als erhofft und wir hatten sie

eingeholt. Noch knapp 10min bis Goodwood, aber der erste Blitz aus dem diffusen Grau signalisierte: Rückzug nach Popham.



Um es vorweg zu nehmen: Wir hatten es nicht besser treffen können! Wir wurden sehr freundlich empfangen: "Flugplan schließen wir. Nein, keine Lande- und Parkgebühr bei wetterbedingter Landung. Tee? Einen Moment bitte. Nein, leider nur Avgas, aber dort ist die Autobahntankstelle!"

Als das Wetterradar zeigte, in welchem Schneckentempo sich "das Wetter" bewegte, war klar: Wir hatten unser Tagesziel soeben erreicht. Während wir die Dimona am Zaun der Autobahntankstelle in der bewährten Staffette aus dem 5ltr. Kanister mit "Premium" betanken, telefonierten sich die Leute im Spitfire Club die Finger wund, um uns unterzubringen – die Hotels waren alle ausgebucht oder so teuer, dass man sie uns nicht anbieten wollte. Dick, der Geschäftsführer des Spitfire Club, brachte uns schließlich zu einem ehemaligen Commodore der Handelsmarine, der das frühere Bed & Breakfast seiner verstorbenen Frau gelegentlich weiterführt. Was niemand wusste: Er war früher Segelflieger und als engagierter Modellflieger erst vor 2 Tagen Mitglied im Spitfire Club geworden.

Wir hatten ein wunderschönes geräumiges Zimmer mit Luxusbad, einen parkähnlichen Garten aber am schönsten: Einen neuen Freund als Gastgeber. Wenn also mal jemand südwestlich von London ein B&B braucht.....

29.06.2011 – Tag 7

Kurz vor 8:30, noch beim Frühstück, kam Dick und holte uns ab. Der Flugleiter des Clubs hatte schon unseren Flugplan erhalten und machte uns mit strengem Blick auf einen kleinen Fehler aufmerksam. Aber das Wetter hätte nicht besser sein können: Schon gegen 9:30 waren wir in der Luft und flogen über GWC und SFD direkt nach Le Touquet. Sehr gute Sicht und leichter Rückenwind erlaubten die Überquerung des Kanals auf der direkten Linie.

Wie im Notam angekündigt und per Telefonanruf bestätigt, war der Platz genau an diesem Tag ohne Luftaufsicht. Die Landung sollte nach "Autocontrol" erfolgen. Die beiden anfliegenden Engländer konnten das, wir brauchten nur mit zu machen und daran zu denken, den Flugplan per Telefon zu schließen.

LeTouquet bietet für 12,50€ Landegebühr (10€ pro Nacht, 1,99€/ltr. AVGAS) alles, was man als kleiner Flieger braucht, auch kostenlosen Internetzugang. So wurde zur Gewissheit, dass das Wetter im Saarland und in Rheinstetten zur Mittagszeit garstig war. Weiterfliegen, irgendwo zwischen Ardennen und Pfälzer Wald das Wetter einholen und auf einem einsamen Flugplätzchen die Nacht verbringen oder in LeTouquet bei schönstem Wetter am Strand spazieren gehen und morgen heimfliegen? Keine Frage!



Per www.aerodromes.fr war innerhalb von 2 Minuten ein Reiterhotel(!) in 1,5km Entfernung gebucht: Gepäck hingebacht, durch eine parkähnliche Villengegend zum Strand marschiert und den Tag genossen.

30.06.2011 – Tag 8

Wir waren bei den ersten am Frühstücksbuffet, hatten wir doch viel vor. Das Wetter verhieß einen Tag mit zunehmender Quellbewölkung und später Überentwicklungen. Dafür waren die militärischen Tieffluggebiete in Frankreich inaktiv gemeldet.

Ein letztes Mal hieß es, die Dimona flugfertig zu machen. Der Turm war wieder aktiv und gab uns die erforderlichen Anweisungen für den Start in die Morgensonne und den Abflug über die Stadt.

Wir stiegen zunächst auf 4000ft zum VOR CMB und weiter Richtung MMD. Die Sperrgebiete an der Luxemburger Grenze wollten wir mit mindestens FL55 überfliegen.

Dort stiegen aber gegen 11Uhr Ortszeit schon die Cumuli Castalani so hoch, dass wir Metz Approach zuerst um FL65, später sogar FL75 bitten mussten. Nach dem minutengenauen Überfliegen der deutschen Grenze bei Saarlouis

Düren entschieden wir uns, wieder unter die Wolken zu schlüpfen.



Langen Info wusste von Fallschirmbetrieb und da sahen wir auch schon die Turboporter. Die Ju52 der Lufthansa war auch auf der Frequenz und sorgte für munteren Plausch auf dem Weg nach Wörth. Langen schloss unseren Flugplan und auf der Frequenz von Rheinstetten wies uns Werner auf die Landerichtung 02.

Nach 7 Tagen und 2 Stunden mit einer Flugzeit von 15h20, ca. 2300km und 212ltr. Treibstoffverbrauch waren wir wieder zuhause. Kann man in einer Woche mehr erleben und nettere Menschen kennen lernen? CJ



*Fortsetzung der Berichte aus Delta Kilo 203
„Unsere Fluglager“*

von Herbert

1978 fand das Pfingstfluglager nochmals in Challes-les-Eaux statt. Unser neuer Motorsegler vom Typ Tandem-Falke war natürlich auch dabei. Das Zeltlager der Ettlinger war eher noch größer als im vergangenen Jahr und außer einigen sehr schönen Hochgebirgsflügen waren natürlich die üblichen Wanderungen unter der Leitung von Arndt eine Selbstverständlichkeit.

1979 begann mit einem Wellenfluglager in Aosta. Leider fanden wir die Wellen nur auf dem Skihang, aber dort richtig. Wolfgang Habedank lernte dort das Skifahren im Nebel und als am anderen Tag schönes Wetter war, wollte er da nicht mehr runter fahren wo er Tags zuvor den ganzen Tag gefahren war. Es war zu guter Letzt trotzdem ein sehr schöner Urlaub, und den Mont Blank sahen wir auch, aber nur von der Ski- Piste aus. Das Pfingstfluglager fand in diesem Jahr mal wieder zu Hause in Forchheim statt. Ein schönes Abschlussfest mit Spanferkel am Spieß (gespendet

vom Versuchsgut) fand trotz Regen einen schönen Abschluss. Und dann gab es noch ein Sommerfluglager unter der Leitung von Wolfgang Dalmus .mit zünftigem Abschlussfest.

1980 wurde zu Hause in Forchheim geflogen. Das Jahr war geprägt von der Taufe des Twin Astir und dann im Spätjahr von der 30 Jahr-Feier des Vereins in Bruchhausen. Doch die Vorbereitungen für

1981 wurden schon getroffen. Nach dem Motto „Savoyen ist schon eine (Flug)Reise Wert“ ging es an Pfingsten wieder nach Challes-les-Eaux bei Chambéry . Natürlich mit dem Tandem-Falken und dem Twin Astir. Hier gab es die einmalige Gelegenheit, Hangfliegen von der Winde aus, Flugzeugschlepp mit Anschluss an das Hochgebirge und natürlich eine tolle Infrastruktur. Leider blieb die erwünschte Thermik aus, und so musste der Rattel herhalten. Die Wanderungen in das nahe Gebirge mit der überreichen Frühjahrspracht der Alpenblumen war das ausgleichende Erlebnis.

Und das im August stattgefundenene Sommerfluglager mit zünftigem Abschlussfest in Forchheim war wie immer ausgebucht.

1982 ging es Pfingsten nach Agathazell im Allgäu Hier war alles etwas anders als in Savoyen. Man musste sich umgewöhnen, denn der etwas schmale Platz erforderte mehr Aufmerksamkeit der Piloten. Dafür gab es eine schöne Gegend, schneebedeckte Berge mit Kuhgeläut. Die zweite Woche brachte sogar noch Thermik und einige schöne Flüge in das Alpenvorland.

1983 war bestimmt von einem Fliegerurlaub zu Hause. Das geplante Osterfluglager in Südfrankreich wurde ein Jahr verschoben. So gab es das übliche Pfingstfluglager und auch im August kam wieder das Sommerfluglager in Forchheim zur Durchführung.

Der Süden hatte es uns angetan und so ging es

1984 im Monat Mai nach Sisteron.

Der Tandem-Falke war wieder dabei und die schönen Flüge über der Landschaft der Provence mit den rotblühenden Mohnfeldern bleiben in ewiger Erinnerung. Wir besuchten zum ersten Mal mit dem Tandem Falken das Segelfluggzentrum von Vinon. Unsere Stauwolke vom Start sahen wir noch nach 50 km. Jürgen Scherrer brachte das Kunststück fertig, den Rattel mit stehen gebliebenem Motor aus den Gebirgsschluchten zu befreien und im Segelflug ganz zurück zu fliegen. Die Vergasernadel hatte sich durch ein Staubkorn verklemmt, wir waren um eine neue Erfahrung reicher. Ein schönes Sommerfluglager mit Abschlussfest beendete die Urlaubssaison.

Pfingsten **1985** fuhren wir zum ersten Male nach Gap-Tallard. Ein wunderschöner Campingplatz empfing uns mit einer tollen Umgebung. Und unser Tandem Falke war in der zweiten Woche auch dabei. Nach langen Jahren waren wir endlich dort angekommen, wo die Wellen am Himmel standen, der dazu notwendige Mistral bläst und Höhenflüge öfter möglich sind.. Unvergessen sind die gemeinsamen Abende vor den Wohnwagen bei Rotwein und gemeinsamem Essen. Trotz großem Betrieb auf diesem Flugplatz, vor allem mit Fallschirmspringern lief hier ein geordneter Flugbetrieb ab. Flüge bis zu 6000 m waren keine Seltenheit, wenn man mal die Gegend kennen gelernt hatte und wusste wo der Einstieg zu suchen war. Und für diejenigen, die nicht flogen, war die Gegend ein einzigartiges Wandergebiet.

1986 war geprägt von gleich 3 Fluglagern. Das erste war wieder mal an Pfingsten in Gab-Tallart. Und da war natürlich auch unser Motorsegler wieder dabei. Dann gab es ein Schulungslager im Monat Juli. Das sehr gut besucht war und schöne Flüge als Ergebnis hatte. Anschließend ging es auf Einladung und Organisation unseres Ehrenmitgliedes Reinhold Kühne zu einem Fluglager nach Degerfeld.

Wird fortgesetzt.....

HF

Zu guter Letzt:

Zum Thema Reiseberichte:

Sagt der Pilot in der Maschine nach Estland zu den Fluggästen:

"Ich habe eine gute und eine schlechte Nachricht.
Die schlechte: Wir haben einen Entführer an Bord.
Die gute: Er will nach Hawaii.!"

