

LSV Albgau e.V. Postfach 10 05 54 76259 Ettlingen

**An alle Mitglieder**

<b>Infos zur TOPs</b>	<b>Seite 2</b>
<b>Neue Mitglieder</b>	<b>Seite 2</b>
<b>Bezirksversammlung</b>	<b>Seite 3</b>
<b>Instrumentierung SF</b>	<b>Seite 3</b>

**Als Anlage das Blatt Erfassung  
der persönlichen Lizenzdaten**

## 1. Aktivenversammlung mit Sicherheitsbelehrung

Freitag den 24.02.2012 um 19:30  
im Gasthaus zum kleinen Griechen  
*Alemannenweg 16, 76275 Ettlingen-Bruchhausen*

### Tagesordnung

- 1.) Begrüßung durch den 1.Vorsitzenden
- 2.) Sicherheitsbelehrung durch Frank K, Klaus A. und Wolfgang T.  
u.a. Luftraum D über dem Platz, Effizienz am Start, 90 Tage-Regelung. ...u.m.
- 3.) Wolkenflugausbildung im Verein
- 4.) Beschlussfassung über Anschaffung der Instrumentierung der ASK21 (Vario, Transponder, Wendezieger)
- 5.) Nutzung der ASKs FSV und LSV gemeinsam – Vollkasko?
- 6.) Infos zur Rückholwinde
- 7.) Infos aus der LSG: zusätzliche Windsäcke am Platz, Medical in Startkladde, etc.
- 8.) Sonstiges: einsammeln der Selbsterklärung und Medicals der Segelflieger (siehe S.2)  
und Ausgabe der DAeC/BWLV-Mitgliedsausweise

Wir gratulieren nachträglich im Monat Januar zum

40. Geburtstag Martin Schneider und Carsten Grunow

zum 50. Geburtstag gratulieren wir unserem neuen Kassenleiter Ralf-Olaf Quinkert

und unserm Ehrenmitglied Dr. Erwin Vetter zum 75. Geburtstag

und Gustav-Adolf Jansohn zum 83. Geburtstag und Klaus Dieter Schillo zum 85. Geburtstag

Im Februar gratulieren wir

Martin Günter zum 55.Geburtstag und Herbert Schuler zum 86.Geburtstag

## Liebe Mitglieder,

wie jedes Jahr, wollen wir auch wieder das Jahr mit einer Sicherheitsbelehrung beginnen. Einige Punkte werden schon vorbereitet, siehe Einladung. Sollten von Eurer Seite bestimmte Aspekte thematisiert werden, so wäre es prima, wenn Ihr diese recht weit vor der Versammlung ansprechen könntet, dass entsprechend vorbereitet werden kann. Das Startkladdenprogramm wird demnächst eine zusätzliche Funktion aufweisen: Medical-Daten werden bei Eingabe des Piloten geprüft. Wir bitten daher alle Segelflieger Kopien ihres Medicals mitzubringen, bei der Versammlung vorzuzeigen oder per mail an [vorstand@lsv-albgau.de](mailto:vorstand@lsv-albgau.de) zu senden, damit es beim Flugbetrieb keine Überraschungen gibt. Diejenigen, die Motorflug (auch) betreiben und damit in Resi gemeldet sind müssen keine Daten liefern, da diese aus dem Resi entnommen werden können.

Zu dem Tagungsordnungspunkt „Anschaffung der Instrumente“ hat sich Peter Gedanken gemacht und diese unten ausgeführt. Zum Aufruf sich mit dem Thema Transponder in Segelflugzeugen zu befassen hat sich Wolfgang Trinks gemeldet und bereits einige Informationen gesammelt. Es zeigt sich, dass hierbei doch recht viel auch seitens der Zulassung beachtet werden muss. Wolfgang wird, sofern er nicht unterwegs ist, darüber in der Versammlung berichten.

Die „Alten Herren“ werden immer weniger, und ab und zu ist nicht die nötige Teilnehmerzahl am Mittwoch zur Verfügung um zwei Doppelsitzer aufzubauen. Daher stellt sich die Frage, ob die Vereine in diesem Bereich – wie im Schulbereich – ein gegenseitiges Abkommen treffen. Da unsere ASK nicht Vollkasko versichert ist, stellen sich zwei Fragen:

1. soll diese Doppelnutzung vereinbart werden?
2. Sollen wir die ASK VK versichern?

Die Rückholwinde ist eingetroffen und die Anwendung stellte sich als recht einfach heraus. Sowohl unsere, als auch die FSV-Winde sind problemlos damit einsetzbar. Jetzt gilt es weitere Erfahrungen zu sammeln bzgl. Seitenwind, welche Schirmwahl, Kosten und Nutzen dieses Systems. Wir werden bis ca. Mitte März noch Zeit haben die Winde im Einsatz auf unserem Platz zu erleben. Wir werden in Kürze zu diesem Thema separat einladen, um das Testen über alle drei Vereine abzustimmen.

Zur ASK-Überholung: wir erwarten derzeit ein Angebot über eine neue Plane für unseren Anhänger, damit die ASK in ein sauberes Zuhause finden kann. (Größenordnung ca. 700€)

## Neue Mitglieder

...und über den Nachwuchs bei Klaus und Eva haben wir schon letztes Mal berichtet, aber jetzt können wir mehr berichten:



....heute sind wir mit Anne zum ersten Mal geflogen. Sie wollte uns aber nicht verraten wie es ihr gefallen hat.



Ein gewisses Grundinteresse scheint aber vorhanden zu sein.

Gruesse

Anne, Eva und Klaus

Weitere Neuanmeldungen sind nicht zu vermeiden, aber es „laufen Gespräche“.

Nach der Versammlung können wir aber sicher über Neuzugänge berichten. Soweit kann ich es schon verraten.

Und wir haben Mitglieder in neuen Funktionen: Roland ist bei uns zur Ausbildung zum Segelfluglehrer angemeldet, mit Schwerpunkt Motorsegler. *Jsk*

### Neue Termine:

#### Bezirkstagung für die Regierungsbezirke Nord- und Südbaden

am Samstag, 10. März 2012

Begegnungsstätte ( bei Gaststätte Ratsstuben)  
Niddastraße 9, 76229 Karlsruhe- Grötzingen

Beginn: 10.00 Uhr

Bei den Bezirkstagungen werden der Vorstand und die Mitglieder des Präsidiums umfassend zu aktuellen luftsportlichen Themen berichten, u.a.:

- EU Flight Crew Licensing: Die neuen europäischen Pilotenlizenzen
- Informationen zur Arbeit des BWLV / der Verbände (DAeC) / Verbandsthemen
- Informationsaustausch mit den Landesluftfahrtbehörden / Regierungspräsidien zu aktuellen Themen
- Luftraumstruktur: Änderungen, Situation und Neuregelungen 2012
- Versicherungsfragen: Neuregelungen / Verbesserungen im Rahmenvertrag BWLV-Allianz-Versicherung
- Informationen zum Thema „CAMO“ und LTB

Die Bezirkstagungen sind für die Mitglieder ein Kommunikationsforum für Fragen, Kritik, Anregungen und Vorschläge zur Verbandsarbeit. Wir bitten Sie daher, möglichst zahlreich hieran teilzunehmen und in Ihrem Verein – insbesondere bei den Funktionsträgern – auf die Veranstaltungen hinzuweisen.

Soweit der BWLV:

Bei unserer Mitgliederversammlung wollen wir nicht auf diese Fragen zu den neuen europäischen Pilotenlizenzen eingehen. Es ist viel besser gleich aus kompetenter Hand die Information zu bekommen und auch Fragen zu stellen. Also nehmt diese Gelegenheit wahr, ganz in unserer Nähe etwas darüber zu erfahren. *Jsk*

### Von Transpondern, E-Varios und Wolkenflug

*Peter macht sich Gedanken zur Ausstattung eines Segelflugzeuges*

Die Mindestausstattung von Segelflugzeugen ist vorgeschrieben und kein Segelflugzeug darf ohne diese Ausstattung in die Luft gehen. In der Regel besteht die Mindestausrüstung aus Fahrtmesser, Höhenmesser und Kompass. Neben diesen Geräten, wird das Cockpit durch meist elektrisch betriebene Instrumente ergänzt. Funkgerät, Stauscheiben-Variometer, E-Vario und FLARM sind nahezu in jedem Flugzeug zu finden. Auch Segelflugrechner sind weit verbreitet, sie versorgen den Piloten mit einer Vielzahl von Informationen z.B. zur Optimierung seines Streckenfluges. Sie können auch – wie in DK207 beschrieben – einfach und kostengünstig nachgerüstet werden.



Alle diese Geräte haben gemeinsam, dass sie nicht ohne externe Energie (Strom) betrieben werden können. In den Cockpits befinden sich daher inzwischen dicke Kabelbäume.

Bei allen Überlegungen zur Ausstattung muss man sich zunächst über die Versorgung und Verkabelung Gedanken machen. Eine zweite (oder gar dritte?) Batterie, Kabel sowie die Geräte selbst nagen an der maximalen Zuladung der Flugzeuge. Auch der Platz wird zunehmend zum Problem, denn so normaler Instrumentenpilot bietet nur begrenzte Fläche zum Einbau der Geräte. Hört man aber die Piloten, dann gibt es noch eine Menge Wünsche in der Instrumentierung. Am Vorbild der Motorflieger sind Glascockpits ganz oben auf der Wunschliste, aber auch Kreiselinstrumente wie Wendezeiger, Kurskreisel und künstlicher Horizont.

Wünschenswert aus Sicht der Flugsicherung und zur Freigabe bei Höhenflügen + Wolkenflug wäre auch ein Transponder (der besonders viel der wertvollen Energie verbraucht). Aber da stellt sich sofort die Frage nach Sauerstoff im Cockpit.

Wer sich nun Gedanken um die Aufrüstung macht, muss sich zunächst erst einmal um das Powermanagement kümmern. Ältere Geräte sind

häufig mit stromfressender analoger Elektronik bestückt. Die bisherige Installation berücksichtigt häufig nur eine Spannungsquelle. Was sollte bei Ausfall dieser Quelle(n) beachtet werden? In welcher Reihenfolge verzichtet man auf den Betrieb, wenn es mit der Energie knapp wird? Woran kann der Pilot erkennen, wie viel Restkapazität zur Verfügung steht? Noch mehr Instrumente? Eindrucksvoll können wir uns an den Herstellern von Notebooks oder Smartphones orientieren.

#### Akkudetails

Status:	Keine Aktivität
Verbleibender Prozentsatz:	100 %
Verbleibende Zeit:	-
Verbleibende Kapazität:	78.02 Wh
Ladepazität insgesamt:	78.02 Wh
Strom:	0.00 A
Spannung:	12.86 V

Auch hier steht nur eine gewisse Energie zum Mitnehmen zur Verfügung. Sind wir unterwegs, werden viele Dinge in der Leistung reduziert, Platten angehalten, CPU Leistung reduziert, Bildschirmhelligkeit reduziert und nicht zuletzt in den Ruhemodus gefahren.

Wichtig zur Einschätzung ist aber immer die Gewissheit über den Zustand der „Restmenge“ und dem momentanen Verbrauch.

Moderne Geräte verbrauchen in der Regel viel weniger Energie als Dinosaurier der Technik und liefern meistens als Kombi-Geräte auch noch zusätzliche Informationen. Ein gutes Beispiel ist hier das FLARM. Es steigert die Sicherheit im Luftraum, sammelt Daten über den Flug und gibt diese Informationen auch noch für Zusatzgeräte (Butterfly, PDA, Logger u.ä.) weiter. Vertreter moderner Technik mit sehr geringer Leistungsaufnahme sind auch E-Varios mit LCD-Display. Neben der Vario-Funktion bieten sie auch den Integrator für mittleres Steigen und Sinken und den McReady-Sollfahrtgeber.

Es kommt also auf die gesunde Mischung an und es sollten Notwendigkeit, Informationsgehalt und Sicherheit im Gleichgewicht mit Gewicht, Kosten und Pflegeaufwand betrachtet werden.

Kernkraftwerke sind Out, es lebe die regenerative Energiequelle. Unsere verfügbare Energiequelle ist im Segelflug die Sonne. Flexible Solarzellen können hier Unterstützung leisten, jedoch ist auch hierfür wieder Technik erforderlich. Vor allem

aber Mitglieder, die sich mit den Themen auseinander setzen und Projekte durch Taten nach vorne treiben. Mit Diskussionen auf dem Flugplatz oder in Mitgliedersitzungen und einer Anfrage an die Kasse sind solche Dinge noch lange nicht umgesetzt.

Welche Geräte machen Sinn? Im Verein sollten wir hohe Akzeptanz und möglichst ein breites Nutzerfeld erreichen. Alles auf einmal geht nicht, daher muss man - meiner Ansicht nach - ein gesundes Mittelmaß finden. Kreiselinstrumente in der Platzrunde oder bei lokalen Gastflügen machen keinen Sinn. Stromsparer mit hohem Informationsgehalt hingegen willkommen.



Hochwertige Geräte haben ihren Preis. Ein modernes Vario schlägt mit 500,- bis 900,- € oder ein Mode-S Transponder mit etwa 2500,- € zu Buche. Ein Wendezweiger ist für ca. 500,- € zu haben und bei Segelflugrechnern ist

nach oben hin die Grenze offen, Einbau, Konfiguration, Zubehör und Wartung nicht mit eingerechnet.

Nicht zuletzt wachsen dem Anspruch an die Instrumentierung auch die Aufgaben für Piloten und den Verein. Kann man sich im Bedarfsfall auf extrem selten verwendete Komponenten verlassen?

Die Investitionsfrage will gut überlegt sein. Im Gegensatz zu Flugzeugbesitzern und Haltergemeinschaften muss ein Verein ein breiteres Spektrum abdecken. Neben „will haben“ wollen auch laufende Wartungs- und Prüfkosten berücksichtigt sein. Für Spezialfälle bleibt da wenig Spielraum.

Die Aufgaben in der Ausbildung sind nicht mit der praktischen Prüfung zu Ende. Nun geht es erst richtig los. Selbst mit einfachen Fliegern will man sich von der bekannten Umgebung lösen. Ob herkömmlich mit der Karte auf dem Oberschenkel, oder mit elektronischer Unterstützung: Beides will geübt sein, bevor man es auf Strecke beherrschen kann.

Unser Motto: Altbewährtes mit den Möglichkeiten moderner Technik zum Nutzen einer Mehrheit erweitern.

PE



## Erläuterungen

Dieses Formular sollte einmal im Jahr möglichst vor Saison Beginn ausgefüllt werden. Es kann entweder zur Selbstkontrolle genutzt werden oder vom Verein als dem Flugzeughalter zur Überwachung der Flugberechtigungen.

Nach der Erfassung der Daten kann man den Status in 3 Fälle unterteilen:

**Grün:** Die Berechtigungen sind alle für die nächsten 12 Monate gültig

**Gelb:** Mindestens eine Berechtigung wird innerhalb der nächsten 12 Monate ablaufen falls nicht genügend geflogen wird (Nationale Lizenzen) oder die Klassenberechtigung nicht verlängert wird (JAR-FCL Lizenz) oder das Tauglichkeitszeugnis abläuft.

**Rot:** Mindestens eine Berechtigung ist nicht mehr gültig oder das Tauglichkeitszeugnis ist abgelaufen

Bei den **nationalen Lizenzen** sind die Ablaufdaten der Lizenzen anzugeben, deren Gültigkeit normalerweise 5 Jahre beträgt bzw im Fall der Segelfluglizenz unbefristet ist. Die Gültigkeit der Lizenz ist in Abschnitt IX der Lizenz eingetragen. Ferner sind die Starts bei Segelflugzeugen bzw Starts und Stunden bei den anderen Arten für die letzten 12 Monate und für die 24 Monate vor dem angegebenen Bezugsdatum anzugeben sowie der Zeitpunkt des letzten Übungsfluges je Luftfahrzeug Art. Damit kann dann leicht festgestellt werden, ob man sich im gelben oder grünen oder roten Status befindet. Sind die geforderten Bedingungen innerhalb der letzten 12 Monate erfüllt, kann man sicher sein, dass sie auch noch in den kommenden 12 Monaten erfüllt sein werden und befindet sich im grünen Bereich. Sind die geforderten Bedingungen in den letzten 24 Monaten erfüllt aber nicht in den letzten 12 Monaten, wird man ohne weitere Flüge in den nächsten 12 Monaten aus der Gültigkeit herausfallen und muß sich genau im klaren werden, zu welchem Zeitpunkt eine geforderte Bedingung nicht mehr erfüllt ist. Man befindet sich im gelben Bereich. Sind die Bedingungen auch nicht in den letzten 24 Monaten erfüllt, darf man die betreffende Berechtigung nicht ausüben und muß mit einem Fluglehrer besprechen, wie die Gültigkeit wiedererlangt werden kann. Man befindet sich im roten Bereich.

Bei einer **JAR-FCL Lizenz** sind die Ablaufdaten der Lizenz (Abschnitt IX der Lizenz) und die Ablaufdaten der Klassenberechtigungen (Abschnitt XII der Lizenz) zu erfassen.