

das Neuste von
DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREIN ALBGAU E. V.

167. Ausgabe

30. Jahrgang

Ettlingen, den 28.04.04 Seite 1

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

Unsere neue Adresse am Flugplatz:

LSV Albgau e.V. 76387 Rheinstetten
Segelflugplatz am Kutschenweg 40
Tel. u.Fax.: 0721 51 83 99
e-mail : briefing@lsv-albgau.de

Einladung zur 3.Mitgliederversammlung
Am Freitag den 14.05.2004 um 19.30 Uhr
im
Gasthaus zum kleinen Griechen in Bruchhausen

Tagesordnung:

1. Anschaffung Katana - Fluggebühren, Standort und Auswirkungen auf Dimona
2. Pfingstlager
3. Das 13. Altherren-Fluglager findet nun endgültig vom 05.07 - 10.07.2004 statt
4. Wir bauen einen neuen Flugplatz, wer baut mit ?
5. Letzte Meldemöglichkeit zum Sommerfluglager 2004.
6. Anträge, Verschiedenes.....

Wir gratulieren unseren Mitgliedern

Uwe Seitz

zum 60. Geburtstag im April

Jens Weitlauf

zum 60. Geburtstag im Mai

Dr. Klaus Frank

zum 65. Geburtstag im Mai

GRÖSSTE AUSSTELLUNG
in Baden-Württemberg

600 qm

Fenster
Rollläden
Haustüren
Wintergärten

FREY

76139 Karlsruhe/Hagsfeld · Junkerstr. 6
Tel. 0721/625242 · Fax 0721/621004
75175 Pforzheim · Tel. 07231/62392

*Was wir versprechen
halten wir.
Besuchen Sie uns!*

www.fenster-frey.de

Und nun ein Rückblick über 50 Jahre Zeitgeschehen

50 Jahre Flugbetrieb in Forchheim. Dieses Jahr hat der Verein wieder mal ein Jubiläum zu feiern. Wir fliegen seit August 1954, also seit 50 Jahren in Forchheim. Voraussichtlich werden wir, d.h. die Luftsportgemeinschaft Rheinstetten e.V., vom 24. – 26. September unser neues Fluggelände eröffnen. Dieses Fest nehmen wir zum Anlass, auch dieses Jubiläum gleichzeitig mit zu feiern. HF

Es geschah vor 40 Jahren, der Verein hatte ein sehr schönes Fluglager in Hütten im Hotzenwald. Herbert Frank erflog sich mit einem 300 km Zielrückkehrflug von Hütten über den gesamten Schwarzwald nach Pforzheim und zurück seinen Streckendiamanten, Theo Augenstein flog mit der zweiten Ka 6 von Forchheim nach Hütten und am anderen Tage wieder zurück und unser Bob Trappenberg musste beim Rückflug von einem Dreiecksversuch auf einer Wiese in Hinterzarten landen. Am Ende dieses sehr schönen Fluglagers holte unser Mitglied Dr. Theo Edelmaier unsere neue Ka 6 CR in Hütten ab um weiter zu fahren nach Samedan. Wir sahen unseren Theo zum letzten Mal. Bei einem Hochgebirgsflug stürzte er bei Nordwindwetterlage am Müssella tödlich ab. Niemand hat je erfahren, was die eigentliche Unfallursache war. War es der unangenehme Nordwind oder fehlte noch mehr Erfahrung oder waren es eventuell persönliche Probleme, die ihm zu schaffen machten; für uns war es auf jeden Fall ein schwerer Schlag, den wir sehr lange verdauen mussten. Wir haben unseren Theo auch nach 40 Jahren nicht vergessen und erinnern uns an seine nette kameradschaftliche Art und an die Abende mit ihm und mit seinem Akkordeonspiel.

Und vor nun mehr 30 Jahren wurde in unserem Verein der erste Motorsegler angeschafft und die Motorseglergruppe geboren. Die Wehen waren sehr schwer, fast hätte es zu einer Trennung des Vereins geführt. Die damals Alten wollten endlich fliegen ohne den ganzen Tag auf dem Flugplatz sein zu müssen, man wollte auch keine Baustunden mehr machen und eine neue Werkstatt die wir damals schon bauen wollten, die wollte man ebenfalls nicht. So gingen die Meinungen arg auseinander, und ein Ergebnis dieser Uneinigkeit war das Delta Kilo, dessen erste Ausgabe im Februar 1974 für die Motorseglerabteilung allein erschienen ist. In der 5. Ausgabe erschien dann folgender Bericht: Delta Kilo hat Zuwachs bekommen. In der letzten Mitgliederversammlung hat man beschlossen auch für die Segelflieger ein Informationsblatt zu schaffen, und das mit dem Ziel, einer Wiederfindung des übergeordneten Vereins, an Delta Kilo anzuhängen. Und endlich, nach zwei

Jahren, änderte sich dann auch der zweite Name in der Überschrift, es hieß nun nicht mehr „eine Ausgabe der Motorseglerabteilung“ sondern es hieß „ein Nachrichtenblatt des Luftsportvereins Albgau e.V.. Im Jahre 1974 wurde Herbert Frank, bis dahin seit 15 Jahren 1. Vorsitzender des Vereins abgewählt und man wählte im damaligen Jahr der Frau auch bei uns eine Frau zum ersten Vorsitzenden. Gertrud Enczmann, die Frau unseres heutigen 1. Vorsitzenden Jürgen Skucek wurde zum 1. Vorsitzenden gewählt. Die Neuorientierung im Verein hatte auch hier Ihre Spuren hinterlassen.

Vor nunmehr 20 Jahren begannen wir mit dem Bau der ersten Boxenhalle. Auch damals war es notwendig, 8 Sonderbaustunden einzuführen.

Es hieß: Die Arbeiten beginnen Mitte September und sollen bis Ende November beendet sein. Gearbeitet wird an allen Samstagen in diesem Zeitraum und evtl. an Werktagen nach 17 Uhr.

Die Teilnahme an diesem Arbeitseinsatz ist zwingend erforderlich, da dieses Projekt nur in **einer gemeinsamen Zusammenarbeit** durchgezogen werden kann.

Und 10 Jahre ist es schon her, dass wir unsere Dimona gekauft haben. 7920 Starts haben wir inzwischen gemacht, und wir sind so zufrieden, dass wir nun uns entschlossen haben, ein weiteres Flugzeug anzuschaffen. HF

Wir kaufen eine Katana Die letzte Mitgliederversammlung hat beschlossen, anstelle der vorgesehenen zweiten Dimona ein zweisitziges Motorflugzeug vom Typ Katana DA 20 anzuschaffen. Der Grund zu diesem Entschluss war, wir dürfen nach den jetzigen Bestimmungen kein weiteres motorgetriebenes Flugzeug in Forchheim betreiben und dürfen aber in Söllingen mit einem Motorsegler nicht starten und landen. Also gibt es eine Katana, diese darf in Söllingen fliegen und wird deshalb dort stationiert. Für unsere Motorflieger im Verein beginnt somit eine neue Dimension der fliegerischen Möglichkeiten. So gibt es dort immer einen Flugleiter und man kann schon in der Frühe losfliegen und mal auch später kommen, ein Flugleiter ist immer zur Verfügung. HF

Das Altherren-Fluglager findet nun endgültig in der ersten Juliwoche statt. Interessierte Teilnehmer (auch Motorseglerpiloten) sollten sich möglichst bald entweder in der Versammlung oder in die im Büro ausliegende Liste eintragen. HF

Parteien in Ettlingen

– oder „Humor kehrt ein ins Rathaus“

Unsere Marion Eble kandidiert wieder für den Gemeinderat. Dabei hat Sie uns gebeten zu dem Motto: "Höhenflüge sind zwar schön, aber auf die Landung kommt es an", als Blickfang für den Stand der CDU in Ettlingen ein Flugzeug aufzustellen. Dem haben wir gerne entsprochen. Zumal es ja auch die Gelegenheit bietet, uns in Ettlingen präsent zu zeigen.



Marion wieder im Flugzeug!



Axel und Carl auf dem CDU-Stand

Schön ist zu sehen, dass die politischen Gruppierungen in Ettlingen sowohl Humor als auch Reaktions-schnelligkeit beweisen. So haben die Freien Wähler als Reaktion auf das Flugzeug einen Willy's Jeep auf ihren Stand gestellt und mit dem Slogan „Wir bleiben auf dem Boden“ die Brücke zwischen ihrem Programm und der LS4 auf dem Marktplatz geschlagen



und „Für Ettlingen“, die FE's, haben mit folgendem Spruch auf das Flugzeug reagiert: „Segelkurse ohne Bruchlandung - Hier!“.



Es konnte von unserer DK-Redaktion nicht geklärt werden, wer der Fluglehrer ist, oder ob es sich um Segeln auf dem Wasser handelt. Aber die Reaktionen fanden wir ideenreich und sprechen für eine in Zukunft schnell reagierende und humorvolle Zusammensetzung des Gemeinderates.

Erwähnt sei auch noch – nicht zuletzt wegen des Proporz: Mit Jürgen Becker hat die SPD einen Vertreter des Ettlinger Sportes aufgestellt, die FDP hat bereits Ihre Bilder im Internet und die Bündnis 90/Die Grünen hatten an diesem sonnigen, aber eiskalten Tag, den absolut besten, weil wärmsten, Platz in der Sonne.

Aufgefallen ist uns, dass praktisch keine Jugendlichen in der Stadt waren. Gibt es sie noch in Ettlingen? Waren sie noch im Bett, nach einer langen Diskonacht? Eine Erklärung ist sicher, dass der zur gleichen Zeit stattfindende Flohmarkt viel Publikum aus der Innenstadt an die B3 abgezogen hat.

Vom Luftsportverein Albgau wünschen wir allen Parteien einen erfolgreichen Wahlkampf mit einem Sieg letztendlich für die Stadt Ettlingen. JS

Werkstatt bzw. Zwecksporthaus in Ettlingen:

Hierzu gibt es noch keine Lösung zu berichten. Aber vom Kultur und Sportamt, Herrn Dr. Determann haben wir erfahren, dass nach den Neuwahlen und der „Anlaufphase“ im Herbst eine Planung des Baggerlochareals stattfinden wird, bei der wir auch berücksichtigt werden sollen.

Dieses Zwecksporthaus wird auch bei den zukünftigen Überlegungen zu der Aufgabe der Vereine bei der Einführung der Ganztagschule an den Ettlinger Gymnasien eine Rolle spielen können. Wir haben bereits hierzu unsere Bereitschaft einer Zusammenarbeit signalisiert. JS.

TBO bei Motoren

In „Luftsport“ 3/2004, dem „Adler“ im BWLV entsprechenden Organ für die Landesverbände: Bayern, Bremen, Hamburg, Meck-Pomm, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, und Rheinland-Pfalz, führte Günther Hartmann aus (auszugsweise):

„Mit der NPL 11-70/99 hat das LBA die festgelegten Betriebszeiten nach § 4 Abs. 1 LuftBO aufgehoben. Verbindlich sind die im Gerätekenntblatt eingetragenen Festlegungen. Das Motor-Kennblatt Nr. 4585 (Rotax 912) weist unter "Bemerkungen" bezüglich der TBO auf das Betriebshandbuch hin. Unter der Voraussetzung eines ausschließlich privaten Einsatzes ist damit der Austausch des Triebwerks nicht verbindlich, sondern nur als Empfehlung zu betrachten. Vorgeschrieben ist ausschließlich die Jahresnachprüfung. Die Triebwerksprüfung mit mängelfreier Abnahme im Rahmen der Jahresnachprüfung ist für die Fortsetzung des privaten Flugbetriebs ausreichend.

.....TBO hin - TBO her, wenn das Triebwerk nicht in Ordnung wäre, müsste der Flieger ohnehin am Boden bleiben, egal ob er 120 oder 1.200 Stunden auf dem Zähler hat. So unglaublich das erscheinen mag: Die europäische Harmonisierung hat in diesem Fall jedem privaten Flugzeughalter bares Geld gespart. Und anscheinend so unglaublich, dass viele der Aero-Traditionalisten es schlicht nicht verstehen wollen.“

Nach Rückfragen meinerseits, erhielt ich folgende Zusätzliche Info: „.....Die vorgeschriebene Einhaltung der TBOs bezieht sich auf den gewerblichen Betrieb eines Luftfahrzeuges, z.B. kommerzielle Vercharterung oder bei einer gewerblichen Flugschule. Ob der Betrieb eines Luftfahrzeuges im Verein als gewerblich oder nicht-gewerblich (also privat) einzustufen ist, dürfte in der Vereinssatzung geregelt sein.“

Dieses wird Hanno Reinert für uns jetzt an Hand unserer Satzung prüfen.

Eventuell wird damit wirklich auch eine gute Behandlung und Wartung des Motors auch tatsächlich „finanziell“ belohnt. JS

Neue Astir-Piloten

Die Flugsaison hat mit Überprüfungsflügen angefangen. – und unter diesen waren gleich auch Überprüfungen für neue Muster. Auf den Astir und damit auf den ersten Kunststoff-Einsitzer stiegen mit Erfolg um: **Carl Bühler, Karsten Ulbricht und Axel Skucek**. Wer Karsten noch nicht kennt: Karsten arbeitet im Süddeutschen Raum und hat Spessart zu seiner Basis hier erklärt. Sonst ist er eigentlich in Freiberg (zwischen Dresden und Chemnitz) zu Hause und lernte das Fliegen auf dem Platz EDOH-Langhenndorf.



Axel und Karsten bei ihrem 1. Astir-Start

Die Jugendgruppe des LSV Albgau beteiligt sich dieses Jahr an einer Korkensammlung. Hier handelt es sich um eine gemeinnützige Aktion und es gibt auch einen Preis für die größte Menge, die eine Gruppe bis zum 19.Juni abgibt. Bitte beteiligt Euch alle und bringt Eure Korken mit , im Briefingraum haben wir ein Behälter aufgestellt, bis jetzt wurden bereits ca 100 kg Korken gesammelt.

Schwerer Schaden bei Außenlandung

Auf dem wahrscheinlich einzigen möglichen Außenlandefeld am Ausgang des Murgtales ist unsere DG 100 bei der Landung kaputtgegangen.

Wie kam es dazu und vor allem was können und sollen der Pilot und wir alle daraus lernen:

Vorab noch – Gott sei Dank ist Dietmar bei dieser Landung gar nichts passiert.

Dietmar hat einen Überlandflug geplant. Sofort nach dem Flugzeugschlepp ging er auf Kurs in den Schwarzwald. Der Hang am Murgtal sollte, wie an manchem anderen Tag vorher, bei dieser Süd-West-Wetterlage Ablösungen bringen. Tat es aber nicht. Bei der Suche nach einem Aufwind geriet Dietmar so tief, dass er wahrscheinlich sogar ins Lee des Eichelbergs geriet. Von dort aus wollte er das mögliche Landefeld bei Gaggenau-Winkel erreichen. Dieses hat schon viele, viele Außenlandungen erlebt, wie uns ortsansässige Jungen berichteten – sowohl Segelflugzeuge, UL's als auch Motorflugzeuge mit Motor-/Propellerschaden. Auf der Strecke bis zu

diesem Feld fand Dietmar nur sehr starkes Fallen an und so kam er in so geringer Höhe an, dass eine sichere Platzrunde mit Position in genügender Höhe (150-200m) zur Beurteilung des Geländes, des Quer- und Endanfluges nicht mehr möglich war. Bodenberührung mit einer Fläche und die Drehung um 180° brachten dann das bittere Ende eines recht kurzen Fluges mit dem im Bild dargestellten Ergebnis:



Überlandfliegen verbieten oder verurteilen ist sicher nicht die richtige Reaktion. Aber weise, mit Sicherheit und Bedacht ausgewählte Steckenführung, das muss trainiert und eingehalten werden.

Starke Abwinde sind eben mit einzukalkulieren, wie auch die Feststellung von besonderen Hindernissen, wie z.B. Hochspannungsleitungen.

Wenn all dieses zu einer positiven Beurteilung geführt hat, muss die Platzrunde ausgesucht werden. Diese ist ebenso wie auf dem heimischen Platz auch für jedes Außenlandefeld als „vorgeschrieben“ anzusehen. Wegen des fast in jedem Fall unbekanntes Geländes ist eine Positionshöhe von mindestens 200m anzusetzen. Damit bleibt genügend Zeit Windrichtung und Stärke zu beurteilen und das Gelände einer letzten „Inspektion“ zu unterziehen.

Alles dies ist immer in niedriger Höhe zu beachten. Das bedeutet viel Disziplin und vorausschauendes Handeln. – Im Zweifel gar kein Risiko eingehen und gerade über dem Schwarzwald und ähnlichen Gebieten so fliegen, dass man immer den nächsten Flugplatz erreichen kann. JS

Zum Kapitel: Schnupperkurse

Bundeskabinett beschließt Gesamtkonzept zum Bürokratieabbau

Datum 9.7.2003

„Dies wird beschlossen, und keiner merkt, dass gerade die Bürokratie weiter ausgebaut und aufgebaut wird.“

Wie komme ich zu dieser Aussage? Hier gebe ich Euch ein Beispiel:

Bislang (bis 1.5.2003) war es möglich Interessenten am Segelflug in „sogenannten Schnupperkursen“ das Fliegen ausprobieren zu lassen. Und bislang, das heißt vor Inkrafttreten der JAR-FCL (und der neuen LuftPersV) lief das wie folgt:

Ein Interessent meldet sich bei einem Verein und wird dort vorübergehend Mitglied. Er ist damit auch de facto „Pilot“. Dazu benötigt er aber eine flugärztliche Tauglichkeitsuntersuchung. Sofern er aber nicht alleine flog, also mit einem Fluglehrer, galt eine Ausnahmeregelung, die die Regierungspräsidien ausgestellt haben, in der diese Untersuchung durch eine Eigenerklärung oder eine Untersuchung des Hausarztes ersetzt werden konnte. Auch schon viel Bürokratie, aber immer noch überschaubar.

Jetzt: (ab 1.5.2003)

Das Tauglichkeitszeugnis wird erheblich verschärft. Ein zentrales Eingabeprogramm wird eingeführt. Zusätzliche Beamten im LBA (Luftfahrtbundesamt in Braunschweig). Die Kosten für die fliegerärztliche Tauglichkeit verdoppeln sich. Etliche Fliegerärzte geben auf, weil sie den Aufwand nicht für gerechtfertigt halten, oder ihn trotz der ca. Verdoppelung der Gebühren nicht mehr bezahlt bekommen.

Dies alles hat die Flieger aber dennoch still halten lassen. Einige Ältere nehmen aber auch dies zum Anlass Ihren Schein nicht mehr zu verlängern. Die Vertretung der Flieger verhandelt in aller Ruhe weiter. Aus Gewohnheit oder mit dem gleichen Gedankengut behaftet wie die Bürokraten?

Jetzt aber die Spitze und die Hiobsbotschaft:

Der einfache Schnupperkurs ist nicht mehr möglich.

Wie kommt das?

Die Ausnahmeerklärungen der Regierungspräsidien werden für null und nichtig erklärt. Man müsse ja in der BRD eine einheitliche Regelung haben und wer Pilot ist, braucht die fliegerärztliche Untersuchung.

Nachdem einige Vereine, die an der Basis das Problem des Nachwuchses als erstes spüren, Ihren „Oberen“ Druck machen, rührt sich nach fast einem Jahr etwas. Der DAeC schreibt an das BMVBW und mahnt den Missstand an (Februar 2004).

Herr Dr. Wittmann, Referatsleiter im BMVBW schlägt eine geniale Lösung vor. Kurz gesagt: Der Interessent ist nicht Pilot, sondern ein Gast und dieser kann ja mit einem Fluglehrer (oder sogar mit einem anderen Piloten) mitfliegen und da jedes Segelflugzeug mit Doppelsteuer ausgerüstet ist, kann dieser „Gast“ auch auf dem vorderen Sitz sitzen. Dies hat das Referat von Herrn Dr. Wittmann auch bzgl. aller gängigen

Flugzeugmuster auf Machbarkeit überprüft. Lobenswert, doch nicht umsetzbar!?

Warum nicht?

Wenn ein Gast das Steuer anfasst, dann ist dies ein Führen eines Luftfahrzeuges ohne Erlaubnis!! Dies kann sogar geahndet werden – und noch viel schlimmer, wenn etwas passiert, zahlt keine Versicherung. Die Allianz hat dies schon „bestätigt“. Auch hier ist kein Ausnahmetatbestand zu definieren. Ein anderer Versuch: Die Hersteller sollen bestätigen, dass das Flugzeug von beiden Sitzen wahlweise geflogen werden kann. Auch dies ist eine Sackgasse. Bei einem „Gast“ müsste eigentlich der Steuerknüppel ausgebaut sein.

Auf Anfragen beim BWLV (Baden-Württembergischen Luftfahrtverband) wurde anlässlich der Bezirkstagung am 13. 3. 2004 in Karlsruhe die Auskunft erteilt:

Eine Lösung ist vor Ablauf einer Jahresfrist nicht absehbar. „Man bemühe sich“. (Auf die Frage: wer und bei wem, konnte oder wollte Gerd Weinelt, der Präsident des BWLV nicht antworten).

Pikanter Sachstand am Rande:

Dies alles geschieht im Rahmen einer Vereinheitlichung der Gesetze und Verordnungen im Rahmen einer Internationalisierung. In England, in Österreich, in der Schweiz, und auch voraussichtlich in Frankreich gibt es keine fliegerärztlichen Untersuchungspflichten für Segelflieger!! (ich selbst besitze eine UL-Lizenz auf Lebenszeit ohne Untersuchungspflicht - in Frankreich).

Kommt hier keine Regelung sofort zustande, fehlt mit Sicherheit ein Teil der nächsten fliegerischen Generation. Aber die Bürokratie kann vielleicht, wenn alles, wenn auch zu spät, gut geht, wieder eine Vereinfachung feiern.

Ich hoffe Sie haben den Sachverhalt verstanden, und können vielleicht sogar für uns etwas tun. Das einfachste wäre, der Frage auf den Grund zu gehen, warum benötigt ein Segelflieger aus Deutschland ein Tauglichkeitszeugnis und der aus der Schweiz, England.... nicht?

Warum benötigt ein Segelflieger am großen weiten Himmel, der ein Gewicht von max. 700kg bewegt, ein Flugtauglichkeitszeugnis und der normale Autofahrer zieht mit max. 3,5 t durch dichten Verkehr... und der LKW-Fahrer? Wo liegt die Bewertung des Gefahrenpotentials?

Bitte aber keine Fahrtauglichkeitsuntersuchung mit zentraler Verwaltung in Flensburg.

Mit freundlichen Grüßen Jürgen Skucek

Diesen Brief mit Anlagen, habe ich an DAeC, mehrere Parteien und Ausschüsse verschickt. Nachdem auch Jens Kistenreich, der Chefredakteur des „Luftsport“ in

der Ausgabe 3/2004 den Leitartikel diesem Thema gewidmet hat, habe ich auch ihm geschrieben. Er hat mich daraufhin gleich angerufen und mich auf einen Satz aus seinem Beitrag hingewiesen, der lautet: „.....*Natürlich braucht eine Gesetzesänderung Zeit. Doch die Juristen signalisieren hier Lösungsmöglichkeiten über den Weg von Durchführungsbestimmungen. Hierzu muss der politische Wille vorhanden sein und dies ist scheinbar nicht der Fall. Unglaublich eigentlich in einer Zeit, in der die Politik fast täglich Änderungen oder Rücknahmen dieser Änderungen mit erheblichem vor allen Dingen finanziellen Auswirkungen für die Bevölkerung bekannt gibt.*“ (Zitat)

In dem Telefonat haben wir auch über Möglichkeiten der „Basis“ gesprochen. Was uns zur Zeit nur bleibt ist, dass sich jeder an seinen Bundestagsabgeordneten wendet, um darüber Druck auf den Sportausschuss des Bundestages zu machen, mit dem der DAeC dieses Thema versucht zu ändern.

Damit kann jeder von Euch zu einer Beschleunigung der Lösung beitragen, vor allem durch Hinweis auf den Irrwitz, dass ein Motorflieger, der nach JAR seine Ausbildung beginnt, die ärztliche Untersuchung erst zum ersten Alleinflug benötigt. Das wäre auch eine Möglichkeit für uns. Wir machen die Schnupperkurse in Zukunft mit der Katana und unseren JAR-Fluglehrern – oder wir verlagern die Schnupperkurse nach Frankreich. Ich werde dazu mit französischen Clubs Kontakt aufnehmen. JS

Und zum Schluss **noch etwas Besinnliches**:

Das Bild bzw. die Graphik „Befreiung“ (1955) stammt von M.C. Escher, einem holländischen Künstler, der sich hauptsächlich mit Metamorphosen befasst hat:



Wen es interessiert, der findet mehr über Werk und Künstler. unter www.mcescher.com. Die M.C. Escher Company B.V. hat uns für unser Delta Kilo erlaubt Graphiken zu benutzen. JS