

das Neuste von  
**DeltaKilo**

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREIN ALBGAU E.V.

168. Ausgabe

30. Jahrgang

Ettlingen, den 02.07.04 Seite 1

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

An die Mitglieder  
des LSV Albgau e.V.

Unsere neue Adresse am Flugplatz:

LSV Albgau e.V. 76387 Rheinstetten  
Segelflugplatz am Kutschenweg 40  
Tel. u.Fax.: 0721 51 83 99

*Am Donnerstag den 8.7.2004 ab 13:00 erstes  
Probefliegen am neuen Platz zur  
Genehmigung und Erprobung der Platzrunde.*

Einladung zur Aktivenversammlung  
am Freitag den 16.07.2004 um 19.30 Uhr  
im Gasthaus  
zum kleinen Griechen in Bruchhausen

Tagesordnung:

1. Flugsicherheit
2. Neues von der Katana
3. Neues vom und am Flugplatz, und wer baut mit?
4. Altherren-Fluglager am 5.7 - 10.7.2004
5. Sommerlager in Stendal mit den Fluglehrern Frank und Jürgen 1.8.-10.8.2004
6. Film – Höhenflüge – als Werbematerial für den Segelflug
7. Anträge, Verschiedenes.....

Wir gratulieren unseren Mitgliedern

Franz Lesch im Juli 2004 zu seinem 50. Geburtstag

Hans Weber im Juli 2004 zu seinem 77. Geburtstag

Vanessa Schonder im Mai 2004 zu ihrem 30. Geburtstag

**Einteilung der Dienste: 2. Halbjahr 2004**

Tag	Datum	Fluglehrer	Startleiter	Flugleiter	Windenfahrer	Bemerkung/Änderung	
Fr	16. Jul.	<b>Aktiventreffen für Alle, um 19:30 im "Kleinen Griechen"</b>					
Sa	17. Jul	Skucek	Skucek A.		Lesch		
So	18. Jul	Kursawe	Majdanski		Kunz		
Sa	24. Jul	Keller	Flick		Tippl		
So	25. Jul	Skucek	Keller U.		Eichinger		
Sa	31. Jul	Jüngling	Weber		Schlager		
So	01. Aug	Kursawe/Skucek		<b>Kalman</b>		<b>Sommerfluglager in Stendal - Flugbetrieb in Karlsruhe nach Vereinbarung</b>	
Mo	02. Aug	Kursawe/Skucek					
Di	03. Aug	Kursawe/Skucek					
Mi	04. Aug	Kursawe/Skucek					
Do	05. Aug	Kursawe/Skucek					
Fr	06. Aug	Kursawe/Skucek					
Sa	07. Aug	Kursawe/Skucek		<b>Wajda</b>			
So	08. Aug	Kursawe/Skucek					
Mo	09. Aug	Kursawe/Skucek					
Di	10. Aug	Kursawe/Skucek					
Mi	11. Aug	Kursawe/Skucek					
Do	12. Aug	Kursawe/Skucek					
Fr	13. Aug	Kursawe/Skucek					
Sa	14. Aug	Kursawe/Skucek					
So	15. Aug	Jüngling	Keller U.		Schlager		
Sa	21. Aug	Skucek	Skucek A.		Leichtle		
So	22. Aug	Kursawe	Flick	<b>Löschinger</b>	Lesch		
Sa	28. Aug	Keller	Majdanski	<b>Keller</b>	Kunz		
So	29. Aug	Herz	Weber		Eichinger		
Sa	04. Sep	Jüngling	Kraft		Schlager		
So	05. Sep	Skucek	Skucek A.		Leichtle		
Sa	11. Sep	Kursawe	Volk.S.		Lesch		
So	12. Sep	Keller	Keller U.	<b>Tippl</b>	Kunz		
Fr	17. Sep	<b>4. Mitgliederversammlung des LSV um 19:30 im "Kleiner Grieche"</b>					
Sa	18. Sep	Herz	Majdanski	<b>Meis</b>	Eichinger		
So	19. Sep	Jüngling	Flick		Schlager		
Sa	25. Sep	Skucek	Skucek A.		Leichtle		
So	26. Sep	Kursawe	Volk.S.		Lesch		
Sa	02. Okt	Keller	Keller U.		Kunz		
So	03. Okt	Herz	Weber	<b>Villringer</b>	Eichinger		
Sa	09. Okt	Jüngling	Lesch	<b>Görtz</b>	Schlager		
So	10. Okt	Skucek	Majdanski		Leichtle		
Sa	16. Okt	Kursawe	Schlager		Lesch		
So	17. Okt	Keller	Kraft		Kunz		
Sa	23. Okt	Herz	Volk.S.		Eichinger		
So	24. Okt	Jüngling	Keller U.	<b>Kalman</b>	Schlager		
Sa	30. Okt	Kursawe	Schlager	<b>Jüngling</b>	Leichtle		
So	31. Okt	Skucek	Skucek A.		Trappenberg		

**Sofern ein Termin nicht eingehalten werden kann, ist selbständig Ersatz zu suchen, bzw zu tauschen!**

Liebe Mitglieder,

Sicherheit – dies ist ein Thema, dem wir in der Regel nicht viel Beachtung schenken – außer in der Ausbildung. Danach hat ja jeder seine Lizenz!? Da ich recht viel in Deutschland herumgekommen bin, kann ich dies fast von allen Plätzen berichten. Ich spreche dabei nicht von einigen wenigen Personen, die alles sehen, anmahnen und kritisieren oder Lehrgängen, die zweifelsohne auch angeboten werden (sicherer Alpenflug, kritisches Wetter, Fliegen nach Helgoland etc.). Nein, das tägliche Benehmen am Platz, das Bewusstsein, dass Fliegen gefährlich ist, das Bewusstsein der eigenen Einflußnahme auf das Geschehen und die Überzeugung, dass jeder selbst Eigenverantwortung trägt. Was ich bislang gefunden habe ist lediglich ein Schützen des Materials ( „das musst Du tun, weil sonst etwas kaputt geht“). Auch ich muss gestehen, dass ich keine richtige Einstellung dazu gefunden habe, geschweige denn eine Methode der Vermittlung an andere.

So wie ich dies verstehe und gerne auch vermitteln würde, habe ich dies bisher nur in England vorgefunden. Das tägliche Briefing mit Sicherheitshinweisen, emotionslose Hinweise und die Annahme diese Hinweise von Kollegen, die auf etwas aufmerksam geworden sind – das hat in diesem Umfeld „Kultur“. Zumindest fühle ich es so.

Liegt dies daran, dass keiner in England diesen Freifahrtschein, in Form des Flugscheines hat? ..mit dem jeder sein Wissen allzeit und jedem gegenüber demonstrieren kann? Gibt die Lizenz die Berechtigung selbstherrlich zu sein?

Mit diesen Gedanken schwanger, bin ich auf einen Artikel von Bruno Gantenbrink gestoßen auf den ich Euch hinweisen möchte. Er kritisiert darin (aber meines Erachtens sehr positiv) grundsätzliches Denken. Auch ich habe mich dabei ertappt, die Behauptung ausgesprochen zu haben. „Der Weg auf den Flugplatz ist das gefährlichste am Fliegen“. Siehe einen Auszug aus dem Artikel weiter unten, bzw. komplett unter: <http://www.dg-flugzeugbau.de/safety-comes-first-d.html>

In der Aktivenversammlung möchte ich über dieses Thema auch mit Euch sprechen, am besten lesen alle den Artikel komplett vorher . Wer kein Internet hat, kann dies in unserem Vereinsheim tun. Dort werden wir auch ein Exemplar auslegen.  
JS

### Zum Schnupperkurs und anderem:

Im letzten DK berichtete ich darüber. Inzwischen habe ich etliche Kontakte mit DAeC, Luftsport, und Politikern gehabt. Über die Vermittlung von Marion Eble war es mir möglich mit einem Mitglied des Sportausschusses des Deutschen Bundestages, nämlich Eberhard Gienger, persönlich zu sprechen – anlässlich seines Besuches zur Europawahl in Ettlingen. Das Bild zeigt ihn mit dem CDU-Kandidaten Caspary bei den Vorbereitungen zu einem Tandemsprung bei uns auf dem Platz.



Wie ich von Jannes Neumann vom DAeC erfahren habe, hat E.Gienger sich intensiv um das Thema gekümmert.

Warum tut sich dennoch nichts? Von Roland Stuck, General Sekretär der EGU (Europäischen Glider Union) habe ich erfahren, dass man sich auf eine gesamteuropäische Lösung konzentrieren will. Auf dieser Basis wird angestrebt, ein wesentlich einfaches Medical und mehr Selbstregelung in den Sportarten zu erwirken. Dabei arbeitet die EGU zusammen mit der EAS (European Air Sports), in der alle Luftsport-Treibenden zusammengeschlossen sind. Es bleibt also zu hoffen, dass die deutsche Regelwütigkeit auf Europäischer Ebene abgefangen wird. Wir alle sollten aber darauf achten, dass nicht unsere eigenen Vertreter die Bürokratie-Spirale nach oben treiben.

Zum Medical und den dortigen Auswüchsen mit „Blanco-Scheck“- Anforderungen werde ich im nächsten DK berichten.

JS

### Unser Flugplatz:

Der Platz wächst und schreitet Zusehens seiner Vollendung entgegen. Am **Donnerstag den 8.7. werden ab 13:00 Starts zur Abnahme des Platzes** durchgeführt – jeder ist recht herzlich eingeladen, daran teilzuhaben. Es wird auch eine kleine Bewirtung stattfinden.

Dass unser Platz auch immer familienfreundlicher wird, zeigt auch dieses Bild. Die Tochter von Eugen schaut ihrem Vater beim Arbeiten zu.



Zur Zeit ist Michael Hoffmann, ein Karlsruher Mitglied, fast immer vor Ort, sodass jeder, der etwas tun will, auch Arbeit findet.

JS

### Neustes zur Katana.

Das Schicksal hat entschieden, die ersten 16 unserer Kennzeichenvorschläge waren bereits vergeben. Unsere Katana wird somit das Kennzeichen D-ELEG tragen.

Derzeit sind wir bemüht, eine dauerhafte Unterstellung in Karlsruhe-Baden zu erreichen. Ein entsprechender Antrag ist bereits gestellt.

Unser Ausbildungsleiter Alfred Jüngling ist derzeit dabei, einen Wartungsvertrag mit einem geeigneten LTB auszuhandeln und abzuschließen, damit wir im Verein Schulung nach JAR-FCL und PPL(N) durchführen dürfen.

Sobald der Liefertermin endgültig bestätigt wird, derzeit wird von der zweiten Hälfte Juli gesprochen, werden wir ein Aktiventreffen durchführen, in dem eine ausführliche theoretische Einweisung in das Flugzeug sowie die Bedienung des GPS allen Interessierten gegeben wird.

Wer eine Klassenberechtigung SEP benötigt, möge sich bitte bei unserem Ausbildungsleiter Alfred Jüngling melden. Das Gleiche betrifft auch diejenigen, die eine Ausbildung nach JAR-FCL oder PPL(N) anfangen wollen.

Außerdem möchten wir den Langstrecken- und Reiseflug mit Katana, mit Dimona oder sogar mit beiden Flugzeugen zusammen fördern. Hierzu planen wir weitere Aktiventreffen für Interessierte.  
EW

### Nachschlag zu Katana-Entscheidung:

Wenn man eine Entscheidung getroffen hat, dann tut es besonders gut, wenn die Entscheidung durch andere eine Bestätigung findet. In welcher Hinsicht ich dies meine, möchte ich mit einem Erlebnis aus eigener Erfahrung schildern:

Bei der Glashütte in Bad Mündersbach habe ich als Verantwortlicher für die Datenverarbeitung mit einem Projektteam eine neue Anlage ausgewählt. Die Geschäftsleitung hat uns dabei völlig freie Hand gelassen. Ca. zwei Jahre nach Inbetriebnahme kam der Geschäftsführer zu mir und berichtete, er hätte in einer Hotelzeitschrift!! über unsere Anlage nur gutes gelesen – jetzt versteht er, warum wir uns damals für diese Anlage (es war nicht IBM) entschieden haben. Und er lobte uns und war froh, dass er uns hat entscheiden lassen.

Was hat dies mit Fliegen zu tun?

Wir haben die Katana bestellt, also eine Entscheidung getroffen, und jetzt finde ich einen sehr amüsanten zu lesenden Artikel, mit sehr viel Informationen im Internet, den ich Euch zur Kenntnis bringen möchte: (Der komplette Artikel ist zu finden unter: <http://philip.greenspun.com/flying/diamond-katana>)

### Diamond Katana

reviewed by Philip Greenspun in March 2002

The Diamond Katana is a 2-seat training aircraft with a European motorglider heritage. It is statistically safe, slow, forgiving, reliable, quiet, and cheap. You can buy an 80 hp Rotax-powered DA20-A1 for between \$35,000 and \$50,000 or newer versions with engines up to 125 hp for prices that approach \$100,000. The Rotax-powered DA20-A1 can cruise at 95 knots indicated airspeed while burning just 3.25 gallons per hour. This article will concentrate on the 80 hp DA20-A1 because that's what the author has personally trained in (total of nearly 90 hours).

.....Pilots who regularly fly \$500,000+ airplanes love the Katana. The examiner for my Private checkride was a 25,000-hour guy who has instructed on multi-engines and turbines. When I said that we were taking a DA20-A1 he said "I love the Katana; it is so much fun." My 1500-hour friend who owns a 240-knot Mooney Bravo also loves to goof around in the Katana and rents one whenever his Mooney isn't available.

The DA20-A1 cannot be IFR certified due to its lack of lightning protection.

### Safety

The Katana has an excellent safety record. In the April 2001 issue of [AviationConsumer.com](http://AviationConsumer.com) the article "The Safest Trainer" (Jane Garvey and Paul Bertorelli)

gives high marks to the Cessna 172 and the Katana. If you're unsure about the Rotax engine, you'll be comforted by this quote from the article: "The trainer with the best engine reliability record was the Diamond Katana, with only two engine failures, one of which was operator induced by lack of oil." *Should you kill yourself in a Katana, you'll be the first American to do so.* The plane's fatal accident rate of 0.2 per 100,000 hours is entirely due to a Canadian VFR-into-IMC incident.

Sorry, das dies nur Englisch ist. JS

### **Nachdenkliches zum Kennzeichen unserer Katana von Frank Kursawe (bevor das Kennzeichen feststand):**

Fliegen da D-EPPEn oder sind es d-ESEL, d-EULEn oder gar d-ENTEn? d-ERGO fliegen wir mit d-ELAN. Gegen d-ELEG bin ich aus rein praktischen Gründen. Der gibt dann das Flugzeug nicht mehr her. Wie wäre es mit dicken d-EIERn? Die Ettlinger fliegen wie die d-EBER bis D-ELLEN im Flugzeug und d-EBBE in der Kasse ist. Aber wir sind die Nummer d-EINS. Andere lesen "D-EINS" und schon ist es weg.

Welch ein d-EPOS ! D-ERBY aber nicht D-EVOT.

D-EEEE gefällt mir gar nicht. Hört sich an wie "Tripper-E". Aber das bringt mich zu meinem Favoriten:

### **d-EROS.**

Obwohl das eher zur Super-Domina passt.

### **Bruno Gantenbrink: Safety Comes First**

Der folgende Artikel ist eine Veröffentlichung des Aerokuriers vom Februar 1993.

Die Veröffentlichung erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Autors.

Gerhard Marzinzik vom Aerokurier schrieb als Einleitung:

So gar nicht ins Bild vom schönen und beschönigenden Festvortrag passte Bruno Gantenbrinks Beitrag während des Festaktes zum 51. Deutschen Segelfliegertag in Gersfeld. Sein Thema „Sicherheit im Segelflug“ hatte er nicht von der beschwichtigenden, statistischen Seite angepackt. Der Segelflugweltmeister von 1989 und mehrfache Deutsche Meister hat das Publikum vielmehr mit einer „Schocktherapie“ zum Nachdenken gezwungen. Und der Vortrag hat gewirkt. Viele Segelflieger und insbesondere hartgesottene Wettbewerbspiloten stellten erschrocken fest, wie gering das Sicherheitsbewusstsein im Segelflug tatsächlich ausgebildet ist, wie oberflächlich manches gehandhabt wird. Dabei steht und fällt die Sicherheit mit dem wachen Bewusstsein über die möglichen Risiken und Gefahren. Der Kreis des Segelfliegertages

war jedenfalls zu klein für dieses Referat. Es wird deshalb hier wiedergegeben.

### **Bruno Gantenbrink:**

Mein Vortrag ist als Festvortrag angekündigt. Was erwartet man von einem Festvortrag? Etwas Erfreuliches, Erbauliches, jedenfalls etwas Positives. Zumindest nichts, was das Bild stört. Nun, in diesem Sinne ist mein Vortrag kein Festvortrag. Was kann man schon Erfreuliches oder Festliches zum Thema



Sicherheit sagen? Bei meinem Vortrag nehme ich bewusst in Kauf, dass ich Euch erschrecke, provoziere, mindestens nachdenklich mache. Jede dieser Reaktionen ist beabsichtigt. Ich werde auch keine Rücksicht darauf nehmen, ob das, was ich sage, eine positive oder negative Schlagzeile in der Presse macht. Und wenn im nachhinein jemand

zu mir kommt und sagt: „Musstest Du unbedingt unser Nest beschmutzen, wo Presse im Saal war, wo fremde Leute zuhörten“, so wird mich dieser Vorwurf nicht treffen.

Wenn man alles das, was im Segelflug wichtig und wissenschaftlich ist, in einem großen Werk zusammenfassen wollte, so müsste das meiner Ansicht nach in vier große Kapitel gegliedert sein.

Ein erstes Kapitel könnte von der Freiheit des Segelfluges handeln. Hier würden wir natürlich die Schönheit und Majestätik des Segelfluges beschreiben. Wir würden aber auch die Probleme und Faktoren behandeln müssen, die unsere Freiheit gefährden – denn der Luftraum und die Probleme, die wir damit haben sowie die steigende Zahl sinnloser Vorschriften, die uns die Zulassung von Geräten und Piloten und Fluggeländen immer schwieriger machen, gibt genügend Anlass zum Nachdenken. Auch unseren Umgang mit unserer Umwelt müssten wir in diesem Kapitel definieren.

Für ein weiteres Kapitel könnte die Überschrift lauten: Die Möglichkeit zum Segelfliegen. Wir hätten darin all die Organisationsfragen zu lösen, die uns in letzter Zeit wirklich bewegten. Neben Strukturfragen: Wie organisieren wir uns im großen und kleinen; wie wird die Ausbildung organisiert; wie sehen unsere Prüf- und Zulassungsvorschriften aus? In diesem Kapitel müsste man natürlich auch über die Kosten und deren Finanzierung sprechen, denn zum

guten Schluss müssen wir uns unseren Sport auch leisten können.

Ein drittes Kapitel würde von den notwendigen Fähigkeiten, segelzufliegen, handeln. Man würde dann all die Kenntnisse vermitteln, die wir brauchen, um unseren Sport auszuüben. Die Theorie, die Aerodynamik, die Meteorologie, Segelflugtheorie, Flugtechnik und vieles andere mehr.

Diese ersten drei Kapitel nehmen allein schon einen Zeitanteil von mehr als 95 Prozent unserer Aufmerksamkeit, erst recht unserer Aktivitäten in Anspruch. Mindestens ist es das, was ich aus meiner Erfahrung kenne, auch wenn ich einmal an die Vortragsprogramme von Segelfliegertagen in den letzten Jahren zurückdenke.

Für das vierte Kapitel bleibt wenig Zeit und Aufmerksamkeit übrig. Und dieses Kapitel müsste davon handeln, wie man unseren Sport überlebt. Es müsste mit Flugsicherheit überschrieben sein. Nach meinem Gefühl und meinem Verständnis müssten diese vier Kapitel ungefähr gleichgewichtig sein. Die Gleichgewichtung ist aber nicht gegeben. Allein die Nachlässigkeit also, mit der wir das Kapitel Flugsicherheit in unserem Alltag behandeln, führt mich zu der Hypothese, dass wir mit der Flugsicherheit ein Problem haben.

Der eine oder andere mag jetzt denken: „Er übertreibt. Er übt sich in Schwarzmalerei. Und das ist ja auch verständlich, denn er möchte aus seinem Thema etwas machen. Also bläst er es auf, um es wichtig zu machen. Wir wissen doch alle, es gibt nichts auf der Welt, was völlig ungefährlich ist. Auch Segelfliegen ist nicht völlig ungefährlich. Aber eins wissen wir doch auch: Das Gefährlichste am Segelfliegen ist bekanntermassen die Fahrt zum Flugplatz.“

•••••  
 • Der Satz, „das Gefährlichste am  
 • Segelfliegen sei die Fahrt zum  
 • Flugplatz“, ist das Dümme und  
 • Ignoranteste, was mir in unserem Sport  
 • untergekommen ist

Jeder hat diesen Satz schon benutzt, oder man hat ihn zumindest schon gehört. Ich weiß noch genau, wie ich ihn zum ersten Mal gehört habe, als ich als 14-jähriger Junge von meinem Vater auf dem Flugplatz abgeliefert wurde. Und er erkundigte sich natürlich besorgt nach möglichen Gefahren für seinen Filius und bekam diesen Satz in meinem Beisein vom Fluglehrer zu hören.

Wenn die Aussage stimmt und sei es auch nur ungefähr, dann hätten wir mit Flugsicherheit überhaupt kein Problem, dann wäre das Thema eine „Quantite negligeable“. Ich könnte den Vortrag hier abbrechen und wir könnten uns anderen Dingen widmen. Es lohnt sich also, einmal genauer hinzusehen, ob dieser Satz wirklich so stimmt.

Ich möchte dies - die Untersuchung der Wahrhaftigkeit dieses Satzes - auf eine subtile, man mag sogar denken makabre Weise vornehmen. Aber der Zweck heiligt in diesem Moment die Mittel. Ich verzichte darauf, eine dieser relativierenden Statistiken zu benutzen, die das Luftfahrtbundesamt herausgibt. In denen von Unfällen pro 1000 Starts oder Toten pro 1000 Flugstunden die Rede ist. Solche Statistiken sagen nicht viel. Sie drücken nicht aus, was viel und was wenig ist. Wie viele Tote pro 100 000 Starts sind zu viel und wie viele sind wenig? Wie viele sind akzeptabel? Solche relativierenden Zahlen fahren nicht unter die Haut. Man kann damit niemanden erreichen. Ich möchte diesen Satz, das Gefährlichste am Segelfliegen sei die Fahrt zum Flugplatz, an meiner ganz persönlichen Statistik messen.

Dazu habe ich drei Listen geführt. Ich habe in die Liste 1 die Namen der Kameraden geschrieben, die ich im Luftsport verloren habe. In einer zweiten Liste habe ich die Namen derjenigen Kameraden vermerkt, die ich auf dem Weg zum Flugplatz - unterwegs mit dem Auto oder dem Fahrrad - verloren habe. Und um den Überblick komplett zu machen, habe ich eine Liste drei geführt, in die ich die Namen von Segelfliegern aufgenommen habe, die ich überhaupt im Straßenverkehr verloren habe.

Fortsetzung findet Ihr im Internet unter <http://www.dg-flugzeugbau.de/safety-comes-first-d.html>  
 JS

#### Projektstage mit der Albert-Einstein-Schule:

Am Wochenende um den 24.7. finden Projektstage mit Schülern und Lehrern der Albert-Einstein-Schule in Ettlingen statt. Je nach Wetter werden wir an insgesamt 2 Tagen zwischen Freitag und Montag ca. 20 Teilnehmer empfangen. Wer mehr darüber wissen will, wendet sich an Frank Kursawe oder Jürgen Skucek.

Zu guter letzt noch ein Schwank aus der Praxis:

<b>Pilot:</b>	„Ground, XY-line 195, requesting start-up.“
<b>Ground:</b>	„Sorry, XY-line 195, we dont have your flight plan. What is your destination?“
<b>Pilot:</b>	„Wie jeden Montag, nach Leipzig.“
<b>Ground:</b>	„Aber, wir haben heute Dienstag !“
<b>Pilot:</b>	„WAS ? Am Dienstag haben wir doch frei!“