

das Neueste von
DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREINS ALBGAU E.V. ETTLINGEN

184. Ausgabe

33. Jahrgang

Ettlingen, den 30.05.07 Seite 1

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

An
alle Mitglieder

Zum Inhalt:

Nachruf zu Dario:	Seite 2
Ostermontag in Locarno	Seite 3
Zur Ersatzbeschaffung D-KILD	Seite 4
Was Flieger sonst noch machen	Seite 4
Die Fliegerei ist eine große Familie und diese Familie geht weit über Vereinsgrenzen hinaus. Eines dieser Familienmitglieder ist <i>Uta Kienle</i> .	Seite 5
Große Putz & Rep - Party am 30.6.	Seite 6

Einladung

zur

3. Mitgliederversammlung

am

**Freitag den 15. Juni 2007 um 19 Uhr 30
im Gasthaus zum kleinen Griechen in Bruchhausen**

Tagesordnung:

- 1.) Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden
- 2.) Darios - Nachruf
- 3.) Stand der Kaufentscheidung und Vorbereitung der Mitgliederversammlung am 15.6.2007
- 4.) Regeln zum Flugbetrieb
- 5.) Verschiedenes und Anträge.

Wir gratulieren nachträglich im Monat April 2007

Saskia Strentzsch und Jörg Henkenhaf zum 40. Geburtstag
Jürgen Dieter Westphal zum 75. Geburtstag

Im Monat Mai gratulieren wir

Markus Löschinger zum 40. Geburtstag
Harald Merker zum 45. Geburtstag
Radi Pedrovic zum 50. Geburtstag
Georg Riedel zum 60. Geburtstag
Hans-Joachim Hotz zum 70. Geburtstag
Dietmar Wollfarth zum 75. Geburtstag
Elly Beinhorn zum 100. Geburtstag (am 30.5.2007)

Allen Jubilaren die besten Wünsche und vor allem Gesundheit

Liebe Mitglieder, lieber Dario,

Wir die Mitglieder des Luftsportverein Albgaus und unsere Vereinskameraden der Luftsportgemeinschaft Rheinstetten trauern um Dich, Dario.



Für alle Piloten und Kameraden am Platz ist es uns sicher ein Bedürfnis den Hinterbliebenen und Freunden unser tiefes Mitgefühl auszudrücken.

Dario erfüllte sich am 1. November 2000 seinen großen Traum vom Fliegen und wurde Mitglied unseres Vereins.

Mit großer Begeisterung absolvierte Dario seine Ausbildung zum Motorseglerpiloten, die er am 10. Oktober 2002 erfolgreich abschloss. In den folgenden Jahren war Dario ein enthusiastischer Pilot und hatte große Freude daran, alle seine Freunde und Bekannten und Vereinskameraden an diesem Hobby durch Mitflüge und Erzählungen teilhaben zu lassen. Gerne nutzte Dario die Gelegenheit beim abendlichen Besuch im Biergarten auch völlig Fremde für sein geliebtes Hobby zu begeistern und diese anschließend zu einem Mitflug und damit zum kennen lernen unseres Sports einzuladen.

Nach langer Planung erfüllte sich Dario im Sommer 2005 schließlich einen weiteren großen Traum: Er flog mit der vereinseigenen Super-Dimona in seine Heimat Kroatien, wo er eine Woche lang von Insel zu Insel entlang der Adriaküste bis nach Dubrovnik schwebte. Eines seiner großen Ziele nach seiner Rückkehr war eine Wiederholung dieser Reise, um hier auch anderen Piloten unseres Vereins die Schönheit seiner Heimat und der Freundlichkeit der Menschen dort zeigen zu können.

All zu gerne hätten wir mit Dir, Dario, noch einige Male diese Tour gemacht.

Dario war ein sehr beliebtes Mitglied unsere Gemeinschaft. Stets hatte er ein offenes Ohr für die Sorgen und Probleme anderer Vereinskameraden und versuchte mit sehr hohem persönlichen und selbstlosen Einsatz für diese Lösungen zu finden. Hierbei stellte er seine eigenen Interessen und Bedürfnisse oft vollständig in den Hintergrund. Durch seine fröhliche und gewinnende Art war es immer eine große Freude Dario auf dem Flugplatz oder auch woanders zu treffen und mit ihm über seine vielfältigen Pläne zu sprechen.

Wir vermissen Dich, Dario sehr und werden Dich stets in treuer Erinnerung behalten.

jw/jsk

Gedanken zum Unglück vom 21.04.2007

von Wolfgang Tausch

War es vorhersehbar? – Nein

War es nötig? – Nein

War es vermeidbar? – Unbedingt!!

Etwas mehr Training, vielleicht einige Flüge in der Winterzeit ...

Etwas weniger Zeitdruck, vielleicht den Nachfolger auf der Dimona wegen einer Terminverschiebung fragen ...

Etwas objektivere Selbsteinschätzung und einen Fluglehrer dazu bitten ...

Etwas mehr Mut und sich als Sicherheitspilot anbieten, auch auf die Gefahr hin, aufdringlich zu erscheinen ...

Etwas mehr Flexibilität und einfach abbrechen, auch wenn Durchstarten angekündigt war ...

(Bestimmt fällt jedem noch etwas ein, wie man diese spezielle Unglückskette hätte unterbrechen können)

Ich habe ein derartiges Unglück noch nicht erlebt, aber mein fester Wille ist, alles zu tun, um eine Wiederholung zu vermeiden. Denn vermeidbar wäre es gewesen. Ich glaube, dass unsere Ausbildung gut ist und uns Verfahren an die Hand gibt, Unglücksketten zu erkennen und zu unterbrechen. Aber was können wir zusätzlich tun?

- o Schlendrian nicht zulassen! Wenn Abweichungen entstehen oder Toleranzgrenzen ausgenutzt werden, gegen steuern.
„Verbesserungskultur“ fördern, damit wir konstruktiv über eigene Fehler sprechen können, aber auch über Fehler anderer. Jeder macht Fehler, keiner der Fehler macht ist persönlich ein Idiot oder Versager, jeder kann dazu lernen. Dazu gehört auch Brücken bauen, wenn jemand `mal uneinsichtig ist.
- o Nicht allein sondern im Team agieren, sich gegenseitig helfen und Feedback geben.
- o Üben! Mehr fliegen, vorbereitet sein auf Fluggäste oder Tage mit gutem Wetter, Checkflüge und Weiterbildungsangebote nutzen. Fliegen ist doch schön!

Aus allen Profis (Notärzte, Polizei, Feuerwehr, LBA), die nach dem Unglücksfall zur Stelle waren, will ich die Notfallseelsorge herausgreifen. Ich habe die Existenz dieser Organisation noch nie bewusst wahrgenommen. Die ehrenamtlichen Helfer waren zur Stelle und haben sich um uns gekümmert. Eine wertvolle Hilfe. Danke!

Als „Neuling“ in Rheinstetten mag mir noch eine Beobachtung erlaubt sein: Der Flugplatz ist in Ordnung. Ohne wirklich auf einen derartigen Unfall vorbereitet zu sein, haben alle gut zusammen gearbeitet und jeder hat seinen Beitrag geleistet: Erste Hilfe, Bergung, Aufarbeitung. Bis zum Abend ist kaum jemand weg gegangen, über die Vereine hinweg haben alle geholfen. Unter Fliegerkameraden selbstverständlich? Ja – Gott sei Dank!

Ostermontag in LOCARNO;

zwei Flugstunden mit der KATANA und schon ist man da !



Über Schwarzwald-Baar, Bodensee, dem Rheintal bis Disentis, dann über den Lucmanier-Pass, Aquila, Biasca, Bellinzona, LSZL



Im Norden Vorfrühling, Blütenpracht.....



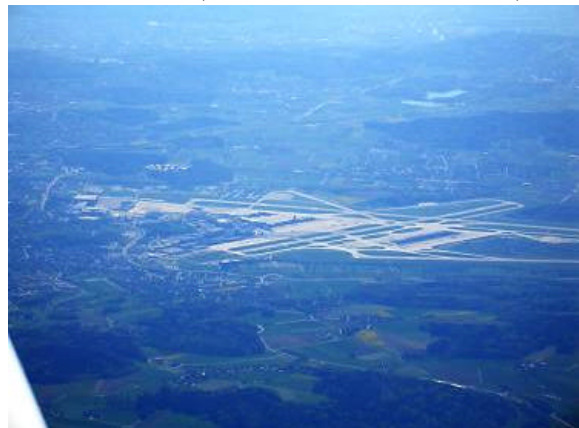
.....mediterranes Klima, mit Palmen und dem Charme der Stadt Locarno am Lago Maggiore.



Rückflug gegen 17.30 Uhr, diesmal über Airolo, den St. Gotthard, steigen auf FL 130 wegen hoher, fast geschlossener Cumulus-Bewölkung, Erstfeld, Vierwaldstätter-See,



durch Luftraum C, im Westen an Zürich vorbei, direct KBA



Landung in EDSB gegen 19.30 Uhr
ein herrlicher Tag !!

(he)

Ersatz für die D-KILD:

Die Versammlung dient auch dazu einen Ersatz für die Super-Dimona auszusuchen. Erste Diskussionen ergaben ein Spektrum von gleiche Maschine, über eine Dreibein-Dimona, mit oder ohne F-schlepp 80, 100, 115 PS bis hin zu einer zweiten Katana. Im Kreise des Vorstandes initiierte Jochen eine Umfrage, die einzelnen Stellungnahmen der anwesenden Vorstandsmitglieder, in Sitzreihenfolge, sind wie folgt:

Herbert: Keine Zulassung in Rheinstetten für Motorflugzeug für absehbare Zeit möglich, daher Mose am Platz

Manfred: Mitglieder, die nicht umsteigen wollen werden aufhören, wenn kein Mose vorhanden.

Klaus: Dimona mit Spornrad, wenn möglich 100 PS

Jochen: Anfang auf Dimona aus Preisgründen. Günstiger Einstieg ins Motorfliegen soll gewährleistet bleiben

Jürgen: Sportliches Fliegen: zum Beispiel Einweisung ins Wellenfliegen im Segelflug,

Außenlandeübungen/Navigatorische Einweisung für reine Segelfluglehrer mit TMG - Berechtigung möglich.

Kleinere Plätze können angefliegen werden.

Jim: Rheinstetten für Motorflugschulung nicht zugelassen, nurSchleppmaschine, solange der Status Sonderlandeplatz nicht erreicht ist. UL? für UL gab es keine Stimme.

Hartmut: Katana leichtes fliegen, mit gleicher Maschine. Platzgenehmigung sollte aber vorausgesetzt sein.

Miro: Entscheidung klar bei derzeitiger

Platzgenehmigung nur Dimona

Gustav: Dimona, da man sonst Mitgliedern die Maschine wegnehmen würde.

Um den Mitgliedern das Fliegen bis zu einer Ersatzbeschaffung zu ermöglichen hat der Vorstand beschlossen eine Maschine zu chartern. Diese Maschine ist zwar etwas teurer, aber in Übung bleiben ist viel wert. Und wir haben den Vorteil, dass wir nicht unter Zeitdruck stehen eine schnelle Entscheidung treffen zu müssen. Manfred hat sich bereit erklärt die einzelnen Angebote zu sondieren und vergleichbar gegenüber zu stellen. Ähnlich wie wir es bei der Auswahl der Katana gemacht haben. Wer also noch Angebote sieht, Anregungen geben will, wende sich bitte an Manfred. Hartmut spendierte für die Überführung eine Flug in der DA-40 – Vielen Dank für diesen Einsatz.



Flieger: ...und was machen sie sonst?

...heute **Dietmar Schlager:**

Auszug aus:

SÜDWEST PRESSE

HOHENZOLLERISCHE ZEITUNG

UNABHÄNGIGE TAGESZEITUNG FÜR DEN MITTELBEREICH HECHINGEN

SCHLOSSKONZERT / Hohe Musikalität und technische Brillanz.

Einen breiten Bogen von der Romantik zur Moderne spannte das Duo Animato, bestehend aus Anna Barbara Schilling (Violoncello) und Dietmar Schlager (Klavier), am Samstagabend zum Auftakt der 45. Haigerlocher Schlosskonzerte im Bürgerhaus.

HAIGERLOCH Dieser erste Konzertabend im Rahmen der 45. Haigerlocher Schlosskonzerte hätte für wahr einen besseren Besuch verdient gehabt, denn was die beiden begnadeten Künstler boten, war getragen von hoher Musikalität, technischer Brillanz und frischer Spielfreude. Da machte es nichts aus, dass zu Beginn mit der dreisätzigen "Sonate A Dur op. 104" von Johann Nepomuk Hummel (1778 - 1837) ein Werk eines weniger bekannten Komponisten, eines Schülers von Wolfgang Amadeus Mozart, stand.

Das Duo Animato, Anna Barbara Schilling am Violoncello und Dietmar Schlager am Bürgerhaus-Flügel, überzeugten bereits hier mit talentiertem Spielvermögen, professioneller Sicherheit und vor allem mit Ausstrahlung. Von romantischer und graziöser Virtuosität geprägt war der feinsinnige



Streicherklang von Barbara Schilling. Ihre ausgefeilte Technik und ihr makellostes, stets in feinsten Harmonie vorgetragene Spiel übertrug sich auf ihren Partner am Flügel, der in frischer Spielfreude seine Finger-

fertigkeit vor allem in den schnellen Läufen unter Beweis stellte.

FOTO & TEXT: WILFRIED SELINKA

Mehr dazu? Links können per e-mail angefordert werden

Uta Kienle - Ein halbes Jahrhundert für die Fliegerei

aus: Vereinigung Deutscher Pilotinnen e.V. Ausgabe 1/2007 siehe auch www.pilotinnen.de von Dagmar Deckstein

So gesehen hätte es sich für die damals 14-jährige Uta dem damaligen Zeitgeist folgend eher geziemt, die „Bräuteschule“ zu besuchen. Aber das Sinnen und Trachten der Schülerin bewegte sich in eine vollkommen andere Richtung, nämlich gen Himmel. Sie hatte kurz zuvor Ernst Udets Autobiographie „Mein Fliegerleben“ gelesen, die erstmals 1935 erschienen war. Fortan war Uta vom Luftfahrtvirus infiziert und nahm Udets ersten Satz in seinem Vorwort wörtlich: „Ich schreibe dieses Buch für die Jugend, die nach uns kommt.“ Also gab ihr Vater dem Drängen des Teenagers nach und meldete Tochter Uta 1951 beim Segelflugverein Karlsruhe an. Eigentlich wollte Uta lieber Motorfliegen, aber das war erst vom Mai 1955 an wieder möglich, nachdem Nachkriegsdeutschland die Lufthoheit wiedererrang.

So oder so war dieser Herbsttag anno 1951 ein Glückstag für die spätere VDP, begann da doch eine der wichtigsten Stützen unseres Pilotinnenvereins die fliegerische Ausbildung. Uta Kienle war Gründungsmitglied Nummer sechs, als die VDP 1968 aus der Taufe gehoben wurde, und seither ist sie - ununterbrochen, 39 Jahre lang (!) - unsere geschätzte Schatzmeisterin. Im September, bei der Jahreshauptversammlung in Weimar, will sie ihr Amt an jüngere Hände weiterreichen. Feierte Uta doch am 10. April ihren 70. Geburtstag. „Der richtige Zeitpunkt“, findet sie, „um einen Schnitt zu machen.“

Beharrlichkeit und Beständigkeit sind herausragende Charaktereigenschaften, die Uta Kienle auszeichnen, weswegen im übrigen auch die VDP-Kasse nie in Schräglage geriet. Und der Verdacht ist nicht weithergeholt, dass die Karlsruher Segelflugschule gerade solche Eigenschaften bei Uta gefördert und gefordert hat. Ein Mädchen in ihren Reihen akzeptierten die Männer und Buben damals nur grummelnd, erinnert sich Uta. „Anfangs durfte ich grad mal die Werkstatt fegen“. Zu allem Überfluss gab es auch keine fertigen Segelflugzeuge zum Einsteigen und losfliegen - die mussten erst mal in mühseliger Eigenarbeit gebaut werden. Also wanderte Uta Kienle jeden Tag in die Werkstatt und betätigte sich so gut es ging beim Bau eines Grunau-Baby und einer Mü 13 E: „Erst mal ließen sie mich unendliche Meter



In Baumholder mit der Emeraude

Nagelstreifen zum Leimen der Beplankung anfertigen“. Aber dann ging es Schlag auf Schlag. „Ich blieb stur und schaute mir intensiv ab, wie die anderen zu Werke gingen“. erzählt Uta. Schließlich war sie akzeptiert und durfte selbst Hand anlegen. Mehr als ein Jahr nach Anmeldung kam Uta endlich zu ihrem ersten Schulflug, zwei Jahre später hatte sie den PPL C. 1959 erwarb sie das Leistungsabzeichen in Silber, gleich danach das in Gold mit zwei Diamanten. 1960 folgte die Lizenz als Segelfluglehrerin. Im gleichen Jahr machte sie den Motorschein mit Schleppberechtigung. Ach ja: 1956 kam dann für die anfängliche Nagelstreifenfertigerin nach einem Lehrgang die Werkstattleiterberechtigung für den Bau von

Gleit- und Segelflugzeugen hinzu, als welche Uta in Karlsruhe und später beim LSV Pfinzgau firmierte.

Uta Keinles fliegerische Erfolge und Erlebnisse über mehr als ein halbes Jahrhundert auszubreiten, sprengte die Dimensionen dieses Beitrags. Fragt sie selbst! Viele Wettbewerbe hat sie erfolgreich mitgeflogen, hier nur ein paar Highlights. 1961: Deutschlandflug - 3. Platz Damenwertung; 1961: Rallye Baden-Baden. Europarundflug - beste Pilotin und 3. Platz; 1962: Sternflug nach Lübeck - 3. Platz. 1966 ging es für Uta über den großen Teich, zum Powder-Puff-Derby in den USA: „Mein, größtes fliegerisches Erlebnis“, schwärmt sie noch heute. Immerhin: Platz 42 bei 92 Teilnehmern.



Uta Kienle und Copilotin Margret Crane 1966, kurz nach der Landung in Clearwater Florida, dem Ziel des Powder Puff Derbies

Neben Karlsruhe-Forchheim war Utas zweiter Heimatflugplatz Vinon sur Verdon am Rinde der französischen Seealpen. Fürs Deutsch-Französische Jugendwerk war sie auch als Fluglehrerin in Hirzenhain tätig. Ihren Luftfahrerschein hat Uta Kienle 2003 nicht mehr verlängert - erstens wurde Karlsruhe-Forchheim geschlossen und zweitens „waren mir die neuen Bestimmungen mit JAR-FCL, einfach zuzukompliziert.“



Aber der Fliegerei bleibt Uta natürlich weiterhin eng verbunden. Zur Zeit bringt sie die Lichtbildvorträge aus alten Zeiten auf Vordermann, um im Sinne Ernst Udets „für

die Jugend, die nach uns kommt“, den Neuaufbau der Fliegerei in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg vor Augen zuführen.

Vielen dank Uta –
und herzlichen Glückwunsch zum 70ten



...und dann gibt es noch eine Frau, die ihren Platz in der Geschichte der Luftfahrt hat: Elly Beinhorn. Frauen scheinen doch in der Fliegerei ihre feste Position zu haben.

Elly Beinhorn überquerte im Sportflugzeug die Anden und flog allein um die Welt: Elly Beinhorn gehört zu den Pionierinnen der Luftfahrt. Am 30. Mai feiert sie in München ihren 100. Geburtstag.

"Noch einmal macht sich die Pilotin auf, allerdings nicht mehr im Alleinflug. 1967 tritt sie ihre große sentimentale Reise an. Sie fliegt kleine Etappen in Australien, besucht die Fidschi-Inseln, Honolulu und Kalifornien.

Es ist der Abschied von der Leidenschaft ihres Lebens.

Doch erst zwölf Jahre später, 1979, geschieht das Unfassbare:

Elly Beinhorn gibt ihren Pilotenschein zurück.

Mancher glaubte damals, sie würde es nicht überleben. Doch sie schaffte auch das. Und so lebt Elly Beinhorn, wie es sich für ein wahres Märchen gehört, noch heute, zurückgezogen in München. Am 30. Mai 2007 feierte sie ihren 100. Geburtstag.

...aus <http://www.zeit.de/2007/21/A-Beinhorn?page=all>

Also wenn es da zwischen Uta und Elly nicht eine Menge Parallelen gibt ...

Ausschnitt aus den Bedingungen für den Ausbildungsbetrieb:

Diese werden in der Versammlung insgesamt vorgestellt

Der Fluglehrer vom Dienst stellt den Ausbildungsbetrieb fest

- wenn sich bis Mittwoch, 20:00 ausreichend viele Teilnehmer (Schüler und Scheininhaber) angemeldet haben oder
- nach Vereinbarung.

Die Anmeldung erfolgt über das Buchungssystem „Phoenix“. [kurze Anleitung].

Wenn sich nicht genügend viele Teilnehmer angemeldet haben, kann der Fluglehrer den Schulbetrieb streichen. Die Entscheidung meldet er per e-Mail über den Segelflugverteiler (weil mehr als nur die bereits angemeldeten Schüler betroffen sein könnten).

Bei Absage, oder wenn sich abzeichnet, dass sich nicht genügend viele Schüler anmelden werden, können interessierte Schüler / Lehrer / Scheinpiloten selbst einen Flugbetrieb organisieren. Das gilt sinngemäß auch für Flugbetrieb unter der Woche.

Angemeldete Schüler haben Vorrang. Teilnahme ohne Anmeldung ist jedoch auch möglich, nur werden „Anmelder“ bei ihren Vorhaben besonders unterstützt. Ohne Anmeldung besteht grundsätzlich die Gefahr, dass der Flugbetrieb gar nicht erst stattfindet.

Empfehlung: Bei sehr vielen Schülern weiteren Fluglehrer aktivieren oder Schüler zwischen den Vereinen aufteilen.

Der Flugbetrieb beginnt an Samstagen um 11:00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen um 10:00 Uhr. An Wochentagen nach Vereinbarung. Er beginnt stets mit einem Briefing und endet mit einem Debriefing.

Der allgemeine Teil der Briefings kann gemeinsam mit den anderen Vereinen durchgeführt werden. Flugzeugeinteilung etc. erfolgt vereinsintern.

Wenn einzelne Piloten ausnahmsweise später kommen oder früher gehen wollen, stimmen sie das mit dem Fluglehrer ab. Dabei muss die Flugbetriebsfähigkeit erhalten bleiben. Ggf. wird ein vorzeitiges Ende des Betriebs vereinbart.

„Spätkommer“ und „Frühgeher“ bedenken, dass sie unter Umständen einen geregelten Flugbetrieb für die anderen verhindern.

Aktivitäten

Nachfolgend die Standardaktivitäten, die nach Bedarf geändert oder ergänzt werden.

- 1) Briefing
- 2) Ausräumen
- 3) Aufbauen
- 4) Kontrolle des Fluggeräts (hierzu besondere Kriterien)
- 5) Fliegen, Fliegen, Fliegen
- 6) Reinigen (hierzu besondere Kriterien)
- 7) Abrüsten, abräumen
- 8) **Debriefing und Feststellung des ordnungsmäßigen Zustandes von Gerät, Zubehör etc.**

Große Putz & Reparatur Party:

Am 30.6.2007 findet eine Party ab 11:00h bis abends.

Es werden alle Flugzeuge geputzt, repariert. Es wird gefeiert, gegrillt und sicher auch etwas getrunken. Anmeldungen wegen Kuchenspenden und Bestellung von Grillgut bei Jochen Wagenblatt: jochen@wagenblatt.de oder in eine Liste im Briefingraum bis zum 25.6.2007