

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

Herbst-Rallye vom Airport Baden aus am
29.9.2007 – Anmeldungen bei Jochen
Wagenblatt oder während der Versammlung
– Dimona und Katana können mitfliegen.
Näheres in der Versammlung

An
alle Mitglieder

Einladung
zur 4. Versammlung
am Freitag den 14.09.2007 um 19:30h
im Gasthaus zum kleinen Griechen

Tagesordnung:

- 1.) Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden und Vorstellung neuer Mitglieder
- 2.) Wie funktioniert der Flugbetrieb mit den neuen Regeln? Rückmeldungen und Diskussion erbeten
- 3.) Flugtag für B.I. Team am 15.09.07
- 4.) Anmeldungen zum Ausflug nach Stuttgart am 10.11.2007 in das Daimler-Benz-Museum
- 5.) Letzte Flugwoche vom 05.11. – 10.11.07
- 6.) Flugbetriebsabschlussfeier am 10.11.07 der alten Herren
- 7.) Paul MacCready – Segelflieger und Erfinder – ein Bericht über sein Schaffen mit einem kleinen Film.
- 8.) Verschiedenes, Anträge

Wir gratulieren nachträglich im August

Pia Tammen-Herold zum 45. Geburtstag
Thomas Reuter zum 50. Geburtstag
Wilhelm Dirks zum 60. Geburtstag
Hermann Herz zum 60. Geburtstag
Ralf Rabbas zum 60. Geburtstag
Henning Bosse zum 75. Geburtstag

und im September gratulieren wir

Jürgen Goldschmidt zum 55. Geburtstag
und **Christa Habedank** zum 80. Geburtstag

Allen Jubilaren die besten Wünsche und vor allem Gesundheit



Diemut Schultz ist tot. Noch können wir alle nicht begreifen, was an dem Sonntag den 26. August 2007 auf dem Wächtersberg bei Wildberg passiert ist. Diemut war Oldtimer Fan und ist mit einem von ihr und ihren Freunden hergerichteten und zugelassenen Kranich III aus bisher ungeklärten Gründen beim Landeanflug abgestürzt.

Diemut begann im Alter von 18 Jahren beim LTB Frank und Waldenberger mit der Ausbildung zur Leichtflugzeugbauerin. Nach Abschluss dieser Ausbildung war Diemut im LTB Frank und Waldenberger tätig. Vor 4 Jahren legte sie ihre Prüfung als Bauprüferin vor dem Luftfahrtbundesamt ab.

Mit viel Sachverstand und Engagement führte Sie in der folgenden Zeit die Nachprüfungen vieler Segelflugzeuge und Motorsegler durch.

Liebe Diemut, Deine Hilfsbereitschaft, Dein Sachverstand und Deine nette und fröhliche Art werden uns fehlen. Wir werden Dich nicht vergessen.

df

Liebe Mitglieder,

von einem JAR-Contra-Kameraden, der selbst Lehrer ist, bin ich auf Texte von Dr. Marianne Gronemeyer, Professorin für Erziehungswissenschaften (FH Wiesbaden), aufmerksam gemacht worden. Ich will Euch nicht den ganzen Text aufzwingen, aber dennoch zwei Punkte herausgreifen, die meine Aufmerksamkeit in Richtung unseres Sports und des Geschehens auf dem Platz gelenkt haben. Der erste Punkt betrifft die Jugendlichen. Sie beschreibt ihre Beobachtungen:

„Ich habe sie vor einiger Zeit beobachtet am Marktplatz von Bad Aibling, während ich im Auto saß und auf die Nachricht wartete, ob im benachbarten Hotel noch ein Bett für die Nacht zu haben wäre. Und da Warten eine extrem stupide Beschäftigung ist, habe ich mich umgeschaut aus der Bergung meiner blechernen Hülle heraus. Wenige Meter neben mir saß auf einer Bank ein Jugendlicher, vielleicht 14 Jahre alt, keinesfalls älter. Er saß dort breitbeinig mit fest aufgestemmtten Füßen und spuckte auf den Boden zwischen seinen Beinen. Genauer: Er feuerte die Spucke ab, mit der Präzision eines Geschosses. Dann fingerte er mit abgewandtem Blick - den Blick auf den Ort seiner nestelnden Verrichtung zu lenken, hätte ja bereits ein irgendwie geartetes Weltinteresse bekundet und der Pose vollkommener Gleichgültigkeit empfindlich geschadet - aus seiner auf Kniehöhe aufgesetzten Hosentasche ein Zigarettenpäckchen heraus nebst

Feuerzeug, zündete mit lässiger Gebärde die Zigarette an und tat ohne erkennbaren Genuss den ersten Zug.

Aus dem Augenwinkel heraus bemerkt er jetzt meinen indiskreten, beobachtenden, unverwandt auf ihn gerichteten Blick. Der irritiert ihn, und nun kostet es ihn sichtlich Anstrengung, das auf ihn gerichtete Interesse zu ignorieren. Er ist Akteur mit Publikum, und das ist ihm unbehaglich. Hinter seinem Rücken taucht sein Kumpel auf. Er hat sein Fahrrad dabei. Einen Augenblick scheint er versucht, sich mit einem vertraulichen Schlag auf die Schulter des Anderen bemerkbar machen zu wollen. Dann bricht er die Geste ab, sie bleibt buchstäblich auf halbem Wege stehen, und er verfällt seinerseits in scheinbar desinteressierte Beiläufigkeit. Ohne seine Ankunft irgendwie zu vermelden schließt er sein Fahrrad an. Der Andere, ihm immer noch den Rücken zuwendend, erhebt sich, seinerseits ohne das geringste Zeichen, dass er die Anwesenheit des Anderen bemerke habe. Sie wenden kein Wort, keine Geste aneinander und schlendern, nein latschen mit diesem ziellos wirkenden Schlurfengang, der nicht einmal die Anstrengung, die Füße zu heben, auf sich nimmt, in gleicher Richtung über den Marktplatz davon.

„Coolness' ist das dominante Ideal. Wo ‚Coolness' geboren ist, hat derjenige, der sich zu irgendeinem, und sei es auch noch so

leichtgewichtigen Interesse bekennt, sich bereits etwas vergeben und seinem Ansehen schweren Schaden zugefügt. Souveräne Gleichgültigkeit, Wortkargheit und Unterkühlung bestimmen das Weltverhältnis der Jüngerer. Das mag angesichts des Zustandes der Welt für die Ausbalancierung der eigenen Befindlichkeit sogar klug sein. So macht man sich enttäuschungsfest. Wer nichts will, dem fehlt nichts.

*Diese ausgekühlten Gemüter, die sich jede Beteiligtheit kategorisch verbieten, sich gegenseitig das Antlitz und den Anblick verweigern, denen das Du entschwinden ist, die sich in einem kältestarren Ich einkerkern, die scheinen nicht sehr anfällig für die Verlockungen von Mühsal und Ernst. **Und doch glaube ich, dass das, was wir den Jüngerer am sträflichsten vorenthalten, nicht der Lebensspäß ist, sondern die Teilhabe am Lebensernst, die Erfahrung, dass es auf sie wirklich ankommt. Ich bin zutiefst überzeugt, dass derjenige, der nie im Auge eines Anderen eine auf ihn gerichtete Hoffnung hat aufglimmen, sehen, entweder verkümmert oder um sich schlägt.***

Beim Lesen dieses Textes habe ich mich gefreut, dass wir solche Jugendliche nicht in unseren Reihen haben. Ob es daran liegt, dass sich für das Fliegen schon die Richtigen entscheiden, oder ob wir ihnen durch die Verantwortung, ein Flugzeug mit 14 Jahren selbst fliegen zu dürfen, den notwendigen Lebensernst und damit die Erfahrung vermitteln, dass es auf sie ankommt? Und nicht nur auf sie, sondern auf jeden am Flugbetrieb Teilnehmenden, kommt es wirklich an.

Soweit der erste Aspekt. Der zweite Aspekt beleuchtet die Gestaltung des Schulwesens bzw. jedes Gemeinwesens. Gerade wo wir doch in der letzten Zeit über die Notwendigkeiten von Regeln und Zusammenwirken viel diskutiert haben, hat mich ihre Ansicht auch sehr bewegt. Hier der zweite Ausschnitt:

„Wie ließe sich ein lebendiges Gemeinwesen beschreiben, ohne dass man seine Lebendigkeit gleich wieder dadurch erstickt, dass man sagt, wie es zu sein habe, dass man Vorschriften und Normalitätsverordnungen zu seiner Existenzgrundlage macht.

Was Aristoteles einmal über die Stadt sagte, das könnte auch in die Gründungsakte einer erst noch auszudenkenden Schule geschrieben werden. Er stellt fest, eine Stadt werde aus unterschiedlichen Menschen gemacht, ähnliche Menschen brächten keine Stadt zuwege. Damit eine Einrichtung

menschlich und lebendig wäre, müsste sie also, Aristoteles zufolge, aus und von den Menschen, die sich in ihr zusammen finden, gebildet sein.“

Ohne hier weiter in die Tiefe gehen zu wollen, möchte ich feststellen, dass wir ideale Voraussetzungen haben für ein lebendiges Gemeinwesen! Was mich zu dieser Feststellung kommen lässt? Alleine die Vielfalt und die unterschiedlichen Menschen, die zu uns finden. Hier nur als Beispiel die neuen Mitglieder, die im August /September zu uns gefunden haben:

Neue Mitglieder:

Der Jüngste ist mit 12 Jahren **Richard Schifferdecker**. Richard darf zwar noch nicht richtig schulen, aber das Fliegen wortwörtlich begreifen, da ist er schon dabei. Er wird dabei auch ideell von seinem Vater unterstützt, der sich auch schon bereit erklärt hat bei den anfallenden Baustunden mit anzupacken. Auch Richard hat wie viele von uns, wahrscheinlich einen fliegerischen Virus geerbt. In der Familie gab es bereits Flugzeugbauer: das Bild zeigt seinen Onkel mit einer Eigenkonstruktion (das könnte ein kompletter Bericht in einem späteren DK werden)



Einige Jahre älter und viel viel Erfahrung fand **Klaus Angermeier** zu uns. Er ist auf der Liste der vom LBA anerkannten Examiner/Prüfer zu finden, und wird bei uns gleich die Aufgabe des Ausbildungsleiters „Motorflug“ übernehmen.

Last but not least hat auch unsere Damenriege Verstärkung gefunden. **Constanze Jann**, hat sich nach einem Schnupperkurs entschlossen ihre Ausbildung bei uns fortzusetzen.

Alle drei begrüßen wir herzlich in unserer Runde.



Herbert Frank, - 50 Jahre Fluglehrer

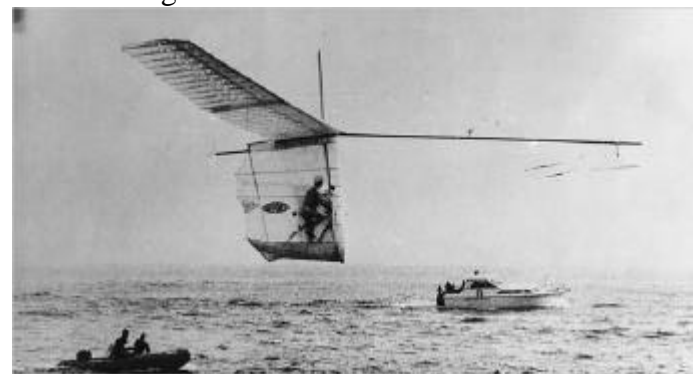
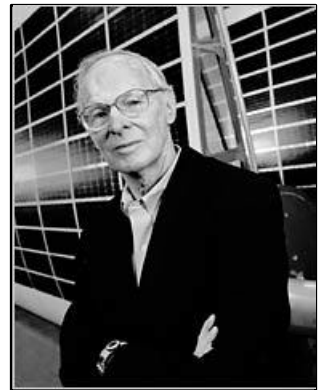
Es war im Jahre 1956, 4000 Starts waren bereits gemacht seit Gründung des LSV bzw. Aufnahme des Flugbetriebes im Jahre 1953, da überlegte man, wie man den einzigen Fluglehrer Hans Alletsee entlasten könnte. Also suchte man einen weiteren Fluglehrer. Herbert Frank bot sich an und so begann er mit seiner Ausbildung. Als erstes waren die auch damals schon üblichen 20 Starts mit Lehrer im hinteren Sitz, und dann die Ausbildung von 2 Schülern bis zum Alleinflug. Anfang Mai 1957 ging es dann zur Segelflugschule Hornberg zum abschließenden Lehrgang. Die Fluglehrer Reinhard, Tappeser und Max Beck versuchten die neuen Fluglehrer zu formen. Als Ausbildungsgerät diente ein alter Doppelraab, der sich nicht gerade als ideales Schulungsgerät erwies. Ende Mai 1957 endlich der ersehnte und schwer verdiente Eintrag im Luftfahrerschein – die Ausbildungsberechtigung.

In den folgenden 50 Jahren, die dieses Jahr im Mai 2007 vollendet waren, hat Herbert Frank fast 9000 Gesamtstarts absolviert, davon 1450 Starts allein oder mit Gästen und 7450 Schulflüge mit dem Nachwuchs des Vereins auf Segelflugzeugen der Typen Ka 2 b, Rhönlerche II, Kranich III, Twin Astir, DG 500 und natürlich auf unserer ASK 21. Die zum Einsatz gekommenen Motorsegler waren der A-Falke, der B-Falke, unsere beiden Tandem-Falken und natürlich die Super-Dimona HK 36 R. Ende des Jahres 1999, als Herbert 70 Jahren alt wurde, lief zum ersten Male die Ausbildungs-Lizenz des BWLV ab. Der BWLV hatte eine interne Regel aufgestellt: mit 70 ist Schluss. Das begonnene Jahr durfte noch zu Ende gebracht werden, also war Herbert fast 71. Dann kamen die Landauer und brauchten einen Fluglehrer, denn in Rheinland-Pfalz spielte das Alter alleine keine Rolle. Also neuer Fortbildungslehrgang und Scheinverlängerung beim RP KA, denn auch dem RP und dem Gesetz war es egal, wie alt man war, Hauptsache der Pilot

ist gesund. So übte Herbert die Ausbildungstätigkeit weiter aus, bis leider eine schwere OP dazwischen kam. Eine weitere Scheinverlängerung brachte sodann den Einschränkungsstempel, nur mit Sicherheitspilot zu fliegen oder mit berechtigten Scheininhabern. Die weitere Fluglehrertätigkeit blieb beschränkt auf Überprüfungsflüge und Bodenfluglehrertätigkeit. Im Mai dieses Jahres 2007 lief der Schein wieder mal aus, und Herbert ging nicht mehr zum Arzt. 50 Jahre Fluglehrertätigkeit sind genug und mit fast 80 Jahren ist es Zeit zum Aufhören.



Dr. Paul MacCready, den die meisten Segelflieger durch seine Erfindung des MacCready-Ringes kennen ist im Alter von 81 Jahren im August gestorben. Sein ganzes Leben hatte MacCready an neuen Ideen gearbeitet. Ideen von Leonardo da Vinci nachgeforscht und - auch umgesetzt. Paul MacCready gilt allgemein als der Vater der Fluges mit Muskelkraft. Am 23. August 1977 gewann er den von dem Industriellen Henry Kremer ausgeschriebenen Preis von 50 000 Pfund



Die Maße des unkonventionellen Fluggerätes, dem Gossamer Condor, sind:

Spannweite: 29.25m (96 ft.)

Länge: 9.14 m (30 ft.)

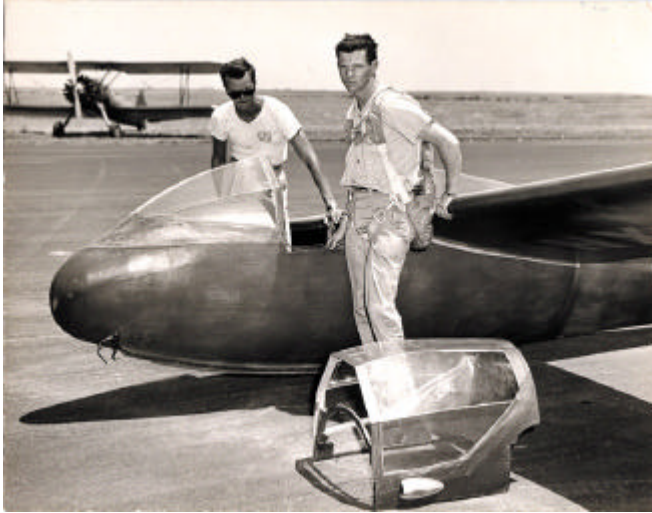
Höhe: 5.49 m (18 ft.)

Leergewicht: 31.75 kg (70 lb.)

Der Gossamer Condor hängt heute in voller Größe im Smithsonian Luftfahrtmuseum in Washington.

Paul MacCready war auch der erste Amerikaner, der eine Segelflugmeisterschaft (1956) gewann. Er war zu dieser Zeit allen überlegen, weil er sich

mit der Theorie einer optimalen Geschwindigkeit befasst hat. Heute ist dies für jeden Segelflieger bereits Allgemeinwissen.



Nach dem Gossamer Condor, entwickelte er den Gossamer Albatros, für den er eine Auszeichnung vom Franklin Institute 1979 bekam: Mit dem Gossamer Albatross konnte ein Flug mit Menschenkraft von über 3 Stunden erreicht werden.

Die Beschäftigung mit dem Segelflug und seinen Energiequellen spornte Paul MacCready auch zu seinen nächsten Entwicklungen an. 1980 baute er das erste Solarbetriebene Motorflugzeug, den Gossamer Pinguin, gefolgt vom Solar Challenger, der über 163 Meilen von Paris nach England in einer Höhe von 11 000 Fuß geflogen wurde.

Die Möglichkeiten mit dem Solarflug faszinierten MacCready so, dass er auf diesem Sektor weitertüftelte. Mit dem Helios, einem Nurflügler von ca. 70m Spannweite und nur mit Solarzellen angetrieben, stieß er bis in die Stratosphäre vor und flog höher als jedes Flächenflugzeug davor: 96,863 ft. hoch.



Aber nicht nur Flugzeuge beschäftigten ihn nach seinen Experimenten mit Solarzellen. Seine Firma, die AeroVironment, entwickelte auch

Landfahrzeuge im Auftrag von General Motors, z.B. den Sun-Racer.

Wenn man über seine Erfolge liest, dann hört sich alles so reibungslos und genial an. Aber MacCready berichtet selbst, dass mehrmals vor dem finanziellen Ruin stand, weil Entwicklungen entweder nicht klappten, oder nicht bezahlt wurden. Er hatte sich mal 100 000 \$ geliehen und das Projekt ging schief. Als er von dem Kremer Preis, der mit 50 000 Pfund dotiert war, hörte, war sein Ziel diesen zu gewinnen, um seine Schulden tilgen zu können. Zu dem Gewinn sagte er, es gehört eine große Portion Wissen, Ehrgeiz, Enthusiasmus dazu, eine solche Aufgabe anzugehen. Was aber recht entscheidend ist, ist der Druck, 100 000 \$ Schulden tilgen zu müssen.

In der Versammlung werde ich etwas mehr auf seine Entwicklungen eingehen und einen kleinen Film über ihn zeigen.



Vorabinfo zur Herbst-Rallye am Sa 29. Sept. 2007

Die diesjährige Herbst-Rallye wird von Jürgen Skucek und Jochen Wagenblatt organisiert. Es sind alle Mitglieder des FSV und des LSV, sowie Freunde der Vereine herzlich eingeladen, sich im Rahmen eines kleinen Wettbewerbes zu messen. Wie schon im Frühjahr, steht wieder der Präzisionsflug auf der Tagesordnung. Es sind diverse Punkte im Umkreis von Karlsruhe-Baden zeitgenau zu finden. Zusätzlich werden die Organisatoren natürlich die eine oder andere fliegerische Überraschung präsentieren, welche wir euch aber erst bei der Bekanntgabe der Aufgaben erzählen werden.

Lasst euch überraschen! Ziel der Sache ist wie jedes Jahr einfach nur der Spaß am Fliegen. Die Flugdauer wird ca. 45 min betragen. Zusätzlich wird noch etwas Theorie zum Thema Fliegen, sowie außerordentliche sportliche Leistung beim Boulespiel, den durch das gute Essen gestärkten Teilnehmern, abgefordert.

Grüße

Jochen Wagenblatt

50.000 Starts mit der Winde

Die Schleppwinde, mit der die Segelflugzeuge des Luftsportvereins Albgau Ettlingen in die Luft gezogen werden, feierte ein Jubiläum. Im 35-sten Jahr seit Inbetriebnahme, wurden mit dem Eigenbau des Vereins 50.000 Starts durchgeführt.



Auf einem Mercedes LKW Baujahr 1941 haben die Vereinsmitglieder Ende der 60er Jahre angefangen, sich eine – damals – neue Winde zu bauen. Bei dem Windenbau, der sich über einige Jahre hin zog, taten sich zwei 14-Jährige besonders hervor. Der eine war Bernd Frank, der mit seiner "fliegenden Familie" immer auf dem Platz anwesend war, wenn geflogen wurde. Bernd selbst wollte immer lieber auf dem Boden bleiben, aber interessierte sich sehr für die Fahrzeuge. Hartmut Eble dagegen kam zum Verein und wollte Segelfliegen lernen.

Beide hatten gemeinsam, dass sie sich von Anfang an für die Motore und Fahrzeuge interessierten. Beide lernten auch das KFZ-Handwerk und wurden Meister. Bernd in einer renommierten Autowerkstatt von Fritz Finger, auch einem Vereinsmitglied. Hartmut lernte bei seinem Vater und übernahm und erweiterte später die Firma seines Vaters. Die Winde, die schon ein paar Jahre in Arbeit war, faszinierte und spornte die beiden so an, dass sie in den Jahren 1970-1973 maßgeblich an deren Fertigstellung beteiligt waren. In den Folgejahren wurde sie von beiden noch intensiv betreut. Heute werden Bernd und Hartmut nur noch herangezogen, wenn alle anderen nicht mehr weiter wissen, denn ab und zu bedarf die 35-jährige Schleppwinde Anspruch in Form von Reparaturen.

Hartmut Eble fliegt heute auch noch. Er hat sich aber auf das Motorfliegen spezialisiert und betreut das Motorflugzeug des Vereins, eine DA 20 Katana, die vor drei Jahren neu erworben worden ist.

Der Start eines Segelflugzeuges mit der Schleppwinde ist eine sehr umweltfreundliche Startart. Mit ca. einem Liter Sprit kann ein Segelflugzeug auf 350-500 m Höhe katapultiert werden, um dann entweder einen Schulstart zu absolvieren oder einen stundenlangen Flug über das Land.

Erfolgreiche Freiflieger:

Als Motorflugschüler flogen sich **Harald und Raphael**

Am Samstag (04.08.2007) haben sich Harald Köhler und Raphael Vosen auf der Katana frei geflogen. Gratuliert haben bereits Jürgen, Rüdiger, Piloten einer Air Berlin Maschine, die „das Spektakel“ aus dem Cockpit beobachtet haben und Eleg Waijda.

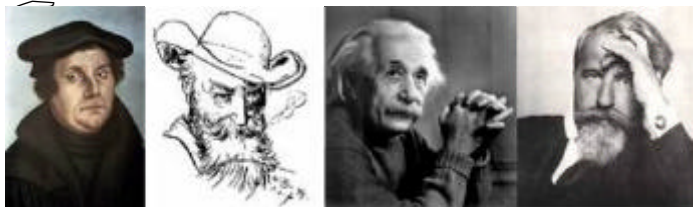
Die Freude von Harald und Raphael drücken am besten die beigefügten Bilder aus.



...und im **Segelflug** gratulieren wir **Alexander und Peter** zu Ihren Alleinflügen und der überstandenen Training ihres Thermik-Organis.



Und zu guter Letzt noch ein paar Gedanken kluger Köpfe:



Die gute Unterhaltung besteht nicht darin, daß man selbst etwas Gescheites sagt, sondern daß man etwas Dummes anhören kann.

W. Busch, dt. Dichter und Zeichner, 1832-1908

Toleranz heißt, die Fehler der anderen zu entschuldigen.

Takt heißt, sie nicht zu bemerken.

Arthur Schnitzer, österr. Dramatiker, 1862-1931

Wenn wir alt werden, so beginnen wir zu disputieren, wollen klug sein, und doch sind wir die größten Narren.

Martin Luther, Reformator, 1483-1546

Wenn ich mit meiner Relativitätstheorie recht behalte, werden die Deutschen sagen, ich sei Deutscher, und die Franzosen, ich sei Weltbürger. Erweist sich meine Theorie als falsch, werden die Franzosen sagen, ich sei Deutscher und die Deutschen, ich sei Jude.

Albert Einstein, dt. Physiker, 1879-1955