

das Neueste von
DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREINS ALBGAU E.V. ETTLINGEN

187. Ausgabe

33. Jahrgang

Ettlingen, den 20.11.07 Seite 1

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

An
alle Mitglieder

Am Samstag 8.12. um 14:00h kommt
der Weihnachtsmann per Flugzeug
nach Rheinstetten.....auch Seite 2



Bitte vormerken: **FLY-TOP** – Veranstaltung
am Samstag den 26.1.2008siehe Seite 3

*Liebe Mitglieder,
dieses Mal ergeht mit dem Versand des DK keine Einladung zu einer Versammlung:*

Der Vorstand wird sich nochmals am 30. November zu einer Vorstandssitzung treffen.
Allen anderen Mitgliedern danken wir jetzt schon für die gute Beteiligung bei den Aktivitäten dieses Jahres.

Ohne den Berichten zum Jahresüberblick vorweg zu greifen, sei hier nur erwähnt:
Boxenbau, Jochen Schweitzer und weitere Gastflüge, Ausbildung und Bereitschaft zum Windenfahren, und
vielen anderen Ereignissen, die in diesem Jahr stattgefunden haben.

Wir wünschen allen Mitgliedern eine frohe Advents- und Weihnachtszeit ... und vielleicht sogar auch noch
interessante Wellen- und Hangflüge.

Der gesamte Vorstand des LSV-Albgau.

Wir gratulieren zum Geburtstag im November

Unserem Dieter Frank zum 55. Geburtstag
Und Wolfgang Trappenberg zum 55. Geburtstag

Und im Dezember gratulieren wir

Unserem Theo Augenstein zum 80. Geburtstag

Allen Jubilaren die besten Wünsche und vor allem Gesundheit

Liebe Mitglieder,

Es ist so schnell vorbei gegangen, zumindest soweit, dass die Adventszeit schon unmittelbar bevorsteht:



Am Samstag 8.12. um 14:00h kommt der Weihnachtsmann per Flugzeug nach Rheinstetten, wie jedes Jahr. Wer noch begeisterungsfähige Kinder oder Enkel hat, kann sich noch schnell beim Nikolaus melden und auch Geschenke abgeben. Wir stellen gerne eine Vermittlung her oder Ihr meldet Euch bei Roland Helfer.

Ein tolles Geschenk haben sich die Piloten aus Rheinstetten schon selbst gemacht: an nur vier Wochenenden gelang es die 20 Vereinsboxen umzusetzen, nachdem die Fundamente schon fertig gestellt waren. Mit einer grandiosen Resonanz, beteiligten sich aus allen drei Vereinen der LSG 34, 35 und 44 Helfer, um die Eternitplatten zu entsorgen, die Holzkonstruktion umzusetzen und das ganze wieder aufzubauen und einzudecken. Eine großartige Leistung.



Wenn es richtig darauf ankommt, können wir also auf den Einsatz (fast) aller zählen. Das ist toll. jsk

Und schon wieder....

Können wir Alleinflüge vermelden:



Christoph Jahn hat beim Herbstlager der Akaflieg die Gelegenheit genutzt und sich mit „externer Hilfe“ frei geflogen.

Und gleich anschließend konnte auch unser derzeit jüngster Alleinflieger gefeiert werden:

Dieses Ereignis war sogar eine Erwähnung in den BNN wert:

BNN - ETTLINGEN

Ausgabe Nr. 245 - Seite 16

Dienstag, 23. Oktober 2007

Anm.:
Freiflug fand am 13.10. statt



ERSTER ALLEINFLUG: Maurice Langeheis vom Luftsportverein Albgau hat die Feuerprobe mit 14 Jahren bestanden. Foto: pr

Namen und Notizen

Seinen ersten Alleinflug mit dem Segelflugzeug brachte jetzt der 14 Jahre alte Maurice Langeheis beim Luftsportverein Albgau hinter sich. Alleine, nur noch per Funk mit dem Fluglehrer verbunden, drohte er seine Runden über dem Forchheimer Segelfluggelände. Der junge Pflieger ist laut Presseinformation bereits der fünfte Pilot,

der 2007 die Alleinflugprobe beim Luftsportverein erreicht hat.

Mit 2000 Euro unterstützte die Allianz Baden-Württemberg ein Schül für den Außenpielbereich des Ettlinger AWO-Kindergartens Wieserzwerge in Neuwiesensvöben. Den Grundstück für den Schiffbauort von 2600 Euro erwirtschafteten Elternbeirat und Kindergartensteam durch Aktionen wie Flohmärkte und Kuchenverkauf. Über die zusätzliche Unterstützung durch die Allianz freuten sich Erzieher wie Eltern. pm

Mit Christoph und Maurice haben wir bereits 5 Alleinflieger im Segelflug und 2 im Motorflug.

Wir gratulieren den neuen Alleinfliegern und wünschen eine erfolgreiche weitere Ausbildung.

Mit diesem Ausbildungsstand in das Jahr 2008 zu gehen, ist eine sehr gute Grundlage zum Scheinerwerb.

jsk.

Wichtige Termine im Dezember

Änderungen des Mitgliederstatus ab 2008 können noch bis zum 01.12.2007 vorgenommen werden. Bitte setzt Euch bei eventuellen Fragen mit unserer Geschäftsstelle in Verbindung.

Wir unterscheiden lt. unserer Geschäftsordnung in

- a) aktive Mitglieder, die sich aktiv am Fliegen beteiligen und
- b) aktive Mitglieder, die sich vorübergehend für je eine oder auch beide Abteilungen passiv melden wollen. Dabei bleibt die BWLV-Mitgliedschaft und der Bezug des Adler erhalten.
- c) bei endgültiger passiver Mitgliedschaft erfolgt eine Abmeldung beim BWLV

Unsere passiven Mitglieder sind eine wesentliche Stütze unseres Vereins. Wir möchten es deshalb nicht versäumen, all denen zu danken, die treu ihren Obulus entrichten und damit auch nach vielen Jahren ihrer aktiven Mitgliedschaft ihren Verein weiterhin unterstützen. Und sollte jemand vergessen haben, seinen Beitrag zu überweisen, so hat er jetzt noch Zeit dazu, denn unsere passiven Mitglieder wollen wir nicht mahnen sondern höflich daran erinnern.

Sollte jemand bereit sein, seinen Beitrag durch unser Einzugsverfahren einziehen zu lassen, so wären wir dankbar für eine Mitteilung an die Geschäftsstelle.

- d) Unsere fördernden Mitglieder haben keinen festgelegten Beitragssatz sondern zahlen nach eigenem Ermessen. Wer also den Verein noch unterstützen will, eine Spendenbescheinigung für das Finanzamt senden wir rechtzeitig zum Jahresende nach Spendeneingang zu.

Wer noch **Rechnungen** hat, z.B. Auslagen - Tanken., möchte diese baldigst bei der Geschäftsstelle oder beim Kassenleiter einreichen.

hf

Winterarbeit

Für die Winterarbeiten gelten die selben Vorgaben wie letztes Jahr. Interessenten, die ihre Arbeiten leisten wollen anstelle zu bezahlen, sollen sich mit den Gruppenführern oder Abteilungsleitern in Verbindung setzen. Die einzelnen Flugzeuge werden von bzw. in der Fa. Frank u. Waldenberger überholt. Unser technischer Leiter Gustav Waldenberger wird die gewünschten Termine einplanen. Für die Erfassung der Baustunden, welche in der Zeit vom 01.10. bis

jeweils 30.09. des Folgejahres abzuleisten sind, wurden neue Aufzeichnungsblätter angelegt. Je ein Sammelblatt pro Flugzeug ist hierzu anzulegen, die Std. sind von den Werkstattleitern und den Gruppenführern abzuzeichnen. Als neuer vom BWLV anerkannter **Werkstattleiter** können wir **Rainer Meinzer** begrüßen. Auch für den Zeitraum vom 01.10.2007 bis zum 30.08.2008 sind nochmals je 10 Zusatzstunden für die LSG fällig, in der Hoffnung, dass bis Ende des kommenden Jahres auch die zweite Boxenreihe für die Einsitzer fertig gestellt wird. Dank des hervorragenden Einsatzes vieler Mitglieder und den Kameraden der LSG geht die Boxenreihe der Doppelsitzer ihrer Fertigstellung entgegen. Hf



FLY -TOP

Am Samstag den 26.1.2008 werden wir mit FSI Michael Jost und allen Piloten der drei LSG-Vereine eine Veranstaltung durchführen,

um zu erkennen, wie Sicherheit beim Fliegen beeinflusst werden kann. Der Begriff FLY-TOP bedeutet **FLUGSICHERHEITSTRAINING** für **Organisationen und Piloten**.

Die Sicherheitskultur am Flugplatz ist nicht nur Sache der Piloten, sie wird auch von Ehefrauen, Partnerinnen, Kneipenwirten, Werkstattpersonal und anderen „Flugplatzbewohnern“ sowohl positiv als auch negativ beeinflusst. Es sind daher zu diesem Kurs alle diese Personen eingeladen, die für die Piloten, den Verein, den Flugplatz und insbesondere für die Sicherheit eine Rolle spielen.

Bitte den Termin schon vormerken:

Samstag 26. Januar 2008, 14:00h – ca. 16:30h.

Die Räumlichkeiten werden noch bekannt gegeben.

Um Anmeldung incl. Frau/Freundin etc. wird gebeten an Jürgen Skucek. jsk



Spruch des Tages:

Ein Flugzeug zu erfinden, ist nichts.
Es zu bauen, ein Anfang.
Fliegen, das ist alles.

Otto Lilienthal,
(1848 - 1896),
deutscher Ingenieur und
Flugpionier

Im Oktober 2004 erschien ein Artikel im Magazin „Soaring“ den ich hier übersetzt habe, da es ein Thema ist, welches in Amerika ohne richtige Vereinsstrukturen noch wichtiger ist als bei uns, aber auch für uns „Vorbild“ sein kann.

Mein Sohn ist mein Co-Pilot

von Burt Compton

Ich betreibe einen kommerziellen Segelflugplatz. Mein Vater, Fritz Compton, besuchte des öfteren den Platz, um das Schleppflugzeug oder unsere Segelflugzeuge zu fliegen.

Er ist gerade 85 Jahre alt geworden, an diesem Frühlingstag im Jahre 2000. Vater fragte mich, ob der Blanik, der am Rande der Piste stand, verfügbar ist. Ich sagte: „Ja, flieg ihn, Vati – zeig den anderen Piloten, dass Du sie noch auskurbeln kannst.“

Er antwortete nicht auf meine Bemerkung, diese Bemerkung die so viel Stolz auf die Leistungen des Vaters ausdrückte. Statt dessen fragte er mich, „bist Du in der nächsten Stunde beschäftigt?“

Ich antwortete, dass ich heute keine Schüler mehr hatte. „Setz Dich hinten in den Blanik“, befahl er mir. Ich wusste was das bedeutete. Er musste nicht mehr alleine fliegen. Als Vati langsam zum Segler schlüpfte, realisierte ich, dass der Kapitän einen Copiloten benötigte.

Vater war Kapitän bei der Eastern Air Line seit 1939. Er hatte über 30.000 Flugstunden in seinem Flugbuch. Von der Piper Cup über die DC3 bis zur Lockheed L-1011 flog er alles. Die Zeit, die er am meisten wertschätzte, war die Segelzeit, die er minutengenau notierte.

Vater fing 1940 an Segel zu fliegen und baute unser Haus an einem Segelflugplatz in der Nähe von Miami, Florida.

Er war Wettbewerbspilot bis in die 70'er Jahre und qualifizierte sich 1958 im US-Team für die Weltmeisterschaft in Lezno, Polen. Vater hatte ein Medical Klasse 2 bis er 83 Jahre alt war. Nach 65 Jahren Fliegen, ließ er das Medical 1999 einfach auslaufen.

Gelegentlich werde ich gefragt, wie viele Doppelsitzerstarts ich bis zum 1. Alleinflug benötigte. In der Regel antworte ich dann: „ca. 100, ich war nicht in Eile alleine zu fliegen“. In Wahrheit saß ich als kleiner Junge (zu jung um

alleine zu fliegen) auf dem hinteren Sitz eines Doppelsitzers, den mein Vater steuerte. Ich saß hinten drin und lauschte meinem Vater, wie er seine Strategie beschrieb, die er am „Himmel ablas“. Er brachte mir bei zu beobachten, geduldig zu sein, zu überlegen und mit dem Segler eins zu sein. Wir sollten alle anstreben so gute Berater zu haben. Als ich in den hinteren Sitz des Blaniks stieg für den letzten Flug mit meines Vater, wieder der kleine Junge, bereit mit meinem Lehrer das Wunder des Gleitens zu teilen, schaute ich auf sein volles weißes Haar. Ich fühlte, wie wundervoll der Segler auf seine Berührungen reagierte. Ja, das war sein - unser - letzter Flug.

Das Copiloten-Programm. Als mein Vater mich bat ihn im Blanik zu begleiten, fiel mir ein, dass es eine Lösung für jeden älteren Piloten und eigentlich jeden Piloten jeden Alters gibt.

Ein junger Pilot, der auf dem schnellsten Weg versucht seinen Schein zu bekommen, könnte Gefallen daran finden, mit einem Erfahreneren zu fliegen. Kein Druck Leistung zu bringen. Einfach nur zum Spaß – einfach nur des Zaubers wegen. Segelfliegen ist vergleichbar mit der meisterlichen Beherrschung eines Musikinstruments. Du musst im Einklang mit dem Segler sein. Du musst üben. Suche Dir die Meister und lausche ihnen sorgfältig.

Unsere erfahrenen und talentierten Vorbilder am Starten verhindert zu sehen, ist ein großer Verlust. Ihre schönen Fliegergeschichten sollten nicht verstummen, während andere ihre Flugdaten „herunterladen“ und ihre Flüge als Punkte auf dem Bildschirm nacherleben. Vater mag sich nicht mehr daran erinnern, wo er die Autoschlüssel hingelegt hat aber er kann Dir jedes Detail seines 320 Meilenfluges, 1957 Nationaler Wettbewerb von Harris Hill, NY nach Plymouth, Massachusetts schildern. Er hätte mit seiner modifizierten LK-10A weiter segeln können, über die See bei Cape Cod, aber so weit reichte seine Karte nicht. In einer Höhe von 7.000 Fuß über Plymouth konnte er wegen des Dunstes nicht hinüber sehen nach Provincetown und musste landen. Irgendwann werde ich für ihn diesen Flug noch machen.

Wir müssen nicht aufhören zu fliegen. Segelflugclubs und Flugschulen sollten „Copilotenprogramme“ überlegen. Ihr habt Mitglieder oder Kunden, die noch fliegen können, aber sie können nicht mehr leicht den Kopf

drehen, um den Verkehr um sich zu sehen oder den Segelflugplatz wieder zu finden. Es kann sein, dass sie Hilfe benötigen beim Ein- und Aussteigen. Biete ihnen Hilfe an. Biete Dich als Copilot an, um die Luftraumbeobachtung zu übernehmen, den Gleitwinkel zu überwachen, mit Rat zur Verfügung zu stehen bei der Navigation und bei der Thermiksuche behilflich zu sein. Ein sicherer Flug ist damit für sie gewährleistet.

Jeder, dem wir einen Copiloten angeboten haben, hat die Idee gerne aufgenommen. Es ist eine gute Wahl. Ich habe niemanden auffordern müssen, das Allein-Fliegen aufzugeben. Die Aufforderung, den Autoschlüssel abzugeben, war für ihn ein anderer Fall.

Eine Botschaft an (uns) alte Piloten: Das Copilotenprogramm ist eine Möglichkeit, weiter zu fliegen. Sei Dir im Klaren, wann Du ein Angebot annehmen solltest.

An unsere jüngeren Piloten und die Fluglehrer die Botschaft: Seit bereit als Copilot bei Euren älteren Kollegen zu fungieren. Redet nicht zu viel. Hört zu und schaut zu wie sie fliegen – ihr könnt etwas besonderes lernen.

<http://www.flygliders.com/fritzcompton.htm>

Fritz Compton ist im Alter von 90 Jahren 2006 gestorben. Er erhielt die Warren Eaton Medaille 1948, die höchste Auszeichnung der SSA (Soaring Society of America) Burt Compton ist 55 und Segelfluglehrer bei „Marfa Gliders“ im Westen von Texas.

Übersetzt aus dem Englischen von jsk.

Gefunden in der DNA:

Die Alb als erstes deutsches Testfeld

Windenergie aus Schwaben

Ein Schwabe hat den Norddeutschen die heutige Nutzung der Windenergie gebracht. Der «Vater der modernen Windkraft» hieß Ulrich Hütter und kam aus Baden-Württemberg (und war Konstrukteur des legendären Segelflugzeugs H 17).

Dort entwickelte der Stuttgarter Flugingenieur unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs das deutschlandweit erste Windrad mit aerodynamisch optimierten Flügeln.

Dabei arbeiten die Rotorblätter nach dem Prinzip eines Flugzeugflügels. Durch die aerodynamische Konstruktion entstehen auf der einen Seite des Rotorblattes Druck- und auf der anderen Saugkräfte.



Priorität Atomstrom

Der von Hütter konstruierte Dreiflügler mit 7,2 Kilowatt Leistung ging 1950 in Serie und wurde rund 200 mal verkauft. Andere Firmen in Baden-Württemberg und auch in Bayern begannen ebenfalls auf dem Windenergiesektor zu arbeiten. 1956 entstand in Stetten auf der Schwäbischen Alb das erste deutsche Testfeld für die Windturbinen.

Das Aus für die junge Technik kam nur ein Jahrzehnt später, als 1968 in Obrigheim in Baden-Württemberg das erste kommerzielle Atomkraftwerk Deutschlands mit einem Druckwasserreaktor ans Netz ging.

Im gleichen Jahr wurde die Forschung an der Windkraft bundesweit eingestellt, denn die Männer und Frauen an den Schalthebeln der Macht setzten nur noch auf Atomstrom.

Erst der wachsende Widerstand gegen die Atomenergie in den 1970er Jahren und die Ölkrise brachten in Deutschland eine Rückbesinnung auf die Windkraft: Von 1974 an beschäftigten sich wieder Wissenschaftler der Universität Stuttgart mit dem Wind und seiner Energie.

Staatliche Förderung

Neun Jahre danach und mit staatlichen Fördermitteln erreichte der High-Tech-Windstrom auch Deutschlands Küste : Am 6. Juli 1983 nahm im schleswig-holsteinischen Kaiser-Wilhelm-Koog an der Elbmündung die lange Zeit größte Windkraftanlage der Welt ihren Betrieb auf.

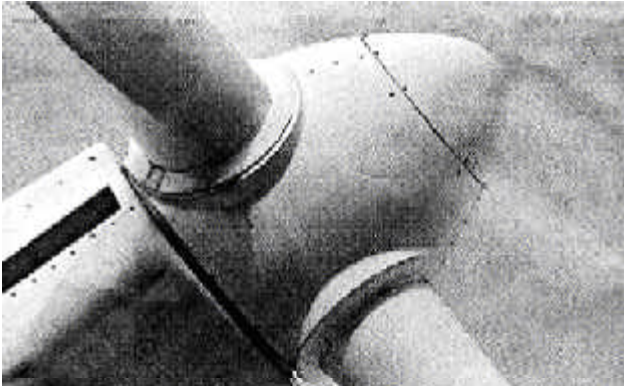
Sie hieß GROWIAN - ein Kunstwort aus Großwindanlage - und galt als Windkraftanlage der Superlative. Doch das Prestigeobjekt des Bundesforschungsministeriums entpuppte sich als Fehlschlag, so das Fazit des Hamburger Technikhistorikers Reinhold Bauer: «*Vieles an der Anlage war neu und in dieser Größenordnung noch nicht erprobt.* »

Unter anderem schraubten die Ingenieure statt eines kleinen, schnell laufenden Propellers einen riesigen Zweiflügler mit 100 Metern Durchmesser an die Spitze eines 96 Meter hohen Stahlturms, der mit langsamen 18 Umdrehungen pro Minute rotierte.

Seine drei Megawatt Leistung sollte GROWIAN aus dem Drehmoment bekommen. Doch die Ingenieure kannten damals keine Technik, um diese gewaltigen Kräfte zu bändigen : Nach einer nicht endenden Pannenserie und Rissen, nicht nur an den Rotorblättern, wurde GROWIAN 1987

vorzeitig stillgelegt. In diesen vier Jahren lief das rund 54 Millionen Euro teure Windrad insgesamt nur 420 Stunden.

Trotzdem machte GROWIAN den Strom aus Windkraft in Schleswig-Holstein heimisch, denn innovative Mittelständler und die Werftindustrie nahmen sich im kleineren Maßstab der neuen Technik an.



Ruine « GROWIAN

Rund um die Ruine des GROWIAN entstand so von 1987 an der erste kommerzielle Windenergiepark Deutschlands mit 32 kleinen Anlagen.

Ende Juni 2007 drehten sich in Niedersachsen und Schleswig-Holstein 6600 Windenergieanlagen. Das sind zwanzig Mal mehr als in Baden-Württemberg: In der Geburtsstätte der «*modernen Windkraftanlagen*» laufen gerade 330 Strom-Mühlen. Mehr zu Ulrich Hütter:

<http://www.ifb.uni-stuttgart.de/~doerner/windenergiebuch.html>

Auch das noch.....

.....(aber nichts gegen Saarländer).....



Geht ein Rheinländer mit einem Saarländer ins Kino und sie schauen Winnetou. Sagt der Rheinländer: "Ich biete dir eine Wette an. Ich wette mit dir um 100 Euro, dass Winnetou mit seinem Pferd gleich voll gegen einen Kaktus reitet."

Der Saarländer wettet mit und behauptet das Gegenteil. Zwei Minuten später reitet Winnetou volle Kanne gegen einen Kaktus. Sagt der Rheinländer: "Ich muss zugeben, die Wette war etwas unfair, denn ich habe den Film schon einmal gesehen." Entgegnet der Saarländer: "Ich habe den Film schon fünf mal gesehen, ich hätte aber nicht gedacht, dass er noch mal gegen den Kaktus reitet."



Und zu guter letzt noch ein paar Gedanken kluger Köpfe:

Wer sagt: hier herrscht Freiheit, der lügt, denn Freiheit herrscht nicht.

Erich Fried (4)

06.05.1921 - 22.11.1988

britisch-österreichischer Schriftsteller

„Politik besteht darin, Gott so zu dienen, dass man den Teufel nicht verärgert.“

Thomas Fuller

"Wenige sind imstande, von den Vorurteilen der Umgebung abweichende Meinungen gelassen auszusprechen; die meisten sind sogar unfähig, überhaupt zu solchen Meinungen zu gelangen"

Albert Einstein

“Es ist schwieriger, eine vorgefasste Meinung zu zertrümmern als ein Atom.“

Albert Einstein

„Das einzige Gewaltmittel, das zum Sieg führen wird, ist die politische Aufklärung im alltäglichen Kampf.“ Rosa Luxemburg

„Gewissen hat mit Galanterie nicht mehr zu tun als mit Politik.“

Richard Brinsley Sheridan

Cartoon aus der Süddeutschen:



Sicher- Freiheit