

das Neueste von

DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREINS ALBGAV E.V. ETTLINGEN

192. Ausgabe

34. Jahrgang

Ettlingen, den 27.8.2008 Seite 1

LSV Albgau e.V. Postfach 10 05 54 76259 Ettlingen

Am 13. September findet das
„traditionelle“ B.i.Team – Fliegen statt.
Daher entfällt der reguläre Flugbetrieb.
Alle angemeldeten Piloten und Helfer
treffen sich zu einer Vorbesprechung am
Sonntag den 7.9. um 19:30h am Flugplatz

Einladung

Zum Aktiventreffen

Freitag, den 28. September 2008

Im „Kleinen Griechen“ in Bruchhausen

Tagesordnung:

1. Begrüßung u. Einleitung
2. Fluglager und Termine in 2009
3. Vortrag aus dem Bereich Motorflug – genaues Thema wird noch per e-mail vorher bekannt gegeben
4. Veränderungen im Flugzeugpark „Segelflug“? – damit wir nicht endlos diskutieren, sollten Vorschläge vorbereitet und mit Vor- und Nachteilen vorgestellt werden.
5. Bericht über die Erfahrungen mit einem weiteren Jahr J. Schweitzer Gastflüge
6. Sonstiges

im Monat September

Oliver Hentschel zum 40. Geburtstag

David Schanno zum 40. Geburtstag

Jörg Miles zum 50. Geburtstag

Ralf Stock zum 65. Geburtstag

und unserem Ehrenmitglied **Hans Zeithaml** zum 82. Geburtstag

Liebe Mitglieder,
Die Saison ist schon fast vorbei. In diesem Jahr hat sich einiges getan. Der Nachwuchs, speziell Matthias, macht sich einen Namen im OLC. Constanze und Jörg haben sich freigezogen. Gratulation zu diesen Leistungen ...und der Mitgliederzuwachs hält stetig an: so können wir als neue Mitglieder begrüßen:

Daniel Kentschke, der bei uns Motorsegler und Motorflug – als fertiger Pilot – betreiben wird. Dr. Manfred Groebel, ehemaliger Akaflieger, ist als Fluglehrer zu uns gestoßen und Mathias Lichter als FSV-Zweitmitglied in der Motorabteilung. Herzlich willkommen!



Constanze mit Werner nach dem Alleinflug



Ob Jörg auf dem Bild um Mitleid heischt, oder sich über den Alleinflug freut, bleibt dem Betrachter überlassen. Auf alle Fälle ist er jetzt auf Thermik geeicht und hat alles gut überstanden. js

Unser Vereinsausflug 2008 findet am Samstag den 18. und 19. Oktober statt und geht dieses Jahr über 2 Tage. Es ist vorgesehen: gemeinsame Abfahrt in Ettlingen, Parkplatz Albgau mit Fahrgemeinschaften um 9:00 Uhr. Die Fahrt geht nach Colmar, nach kurzem Besuch bzw. Abstecher zum Segelflugplatz Colmar, Weiterfahrt durch das Munstertal zur Schantzwasen-Hütte im Gebiet des Col de la Schlucht. Am Nachmittag ist eine Wanderung zum und auf dem GR5 (Höhenweg zum Col de la Schlucht) vorgesehen. Die Übernachtung erfolgt dann gegen eine Gebühr von € 35,- auf der Hütte. In der Gebühr ist eine Halbpension enthalten, also Nachtessen und Frühstück. Der Gasthof ist kein Hotel. Ein Schlafsack oder zwei Betttücher sind aus hygienischen Gründen vorgeschrieben. Leinenschlafsack kann gegen eine kleine Gebühr (4,00 €) beim Hüttenwirt ausgeliehen werden.



L'AUBERGE DU SCHANTZWASEN (1096 m)

Am Sonntag Rückfahrt über Kintzheim – mit Besichtigung der Haut Königsburg, die genau vor 100 Jahren Kaiser Wilhelm II wieder aufbauen lies. Ganz in der Nähe befindet sich die Adlerwarte „La Voliere des Aigles“, wo die Geier und Adler wirklich Haut nah vorgeführt werden.



Anmeldungen sind wegen Reservierung der Übernachtungen bis zum 12.09.08 erforderlich. Bei verbindlicher Anmeldung - per E-Mail an vorstand@lsv-albgau.de oder Eintrag in eine Liste in unserem Briefingraum - ist eine Anzahlung von 15.- € zu entrichten. Diese sind auf das Vereinskonto vor dem 12.9.2008 einzuzahlen oder

es liegt das Einverständnis vor, dass abgebucht werden kann.

js



Weltmeister in der offenen Klasse

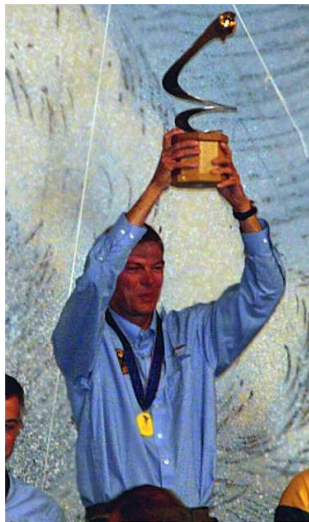
Michael Sommer hat es geschafft, wir haben einen Weltmeister in der offenen Klasse, Tassilo Bode wurde Vizeweltmeister, Hermann erreichte den 4. Platz und Holger Karow den 5. Platz.

Unser Mitglied **Dieter Frank** hatte Michael als Helfer den ganzen Wettbewerb über unterstützt und betreut.

Bei der Qualifikations zur Deutschen Meisterschaft – offene Klasse - im nächsten Jahr in Roitzschjora / Sachsen erreichte Dieter unter 30 Teilnehmern einen hervorragenden 6. Platz und einen Tagessieg. Seine bisher beste Platzierung.

Wir wünschen Dieter schon heute für das nächste Jahr alles Gute und weiterhin viel Erfolg.

Herbert



Herbert berichtet (Fortsetzung aus dem letzten DK):
80 Jahre Segelflug in Ettlingen die weiteren 30 Jahre und der Neubeginn

In den Jahren 1937 bis 1945 waren selbständige Vereine verboten. Die Fliegerjugend wurde durch das NS-Fliegerkorps erfasst. Ettlingen hatte keine eigene Gruppe und die Segelfluginteressenten wurden der Gruppe 7/80 Durlach zugeteilt. Der Flugbetrieb verlief entgegen bei den anderen NS-Gruppen sehr zwanglos. Man fuhr in kleinen

Gruppen mit dem Fahrrad frühmorgens Richtung Fluggelände, meistens nach Jöhlingen oder auch mal nach Heidelberg, um dort für ein Wochenende den Segelgleitflug mit der SG 38 auszuüben. Einige der heute älteren Mitglieder der Jahrgänge 1926 und 1927 erfliegen noch auf den einzelnen Segelflugschulen ihren L 1 auf dem Grunau Baby II, während ich vom Jahrgang 1928 einen Bau-Lehrgang in Grötzingen absolvieren musste. Der Werkstattleiter war Albert Lohmeyer, der Vater von Alfred.

Dann kam mit dem Kriegsende 1945 der vorläufige Schluss der Fliegerei. Endlich im Jahre 1947 kam dann das erste Treffen zustande, der Modellflug wurde als erster wieder genehmigt. Nach Jahren des Modellfluges begannen wir im Jahre 1950 mit dem aktiven Segelflug. Der Verein wurde gegründet, wir erhielten von der Fa. Lorenz einen Raum und konnten endlich mit dem Bau eines ersten Segelflugzeuges beginnen. So nebenbei machten wir Reklame, wir warben um Mitglieder und stießen natürlich auch auf viel Widerstand. Unser 1. Vorsitzender Reinhold Kühne erhielt Rathausverbot, und die allgemeine Meinung war, fangt Ihr schon wieder an mit dem Fliegen, habt Ihr noch nicht genug. Es war sehr schwer die Allgemeinheit von der Idee und der Schönheit des Segelfliegens zu überzeugen und noch schwerer war es, an das nötige Geld zu kommen, welches wir nun mal für den Wiederaufbau der Fliegerei brauchten. Wir sammelten Altpapier im Großen und im Rückblick ist zu sagen, wir finanzierten zumindest ein Segelflugzeug nur mit dem Verdienst aus unseren Sammlungen. Die Fliegerei machte Fortschritte und wir begannen mit der Alpenfliegerei. Die ersten Fluglager in Zell am See fanden statt und die ersten Kameraden zog es nach Samedan in der Schweiz. Unser 2. Vorsitzender Heinrich Schiffer kaufte sich ein eigenes Segelflugzeug, eine Ka 7. Siegbert Schneider wurde sein Bordmechaniker und dafür durfte er natürlich auch mit fliegen. Zwei schwere Unglücke in Samedan, 1962 und 1964, stellten den Verein vor große Probleme. Die Ka 7, welche der Verein gedachte zu übernehmen, war nun 100 % kaputt und so kauften wir nun einen gebrauchten Kranich III.

Inzwischen hatte auch der Motorflug im Verein Einzug gehalten. Unser Schriftführer Rudolf Kalich kaufte sich eine gebrauchte Focke Wulf Stieglitz und unser 1. Vorsitzender Hartmut Maier hatte in Forchheim eine Pa 18 gekauft und die Fa. Aero Kontakt gegründet. Ein erster großer

Überlandflug vollzog Hans-Otto Trappenberg (Bob) zusammen mit Rudolf Kalich, sie flogen mit der Morane D-EKIL unter teils schwierigen Bedingungen über Spanien nach Portugal und natürlich auch zurück (siehe dazu Bobs eigenen Bericht). Einige unserer Mitglieder wurden auch Zweitmitglied beim Karlsruher Flugsportverein, da wir zu diesem Zeitpunkt noch keine eigenen Motorflugzeuge besaßen.

1968 beschlossen wir eine Partnerschaft mit den „Reservisten der deutschen Bundeswehr“ und nun hatten wir eine Anzahl neuer Segelflug-Schüler zum Schulen, darunter auch die zwei MDB Wörner und Jung. Ein Doppelraab wurde uns zum Schulen zur Verfügung gestellt, leider jedoch nicht die im Besitz der Reservisten befindlichen 4 Fuga Magister. Hf

Flugreise Spanien / Portugal

Hans-Otto Trappenberg – genannt Bob – lange Jahre Vorsitzender des Vereins berichtet:

Im Sommer 1972 wollte unser langjähriges Mitglied Rudi Kalich eine größere Flugreise um die Iberische Halbinsel mit einem kleinen Propellerflugzeug machen. Hierzu charterte er die Moran "D-EKIL" von Kalman Körmendi und schickte seine Frau Lore voraus zu einer Wohnung in Port Grimaud (St. Tropez),

Daher sollte die erste Etappe auch dort enden. Port Grimaud hat einen kleinen Flugplatz, der allerdings nur nach Einweisung angefliegen werden darf, mir aber bekannt war. Daher sollte ich ihn zumindest auf dieser ersten Etappe begleiten. Der Anflug zu diesem Platz geht durch ein tief eingeschnittenes Tal, das mit einem hohen Berg abgeschlossen ist. Eingerichtet und unterhalten wurde der Platz von einem Importeur für Volkswagen aus Südamerika, der dort ab und zu mit seinem Jet landen wollte. Von dort sollte es dann weitergehen nach Spanien und Portugal.

Am 7. Mai 1972 ging es dann los, über Lyon - damals ein kleiner Flughafen der nur ab und zu von größeren Jets angefliegen wurde - nach eben diesem Flugplatz St. Tropez. Lore wartete schon mit dem Abendessen. Am nächsten Tag, nach einer Segeltour und Besichtigung von St. Tropez, wurde dann die weitere Reise festgelegt. Sie sollte über Montpellier nach Valencia, von dort quer über Spanien nach Faro / Portugal, Cascais (Lissabon) und Porto nach La Coruna und letztlich über die Biscaya wieder zurück nach Frankreich führen. Als Kartenmaterial hatten wir Auszüge aus dem Jeppessen und amerikanische Fliegerkarten. Montpellier, an der Küste des Mittelmeeres, war bald erreicht; auch der weitere Flug nach Valencia, vorbei an Barcelona, war bei guter Sicht ohne weitere Vorkommnisse. In Valencia

schaute wir uns eine Fandango - Vorführung an, tankten noch und legten uns beruhigt schlafen.

Die Überraschung am nächsten Tag: Der Tank war fast leer! Das hätte, ohne die Vorflugkontrolle, böse enden können. Nach nochmaligem Tanken, der Flug über Spanien. Man schätzt das Land Spanien nur nach seinen Küsten ein, aber der Flug in niedriger Höhe über das Hochland lässt große Wüstenflächen erkennen, mit kleinen Dörfern und, aus dieser Höhe, recht trockenen Olivenhainen. Letztlich landeten wir in Faro. Der Flughafen, mit etwa 2000 m Länge, ist ins Wattenmeer gebaut. Trotz der Länge empfiehlt sich daher eine Punktlandung.

Faro selbst ist unscheinbar; uns schien der Flughafen der einzige dortige Arbeitgeber zu sein. Bekannt ist der Ort aber für seine Knüpfarbeiten, ich kaufte dort einen schönen Schal für meine Frau. Jetzt, in der Algarve, mussten wir eine Pause einlegen; wir fanden auch ein sehr ansprechendes Hotel direkt über dem Meer mit einem sehr schönen Strand. Am Abend gingen wir in eine kleinere Wirtschaft und ließen uns einen guten Hummer schmecken. Der nächste Tag sollte uns nach Lissabon bringen. Nach dem Start, etwa 10m über dem Meer, entlang der Steilküste der Algarve, zeigte auf einmal der Öldruckmesser einen Druckabfall auf 0. Schon bei der Schulung wurde einem eingebläut, wenn der Öldruck ausfällt, bleibt nach 2 Minuten der Motor stehen. Der Ausblick auf die Umgebung zeigte, dass eine Landung hier nicht möglich war. Auch der Controller von Faro, dem wir unsere Lage schilderten, bestätigte dies, er würde uns aber den Flugplatz freihalten. Also: Zurück so lange der Propeller noch dreht. Eine Landung mit Rückenwind wurde abgelehnt, wahrscheinlich hätte auch die große Landebahn nicht gereicht und wir wären ins Meer geplumpst. Also eine enge Kehrkurve und eine saubere Landung mit immer noch laufendem Motor. Wir konnten uns nicht einmal den reichlich laufenden Angstschweiß abwischen, da wurden wir schon von der Bahn gescheucht. Hinter uns kamen drei große Jets, mit hunderten Passagieren, die der Controller wegen uns oben gehalten hatte. Noch einmal Danke hierfür!

Eine Überprüfung in der dortigen Werkstatt ergab, dass wohl nur das Instrument falsch anzeigte. Aber wer weiß das schon in einer solchen Situation! Wir flogen dann trotzdem weiter, allerdings nicht direkt nach Lissabon, sondern über einen kleineren Flugplatz, zur

Überprüfung des Instruments. Dann weiter nach Cascais (Lissabon). Der Flugplatz für Kleinflugzeuge liegt direkt neben der schönen Brücke über den Tejo. Lissabon kann man natürlich nicht an einem Tag kennen lernen, aber das, was wir an dem einen Tag sehen und erleben konnten, war sehr schön.

Am nächsten Tag Abflug bei starkem Westwind nach Porto. Manchmal konnten wir glauben, der Gischt des Atlantiks kam hoch bis zu uns, so hat es geblasen. Wir hielten uns dort nicht länger auf, gaben lediglich den Flugplan nach La Coruna ab. Beim Abzug von Porto brauchten wir die ganze Breite der in Süd/Ost-Richtung verlaufenden Landebahn um in die Luft zu kommen. In La Coruna wurden wir sehr ungnädig empfangen. Wir hatten uns auf der internationalen Frequenz angemeldet, die aber dort nicht überwacht wurde. Wir mussten tatsächlich noch einmal zurück zu unserem Zwischenlandeplatz nach Santiago, dort noch einmal einen Flugplan aufgeben, um dann endlich in La Coruna landen zu dürfen.

HOT

(Fortsetzung im nächsten DK)

Wir erinnern uns, es geschah vor 40 Jahren, die beiden Mitglieder Reinhold Kühne und Herbert Frank waren am 10. Juli 1968 am Nachmittag dabei, in der Werkstatt Altpapier mit einer Presse in Ballen zu pressen. Es war unerträglich schwül, und Herbert stach sich den Verpackungsdraht voll durch die Hand. Eine Fahrt in das Diakonissenkrankenhaus zur Behandlung war die Folge, und während dessen brach der damals verheerende Tornado über uns herein. Die Hagelkörner, als 5 cm große Diskusscheiben, flogen horizontal durch das Behandlungszimmer, es war die Hölle los.

Der Wald von Ettlingen bis nach Vaihingen war auf ca 50 km in Zick-Zack-Schneisen zerstört, und damit auch das Gelände in Ittersbach, wo wir zu dieser Zeit Verhandlungen über die Anlage eines eigenen Segelflughafens führten. Zur selben Zeit liefen die Verhandlungen über die Gemeindereform und so wurden alle unsere Gespräche vorerst auf Eis gelegt. Der anschließend neu gegründete Gemeinderat, der nun neuen Gemeinde Karlsbad entschied nun, es gibt keinen Segelflughafen, sondern ein Industriegebiet auf dem zerstörten Waldgelände. Wir hatten durch diesen Tornado auch unsere Hoffnungen auf ein eigenes Segelflughafengebiet wieder mal begraben müssen.

Korken für Kork, unsere 1. Sammlung

Unsere erste Lieferung haben wir am 21.06.08 in Waldbronn abgeliefert. 3 Säcke Korken brachten leider nur 38 Kg auf die Waage. Diese brachten leider nicht den Preis für die größte Menge, den sicherten sich dieses Jahr die Kinder des Kindergartens aus Blankenloch mit 556 Kg, aber wir erhielten immerhin für die Jugendkasse € 19,-. Doch wenn man bedenkt, dass unsere 38 Kg immerhin von ca. 10 000 Weinflaschen stammten, kann man ermessen, wie viele Korken notwendig sind, um den weltweiten Bedarf zu decken. Naturkork ist ein sehr wertvoller Rohstoff, der zum Wegwerfen viel zu schade ist. Deshalb hat unsere zweite Sammelaktion bereits begonnen. Also, macht alle mit, der nächste Abgabetermin ist Mitte Juni 2009. Abgabe bitte in unserem Briefingraum am Segelflughafen.



ZÜP-Entscheidungen:

VerwG Neustadt ZÜP-Entscheidung zu Gunsten der Piloten/Luftamt Hahn. Datum: 19.08.08 15:22

In einem weiteren Eilverfahren, das ein Motorsegler-pilot und ZÜP-Verweigerer beantragt hatte, gab es wieder einen Erfolg. Dieses Verfahren hatte ein weiterer AOPA-Rechtsanwalt erfolgreich geführt. VerwG Neustadt, [Beschluss vom 05.08.2008, Az.: 3 L 674/08.NW](#). Entscheidend war nach dieser Begründung, dass bei Widerruf der Lizenz zumindest kein Sofortvollzug angeordnet werden dürfe. Für die Anordnung des Sofortvollzuges müssten konkrete Ereignisse oder Erkenntnisse über die

(Un)Zuverlässigkeit des Piloten vorliegen. Außerdem bestehe nach der gesetzlichen Regelung keine Pflicht zur ZÜP-Antragstellung, zumindest bei Altlizenzen. Somit bestehe keine Ermächtigungsgrundlage für den Widerruf der Lizenz. Es äußert außerdem Zweifel an der formellen Verfassungsmäßigkeit von § 7 LuftSiG. Bemerkenswert ist, dass das VerwG Neustadt sich von seinem eigenen Obergericht distanziert hat. Das OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss 05.02.2008, Az.: 8 B 1301/08.OVG hatte zwar durchaus Zweifel an der formellen Verfassungsmäßigkeit von § 7 LuftSiG geäußert. Es hatte jedoch abgelehnt, Altlizenzinhaber von der Überprüfungspflicht auszunehmen. Insoweit ist bemerkenswert, dass ein Untergericht sich jetzt davon distanziert hat. Dies bedeutet, dass für die Zuständigkeit des Luftamtes Hahn zumindest derzeit bei ZÜP-Verweigerern (mit noch laufender Lizenz) keine Wiederholungs-ZÜP-Anträge verlangt werden dürfen. (Allerdings ist dies eine Einzelfallentscheidung. Das Luftamt Hahn muss sich bei anderen Piloten nicht an das VerwG Neustadt halten).

Die AOPA hat jetzt sofort beim Luftamt Hahn nachgefragt, wie es sich nach der jetzt ergangenen Entscheidung verhalten wird.

S. Glässig-Deiss,

Rechtsanwältin Vizepräsidentin AOPA e.V.

Das weitere AOPA-Musterverfahren eines Düsseldorfer Segelfluggpiloten mit Motorseglereintrag, der die ZÜP verweigert hatte, hatte keinen Erfolg. „es geht den Piloten doch nur um die Kosten“, und „wie ein Vereinsbeitrag, wenn man fliegen möchte“ war der Tenor. Urteil und Begründung liegen noch nicht vor.

Mehr dazu imInternet unter www.aopa.de

Im Übrigen sind wir nicht mehr alleine gegen den Überwachungsirrsinn:

Bürgerrechtsorganisationen rufen für Samstag, den 11. Oktober 2008 unter dem Motto "**Freiheit statt Angst**" zu einer Demonstration in Berlin auf, um gegen die ausufernde Überwachung durch Staat und Wirtschaft zu protestieren (www.freiheit-statt-angst.de).

Zivilcourage – was ist denn das?

Nachgewiesen wird *Zivilcourage* erstmals 1835 in Frankreich als „courage civil“ - Mut des Einzelnen zum eigenen Urteil; und „courage civique“ - staatsbürgerlicher Mut.

Zivilcourage - die beides umfasst - hatte in Deutschland Bismarck als Begriff eingeführt (1847).

Beschrieben ist eine Szene, in der Bismarck einem Verwandten vorwarf, ihn in einer Debatte des Preußischen Landtags nicht unterstützt zu haben. Er wird mit den Worten zitiert: „Mut auf dem Schlachtfelde ist bei uns Gemeingut, aber Sie werden nicht selten finden, dass es ganz achtbaren Leuten an Zivilcourage fehlt“ (zitiert nach: von Keudell 1901).

Andere Stimmen zu Zivilcourage:

Willi Brandt: „Wo die Zivilcourage keine Heimat hat, reicht die Freiheit nicht weit.“

Fritz Bauer (16.07.1903 - 01.07.1968) Jurist und Generalstaatsanwalt: „Leider ist es eine typisch deutsche Eigenschaft, den Gehorsam schlechthin für eine Tugend zu halten. Wir brauchen die Zivilcourage, "Nein" zu sagen.“

Hartmut Lange, Schriftsteller:

Es gibt keine Heilslehre, keine Ideologie, keine Wissenschaft, keine Partei, die dem einzelnen Güte, Hilfsbereitschaft, Toleranz, und was dergleichen mehr ist, sichern helfen.

Unverfälschliches ethisches Verhalten ist und bleibt eine Eigenschaft der Zivilcourage, ist kein Phänomen des gesellschaftlichen Durchschnitts.

js

...und damit es nicht nur ernst bleibt:



Den Biergarten in Forchheim sollten wir auch umbenennen lassen! Dann könnten wir auch am Samstag Abend von dort aus anrufen und „ehrlich“ bleiben.