

das Neueste von
DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREINS ALBGAU E.V. ETTLINGEN

196. Ausgabe

35. Jahrgang

Ettlingen, den 30.6.2009 Seite 1

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

Aus dem Inhalt:

17.7.2009 - 19:30h Versammlung	Seite 1
Neue Mitglieder	Seite 2
Bericht von der Hauptversammlung	Seite 3
Sicherheit und die Politik	Seite 4
Roanne – Fluglager	Seite 4
Frühere Fluglager – Herbert berichtet	Seite 5
Bürokratismus in dieser Republik	Seite 6

Achtung - geändertes Lokal

Einladung
zum Aktiventreffen aller Piloten und Flugschüler
am Freitag den 17. Juli 2009
um 19:30 im **Gasthof Neurod**
Herrenalberstr.2 – Haltestelle der S1

Tagesordnung:

- 1. Erfahrungen im laufenden Flugbetrieb im (unter) dem neuen Luftraum D**
- 2. Vortrag über die seit 01.04.2009 gültigen neuen Camo-Bestimmungen und deren Folgen**
- 3. Nutzung der FSV-Werkstatt und Einsatz in der Werkstatt**
- 4. Fluglager Roanne – Anreise und welche Flugzeuge gehen mit**
- 5. Verschiedenes, Anträge**

Wir gratulieren nachträglich im April 2009

unserem Mitglied **Uwe Seitz** zum **65. Geburtstag**

.....und nachträglich gratulieren wir im Mai 2009

unserem Mitglied **Jens Weitlauf** zum **65. Geburtstag**

.....und im Juni 2009 gratulieren wir

unserem Ehrenmitglied Hans Otto Trappenberg zum **86 Geburtstag** und

unserem ehemaligen Fliegerarzt Dr. Sven Brauns zum **94 Geburtstag**

Liebe Mitglieder,

so ein erstes Halbjahr haben wir noch nicht erlebt. Acht neue Mitglieder konnten wir im letzten DK begrüßen. Und jetzt begrüßen wir **Nicole Arndt, Dr. Daniel Grimm, Eva Nonn** und **Ralf –Olaf Quinkert**. Alle vier haben sich nach absolviertem Schnupperkurs entschlossen, das Segelfliegen nun vollends zu erlernen.

Nachdem die Katana in der letzten Zeit neue Mitglieder angezogen hat, tut dies jetzt verstärkt die Dimona: **Benjamin Thumm, Björn Sassadeck, Michael Lippolt, Martin Schneider, Erik Braun** und **Boris Schneider** ließen sich für Motorflug im LSV begeistern. Die drei Letzteren kommen von der Akaflieg am Platz um den Motorsegler zu fliegen. Herzlich willkommen allen Neuen im LSV.

Kinder und Jugendsportfest in Ettlingen

wie schon seit Jahren nehmen wir mit einer kleinen Mannschaft und einem Flugzeug an dem Jugendsportfest teil. Dieses Mal nicht im Baggerloch, sondern direkt in der Innenstadt. Ganz in zentraler Lage konnten wir den Duo Discus aufbauen. Ein solches Flugzeug mit 22m Spannweite direkt auf dem Marktplatz, machte nicht nur den Aufbau recht schwierig, es zeigte auch, dass der Marktplatz gar nicht so groß ist, wie er scheint, wenn er leer ist. Von Gabriel und Maurice vorbereitet machte unser Stand einen sehr guten Eindruck und wir konnten viele Gespräche führen – und auch Lose für Freiflüge verkaufen.



Die Truppe mitten in der Stadt: Jürgen, Matthias, Alex, Maurice und Gabriel

Fotos im Internet

wir wollen vielen neue Mitglieder, speziell im Motorflugbereich, allen anderen bekannt machen. Dazu wollen wir von Allen Photos im internen Bereich einstellen (Einverständnis vorausgesetzt).

Das soll jedem die Möglichkeit geben zu wissen, wer bei uns fliegt. Einige Bilder vom Flugbetrieb lassen schon einige Neue in "rechtem Licht" erscheinen:



Eva, Matthias, Manuel, Jörg und Alex beim Après-Segelfliegen im Biergarten



Jörn und Daniel freuen sich über schönes Wetter



Nicole bei der Vorbereitung zum Start

Wir bitten darum, dass jeder von sich schon Bilder per Mail an vorstand@lsv-albgau.de sendet.

Sobald dann die „Galerie“ online ist, können wir nachvollziehen, wer wer ist.

Bitte an unsere Passiven Mitglieder:

Bitte gebt uns Eure e-mail-Adressen bekannt, soweit vorhanden. Der Aufwand ist etwas geringer und die Umwelt wird geschont, speziell wenn das DeltaKilo am Bildschirm gelesen und nicht ausgedruckt wird. Allen die keinen Computer besitzen und es weiterhin als Brief bekommen wollen, stellen wir es natürlich auch weiterhin gerne zu.

Was brachte die Hauptversammlung?

Die Begrüßung erfolgt durch Jürgen Skuček. Als Gast ist **Hans-Joachim Pross**, Vizepräsident des BWLV, anwesend. In seinem Rückblick lässt Jürgen kurz die 9 Jahre seiner Amtszeit Revue passieren. Er erinnert an den Umzug des Flugplatzes auf das heutige Gelände und an die damit verbundenen Schwierigkeiten. An die darauffolgende Phase des Neuaufbaus mit ihren Höhen und Tiefen, die den Verein wieder zusammenschweiß hat.



Anschließend übergibt er das Wort an Hans-Joachim Pross, der nach einer kurzen Ansprache, in der er einen kurzen Abriss über die aktuellen Aktivitäten im BWLV und DAEC gibt, die Ehrung von **Werner Keller** mit der **Fluglehrerverdienstplakette** vornimmt. Die mit 38 Mitgliedern recht gut besuchte Mitgliederversammlung feierte Werner und ehrte verdiente Mitglieder. (siehe dazu DK 195). Alle Geehrten erhielten Urkunden und wurden mit großem Beifall bedacht.

Der von **Wolfgang Tausch** gestiftete **Albgau-Pokal** für Nachwuchs-Streckenpiloten (Flugschein jünger als 3 Jahre, Pilot jünger als 25 Jahre) wird zum ersten Mal verliehen. 25 Flüge von 5 Piloten wurden eingereicht.

Der Pokal geht in diesem Jahr an Matthias Kientz, der diese Auszeichnung mit Abstand verdiente. Danach wählten die Mitglieder den Vorstand neu, bzw. den derzeitigen Vorstand erneut. Mit einer Gegenstimme wurden die bisherigen Amtsinhaber **Jürgen Skuček**, **Miroslaw Majcanski** und **Constanze Jann** wiedergewählt.

Die Beisitzer werden vom Vorstand ernannt. Es hat im laufenden Jahr ein paar Veränderungen gegeben, daher stellt der Vorstand die Beisitzer vor. Es sind dies:

Jochen Wagenblatt - 2. Vorsitzender
Frank Kursawe - Ausbildungsleiter Segelflug
Klaus Angermeier - Ausbildungsleiter Motorflug
Gustav Waldenberger - technischer Leiter
Manfred Röhrich, Hartmut Eble - Motorenwarte
Peter Erdmann - Betriebsleiter Segelflug
Torsten Klenert - Jugendleiter
Herbert Frank - Seniorenbetreuung
Alexander Pacnik - Webmaster
 LSG-Delegierte: **Peter Erdmann, Jürgen Skuček**

Änderung der Geschäftsordnung:

§ 10 Baustunden

(1) Jedes aktive Mitglied hat **bis zum März** eines jeden Kalenderjahres die Baustunden zur Erlangung der

- a) Startberechtigung mit eigenem Flugzeug
- b) Startberechtigung für die unter § 10 b) in der Gebährentabelle aufgeführten Flugzeuge
- c) Startberechtigung für alle Vereinsflugzeuge zu erbringen.

Flugschüler haben die für c) erforderlichen Baustunden zu leisten.

Nicht bis 31.03. des laufenden Jahres geleistete Baustunden werden in Rechnung gestellt.

(5) Nicht oder zusätzlich geleistete Baustunden werden dem Baustundenkonto des Mitglieds belastet oder gutgeschrieben. (hieß früher: „Gebührenkonto“)

Die Änderung der Geschäftsordnung wird zur Abstimmung gestellt. Sie wird mit 1 Gegenstimme bei 3 Enthaltungen angenommen.

Die Abstimmung zur angekündigten Änderung des Vereinsbeitrags (siehe letztes DK) wurde glatt vergessen. Dies müssen wir nun in der kommenden Versammlung nachholen. Der Vorstand beantragt den Vereinsbetrag geringfügig zu erhöhen. Es wird beantragt, den Vereinsbeitrag, ohne HKGF (Hans-Kellner-Gedächtnis-Fond), von 152 auf 162 €/Jahr (Erwachsene) und von 111 auf 114€/Jahr (Jugendliche) zu erhöhen. Neben der Erhöhung besteht bei diesen Beträgen auch der Vorteil, dass

die Beträge auch vierteljährlich eingezogen werden können. dies kommt vielleicht einigen entgegen. Das offizielle Protokoll kann im Internet auf internen Seiten nachgelesen werden.

Sicherheit und ihre Folgen

Zugegeben, der Ansatz die ZÜP als blanken Unsinn zu entlarven, ist nicht neu, aber einige zusätzliche Gedanken und Überlegungen sind von allen Seiten entwickelt worden. Carl-Maria Falck (zeitweise Katana-Pilot und FSV-Mitglied) hat den neuesten Homeland Security Bericht, der im Mai 2009 in den USA präsentiert worden ist, entdeckt. Über die AOPA wird er gleich IM Schäuble zur Kenntnis gegeben. Darin kommt das Office of Intelligence zu dem „völlig überraschenden“ Ergebnis:

„...dass die meisten Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt (GA) viel zu leicht sind, um einen beträchtlichen Schaden anzurichten.“ und als Schlussfolgerung hält man in dem Bericht fest: „Wir stellen fest, dass die Allgemeine Luftfahrt nur eine begrenzte und meist hypothetische Bedrohung für die Sicherheit darstellt.“

Das ist doch mal eine ganz neue, wenn für uns auch eine redundante Information, wenn man die Gewichte, Kraftstoffmengen und Geschwindigkeitsbereiche kennt. Mehr dazu findet Ihr in folgendem Link: <http://www.streckenflug.at/phorum/read.php?17,126901> ... und wer sich für den gesamten Report interessiert findet ihn unter:

http://www.dhs.gov/xoig/assets/mgmtrpts/OIG_09-69_May09.pdf

Es ist erfrischend, dass es noch wirkliche Experten gibt. Leider finden diese in Deutschland keine „mediale Akzeptanz“ (wie es auf parteichinesisch heißt).

Was mediale Akzeptanz bewirkt, kann auch ein anderes Beispiel zeigen:

„Wovor haben Sie Angst?“ diese Frage stellt sich und uns allen (seinen Zuschauern) Volker Pispers. (wer den Podcast hören will, melde sich bei vorstand@lsv-albgau.de, er wird zugeschickt).

Zugegeben, die Frage wird von einem Kabarettisten gestellt und noch dazu von einem, der dem Schwarzen Humor huldigt. Aber gehen wir mal seiner Frage als ZÜP-Geschädigte nach.

Die ZÜP wurde als Abwehr vor Terroristen und Islamisten eingeführt. Bislang konnte aber noch kein Pilot als solcher entlarvt werden. Die eigentlichen Terroristen sind einfach ganz miese gemeine Mörder. Sie sollten als solche auch behandelt und tituiert werden. „Verherrlichen Sie doch diese nicht zu Terroristen!“, sagt Pispers. Aus dieser Hysterie erwächst aber eine totale Verschiebung der Wahrnehmung:

150.000 sterben in Deutschland an den Folgen von Rauchen und Passivrauchen.

50.000 mit hoher Dunkelziffer saufen sich zu Tode. 6000 sterben durch ganz normale Grippe und 17000 (mit extrem hoher Dunkelziffer sterben an den Folgen von

Kunstfehlern nur in Deutschland. 5000 sterben im Straßenverkehr.

Stellt Euch mal vor, wenn neben den weltweiten Anschlägen auch die Kunstfehler jeden Abend im Fernsehen präsentiert würden. Das lautet dann etwas so: „heute haben 46 Menschen den Tod gefunden, als Folge eines Kunstfehlers“. Das würde uns doch kalt den Rücken runterlaufen. Jetzt läuft es als Lebensrisiko.

Über die Kunstfehler fängt man jetzt ganz langsam an zu sprechen, aber leise und nicht im Fernsehen. Selbst wenn man unterscheidet und argumentiert, der Arzt wollte das ja nicht, der Terrorist aber schon. Na und, wie ist das aus der Sicht des Opfers zu sehen. Der eine darf aus Versehen sterben, und der andere muss mit Absicht sterben. Und jetzt die Frage: „wie erzeugt man mediale Akzeptanz?“

Nun zurück zur Fliegerei. Wegen der Terroristen werden die Innenstädte mit Kameras ausgestattet, die Flughäfen abgeriegelt und mit Personenscannern ausgestattet ...und für die Büros für Flugsicherheit des DAeC gibt es kein Geld mehr vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Dafür wird ja kräftig in Bürokratie rund um die CAMO investiert. Das bringt wenigsten den Schreibtischtätern sichere Arbeitsplätze.

Leise weinend hat der DAeC diese Mitteilung nun nachdem alle die Kündigung erhalten haben ins Netz gestellt – statt zu rebellieren. Und lapidar wird bekannt gegeben: „Das BMVBS teilte dem DAeC mit, dass jetzt ein Expertenkreis prüfen wird, „welche Lösungen einer Aufrechterhaltung der Luftverkehrssicherheit in besonderem Maß dienlich sind und wie sichergestellt werden kann, dass mit möglichst sparsamem und effizientem Einsatz von Haushaltsmitteln ein optimaler Erfolg erzielt wird.“

Fliegerlager in Roanne

Das diesjährige Fliegerlager wird in Roanne an der Loire stattfinden. Roanne liegt etwas ein Fahrstunde nord-westlich von Lion. Die Adresse ist: Aérodrome de Roanne Renaison, 42155 Saint Leger sur Roanne. Roanne hat auch einen Hafen:



Partnerstadt von Roanne ist Reutlingen.

Die finanziellen Bedingungen: Die Versicherung des Verbandes verlangt für alle Schlepps – also Winde und F-Schlepp (nicht für Selbststarter) eine Versicherung, die für 12 Tage 38.- € kosten oder 75.- € für das ganze Jahr. Windenschlepp ist 8,00 € F-Schlepp 3.-€/min.

Der Platz ist mit einer Elektrowinde – deutsches Fabrikat- ausgestattet. Nur der Seilrückholtraktor scheint noch mit Diesel betrieben zu werden:



Welche Flugzeuge mitgenommen werden, wird bei der Versammlung beschlossen. Die Truppe besteht zur Zeit aus 15 Teilnehmern. Als Fluglehrer wird Frank und ich dabei sein. Julien, ein englischsprachiger Franzose, wird uns am Flugplatz betreuen und als „Animateur“ will er uns Land, Leute und das kulinarische Leben an der Loire näher bringen.

Termin: 1.-16. August.

B.i.Team: Planung läuft:

Termin für das nächste B.i.Team-Fliegen ist der 19.9. 2009. Anmeldungen als Pilot, Helfer, Winden- und Lepofahrer werden bereits angenommen.

Als Piloten werden wir bevorzugt die Piloten einsetzen, die sich auch sonst durch Gastfliegerei hervor getan haben, und entsprechende Übung haben.



Die Fluglager des LSV-Albgau e.V.

1953 führten wir im August des Jahres auf dem alten Fluggelände in Bruchsal das 1. Vereinsfluglager durch. Wir hatten unser selbstgebautes Grunau Baby III und die SG 38 mit Boot des Aero Clubs Spielberg dabei. Als Schleppwinde konnten wir die Winde der Fliegergruppe Bretten mitbenutzen, ebenso deren Doppelsitzer, eine Gö IV, und natürlich halfen uns die Fluglehrer Wichmann und Morlock, die Kunst

des Segelfliegens zu erlernen. Die Amerikaner hatten uns ein großes Zelt zur Verfügung gestellt und auch aufgebaut, und so führten wir die ersten Fluglagerstarts durch, zusammen mit den Kameraden aus Bretten. Die Fliegergruppe Bruchsal war ebenfalls vertreten und war mit einer Mü 13 e am Start

1954 führten wir an Pfingsten zum Klippeneck. Noch hatten wir keinen Segelflugzeuganhänger, und so transportierten die Amerikaner mit einem Truck unser Grunau Baby III zum Klippeneck. Hier erlebten wir dann auch nach 3 Tagen den ersten Crash in unserer Geschichte. Fritz Linner flog das Baby, viel zu langsam und so kam was kommen musste, das Baby fiel mit einem lauten Krach vom Himmel, zum guten Glück war er im Landeanflug und nicht mehr arg hoch. Der Rumpf war im hinteren Teil abgebrochen und der Hauptspant war auch angebrochen. Wir arbeiteten dann in der Werkstatt vom Klippeneck von Mittwochs bis Samstags bei Tag und Nacht, und nachdem der Werkstattleiter der Akaflieg Karlsruhe, Fritz Horn das Flugzeug abgenommen hatte konnte unser Reinhold Kühne dann am Samstag Mittag den ersten Probeflug durchführen. Und wir fuhren mit einem ganzen Flugzeug wieder nach Hause. Die Amerikaner hatten uns mit einem Truk wieder abgeholt.

1955, wiederum an Pfingsten, führten wir dann unser erstes selbständiges Fluglager auf dem Klippeneck durch. Nun fuhren wir zünftig mit unserer selbstgebauten Schleppwinde, natürlich mit roter Nummer und im Schlepp unser Rückholfahrzeug, ein Opel P 4. Unser Schleppzug bestand aus unserer Ka II und inzwischen gebautem Anhänger für unser Grunau Baby III Hier übertrafen wir uns täglich mit dem Beginn des Flugbetriebes und so kam es, dass bei gutem Hangwind der erste Start schon morgens um 05:32 in die Luft ging. Es war ein unbeschreibliches Erlebnis im Morgengrauen hoch oben über dem Nebel zu schweben. Leider hörte der Hangwind nach 3 Stunden auf zu blasen, und so wurde es leider nichts mit dem ersten Fünfstundenflugversuch. Die Landungen fanden im Frühnebel statt und ein Kamerad musste im Tal bei Denkingen landen.

1956 fand dann im Monat August unser erstes großes Fluglager in Forchheim statt. Wir hatten wieder unsere Ka II und unser Grunau Baby III im Einsatz und ich selbst war inzwischen in der Fluglehrausbildung und absolvierte meine geforderten 20 Starts im hinteren Sitz. Unser

Fluglehrer Hans Alletsee erflog mit der Ka II einen Dauerflug Rekord für Forchheim mit einer Flugzeit von 8 Stunden und 30 Minuten. Diese Flugzeit wurde über viele Jahre nicht überboten. Wir erlebten sehr schöne Tage auf dem Klippeneck und zusammen mit den Fliegerkameraden aus der Schweiz überboten wir uns abends bei tollen Festen. Dass Hanna Reitsch sich über den von uns verursachten Krach beschwerte, war eine unliebsame Randerscheinung, und die noch nicht getrunkenen 2 Liter-Humben stehen bis heute noch im Soll.

1957 im Monat Juli fand dann das 2. Fluglager auf dem Klippeneck statt. Es war das erste Fluglager, das ich als neugebackener Fluglehrer leiten durfte.

Wir hatten schöne Tage und überstanden auch das erste Riesengewitter, welches als breite Front aus dem Westen heranzog. Es war interessant zuzuschauen, wie die Wolken sich über das Klippeneck hereinwälzten mit Bodenkontakt. Ein Grunau Baby landete nicht mehr rechtzeitig und kam dann nach 50 km glücklich zu Boden. Meine damaligen Flugschüler hatten alle ihre Einweisung in den Hangflug bekommen, wir verlebten wieder schöne Tage auf dem Klippeneck.

1958 Nach einem verregneten Pfingstfluglager war das übliche Sommerfluglager im August eine Entschädigung. Wir machten sehr viele und schöne Flüge und eine große unfallfreie Startzahl war das Ergebnis. Eine vorzügliche Verpflegung lieferte unser neuer Pächter im Flughafenrestaurant. Ein großes Abschlussfest im Restaurant Schocko in Forchheim, zu dem uns Herr Karle (Namen des Pächters) eingeladen hatte, ist uns noch heute in Erinnerung.

...wird fortgesetzt.

Herbert Frank

Bürokratismus und Beziehungen

oder.....wie funktioniert eine Verwaltung in D.



Hallo,

bei meiner Lizenz handelt es sich ganz bestimmt um einen „Original US-PPL“. Ich hatte nämlich damals noch gar keinen deutschen PPL-A. Den habe ich erst 2 Jahre später in Deutschland bekommen.

War eine lustige Geschichte. Die Deutschen verlangten für die Anerkennung 24 Stunden Fliegen in Europa. Auf eine N-registrierte Maschine in Deutschland hatte ich keinen Zugriff. Also habe ich mir den amerikanischen Schein in Belgien anerkennen lassen. Ich war damals Mitglied im Fallschirmclub Spa-Francorchamps und an diesem Platz gab es auch eine Motorflugabteilung. Dort habe ich dann die 24 Stunden „abgerissen“ und dann in Deutschland noch in 2 oder 3 Fächern eine theoretische

Prüfung gemacht. Anschließend habe ich alle Papiere zum LBA geschickt. Auf die Frage, wie lange es denn jetzt noch dauern würde, meinte die „freundliche“ Dame: 6 Wochen mindestens!

Ich war damals als Oberingenieur an einem Hochschulinstitut tätig und der Vater eines meiner Mitarbeiter war parlamentarischer Staatssekretär beim Waigel, der damals noch Finanzminister war. Der telefonierte dann nur kurz mit seinem Vater und gab mir dann eine Telefonnummer in Bonn. Ich hatte dann so etwas wie einen Ministerialdirigenten beim Finanzministerium an der Strippe. Ich schilderte ihm mein Problem und der meine nur: „Ich kümmerge mich darum!“. Das war Donnerstag Nachmittag. Am Samstag Morgen war der Deutsche PPL in meinem Briefkasten.

Viele Grüße.....

Es ist nie zu spät, Neues zu wagen.

Die Schweizerin Madeleine Borel hob mit 101 Jahren immer noch mit dem Gleitschirm ab. Sie hat das Gleitschirmspringen erst mit 96 Jahren für sich entdeckt.

Takaro Arayama hat mit 40 Jahren mit dem Bergsteigen begonnen und mit 70 Jahren hat er, im Mai 2006, den höchsten Berg der Welt, den Mount Everest, bestiegen.

Grandma Moses, eine amerikanische Malerin, begann mit 80 Jahren zu malen, und etwas 400 ihrer 1500 Gemälde hat sie in den letzten beiden Lebensjahren gemalt. Sie lebte von 1860 bis 1961.

Dazu der entsprechende Vers:

Just because you're old doesn't mean you have to be old.

Nur weil Du alt bist, musst Du nicht alt sein.

Segelfliegen in der Literatur:

"Wäre Fliegen eine Sprache, dann ist Segelfliegen Lyrik"

.....und in dem Buch „Lob des Golfstroms“ schreibt Erik Orsenna: „....Genauso gerne segle ich aber auch gegen die Flut, kreuze Stunde um Stunde, gewinne Meter um Meter.....Motorhilfe kommt nicht in Frage: Greift ein Torero etwa zur Maschinenpistole?“

Die Motorpiloten mögen mit verzeihen, wenn ich Parallelen zum Segelfliegen sehe. JS.

..und zum Schluß

das Wort des Monats aus aktuellem Anlass:

Wir müssen lernen, was es bedeutet Pilot zu sein..... Verantwortung selbst übernehmen!
Klaus Angermeier