

das Neueste von
DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREINS ALBGAU E. V. ETTLINGEN

197. Ausgabe

35. Jahrgang

Ettlingen, den 15.9.2009

Seite 1

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

Aus dem Inhalt:

2.10.2009 - 19:30h Versammlung	Seite 1
Patenschaften für Segelflugzeuge	Seite 2
Wasserkuppe und zurück	Seite 2
Roanne – Fluglager	Seite 3
Lanzarote mit Katana	Seite 5
Vereinsausflug	Seite 5
Sicherheitspilot = Besatzung	Seite 6
Vor 100 Jahren	Seite 6

Einladung zum Aktiventreffen aller Piloten und Flugschüler

am Freitag den 2. Oktober 2009

um 19:30 in der Gaststätte

Zum kleinen Griechen

Alemannenweg 16

76275 Ettlingen - Bruchhausen

Tagesordnung:

- 1) Begrüßung und Aktuelles
- 2) Bericht von den Jugend-Airgames von Gabriel Glaser
- 3) Bericht vom Fluglager Roanne
- 4) Vortrag von Dr. Manfred Groebel - Überführung eines Flugzeuges aus den USA
- 5) Ziellandewettbewerb – Segelflug
- 6) SG38 – Fliegen
- 7) Ausflug des Verein
- 8) Verschiedenes, Anträge

Wir gratulieren nachträglich im **August**
Alexander Pacnik zum 30. Geburtstag
Klaus Schoemperlen zum 70. Geburtstag
Dr. Maier-Gerber zum 86. Geburtstag

Und im Monat **September** gratulieren wir
Sascha Laier zum 30. Geburtstag
Eva Nonn zum 30. Geburtstag
Friedrich Finger zum 80. Geburtstag
Christa Habedank zum 82. Geburtstag
Hans Zeithaml zum 83. Geburtstag

Liebe Mitglieder,

die Saison, die jetzt fast vorbei ist, möchte ich mal kurz Revue passieren lassen. Im Segelflug wie im Motorflug hatten wir ja erfreulich viel Nachwuchs. Die Überlandfliegerei im Segelflug ist wieder in Gang gekommen und nach den mir vorliegenden Daten zu Ende Juli mit immerhin 5734 km auf Platz 6 (von 11) Plätzen hochgerappelt. Ist das der Effekt vom Albgau Pokal, den Wolfgang gestiftet hat? Daneben gibt es auch Flüge, die gar nicht (leider) in dieser Auswertung dabei sind. So berichtet Beate in diesem DK von ihrem diesjährigen Traumflug zur Wasserkuppe und zurück. Weiter sind erwähnenswert: Schöne Flüge von Constanze und Wolfgang in Unterwössen, die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft von Dieter Frank, dem wir zu einem Platz im Mittelfeld gratulieren dürfen (auch wenn er für den AEC-Landau gestartet ist), ein urlaubsmäßiges Fluglager in Roanne, daß die Teilnehmer gerne wiederholen wollen (siehe Bericht von Harald in diesem DK), Sommerfluglager der Daheimgebliebenen mit dem FSV, 2 VHS- Kurse, Projektstage mit der Wilhelm-Lorenz-Realschule – bereits zum 5. Mal mit besonderem Erfolg: Franzi und Salome aus dieser Klasse „schnuppern“ gerade, Ferienpass-Fliegen in bewährter Weise mit Jugendlichen aus Ettlingen, Waldbronn und Marxzell. Und im Motorflug ist besonders der Flug von Ralf Rabas (siehe auch den Bericht weiter unten) nach Lanzarote hervorzuheben.

Wir sehen, was alles möglich ist, wenn wir nicht mehr „nur“ Flugplatz bauen müssen. Vielen Dank an alle die sich in diese Aktivitäten eingebracht haben.

Jetzt stehen noch weitere Events aus:

B.i.Team-Fliegen, am 19.9., zu dem sich wieder viele „Begeisterte“ gemeldet haben, um die 200 Windenstarts zu knacken. Und am 20.9. präsentieren wir im Rahmen des Baden-Airport-Flughafenfestes unsere Aktivitäten auf einem Stand mit dem FSV-Motorflug. Zu dieser Gelegenheit haben wir von professioneller Hand zwei Meter hohe Banner entwerfen lassen, mit denen wir uns in Zukunft sehr gut zeigen können. Und zu guter Letzt wird wieder ein Vereinsausflug stattfinden, den Manfred in bewährter Weise organisiert.

Die geänderte Baustundenabrechnung haben wir noch nicht umsetzen können – dies wird aber in Kürze passieren. Anschaffungen haben wir auch gemacht. Beide Motormaschinen bekommen neue ELTs mit 406 KHz . Der Segelflug-Werkstattwagen ist eingetroffen und die Werkstattstunden werden jetzt im Herbst auch beginnen können.

Patenschaften für die Flugzeuge:

- Twin Astir - Ralf Stock
- ASK 21 - Klaus Tippl
- LS4 - Matthias Kientz
- Duo - Wolfgang Tausch
- Astir - Alex Pacnik
- DG100 - Gabriel Glaser
- Ka 8 - Constanze Jann

wir freuen uns, dass diese Gruppe sich bereit erklärt hat, als erster Ansprechpartner zum jeweiligen Flugzeug zur Verfügung zu stehen und „ihren“ Flieger mit Anhänger und Zubehör ganz besonders zu beachten. Peter Erdmann

Ein Wunschtraum ging in Erfüllung:**„Einmal Wasserkuppe und zurück“**

von Beate Schwedes

Seit ich im Frühjahr 2002 mit Werner Keller und der Dimona auf der Wasserkuppe gewesen war, war es mein größter Wunsch einmal auch mit meiner JB dorthin zu fliegen. Schon im Mai 2002 schien der Tag dafür gekommen zu sein: am 30.5. unternahm ich den 1. Versuch. Leider machte die Wasserkuppe an diesem Tag ihrem Namen alle Ehre: während es zuvor recht gut gelaufen war, verwandelten sich die bis dahin schönen Wolken nördlich des Mainknies zunehmend in große graue Wassersäcke, und trotz größter Anstrengung blieb mir nichts anderes übrig als bereits am frühen Nachmittag in Bad Brückenau zu landen. Dummerweise war auf diesem Platz kein F-Schlepp möglich, und so hatte ich großes Glück, dass mein Flugzeugpartner Joachim Lill den weiten Weg auf sich nahm und mich am Abend dort abholte. Nachts um halb eins waren wir wieder zuhause.

Am darauf folgenden Tag sollte das Wetter noch einmal gut sein und trotz wenig Schlaf ließ ich mich nicht entmutigen und unternahm sofort einen 2. Versuch. Schließlich war das Ziel Vortag ja schon fast zum Greifen nahe gewesen und den Weg bis dahin kannte ich ja nun auch ganz gut. Doch es sollte nicht sein. Die Wasserkuppe wollte mich einfach noch nicht haben. Wie am Tag zuvor liefen die Wolken nördlich von Bad Brückenau immer mehr auseinander. Zum Glück erkannte ich diesmal rechtzeitig, was die Stunde geschlagen hatte, und die Erkenntnis, dass ich unmöglich zweimal hintereinander jemandem diese Rückholstrecke

zumuten konnte, mobilisierte noch die letzten Reserven, so dass ich zwar enttäuscht und völlig erschöpft, aber immerhin mit eigener Kraft den Heimatflughafen wieder erreichte.

Nach diesen beiden vergeblichen Anläufen hatte ich erst einmal genug, und in den folgenden Jahren verstärkte sich das Gefühl, dass ich meinen fliegerischen Zenit vielleicht inzwischen schon überschritten hatte. Zwar gab es immer wieder schöne Flüge, aber ich verabschiedete mich ein bisschen wehmütig von dem Gedanken tatsächlich einmal die Wasserkuppe aus meiner DG 200 heraus von oben anschauen zu können.

Und wie es so ist, wenn man etwas ohne Groll losgelassen hat und gar nicht mehr damit rechnet, dass es noch wahr werden könnte: am 4. August 2009 - also ganze 7 Jahre später - ging mein größter Wunsch doch noch in Erfüllung.

Es war der 2. Tag im Karlsruher Fluglager. Der Wind kam aus Nordost, auf der Strecke standen Vertrauen erweckende Kumulanten und die Sicht war gut. Ich dachte mir: Wer weiß? Flieg doch einfach mal in der Richtung los und schau, wie weit du kommst. Und dann lief es einfach gut. Von Bruchsal aus Richtung Nordost bei Eberbach über den Neckar weiter an Walldürn vorbei zum Main und dann am Main entlang bis Gemünden. Ein paar Mal war ich auch etwas tiefer, aber ich hatte immer ein Außenlandefeld im Blick. Ich flog zügig voran, denn ich weiß, dass meine Kräfte auf dem Rückweg immer etwas erlahmen und ich länger brauche als hin. Dank Flugleiter Heiner Bott hatte ich auch eine Uhr (meine eigene hatte ich vergessen), mit der ich die Dauer meines Fluges kontrollieren konnte - sonst wäre ich nicht so weit weggefliegen, Da ich außer der ICAO-Karte keine Navigationshilfen habe (übrigens auch keinen Endanflugrechner), orientierte ich mich ab Gemünden an der Eisenbahnlinie Richtung Fulda und dann an der Autobahn. Wildhecken war sehr gut erkennbar und dann der Sender im Osten der Wasserkuppe. Als ich dort ankam, hatte ich noch 1300m, aber direkt über der Wasserkuppe selbst stand ein Granatenbart und brachte mich auf 2200m. Das war auch die größte Höhe während des gesamten Fluges. Da ich wusste, dass der Rückweg noch weit war, konnte ich mich leider nicht lange aufhalten und den heiß ersehnten Anblick nur kurz genießen. Um 15.30 Uhr begann der Rückflug. Am längsten kam mir das Stück bis zum Main vor. Als ich endlich das Mainknie wieder erreicht hatte, war ich erleichtert, denn jetzt brauchte ich nicht mehr auf die Karte zu schauen, und es gelang mir sogar den

Flugplatz Altfeld zu entdecken, den ich auf dem Hinflug vergeblich gesucht hatte. Ich flog die gleiche Strecke zurück wie hin, weil hier immer noch die besten Wolken standen. Nach 5 1/2 Stunden war ich wieder am Platz und außerordentlich erfreut, dass das Schicksal mir im 30. Jahr meines Segelfliegerlebens dieses Geschenk hatte zuteil werden lassen. BS

Roanne 2009 - FLIEGEN, FLIEGEN, FLIEGEN

Harald Merker berichtet:

Unter diesem Motto stand das diesjährige Fluglager vom LSV Albgau. Eine kleine Schar Segelflieger verbrachte in den ersten beiden Augustwochen einen abwechslungsreichen, erholsamen Segelflieger-urlaub am Rande des französischen Zentralmassivs ca. 75km nordwestlich von Lyon. Roanne ist eine kleine Industriestadt mit etwa 36000 Einwohnern und liegt an der Loire. Einwohner und Stadtverwaltung scheinen mächtig stolz auf Ihren Verkehrslandeplatz 340m MSL mit Nachtbefeuerung und 1200m Asphaltbahn zu sein, denn so eine flächendeckende Ausschilderung zum Flugplatz kann nicht mal Stuttgart aufweisen.



Beim Stadtrundgang.....

Wir waren 8 Piloten, teilweise mit Familienangehörigen und hatten 3 Einsitzer (Astir, LS4, private Hornet) und den Vereins-Duo-Discus zur Verfügung. Gestartet wurde auf der Grasbahn mittels Elektrowinde (Auskuppelhöhen bis 500m GND) oder im F-Schlepp. Thermikbeginn war in der Regel zwischen 11 und 12 Uhr Ortszeit, allerdings waren wir immer etwas später dran. So ein Fliegerurlaub ist schon anstrengend! Aus dem Zelt kriechen, waschen, an die große, gemeinsame Frühstückstafel setzen und frische Croissants essen, nett unterhalten, und dann gemütlich den Duo von der Halle zum Start bringen und dort die Einsitzer aufbauen... Mittags war es dann schon immer brütend heiß, aber in der Luft, wenn der

Thermikanschluss geschafft war, konnten die T-Shirts wieder trocknen. Wasser im Flugzeug - zum Trinken - war erste Pilotenpflicht. Ja, wenn man oben war ging es an den meisten Tagen recht gut. In der ersten Woche war die Basis manchmal etwas gering, so dass nur Arbeitshöhen von 600, 800m zur Verfügung standen. An den übrigen Tagen lag die Basis bei 1500m bis 1800m MSL. Über den nahe gelegenen Bergrücken (ca. 800-1000m) ging es noch 100m höher. Der Luftraum ist in der Region ziemlich verschachtelt. Direkt über dem Flugplatz darf man bis FL 85 (ca. 2500m), über den Bergen bis FL115 (ca. 3500m). Während der Woche besteht in der Umgebung bis weit nach unten Luftraum D, aber die zuständigen Lotsen waren sehr freundlich und kooperativ. Es lief gut mit der Verkehrskontrolle. Am Wochenende war bis FL85 bzw.FL115 frei. Fliegerisch war der letzte Tag der absolute Hammer: überm Platz konnte man mit etwas Glück bis FL85 steigen. Richtung Südosten entwickelten sich Wolken. Wer den Anschluss schaffte wurde mit 3500m MSL, genau die maximal zulässige Höhe am Wochenende, belohnt.



Höhenmesserdokumentation

Es war Super! Vario am Anschlag, zentrieren nach dem Höhenmesser. Selbst unsere französischen Freunde schauten etwas skeptisch als wir von diesen Höhen erzählten, aber die Bilder sprechen für sich. Jürgen fand dann abends noch eine Welle, die ihn mit schwachem Steigen, aber kontinuierlich auf 2250m brachte.

Dank der französischen Fliegerkameraden wäre der Urlaub auch bei 14Tagen strömendem Regen ein voller Erfolg gewesen. Wir wurden dermaßen selbstverständlich, freundlich, unterstützend, integriert am Platz aufgenommen, dass wir uns sofort heimisch fühlten. Egal, ob Aus- oder Einhalten, Startvorbereitung, Zurückholen nach der

Landung zum Startplatz, gemeinsames Abendessen (hier kocht der Flugplatzchef noch selber), Party, Restaurant- und Bar-Besuch, Touri-Programm... wir gehörten immer zusammen, haben uns super verstanden und viele neue Freunde gefunden. Höhepunkte waren die gemeinsamen Restaurantbesuche, Weinproben, Klettertouren, Film-, Grill- und Abendrunden. An einem Feier-Abend haben wir vereinbart, dass Nicole, als Französischlehrerin, im kommenden Winter Ihre 40 Baustunden in Form von kostenlosem Sprachunterricht für die Vereinskameraden absolviert....



Weinprobe

Nun hoffen wir, dass möglichst viele unserer französischen Fliegerfreunde unserer Einladung für den Herbst folgen und es Jürgen gelingt den BWLV-SG38 für dieses Wochenende nach Rheinstetten zu bekommen....



Vor dem Froschschenkellokal.....

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an Jürgen, für sein Fluglagerflugplatzauswahlgespür und die Organisation, sowie an Gertrud und Mo für die vielen kleinen und großen, wirkungsvollen und wichtigen, den Flugbetrieb und gemeinsamen Urlaub unterstützenden Tätigkeiten.

Die Statistik ist beeindruckend: unzählige schöne Stunden, 108Starts; 96.48h Flugzeugflugzeit; 135hPilotenflugzeit; 1Außenlandung und Nicole hat auf der Rückfahrt noch ihre internationale Rückholberechtigung erworben. Nächstes Jahr wieder Roanne, war die einhellige Meinung. HM

Ein Bericht aus der BNN von Kevin Schrein:

Hitze und Sand getrotzt

Vereinspiloten flogen mit der „Katana“ nach Lanzarote

49 Grad Celsius Außentemperatur, Saharasand und afrikanische Bürokratie - es gibt schönere Urlaubsverheißungen, Ralf Rabas und Oliver Hentschel, Piloten des Luftsportvereins Albgau, flogen kürzlich mit dem Vereins-flugzeug „Katana“, einem einmotorigen Zweisitzer, nach Lanzarote. Die Gesamtflugzeit der einwöchigen Reise betrug 37 Stunden. Auf ihrem Weg legten sie eine Strecke von 7 000 Kilometern zurück.



Das ursprüngliche Reiseziel hieß eigentlich England. Doch schlechte Wetterbedingungen veranlassten uns, ein neues Ziel zu wählen," berichtet der Grünwettersbacher Ralf Rabas. Er und Oliver Hentschel sind schon in die verschiedensten Regionen dieser Welt geflogen, etwa nach Marokko, in die Türkei oder nach Norwegen. Doch bevor der Flug beginnen konnte, mussten zeitaufwendige Vorbereitungen getroffen werden. Mit Hilfe einer Flugsoft4ware wurde die Route nach Lanzarote festgelegt. Zudem mussten die passenden Flughäfen ausgewählt werden und nicht jeder kam in Frage. Zum einen muss am Airport auch Flugbenzin für die kleinen Maschinen vorrätig sein, zum anderen dürfen die Flugplätze wegen der Tankkapazität der „Katana“ maximal dreieinhalb Stunden auseinander liegen.

Die Flugreise war einer der Schönsten, die ich je erlebt habe", erzählt Ralf Rabas:_ Die Freude auf seinem Gesicht ist unverkennbar: „Wir sind Frankreichs und Spaniens Küsten entlang geflogen und haben das Amphitheater in Nimes von oben gesehen. " In Marokko allerdings machten den beiden Piloten die klimatischen Bedingungen schwer zu schaffen. „Die Hitze im Cockpit war zeitweise unerträglich", so Ralf Rabas. Das Flugzeug hingegen trotzte allen Witterungen und dem feinen Saharasand und brachte beide Piloten sicher nach Hause.

Vereinsausflug am 24.10.2009

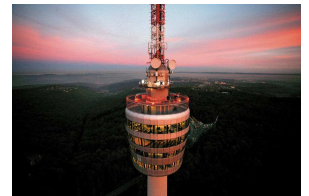
Nachdem wir uns im Jahr 2007 das damals neu eröffnete Daimler Benz Museum angeschaut haben, wollen wir in diesem Jahr das neue Porsche Museum in Zuffenhausen besuchen. In außergewöhnlicher Architektur sind 80 Fahrzeuge und viele Kleinexponate aus der Produktgeschichte von 1948 bis heute ausgestellt.



Im Anschluß ist eine kleine Stadtführung durch den historischen Teil der Stuttgarter Innenstadt vorgesehen.

Damit wir wie gewohnt auch einen Blick aus der Vogelperspektive werfen können, statten wir danach dem Fernsehturm einen Besuch ab.

Als Abschluß des Tages ist nach unserer Rückkehr eine Schlußeinkehr in Ettlingen im Vogelbräu geplant.



Im Porsche Museum und auf dem Fernsehturm ist Gelegenheit für einen kleinen Imbiss, am Abend kann dann der Hunger gestillt werden. Ansonsten ist während des Tages Eigenverpflegung angesagt.

Die Kosten für Fahrt und Eintritt werden ca. 20€ betragen.

Wir treffen uns um 8:30 Uhr am Albgaubad in Ettlingen und fahren dann mit der Bahn. Ein zweiter Treffpunkt ist um 9:00 Uhr in der Bahnhofshalle Karlsruhe.

Um 18:00 Uhr sind wir dann wieder zurück in Karlsruhe.

Bitte per e-mail bei ACM.Roehrich@t-online.de bis spätestens zum 10.10.2009 oder in der Aktivenversammlung anmelden.

Mitnahme von Fluggästen – 90-Tage-Regel

Durch einen Artikel in einer Fliegerzeitschrift, in der ein Rechtsanwalt der Meinung war, dass ein Pilot der die 90-Tage-Regelung für Gäste nicht erfüllt, sich auch nicht Unterstützung von einem Fluglehrer oder erfahrenen Pilot holen dürfe, weil diese auch „Gäste“ seien.



<http://www.wulkan-comic.de/>

Lobenswerterweise hat der Landesverband Bayern (LVB) sofort reagiert und sieht den Sachverhalt wesentlich praxisnaher und „sicherheitsfördernder“. Der LVB schreibt dazu: „Wir haben ...mit dem LVB-Justiziar Rechtsanwalt Frank Dörner, der Firma Peschke sowie in Absprache mit den beiden Luftämtern die korrekte Sachlage ermittelt und dazu den gemeinsam getragenen, nachfolgenden Text zusammengestellt:

Gemäß § 122 Abs. 1 LuftPersV muss ein Luftfahrzeugführer vor der Mitnahme von Fluggästen mindestens drei Starts und Landungen innerhalb der letzten 90 Tage auf diesem oder einem ähnlichen Flugzeugmuster ausgeführt haben. Auch in JAR-FCL 1.026 findet sich eine ähnliche Regelung (steuernder Pilot).

Ist die 90-Tage-Regel nicht erfüllt, darf kein Gast mitgenommen werden. Ein zweiter Pilot, der die für das verwendete Luftfahrzeug erforderliche Lizenz und Klassen- bzw. Musterberechtigung besitzt, ist bei diesem Flug jedoch kein Gast, sondern Besatzungsmitglied.

*Eine Flugbesatzung besteht **mindestens** aus den im Flughandbuch geforderten Besatzungsmitgliedern (§ 32, Abs. 1 LuftBO). Es dürfen also auch mehrere Besatzungsmitglieder tätig werden. In diesem Fall wäre der zweite Pilot ein sogenannter*

Sicherheitsflugzeugführer oder "Safety-Pilot" zur mentalen Unterstützung. Dieser muss keine Lehr- oder Einweisungsberechtigung besitzen.

Das Bordbuch muss entsprechend geführt werden und der "Sicherheitspilot" muß als Besatzung eingetragen werden. Der verantwortliche Luftfahrzeugführer muss den Flug eigenhändig durchführen und nur er darf sich die Flugzeiten als PIC aufschreiben.“

*München, Juli 2009, Luftsport-Verband Bayern e.V. Erstellt am 14.07.2009 um 08:45 von Herwart Meyer
Vielen Dank an den LVB, dass er hier die Situation vernünftig geklärt hat. JS.*



Louis Blériot

Vor 100 Jahren: Erster Flug über den Kanal

Louis Blériot schrieb in zweierlei Hinsicht Fluggeschichte, als er am 25. Juli 1909, vor nunmehr 100 Jahren, den Ärmelkanal überflog. Zum einen war er der Erste, der die Distanz von les Baragues bei Calais nach Dover mit einem Flugzeug überwand. Zum anderen trug er mit seiner Maschine, der Blériot XI, einen weitreichenden Schritt zur Entwicklung eines später üblichen Flugmusters, dem Eindecker, bei. Bei ihm folgten - von vorne nach hinten - Motor, Tragflächen und Leitwerk aufeinander. Und auch die heute übliche Steuerung von Flugzeugen hatte die schlanke Blériot schon - ein mit dem Fuß bedienbares Seitenruder sowie ein Steuerknüppel für Höhenruder und Flügelverwindung. Seine Blériot XI mit 8,7 Meter Spannweite, einem 25 PS starken Motor und etwa 60 km/h Höchstgeschwindigkeit wurde mit mehr als 800 Exemplaren zum meistgebauten Flugmuster der Pionierzeit vor dem Ersten Weltkrieg. Die Originalmaschine, mit der Blériot den Ärmelkanal überflog, befindet sich heute in Paris im Conservatoire des Arts et Metiers. mz

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Nr.164, Montag, den 20. Juli 2009 , Seite 29

Vieles aus dieser Beschreibung trifft auch auf unsere Dimona und Katana zu – oder?

...und zum Schluß

das Wort des Monats – diesmal für alle BZF 1 und AZF -Inhaber:

***What`s the difference between God and pilots?
God doesn`t think he`s a pilot.***