

Diese Ausgabe der Clubnachrichten befasst sich hauptsächlich mit den Themen der

Mitgliederversammlung am 28. April 2018

Es bestanden ernste Bedenken, dass der für die ordentliche Mitgliederversammlung gewählte Termin – Samstagabend, gefolgt von einem Brückentag-Wochenende – viele Mitglieder vom Kommen abhalten würde. Die Sorge war unbegründet, die Teilnehmerzahl von 109 wurde in den letzten 20 Jahren nur zweimal übertroffen! Wenn die Mitgliederversammlung jetzt auszugsweise per NOTAM frei Haus geliefert wird, hält dies hoffentlich niemanden davon ab, bei der nächsten Versammlung doch wieder persönlich zu erscheinen. 😊

Berichte des Vorsitzenden und des Geschäftsführers

Unser Vorsitzender, Thomas Wechs, musste gleich zu Beginn zum Gedenken an drei Mitglieder aufrufen, die seit der letzten Versammlung verstorben waren: Thomas Voit im Alter von 54, Mike Steinmann im Alter von 64 und Dieter Fromader im Alter von 61 Jahren.



Im NOTAM 18/02 wurde Sinjes Petrina Ostheimer vorgestellt, unsere neue Mitarbeiterin im Büro. Nun konnten die Anwesenden sie auch „live“ kennenlernen.

Eine weitere wichtige personelle Veränderung betrifft Thomas Schmidt, als „Sachbearbeiter für Luftaufsicht“ Mitarbeiter des Luftamtes Nordbayern und Leiter unserer Luftaufsichtsstelle: Er kehrt zurück in seine Heimat und verlässt uns leider im Sommer. Die SfL-Stelle wird vom Luftamt nicht neu besetzt. Der FSC sucht nun eine(n) neue(n) Kollegen/in für unsere bestehende Towercrew.

Thomas Wechs und Geschäftsführer Kai-Nicolas Waßhausen ging in ihren Berichten auf die Aktionen am Flugplatz ein: Hallenerweiterungen, Pflege des Platzes, insbesondere des Bewuchses, Reparaturen an der Landebahn, Reparaturen im Gaststättengebäude wie Abschluss des Austauschs der Fenster, Ertüchtigung der Lüftungsanlage, Umstellungen bei den Gastanks, und als besonders große Maßnahmen die Renovierung der Terrasse samt Möbel und der umfassende Umbau der WC-Anlage.

Einen neuen Abschnitt in der Vereinsverwaltung bedeutet die Erneuerung der Hard- und Software des Vereins - Bernhard Wißler gilt ganz besonderer Dank für seinen außerordentlichen Arbeitseinsatz: Sechs verschiedene, voneinander unabhängige Softwarelösungen (für Vereinsmanagement, Hallen- und LFZ-Verwaltung, Towermanagement, Flugzeugbuchung, Kommunikation und Tankstelle) mit entsprechend dezentraler, unkoordinierter Datenerfassung und -haltung an sechs Stellen kosteten viel Arbeitszeit und waren fehlerträchtig; darüber hinaus wurden einige dieser Programme nicht mehr zuverlässig weiterentwickelt.

Jetzt haben wir eine Lösung mit zentraler Datenhaltung in *einer* Software, abgesichert durch Parallelbetrieb zweier räumlich getrennter Server. Das Ziel ist erreicht, und es hat sich sicher gelohnt und lohnt sich weiter, sich durch die mit der Umstellung verbundenen Herausforderungen durchzukämpfen. Die Umstellung hat alle hauptamtlichen und ehrenamtlichen Mitarbeiter (und auch so manches Mitglied auf der „Nutzerseite“) gefordert – Thomas Wechs dankte allen für ihre Beiträge und auch für ihre Geduld.

Kai-Nicolas Waßhausen konnte mit einer erfreulichen Meldung aufwarten: Hatte unser Tankstellenbetreiber Air TOTAL vor Jahren mit viel Tamtam die Umstellung von Bleifrei Super auf das deutlich teurere AVGAS UL91 erzwungen, so kommt jetzt der Rückzieher mit Rückkehr zu Bleifrei Super!

Schatzmeister Lothar Lucks war sehr zufrieden mit dem Jahresergebnis, musste aber gleich mit dem Erfolg verbundene Hoffnungen dämpfen und auf die noch offenen Posten (Terrassensanierung, Toilettenumbau, Kauf der Maule ...) verweisen, welche dafür sorgen, dass die (finanziellen) Bäume nicht in den Himmel wachsen. Besonders erwähnenswert waren sicherlich auch die extrem geringen Außenstände, die zeigen, dass das Finanzmanagement trotz der durch IT-Umstellungen und Mitarbeiterwechsel entstandenen Turbulenzen funktioniert hat.

Mitgliederentwicklung

Die Zahl der Mitglieder stieg zum Ende des Jahres 2017 auf 374 aktive und 191 passive.

Flugbewegungen

38.000 Starts und Landungen fanden im Jahr 2017 in EDFC statt – die Zahl liegt knapp über dem Mittelwert der letzten zehn Jahre. 440 davon waren Starts oder Landungen zu Auslandsflügen.

Aus dem Bereich Motorflug

Die A210 Aquila D-EZCS ist aus unserem Flugzeugpark schon nicht mehr wegzudenken. Erst im April 2017 stand sie zur Verfügung, konnte zum 31.12.17 aber schon auf fast 400 Flugstunden in unserem Verein zurückblicken! Ziel ist es, den Mitgliedern ein zweites Flugzeug des gleichen Musters zur Verfügung zu stellen.

Ganz neu in unserem Flugzeugpark ist die Maule MT7-235 D-EMBJ, über die sich die Segelflieger besonders freuen – deshalb Fakten dazu im nachstehenden Artikel über die eigentlich lautlosen Flieger. Aus dem Kauf der Maule folgt eine gute Nachricht für alle Knickflügel Fans: Da sie nicht mehr als hauptamtliches Arbeitstier zum Segelflugzeugschlepp dienen muss, wird die Robin DR 400 D-EEPF nun auch an Wochenenden als sehr beliebtes Reiseflugzeug zur Verfügung stehen!

Der Cirrus SR20 D-EZCD (ex N1720L) wurde vor ca. einem Jahr durch den Verein von der Firma Jumpstart angechartert. Er sollte zeigen, ob ein Luftfahrzeug dieser Klasse ausreichend Akzeptanz im Flugsportclub findet. Das Experiment war auf die Laufzeit von einem Jahr angelegt. Das Angebot wurde aber von so wenigen Mitgliedern genutzt, dass der Chartervertrag zum 30.6.2018 gekündigt wurde. Nach diesem Termin kann der Cirrus nicht mehr über den Verein gechartert und nicht mehr über ReSy gebucht werden.

Pünktlich zum Umstellungstermin auf den 8,33-kHz-Raster am 01.01.2018 waren alle Vereinsflugzeuge mit passenden Funkgeräten ausgerüstet. Ab jetzt erreicht man Aschaffenburg Info nicht mehr auf der „Frequenz“ 132,425 MHz, sondern auf dem „Kanal“ 132,430.

Angemahnt wurde die vollständige Ausrüstung unserer Flugzeuge mit Kollisionswarnsystemen, wie sie in der (außerordentlichen) Mitgliederversammlung am 30. Juni 2017 von Jörg Becker beantragt und vom Vorstand zugesagt wurde. Die Schwierigkeiten bei der Umrüstung sind größer als erwartet, wie Wolfgang Kerkhoff informiert: Vorhandene Transponder sind nicht mit Power-Flarm kompatibel, es gibt keine Testgeräte für diese Ausstattung. Der Vorstand hat Alexander Knoll gebeten, diese sehr wichtige Umrüstung zusammen mit Werner Letzel weiter zu verfolgen, die nötigen Mittel (z.B. auch für den Austausch von Transpondern) wird der Verein bereitstellen.

So viele Stunden waren unsere Motorflugzeuge im Jahr 2017 in der Luft: D-EDUM 236 h, D-ETPS 554 h, D-EIBN 519 h, D-EMFH 492 h, D-EUDA 28 h (nur Jan., Feb.), D-EZCS 402 h (Apr.-Dez.), D-EEPF 227 h, D-KCAR 278 h (Motorlaufzeit 254 h), zusammen 2736 h

In seinem Bericht erinnerte der Motorflugreferent Werner Letzel an den Ausflug zur Insel Usedom (siehe www.fsca.de >>> Motorflug >>> Berichte und Bilder) und kündigte die Planung für den nächsten Ausflug an: Salzburg ist das Ziel vom 7. bis 9. September 2018!

Aus dem Bereich Segelflug

Auch Udo Sammet konnte war mit seiner Jahresbilanz zufrieden: Die Zahl der Starts und der Flugstunden unserer Segelflugzeuge stieg erfreulich an: Insgesamt wurden 703 Stunden geflogen, gegenüber 545 im Vorjahr. Die Zahl der Starts stieg von 672 auf 878. Die Bilanz der Leistungen im Streckenflug kann im Detail unter www.fsca.de >>> Segelflug >>> Chronik der Leistungen nachgeschaut werden.

Nach ca. 1000 Stunden fleißiger Arbeit in der Vereinswerkstatt – keine Pflichtstunden, sondern auf freiwilliger Basis! – konnten die Flugzeuge bereits topfit in die neue Saison starten. Alle Flugzeuge funken nun auch im 8,33-kHz-Raster, besonders stolz zeigt sich Udo aber über den gelungenen kompletten Neubau des LS4-Panels.

Zehn Gäste kamen zum Schnupperfliegen im April 2017, leider sind diesmal keine im FSCA „hängen geblieben“! Auch in diesem Jahr wurde wieder zum Schnupperwochenende eingeladen.

Aber auch außerhalb dieses Schnupperwochenende ist Schnupperfliegen möglich – **schön wäre es, wenn alle unsere Clubmitglieder diese Information in ihrem Bekanntenkreis streuen würden!!!**

Lange herbeigesehnt: Das neue Schleppflugzeug. Die mit der Planung betrauten Schlepppiloten zusammen mit dem Motorflugreferenten befanden nach intensiven Recherchen das Muster Maule MT-7-235 als ideale für unseren Bedarf: Auch an warmen Sommertagen ermöglicht es sichere Schlepps der Doppelsitzer, es erfüllt (nach Umrüstung auf einen neuen Propeller und Schalldämpfer – die Werft wartet noch auf Lieferung einiger Teile) den erhöhten Lärmschutz und macht uns somit von Sondergenehmigungen unabhängig. Dank des Bugradfahrwerks zeigt es nicht die Zicken bei Start und Landung, auf welche Piloten der Spornradversion gefasst sein müssen. Sie fanden ein Exemplar des in Europa eher seltenen Musters, das schließlich in Absprache mit der Segelfluggruppe beschafft wurde. Sicher ist das Flugzeug (235 PS!) nicht zum selben Preis zu fliegen wie eine DR400 (180 PS!), der Leistungszuwachs relativiert allerdings die Mehrkosten, und der Sicherheitsgewinn ist auf jeden Fall ein paar Euro wert. Die Stundenpreise werden aber ähnlich der bisherigen Praxis so abgestuft, dass die Kosten für Segelflugschüler, die noch nicht wirtschaftlich unabhängig sind, das bisherige Niveau halten!



*Keine Schönheit –
aber ein bären-
starkes Arbeitstier!*

Aktive Jugendgruppe!

Timo Füle als Jugendreferent berichtete über die sehr aktive, 15-köpfige Jugendgruppe: Die Jugendlichen kurbelten nicht nur um den heimischen Tower, sondern gingen auch auf Strecke und packten dabei unter anderem einen Flug über 300 und zwei Flüge über 200 km! Das Fluglager in Laucha ist schon fester Bestandteil des Segelfliegerjahres im FSCA. Dort wird intensiv geschult, geflogen – und natürlich auch gefeiert. Vier Jugendliche unseres Vereins nahmen am Landestreffen der Luftsportjugend Bayern teil (einfach mal nach „baiairn“ googeln!). Neu ist der Kontakt mit dem Yachtclub in Frankfurt: Mitglieder desselben kamen im Jahr 2017 zum Fliegen nach Großostheim, und Jugendliche des FSCA wollen in diesem Jahr mit Segelbooten in See (= Main) stechen.

Ausführliche Berichte finden sich auf www.fsca.de >>> Segelflug >>> Berichte, Bilder.

Ausbildung Motorflug

In Vertretung von Ausbildungsleiter Bernhard Gohlke zog Thomas Rauch eine Bilanz der Motorflug-Ausbildung in der Flugschule FTA und ihrer Tochter PSA:

Stolze 24 Flugschülern haben im Jahr 2017 ihre Ausbildung in der PSA erfolgreich beendet: 10 erwarben den PPL(A), 1 den LAPL(A), 11 die Nachtflugberechtigung und 2 die Lehrberechtigung. 380 Theoriestunden wurden angeboten, die Zahl der Flugstunden wuchs von 784 im Vorjahr auf 1175.

In der FTA wurden 16 Prüfungen abgelegt: 5 IR, 4 CPL, 3 MEP, 3 PC12-Rating, 1 CRI-MEP.

Der seit 2009 bestehende Kooperationsvertrag zwischen Verein und der FTA läuft zum 31.10.2018 aus. In der Absicht, die bewährte Zusammenarbeit fortzusetzen, aber veränderte Gegebenheiten zu berücksichtigen und auch die LAPL/PPL-Ausbildung in der Vereinsflugschule nicht auszuschließen, wird bereits an einer Anschlussvereinbarung gearbeitet.

Zum besseren Verständnis: Der Luftsport-Verband Bayern (LVB), Mitglied des Deutschen Aero Clubs (DAeC), ist von den bayerischen Luftfahrtbehörden als ATO (Approved Training Organization) anerkannt. Die Flugschule unseres Vereins (Segel- und Motorflug) hat sich dieser ATO als Außenstelle angeschlossen. Derzeit bildet sie Fußgänger zu Segelfliegern und fertige Segelflieger zum Erwerb der Berechtigung TMG (Reisemotorsegler) aus. Ansonsten erfolgt die LAPL/PPL-Ausbildung auf Vereinsflugzeugen derzeit nur in der gewerblichen Flugschule FTA/PSA.

FTA: Flugtraining Aschaffenburg, beim LBA gemeldet: IFR-, CPL-Ausbildung und mehr

PSA: Pilotenschule Aschaffenburg, beim Luftamt Nordbayern gemeldet: LAPL/PPL-Ausbildung und alles, was dazugehört für Vereinsmitglieder auf Vereinsflugzeugen

Ausbildung Segelflug

Björn Laging als stellvertretender Ausbildungsleiter konnte von 15 aktiven Segelflugehrern, fünf neuen Segelflugschülern, zwei neuen Lizenzen (Herzliche Glückwünsche an David Kapp, Simon Schlagmüller!), einem ersten Alleinflug und drei B-Prüfungen berichten. Zwei Motorsegler-Schüler (TMG-Berechtigung auf Basis der Segelfluglizenz SPL) schlossen ihre Ausbildung erfolgreich ab, ein weiterer ist in Ausbildung.

Björn Laging und Thomas Wechs danken allen ehrenamtlich tätigen Flugehrern, insbesondere aber Elvira Rauch, bei der die Fäden der Segelflugschule zusammenlaufen und in hervorragender Weise gezogen werden!

Eine Benutzungsordnung für unsere Flugzeuge

Der Umgang mit unserem gemeinsamen Eigentum – insbesondere unseren Flugzeugen – bedarf einiger Regeln, damit wir möglichst viel Nutzen und Spaß daran haben, möglichst wenige Interessenskonflikte entstehen, Lasten gerecht verteilt werden und unsere besten Stücke möglichst gut erhalten bleiben.

Im Laufe der Zeit sind im FSC viele Regeln fixiert worden, sie wurden aber zu verschiedenen Zeiten an verschiedenen Stellen hinterlegt -- und sind vielen Mitgliedern gar nicht bekannt.

Dieses Manko wird nun mit der Formulierung einer Benutzungsordnung für unsere Flugzeuge beseitigt: Die Benutzungsordnung fasst bestehende Regeln zusammen, enthält teils Selbstverständlichkeiten (Reinigung, Sicherung, Buchung ...), rechtliche Vereinbarungen (Haftung, ...) und sinnvolle Ergänzungen, die wir z.B. in anderen Charterverträgen gesehen und als kopierenswert befunden haben. Auch an einschlägige rechtliche Vorschriften soll in der Benutzungsordnung erinnert werden.

Die Benutzungsordnung wird in den nächsten Tagen allen aktiven Mitgliedern zur Kenntnis gebracht und zur Anerkennung per Unterschrift vorgelegt. **Diese Anerkennung muss bis Ende Juni beim TWR vorliegen, sonst nimmt das Reservierungssystem keine Buchungen entgegen und lässt keine Flugzeugabholungen zu!**

Natürlich ändern sich die Regeln hin und wieder durch neue Situationen, und weiser werden wir ja auch ... sicher auch durch Hinweise und Vorschläge aus dem Kreis der Mitglieder. Wir werden die Benutzungs-

ordnung deshalb in ihrer jeweils aktuellen Fassung über die Informationsseite des Reservierungssystems und über das Segelflug-Wiki zum Download bereitstellen.

Bei Änderungen wird die gültige Fassung (Änderungen markiert) dem ReSy-Nutzer bei jedem Einloggen erneut zur Kenntnisnahme angeboten - so lange, bis die Kenntnisnahme aktiv bestätigt wird.

NOTAM in eigener Sache

Die NOTAMs als Clubnachrichten des FSC gibt es seit etwa einem Jahr. Eine entsprechende Informationsquelle für Mitglieder existierte in den Jahren davor nicht. Seither sind sechs Ausgaben erschienen. Mindestens diese Frequenz soll beibehalten und bei Bedarf gesteigert werden.

Absicht der NOTAMs ist mehr als nur die sachliche Information über aktuelle Themen. (Zu diesen werden auch weiterhin zeitnah und/oder an spezielle Zielgruppen, z.B. nur Segelflieger, nur aktive Mitglieder ... gerichtete Mails oder Rundschreiben versandt.) Auch unterhaltsame Themen sollen aufgegriffen werden. Beiträge der Mitglieder für NOTAMs sind willkommen!

Gleiches gilt übrigens für Beiträge auf www.fsca.de: Anregungen könnten die vorhandenen Einträge auf der Titelseite unter „Aktuelles“ und auf den Seiten „Berichte, Bilder“ in den Bereichen „Segelflug“ und „Motorflug“ geben.

NOTAM-Archiv: Frühere NOTAMs können über den Link www.fsca.de/notamarchiv.html heruntergeladen werden. (Dieser Link ist *nicht* öffentlich auf der Website zugänglich.)

Satzung zum Downloaden

Auf der Website des Vereins wurden Links zum Download der Satzung eingefügt: Unter „Kontakt“ und auf der Seite „Der Club“, jeweils in der letzten Zeile.

Diverse Anträge und Anfragen ...

... führten in der Mitgliederversammlung zu Diskussionen. Soweit Entscheidungen der Mitgliederversammlung gefordert waren, wurden diese mit deutlichen Mehrheiten getroffen, und Anfragen an den Vorstand wurden allesamt kommentiert.

Viele der angesprochenen Themen sind in den vorstehenden Berichten bereits behandelt. Wer sich für Details interessiert, kann das Protokoll der Mitgliederversammlung im Büro studieren.

Der Zweckverband „Verkehrslandeplatz Aschaffenburg“

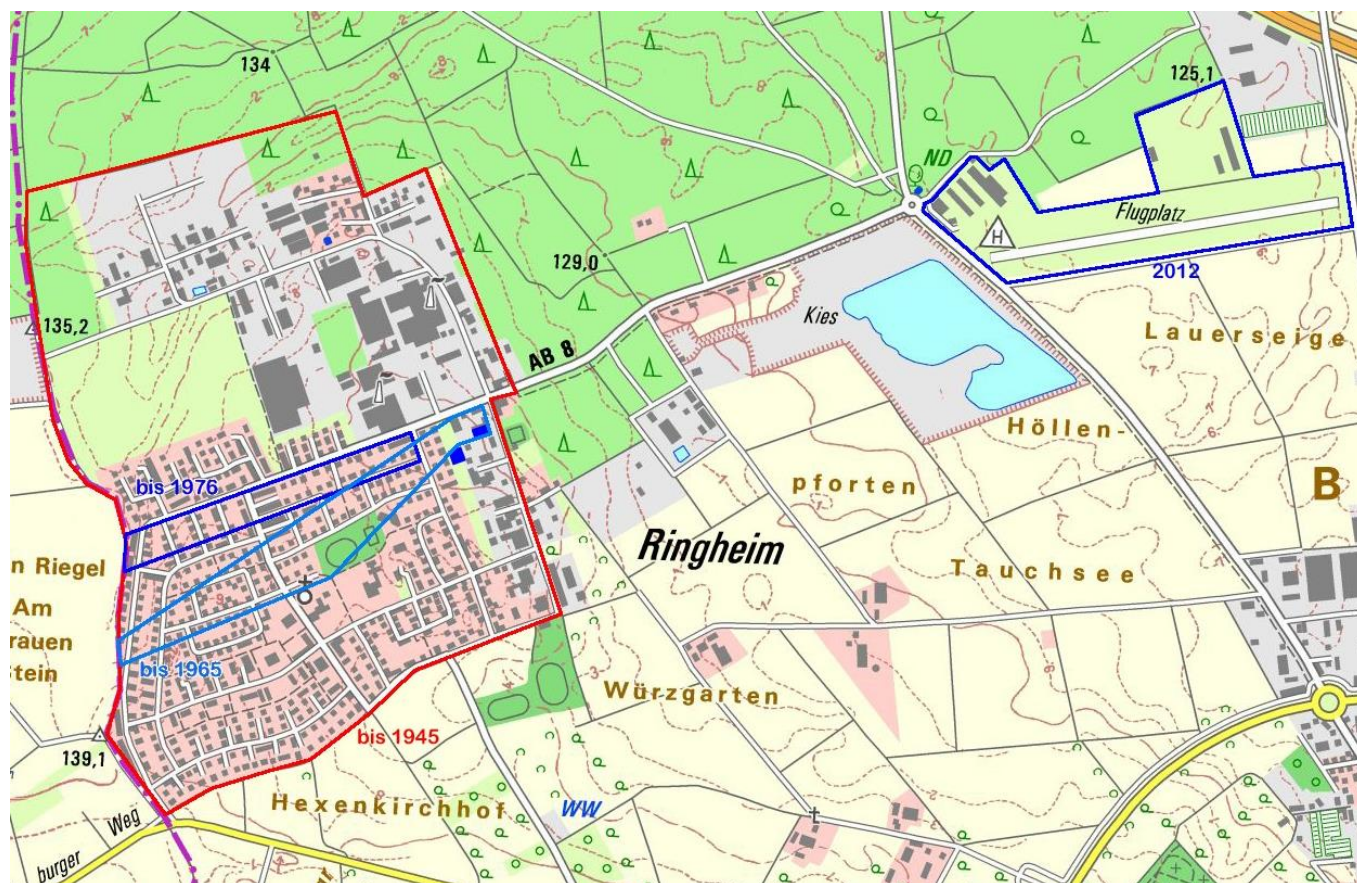
Viele wissen es nicht, nur wenige haben es noch miterlebt: Unser Flugplatz lag vor 43 Jahren noch 2 km weiter westlich von der heutigen Position, parallel zum Mittelweg im Ortsteil Großostheim/Ringheim (siehe [>>> Flugplatz >>> Geschichte](http://www.fsca.de)).

Doch es war von Anfang an beschlossene Sache, dass auf diesem Gelände einmal Wohn- und Gewerbebebauung entstehen und der Flugplatz verlegt werden sollte. Deshalb gründeten bereits am 12. Dezember 1968 die Gemeinde Großostheim, der Landkreis Aschaffenburg, die Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg und der Flugsportclub Aschaffenburg e.V. den „Zweckverband Verkehrslandeplatz Großostheim bei Aschaffenburg“ (mit unterschiedlichen Anteilen). Aus der Satzung:

„Aufgaben des Zweckverbandes und der Verbandsmitglieder

(1) Der Zweckverband Großostheim hat die Aufgabe, das für den geplanten Verkehrslandeplatz in Großostheim benötigte Gelände zu erwerben; auf dieses Gelände erstreckt sich der räumliche Wirkungsbereich des Zweckverbandes. Der Zweckverband hat weiter die Aufgabe, das erworbene Gelände zu verwalten. Er wird das erworbene Gelände dem Flugsportclub Aschaffenburg e.V., der den Betrieb des Verkehrslandeplatzes für die Öffentlichkeit übernehmen wird, zur Benutzung überlassen. ...

(2) Der Zweckverband erfüllt seine Aufgabe ohne Gewinnabsicht. Er dient ausschließlich und unmittelbar öffentlichen Zwecken. Einnahmeüberschüsse werden für den Verbandszweck (Abs. 1) verwendet. ...“



Flugplatzgrenzen 1945, 1965, 1976, heute!

Die Stadt Aschaffenburg trat dem Zweckverband am 5. Februar 1972 bei. Schon damals wurde der heutige Flugplatzstandort ausgewählt. Dort wurde ein Gelände von 12,2 ha Größe durch den Zweckverband erworben und an den Flugsportclub Aschaffenburg verpachtet, damit dieser dort den neuen Flugplatz aufbaue.

Der Bau der Startbahn begann im Jahr 1976. Am 15. Oktober des gleichen Jahres endete der Flugbetrieb in Ringheim. Die erst 1972 dort errichtete Stahlhalle wurde von Vereinsmitgliedern ab- und am neuen Standort wieder aufgebaut (heute Halle 1). Die Flugzeuge wurden Ende 1976/Anfang 1977 auf das neue Gelände überflogen - eine Ordnungswidrigkeit, denn zu diesem Zeitpunkt fehlte noch die Zulassungen als Flugplatz – inzwischen aber verjährt!

Der Zweckverband besteht in (derzeit noch) unveränderter Zusammensetzung weiterhin, er ist auch für die Beschaffung des für die Bahnverlängerung benötigten Geländes zuständig.

Das Flugplatzgelände ist inzwischen durch Zukäufe und Anpachtungen (durch den Verein, ohne Beteiligung des Zweckverbands) nahezu doppelt so groß wie im Jahr 1976.

Ein Buchtipp für an der Geschichte unseres Flugplatzes Interessierte:

“Akte Einsatzhafen Großostheim ... und seine Geheimprojekte - vom Kriegsflugplatz zum Ort Ringheim 1935- 2015” (Autor: Peter Hepp). Auf etwa 450 Seiten mit ca. 1000 Bildern schildert das Werk die Geschichte vom Kriegsflugplatz 1935 bis zum Verkehrslandeplatz 2015. Etwa 70 Seiten sind der Chronik unseres Vereins mit Schwerpunkt Flugplatz gewidmet.

Ein Erscheinen zum Ende des Jahres 2018 ist vom Herausgeber, der Kulturinitiative Ringheim, in Aussicht gestellt (www.grossostheim-im-krieg.de/html/fliegerhorst.html).

Für Geschichtsinteressiert ist außerdem der Besuch des „Bunkers“ in Ringheim mit seinen interessanten Ausstellungen unbedingt empfehlenswert. Öffnungszeiten und weitere Informationen sind auf der Website der Kultinitiative (<http://www.bunker-ringheim.de/kulturinitiative.html>) zu finden.