



Rund um Charlie

ECKERT / ECKERT RALLYESIEGER 1977



Am 27. August 1977 veranstaltete die "RuC" die Rallye "Rund um Charlie", die gleichzeitig als Clubmeisterschaft 1977 für die Vereine FSC Aschaffenburg und FSC Miltenberg ausgerichtet wurde.

Am Samstagmorgen freuten sich die Ausrichter der Rallye riesig über das schöne Wetter, das einen reibungslosen Ablauf der Rallye erwarten ließ. Die Gesichter wurden erst wieder

lang, als die Freunde in Mainbullau anriefen und mitteilten, daß weder ein Abflug von Mainbullau noch ein Anflug in Mainbullau möglich sei, da das ganze Tal von Obernburg bis Miltenberg in Nebel liege. Mit einer Verspätung von 1 1/2 Stunden konnte dann endlich die erste Etappe zum Briefing erscheinen. Bei einem solchen Briefing werden alle Mannschaften nach einer Begrüßung über den Inhalt der

Aufgaben informiert, zur Einhaltung der Flugregeln und Sicherheitsmindesthöhe angehalten und zum fairen Wettbewerb aufgerufen. Sodann werden die Kuverts mit den Aufgaben verteilt und das erste Team startet 30 Minuten nach Beginn des Briefings. Auf dieser ersten Etappe waren Bilder zu identifizieren, Schätzaufgaben und theoretische Aufgaben zu lösen. Diese Etappe wurde durch einen Zeitüberflug und durch eine Ziellandung abgeschlossen.

Bei der Zwischenlandung in Mainbullau, bei der alle Teilnehmer neben einem kleinen Imbiß ein Geschenk erhielten, wurde das Kuvert für die zweite Etappe übergeben.

Diese zweite Etappe führte über den Spessart, wo wiederum Bilder mit der Natur zu vergleichen und zu orten waren. Eine aus der Karte auszumessende Peilung führte danach nach Haibach, dort war ein Zeichen zu finden und zu erkennen. Dieses Zeichen war eine Fahne, die auf einem der Haibacher Sportplätze ausgelegt war. Sodann mußten die Teilnehmer zum Babenhausener Opel-Kreisel fliegen und den Durchmesser des Kreisels schätzen.

Der abschließende Präzisionsanflug auf den Flugplatz Großostheim brachte hervorragende Ergebnisse. Anschließend mußten die Maschinen in einem Feld von 10 m in einer aus der Startzeit und der vorgegebenen Flugzeit ermittelten Landezeit mit einer Toleranz von ± 15 Sekunden landen. Zwei Maschinen landeten auf die Sekunde genau, weitere 10 Teams landeten innerhalb der vorgegebenen Toleranz.

Gegen 19,20 Uhr war die letzte Maschine gelandet. Im Rahmen des Hallenfestes konnten gegen 22,00 Uhr die Sieger der Rallye, die Clubmeister der Flugsportclubs Miltenberg und Aschaffenburg, geehrt werden. Für die ersten 15 Plätze wurden wertvolle Sachpreise überreicht.

Alles in allem: Sportlich und gesellschaftlich ein schöner Tag. Den Ausrichtern wurde bereits die Veranstaltung der 2. Rallye "Rund um Charlie" im nächsten Jahr aufgetragen.

Anzahl der Mannschaften: 27

Alle Maschinen haben den Wettbewerb ordnungsgemäß durchgeführt und beendet.

Erreichbare Punktzahl: 575

Flugstrecke bis Mainbullau: 140 km

Flugstrecke Mainbullau-Großostheim: 140 km

Durchschnittliche Flugzeit je Strecke: 60 Minuten

Sieger der Rallye und Clubmeister des FSC Aschaffenburg ist das Team Eckert/Eckert mit einer PA 28 und der erreichten Zahl von 493 Punkten.

Den zweiten Platz belegte das Team Reinhard W./Bacher auf einer PA 28 mit 480 Punkten vor dem punktgleichen Team Schäfer/Amrhein auf einer Morane (in diesem Fall entschied die um 1 Sekunde bessere Zeitziellandung).



Clubmeister vom FSC Miltenberg wurde das Team Eilbacher/ Eilbacher auf einer Cessna 172 mit 389 Punkten. Vizeclubmeister wurde die Besatzung Scholl/-Seitz auch auf einer Cessna 172 mit 367 Punkten.



JAKOB ECKERT
6109 MÜHLTAL 1
KARLSTRASSE 60
TEL: 06151/14480
INGENIEURBÜRO
PLANUNG
BAULEITUNG

Siegerliste der Rallye "Rund um Charlie"

Erreichbare Punktzahl: 575

Position	Kennung	Piloten	Punkte
1	EEFI	Eckert/Eckert	493
2	EALC	Reinhard W./Bacher	480 bess. Zeitziellandung
3	EODK	Schäfer/Amrhein	480
4	EALC	Emig/Brockard	479,5
5	EALO	Müller/Amtmann	445
6	EDXC	Hinkel/Kurzemann	426
7	EALO	Mahr/Schlagmüller E.	393
8	EDXC	Frank/Schlagmüller P.	392
9	EDVC	Eilbcher H./Eilbacher B	389
10	EALO	Diller/Möller	376
11	EDVC	Scholl/Seitz	367
12	ECOJ	Seuffert/Heidenfelder	361
13	KDEX	Dembinski U/Kirchgäßner	345
14	ECSS	Abb/Höfling	332,5
15	KAEE	Schlagmüller R./Kummer	331
16	EALC	Mill/Sehl	313,5
17	EIXM	Illing/Klotz	305
18	KAEE	Deusser/Fromm	278,5
19	EALF	Döring/Hartig	270
20	ECAN	Reinhard E./Maletschek	262
21	EALF	Lechner H./Lechner H.	255
22	EALF	Mohr/Koschinat	245
23	ECOJ	Breunig/Dr. Regensburg	215
24	ECAN	Hofmann/Dr. Walther	212,5
25	EOES	Eizenhöfer/Stenger	160
26	EIDZ	Walter/Reos	139,5
außer Konkurrenz			
	9608V	Schulz/Klunck	155



Autohaus
Mohr
OPEL-DIENST



Magirus-Vertragswerkstatt
Amtl. anerkannter Bremsendienst
Autorisierte Prüfstelle, Fahrtschreiber
§ 57 b StVZO
für alle Lkw- und Anhängertypen
6111 KLEIN-UMSTADT
Kleestädter Straße 5 - Telefon (0 60 78) 33 36



Autohaus Mohr
OPEL-DIENST

MAGIRUS-Vertragswerkstatt
Amtl. anerkannter Bremsendienst
Autorisierte Prüfstelle, Fahrtschreiber
§ 29 StVZO

6111 KLEIN-UMSTADT
Kleestädter Straße 5 - Telefon (0 60 78) 33 36

der 27. august

- ein denkwürdiger Tag in der 25-jährigen Geschichte unseres Clubs-

(als der 25jährige Geburtstag fällig war, gab es noch keine Redaktion RUC)

Dem Kommentator, der diese Zeilen verfasste, wurde zur Aufgabe gestellt, den 27.8.77 vom Anfang (7,00 Uhr) bis zum Ende (5 Uhr am 28.8.77) zu kommentieren. Aus verständlichen Gründen (schmaler Buckel) bleibt er anonym.

Den Ausrichtern der Rallye "Rund um Charlie" ein riesiges Kompliment, daß sie es sogar geschafft haben, für diesen Tag schönes Wetter zu besorgen (die Mainbullauer hatten weniger oft gebetet oder die Kirchensteuer nicht bezahlt).

Die ersten Mitglieder der ausrichtenden Redaktion "RUC" erschienen zusammen mit den ersten Piloten pünktlich um 7,00 Uhr morgens zur Vorbereitung. Zwei Mitgliedern des Ausrichterteams war es gelungen, in dem Sicherheitsabstand von 4 Minuten zum geplanten Beginn des Briefings auf dem Platz zu erscheinen und sämtliche Aktivitäten in die Hand zu nehmen, die in kürzester Zeit in Passivitäten umschlugen, da die Mainbullauer wegen ihres schlechten Drahtes nach "oben" weder starten konnten noch dort ein Anflug möglich gewesen wäre. In guten Lokalen wird man, wenn das Essen nicht rechtzeitig starten kann, zu einem Beruhigungsgetränk an die Bar gebeten; bei uns werden diese Anstandsregeln jedoch nicht beachtet, obwohl ein Pilot zur Selbsthilfe griff und sofort ein Faß Bier anzapfte.

Nach 1 1/2 Stunden Verspätung konnte endlich die Rallye beginnen. In den übernervösen Haufen kam Bewegung, die Erfolgserwartung ließ die Piloten rotieren. Manche Rivalitäten sorgten für die nötige Aufputschung, und die erste Gruppe lauschte gespannt dem Briefing, das der Wettbewerbsleiter, Gerd Justin, mit salbungsvollen, bezüglich der Mindesthöhe in Michelstadt jedoch ergebnislosen Worten durchführte.

Ansonsten ist über die Rallye wenig zu berichten. Was in der Luft geschieht, wissen wir nicht; am Boden war's gemütlich ruhig, da alle Mannschaften von den Aufgaben der beiden Turns ergriffen zu sein schienen, die sie anscheinend nicht begriffen hatten. Die 2. Gruppe wurde erheblich beeilt, die 3. Gruppe wurde zum Teil umgebucht, da die langsamen Maschinen sonst nach SS gelandet wären. Sie wurden dafür jedoch mit Musik begrüßt, da die Kapelle bereits das Hallenfest mit ihrer Ouver-türe begonnen hatte.

Ein Bluff ist den Ausrichtern gelungen: Jeder dachte, die theoretischen Aufgaben wären verschieden; deshalb wurden keine Ergebnisse ausgetauscht und alle haben ein ordentliches Pensum an Fehlern gemacht, insbesondere die vielen kurz-sichtigen Flieger, die die Fahnen nicht erkennen konnten. Die Ziellandung, das kritische Moment dieser Rallye, brachte außer ein paar wenigen Bugrad-landungen hervorragende Ergebnisse, wobei insbesondere die PAFlieger die gewünschte "fahrwerkschonende Landung" selten durchführten.

Alle Maschinen kamen an, alle Maschinen außer der EE waren ganz und wir hatten allen Grund zum Feiern. Ich finde es sagenhaft, was die Dekorationsbeauftragten der Redaktion "RUC" aus dieser kalten schallenden, ungemütlichen Halle gemacht haben. Das bewährte Rezept der Birken kam hier voll zur Geltung, da diese inzwischen grün waren.

Die Idee des Zeltens verdient einen Sonderpreis, wenn sich der Ideengeber meldet, was bekannterweise aus kollegialen Gründen in der Redaktion "RUC" noch nie vorgekommen ist.

Die Musik, sonst beatgewohnt, brachte eine phantastische



Stimmung, die sogar unsere alten Hasen fröhlich werden ließ, bis sie die Plazierung hörten. Nun war alles anders: Die Spannung war gewichen, manche ironischen Worte wurden nicht als solche sondern ernst verbucht und die Kontrolle der Aufgaben begann, bis endlich die Fliegerbräute den Piloten das Kursdreieck aus der Hand nahmen und sie zu lustvolleren Taten veranlaßten, die in einer phantastischen Stimmung bei zugiger Luft und guter Musik erst gegen

5,00 Uhr a.m. mit einem Bauchtanz endeten.

Einige Piloten regten an, die Rallye im nächsten Jahr international zu veranstalten. Ich muß jedoch Bedenken anmelden; denn

a) werden nicht alle Preußen unsere Clubselbstverständlichkeiten begreifen

b) wer versteht schon oostemisch?

Euer Kommentator
F.R.

Häfling **Baumarkt GmbH**



**Ihr
Partner
beim
Bauen**

6451 Zellhausen Jahnstr. 3
☎ 061 82/31 68

2. Pilotenweltmeisterschaft für Leichtflugzeuge vom 11.-14.8.1977 in Wels/Österreich

50 Piloten aus 16 Nationen waren für diese Weltmeisterschaft gemeldet. Die Fahnen von der Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Frankreich Großbritannien, Japan Kanada, Norwegen, Polen, Schweden, Schweiz, Südafrika Tschechoslowakei, USA und Österreich wehten in alphabetischer Reihenfolge an den Masten.

Zuerst der Bericht über das fliegerische Geschehen:

Am Freitag wurde es ernst. Nach 2 1/2-stündiger Startverschiebung gingen die ersten Piloten zum Spezialtest in den Flugplanraum. Für den geplanten Navigationsflug mußte jeder Pilot auf Grund seiner Eigengeschwindigkeit und dem von der Wetterberatung angegebenen Wind seinen rechtweisenden Steuerkurs auf 1 Grad genau, seine Grundgeschwindigkeit auf zwei Stellen hinter dem Komma, seine Flugzeit auf 10 Sekunden genau,

berechnen. Der Flugplan mußte abgegeben werden, der Computer spuckte den richtigen aus, die ersten Strafpunkte waren fällig. Im Erfinden von Fehlermöglichkeiten bei diesem Spezialtest waren die Piloten sehr ideenreich. Auch die Deutschen mischten eifrig mit. Nur Josef Barnsteiner kam bei unseren Piloten ohne Strafpunkte davon.

Schon während die Piloten zum Navigationsflug an die Maschinen gebracht wurden, konnten die Zuschauer auf einer großen Wertungstafel lesen, mit wieviel Strafpunkten der einzelne in's Rennen ging.

Nun kam der vorher berechnete Navigationskurs. Die Flugdauer für langsame Maschinen betrug fast zwei Stunden. Der Start mußte auf die Sekunde genau nach eigenem Ermessen erfolgen. Nach vier Minuten Steigzeit war das Zielband, auf die Sekunde genau, verstreut, zu überfliegen. Während des Naviga-

tionsfluges wurde ständig das Einhalten der vorher berechneten Vg überprüft. Gekurvt durfte überhaupt nicht werden. Am Ende des Navigationsfluges war wieder sekundengenauer Zielbandüberflug vorgeschrieben. Für die ganze Flugstrecke war die Flughöhe durch ein Höhen- diagramm festgelegt und mußte + 50 ft eingehalten werden. Aus 6 Luftbildern waren so nebenbei noch die richtigen Bauernhöfe zu ermitteln und ihr genauer Standort in die Karte einzutragen. Damit es nicht zu langweilig wurde, war das Bildtableau mit drei Kartenausschnitten etwas aufgelockert. Selbstverständlich mußte auch deren Lage richtig in die Karte eingetragen werden. Wem es noch nicht reichte, der konnte auch noch nach Zeichen Ausschau halten, deren Form auf einem Blatt skizziert war. Die Lage des Zeichens war zu bestimmen. Es gab nur 10 dieser Zeichen. Abschluß des Navigationsfluges war eine harmlose Ziellandung. Für jeden Meter Entfernung von der Ziellinie gab es nach einer geheimnisvollen Formel Strafpunkte.

Wenn sich der aufmerksame Leser dieses Berichtes wundert, warum bis jetzt noch nicht über die Aufgaben des Copiloten berichtet wurde, so sei er endlich

aufgeklärt: Es gab keinen! Die Pilotenweltmeisterschaften müssen solo geflogen werden. Unter diesen, für deutsche Rallyepiloten ungewohnten, Voraussetzungen, schlugen sie sich nicht schlecht. Nach dem Navigationsflug war Wilfried Müller auf Platz 14, Barnsteiner landete auf dem 18. Rang. Pechvogel Hans Dittes startete als aller- letzter, erwischte bereits am ersten Wendepunkt ein schönes Gewitter und entschloß sich zur Umkehr, da der Flug nicht unter VMC weitergeführt werden konnte. Bravo, Hans, das war eine mutige Entscheidung!

Der Samstag war der Tag der Ziellandungen. Jeder mußte drei Stück machen. Die erste Landung nannte sich simulierte Notlandung. Die Klappen durften betätigt werden. Bei der Präzisions-Ziellandung ohne Motor- kraft durften 100 Meter vor dem Zielband die Klappen nicht mehr verändert werden. Es durfte nicht geslippt werden. Als drittes folgte eine Hindernis- landung. 50 m vor der Aufsetz- linie befand sich ein 2 m hohes Hindernis, das beim Überfliegen nicht berührt werden durfte. Bei jeder Landung mußte mög- lichst nahe an der Ziellinie aufgesetzt werden. Jeder Meter Entfernung von ihr brachte den Piloten penalties, das sind

CHAMPIONSHIP 1977
WELS/AUSTRIA
FINAL - RESULT

Place	St.Nr.	Pilot	Country	Penalties
1	28	KRAVE	SWEDEN	132,30
2	23	LAFFERTY	USA	129,91
3	13	BAUER	AUSTRIA	129,67
4	32	POPIOLEK	POLAND	128,46
5	16	LEMARTOWICZ	POLAND	126,09
6	47	HEDSTROEM	SWEDEN	125,49
7	31	BEHRMANN	GREAT BRITAIN	122,82
8	26	OPPELMAYER	AUSTRIA	120,60
9	37	PETERSEN B.	DENMARK	119,63
10	14	MARTI	SWITZERLAND	119,42
11	33	HOLMEDAL	NORWAY	118,74
12	46	REICHERT	AUSTRIA	117,89
13	29	GFELLER	SWITZERLAND	116,85
14	9	ZANDER	SWEDEN	116,68
15	6	MUELLER	F.R.Germany	115,25
16	12	SCHWENK	USA	115,10
17	45	HOESLI	USA	111,54
18	42	CASPERSEN	NORWAY	110,16

Strafpunkte. Sehenswert war die Landetechnik der Skandinavier und Amerikaner: Mit normaler Anschwebegeschwindigkeit ging's dem Boden entgegen. Wenn beim Ausschweben die Geschwindigkeit noch nicht genügend reduziert war, wurde mit einem kräftigem Querruderausschlag ein Rad des Hauptfahrwerkes an den Boden gedrückt. Wie ein Hochseilartist rollte man auf einem Rad durch alle Ziellandefelder, bis irgendwann das Flugzeug auf sein zweites Rad fiel. Da diese Art des gesteuerten Absturzes nicht verboten war, war sie erlaubt und wurde gewertet. Wilfried Müller bewies mit seinem 4. Platz in der Ziellandekonkurrenz, daß man auch mit einer normalen Landemethode in der Spitzengruppe mitmischen kann, und dies sogar mit einer Pieper, ohne die Klappen zu schmeißen. Ein gutes Dutzend Ziellanderichter machten ihre Sache gut und werteten objektiv. Soweit der sportliche Verlauf.

Dank der schnellen Computerauswertung stand am Samstag bereits um 19 Uhr das vorläufige Endergebnis fest. Bis 21 Uhr war die Zeit für evtl. Proteste. Nun begann der dritte, nicht eingeplante Teil der Weltmeisterschaft, das Protestieren. Sieben Proteste gegen Wertungen der Ziellanderichter wurden eingereicht. Eine selbstsichere Jury fällte auf Grund von Filmaufzeichnungen ihr Urteil, ohne die Ziellanderichter anzuhören. Dem sympathischen Österreicher Oppelmayer brummte man gleich 200 Strafpunkte auf, weil man auf einem kleinen Videorecorder feststellen konnte, daß er geslippt hatte. Er fiel vom zweiten auf den achten Platz zurück. Zum Ausgleich bekamen amerikanische und polnische Piloten die gleiche Anzahl Strafpunkte erlassen. So brachte der gut taktierende schwedische Teamchef seine Piloten in der Mannschaftswertung auf den ersten Platz. Die polnische Mannschaft belegte Platz drei. Die Österreicher büßten ihren ersten Platz ein und fielen auf Rang drei. Zweifelsohne stecken die Pilotenweltmeisterschaften noch in den Kinderschuhen. Zweifelsohne müssen sich die zuständigen Herrn vom FAI noch manches einfallen lassen, um die Kinderkrankheiten zu überwinden. Der Deutsche Aeroclub, voran sein Motorflugreferent Wilfried Müller, muß sich überlegen, ob aus

deutscher Sicht diese Disziplin Zukunft hat. Die Flugsicherheit, um die wir so bemüht sind, wird durch diese Mini-IFR-Fliegerei bestimmt nicht erhöht. Wenn wir Deutschen auch in Zukunft an dieser Piloten-Weltmeisterschaft teilnehmen wollen, dann müssen wir auch auf nationaler Ebene solche Wettbewerbe fliegen. Wenn wir nur alle zwei Jahre an einer Weltmeisterschaft teilnehmen, sind auch in Zukunft keine Blumentöpfe zu gewinnen. Mit entsprechendem Training haben deutsche Piloten bestimmt das Zeug, beim nächsten Mal weiter vorne zu landen.

Notizen am Rande: Die Eröffnungsfeierlichkeiten der Pilotenweltmeisterschaften wurden durch einen tragischen Hubschrauberabsturz überschattet. Die Abreise der Jugoslawen auf Grund der Teilnahme der Südafrikaner hat bewiesen, daß die Politiker sich auch aus unserem Flugsport nicht heraushalten können. Schade!

Zum Schluß: Anerkennung den Österreichern. Unter teilweise schwierigen Voraussetzungen haben sie diese Weltmeisterschaft gut über die Bühne gebracht. Ihre wohlthuende, von Herzen kommende Gastfreundschaft schuf eine Atmosphäre, in der sich viele Fliegerfreundschaften entwickelten. Besonders beim Abschlußabend hatte man das Gefühl, in einer großen Fliegerfamilie zu sein, in der sich alle wohlfühlten. Ist diese Tatsache schon eine Weltmeisterschaft wert? Ja!

Erich Schlagmüller



Am 30. September 1977 findet ein Flug zum Concorde-Werk nach Toulouse statt. Egon Walter ist der Organisator dieses Trips. Wer mitfliegen will und Näheres erfahren möchte, wende sich an ihn.

Berichtigung

In unserer letzten Ausgabe hat sich ein Fehler eingeschlichen. Der Kurs für das AZF wird nicht von Herrn Kaltenbrunner sondern von unserem Clubmitglied Kaltenhäuser durchgeführt.

Gegendarstellung

Aufgrund des in der Ausgabe der "RuC" abgedruckten Interviews mit unserem Geschäftsführer mit unserem sich Herr Georg Peter Emig Babenhäuserstr. 4, 87 Ostheim veranlaßt, f

zu verlangen. Wir sind verpflichtet, diesem Wunsch nachzukommen. Im Nachfolgenden werden wir das Schreiber im G.A. Wissler, wie erreicht. Aus Platzgründen wir die Fotokopie der Gegendarstellung z. Meine Meinung zur "Gegendarstellung" in RuC 3/77

Aschaffenburg e. V. der F. rampfung d. Bewegung

Anschreibens des FSC an die Firma AWE vom 13.06.73 und einer Presseveröffentlichung vom 21.08.75 nicht

Widersprüchliches:

Ihr schreibt auf Seite 1, daß Ihr verpflichtet seid, die Gegendarstellung des Herrn Wissler zu veröffentlichen. Auf Seite 20 der gleichen Ausgabe stellt ihr fest, daß seitens der Redaktion keine Verpflichtung besteht, Beiträge abzdrukken und zurückzusenden.

Es stimmt nicht, daß Herr Anton Wissler zu einem Teil die erste Motorwinde stiftete. Weiter ist es unwahr, daß Herr Georg Anton Wissler das Segelflugzeug "Grunau Baby" gespendet hat. Von einer maßgeblichen finanziellen und persönlichen Unterstützung ist mir als altem Mitglied nichts bekannt.

Es ist richtig, daß die Firma Wissler wiederholt dem Flugsportclub Sachspenden zukommen ließ, wie Spanplatten für die Werkstattdecke und Sperrholzplatten als Schablonenunterlage beim Rippenbau. Für diese Sachspenden waren die Mitglieder des Vereines der Familie Wissler immer dankbar. Entsprechende Spendenquittungen wurden auf Wunsch ausgestellt. Von Geldspenden in den Jahren 1953 bis 1971 ist mir nichts bekannt, obwohl ich damals mehrere Jahre Kassierer des Vereines war. Für die erwähnten Sachspenden verlangte Herr Wissler einen Gutschein für zwei kostenlose Segelflugausbildungen. Mindestens zwei Herren seines Betriebes erkundigten sich im Laufe der Jahre nach dieser kostenlosen Segelflugausbildung. Sie machten jedoch, nachdem sie informiert waren, keinen Gebrauch davon.

Die Gemeinde Großostheim machte sowohl Herrn Wissler als auch dem Flugsportclub die Auflage, die Segelflugeghallen nach Schließung des alten Platzes zu entfernen und den alten Zustand wieder herzustellen. Die Bedingung der Gemeinde, die Wisslerhalle auf den neuen Flugplatz umzusetzen, ist von Herrn Wissler frei erfunden.

Die Erinnerung an Vergangenes spielt dem Menschen oft seltsame Streiche. Deshalb sei es mir als altem Mitglied des Vereines erlaubt, grundsätzlich Falsches in der "Gegendarstellung" des Herrn Wissler in's richtige Licht zu setzen. Auf kleinere Entstellungen und Übertreibungen bin ich bewußt nicht eingegangen. Die Initiativen und Aktivitäten des Herrn Wissler in der jüngsten Vergangenheit sind auch unseren neueren Mitgliedern hinreichend bekannt. Sie sprechen für sich selbst. Jegliche Stellungnahme hierzu erübrigt sich.

Erich Schlagmüller

An die Redaktion der "RUC"

13.08.1977

Nachdem "RUC" zu unser aller Freude nun schon im dritten Exemplar - dank der rührigen Arbeit der Redaktion - erschienen ist, halte ich es doch für äußerst geschmacklos, diese siebenseitige Gegen-darstellung des H.G.Wissler unseren Clubmitgliedern zuzumuten. Unser clubinternes Blatt wäre dazu nicht verpflichtet gewesen.

Ich bin zwar erst ein relativ "junges" Clubmitglied, 6 1/2 Jahre, aber soweit es meine finanziellen Mittel erlauben, ein leidenschaftlicher Flieger, der seine ganze Freizeit auf dem Flugplatz verbringt und von meiner Sicht aus kann ich es nicht verstehen, daß ein sog. Flieger, der normalerweise alles, was er machen kann, für sein Hobby tut, der Zeit und Geld opfert, um das schönste - bzw. zweit-schönste - aller Hobby's zu

pflügen, in diesem Fall das Gegenteil tat und unserem Verein alle erdenklichen Schwierigkeiten macht, um uns das Fliegen zu erschweren.

Mich, als jüngeres Clubmit-glied - die Verdienste unserer Gründungsmitglieder und älteren Clubmitglieder in Ehren-interessieren die alten Camelen, die in der Gegendarstellung waren, reichlich wenig. Ich, sowie wahrscheinlich alle Aktiven unseres Club's, wir wollen nur fliegen.

Da sich die rechtlichen Nachfolger des H.Anton Wissler seit ihrem Auftreten im Jahre 1972 als alles andere als Förderer oder Gönner unseres Vereines gezeigt haben, ist jede der 7 Seiten der Gegen-darstellung ein Schlag mit der flachen Hand in's Gesicht unseres "Kummer gewohnten" Vorstandes.

Jochen Hofmann

BEI UNS ALLES UNTER EINEM DACH

Allgemeine Luftfahrt,
in Wort und Bild
Bildbände, Poster
Bildkalender,
Taschenkalender,
DAeC-Krawatten.

Luftverkehrsgesetze
(Gesetzestexte)
und Bestimmungen,
Code Sportif,
Wettbewerbsordnungen,
Ausbildungsrichtlinien
des DAeC,
Flug-, Bord-
und Sprungbücher.

Alles zum Navigieren
und Franzen.
Flugkarten, Rechner.
Rechenscheiben,
Endanflugrechner,
Kursdreieck,
Kurslineal u.a.m.

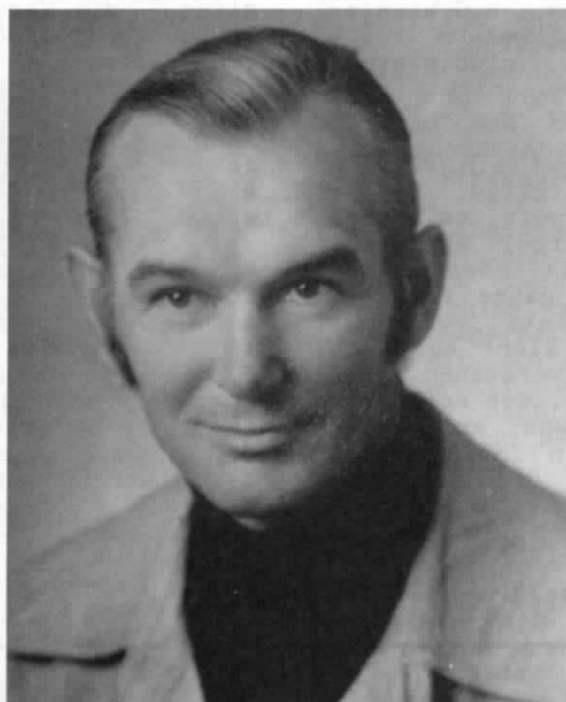
Belletristik aus Gegenwart
und Geschichte
von Luftsport
und Luftfahrt.
Abzeichen, Plakate,
Autoaufkleber,
Wimpel und Fahnen.

Ausbildungs- und
Fortbildungsliteratur
zur Flugpraxis
und Theorie
u.a. zum Erwerb von
Funksprechzeugnissen.

IHRE DAeC WIRTSCHAFTSDIENST GMBH

Prospekt anfordern:

Lyoner Strasse 16
6000 Frankfurt 71
Telefon 069/676037



Paul Weidenbusch +

Am Freitag, dem 5. Aug. 1977 verunglückte unser aktives Mitglied Paul Weidenbusch mit dem Segelflugzeug "Cirrus" der "Condor-Sportfluggruppe" auf dem Flugplatz von Giebelstadt. Nach dem Unfall wurde Paul sofort nach Würzburg in die Klinik gebracht. Dort erlag er am Mittwoch, dem 17.08.77 seinen schweren Verletzungen. Der Club verliert mit Paul einen Flieger, der sich stets sehr aktiv am Clubleben beteiligt hat. Ihm ist es besonders

zu verdanken, daß die "Condor-Gruppe" in unseren Verein aufgenommen wurde. Auch beim Bau des neuen Flugplatzes war er oft ein fleissiger Helfer. Wir verlieren in ihm einen begeisterten Flieger, der für sein Hobby alles gab. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau und seinen Kindern. Paul war ein Fliegerkamerad, den man nicht so schnell vergißt.

Die Vorstandschaft
des FSC Aschaffenburg

DEUTSCHLANDFLUG 1977

Der Flug, der aus dem Regen kam

Tagelanges herrliches Flugwetter schien die Vorfreude auf den Dtl.-Flug noch zu steigern, doch der 15. Juni, der Beginn des Dtl.-Fluges gestaltete sich gänzlich anders als erwartet. Bereits beim Hochziehen der Jalousie schwand jede Euphorie. Dieser erste Blick aus dem Fenster sollte bezeichnend für viele dieser Rallye werden. Tiefliegende Wolken, Bodennebel und Nieselregen zeichneten tiefe Furchen in des Fliegers Gesicht.

Bereits etwas niedergeschlagen holte ich meinen Piloten ab. Doch auch das Gefühl, das Schicksal, sprich Wetter, nun gemeinsam besprechen zu können, erheiterte uns nicht sonderlich.

Der Aufenthaltsraum am Flugplatz bot uns bei unserer Ankunft ein ähnlich negatives Bild; er glich einem Auffanglager für Verstörte und Versprengte, von denen noch keiner seinen eigentlichen Bestimmungsort kannte. "Nervosität" schien die Parole zu sein. Schließlich wurde uns von Wilfried Müller, der am Tage vorher nach Paderborn hatte fliegen wollen, aber nur bis Marburg gekommen war, mitgeteilt, daß wir auf keinen Fall starten sollten. Es erfolgte die erste Startverschiebung um eine Stunde.

Trotz dieser Anweisung ließ es sich eine besonders fiebernde Crew nicht nehmen, zu starten. Aber auch diesen beiden blieb nur ein Ausflug nach Reichelsheim und sodann wieder der heimatische Hafen übrig.

Im weiteren Verlauf des Vormittags kam dann die Anweisung der Rallyeleitung: "Freier Flug nach Paderborn ohne Wertung und anschließende Aufhebung des ersten Wertungstages".

Auch Wilfried Müller war inzwischen wieder von Marburg kommend in Aschaffenburg gelandet. Im Laufe des Tages holten wir noch einige Dtl.-Flug-Teilnehmer per Funk auf unseren Platz, darunter auch die späteren Sieger Wagner und Graf. Diese Mannschaft hatte es immerhin schon bis kurz vor Paderborn geschafft.

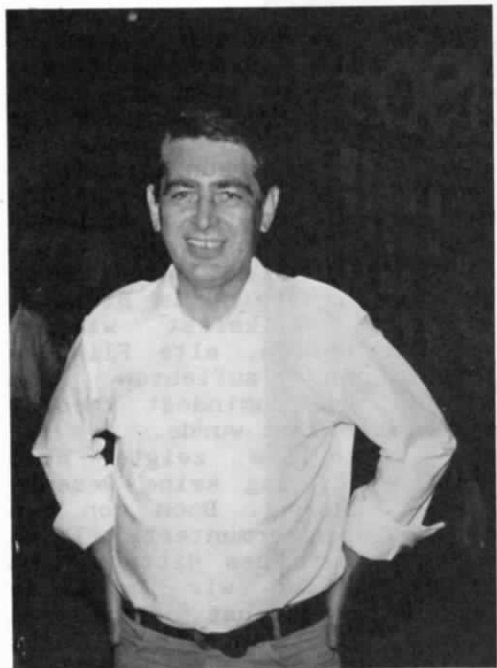
Die nun am Platz versammelten Fliegerfreunde halfen uns nun tat- und trinkkräftig die Misere rosiger zu sehen. Der Dtl. Flug fand von jetzt ab im Saale statt. Unter tatkräftigem Einsatz von eilig zusammengetrommelten Clubfrauen und Clubmitgliedern, hob sich die Stimmung zusehends. Die Damen sorgten für Verpflegung, ein Quartiermacher für Unterkunft, wieder andere regelten den Pendelverkehr zwischen den Stützpunkten: "Essen-Vergnügen-Schlafen". So fand man sich abends getreulich vereint im Bierzelt auf dem Volksfest wieder, wo, wie üblich, alte Fliegertemperaturen auflebten und der 1. Tag zumindest theoretisch abgeklärt wurde.

Die Wetterlage zeigte aber auch am 2. Tag keine wesentliche Änderung. Doch von den Meteorologen ermuntert, flogen wir im Laufe des Mittags nach Offenburg, wo wir im Hause Burda herzlichst empfangen wurden. Im Laufe des Tages hatten sich ca. 70 Maschinen in Offenburg gesammelt und es ging weiter zu unserem Übernachtungsplatz nach Schwenningen. Von den dortigen Fliegern wärmstens begrüßt, sahen wir uns ganz neuen Aspekten gegenüber. Da von 40 vorgesehenen Maschinen nur 10 angekommen waren, ergab sich für unsere Truppe eine völlig veränderte Proviantkonstellation: Pro Person 1,5 kg Fleisch, 3 Liter Wein und etwa 5 Liter Bier. Dazu bescherte uns der Abend ein zünftiges Hallenfest mit Tanz, wo mancheiner die Kümmernisse der Tage vorher vergaß.

Am nächsten Tag sammelten wir uns auf dem Fliegerhorst in Memmingen, wo wir auch zwei Ziellandungen absolvierten. Nach Fassen des Eintopfs aus der Gulaschkanone flogen wir weiter zum Zeitüberflug und zu einer Ziellandung nach Landshut. Unterwegs galt es in der Hauptsache Kirchen im Allgäu zu identifizieren. Die Bilder waren, wie von Wilfried Müller gewohnt, von hervorragender Qualität.

Die Nacht verbrachten wir in Eggenfelden, wo wir bei

einem bayerischen Bierabend die nötige Bettschwere fanden. Am nächsten Tag starteten wir schließlich zum Zielflugplatz nach Coburg. Unterwegs waren Navigationsaufgaben und Suchaufgaben zu lösen. Nach einem Zeitüberflug nach Bamberg erfolgte der Einflug in die ADIZ sowie anschließend die Ziellandung in Coburg bei herrlichem Sommerwetter. Auf dem Flugplatz gab es noch theoretische Aufgaben zu lösen



Bei Coburger Bratwürsten und Bier konnte man dann bereits über verpatzte Aufgaben fluchen. Am Nachmittag war ein Empfang auf der Veste Coburg eingeplant. Der Abend rundete dann die Rallye mit dem traditionellen Fliegerball und der Siegerehrung ab. Hauptattraktion stellte hier die Gymnastikvorführung der Mädchen aus der Medau-Schule

dar, die viel Beifall seitens der Flieger fand, was auch der spätere Ansturm auf den Tisch der Damen bewies. Insgesamt gestaltete sich der Verlauf des Abends sehr zwanglos und abwechslungsreich und so war die Stimmung in der Saal sehr gut.

Am nächsten Tag bot sich den 124 Mannschaften das gleiche Bild, wie am ersten Tag der Rallye. Der Wetterkreis schien sich zu schließen. Der Platz lag in strömenden Regen, eingehüllt von tiefliegenden Wolken, so daß die nahe Veste kaum auszumachen war. Trotz dieser miserablen Bedingungen schienen wir alle wie in Trance. Angestachelt von den ersten Mutigen, bestieg eine Mannschaft nach der anderen ihre Maschine und reihte sich in die lange Reihe der Startenden ein. In etwa einminütigem Abstand verschwand ein Flugzeug nach dem anderen in Dunst und Nebel. Ein teilweise recht gespenstisches Bild! Aber das Glück war uns wie schon so oft, treu und alle Maschinen erreichten ihren Platz.

Das Resümee dieses Dtl.-Fluges sieht für mich wie folgt aus: Es hat sich gezeigt, daß Flieger gut improvisieren können und daß es Ihnen fast immer gelingt, den Situationen noch etwas Gutes abzugewinnen. Weiterhin brachte auch diese Rallye ein gutes Stück an neuer Flugerfahrung, wofür vor allem der Rallyeleitung ein herzliches Dankeschön gebührt. Nicht zu vergessen wäre auch das Mehr an Gesprächsstoff, das einen Dtl.-Flug auf lange Zeit zum Erlebnis werden läßt.

h.m.

BLUMEN-SHOP

Blühende Freude für jedes Heim, Garten usw.

FRISCHE SCHNITTBLUMEN

BLUHENDE TOPFPFLANZEN

GRÜNPFLANZEN

und verschiedenes andere

Spezialbetrieb für

Gemüsebau sowie Beet- und Balkonpflanzen

H. Umstätter

GARTENBAU

6111 KLEIN-UMSTADT

Bahnhofstraße 83

Telefon (06078) 3515

Südwestdeutscher Rundflug 1977

Der, wie in jedem Jahr vom Baden-Württembergischen Luftfahrtverband durchgeführte "Südwestdeutsche Rundflug", hatte in diesem Jahr offensichtlich kein Friedensabkommen mit dem Wettergott abgeschlossen. Diesiges Wetter und tiefhängende Wolken in den Mittelgebirgen verhinderten teilweise die Durchführung des Wettbewerbes. So konnte am 4. Juni 1977 neben einem freien Rundflug nach Pfullendorf von den Startplätzen und Aalen-Eldingen, Mosbach-Lohrbach und Offenburg lediglich die Aufgabe IV von Pfullendorf nach Saulgau durchgeführt werden. Diese Aufgaben hatten es jedoch in sich: Die Ziellandung in Pfullendorf war aufgrund der Lage des Ziel-landefeldes direkt am Anfang des ansteigenden Flugplatzes äußerst schwierig. Dies führte dann auch zu zwei "kriminellen" Ziellandungen, die ohne weiteres zu einem Bruch hätten führen können. Die anschließende Kleinstorientierung nach Meßtischblättern 1:50.000 erforderte von allen Piloten und Copiloten äußerste Konzentration.

Hier war nach Waldecken, Feldwegen und kleinsten Tümpeln zu fransen, um ausgelegte Notsignale zu erkennen. Der abschließende Zeitanflug und die Ziellandung in 5 m Feldern war dagegen schon Routinearbeit. Bei der Siegerehrung am Samstag zeigte sich, daß kleinste Fehler nur für einen Mittelplatz ausreichten. Die Sieger können aus der Siegerliste entnommen werden.

Zum Abschluß sei dem unermüdlichen Organisator, Fritz Hasemajer, an dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank für seine Mühe und insbesondere seine Umsicht, den Wettbewerb nur bei gutem Wetter durchzuführen, gesagt. Auch allen Wettbewerbsteilnehmern, die trotz widriger Umstände nach Pfullendorf gekommen sind sei gesagt, daß sie durch ihr Kommen die vom Veranstalter jedes Jahr aufgebrachte Mühe in Dankbarkeit anerkennen. Wettbewerbsteilnehmern, die trotz widriger Umstände nach Pfullendorf gekommen sind sei gesagt, daß sie durch ihr Kommen die vom Veranstalter jedes Jahr aufgebrachte Mühe in Dankbarkeit anerkennen.

Platz	Wettbew. Nr.	Kennz.	Flugzg. Muster	Besatzung	Bewerber	Punkte
1	52	D-ECHA	Ce 150	Pfisterer/Meissner	Benningen	330
2	24	D-EFDC	MS 893	Brehm/Kammerer	Ebersbach/F.	321
3	33	D-EAFF	PA 28	Armbruster/Fischer	Offenburg	320
3	08	D-EKAL	PA 28	Conzelmann/Klihk	Schwenningen	320
3	26	D-EHEI	PA 28R	Höfling/Ju. tin	Aschaffenburg	320
3	21	D-EHCM	MS 893	Nagel/Scheu	Netzingen	320
3	45	D-EEZM	Ce 150	Spatscheck/Sinn	Schwäb.Hall	320
8	23	D-EIAC	MS 893	Buck/Zörn	Mössingen	319
9	40	D-ECDC	Norane	Weigelt/Fehrer	Lampoldshausen	317
10	06	D-EBSH	PA 28	Beilharz/Boller	Winzeln/Schramb.	310
11	02	D-EDSR	CE P206D	Faul/Schneider	Schwäb.Hall	300
11	27	D-ECAN	Ce 172H	Janiak/Spang	Hohenasperg	300
13	34	D-ECUV	Ce 172	Runzheimer/Urban	Allendorf/Eder	290
14	31	D-EKCK	KL 107C	Brock/Birkle	Böblingen	285
15	29	D-ELME	Jodel 1050	Bias/Schelling	Schwäb.Hall	285
16	38	D-EMGC	Ce 172 H	Höblein/Höblein	Ansbach	270
16	07	D-EDGE	PA 28	Klein/Olschewski	Herrnberg	270
18	32	D-EFMY	PA 28	Illig/Windmüller	Schwäb.Hall	260
19	44	D-ECNO	Ce 150	Stallmach/Fr.Dr.Baizer	Hons.Fliegers.Stgt.	258
20	05	D-EIAR	DR 250	Palzkill/Bitzinger	FG Uni Essen	250

Hessensternflug 1977

Zum 17. Hessensternflug am 2. Juli 1977 traten für den FSC Aschaffenburg in Marburg-Schönstadt die Mannschaften Müller/Schlagmüller (Sieger von 1975) und Kußmaul/Amtmann an. Wohl keiner, der der Empfehlung des Veranstalters folgte und schon am Freitag in Marburg landete, wurde enttäuscht. Die ganze Marburger Innenstadt war zum Festplatz umfunktioniert und es herrschte ein unbeschreiblicher Trubel bis spät in die Nacht.

Wie fast jeder Wettbewerb in diesem Jahr, wurde auch der Hessensternflug etwas vom Wetter gestört, da einige Teilnehmer aus dem Norden nicht rechtzeitig durchkamen und so der Startbeginn verschoben werden mußte. Bekanntlich bringen solche Verzögerungen den Kreislauf und die Nerven in Schwung. Schließlich bekamen auch wir unseren Umschlag mit den Aufgaben und nach einer Vorbereitungszeit von etwa 10 Minuten am Boden gingen wir mit unserer XC an den Start.

Mit Hilfe von Richtungs- und Entfernungsangaben war nun auf der Shell-Karte ein Luftfahrthindernis anzufliegen und dessen Höhe über Grund zu schätzen. Dies erwies sich als leichte Übung, denn in der ICAO-Karte ließ sich diese Größe leicht herauslesen. Danach begann die Arbeit mit einem Tableau von 10 Luftaufnahmen. Zuerst war auf einem vorgegebenen geraden Kursstück ein Bild zu identifizieren, dann folgte eine Zeitziellandung in Allendorf/Eder. Hierbei war mit ± 0 Sekunden Toleranz in einem 30 m Feld aufzusetzen.

Danach wurde durchgestartet zur weiteren Bildersuche. Auf einem Kurs entlang der Eder zwischen Frankenberg und Kirchlotheim und dann auf Ostkurs bis Gudensberg waren jeweils drei Fotos zu identifizieren.

Die nächsten Aufnahmen waren leichter zu finden, da ihre Lage durch Richtung und maximale Entfernung zum Ort Wabern angegeben war. In Borken war schließlich die Höhe eines Kamines zu schätzen. Diese Aufgabe brachte hernach den meisten Diskussionsstoff.

Originellste aber nicht zur Nachahmung empfohlene Methode war die Höhenmessung mit Beinahe-touch-and-go-Landung neben dem Kraftwerk und anschließend Vorbeiflug an der Kaminspitze, jeweils mit Höhenmesserablesung. Durch seine geographische Koordination war nun noch ein Punkt angegeben, an dem das letzte Bild identifiziert und ein ausgelegtes Sichtzeichen erkannt werden sollte. Danach ging's zum Zeitüberflug östlich von Marburg mit anschließender Ziellandung. Bis dahin waren aber noch 20 m zum Teil nicht ganz einfache Theorieaufgaben zu lösen.

Nach der Landung begann, wie üblich, die große Fehlerbeichte. Wir hatten bei den Ziellandungen und beim zweiten Zeitüberflug Federn gelassen, außerdem fehlte ein Bild und zwei oder drei Theoriefragen waren nicht ganz sicher. Unserer Höhenschätzung beim Kamin in Borken waren wir uns einigermaßen sicher. Die Mannschaft Müller/Schlagmüller hatte nur beim Kamin Verluste zu beklagen. Während dieses Wehklagens widmeten wir uns einer der angenehmen Seiten der Rallyefliegerei, nämlich dem Durst (der nach dem Flug am schönsten ist) und der Beseitigung desselben.

Leider war die abendliche Abschlusfeier im Rahmen des großen Universitätsballes, trotz Hugo Strasser und hervorragendem kalten Buffet eine Enttäuschung. Die 45 Mannschaften des Hessensternfluges waren gleichmäßig in vier Säle unter 1500 weiteren Gästen verteilt. Mit Mühe gelang es den Aschaffenburgern, mit guten Bekannten an einen Tisch zu kommen. Wer schließlich durch Zufall merkte, daß im großen Tanzsaal die Siegerehrung begonnen hatte und dann auch noch die akustischen Schwierigkeiten meisterte, erfuhr, wer die ersten 10 Plätze belegt hat und wohin der Mannschaftspreis ging. Nun, Wilfried und Erich belegten auf der LO den 5. Platz doch hätten auch wir uns unmittelbar dahinter platzieren müssen, um den begehrten Mannschaftspokal nach Aschaffen-

burg zu holen. So ging der Pokal, das Modell einer "Falco" aus massivem Metall mit ca. 40 cm Spannweite, an den Frankfurter Verein für Luftfahrt, der auch die Siegermannschaft stellte. Wäre weitergezählt worden, wäre der FSCA als Mannschaft auf dem 3. Platz gelandet. Die Wettbewerbsleitung war leider nicht in der Lage, eine Liste über die weiteren Plazierungen auszuhängen (auch nicht am nächsten Tag auf dem Flugplatz), so daß wir erst drei Wochen später (!!) von unserem 12. Platz erfuhren.

Am Sonntag schließlich beluden wir nach einem Besuch des Brunnenfestes in Marburg unseren Lastesel mit Gepäck und insbesondere mit der großen Menge Bier, das zu den Preisen von Wilfried und Erich gehörte und erhielten nach kurzem Flug für unseren "beer-wagon" Landeerlaubnis in Aschaffenburg.

Mike

Au alle Segelflieger!

Betr.: Ziellandewettbewerb am 15. u. 16. Okt. 77 um den "Opa-Wolf-Wanderpokal"

Vielleicht hat es sich schon herumgesprochen, daß wir in diesem Jahr den Ziellandewettbewerb auf unserem neuen Platz ausrichten.

Da wir als Gastgeber auch drei Mannschaften (a 3 Piloten) stellen können, bitte ich die Interessenten, sich bei mir zu melden.

Es wird um zahlreiche Teilnahme gebeten mit Frauen; denn außer Piloten werden auch noch Hilfskräfte gebraucht.

Sollten mehr als drei Mannschaften aus unseren Reihen zusammenkommen, müßten wir eine Ausscheidung fliegen, zu der ihr alle recht herzlich eingeladen seid.

Lothar Sehl



WALTER REINHARD

8754 GROSSOSTHEIM 1 · ASCHAFFENBURGER STR. 33 · TEL. (0 60 26) 14 70
Kraftfahrzeuge BMW u. Ford · Verkauf · Kundendienst · Ersatzteile · Aral-Tankstelle, Reifendienst



DER PROTEST

ein Gedicht, verfaßt von
Wilhelm Charlie

Am 27. August hatten wir eine Rallye, die Auswertung ging Dalli- Dalli, die Sieger hoben wir auf's Podest, ei,wei, da kam schon der erste Protest. Die Nummer 4 unserer Siegerliste, hatte nicht genug Punkte in der Kiste, um zu werden Nummer 1. Andere sagten: "Pech gehabt, bewei's"; so aber nicht unsere Nummer vier. Die meinte, ihr seid Versager ihr; denn das Bild 15 ist verdreht, wenn ihr's nicht glaubt, geht hin und seht. Wir glaubten's nicht und holten die Originale, und nun begann das Fatale: Bild 15 war auch im Original richtig, trotzdem nahmen wir die Sache wichtig und versprachen, diesen Platz anzufliegen. Doch während wir morgens in den Betten liegen,

fliegt Nummer 4 zu dem Punkt hin und hat schnurstracks vier Beweise im Foto drin. Die werden nun der Redaktion präsentiert, worauf alles hin und her diskutiert und nun kommt zu dem Schluß: Haben wir wirklich gemacht so viel Stuß? Ein Abgeordneter fliegt hin wie der Blitz und nun kommt der Witz... Die ominösen elf Kugelbäume die in unserem Bild die Straße säumen, sind inzwischen gefällt und als Häufchen aufgestellt. Hundert Meter daneben lüken oh Graus weitere 11 Kugelbäume heraus. Dieser stattliche Baumbewuchs den er erkannte unser Luchs, paßt jedoch nicht in die Landschaft die, so unsere Gesandtschaft ansonsten eindeutig zu erkennen war. Nun war's uns allen klar: Wir alle wurden ein Opfer der Tücke und darin hat jede Rallye ihre Gesetzeslücke.

Muß das sein?

Er ist da, der Blanik!

Nach Präzisionsaufbau der erste (vielleicht einzige) Flug, der Einflug. Natürlich mit Schlagmüller im Blanik und Emig in der Jodel, mit Freigabe auf 4000 ft und dann nach der Landung lange nichts. Jetzt steht er in der Halle, das Prunkstück schön. Zu schön, dachten einige. Deshalb macht man ein paar Beulen in den Vogel, also nicht mehr schön.

Nun steht er da, voller Staub. Ach, wie ist er so häßlich, der Blanik. Doch da, ein Lichtblick! Das Wetter ist schön, sprach Lothar zu Roland, komm wir wollen "fliegen gehn". Mit Elan, so gingen wir ran und drehten auf den Wasserhahn. Wir haben den Vogel gewaschen, gewienert, poliert und da ist doch schon wieder ein Unding passiert!

Lothar ging weg, jetzt werden die Schirme geholt, sprach er, doch er kam zurück

und war vergrollt und da ham wir das Gerät wieder in die Halle gerollt.

Es war wieder so, wie es öfter mal ist, die Fallschirme alle zum Pakken, ist das ein Mist!

Nun steht er wieder in der Halle;

ist wieder voll Staub und von den Bäumen fällt bald runter das Laub.

Die Saison ist bald zu Ende, es ist doch zum Heulen, aber was soll's, der Vogel bekommt auch in der Halle genug Beulen.

Was soll das Gerede, daß er sowieso nichts taugt?

Drum schlag ich vor, wir verkaufen den Blanik als wenig gebraucht.

Wenig gebraucht ist doch gewiss nicht gelogen; denn schließlich ist die Maschine nur einmal geflogen.

Muß das sein?

Roland

Chevron



Heizöl

**Diesel-
kraftstoff**

Kohlen - Koks - Briketts - Schmierstoffe

Brennerservice - Kesselreinigung

Tankreinigung

Beck & Niederhofer

Wilhelm-Leuschner-Straße 23

6113 BABENHAUSEN 1

Telefon (06073) 2287

In wenigen Zeilen

Neue Platzrunde

Liebe Mitglieder,

wenn Sie, bitte, beherzigen: Die Platzrundenführung muß unbedingt eingehalten werden; und bitte auch bei der Start-richtung 08 bis über die Strasse weiterfliegen und dann erst nach links abbiegen.

Bitte, vermeidet in jedem Fall das Überfliegen der Seen an der Darmstädter Straße, die als nicht zu überfliegen- des Gebiet eingezeichnet sind.

Dann habe ich noch etwas zu bemängeln, wenn Mitglieder im Moment mit Maschinen wegfliegen: Wir haben noch kein Benzin am Platz; und so möchte ich doch bitten, egal welcher Flug ausgeführt wird, Lustflug oder Geschäftsflug, immer auf dem zuletzt gelandeten Flugplatz die Maschine voll zu tanken, damit der nächste, der fliegt, nicht gezwungen ist, erst irgendwo zwischenzulanden, um zu tanken, um dann erst sein Ziel zu erreichen.

Vielen Dank für diese Freundlichkeit!

Peter Emig



Sachschaden an ihrer MS 893A gab es am 3.7.77 als die Damenbesetzung Stübbe/Günther zur Landung auf die 26 ansetzten und plötzlich erkannten, daß das Bugrad fehlte. Nur der fliegerischen Erfahrung von Frau Stübbe ist es zu verdanken, daß kein größerer oder gar Personenschaden entstanden ist. Als sie das Malheur erkannte, versuchte sie, so gut es ging, die Maschine zu halten und auszuhebeln. Sobald der Stumpf der Bugradhalterung Bodenberührung bekam, wurde wieder gezogen. Nicht zu vermeiden war, daß der Propeller Bodenberührung bekam - Spuren sind heute noch im Asphalt zu sehen.

Adam Mohrs Wunsch, noch in diesem Jahr seine Freunde in Valence zu besuchen, nachdem ein Besuch an Pfingsten gescheitert war, ging am ersten Wochenende im September in Erfüllung. Adam lud alle ein, mitzukommen. Vom 2.9.-4.9.77 fand ein Sternflug nach Valence statt. Nachdem Freitags außer vier Clubmaschinen und eine C 172 aus München mit Mike und Erich Bacher zum SS und Samstag eine D-DZ mit Egon aus Egelsbach eingetroffen war, standen sechs Maschinen vor dem Clubhaus in Valence und Adam und seine persönlichen Freunde konnten 20 Fans um sich scharen. Jeder, der dieses Wochenende miterleben durfte, war begeistert und überwältigt von der französischen Gastfreundschaft.



Völlig erschöpft ist unser Kamerad Alfred Schürmann am Mittwochabend, den 3.8.77 auf dem Flugplatz eingetroffen, als er nach elftägigem Marsch von Stuttgart endlich sein Ziel erreichte.



Bei Fred Roos gibt es noch T-shirts, Abzeichen zum Aufstickern und Aufkleber mit unserem Clubemblem.



Achim Tritschler mußte die D - EALC in Werdohl am 31.7.77 stehenlassen, als er beim Rollen zum Start mit dem Propeller Bodenberührung bekam.



Peter Reggentin ist seit 1.7.1977 in den Ruhestand getreten. Wir gratulieren ihm.

NOTIZEN

Die Schau ging verloren, die uns Peter Emig am 6.8.77 bereiten wollte. als er mit der neuesten Errungenschaft der Haltergemeinschaft Emig-MohrLanghammer auf unserem Platz einfallen wollte. Es sollte eine für uns alle echte Überraschung werden, wenn am Samstagnachmittag ein alter Stieglitz mit der Kennung D-Emig auf unserem Platz landet und heraus unser Peter steigt. Leider ist Peter auf dem Überführungsflug von Hamm nach Aschaffenburg nur bis Hanau gekommen denn dort mußte er aus Sicherheitsgründen auf dem Militärplatz notlanden, da er einen Öldruckabfall bemerkte. Bei der Landung auf der Asphaltpiste machte der Stieglitz einen Ringelpietz. Dabei ging das Fahrwerk zu Bruch und eine Fläche wurde leicht beschädigt.



Herausgeber:
FSC Aschaffenburg e.V.

Redaktion:
Gerhard Justin
W.-Leuschnerstr. 23
61113 Babenhausen
Tel.: 06073/2287(priv.)
06181/363326(Büro)

Heinz Dressler
Jürgen Kußmaul
Achim Tritschler

Auflage 250
Die in diesem Heft erschienen Beiträge stellen die Meinung der Autoren dar.

Beiträge jeder Art bitten wir an die Redaktionsanschrift zu senden. Von seiten der Redaktion besteht keine Verpflichtung, Beiträge abzu drucken und zurückzusenden.

Dieter Frank hat geheiratet. Wir beglückwünschen ihn und seine Frau Sigrid zu diesem Schritt. Dieter und Sigrid haben sich bei der Lufthansa kennengelernt.



Wir gratulieren Bernd Meier und Alfred Klein zu ihrem PPL.



Wir gratulieren Dieter Schiller zu seiner bestandenen theoretischen Prüfung zum PPL

Wir gratulieren Alfred Walter zum BZF 1



Für Ausgleich der Strapazen im Flugzeug und auf dem Platz stelle ich mein Ferienappartement in SCHÖNAU bei Bad Aibling zur Verfügung.

Bergblick + frische Landluft kostenlos!

Alles Weitere zu erfragen unter

Tel. 08065-577

Eric Baehrel

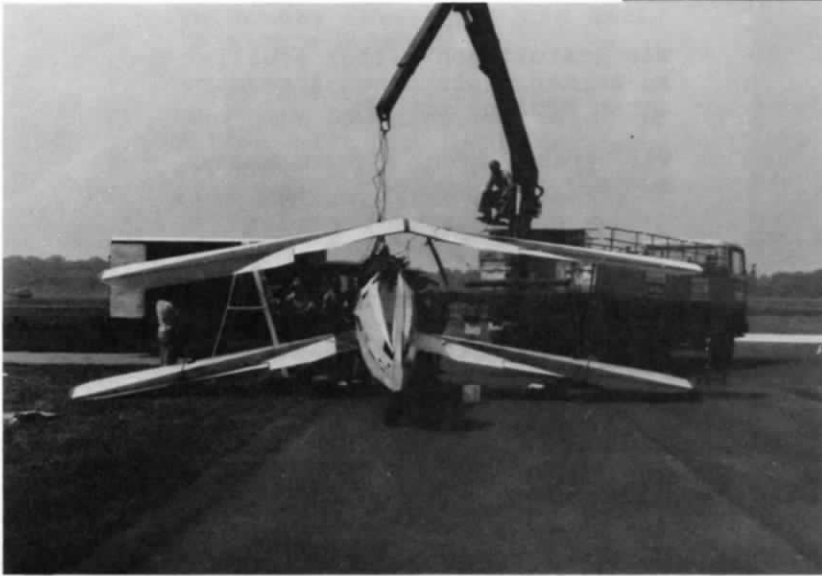


Durch die Unterstützung einiger dem Club wohlgesonnener Personen und Institutionen konnte die "RuC"-Rallye und das Hallenfest ermöglicht werden. Die Redaktion der "RuC" möchte sich an dieser Stelle bedanken bei:

Der Raiffeisenbank Bachgau der Sparkasse Aschaffenburg-Alzenau
Herrn Dir. Steigerwald-Raiffeisenbank Bachgau
Herrn Conrad Vogel - Schlappeseppel-Brauerei

und bei unseren Clubmitgliedern:

Rudi Amrhein	Carl-Heinz Langhammer
Gerd Bürkel	Dieter Mill
Herr Doering	Horst Moeller
Peter Emig	Wilfried Müller
Peter Gentil	Walter Reinhard
Bernd Hock	Karl Roos
Alfred Klein	Egon Walter
Jupp Klotz	



Überführung

Kurz vor Hanau, da hat's gerumst,
da hat der Emig die "D-Emig" hingebumst.
Es war das Öl, das schmiert an den Kolben entlang,
das ihn zu dieser Notlandung zwang;
denn mit einem Ruck war weg der Druck.
Nun saß er auf dem Militärgelände.
Ne komische Landung dachte sein Co
und schlug zusammen überm Kopf beide Hände.

Was soll's, es ging gut aus. So etwas kann schon mal passieren.
Jetzt muß man den Stieglitz eben abmontieren.
Ein Sonntag ist dafür der richtige Tag,
wo in Aschaffenburg sowieso keiner fliegen mag.

Der Otto mit dem Kran hat ihn angehängt,
ein paarmal nach hinten und

nach vorne geschwenkt.
Wir zerlegten den EMIG, fragt nicht wie,
ich glaube dem Peter war's ganz weich in den Knien.
Verladen auf drei LKW's mit viel Mann,
machten wir uns an die Überführung ran.
Ne Stunde später kamen wir schon in Aschaffenburg an.

Ölmangel, das sollte uns alle berühren,
sonst müssen wir noch mehr Flugzeuge auf der Straße überführen.

Bei allem Geläster darf man ein's nicht vergessen:
Der EMIG hatte das Öl alles gefressen.
Er kehrte ja sicher auf die Erde zurück,
wir wünschen dem Peter samt D-EMIG für die Zukunft viel Glück!

Roland