



Rund um Charlie

HAUPTVERSAMMLUNG 77

- Berichte des alten Vorstandes -
- Verleihung des Diploms Otto Lilienthal
- Wahl des neuen Vorstandes -

Am 23. November 1977 fand die diesjährige Hauptversammlung des FSC Aschaffenburg in Großostheim statt. Freundlicherweise stellte die Firma Eduard Dressler wieder ihre Cafeteria zur Verfügung.

Die Hauptversammlung 1977 wurde durch unseren 1. Vorsitzenden Dieter Mill gegen 19.30 Uhr mit der Begrüßung der Mitglieder eröffnet.

Im Anschluß an die Begrüßung schilderte der Geschäftsführer des FSCA, Peter Emig, die wesentlichsten Entwicklungen und Geschehnisse innerhalb des Vereins. So kann der Verein sich zur Zeit auf 212 Mitglieder stützen, er unterhält 6 Motorflugzeuge, 1 Motorsegler und 2 Segelflugzeuge.

Unsere Fluglehrer im Motor- und Segelflug unterrichten für die Erlangung des Segelflugscheines, des PPL, CVFR, AZF, BZF I + II. Unsere Piloten nehmen an vielen nationalen und internationalen Flugrallyes und Touristikflügen teil. Und dann ist da ja auch noch der Flugplatzbau. Aber darüber wurde schon zum wiederholten Male gesprochen und geschrieben.

Der Schatzmeister Gerhard Justin berichtete in einem Bilanzvergleich der Jahre 1975, 1976 und 1977 über die finanzielle Lage und Entwicklung unseres Vereins. Aufgrund der vorgelegten Rentabilitätsrechnungen für Motor- und Segelflugzeuge konnte er zeigen, daß im Motorflug kein Gewinn und im Segelflug ein ganz geringer Gewinn erwirtschaftet werden konnte.



Der bisherige Vorstand
v.l.n.r. Justin, Emig
Mill, Reinhard, Schlag-
müller E.



Der Präsident des DAeC,
Georg Brütting, bei der
Überreichung des Diploms
Otto Lilienthal



Der neue Vorstand mit
Peter Emig, Erich Schlag-
müller, Heinz Dreßler
und Horst Möller. (Peter
Gentil wurde in Abwesen-
heit gewählt.)

Im Interesse der Förderung des Motor- und Segelflugsportes sollte hier keine drastische Änderung innerhalb unseres Vereins eintreten. Die gesamte finanzielle Lage wurde als durchaus solide betrachtet, da das Anlagevermögen (Flugplatzanlage, Hallen, Flugzeuge) zu 50 v. H. mit Eigenkapital und der Rest mit einem langfristigen Darlehen finanziert ist.

Aufgrund des von Herrn Streiter vorgetragenen Berichtes der Kassenprüfung, die ordnungsgemäß geführt wurde und der durch Wilfried Müller vorgeschlagenen Entlastung wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Im Anschluß an diese Berichte würdigte der Präsident des Deutschen Aeroclubs, Herr Georg Brütting, die Verdienste des FSC Aschaffenburg und überreichte dem 1. Vorstand stellvertretend für den Verein das Diplom Otto Lilienthal. Der Verein kann nach der Meinung von Georg Brütting auf seine Mitglieder und das was sie für die Förderung des Flugsports und des eigenen Flugplatzes getan haben, stolz sein. Nur wenige Vereine in Deutschland haben ein solches Ziel erreicht.

Der vom Wahlvorsitzenden Wilfried Müller geleitete Wahlausschuß führte dann die Wahl des neuen Vorstandes durch. Es standen für die 5 zu wählenden Vorstandsposten 5 Kandidaten zur Verfügung. Es wurden folgende Vereinsmitglieder für 3 Jahre gewählt:

1. Vorsitzender: Peter Gentil
2. Vorsitzender: Heinz Dressler
- Geschäftsführer: Peter Emig
- Schatzmeister: Erich Schlagmüller
- Schriftführer: Horst Möller

Günter Sterna und Gerhard Justin wurden zu Kassenprüfern gewählt.

In den Ausschuß wurden 10 Mitglieder gewählt, wobei hier noch die Ressorts festzulegen sind:

Roland Fromm
 Otto Höfling
 Jochen Hofmann
 Josef Klotz
 Jürgen Kußmaul
 Adam Mohr
 Walter Reinhard
 Lothar Sehl
 Franz Steuer
 Rudolf Schlagmüller

Als letzter Programmpunkt der diesjährigen Hauptversammlung wurden folgende 3 Anträge diskutiert:

1. Abschaffung des Markensystems
2. Volle Landegebuhr für passive Mitglieder
3. Erhöhung des Mitgliederbeitrages auf DM 240, -- pro Jahr für Motorflieger und DM 180, -- pro Jahr für Segelflieger

Allen 3 Anträgen wurde mit großer Mehrheit zugestimmt.

Die diesjährige Hauptversammlung des Flugsportclubs endete mit langen Diskussionen, die von manchen bis in die frühen Morgenstunden privat weitergeführt wurden, insgesamt gesehen sehr harmonisch. Die Redaktion der Clubzeitung wünscht der neuen Vorstandschaft für die nächsten 3 Jahre viel Glück und Erfolg.

Hals- und Beinbruch.

G. Justin

Interview mit dem neuen 1. Vorsitzenden des FSC Aschaffenburg,
Herrn Peter Gentil

Die Redaktion der Clubzeitung "Rund um Charlie" stellte unserem neuen Vorsitzenden, Herrn Peter Gentil, nach der Wahl einige Fragen, die sicherlich alle Mitglieder des Flugsportclubs Aschaffenburg brennend interessieren.

Zunächst jedoch noch einmal herzlichen Glückwunsch zur Wahl zum 1. Vorsitzenden des FSC Aschaffenburg!

RuC: Lieber Peter, Du hast eine verantwortungsvolle Aufgabe übernommen! Wie siehst Du diese Aufgabe für die nächsten drei Jahre?

P.G.: Das ist eine sehr weitgesteckte Frage, auf die ich auch sehr allgemein antworten möchte. Wie bekannt ist, ist die erste große Aufbauphase unseres Flugplatzes jetzt abgeschlossen. An dieser Stelle möchte ich noch einmal die Gelegenheit wahrnehmen, dem Vorstand, ganz besonders aber unserem Geschäftsführer, Herrn Peter Emig, für seine enormen Anstrengungen für den Bau unseres Flugplatzes und dessen Einrichtungen, zu danken.

Die 2. Phase, in die wir nun eintreten, sehe ich als Konsolidierungsphase an. Das bedeutet, daß wir zunächst einmal unsere bisherigen Investitionen verdauen müssen, bevor wir weitere tätigen. Der weitere Ausbau des Flugplatzes mit dem Anlegen von asphaltierten Rollwegen und Parkflächen, dem Bau einer 2. Halle und eines Towers mit verschiedenen Gebäuden, wird abhängig sein von verschiedenen Kriterien, z. B. unseren Flugplatz zum Verkehrslandeplatz aufzustufen, damit die Hallenmieter jederzeit starten und landen können, mit

einer ständig am Platz anwesenden LA. Wir bekommen dann zwar staatliche Zuschüsse, müssen aber trotzdem noch einen großen Teil selbst finanzieren, auch die oben erwähnte Luftaufsicht.

RuC: Die Genehmigung zum Verkehrslandeplatz ist doch abhängig vom Planfeststellungsverfahren und damit von Herrn Wissler. Wie stehst Du zur "Sache Wissler"?

P.G.: Du wirst mich sicherlich verstehen, wenn ich hier keine Aussage in dieser Angelegenheit machen will. Grundsätzlich versuche ich, mich mit jedem zu arrangieren, insbesondere natürlich mit Luftsportfreunden, denn der Luftsport ist ja unser aller Hobby! Sollte irgendjemand Forderungen bzw. Wünsche an mich als 1. Vorsitzenden des FSC Aschaffenburg herantragen, so werde ich mich selbstverständlich unter Wahrung der Interessen des Flugsportclubs mit ihm unterhalten und nach Lösungen suchen.

RuC: Seit geraumer Zeit ist zu beobachten, daß mehrere aktive Mitglieder sich eigene Flugzeuge anschaffen. Glaubst Du, daß wir einen zu kleinen Flugzeugpark haben?

P.G.: Nach meiner Meinung haben wir in der Bundesrepublik Deutschland für einen Verein einen sehr gut sortierten Flugzeugpark. Wenn dennoch einige Mitglieder sich eine Privatmaschine kaufen, so liegt das an der enormen Zunahme unserer Mitglieder, die inzwischen die stolze Zahl von 260 erreicht hat. Aufgrund des Flugplatzbaues konnten wir da nicht ganz mitziehen, obwohl wir im Jahr 76 noch 2 Flugzeuge (D-EALO, D-EHEI) angeschafft haben. Eine beunruhigende Tatsache für die finanzielle Situation unseres Vereins sehe ich jedoch darin nicht.

RuC: Lieber Peter, ich finde es gut, daß wir nunmehr 2 agile Peter im Vorstand haben. Wie siehst Du eine Zusammenarbeit mit unserem alten und neuen Geschäftsführer Peter Emig?

P.G.: Nachdem ich mich dazu entschlossen habe, im Flugsportclub für den Platz des 1. Vorsitzenden zu kandidieren und auch gewählt worden bin, möchte ich natürlich auch die Geschicke des FSCA in entscheidender Weise beeinflussen. Hieraus kann man je nach Veranlagung und Mentalität mehr oder weniger machen. In Zusammenarbeit mit unserem alten und neuen Geschäftsführer und den anderen Vorstandsmitgliedern gilt es in der Zukunft, noch viele und große Aufgaben zu erledigen. Ich glaube, wenn sich alle unter dem Gesichtspunkt "zum Wohle des Flugsportclubs Aschaffenburg" zusammenraufen, werden wir es gemeinsam schaffen.

RuC: Siehst Du Möglichkeiten, den Motorflugsport zu fördern?

P.G.: Ich glaube, der Flugsportclub Aschaffenburg tut viel für den Motorflugsport. Ich möchte hier nur an die unzähligen Rallyes und Auslandsflüge, an denen unsere Mitglieder teilnehmen, erinnern. Aber auch insichtlich der Ausbildung und Weiterbildung (CVFR, AZF etc.) haben wir hier Gutes nachzuweisen. Vielleicht sollten wir in unserem Verein noch Wiederholungskurse für Wetter, Luftrecht, Technik und Navigation in regelmäßigen Abständen veranstalten.

RuC: Wie siehst Du die Lage des Segelflugsports in unserem Verein?

P.G.: Ich betrachte den Segelflugsport genauso wie den Motorflugsport. Bei uns gibt es kein Zurückdrängen, wie manche Mitglieder es besser wissen wollen. Für mich ist das Engagement der Mitglieder maßgebend. Wenn viele Mitglieder Segelflug machen wollen, werden wir uns über Anzahl und Ausrüstung der Segelflugzeuge unterhalten. Bei der zur Zeit herrschenden Aktivität sehe ich unsere Segelflugzeuge als ausreichend an.

RuC: Hälst Du eine Verbesserung des Clublebens für notwendig?

P.G.: Das Clubleben kann immer verbessert werden. Wenn man auf den Flugplatz kommt, sind es immer wieder dieselben Gesichter. Hier gilt es, alle Mitglieder, die Freude am Flugsport haben, anzusprechen und sie am Vereinsleben zu interessieren. Insbesondere sollte auch das Interesse der Frauen der Mitglieder hierfür geweckt werden. Vielleicht könnte man durch mehr Veranstaltungen und gemeinsame Erlebnisse (Fliegerball, Vereinsabende, Ausflüge, Flugreisen, Sport) das Vereinsleben weiter verbessern.

RuC: Lieber Peter, wir danken Dir für dieses Interview und möchten Dir viel Glück und viel Erfolg für Deine Arbeit im FSC Aschaffenburg in den nächsten 3 Jahren wünschen.



für '78 nur gute Landungen

sowie viele schöne Stunden mit der Fliegerei möchten wir
allen unseren Lesern und Freunden wünschen!
Hals- und Beinbruch für die kommenden Monate!

die Redaktion der RuC

Unser neuer Flugplatz

Unser Club kann mit Zufriedenheit auf ein ereignisreiches Jahr zurückblicken, wenn wir sehen, wie zügig der Ausbau unseres Flugplatzes vorangetrieben wurde. Das verdanken wir vor allem unserem Geschäftsführer Peter Emig, der wie ein unermüdlicher Motor keine freie Minute vergehen ließ, um sich für die Arbeiten am neuen Platz einzusetzen.

Blicken wir zurück - wie sah es zu Beginn dieses Jahres aus? Da hatten wir ein Gelände, wo gerade erst die Lage der Landebahn in ihrer Trasse zu erkennen war. Die Begeisterung war groß bei dem Gedanken, daß wir bald auf einer Asphaltpiste landen sollten. So war es auch für unseren Erich als Arbeitsminister kein großes Problem, genügend freiwillige Helfer zu finden, die sich in Ihrer Freizeit einfanden und tatkräftig zuhelfen, wenn es um den Bau des Platzes ging. Es war für uns alle - übrigens auch für Außenstehende - sehr beeindruckend, als der Bau der Boxenhalle begonnen wurde, mit welcher Begeisterung und mit welchem persönlichen Einsatz jeder sein Bestes gab. So war dann bis zum Beginn der Flugsaison eine Asphaltpiste mit einer 588 m langen Landebahn und einer Startbahn von 768 m entstanden. Insgesamt haben wir eine Asphaltpiste von 828 m Länge und 20 m Breite mit einer Fläche von 16.560 m². Nachdem dann auch die Boxenhalle fertiggestellt war, konnten endlich unsere Flugzeuge von unserem alten Acker auf etwas abenteuerliche Weise - es war matschig und die ersten Vermessungspflöcke steckten schon - überflogen werden. Die Boxenhalle ist für 13 Abstellplätze vorgesehen, die heute mit 10 Stellplätzen, einer vermieteten Werkstatt mit 2 Stellplätzen und unserem Clubheim belegt

wird. Die Halle ist 80,90 m lang und 13,60 m breit und bedeckt eine Fläche von ca. 1.000 m². Um unsere Flugzeuge in die Halle zu rollen, mußten ca. 2.000 m² Asphaltflächen für Rollwege gebaut werden.

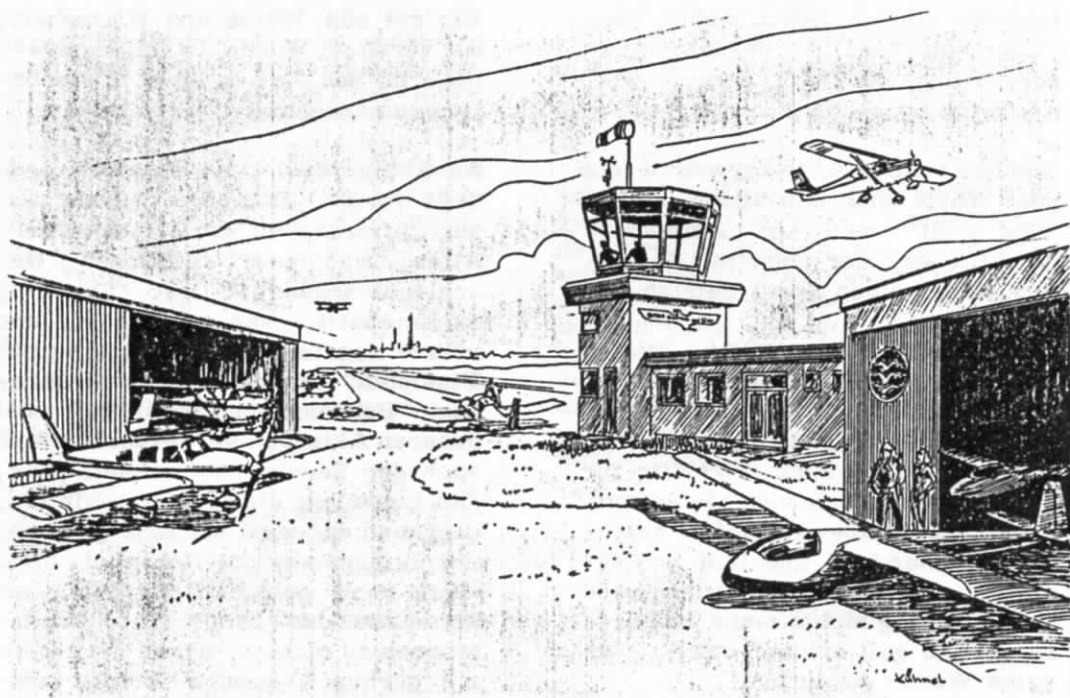
Als dies alles geschaffen war, glaubten einige Clubkameraden, daß sie sich jetzt ausruhen könnten. So hatte es unser Erich viel schwerer als zu Beginn der Arbeiten, freiwillige Helfer zu finden, die bereit waren, weiter mitzumachen. Jetzt ging es an den Ausbau des Clubheims und der Flugleitung. Hierbei wurden wir überrascht von unserem Peter, der in seiner Werkstatt für die Flugleitung ein komplettes Flugleiterpult mit Windanzeige, QNH-Anzeige, Uhr, automatische Steuerung für Landekreuz, Funkeinrichtung, Telefon, gebastelt hatte. Beim Ausbau unseres Clubraumes war immer wieder Peter die treibende Kraft, der mit seinen Ideen dafür sorgte, daß wir uns heute alle in diesen Räumen wohlfühlen können. Es kann sich kaum einer vorstellen, welche Probleme mit dem Bau eines solchen Projektes zusammenhängen und welche Hintergrundarbeit dafür notwendig ist, um den Flugplatz mit allen Einrichtungen funktionsfähig zu machen. Man mag nur an die Probleme des Abwassers, der Wasserversorgung und der Elektroversorgung denken oder an das Legen der neuen Platzrunde mit allen Umweltbestimmungen.

Weiter ging es dann mit dem Bau der Segelflughalle. Unsere Segelflieger haben diese Halle fast ausschließlich mit eigener Kraft von unserem alten Platz demontiert und an der heutigen Stelle wieder errichtet. Bei diesen Arbeiten hatte man kaum einen Motorflieger antreffen können. Aber trotzdem haben sich

die Segelflieger in unermüdlichem Einsatz eine Halle mit 25 x 25 m und einem Seitenschiff mit 8 x 25 m für Werkstatt und Abstellfläche geschaffen. Diese Halle wird zwar heute von den Motorfliegern mitgenutzt, da die Boxenhalle durch Vermietungen schon zu klein geworden ist. Aber in der Zukunft soll diese Halle ausschließlich den Segelfliegern zur Verfügung stehen.

derspielfeld in der Nähe eines neuen Clubhauses geplant. Weitere Boxenhallen sollen errichtet werden, um die Segelflughalle ausschließlich den Segelfliegern zu überlassen.

Abschließend wäre zu sagen, daß der Club noch große Aufgaben vor sich hat, wie z. B. den Ausbau eines Rollweges, um den gegenläufigen Verkehr auf der Startbahn



So könnte einmal unser Flugplatz aussehen

Während all dieser Arbeiten ist praktisch über Nacht an unserem Platz eine Tankstelle entstanden, die zwar noch nicht in Betrieb ist, da noch einige Abnahmen erfolgen müssen, aber in den nächsten Tagen benutzt werden kann.

Man muß schon jedesmal staunen, wenn man auf den neuen Platz kommt, was sich da wieder Neues getan hat. So wurde vor kurzem eine Einzäunung für unseren Parkplatz gebaut. Es wird eine Fläche von ca. 40 Parkplätzen für Clubmitglieder und weitere 60 Parkplätze für Besucher eingerichtet. Die PKWs sollen außerhalb des eigentlichen Flugplatzgeländes abgestellt werden und vor allem die Besucher von den Rollwegen fernhalten. Eine entsprechende Bepflanzung für den Parkplatz können wir heute schon an der Segelflughalle sehen. Für die Zukunft ist eine Besucherterrasse und ein Kin-

abzuschaffen. All diese Aufgaben sind nur mit vereinten Kräften zu lösen und jeder sollte das Seinige dazu beitragen. Heute schon steht mancher Flieger, der seinen Heimatplatz verlassen hat, um uns anzufliegen, bewundernd vor unserer neuen Anlage und ist erstaunt, wie ein Club unserer Größe so etwas schaffen konnte. Doch nur wir wissen, daß dies alles ein Werk ist, welches wir einigen wenigen Initiatoren zu verdanken haben und Clubkameraden, die in der Lage sind, mit ihrem ganzen persönlichen Einsatz andere mitzureißen, nicht in jedem Verein zu finden sind.

Jürgen Kußmaul

«Opa Wolf Pokal»

(ein feucht-heißer Bericht aus der Küche)

Den Abschluß der Segelflug-Saison bildete, wie in jedem Jahr, der "Opa-Wolf-Pokal", dessen Ausschreibung diesmal dem FSC Aschaffenburg oblag.

Zunächst für Nichteingeweihte ein paar Worte über den Stifter selbst: "Opa Wolf" war ein Zellhäuser Segelflieger, der noch mit 80 Jahren aktiv seinen Sport betrieb.

Der Präsident des FSCA, Dieter Mill, hatte die Schirmherrschaft für die am 17./18.10.1977 durchgeführte Austragung übernommen und setzte sich auch tatkräftig für ein gutes Gelingen ein; als verantwortliche Wettbewerbsleiter zeichneten Lothar Sehl und Rudi Schlagmüller, so daß einer reibungslosen Durchführung nichts mehr im Wege stand. So galt es nur noch, um gutes Wetter zu bitten.

Gemeldet waren 6 Vereine mit insgesamt 16 Mannschaften à 3 Personen.

Kurz etwas zum Austragungsmodus: Jeder Pilot hatte drei Starts. Die Höchstpunktzahl betrug 60 Punkte. Es galt, bei der Ziellandung möglichst nah am ausgelegten T zu landen, ohne es zu berühren. Gemessen wurde der kürzeste Abstand zwischen Lande- und Schlepphaken. Bei einem Abstand bis zu einem Meter erhielt der Pilot jeweils für 10 cm einen Punkt abgezogen, darüber hinaus kostete jeder weitere Meter einen weiteren Punkt Abzug.

Zwei Durchgänge des Wettbewerbs wurden am Samstag geflogen, der Rest am Sonntag.

Nun noch abschließend ein kurzer Bericht aus Küche und Wirtschaft, wo versucht wurde, wenigstens annähernd das Fehlen einer eigenen Damenmannschaft wettzumachen.

Auch hier darf ohne Eigenlob gesagt werden, daß alles flüssig und zur Zufriedenheit der Gäste ablief. Alles, was vom weiblichen Geschlecht irgendwie mit Segelflug zu tun hatte, war aufgeboten und rührte erhitzt in "selbstgebauten" Eintöpfen. Nachdem weder Erbsen- noch Bohnensuppen Ausfälle bei unseren Akteuren verursachten und auch der Service so schnell war, daß bisweilen die Socken qualmten, darf man das wohl als Erfolg unserer Truppe werten. Nebenbei blieb auch noch gelegentlich Zeit, ein aufmunterndes Wort an unsere Mannen zu richten, denen ja leider ein durchschlagender Erfolg versagt blieb (aber die nächste Saison kommt für jeden!). Doch gegen Abend, nach Beendigung der fliegerischen Tätigkeiten, herrschte jeweils Hochstimmung im überfüllten Clubheim. Verbrüderung wurde groß geschrieben und so konnte sich letztlich nicht nur der Kassier an der gelungenen Austragung freuen.

An dieser Stelle sei auch nochmals aller Flieger, Helfer und Spender gedacht, die diesen Wettkampf durch ihren Einsatz ermöglichten. Zu bemerken sei auch noch, daß die Zusammenarbeit zwischen der Motor- und der Segelflugabteilung unseres Clubs beispielhaft klappte. Weiter so!





die Mannschaftssieger
Zimmer - Zimmermann -
Zimmermann, Zellhausen



Einzelsieger Karl Kapp,
Babenhausen



Unser jüngster Teil-
nehmer Stefan Dorn,
FSC Aschaffenburg

ALLE FÜNF JAHRE WIEDER

Dieses Jahr war er bei uns in Großostheim, der Ziellande-Wettbewerb um den

"OPA WOLF POKAL".

Am 15. und 16. Oktober trafen sich die Ziellande-Experten der Vereine:

Babenhausen, Zellhausen, Reinheim, Walldürn, der Neuling Giebelstadt sowie der gastgebende Verein.

Unsere Spezialisten aus Aschaffenburg ließen diesmal den Jungen Talenten den Vortritt und übernahmen die Wettbewerbsleitung. Mit Dieter Mill als Schirmherr, Lothar Sehl als Wettbewerbsleiter und Rudi Schlagmüller als Flugleiter hatten wir ein tolles Team zusammen. Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß alle Teilnehmer durch ihre hervorragende Disziplin auch unserer obersten Luftaufsicht zu gefallen wußten. Vorbildliches Verhalten war an diesem Wochenende sowieso groß geschrieben. Angefangen bei unseren "Schleppern", die sicher jeden Piloten samt Ka 8 zu seinem Ausgangspunkt in ca. 150 m Höhe schleppten, über alle Teilnehmer bis hin zu unseren Motorfliegern.

Da hat doch z. B. unser "Jungpilot" Klein nach einigen versuchten Landeanflügen höflich aber bestimmt anzufragen versucht (jetzt wörtlich): "Ich möchte doch bitte auch einmal landen".

Unsere Teilnehmer aus Aschaffenburg glänzten mit einer zurückhaltenden Leistung, so wie es sich für einen Gastgeber nun mal gehört.

Für Abwechslung sorgten unsere Gäste aus Babenhausen: am Samstag durch eine Demonstration, wie man einen Motorsegler nicht landet, nämlich auf dem Bauch so ohne Fahrwerk. Am Sonntag war es eine junge Teilnehmerin aus Giebelstadt, die durch eine "sagenhafte" Landung, über die sie sich so freute, daß sie während des Ausrollens alle Ruder losließ und nur noch lachte.

Da standen sogar unserem Lothar die Freudentränen in den Augen, denn mit dieser Landung hatte niemand gerechnet, da sie über

der Straße in Landerichtung 08 noch ca. 100 m Höhe hatte und trotzdem noch 8 m vor dem Landekreuz zum Stehen kam.

Die Siegerehrung durch Dieter Mill fand am frühen Sonntagnachmittag statt.

Die hervorragende Rede unseres Vorstandes beendete den für uns so erfolgreichen Ziellande-Wettbewerb 1977.

Roland

Beste Mannschaft und Gewinner des "Opa-Wolf-Pokals":

1. Zellhausen I in der Besetzung
Zimmermann Klaus
Zimmermann Jürgen
Zimmer Fred

mit 434 Punkten

2. Babenhausen I
Korf Rainer
Kapp Karl
Stang Lothar

mit 431 Punkten

3. Walldürn I
Böhrer
Knapp
Bäumler

mit 425 Punkten

Sieger in der Einzelwertung:

Karl Kapp, Babenhausen mit
155 Punkten

Beste Damenmannschaft:

Giebelstadt mit Domin, Unger,
Fäser mit 218 Punkten

Beste Jugendmannschaft:

Babenhausen mit Braun, Jungwirt,
Russ mit 424 Punkten

PS. Ich möchte mich bei allen, die für das gute Gelingen des Ziellande-Wettbewerbes durch Spenden und tatkräftiges Zupacken beigetragen haben, herzlich bedanken.

Es freut mich zu sehen, daß wir doch alle auf einer Frequenz funken, wenn es um das Ansehen des FSC Aschaffenburg geht.

Lothar

DER ERICH

Es war einmal ein Flugplatz,
der hatte zwar für viele Platz,
doch nur wenige wollten sich dort tummeln,
um am Aufbau mitzufummeln.
Der Erich als Bauorganisator
beschaffte nicht genug Salvator,
so daß die Maurer und Arbeiter
gingen lieber zur Piste weiter,
um in der Gegend herumzufliegen,
anstatt in den Gräben zu liegen,
um des Erich Arbeitssoll zu erfüllen.
Die Arbeitsbücher hatten schöne Hüllen,
innen jedoch blieb alles weiß,
denn nur wenige kamen in Schweiß,
so daß alle diese Organisationsideen
dann auch rasch im Winde verwehen.

Er - bei den Wenigen, die ständig arbeiten,
das kann ihm auch seine Familie nicht verleiden,
der ständig sich am Flugplatz zeigt,
den Schülern Navigation und Wetter geigt,
der von März bis Ende September,
dauernd sitzt in der Alpha-November,
links immer eins von seinen Kindern,
rechts bereits der Abdruck von seinem Hintern -
er ist unser Erich.

Es gibt Leute, die haben Meisen,
die sagen, er gehöre zum alten Eisen.
Er sei nun schon Tradition
und erfülle weiterhin keine Funktion.
Er sei die graue Eminenz,
nur wegen seiner dauernden Präsenz,
er sei des Clubs wahrer Hintergrund -
das will er gar nicht, dieser "Hund"!
Diesen Leuten sei gesagt:

Wenn man eine Bilanz macht,
dann gehört er zum lebenden Inventar,
ist als solches also nicht abschreibbar.
Als Forderung sollt ihr ihn sehen,
an alle, die zum Flugplatz gehen,
ohne für den Verein zu arbeiten
und das Clubleben ständig meiden.
Wir freuen uns, daß der alten Schüler meisten,
endlich zogen ab vom Leisten,
und nun machten ihren Schein;
die neuen geben sich bereits ein Stelldichein.
Man bewundere diesen Enthusiasmus,
gepaart mit unwahrscheinlichem Idealismus,
im Verein ein ständiger Motor
und oft ein guter Organisator.
Einhundert solche - unser Ziel -
mein Gott nein, das wäre doch zuviel.

Besuch bei EUROCONTROL

Seit etwa 12 Monaten wird die Kontrolle des oberhalb FL 245 operierenden Luftverkehrs im süddeutschen Luftraum von der Kontrollzentrale in Karlsruhe wahrgenommen. Das war Anlaß einer Einladung unseres Clubkameraden Erwin Guggenberger als diensthabender Leiter dieser neuen Kontrollstelle am 24.4.1977 zur Besichtigung, die von uns - Jürgen Kußmaul, Michael Amtmann und Günther Focht - gerne angenommen wurde.

Erwin empfing uns an der Pforte und sorgte dafür, daß wir durch Angabe unserer Personalien Einlaß bekamen. Zunächst wurden wir bei einem Rundgang durch das Gebäude über die einzelnen Bereiche aufgeklärt. Hausherr ist Eurocontrol und somit für die gesamte technische Einrichtung verantwortlich. Betrieben wird die Kontrollzentrale jedoch durch die Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter der Bundesanstalt für Flugsicherung und durch Soldaten der Bundeswehr. Das Herz des Gebäudes bildet der Kontrollraum mit über 1.000 m² Grundfläche. Um diesen Kontrollraum sind Büroräume in 2 Etagen angeordnet. Unter dem Kontrollraum ist die gesamte Technik untergebracht. Der Kontrollraum ist unterteilt in 6 Kontrollsektoren, einen Wachleiter-, einen Sonder- und einen Erprobungssektor sowie eine zentrale Flugdatenbearbeitungsgruppe. 24 Kontrollstreifendruckere stehen bereit, um alle 10 Sekunden je einen der für die Luftlagedarstellung notwendigen Streifen auszudrucken, 13 Tastatur/Darstellungsgeräte mit 13 dazugehörigen Schnelldruckern übernehmen die Korrespondenz mit den Computern und bei Rechnerausfall kann man auf sieben Fernschreiber zurückgreifen. Kabelfernsehen mit 6 Aufnahmekameras

und 50 Mehrkanalempfängern, eine eigene Telefonvermittlung und direkt zu den wichtigsten Partnern geschalteten Telefonleitungen, 25 UHF und 13 VHF Sender/Empfänger in 3 abgesetzten Sendestellen, 35 Arbeitsplätze mit synthetischen Luftlagedarstellungsschirmen mit den dazugehörigen Kontrollstreifen- und Telefon-Arbeitsplätzen vervollständigen die Einrichtung.

Interessant war für uns zu erfahren, wie das Radarbild auf dem Schirm entsteht. Über der gesamten Bundesrepublik sind Radarbodenstationen verteilt, die einen bestimmten Sektor des Luftraumes überwachen und das gewonnene Bild zur Kontrollzentrale Karlsruhe melden. Dort werden die Bilder gesammelt und wie bei einem Mosaikbalken zusammengesetzt und über den Bildschirm als Ganzes wiedergegeben. Der Radarlotse kann jetzt auf dem Bildschirm sämtliche Flugbewegungen innerhalb des Luftraumes über der Bundesrepublik und der angrenzenden Gebiete in allen Höhen, im oberen kontrollierten Luftraum, im unteren kontrollierten Luftraum sehen, ja es sind sogar Flugbewegungen im unkontrollierten Luftraum zu erkennen, soweit diese von einer Radarstation zufällig empfangen werden können. Da jedoch die Kontrollzentrale in Karlsruhe ausschließlich nur für die Überwachung des oberen süddeutschen Luftraumes ab FL 245 zuständig ist, sind diese sich in diesem Luftraum bewegendes Flugobjekte besonders gekennzeichnet. Rufzeichen und angezeigte Flughöhe der bekannten sowie Sekundär-Radar-Kodierung und Flughöhe der unbekannten Luftfahrzeuge stellt das System in mit dem Ziel mitlaufenden Etiketten dar. Vom System erfaßte und unbekannte Flugziele wer-

den in unterschiedlicher Helligkeit gezeichnet, Flugzeuge mit Sendeausfall oder in Notlage durch Blinken auf dem Schirm kenntlich gemacht. Auf dem Bildschirm unerwünschte Höhenbänder kann der Lotse ausblenden. Beeindruckend war auch, als wir selbst vor dem Schirm saßen, daß man auf dem Bildschirm von dem gesamten Luftraum mittels eines Kugelknopfes einen ganz bestimmten Ausschnitt herausvergrößern konnte, um z. B. nur den Luftraum über Rhein-Main zu sehen. Der Lotse hat dadurch die Möglichkeit, in einem Ballungsgebiet die Luftfahrzeuge genauer zu identifizieren. So werden täglich durchschnittl. 700 Flüge überwacht, an Spitzentagen sogar bis zu 1.000 Flügen, davon sind etwa bis zu 20 % militärische Flüge.

Für die Flugplandaten-, Kontrollstreifen- und Radardatenbearbeitung, ihre Übertragung und Darstellung, stehen 3 IBM-Hauptrechner 370/158, 4 Telefunken-Peripherie-Rechner TR 86 sowie 2 MP 720 "Hardware Pilot Processors" zur Verfügung.

Eine unterbrechungsfreie Stromversorgung mit 25 Minuten Batterie-Kapazität und 3 Diesel-Generatoren garantieren den Betrieb auch bei Netzausfall, alle Telefon- und Funkgespräche sowie alle Computer-Ein- und Ausgaben werden zur Dokumentation aufgezeichnet.

Der Gedanke einer europäischen Flugsicherungsorganisation wurde bereits 1960 in einem Abkommen mit den Staaten Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Niederlande und Luxemburg festgehalten. Der Zentralsitz einer Eurocontrol sollte Maastricht sein.

Das Betriebskonzept sah vor, Eurocontrol die Kontrolle des zivilen und militärischen Luftverkehrs mit Ausnahme von Luftverteidigungsflügen zu übertragen. Zusätzlich zu Maastricht sollte für die Kontrolle des süddeutschen oberen Luftraumes ab FL 245 ein Kontrollzentrum in Karlsruhe eingerichtet werden. Die bisherige Dienststelle Rhein-Control mit Sitz in Frankfurt, die die Überwachung des oberen Luftraumes in Süddeutschland bisher wahrgenommen hatte, sollte dadurch aufgelöst werden. Ab Frühjahr 1976 sollte also der gesamte Luftverkehr ab FL 245 des westeuropäischen Luftraumes von Maastricht und Karlsruhe aus durch Eurocontrol überwacht und geleitet werden. Doch liegen zwischenzeitlich Beschlüsse vor, daß die Zentrale in Karlsruhe in nationaler Regie betrieben werden soll und Eurocontrol lediglich Hausherr bleibt. Das bedeutet, daß die Einrichtungen des Gebäudes von Eurocontrol mit ca. 150 Bediensteten unterhalten werden und der Betriebsdienst von ca. 200 Fluglotsen und Flugdatenbearbeitern der BFS und von ca. 100 Soldaten der Bundeswehr durchgeführt wird. Durch diese Konstellation hat man die Flugsicherung wieder in nationale Grenzen zurückgewiesen.

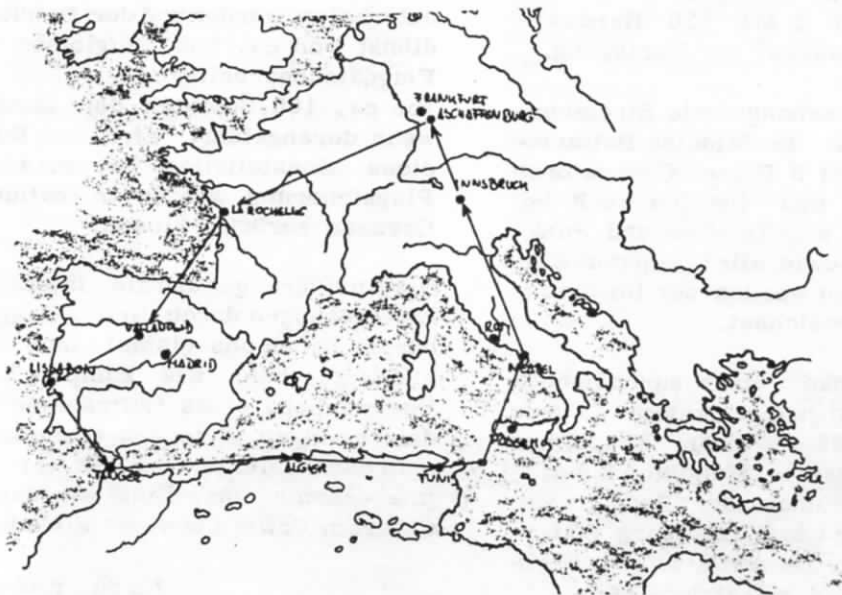
Die Ausführungen und die intensiven Erläuterungen durch Erwin Guggenberger haben uns einmal einen Einblick gegeben, wie komplex die Überwachung eines Luftraumes bei dem heutigen Flugverkehrsaufkommen durchgeführt wird. Es war ein interessanter Besuch und wir danken unserem Erwin für diese Einladung.

Jürgen Kußmaul

MITTELMEERFLUG 1978

Der FSC Aschaffenburg veranstaltet 1978 in der Zeit vom 20. Mai bis 4. Juni einen Langstreckenflug rund ums westliche Mittelmeer. Vorgesehen ist die Strecke

1. Tag	Groß-Ostheim	-	La Rochelle	(Frankreich)	800 km
3. Tag	La Rochelle	-	Valladolid	(Spanien)	600 km
5. Tag	Valladolid	-	Lissabon	(Portugal)	500 km
7. Tag	Lissabon	-	Tanger	(Marokko)	500 km
9. Tag	Tanger	-	Algier	(Algerien)	850 km
11. Tag	Algier	-	Tunis	(Tunesien)	650 km
13. Tag	Tunis	-	Neapel	(Italien)	1.000 km
15. Tag	Neapel	-	Innsbruck	(Österreich)	750 km
16. Tag	Innsbruck	-	Groß-Ostheim	(Deutschland)	400 km
insgesamt					6.050 km



Organisiert und vorbereitet wird dieser Langstreckenflug von unseren beiden Mitgliedern Horst Möller u. Gerhard Justin. Interessenten melden sich bitte bis zum 31. Januar 1978 schriftlich unter Zahlung von DM 300,-- an.

Diese Maßnahme ist notwendig, um die Vorbereitungen anlaufen zu lassen und um nur echte Interessenten zu gewinnen.



Belauschtes im Äther

(Der Lauscher steht an der holding position, auf Startfreigabe wartend, alle 2-3 Minuten starten oder landen 2 Mirage im Verband. Auf der gerasteten Frequenz wird ein Funkruf empfangen):

"Straßburg Tauä, ssiss is delta-echocharliedeltasulu ouwä" (breiter hessischer Dialekt)

Der Lauscher denkt:
Die Stimme kommt mir bekannt vor, jetzt wird's spannend!

Straßburg Tower antwortet: "D - DZ go ahead"

DZ: "I am circlin in the south-east and I will landing on your place"

Straßburg Tower: "DZ - report E 1"

DZ: "I can not understand you - I am circling in the south-east"

Straßburg Tower: "Have you field in sight"

DZ: "Negativ, I am circling in the south-east"

Straßburg Tower: "Where is your present position, report E 1"

DZ: "I can not understand you, say again"

Straßburg Tower: "DZ, your present position"

DZ: "I don't know, I am circling in the south-east"

(Mittlerweile konnte keine landende Mirage oder sonstige Landungen beobachtet werden, Funkverkehr bestand nur noch mit DZ)

Straßburg Tower (in deutsch): "DZ, schreien Sie doch nicht so in das Mikrophon, wir verstehen ja kein Wort - haben Sie den Tower in Sicht?"

DZ: "I can not understand you"

Straßburg Tower: "DZ - Sie sollen nicht so schreien. Haben Sie den Tower in Sicht?"

DZ: "I have den Tower not in Sicht"

Straßburg Tower: "DZ - fliegen Sie 270 Grad und melden Sie, wenn Sie den Tower sehen"

DZ: "I will circling in the south-east"

Straßburg Tower: "DZ - Sie sollen 270 Grad fliegen"

DZ: "Now heading 270 Grad and I am circling"

Straßburg Tower: "Fliegen Sie den Tower an"

(Oh weh, das kann gefährlich werden)

DZ: "I will do so"

Straßburg Tower: "DZ - melden Sie, wenn Sie uns sehen"

DZ: "Now I am left from the runway"

Straßburg Tower: "DZ - gehen Sie in den Gegenanflug"

DZ: "I am on final and now I will landing"

Straßburg Tower: "DZ"

Straßburg Tower: "D-LO you are cleared for take-off"

(Großes Aufatmen)

Euer

Club-Bebbi!

Ein Reiseflug - wie man ihn nicht machen sollte

Erlebnis einer Außenlandung.

An einem Samstag im Winter, es war der 24.1.1976, wurde ich gebeten, nach Dachau zu Scheibe zu fliegen, um einen Motorsegler, Typ Falke, abzuholen. Als Abflugzeit wurde 1100 GMT in EDRC vereinbart. Das Wetter war "durchwachsen", kalt, vereinzelte Schneeschauer, 4-6 - Achtel Bewölkung, drehender - Wind bis 5 kt. Ein Flug würde möglich sein, die Wolken waren umfliegbar. Auch die Wetterberatungen Frankfurt und München meldeten durchwachsenes Wetter und bei entsprechender Erfahrung einen Überlandflug nach Dachau für durchführbar.

Um 1100 GMT trafen wir 4 Piloten (2 PPL + 1 Motorsegler + 1 Segelflieger) bei unserer Do 27 ein. Kurze Absprache, kurze Flugvorbereitung, Vollerfüllung, Außencheck, Innencheck - alles o.k. - Start um 1144 GMT. Das Wetter machte keine allzu großen Probleme. Wir konnten unsere Reiseflughöhe zwischen - 1000 + 2000 ft GND halten und direkt auf Kurs bleiben. Um 1306 GMT Landung in Dachau. Die Übernahme des Falken ging relativ schnell. Wir wollten keine Zeit verlieren, denn das Wetter konnte sich rasch verschlechtern und um 1556 GMT war SS und außerdem mußten am Abend noch zwei Einladungen angenommen werden.

Um 1343 GMT konnte der Falke mit den beiden Piloten (1 PPL + 1 Motorsegler) starten. Unsere Do startete 1 Minute später um 1344 GMT. 5 Minuten nach dem Start stand auf Kurs ein großer Schneeschauer. - Sollten wir ihn umfliegen? Wir wußten nicht wie es danach aussieht

und entschlossen uns, diesen Schauer im direkten Steigflug zu überfliegen. in FL 100 waren wir frei, der Schauer unter uns. Jetzt hatten wir 30 km Flugsicht und keine Wolke mehr auf Kurs. Wir konnten allmählich wieder diese Höhe verlassen und begannen langsam zu sinken. Bisher waren wir auf dem linken Tank geflogen. - Jetzt, 20 Minuten nach dem Start in Dachau, war es an der Zeit, auf den rechten Tank zu schalten. Plötzlich, 1 Minute nach dem Umschalten, eine Motorstörung von 2-3 Sekunden. Was war das? Nach 10-15 Sekunden erneute Störung. Der Motor lief unrund. Der Drehzahlmesser sprang und spielte verrückt. Vergaservereisung? Kurzer Check- Vergaservorwärmung ein, Zusatzpumpe ein, Drehzahl groß, Gemischregelung reich. Keine Besserung! Der Gedanke einer Notlandung kam auf. Die Störungen wurden immer häufiger und länger. Zum Glück konn-



ten wir rechts vom Kurs den Natoflugplatz Neuburg/Donau - ausmachen. Unsere Flughöhe betrug jetzt noch 6000 ft GND. Entfernung zum Flugplatz Neuburg ca 15 km. Das würde im Notfall reichen. Alle Versuche die Störung zu beheben, blieben erfolglos - also Vorbereitung zur Notlandung in Neuburg. Wir verloren ständig Höhe. Die Störungen waren jetzt länger als der Motorlauf. In ca 1000 ft GND war der Motor fast zum Stillstand gekommen. Unsere Nerven blieben ruhig. Wir konzentrierten uns auf einen exakten Anflug und flogen in den linken Queranflug ein, dabei wurde die Platzrunde zuverlässig beobachtet. Es war alles frei, kein Flugbetrieb, also Eindrehen in kurzen Endanflug mit Flughöhe ca 600 ft GND. Das Vorfeld lag mit seiner umfangreichen Befeuerung vor uns und etwa 200 m vor der Landebahn stand ein Stacheldrahtzaun ca 3 m hoch. Der Wind stand auf der Schnauze. Schlagartig erkannten wir, daß die Bahn im Gleitflug nicht mehr erreicht werden konnte. Jetzt, 100 m vor dem Stacheldraht, half nur noch eins - Rechtskurve, das Gelände war eben, Klappen voll raus, achten auf Seitenwind und Aushungern. Vor uns ein gepflügter Acker - Knüppel ziehen, ein - Bersten geht durch die Maschine - der Boden war unter uns, wir saßen. Es war eine einwandfreie Dreipunktlandung.

Wir schauten uns an, stiegen aus unserer D0 und stellten fest, daß wir in einem von Schnee und Regen aufgeweichten Feld gelandet waren. Beide - Hauptfahrwerke waren 5 m nach der Bodenberührung abgebrochen und 30 cm tief eingesunken. Nach 17 m kamen wir zum Stillstand. Bei einem festeren Boden wäre diese Landung ohne Schaden geglückt. Unser Reiseflug war damit beendet. Die abendlichen Einladungen mußten ins Wasser fallen.

Die Wache des NATO-Flugplatzes wurde sofort von der Außenlandung unterrichtet und über die öffentliche Telefonzelle am Eingang des Flugplatzes wurden Polizei und Luftamt verständigt. Kurze Zeit später erfolgte ein Angebot auf Hilfeleistung durch die Bundeswehr. Die Annahme dieses Angebotes war ein großer Fehler und hat nach Monaten noch Kosten und Ärger verursacht. Am gleichen Tag erfolgte die Unfalluntersuchung durch einen Sachver-

ständigen des LBA. drei Tage später erfolgte mit BW eine nochmalige Untersuchung durch das LBA, wobei das Flugzeug zusätzlich beschädigt wurde - und der noch vorhandene Sprit ohne mein Wissen mit ca 140 l in ein BW Tankfahrzeug abgepumpt wurde. Um weitere Kosten für die Spritvernichtung zu ersparen mußte der Sprit 11 Monate danach abgeholt werden. Was war die Ursache für diese Außenlandung?

1. Der in EDRC ausgeführte Check wurde routinemäßig, wie schon vielfach vorher, durchgeführt. Es wurde nicht beachtet, daß das Flugzeug einige Monate im Freien stand



Autohaus Mohr

OPEL-DIENST

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

6111 KLEIN-UMSTADT
Kleestädter Straße 5 - Telefon (060 78) 33 36

und daß durch einen undichten Tankverschluß Wasser in den Tank geriet, welches bei der einfachen Prüfung durch Betätigen des Strainers nicht restlos abgelassen war. Eine chemische Prüfung des Treibstoffes hätte dies verhindert. Weiter hätte bereits am Boden beim Motorcheck einige Minuten auf Tankschaltung "links" und - "rechts" die Treibstoffzufuhr überprüft werden müssen. Durch den Flug in FL 100 und bei einer Außentemperatur von ca - 15 grd c erfolgte Frieren des Wassers in der Benzinzufuhr des rechten Tankes.

2. Beim Anflug auf den Flugplatz Neuburg wurde auch in dieser Ausnahmesituation - streng darauf geachtet, daß ein exaktes Einordnen in die Platzrunde erfolgte, jedoch - ohne Kenntnis von Windrichtung und Stärke. Richtig wäre gewesen, den Platz in der Mitte anzufliegen und durch Beobachten des Windsackes die letzte Entscheidung für die Landekurve in den letzten Sekunden zu treffen. Bei der Größe dieses Platzes wäre dann noch eine einwandfreie Landung mit stehender Latte möglich gewesen.

Bei der Bergung der Maschine wäre vieles einfacher gewesen, wenn ich die Maschine am Landeort belassen hätte und dort abgebaut hätte. Ich hätte mir etliche Paßkontrollen, Formalitäten und Kosten erspart.

Abschließend wäre zu sagen, daß der gemeinsame Flug unter Zeitdruck erfolgte, da wir am Abend wieder zu Hause sein wollten. Das Ergebnis war ein abgebrochenes Fahrwerk an der Do, eine unfreiwillige Übernachtung in Neuburg (der geplante Abend fiel ins Wasser) und viele Kosten. Der Motorsegler ist 30 Minuten nach dem Start wegen des schlechten Wetters wieder in Dachau gelandet und verblieb dort weitere 14 Tage. Erreicht wurde nichts !

Rudi Schäfer

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,
Kurstineal 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 0671/676037

Der Mann - ein Flieger!

In jedem Mann steckt ein Abenteuerer mit dem Drang zum Fliegen, deswegen ist jeder Mann so etwas wie ein Pilot für spezielle Höhenflüge.

Übungs- und Testflüge werden meist zwischen dem 15. und 20. Lebensjahr und ohne Flugschein ausgeführt.

Zwischen 20 und 30 ist man zu jeder Tag- und Nachtzeit startbereit. Es wird viel blind geflogen. Verlockende Ziele werden vorwiegend im Sturzflug angesteuert, was gelegentlich zu Bruchlandungen führt. Bremsfallschirme wären angebracht.

Zwischen 30 und 40 beherrscht man die Perfektion der weichen Landung. Man spezialisiert sich auf ein paar Routen, die man sozusagen im Schlaf findet. Es wird vorwiegend NON-STOP geflogen.

Zwischen 40 und 50 haben sich die meisten auf einer Route eingeflogen. Gelegentliche Zwischenlandungen oder Kursabweichungen sind nicht ausgeschlossen.

Zwischen 50 und 60 kommt zu den bisher gesammelten Erfahrungen neuer Taten-drang. Weit entfernte Ziele werden plötzlich aus schwindelnder Höhe angeflogen. Turbulenzen in diesen Bereichen können dabei die besten Piloten ins Trudeln bringen.

Zwischen 60 und 70 werden die Anstrengungen reduziert. Je nach Wetterlage wird lediglich der Linienverkehr für kurze Strecken aufrechterhalten.

Von 70 bis 100 wird kaum noch gestartet, weil für die meisten Pisten aus Sicherheitsgründen keine Landeerlaubnis mehr gegeben wird. Trotzdem sind an sonnigen Tagen noch sehr schöne Rundflüge über eigenem Territorium möglich.



Höfling
Baumarkt GmbH



Ihr
Partner
beim
Bauen

64 51 Zellhausen Jahnstr. 3
☎ 061 82/31 68

Flieger - gut zu Fuß!

Ich habe einen Vorschlag:
Ausgerüstet mit einer fuffzigtausender Karte, einer Uhr und ein Paar Kenntnissen über den Zusammenhang zwischen Uhrzeit und Sonnenstand, sollten wir unseren fliegerischen Nachwuchs für ein paar Tage auf die Wanderschaft schicken. Mit Zielauftrag, notabene. Danach können die Jungens frenzen, wie der Teufel. Wetten?

Ich sag's gleich:

Fehler tun hier weh. Wer statt des siebten Feldweges links den achten erwischt, weil er den dritten übersehen hat, der schlurft bebelasten Fußes möglicherweise drei Kilometer zuviel und dann noch im Kreis. Und er wird den letzten Samstag verfluchen, als er sich nach dem Baden pingelig die Hornhaut von den Fersen geschnippelt hat. Die wäre nämlich fast so gut gewesen, wie eine Fußfrisch-Einlage oder dicke Sohlen.

Um was geht's hier?

Natürlich um eine Wanderung. Mein Ziel war unser neuer Platz Großostheim. Man muß dazu allerdings wissen, daß ich als gelernter Aschaffenburg-er seit einigen Jahren in Stuttgart wohne, und hier sollte denn auch die Wanderung beginnen. Aber ich sag's gleich: Fliegen ist wesentlich einfacher als ein solcher Gepäckmarsch. Denn hier kriegt man die Blasen an den Füßen und nicht an den Händen, wie früher, als wir auf unserem geliebten Ziegenbock Papa Echo den Knüppel in der Schulung so krampfhaft in den Pfoten hielten, bis die Hände schwellig und der Knüppel verrostet war.



Die Ehe ist der teuerste Weg, mit einer Frau umsonst zu schlafen.

Luftlinie sollte es sein. Wenigstens annähernd. Aber dann wurde es doch ein Umweg über's Taubertal; denn da ist die Gegend schöner. Und der Weg weiter. Zweihundertzwanzig Kilometer wurden es schließlich, für eine Rocket oder Arrow eine Sache von 'ner Stunde. Beneidenswert, diese Flieger.

Oder nicht? Laßt mich einen Augenblick romantisch werden. Wir starten, und dann schwelgen wir - wenn das Wetter danach ist - in herrlichen Überblicken über Wälder, Berge, Seen, Städte und Dörfer. Wir schweben dahin. Die blaudunstige Hügelkette am Horizont scheint kaum näher zu kommen. Da glitzert ein Fluß in der Abendsonne. Der Schatten unserer Maschine gleitet über reife Kornfelder, wir fühlen uns frei und schwerelos - lest Antoine de Saint-Exupery, dann wißt ihr, was ich meine.

Die Realität sieht heute allerdings ziemlich anders aus. Wer, wie ich, fast ein reiner Streckenflieger ist, weiß, daß in unserem Luftraum ein ganzer Haufen Romantik flöten geht. Wir haben alle Hände und Mikrofone voll zu tun, um unbeschadet über die Runden zu kommen. Zu philosophischen Betrachtungen bleibt keine Zeit. Also beschloß ich, die Natur aus der Fußgängerperspektive zu genießen, der kleinen Welt nachzuspüren, die wir als Flieger nicht mehr sehen.

Seitdem kann ich manche aus unserer Zunft nicht mehr leiden. Das sind jene doppelbedüsten Supereimer, die angeblich immer nur in den vorgezeichneten Tiefflugstrecken die Botanik bejaulen. Ich habe die ICAO-Karte mit den topographischen 1:50.000 verglichen und könnte einen Bottlang füllen mit Geographie, in der die Kerosinheuler eigentlich nicht mal als Phantom vorkommen dürften. Aber sie waren verdammt real und meine schönen Naturbetrachtungen fanden streckenweise in geduckter Haltung und mit zugehaltenen Ohren oder gar nicht statt.

Trotz dieser Störung: Leute, es war schön! Wenn auch das Wasser in meinen Fußblasen schwappte, der Hintern wundgescheuert war und der Rücken rotgerieben vom 15 Kilo schweren Rucksack - egal, die Mühe hat sich gelohnt.

Das übelste Stück meiner einsamen Wanderung allerdings war auch das letzte. Abends zuvor hatte ich in Klingenberg bei Max Koch - viele werden ihn vom Motorfluglehrgang noch kennen - gewaltig einen zur Brust genommen, und, verdammt, Klingenger Roter ist eben kein harmloses Bier! Und dann kam das Lange Handtuch. Genaugenommen der parallel dazu verlaufende Feldweg. Was heißt hier Feldweg: Asphaltiert ist er. Ein Verbrechen an uns armen Wanderrern! Emdlos lang, 35° in der Sonne, das Hirn mit ein paar Promillen gefüllt, die Füße bald rotglühend. Kein Schatten! Und dann komme ich entnervt am Flugplatz an....

Und hier?

Na, Mann, war das eine niederschmetternde Erfahrung. Erstmal hat's keiner geglaubt, daß ich zu Fuß in 10 Tagen und überhaupt von Stuttgart kam. Dann

tippte sich die Mehrzahl der Anwesenden an die Stirn (klar, Schürmann spinnt immer, das kennen wir ja!) und 'n Bier hat mir keiner gebracht! Ich mußte es mir humpelnd bei Else in der Wirtschaft noch selber holen. Das war 'n Ding! Da schlurft und keucht man 220 Kilometer durch die Fauna und Flora und kriegt zum Schluß noch gesagt: Naja, da ist wohl nix mit Anerkennung; denn was ist das schon, 22 Kilometer pro Tag! Leute, ein Vorschlag: Lauft unter den gleichen Bedingungen nur mal bis Klingenberg. Und wenn ihr ankommt, sitze ich da und grinse.

Ach, richtig, da ist noch die Frage, warum ich mir ausgerechnet den Flugplatz als Ziel gewählt habe. Ganz einfach: Wer schon so viele Jahre in diesem duften Club war und nun fern in Stuttgart wohnt, der geht sogar zu Fuß nach Großostheim, um mal wieder ein paar Stunden hier zu verbringen.

Motiv genug?

Alfred Schürman

fahrschule r. hanf

man braucht ihn, den führerschein.

oder wollen sie mit der straßenbahn
zu unserem flugplatz fahren ?

unsere ausbildung: praxisnah und
prüfungsgerecht,
nach neuesten,
pädagogischen
erkenntnissen.
(stufenausbildung)

unsere schulfahrzeuge: bmw, opel, honda

auf wunsch werden sie auch abgeholt,
aber nicht vom nordpol.



875 aschaffenburg

duccastraße 14

telefon 0 60 21 / 1 33 16

filialen:

8751 stockstadt

friedrich ebert straße 2b

8752 waldaschaff

fuggerstraße 1



Dalli, dalli!

Der durch Funk und Fernsehen bekannte Quizmaster Hans Rosenthal verweilte am 8.10.1977 geschäftlich in der Aschaffener City-Galerie. Für die An- und Abreise benutzte er dazu den Großostheimer Flugplatz, um weitere 2 Termine in Karlsruhe und Paderborn an einem Tage wahrnehmen zu können. Da kann man nur sagen: Dalli, dalli!

Hans Rosenthal wünscht dem FSC Aschaffenburg und seinem Flugplatz Großostheim alles Gute und Hals- und Beinbruch.

Charlie Maletschek
ist Vater geworden!
Wir gratulieren
seiner Frau und ihm.

Wir gratulieren

zum PPL den Kameraden
Mahr, Jost Mickel, Jürgen
Basler und Norbert Heim

Der Nikolaus war da!

Am Samstag, den 3. Dez. 1977 überraschte uns im Clubheim der Nikolaus. Mit einem 6-spännigen von Schäferhunden gezogenen Wagen kam er mit seinem Knecht Rupprecht - alias Fred Roos - um uns die Leffitten zu lesen. Doch unser Nikolaus war des Lobes mit unserem Club so voll, daß er mit wenigen, aber umso einprägsameren Worten die von den einzelnen Kameraden mitgebrachten Päckchen verteilen konnte. Unsere Kantinenwirtin Else sorgte zusammen mit Lothar für einen vorweihnachtlichen Abend. Knecht Rupprecht konnte sich mit den Worten "Macht weiter so" zufrieden verabschieden. Wir danken dem Schäferhundeverein Großostheim für das Gelingen des Abends.

Umrechnung TACAN-DME, nicht VOR

Mc	-0	-1	-2	-3	-4	-5	-6	-7	-8	-9
108	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
109	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
110	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46
111	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
112	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
113	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76
114	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
115	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
116	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106
117	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116
118	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126

Kurz notiert:

In eigener Sache

Die "RuC" hat die Spalte "Club Bebbi" geschaffen, die vorgesehen ist für kritische Glossen oder Kommentare. Es ist nicht beabsichtigt, daß die Autoren dieser Spalte mit dem Namen signieren. Daß nun der "Club Bebbi" sowohl im Text als auch durch die Montage der "Bebbi"-Schablone falsch verstanden wurde, bedauert die Redaktion der "RuC" außerordentlich. Das Gesicht in der Nr. 4 sollte keineswegs als Spitze gegen den Geschäftsführer unseres Vereins verstanden werden, sondern als Glosse gegen den Mitflieger und das protestierhebende Vereinsmitglied. Über die Mißdeutung unseres Artikels waren wir enttäuscht; die Beifallsstürme im Club für den Peter haben uns riesig gefreut. Muß man eigentlich immer erst jemanden verunglimpfen, um die wahre Meinung des Vereins über die Aktiven des Vereins zu erfahren?

Redaktion "RuC"

Die Winterpause naht

Wie zu erfahren war, hat der aktive Teil des Clubs einen neuen Sport entwickelt, der für das Erreichen des Ziels mit Gelagen an Sekt belohnt wird: Das Marathonlaufen von 08 zu 26 und zurück. Von den 10 Testläufern aller Altersklassen haben immerhin 8 das Ziel erreicht (nachts um 23.30 Uhr). Zur Nachahmung empfohlen, denn geringeres Fluggewicht mindert den Spritverbrauch.

Oktoberfest 1977

Am Samstag, dem 29. Oktober 77 wurde das diesjährige Oktoberfest des FSCA in unserem neuen Clubheim gefeiert. Die durch Mundpropaganda bekanntgemachte Fete war aufgrund der von unserem ständigen Oktoberfestwirt G. Justin organisierten Musik, Bier und Riesenhax'n wieder ein voller Erfolg. Die bei diesem Fest engagierte 2-Mann-Kapelle aus Großostheim war von uns und wir von ihnen so begeistert, daß sie an Fasching wieder für uns spielen wollen. Na, denn auf!

Herausgeber:
FSC Aschaffenburg e.V.

Redaktion:
Gerhard Justin
W.-Leuschnerstr. 23
6113 Babenhausen
Tel.: 06073/2287 (priv.)
06181/363326 (Büro)

Heinz Dressler
Jürgen Kußmaul
Achim Tritschler (Druck)

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 abzdrukken und zurückzusenden.

HERRENWITZE

Der Mann von Frau Klingelbein ist gestorben. Am Mittwoch. Am Samstag soll er beerdigt werden, doch Frau Klingelbein besteht darauf, daß dies erst am nächsten Montag geschieht.

„Aber gnädige Frau“, sagt der Herr vom Beerdigungsinstitut, „warum denn erst am Montag?“

„Ja, wissen Sie“, sagt Frau Klingelbein, „mein Mann war nämlich leidenschaftlicher Fußballer. Und da will ich ihn wenigstens mal einen Sonntag zu Hause haben!“



Zwei junge Ärzte, die sich schon als Medizinstudenten nicht leiden konnten, treffen sich auf einer Abendgesellschaft. Darauf der eine zum anderen: „Ist es wahr, daß ein Patient, den du an Krebs behandelt hast, an einer Darminfektion gestorben ist?“

Darauf der andere: „Ach das ist ja alles Unsinn. Wenn ich jemand an Krebs behandle, dann stirbt er auch an Krebs.“



„Zu Weihnachten wünsche ich mir ein richtiges Gewehr“, sagte der siebenjährige Sohn zu seinem Vater.

„Ich hör wohl nicht recht!“ ruft dieser entsetzt, „das kommt gar nicht in Frage.“

„Ich wünsch mir aber eins“, mault der Sohn, „eins mit dem ich richtig schießen kann.“

„Jetzt hörst du aber auf damit, ich will kein Wort mehr davon hören!“ schreit der Vater wütend. „Habe ich hier zu sagen oder du?“

„Natürlich du, Vater, aber wenn ich ein richtiges Gewehr hätte...“



Wie vermehren sich Nonnen und Mönche? Durch Zell-Teilung.



Ein englischer Geschäftsmann, der in Hongkong zu tun hatte, will wieder nach Hause fliegen. Aber auf dem Flugplatz gibt es Schwierigkeiten – es fehlt irgend ein Stempel. Er will wieder zurück in die Stadt, als ihn unterwegs ein kleiner Junge anspricht: „Schmutzige Bilder gefällig, Sir.“

„Nein.“

„Kleines chinesisches Mädchen gefällig, Sir.“

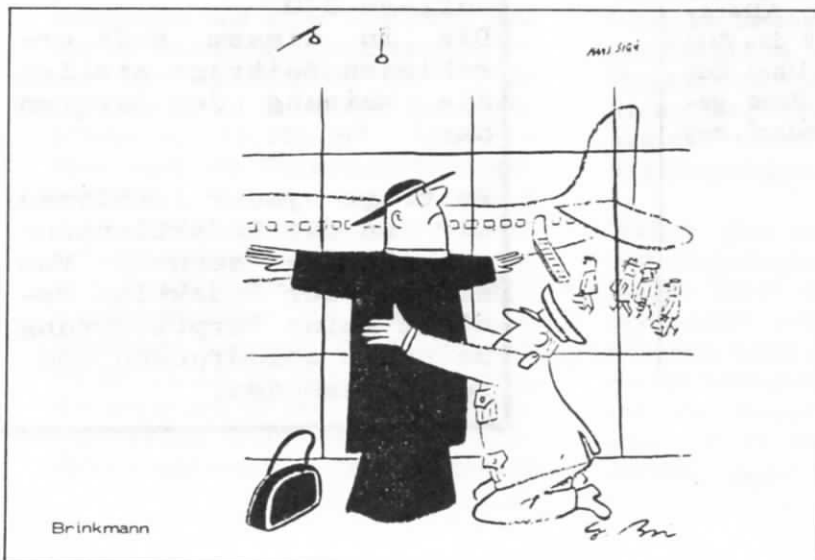
„Nein.“

„Vielleicht kleiner chinesischer Junge gefällig, Sir.“

Jetzt wird der Fremde ärgerlich:

„Zum Teufel, nein. Das einzige, was ich will, ist der britische Konsul.“

Da schüttelt der Kleine sorgenvoll den Kopf. „Britischer Konsul sehr schwierig, Sir. Vielleicht mexikanischer?“





Inge und Manfred
wurden verlobt!

Am Sonntag, den 11.12.77 konnten wir außer einer Stimmenthaltung (Inge) und einer Gegenstimme (Manfred) fast einstimmig dem jungen Paar zu seinem Glück verhelfen. Die Braut bewährte sich bestens als Gastgeberin und dankte mit einem Sektgelage.

Tritschler FREIZEIT-MARKT MACHT FROHZEIT AUS FREIZEIT

Aschaffenburg Flieger bei den Schützen in Niedernberg
Am Mittwoch, den 7.12.1977 waren unsere Kameraden zu Gast bei einem Preisschießen beim Niedernberger Schützenverein. Wir konnten drei Mannschaften stellen und schlossen mit einem bescheidenem Ergebnis ab. Unser bester Schütze war Adam Mohr.

Erich - Träger der Tapferkeitsmedaille
Mit der von Otto gestifteten Medaille werden Kameradinnen und Kameraden ausgezeichnet, die einen besonders intensiven Flirt mit Dritten unter Aufsicht des Partners durchführen. Erich hat sich diesen Verdienst am Nikolausabend erworben.

Segelflug

Gleiter mit Klappe

Der neuartige Kunststoff-Segler „SB 11“ wartet in Braunschweig auf seinen Jungfernflug / Von Kurt Trettnner

Zwei Segelflugzeuge in einem — das ist die von der Akademischen Fliegergruppe Braunschweig entwickelte „SB 11“. Das erste Segelflugzeug der Welt, das ganz aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (Kürzel: KFK) gebaut wurde. Anfang nächsten Jahres soll der Supersegler zu seinem Jungfernflug starten.

Wie jedes andere Flugzeug ist auch ein Segelflugzeug zwangsläufig ein Kompromiß. Eigentlich brauchen die antriebslosen Gleiter zwei verschiedene Tragflügel, um einerseits optimal im thermischen Aufwind langsam kreisen und dabei gut steigen, andererseits aber so schnell wie möglich zum nächsten „Bart“ fliegen zu können („Bart“ nennen die Segelflieger Aufwindgebiete). Auch bei militärischen Hochleistungs-Düsenflugzeugen haben die Aerodynamiker Probleme mit den Tragflächen, nur daß hier die sogenannte variable Tragflügelgeometrie (kurz: VG) beim Langsamflug kürzere Start- und Landestrecken ermöglichen soll. Ein Beispiel dafür ist das künftige Paradox der Luftwaffe, der Schwenkflügelbomber „Tornado“.

Schon lange liebäugeln auch die Segelflieger mit veränderlichen Tragflächen für Hochleistungssegelflugzeuge. Die VG-Mechanik soll möglichst unkompliziert sein, wenig wiegen, nicht viel Raum einnehmen und vor allem wenig kosten — ein Spektrum kaum erfüllbarer Wünsche.

Das schreckte die Akaflieger, wie sich die Braunschweiger nennen, jedoch nicht. Sie entwickelten ein ausfahrbares Klappensystem (einen sogenannten „Fowlerflügel mit Wölbungsclappe“), das die Flügelfläche um etwa ein Viertel vergrößert und dadurch bei Bedarf den Auftrieb erhöht. Anders als die Landeklappen von Verkehrsflugzeugen erhöht das neue Klappensystem freilich nicht den Luftwiderstand, da sich zwischen Tragfläche und Klappensystem kein Spalt mehr öffnet.

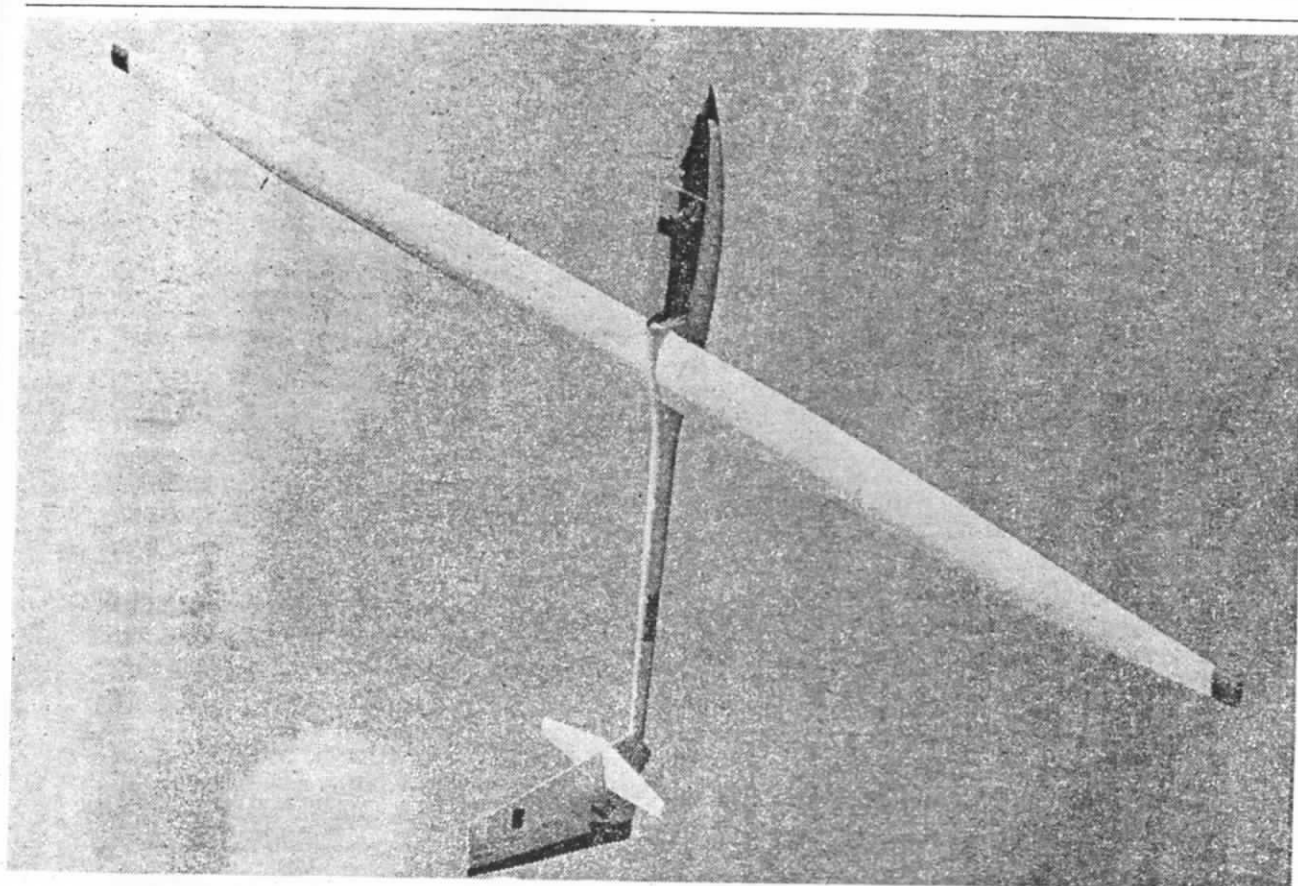
Segelflieger in Großbritannien schlugen sich bereits mit ähnlichen Problemen herum. Die britische „AN 66“, mit einer passenden Klappenmechanik entwickelt, hatte aber Schwierigkeiten, so daß Experten empfahlen, das Konzept nicht weiterzuentwickeln.

Die Braunschweiger suchten nach einer eigenen Lösung, die sie jetzt gefunden zu haben glauben. Ein Tragflügel ist kein starres Gebilde. Er „arbeitet“ in der Luft. Diese Verwindungsbewegungen machen es praktisch unmöglich, einen spaltlosen Fowlerflügel zügig ein- und auszufahren. Professor Fred Thomas von der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt in Braunschweig, der Betreuer des „SB-11“-Projekts, weiß warum: Die Klappen klemmen an allen Ecken und Enden. Thomas kennt keinen Piloten, der — ohne helfende Hydraulik — nur mit manueller Kraft die Reibung überwinden könnte. Wie stark sich die Flügel beim Flug bewegen können, erfahren die Braunschweiger an ihrem letzten Modell „SB 10“, dem mit 29 Meter Spannweite größten Segelflugzeug der Welt: In Steilkurven biegen sich die Flügelenden bis zu einem Meter nach oben.

Einen Ausweg aus dem Verwindungsdilemma bot einzig kohlefaserverstärkter Kunststoff, der geradezu maßgeschneidert für den Bau von Hochleistungssegelflugzeugen ist. KFK ist so fest und so steif wie Stahl, wiegt aber wesentlich weniger. Einzig der derzeitige Preis von 300 Mark pro Kilogramm dämpft die hochliegenden Erwartungen der Konstrukteure (bei der „SB 10“ bauten die Braunschweiger acht von 29 Meter Tragfläche aus kohlefaserverstärktem Kunststoff).

Der „SB-11“-Prototyp wird noch lange Zeit ein Einzelstück bleiben, da allein sein Materialwert bei etwa 60 000 Mark liegt. Fred Thomas rechnet damit, daß frühestens in zehn Jahren an einen Serienbau zu denken ist — falls bis dann der Kilopreis des KFK auf zehn bis zwanzig Mark gesunken ist. Immerhin wird die „SB 11“ eine gute Basis für den Serienbau bilden.

Schon warten nämlich die kommerziellen deutschen Segelflzeugbauer auf die neuen Technologien. Westdeutsche Produzenten standen lange Zeit mit 80 bis 90 Prozent Marktanteil an der Spitze des Weltmarktes, doch jetzt drängt die ausländische Konkurrenz nach vorn. Vor allem Finnern, Polen, Briten und Amerikaner bieten Hochleistungssegler an, die keinen Vergleich zu scheuen brauchen.



Die „SB 10“, das größte Segelflugzeug der Welt

Aufnahme: Akaflieg Braunschweig

Chevron



Heizöl

**Diesel-
kraftstoff**

Kohlen - Koks - Briketts - Schmierstoffe

Brennerservice - Kesselreinigung

Tankreinigung

Beck & Niederhofer

Wilhelm-Leuschner-Straße 23

6113 BABENHAUSEN 1

Telefon (06073) 2287



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

Für Ausgleich der Strapazen
im Flugzeug und auf dem
Platz stelle ich mein Ferien-
appartement in SCHONAU
bei Bad Aibling zur Ver-
fügung.

Bergblick + frische Landluft
kostenlos!

Alles Weitere zu erfragen
unter

Tel. 08065-577

Eric Seebel



Höfling

Baumarkt GmbH



**Ihr
Partner
beim
Bauen**

64 51 Zellhausen Jahnstr. 3

☎ 061 82/31 68



**AUTO
REINHARD**

WALTER REINHARD

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

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) 35 15
