



Rund um Charlie

VIVE LA FRANCE

Der bereits zur Tradition gewordene Frankreichflug unseres Clubs führte in diesem Jahr nach Bordeaux. Der kleine Ort Carbon-Blanc bei Bordeaux ist Partnerstadt zu Großostheim; also war es unser Ziel, zum Aeroclub von Yvrac (dem die Flieger aus Carbon-Blanc angehören) Kontakt aufzunehmen. Die weitere Strecke wollten wir dann je nach Lust und Laune festlegen. Der Nordwesten Frankreichs - Bretagne und Normandie - stand "hoch im Kurs", doch gab es auch Stimmen für die entgegengesetzte Richtung, den Südosten mit Montpellier und (natürlich) Valence. Das Wetter hat uns dann die Entscheidung abgenommen; mancher war Petrus dankbar. Für zukünftige Flüge möchte ich empfehlen, die (Schönwetter-) Route doch schon vorher eindeutig festzulegen.

So standen am Samstag, dem 29.4., die EI, die LC und die DZ, Egons Fuji, am Start. Jürgen war durch Erkrankung ausgefallen, so daß wir nur für drei Flugzeuge eine wenigstens zweiköpfige Besatzung zusammenbekamen. Also wurde mit Gepäck und Sprit gespart, und ab ging's mit zwölf Erlebnishungrigen über Egelsbach nach Straßburg. Das schöne Wetter täuschte, im Westen war's "zu". So beschlossen wir, als Tagesziel Valence anzupeilen. Schön tief, wie die empfohlenen VFR-Routen in Frankreich es vorsehen, flogen wir unterhalb der Vogesen durchs Rheintal und bogen noch bei herrlichem Wetter ins Tal der Doubs ein. Diese Strecke kannten viele von uns schon - auch ohne Karte. Bei Besancon schließlich gerieten wir in Schauer, die immer schwerer wurden. Die Sicht war zwar noch prima, aber nicht durch die Windschutzscheibe - der Fahrtwind schaffte das viele Wasser nicht mehr weg. Zum Glück führt von Besancon nach Dole eine Bahnlinie, der Platz

in Dole war schnell gefunden. Zum Weiterfliegen war uns das Wetter zu schlecht. Wie wir später erfuhren, saßen unsere Marokkoflieger zum gleichen Zeitpunkt ein paar Kilometer weiter in Dijon fest. Die Franzosen jedoch flogen bei diesem Wetter noch einige Durchgänge in einem Kunstflugwettbewerb. In Dole waren wir ja auch nicht zum ersten Mal, einige Gesichter waren schon bekannt. Vereinsmitglieder verschafften uns ein Hotel und brachten uns auch dorthin, wo wir mit einem festlichen Mal die Erfolge des Tages feierten.

Am Sonntag waren die Wettermeldungen gemischt, auf dem ersten Streckenstück in Richtung Bordeaux sogar recht gut. Als erstes Etappenziel wählten wir Bourges. Dort, auf einem riesigen Flugplatz, waren aber nur Segelflieger aktiv und kein Telefon erreichbar. Auf weitere Wetterberatung mußten wir also verzichten und starteten, wegen des guten Wetters am Platz sehr optimistisch, direkt nach Bordeaux. Mit der Sonne war's aber bald wieder vorbei, der direkte Kurs war nicht mehr drin. Fürs Ausweichen nach Poitiers hatten sich die schon weiter vorne fliegenden Piper - Leute und die Fuji - Besatzung unabhängig voneinander entschieden. Doch auch bis Poitiers waren dicke Schauer zu umfliegen; zur Entscheidung fürs Umdrehen hat nicht mehr viel gefehlt.

Nach dieser schweren Etappe gönnten wir uns in Poitiers ein Vesper. Versehen mit neuesten Wetterberichten ("schwierig, aber durchführbar") und moralisch gestärkt durch das Vorhandensein einer sehr schönen Eisenbahnlinie neben dem Kurs starteten wir und erreichten den internationalen Flughafen Bordeaux - Merignac. Wir landeten bei strahlendem Sonnenschein, der in der Richtung unserer

Ankunft aber nur wenig über die CTR hinausgereicht hatte. Das "Verschweigerungskomitee" aus Carbon-Blanc begrüßte uns und brachte uns zum Hotel.

Am Montag waren wir beim Aeroclub von Yvrac im gemütlichem Clubheim auf seinem verträumten Flugplatz eingeladen. Zuerst flogen die französischen Flieger unsere Piloten nach Merignac, um unsere Flugzeuge zu holen. Die Zurückgebliebenen nutzten die Zeit, sich auf dem Platz umzusehen. Zuerst fiel in einer Halle eine tiptop gepflegte Stampe auf (Doppeldecker, ähnlich der Tiger-Moth), in der Halle daneben überholte der Clubpräsident gerade seinen schnittigen freitragenden Tiefdecker aus dem Jahre 1937 (wie der DEMIG). Dieser hatte einmal einen Geschwindigkeitsrekord aufgestellt. In einem Regal war noch die Zelle einer "Himmelslaus" zu erkennen. Dieser originelle Amateurbau ist angeblich recht schwer zu fliegen; sein letzter Pilot stotterte - nach seinem letzten Flug redete er aber fließend! Daneben haben die Yvracer noch eine ganze Reihe "normaler", vielbewegter Motorflugzeuge.

Nach Eintreffen unserer Flugzeuge begann der offizielle Empfang durch den Präsidenten des Clubs und den Bürgermeister von Carbon-Blanc. Wir wurden ausgesprochen herzlich begrüßt. Plötzlich begann Fred, sich auszuziehen. Die allgemeine Verblüffung wich, als "darunter" unser Clubhemd erschien. Prompt legte auch der Präsident von Yvrac sein Hemd ab und zog das von Fred über.

Das Essen nachher war traumhaft. Zwischendurch versammelten sich alle draußen, um durchs Zuschauen beim Grillen auch die letzten Appetit - Reserven zu wecken. Auf volle Mägen wurde keine Rücksicht genommen.



Nachmittags starteten wir in gemischten Besatzungen mit den Franzosen zu einem ausgedehnten Rundflug. Zuerst beguckten wir die berühmte Wanderdüne von Pyla (mit über 110 m die höchste Europas), dann folgten wir im Tiefflug dem 100 km. langen Sandstrand bis an die Girondemündung. Über berühmte Weinbaugebiete (Médoc) kamen wir wieder zurück nach Yvrac.

Am Abend nahmen sich Familien aus Carbon-Blanc um je zwei oder drei von uns an. Die Gastgeber boten alles auf, was den Gästen Freude machen konnte. Und auch in den Familien kam es zu herzlichen Kontakten.



Am Dienstag fuhren wir mit einem Bus nach Arcachon, wo die Freunde der Meeresfrüchte so richtig schlemmen konnten. Danach war die Wanderdüne bei Pyla unser Ziel; wir hatten Glück, sie war gerade da. Die 110 m machten unseren Fliegern einiges zu schaffen, aber die Stimmung da oben war dann etwa so wie bei Kindern im Sandkasten. Auch das Geheimnis wurde gelüftet, wie die Düne wandert: Ihr solltet mal sehen, wie viel Sand die Besucher und Kletterer in Schuhe, Kleidern und sonstwo mitschleppen und dann einige Meter landeinwärts wieder abladen! Im Bus auf der Heimfahrt war es, wo uns jene seltsamen Wesen der südwestfranzösischen Fauna begegneten, von denen wir erstmals Kunde nach Deutschland brachten: die Ginsterhasen (Jochen besitzt eine von Andrea getreu unserer Beschreibung angefertigte Nachbildung), die Flachhirsche (so genannt wegen ihres anklappbaren Geweihs) und die Breitmaulfische (leben angeblich auch im Ginster).

Der Abend lehrte uns, daß in Frankreich auch in einer Snackbar gute Vorsätze nichts nützen. Aus dem geplanten kleinen Imbiß wurde wieder ein mittleres Gelage. Am Mittwoch wurden die Flugzeuge wegen des kurzen Platzes wieder " in kleiner Besetzung " nach Merignac geflogen. Wie anfangs schon angedeutet, entschied nun das Wetter über unseren weiteren Kurs: geradewegs nach Osten, entlang der Dordogne, nach Valence. Am Rande des Zentralmassivs, in Aurillac, landeten wir zum Vesperrn. Beim Weiterflug besuchten wir die noch schneebedeckten Gipfel des Massivs. Landschaftlich war die Strecke Aurillac - Valence wohl die eindrucksvollste Etappe. Gewarnt wird allerdings vor den Geistern auf dem Mt. Mézenc, bei denen es sich wohl um Nachkommen der von Homer beschriebenen Sirenen handelt. Sie können einem Flieger leicht den Kopf verdrehen und Valence beantwortet dann die Positionsmeldung " südlich des Platzes " mit " Ihr QDM ist 170 ° ".

Abends - wie könnte es anders sein - schlemmten wir. Das Restaurant war uns schon von früher bekannt, es sollte bei jedem Valencebesuch 1. Programmpunkt sein. Den Donnerstag wollten wir in Colmar verbringen. Der Flug entlang unserer Rennstrecke - Rhone, Saonne, Doubs, Rhein - verlief ohne besondere Vorkommnisse. Wegen des Feiertags Christi Himmelfahrt waren leider keine Hotelzimmer aufzutreiben. So studierten wir erst mal den abenteuerlichen Flugplatzverkehr in Colmar; Motor - und Segelflieger, Fallschirmspringer und solche Kaliber wie die VFW 614 teilten sich den Platz. Eine Ordnung war kaum zu erkennen: die Absetzmaschine startete entgegengesetzt wie die anderen Flugzeuge, dafür landeten die Fallschirmspringer gelegentlich auf der Startbahn vor startenden Flugzeugen. Inzwischen hatte Alfred telefonisch in Epinal Zimmer aufgetrieben, wobei der dortige Club sehr hilfreich war. Wir machten also noch den Sprung über die Vogesen und am Abend..... - aber man soll doch nicht dauernd vom Essen reden! Über die Zimmer will ich aus anderen Gründen schweigen.

Am Freitag, wie geplant (!) landeten alle drei Flugzeuge nach Zwischenlandung in Straßburg und Egelsbach wieder wohlbehalten in Großostheim.

Man spricht übrigens schon vom nächsten Flug nach Bordeaux - Yvrac, vielleicht noch in diesem Jahr. Im übrigen besteht berechnete Hoffnung, daß die Flieger aus Yvrac mal zu uns kommen.

Sie sind herzlich eingeladen!

Mike



RUND UM EGELSBACH

Die Flugrallye "Rund um Egelsbach" wurde in diesem Jahr von dem bekannten Rallyeflieger Hartmann ausgerichtet. Diese nun seit einigen Jahren schon als "Kaffeeflug" bekannte Rallye zeigte in diesem Jahr ein ganz anderes Gesicht. Angefangen von der Vielzahl und der Schwierigkeit der Aufgaben bis hin zum gesellschaftlichen Teil muß man neidlos zugestehen, daß dieser Flugwettbewerb aufgrund seines neuen Niveaus in die Reihe der besten deutschen Wettbewerbe einzugliedern ist. Wenn es nun noch dem Veranstalter, dem Frankfurter Verein für Luftfahrt gelingt, seine Mitglieder davon zu überzeugen, an der Rallye-Veranstaltung nicht teilzunehmen, um eventuellen Unstimmigkeiten von vorneherein aus dem Wege zu gehen, dann wird dieser Wettbewerb wieder ein fliegerisches Niveau bekommen und ein gesellschaftliches Ereignis sein.

Der Wettbewerb ging in der 1. Etappe von Egelsbach nach Schweighofen. Auf mehreren Strecken waren anhand eines Bildertableaus mehrere Suchaufgaben zu lösen. Das letzte Bild lag dabei auf der Anflugstrecke zum Zeitüberflug. Nach dem Zeitüberflug ging es ohne Verzögerungen zu einer Zeitziellandung. Zwischen der 1. und 2. Etappe konnte der Copilot (!) bei einer Weinprobe seinen Geschmack beweisen.

Die 2. Etappe (offensichtlich ein Teil der letzten, teilweise ausgefallenen deutschen Motorflugmeisterschaften) begann mit einem Paukenschlag. Nach ca. 2.000 m lag ein Zielband, das zu einer selbst ausgerechneten Zeit zu überfliegen war. Viele der Mannschaften vergaben hier wertvolle Punkte, da sie die Startrollstrecke nicht richtig berechnen konnten. Während der Pilot auf dieser 2. Etappe zunächst alleine nach einer Shellkarte 1:200 000 franste, hatte der Copilot 8, zum Teil relativ schwierige, Navigationsaufgaben zu lösen und in die Karte einzutragen. Und das alles bei äußerst bockigem Wetter. Diese Punkte waren im Anschluß an die ersten vom Pilot zu lösenden Aufgaben anzufliegen und anhand von Bildern zu identifizieren. Den Abschluß bildete ein Zeitüberflug in Griesheim bei Darmstadt und eine Landung in Egelsbach.

Auch hier kam der gesellschaftliche Teil nicht zu kurz. Bei einem Tandemfahren auf einem vorgezeichneten Kurs konnten die einzelnen Mannschaften noch einmal ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen. Im Rahmen eines festlichen Fliegerballes am Abend wurden die Sieger geehrt. Die einzige Mannschaft vom FSC Aschaffenburg Höfling/Justin belegte einen guten 4. Platz.

Wertung "Rund um Egelsbach 1978"

1. Finke/Engelbach	823 Punkte	Frankfurt
2. Amler/Grab	725,5 "	Frankfurt
3. Mosel/Greb	685,0 "	Frankfurt
4. Höfling/Justin	677,5 "	Aschaffenburg
5. Ahlemann/Stöhr	659,5 "	Frankfurt

SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG

(10.6.78)

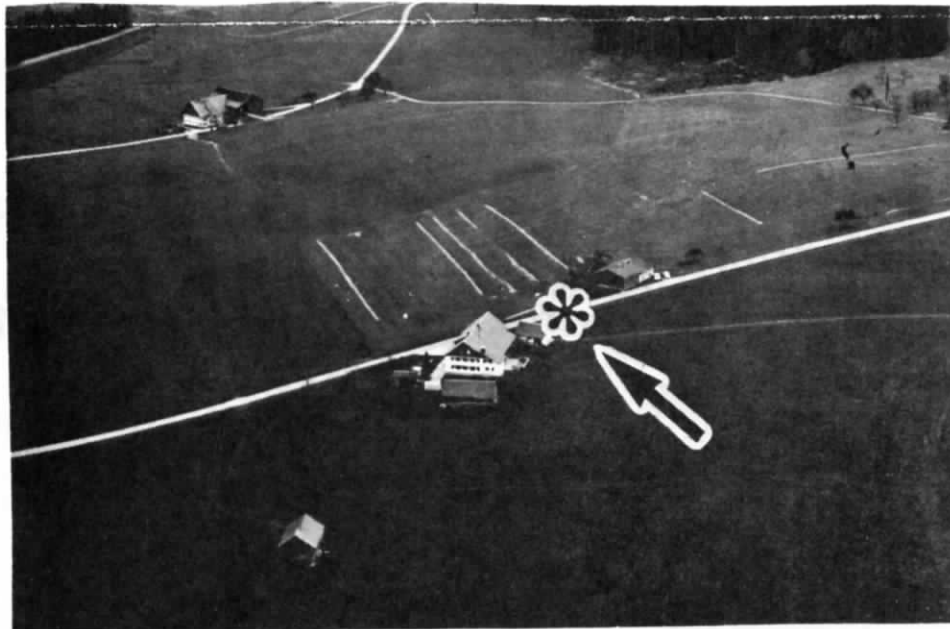


In diesem Jahr wurde zum 20. Mal der traditionelle Südwestdeutsche Rundflug durchgeführt. Vom FSC Aschaffenburg hatten drei Besatzungen gemeldet: auf der D-EALO Müller-Schlagmüller, auf der D-EALC Emig-Möller und auf der D-EAYZ Höfling und Justin.

Der Wettbewerb führte über Mannheim, Mosbach, Walldüren (1. Navigationsaufgabe), Schwäbisch Hall (2. Navigationsaufgabe u. Ziellandung im 10m-Feld) nach Heubach (3. Navigationsaufgabe). In Heubach hatte sich das Wetter sehr verschlechtert. Tiefliegende Wolkendecken erschwerten die Suche nach den Bildern beträchtlich. Als nächster Flugplatz war Tannheim anzufliegen, wo eine Ziellandung im 10m-Feld absolviert werden mußte. Das gleiche Programm war in Leutkirch abzuwickeln. Dazu kam folgende Ortungsaufgabe:

Ortungsaufgabe IV Leutkirch

Bei einem gegebenen $KK = 178^\circ$ ab Leutkirch-Unterzeil und -11° Luv-Winkel, einer Ortsmissweisung 2° W und einer Deviation von $+4^\circ$ ist der rwK zu errechnen und unter Ortungsaufgabe IV Leutkirch Feld 1 in die Beurkundungskarte einzutragen. Folgen Sie nun diesem rwK . Zwischen 13,5 km und 20,0 km werden Sie einen im beiliegenden Luftbild dargestellten Geländepunkt finden. Schlagen Sie um den im Luftbild eingezeichneten Stern an der Straße einen Kreis mit Halbmesser 1 km und fliegen diesen im Uhrzeigersinn ab. Auf diesem Kurs liegt ein Sichtzeichen aus (Buchstaben auf weißem Grund). Tragen Sie den Buchstaben nach Erkennen in die Beurkundungskarte Feld 2 ein. In Feld 3 dieser Ortungsaufgabe IV tragen Sie bitte das QDM-Kempton ein, das Sie im Zeitpunkt über dem Sichtzeichen erwarten könnten.



Von Leutkirch aus ging es nach Schwenningen, wo der Anflug sich recht schwierig gestaltete, da der Platz relativ kurz ist und teilweise mit Rückenwind angefliegen werden mußte. Zu erwähnen wäre hier auch noch die überaus freundliche Begrüßung durch den Schwenninger Club und die hervorragende Bewirtung mit Kaffee und Butterbrezeln. Danach war Rottweil anzufliegen. Hier waren 10 Fragen aus dem Bereich der PPL-Prüfung zu beantworten. Schließlich erfolgte in der Nähe von Offenburg der Zeitanflug und in Offenburg selbst die Ziellandung im 5m-Feld.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß unsere drei Mannschaften dies alles hervorragend bewältigt haben, wie die nachfolgende Rangliste zeigen wird. Wir führen nur die ersten 8 Plätze auf.

An der Rally hatten sich insgesamt 63 Besatzungen beteiligt.

Unbedingt erwähnen möchte ich aber noch eine nette Begebenheit, die sich auf obiges Suchbild bezieht.

Auf dem Gelände des oben gezeigten Anwesens war ein Zeichen ausgelegt, und dieses Gebiet wurde folglich von 63 Maschinen überflogen und umkreist. Über diese ungewöhnlich starke Frequentierung ihres Luftraums freuten sich die Bewohner dieses Hofes und des dazuge-



hörigen Ortes so, daß sie beim FSC Offenburg anriefen und einen Preis aussetzten:

1 Woche Urlaub für 4 Personen mit Vollpension und freien Getränken in einer Appartementwohnung.

Der Ort dieser noblen Geste ist CHRISTAZHOFEN (5km von Isny im Allgäu).

Der Preis wurde unter den Teilnehmern verlost, und das Glück des Tüchtigen hatte unser allseits beliebtes Clubmitglied Ernst Kropp. So ist es nur verständlich, daß die Stimmung am Aschaffenburgertisch groß war und daß es dem Bedienungspersonal in der "Rheingau-Halle" in Offenburg nur mit üblen Tricks (wie Lichtausschalten) gelang, uns zum Heimgang zu pressen.

Allen Teilnehmern nochmals herzlichen Glückwunsch und

.....macht weiter so (wie Fred sagen würde)!

Sylvie

EINZELWERTUNG

=====

Platz	Wettbew,Nr.	Typ	Besatzung	Fliegergruppe	P.
1.	41	PA 28	Müller/Schlagmüller	Aschaffenburg.	775
2.	38	PA 28	Illig/Windmüller	Schw.Hall	764
3.	43	PA 28	Höfling/Justin	Aschaffenburg.	763
4.	26	PA 28	Neuer/Nieschler	Stuttgart	752
5.	8	PA 28	Klein/ Olschewski	Herrenberg	751
6.	63	PA 28	Emig/Möller	Großostheim	719
7.	21	MS 893	Nagel/Scheu	Metzingen	710
8.	22	C 172	Kieble/Sproll	Leutkirch	706



Meisterbetrieb

OPTIK-HOCK

G
M
B
H

Fachgeschäft für mod.
Augenoptik u. Contactlinsen
Aschaffenburg

Sandgasse 56

27736

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.

Beletristik aus Gegenwart
und Geschichte
von Luftsport
und Luftfahrt.
Abzeichen, Plakate,
Autosaufkleber,
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

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

Tritschler FREIZEIT-MARKT

MACHT FRÖHZEIT AUS FREIZEIT

Postkasten



Nachdem die Redaktion bemerkt hat, daß an unserem Flugplatz der Handel mit allen möglichen und unmöglichen Dingen rege betrieben wird, haben wir uns entschlossen, auch Kleinanzeigen aller Art in unsere Zeitung aufzunehmen. Hiermit soll weiterhin auch allen zeitweise allein Lebenden die Möglichkeit gegeben werden, frühzeitig zu disponieren (Diskretion zugesichert!). Aus diesem Grund wird in den nächsten Tagen ein Postkasten im Clubheim angebracht werden, der eine rasche Abwicklung der Post gewährleisten soll. Hier könnt ihr dann auch eigene Artikel oder Anregungen einwerfen.

Viel Erfolg !

Sylvie

Sind Sie noch steigerungs-
fähig?

-Wenn man das erste Mal merkt, daß es beim zweiten Mal nicht mehr geht, sollte man Waldlauf machen. Dieses Motto schwebte unseren beiden Waldlaufveteranen Jochen und Rolf vor, als sie diese neue Trimmaktion ins Leben riefen. Die beiden sind

aber auch für weibliche "Nachtreter" dankbar. Treffpunkt ist jeden Sonntag um 10³⁰ Uhr am Flugplatz. Die Etappe umfaßt 3-4km und enthält verschiedene Schwierigkeitsgrade. Trimm-Spiralen werden v. den veranstaltenden u. v. der Redaktion wöchentlich kontrolliert.

ALLGÄUER DREILÄNDER-FLUG

Der traditionelle Allgäuer Dreiländer-Flug fand in diesem Jahr einmal nicht bei schlechtem Wetter, sondern bei strahlendem Sonnenschein und guter Fernsicht statt. So konnte die geplante Etappe in die Alpen ohne Schwierigkeiten geflogen werden.

Von den zahlreichen Aschaffenburgern Mannschaften nahm nur die Mannschaft Höfling/Justin an diesem Wettbewerb teil. Sie startete erstmals auf einer Piper 140, mit der sie sich größere Chancen ausrechnete als mit der für Wettbewerbe relativ schnellen Piper-Arrow.

Der Wettbewerb begann - wie gesagt - bei herrlichem Wetter mit einer Alpenetappe. Auf dieser Etappe waren Bergstationen und Türme aufgrund von Navigationsaufgaben zu erkennen. Diese Etappe wurde mit einem Zeitüberflug und einer Ziellandung in Pfullendorf abgeschlossen.

Die zweite Etappe führte anhand von vielen Peilungen und Suchbildern zurück nach Leutkirch. Mit einem Zeitüberflug und einer Ziellandung endete dieser, alles in allem von der Aufgabenstellung enttäuschende Allgäuer-Länderflug. Sieger dieser Rallye wurde die bekannte Mannschaft Häslin/Häslin aus Ansbach.

Die Aschaffenburgern Mannschaft Höfling/Justin belegte den 14. Platz von insgesamt 45 Maschinen.

ACHTUNG !!

Für unsere neue Clubanlage suchen wir noch Sonnenschirme, Liegen und Stühle.

Zum Tanken und für Arbeiten an den Maschinen werden noch einige Alu-Leitern benötigt.

Sollte etwas dieser Art bei Euch daheim herumstehen oder solltet Ihr dem Club mit einer Sachspende weiterhelfen wollen, so setzt Euch bitte mit einem der Redaktionsmitglieder in Verbindung.

Besten Dank!

Signal „Maschine in Not“ kam aus einem Wohnhaus

Notsender in Paket löste Rettungsaktion aus

Von unseren Korrespondenten

GELNHAUSEN. In helle Aufregung versetzte ein offenbar im Raum Gelnhausen in Luftnot geratenes Flugzeug am Donnerstag in den späten Abendstunden die verantwortlichen Stellen. Die Polizei rechnete zunächst mit einer Notlandung und traf gemeinsam mit den Mitarbeitern des Sportflugplatzes Gelnhausen alle Vorbereitungen für den Ernstfall. Schließlich stellte sich heraus, daß der Notsender einem 30jährigen Sportflieger in Linsengericht/Hasslau gehörte, der ihn am selben Tag in einem Nothilfepaket für einen am Freitag geplanten Flug nach Irland erhielt. Nach Angaben des 30jährigen probierte er den Notsender aus und vergaß dann, ihn wieder abzustellen.

So lief alles ab: Bei der Flugsicherung Frankfurt war ein Luftnotsignal aufgefangen worden, das vermuten ließ, daß in der Nähe von Gelnhausen ein Flugzeug in einer Notsituation sei und mit einer Notlandung oder einem Absturz gerechnet werden müsse. Frankfurt meldete das Notsignal sofort an die Leitstelle Wiesbaden weiter, die die Gelnhäuser Polizei verständigte. Und dann ging alles ganz schnell: Auf dem Gelnhäuser Flugplatz wurde der Tower besetzt, Rettungswagen und Feuerwehr wurden alarmiert, die Lande- und Startbahn von Kraftfahrzeugen taghell erleuchtet, damit die „Maschine in Not“ den Landeplatz finden könne. Schließlich wurde ein Rettungshubschrauber angefordert, der aus Nordhessen ehereinflog. Die Besatzung dieses Rettungshubschraubers, besonders ausgebildet und mit allen technischen Hilfsmitteln ausgestattet, äußerte rasch die Vermutung, daß das auch von ihr empfangene Notsignal wahrscheinlich nicht aus einem Flugzeug komme. Etwa zur gleichen Zeit meldete sich ein Amateurfunker aus Linsengericht bei der Polizei, der berichtete, daß er bereits seit 18 Uhr das gleiche Notsignal empfangen. Der Rettungshubschrauber stieg daraufhin auf, und peilte bei seinem Flug genau den Signalort an. Über einem Haus in Neuenhaßlau blieb der Hubschrauber stehen, und die Besatzung meldete „Hier ist's“. Die Polizei fand einen überraschten 30jährigen Mann, der keine Ahnung hatte, welchen Wirbel und welchen Aufwand er ausgelöst hatte. Der Mann hatte vor, am Freitag mit einer Privatmaschine nach Irland zu fliegen. Um für jeden Fall vorgesorgt zu haben, hatte er sich ein „Nothilfepaket“ schicken lassen, das einen Sender enthielt. Diesen probierte er am Nachmittag aus und legte ihn dann beiseite, um sich seinen übrigen Reisevorbereitungen zu widmen. Allerdings bemerkte er nicht, daß er den Sender nicht richtig ausgeschaltet hatte. So gab dieser stundenlang Notsignale. Welche Kosten auf den Sportflieger zukommen werden, konnte die Polizei noch nicht mitteilen. wr/lo

BFS-Film Vorankündigung

Am Freitag, den 8.9.1978
20⁰⁰ Uhr wird unser Erwin
Guggenberger einen Flugsicherheitsfilm von der
BFS vorführen. Wir hoffen
auf großes Interesse und
bitten evtl. Terminänderung
dem "Schwarzen Brett" zu
entnehmen.



*Zwei Eisbären in der Sahara.
Meint der eine: „Hier muß es
aber glatt sein!“
Der andere: „Wieso?“
„Na, siehst du denn nicht wie sie
hier gestreut haben?“*

Keine Angst vorn Fliegen

Auszug aus
"DM"-Freizeit
4/78

„Der erste Alleinflug, das ist eine Sache, an die sich ein Segelflieger sein ganzes Leben lang erinnert, es ist das einschneidendste emotionale Erlebnis“, erzählt Winfried Schröpler, ein begeisterter Segelflieger. Wie sich dieser Traum vom Fliegen verwirklichen läßt, schildert DM-Redakteur Hans Mock.

„Ich habe geschwankt zwischen Unsicherheit und Zittern und dem unglaublichen Gefühl, alleine oben zu sein.“ So berichtet Winfried Schröpler, kaufmännischer Angestellter aus 6229 Schlagenbad, über seinen ersten Alleinflug als Segelflieger. „Vor diesem Flug war es so, daß der erfahrene Fluglehrer allmählich zum lästigen Partner wurde. Der dauernd meckerte und den ich loswerden wollte. Wenn es aber dann soweit ist, kann einem keiner mehr helfen. Per Funk kann der Fluglehrer höchstens noch Ratschläge erteilen.“

Aber der erste Alleinflug ist gleichzeitig ein Gefühl der Befreiung. Es ist nichts mehr zwischen dir und dem lieben Gott – höchstens noch die Astronauten. Es ist eine unglaubliche nervliche und physische Anstrengung, und deswegen klappt es meistens auch gut.“

Das Segelfliegen hat Winfried Schröpler 1962 in Chile gelernt, als er dort beruflich tätig war. Die Ausbildung ist dort sehr billig (300 bis 400 Mark), weil der Staat die Segelflieger als Reservisten der Luftwaffe betrachtet und die Ausbildung subventioniert. Die Leidenschaft für das Segelfliegen entwickelte sich bei Winfried Schröpler sehr früh. Er erzählt: „Als Junge – es war so etwa 1953 – bin ich einmal an einem Segelfluggelände vorbeigekommen. Ich fand es faszinierend, mein Interesse war geweckt. In der Folgezeit verbrachte ich die Sonntage auf Segelfluggeländen, hockte auf einer Kiste, schaute zu, fungierte als Startschreiber.

Heute würde ich sagen, es hatte mich gepackt. Als eines Tages dann einer der Flieger sagte: „Der Kleine darf jetzt aber auch einmal mitfliegen“, bin ich gleich einen Kopf größer geworden. Es war so schön, daß ich von der Segelfliegerei nicht mehr lassen konnte.“

Etwa 1500 Mark läßt sich Winfried Schröpler sein Hobby im Jahr kosten, für Start- und Fluggebühren und Vereinsbeiträge. Aber er investiert nicht nur Geld, sondern auch sehr viel Zeit. Im Sommer ist er an jedem Wochenende zum Segelfliegen unterwegs. Im Winter werden an den Wochenenden die Flugzeuge von den Vereinsmitgliedern gewartet und überholt. Wer dabei nicht mitmacht, muß die Arbeitsstunden abzahlen. Aber Winfried Schröpler macht gerne mit, denn Segelfliegen ist seine Leidenschaft.

Segelflieger wie Winfried Schröpler gibt es zur Zeit etwa 30 000 in der Bundesrepublik. Bei mehr als einer Million Starts und fast 500 000 Flugstunden legten sie im letzten Jahr über sechs Millionen Kilometer in der Luft zurück. Beachtliche Zahlen für eine Flugsportart, deren Aufschwung in den zwanziger Jahren begann.

Es begann mit einem Verbot

Im Versailler Vertrag von 1919 hatten die alliierten Siegermächte Deutschland mit einem Motorflug-Verbot belegt. So pilgerten Studenten, Wissenschaftler, Flieger, Bastler und Flug-Enthusiasten auf die Wasserkuppe in der Rhön und nahmen die Gleitflügeversuche der Vorkriegszeit wieder

auf. Als der Segelflieger Arthur Martens 1922 als erster Mensch länger als eine Stunde ohne Motorkraft in der Luft herumgefliegen war, rief er aus: „Erreicht ist ein neues Menschenziel!“ Die Segelflieger hatten sich freigegeben. Es begann eine rasante Entwicklung, die von den Deutschen – was den Segelflugzeugbau, die Zahl der Flieger und die Leistungen bei großen Luftsportveranstaltungen betrifft – bestimmt wurde.

Heute gibt es im Bereich des Deutschen Aero Clubs (DAeC), dem Dachverband aller deutschen Luftsportler, bei rund 30 000 Segelfliegern mehr als 5000 Segelflugzeuge und etwa 800 Motorsegler im Vereins- oder Privatbesitz, wobei Segelflugzeuge immerhin zwischen rund 20 000 und 60 000 Mark kosten. Daher fliegen die meisten Piloten auch auf vereinseigenen Maschinen oder schließen sich auch vielfach zu Haltergemeinschaften zusammen. Wer bei diesen Preisen allerdings glaubt, daß nur Begüterte sich diesen Zeitvertreib leisten können, sieht sich durch eine Statistik des DAeC getäuscht. Unter den etwa 1100 Vereinen organisierten 60 000 Luftsportlern (dazu zählen neben den Segelfliegern auch Motorflieger, Fallschirmspringer, Ballonfahrer, Drachensegler und Modellflugzeugbauer) stellen die Angestellten mit etwa 28 Prozent und Schüler, Lehrlinge und Studenten mit 23 Prozent die größten Kontingente.

Bis zu 2500 Mark

Etwa 8000 Flugschüler werden jährlich im DAeC zu Segelfliegern ausgebildet. Wer seine Freizeit so in der Luft verbringen will, sollte zunächst überlegen, ob er seinen Luftfahrerschein, der zu Segelflugen berechtigt, sehr schnell haben will oder sich dabei Zeit lassen kann. Zum einen gibt es die Möglichkeit der Ausbildung an den Segelflugschulen, die in mehrwöchigen Kursen absolviert wird, dafür aber mit Unterbringung und Verpflegung rund 2500 Mark kostet. Zum anderen bilden auch die Vereine Segelflieger aus, doch dauert es sehr viel länger (manchmal Jahre) bis zur Prüfung, da meist nur an den Wochenenden geschult wird. Hier sind die Kosten erheblich niedriger: etwa 1000 bis 1500 Mark sind für die Ausbildung zu zahlen.

Wer sich zum Segelflieger ausbilden lassen will, muß zunächst aber Papiere herbeschaffen. Für die Ausbildung erforderliche Unterlagen sind ein fliegerärztlicher Untersuchungsbefund, bei Minderjährigen unter 18 Jahren die amtlich beglaubigte Einverständniserklärung der Eltern oder Erziehungsberechtigten, eine Erklärung über schwebende Strafverfahren, eine Geburtsurkunde und zwei beglaubigte Paßbilder. Mindestalter für den Beginn der Segelflugausbildung ist das vollendete 14. Lebensjahr. Für die Erlangung des Privatpilotenscheines für Segelflugzeugführer ist die Vollendung des 17. Lebensjahres (bei Motorseglern des 18. Lebensjahres) vorgeschrieben. Die Ausbildung selbst erfolgt in drei Abschnitten. Dabei sind Startzahlen und Flugzeiten sehr unterschiedlich, ent-

scheidend für den Erfolg der Ausbildung ist das Beherrschen der Flugübungen.

Drei Abschnitte

Der erste Ausbildungsabschnitt umfaßt die Ausbildung bis zum Alleinflug. Schwerpunkte sind hier das Fliegen in der Platzrunde, selbständiger Start, selbständiges und taktisch richtiges Anlegen des gesamten Fluges sowie das Landen bis zur sicheren Beherrschung. Es folgen die ersten Alleinflüge und die A-Prüfung.

Der zweite Abschnitt dient der Erlangung von fliegerischen Fertigkeiten und der sicheren Beherrschung verschiedener Segelflugzeugmuster. Ein Großteil der Ausbildung wird hier dem Thermikflug (Wärmeluftsäulen ermöglichen es dem Segelflieger, kreisend nach oben zu steigen) gewidmet. Innerhalb dieses Abschnittes werden auch die B- und C-Prüfung abgelegt.

Der dritte Abschnitt, in dem auch der Erwerb des amtlichen Luftfahrerscheins ansteht, bringt eine gründliche Unterweisung in Flügen außerhalb der Umgehungen des Flugplatzes und findet seine Krönung in einem Flug von mehr als 50 Kilometern Flugstrecke.

Zusätzlich zu dieser praktischen Ausbildung muß der Flugschüler eine theoretische Ausbildung absolvieren, die neben dem Erwerb eines Flugfunksprechzeugnisses noch Luftrecht, Luftverkehrs- und Flugsicherungsverfahren, Navigation, Meteorologie, Technik, das Verhalten in besonderen Fällen und die Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort umfaßt. Karl Heinz Rempp, Segelflug-Referent beim DAeC, zu DM: „Kosten und Dauer dieser Ausbildung können erheblich schwanken, da die Zahl der Flugstunden nicht bei jedem Schüler gleich ist. So kann es im Verein manchmal zwei, drei oder auch vier Jahre dauern, ehe der Flugschüler den amtlichen Luftfahrerschein erhält.“

Teurer mit Motor

Wem der Wind als Auftriebskraft nicht ausreicht, muß für die zusätzliche Hilfe eines Motors bei der Ausbildung und auch bei den Folgekosten wesentlich tiefer in die Tasche greifen. Etwa 5000 bis 6000 Mark sind zu zahlen, ehe der Flugschüler die begehrte PPL (Privat-Piloten-Lizenz) erhält. Etwas billiger ist die Schulung in einem der rund 400 DAeC-Vereine, in denen sich etwa 11 000 Motorflieger mit 2000 Maschinen zusammengeschlossen haben. „Die Zahl bei den Motorfliegern und auch bei den Flugzeugen ist aber erheblich höher“, so Hans Deutsch, Referent für Presse und Information beim DAeC, zu DM, „doch betrachten sich viele Motorflieger als Individualisten und zeigen wenig Neigung, sich einem Verein anzuschließen.“

Billig ist der Flugsport also nicht gerade, und ungefährlich auch nicht. Nach einer Statistik des Luftfahrt-Bundesamtes in Braunschweig, das sich unter anderem auch mit der Flugunfalluntersuchung beschäf-

tigt, fanden im Jahre 1976 bei insgesamt 442 Unfällen (als Unfall wird alles bezeichnet, was die Lufttüchtigkeit eines Flugzeuges beeinträchtigt) 66 Menschen den Tod. Wolfgang Politt, Referent für Flugsicherheitsmitteilungen und Öffentlichkeitsarbeit beim Luftfahrt-Bundesamt, zu DM: „Eine Analyse der Unfälle in den letzten Jahren zeigt uns, daß Fehlbetätigung der Steuerung, falsche Berücksichtigung des Windinflusses, Fehlentscheidungen oder Fehlplanungen während des Fluges, unkontrollierte Fluglagen, das Einfliegen in Schlechtwetterzonen sowie unzureichende Flugvorbereitung oder Durchführung des Fluges die wesentlichen Unfall-Ursachen sind. Es zeigt sich, daß sehr viele Piloten wenig Erfahrung im Umgang mit dem Wetter haben. Gerade in der Bundesrepublik ist es schwierig, die Wetterentwicklung richtig vorausszusehen. Taucht dann plötzlich eine Schlechtwetterzone auf, wird einfach weitergefliegen. Aus meiner Erfahrung mit dem Fliegen muß ich sagen: Eine Notlandung oder das Umkehren erfordert mehr Mut als das Weiterfliegen. Das liegt wohl in der Mentalität der Piloten.“

Mitfliegen ist billiger

Zwar ist das Fliegen nicht ungefährlich, doch bei rund 1,7 Millionen Starts von Segel- und Motorflugzeugen macht die Zahl der Unfälle doch nur einen kleinen Prozentsatz aus. Niemand sollte sich dadurch eine Fliegerausbildung verleiden lassen, denn die sorgsame Beachtung aller Geleiten ist der beste Schutz vor Unfällen. Wenn aber die Preise für den eigenen Flugschein zu hoch sind, braucht dennoch auf das Erlebnis eines Segel- oder Motorfluges nicht zu verzichten. Mitfliegen ist billiger. In fast jedem der rund 700 Segelfluggelände und 250 Landeplätze in der Bundesrepublik, Hans Deutsch vom DAeC zu DM: „In den meisten Vereinen werden Passagiere für ein geringes Entgelt mitgenommen, da die Clubs auf diese Weise Interessenten gewinnen wollen. Außerdem gibt es Rundflugunternehmen, die jedoch etwas teurer sind als die Vereine.“

Das kostet der Flugsport

Ausbildung zum Segelflieger: rund 1000 bis 1500 Mark im Verein, etwa 2500 Mark bei einer Flugschule.
Ausbildung zum Motorflieger: rund 5000 bis 6000 Mark.
Vereinsmitglieder: Aufnahmegebühr zwischen etwa 100 und 300 Mark (je nach Verein); durchschnittlicher Monatsbeitrag zwischen 10 und 20 Mark. Jährliche Belastung (für zum Beispiel Beiträge, Gebühren, Flugstunden): zwischen rund 800 und 2000 Mark.
Flugstunden: rund 25 Mark für Segelflugzeug, rund 80 bis 150 Mark für Motorflugzeug.
Flugzeuge: Segelflugzeuge kosten zwischen 20 000 und 60 000 Mark; Motorflugzeuge ab etwa 60 000 Mark (plus hohe Folgekosten für Wartung, Inspektion).
Mitflug: Preise sind sehr unterschiedlich; im Durchschnitt 15 bis 20 Mark pro Flugviertelstunde (Vereinsmitglieder rechnen häufig auch nur anteilige Kosten).



**AUTO
REINHARD**

WALTER REINHARD

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

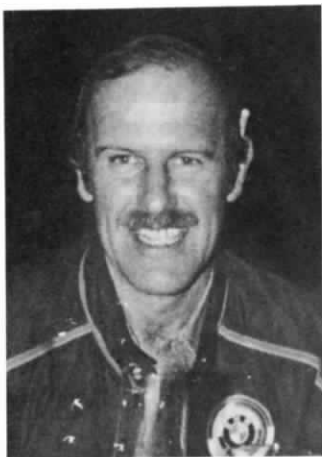
BLUMEN-SHOP

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



ALI BABA AUF REISEN

EINMAL MAROKKO HIN UND ZURÜCK

Am Samstag, dem 29. April 1978 starteten 2 Maschinen vom FSC Aschaffenburg, die Piper Cherokee D-EAYZ und die Piper Arrow D-EDIX zu einem Flug nach Marokko, um neue Fliegergründe zu erschließen. Das Ziel stand mit dem Marktplatz in Marakesch schon seit Wochen fest. Punkt 12 Uhr lokal war der Treffpunkt für Mittwoch, dem 3. Mai von den beiden Mannschaften Klotz/Linder und Höfling/Justin festgelegt worden.

Um es vorwegzunehmen, Sieger war einmal mehr die rallye-erprobte Mannschaft Höfling/Justin, die mit einer Stunde Verspätung auf dem Marktplatz stand, um die andere Mannschaft in Empfang zu nehmen. Diese hatte sich jedoch gänzlich in die Bürokratie der spanischen Luftaufsicht "verfranst". Ein alter Versicherungsschein kostete hier der Mannschaft Klotz/Linder mit ihrer schnellen Arrow neben vielen Nerven den Sieg. Dafür sollen sich die beiden in Granada bei einer spanischen Fiesta entschädigt haben.

Der Flug ging am 1. Tag von Groß-Ostheim bis Dijon, wo es danach aussah, als wäre die Reise hier schon am Ende. Mit viel Zuversicht schafften es die Mannschaften jedoch am 2. Tag bis Montpellier. Als dann am 3. Tag die spanische Grenze hinter ihnen lag, war alles nur noch eitel Sonnenschein. Herrliches Sonnenwetter, blaues Mittelmeer und gute Stimmung! Über Tarragona ging es an diesem Tag bis Murcia San Javier. Keine Probleme gab es mit den spanischen Funkern! Gute Aussprache und freundliche Weiterleitung der Controller halfen, die einzelnen Beschränkungsgebiete und Kontrollzonen zu durchfliegen bzw. zu umgehen. Überhaupt wurde auf allen spanischen Plätzen die Erfahrung gemacht, daß Leichtflugzeuge genauso Teilnehmer am Luftverkehr sind wie große Jets. Alles in allem ein guter Service in Spanien!

Am 4. Tag wagten wir dann von Malaga kommend den Sprung über das Mittelmeer nach Tanger. Unser sonst so mutiger Otto legte die Schwimmweste mit dem Antihafischpulver an, ließ die Yankee-Zulu auf flight-level 75 steigen und dann ging es von Malaga nach Tanger übers Wasser (ca. 150 km).

In Tanger ankommend, erwartete uns dann gleich eine orientalische Überraschung. Unser Flugzeug wurde nämlich genau wie unser Gepäck (nur 2 Taschen!) gründlich gefilzt. Aber da wir "hartgesotten" sind, überstanden wir diese Tortur genauso wie die anschließende sehr teure Fahrt in einem alten Taxi (Baujahr 1950) in die alte Hafenstadt Tanger.

Der 5. Tag brachte uns dann schließlich nach einem herrlichen Flug über Nordwestafrika nach Marakesch. Im Gegensatz zu der grünen Landschaft in der Nähe von Tanger und der Meeresküste, zeigte sich das Innere Marokkos so, wie wir es uns vorgestellt hatten. Trockene und sandige Ebenen wurden von flachen, steinigen Gebirgszügen abgelöst. Marakesch selbst liegt in einer Ebene, die umringt ist von solchen Gebirgszügen. Die Stadt selbst ist eine große Touristenattraktion. Hier ist jeder kleine Junge Fremdenführer und spricht das Wesentliche aller europäischer Sprachen. Hier kann man alles kaufen, haben und erleben.

Am eindrucksvollsten war neben dem Marktplatz ein stundenlanger Gang durch die Altstadt von Marakesch. Es empfiehlt sich jedoch die Zuhilfenahme eines Jungen, da man sonst zu sehr belästigt bzw. vielleicht auch nicht mehr aus den engen, oft überdachten Gassen herausfindet. Wenn einer noch nicht handeln kann, dann wird er es hier lernen !

Ein anschließendes Abendessen in einem sehr guten marokkanischen Lokal (mit Tanzgruppe!) rundete diesen sehr schönen Tag in Marakesch ab.

Da wir bereits 5 von 8 Tagen verbracht hatten, mußten wir am 6. Tag unsere Zelte in Marakesch abbrechen. Den Flug nach Alicante schafften wir in 7 Stunden, indem wir abwechselnd flogen und schliefen. Und hier trafen wir wieder unsere andere Mannschaft, die sich inzwischen in Granada amüsiert hatte. Nach einem gemeinsamen Flug nach Perpignan, einem fürstlichen Mahl im dortigen Palace-Hotel ging es dann am nächsten Tag nach Hause.

Zusammenfassend können wir sagen, daß wir viel geflogen (34 Stunden) sind und daß wir viel an fliegerischer Erfahrung hinzugewonnen haben. Es lohnt sich wirklich, einen solchen Flug zu unternehmen, da viele schöne Erlebnisse die Freude am Fliegen erhalten und weiter heben.

Häfling
BAUMARKT

6451 Zellhausen
Jahnstraße 3
Tel. 06182-3168



Ihr Partner beim Bauen

Wir liefern alle Rohbaustoffe

Erdarbeiten

- mit eigenen Geräten
- z.B. Öltankarbeiten
- Von der Lieferung bis zur
- Verlegung alles aus einer Hand

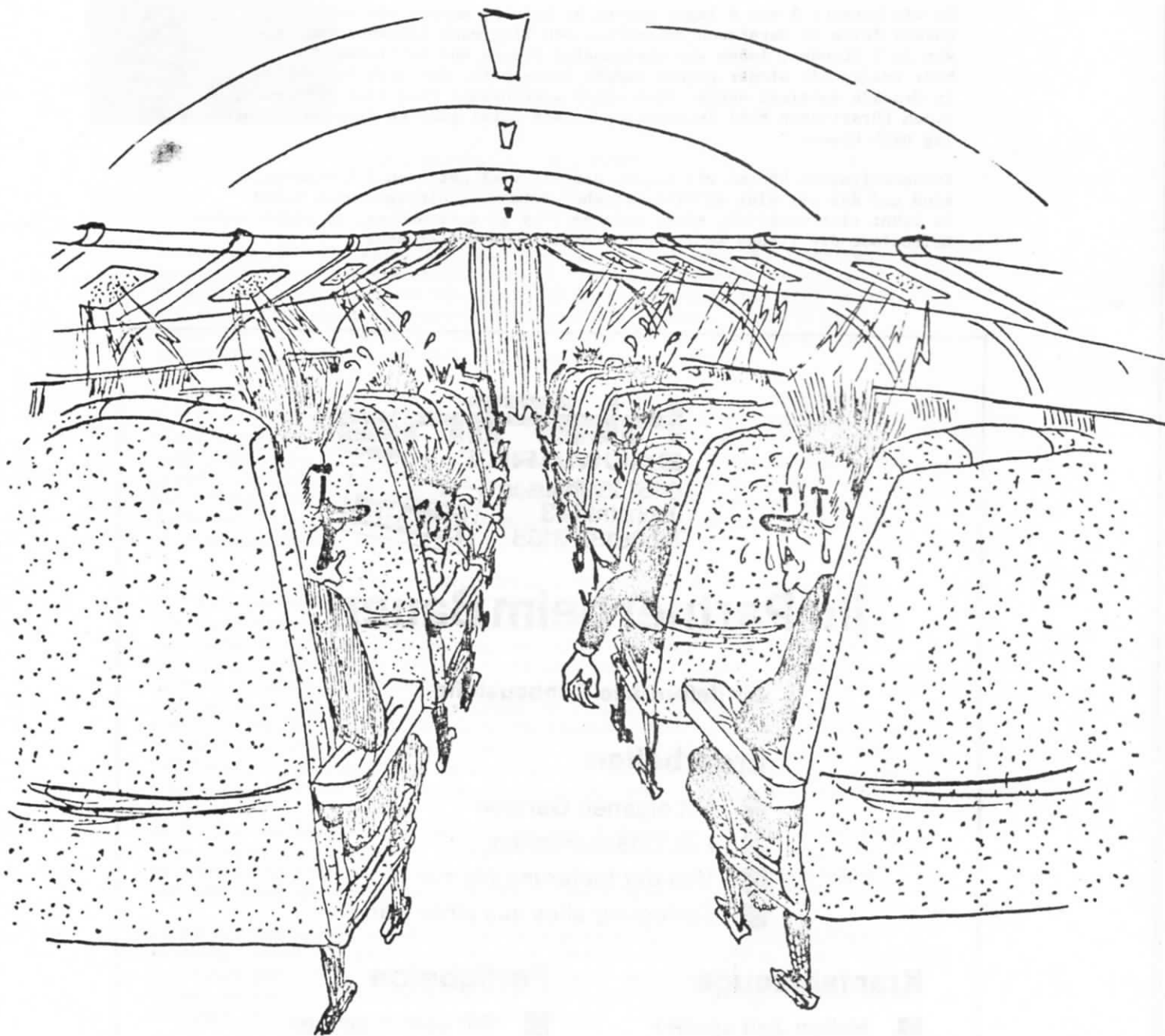
Kranfahrzeuge

- Helfen Zeit sparen
- erleichtern die Arbeit
- ohne Baukran

Fertigbeton

- Wir liefern schnell
- zuverlässig und preisgünstig
- direkt an die Baustelle

6451 Mainhausen • Jahnstraße 3



- GOOD EVENING, LADIES AND GENTLEMEN,
THIS IS YOUR CAPTAIN SPEAKING, FROM THE
REAR LAVATORY! TO THE LEFT YOU CAN SEE
HAMBURG, AND TO THE RIGHT, TWO FEATHERED
ENGINES ...

(Guten Abend, meine Damen und Herren, hier spricht der Kapitän
von der hintern Toilette! Links können Sie Hamburg sehen und rechts
sehen Sie zwei stehende Propeller.....)

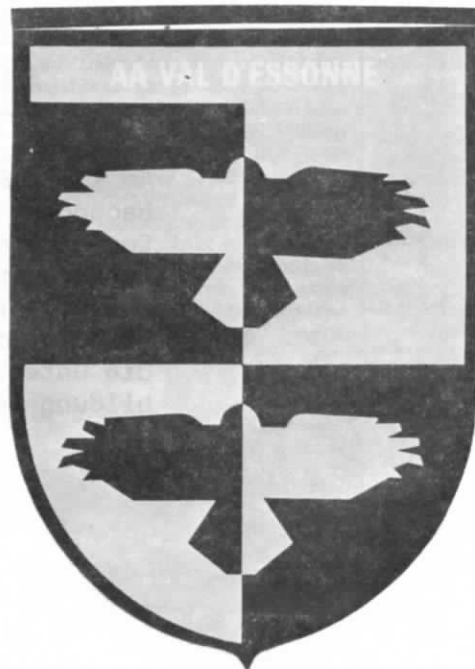
1^{ière} transeuropéenne de vol à Voile - 3000 km im Segelflugzeug

vom 4.-24. Juni

Am 10. 6. landeten in Aschaffenburg zwei Teilnehmer eines französischen Langstrecken-Segelflug-Wettbewerbs. Es waren dies der in Frankreich lebende Engländer William MALPAS und der Franzose Daniel MAILLARD. Ausgangspunkt dieses Wettbewerbs war Angers an der Sarthe. Die Flugroute führt über Freiburg- Osnabrück-Liezen (Österreich) und zurück nach Angers. Dabei müssen 3000 km zurückgelegt werden.



Die beiden waren in Aschaffenburg zu einer Übernachtung gezwungen u. haben einen Tag lang unser Clubleben genossen. Wir wünschen ihnen auch auf diesem Weg nochmals viel Erfolg und guten Flug! Wir hoffen bald wieder von ihnen zu hören.



Segelfluginformationen

Sie läßt sich eigentlich gut an - die Segelflugsaison 1978! Nachdem die Abnahme unserer Maschinen im März zu allgemeinen Zufriedenheit über die Bühne ging, schlugen wir zu - im wahrsten Sinne des Wortes.

Den Reigen eröffnete unser Alois Macht mit seinem ersten Alleinflug - und dann ging es Schlag auf Schlag. Sylvie Brockard, Bernd Maier, Harald Diller, Erwin Guggenberger, Mathias Bitz, Manfred Vad und Hans Peter May - sie alle haben ihren ersten Alleinflug hinter sich gebracht. Ich wünsche ihnen Allen für die Zukunft alles Gute und "Hals und Beinbruch".

Besonders können wir uns über die Rückkehr unserer Hertha zum Segelflug freuen. Sie reitet inzwischen schon wieder die Ka 8 und das können wir doch Spitze finden.

Dann haben wir noch 7 Außenlandungen zu verzeichnen, bei denen unser Franz Steuer seine Spezialtransportmittel Balken und Stricke zu Hause lassen konnte, denn jeder Pilot brachte seinen Vogel sicher auf einen Acker oder Sportplatz und ich hoffe, daß dies für den Rest der Saison so bleiben wird.

Zum Schluß möchte ich Euch alle bitten, daß wir das, was wir zusammen so gut begonnen haben mit etwas Einsatz (auch wenn es manchmal schwerfällt) weiter zu führen. Denn dann glaube ich können wir am Ende der Saison 1978 zufrieden sein.

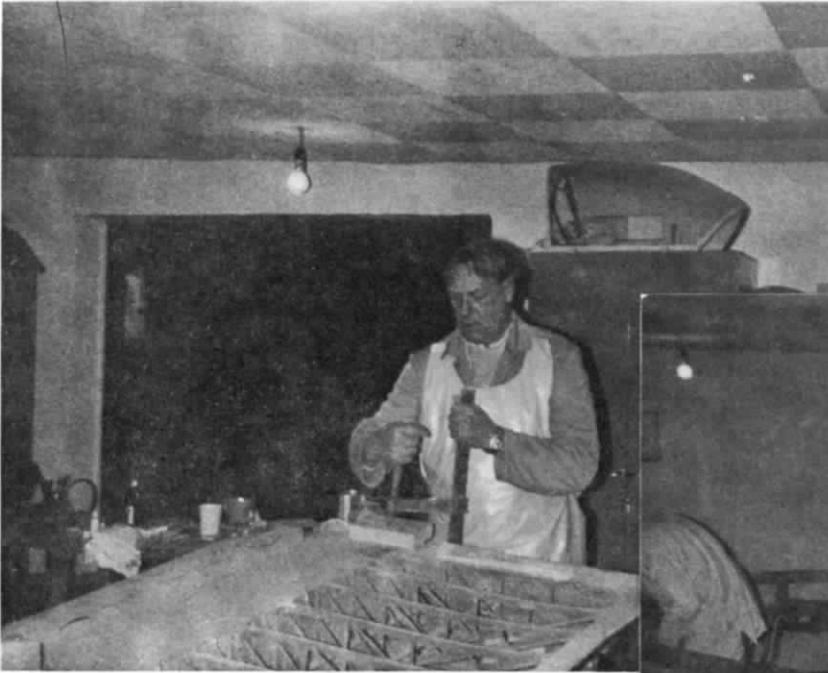
Euer Roland

Achtung: Segelflugschüler

Am 22.6.1978 hat ein neuer Lehrgang für das BZF II begonnen. Dieser Lehrgang wird von unserem Erwin Guggenberger durchgeführt. Da Ihr für Euren Luftfahrerschein das Funksprechzeugnis benötigt, solltet Ihr alle an den genannten Terminen erscheinen. (Die Termine sind am schwarzen Brett angeschlagen) Die Unterrichtstermine für Eure theoretische Ausbildung werde ich Euch noch bekanntgeben.

Roland

IMPRESSIONEN BEIM BAU DER Ka 6



Touristik Flüge

An Touristikflügen wurden 1977 mit Clubmaschinen durchgeführt (soweit der RuC - Redaktion bekannt)

1. vom 8.4. - 11.4. Osterflug nach Budapest
mit PA 28 D - E A L C
Besatzung: Mike Amtmann, Gerhard Justin, Jürgen Kußmaul
2. im Mai 1977 Flug nach Korsika
mit PA 28/140 D - E A L O
Besatzung: Gerd und Uta Bürkel
3. vom 19.5. - 22.5. Frankreichflug nach Paris
mit PA 28 D - E A L C
Besatzung: Dieter Mill, Lothar Sehl
4. vom 27.5. - 30.5. Frankreichflug nach Meaux (Paris),
Eu le Treport (Pikardie) und Epinal (Vogesen)
mit C 172 D - E D X C
Besatzung: Jürgen Kußmaul, Alfred Walter
und
mit PA 28 D - E A L C
Besatzung: Adam Mohr, Jochen Hofmann
Rudi Amrhein
5. im Juli 1977 Englandflug
mit PA 28/Arrow D - E H E I
Besatzung: Gerhard und Waldraut Justin
6. vom 2.9. - 4.9. Frankreichflug nach Valence
mit PA 28/140 D - E A L O
Besatzung: Jürgen Kußmaul, Alfred Walter
Christel März
mit PA 28/ Arrow
Besatzung: Gerhard Justin, Horst Möller,
Sylvie Brockhard
mit PA 28 D - E A L C
Besatzung: Adam Mohr, Jochen Hofmann,
Rudi Amrhein, Fred Roos
außer den Clubmaschinen war noch beteiligt:
PA 28/140 mit Eckert/Eckert
C 172 aus München mit Bacher/Amtmann
Fudji DZ aus Egelsbach mit Egon Walter



Alois Seiler KG.
KAROSSERIE-REPARATUREN

Anfertigung von Sonderaufbauten
Einbau von Heizungen
Moto-Meter-Fahrtenichtschreiber-Service
CARAVAN - Service

DINOL-Rost- und Unterbodenschutz

875 Aschaffenburg, Goldbacher Str. 63, Telefon 4 10 61/62

Wettbewerbe 1977

Es wurden folgende Wettbewerbe mit Clubmaschinen geflogen:

Motorflug: Süd-West-Deutscher Rundflug
Deutschlandflug
Hessensternflug
Zugspitzflug
Weltmeisterschaft in Linz
Englische Meisterschaft
Ortenauer Weinflug
Rund um Egelsbach
Rund um Charlie

Segelflug: Giebelstadt
Opa-Wolf-Pokal
Burg Feuerstein

Brüche 1977

D - EALC	Latte	Achim Tritschler
D - EALO	Latte	Jost Mickel
D - EALC	Latte	Otto Höfling
D - KAEE	Fahrwerk	Egon Walter
Blanik	Totalschaden	Hans Lechner
Ka 6	Totalschaden	Charlie Maletschek
Cirrus	Totalschaden	Paul Weidenbusch +

Kurzmitteilungen

Flugplatzkonzert

Am Sonntag, dem 11.6.78 überraschte uns Fritz Beck und die Mannen seiner Blaskapelle mit einem zünftigen Fliegermarsch. Fritz Beck, selbst seit langen Jahren Flieger befand sich mit seiner Haßfurter Truppe auf einem Ausflug. Er hatte vom hervorragenden Abschneiden der Aschaffener beim Südwestdeutschen Rundflug gehört, und er gratuliert auf seine ins Ohr gehende Weise.

Vielen Dank!

S.B.

Unser Flugzeugpark 1978

	Typ	Leistung	Kennung	Halter
Motorflugzeuge:	C 150	73,6 kW	D-ECAN	FSC
	C 172	106,7 kW	D-EDXC	FSC
	Jodel DR 400	132,5 kW	D-EALF	FSC
	PA 28/140	110,4 kW	D-EALO	FSC
	PA 28/180	132,5 kW	D-EALC	FSC
	PA 28 R Arrow	147,2 kW	D-EHEI	FSC
	Motorfalke SF 25 B	33,1 kW	D-KAEE	FSC
	PA 28/140	110,4 kW	D-EEFI	Eckert
	AC 12 TC Rockwell	154,6 kW	D-E XM	Dr. Illing
	PA 28 R Arrow	147,2 kW	D-EDIK	Klotz/Linder
	Jodel Sicile DR 1050	73,6 kW	D-EAHR	Mohrhard/Schuster
	Mooney M 20	147,2 kW	N-	Schulz
	Morane	132,5 kW	D-EGNK	Peters/Ruppert/Dutzi
	Turbulent	33,1 kW	D-EHIH	Reichert
	PA 28 R Arrow	147,2 kW	D-ELVE	Gentil/Kunz/Kuhn/ Philipp (Charter-Flug GmbH)
	Morane Minerva	161,9 kW	D-EOES	Eizenhöfer/Neumann
	PA 28 R Arrow	147,2 kW	D-ELFC	Hock/Heim
	Focke-Wulf-Stieglitz	147,2 kW	D-EMIG	Emig/Langhammer
	Horizon 6 Y 80	132,5 kW	D-EGWA	Wein/Wagner/Hinkel
	PA 28/140 Warrior	110,4 kW	D-EACH	Krebs/Lombardi
	PA 28/140 Warrior	110,4 kW	D-EAYZ	Höfling
	Morane MS 890	106,7 kW	D-EMIA	Selig
	ASK 14 Motorsegler	19,1 kW	D-KOND	Deußer
	PA 28 R Arrow	147,2 kW	D-EKOB	Kobras
	C 150	73,6 kW	D-EFGO	Kaiser
Segelflugzeuge:	L-Spatz 55		D-	Kolb/Ross/Streiter
	Ka 6 CR/PE		D-	Fromm/Gross
	Jeans Astir		D-	Condor Fliegergruppe
	Standard-Libelle		D-	Sander "Rhönggeist"
	Blanik-Doppelsitzer		D-	FSC
	Ka 8		D-	FSC
	Ka 6 E		D-0099	FSC
Hubschrauber:	Bell Augusta 47	110,4 kW	D-HAKU	Emig/Kuhn



Autohaus
Mohr
OPEL-DIENST



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



Auszug aus der
Bierzeitung 1963
des
FSC Aschaffenburg

So war es damals!

"Gott sei Dank besteht unser fliegerisches Dasein nicht nur aus reiner Theorie, aus arbeiten, Platz einebnen, Aufenthaltsraum erstellen, Maschinen überholen, Winde bauen usw. - denn bekanntlich müssen wir mangels Kohlen alles selbst machen -, nein, es ist kaum zu glauben, es wurde wirklich während des ganzen Sommers geflogen. Hierzu kommt noch der erfreuliche Umstand, daß während der Flugsaison weniger Aktive anwesend sind als im Winter beim Arbeiten. Folglich kann jeder ausgiebig nach Herzenslust fliegen, braucht auf die anderen keine Rücksicht zu nehmen und ist diesen dafür natürlich dankbar verbunden."

"Vergessen wir jedoch über der ganzen Fliegerei nicht unsere Ehefrauen und die, die es werden wollen. Seien wir mal ganz ehrlich gegen uns selbst: Es ist bestimmt ein großes Opfer und erfordert viel Verständnis, wenn diese sich damit abfinden müssen, daß wir Narren jeden Samstag und Sonntag auf dem Platz verbringen. Und nicht nur das, sie haben auch das große Herz, daß sie uns auch noch bestens mit Kaffee und Kuchen bewirten. Nur hinter eins bin ich noch nicht gekommen: Warum ist ausgerechnet die rosa Tasse nur den Junggesellen unseres Clubs vorbehalten."

..... und heute?

Euer

Club-Bebbi!

Wohnpark Schillerstraße Hanau 8 (Klein Auheim)

36 Reihen- und Doppelhäuser
schlüsselfertig zum Festpreis



Herstellung und Verkauf:

HZ-Bau- und Montage GmbH. · Jahnstraße 3 · 6451 Mainhausen · Tel. 06182/3168
Höfling Baumarkt GmbH. · Jahnstraße 3 · 6451 Mainhausen · Tel. 06182/3168
Wenzel-Fertighaus GmbH. · Dieselstraße · 6450 Hanau 8 · Tel. 06181/60066

Mehrere absolut
spritsparende
Aggregate gegen
Ersatzteile zu
vertauschen!

Peter

Fluglehrer sucht Tz-
Beschäftigung als
Walzenfahrer!

Rudi

Leider kann ich an
"Henkelveranstaltungen
bis auf Weiteres
nicht mehr teilnehmen!

Renate

Wer kann Angaben machen,
wo ich am 10.6.78 in der
Zeit von 22⁰⁰ - 2⁰⁰ Uhr
gesehen worden bin, und
welcher Art meine Erlebnisse
waren.

Schmackes

Mutiger Schleppilot
mit eisernen Reserven
gesucht!

Sigi

Suche findigen
Einparker mit Nacht-
praxis (bevorzugte
Zeit 24⁰⁰-3⁰⁰), der
mein Fahrzeug nach
StVO abstellen kann.
Usch:

Habe am 11.6.78
meinen Flugauftrag
verloren! Gegen
Belohnung abzugeben
bei Harald

Ihre Fachlife=
ranten für Keusch-
heitsgürtel nach
Maß

Roland und
Jürgen

Heia Safari!

Buschpilot sucht
springfreudige Ga-
zelle zur Belebung
seines Senegal-
urlaubs.

Hans

Tausche Wohnwagen
gegen Keelles!

Jörg



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

Bergblick + frische Landluft
kostenlos!

Alles Weitere zu erfragen
unter

Tel. 08065-577

Eric Baeber



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



Heizöl Diesel-
kraftstoff

Kohlen - Koks - Briketts - Schmierstoffe
Brennerservice - Kesselreinigung
Tankreinigung

Beck & Niederhofer

Wilhelm-Leuschner-Straße 23

6113 BABENHAUSEN 1

Telefon (06073) 2287

Herausgeber:
FSC Adchaffenburg e.V.

Redaktion:
Gerhard Justin
Jürgen Kußmaul
Sylvie Brockard
Horst Möller

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

Auflage 250

Die in diesem Heft erschienenen
Beiträge stellen die Meinung
der Autoren dar. Beiträge jeder
Art bitte wir an die Redaktions-
anschrift zu senden. Von Seiten
der Redaktion besteht keine
Verpflichtung Beiträge abzu-
drucken oder zurückzusenden.

Druck: Achim Tritschler



Rund um Charlie

A U S S C H R E I B U N G

Der FSC Aschaffenburg und der FSC Miltenberg veranstalten auch 1978 wieder "Rund um Charlie" als nichtöffentlichen, vereinsinternen Wettbewerb.

1. Durchführung des Wettbewerbs

1. Etappe: Groß-Ostheim - Darmstadt - Gernsheim - Mannheim - Bensheim - Reinheim - Obernburg - Mainbullau = ca. 180 km

Aufgabe 1	Bildsuchaufgaben (3 Bilder à 20 Punkte)	60 Punkte
Aufgabe 2	Kleinorientierung (5 Bilder à 30 Punkte)	150 "
Aufgabe 3	Navigationsaufgabe (2 Teile à 20 Punkte)	40 "
Aufgabe 4	Theoretische Aufgaben (5 Fragen à 10 Punkte)	50 "
Aufgabe 5	Zeitanflug Mainbullau ($\pm$ 1 sec)	50 "
Aufgabe 6	Ziellandung	50 "

2. Etappe: Mainbullau - Wertheim - Aschaffenburg - Groß-Ostheim = ca. 120 km

Aufgabe 1	Navigationsaufgabe (2 Teilaufg. à 25 Punkte)	50 "
Aufgabe 2	Kleinorientierung (6 Bilder à 25 Punkte)	150 "
Aufgabe 3	Genauigkeitsanflug	40 "
Aufgabe 4	Zeitziellandung ($\pm$ 10 sec)	100 "

Maximal-Punkte 740



Rund um Charlie

N E N N U N G

=====

Ich nehme an "Rund um Charlie" 1978 teil:

Pilot	Schein-Nr.	Copilot	Flugzeug Kennz.	Gewünschte Gruppe *

Nenngeld: DM 35,-- pro Teilnehmer

Meldeschuß: 28.7.78 - 18.⁰⁰ Uhr

Zeitplan

7. ⁰⁰ Uhr	Briefing	1. Gruppe	Groß-Ostheim
7. ³⁰ "	Start	1. "	" "
10. ⁰⁰ "	Briefing	2. "	" "
10. ³⁰ "	Start	2. "	" "
13. ⁰⁰ "	Briefing	3. "	" "
13. ³⁰ "	Start	3. "	" "

Nennung bitte an G. Justin, 6113 Babenhausen, W.-Leuschner-Str. 23

Rallye **Rund um Charlie**

29./30. Juli 1978

verbunden mit dem Sommerfest des

FSC ASCHAFFENBURG

am Samstag, den 29. Juli in der neuen Flugzeughalle