

Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg e.V.



1. Jahrgang

Januar/Februar/März 1987

1. Quartal 1987

Ein neuer Anfang

Am Ende klappt es dann doch immer wieder. Auf der Suche nach Erneuerung des Clublebens, der Steigerung der Fliegerkameradschaft und letztendlich der Förderung des Flugsports finden sich immer wieder einige Kameraden, die im Flugsportclub Aschaffenburg die Initiative ergreifen und etwas Informationspolitik betreiben wollen. Die Ansätze sind vielversprechend. Insbesondere ist es erstaunlich und erfreulich, daß diese Initiative von jungen Fliegern ausgeht. Ihnen liegt am Herzen, daß über die Ereignisse im Club berichtet wird und andere zugänglich gemacht werden. Es ist richtig empfunden, wenn viele Clubmitglieder sagen, daß inner- und außerhalb des Clubs sehr wenig Berichterstattung gemacht wird. Dem kann man nur zustimmen.

Neben der Weiterverbreitung von Informationen ist deshalb eine **Clubzeitung** das geeignete Medium der Präsentation, also der Darstellung des Vereins.

»Rund um Charlie« hat Tradition und ist vielbedeutend, einmal im Hinblick auf die Herkunft des Namens vom Funkfeuer in der Nähe des Warturms. In- und außerhalb Aschaffenburgs insbesondere bekannt und beliebt durch die Flugsportallie »Rund um Charlie«, die hoffentlich bald einmal wieder von dem Verein ausgerichtet werden wird. Und natürlich durch die vielen »alten« Clubmitgliedern noch in Erinnerung gebliebene Clubzeitung. Dieser damals in den Jahren 1977/78 mehr oder weniger gelungene Versuch einer dauerhaften Information und Selbstdarstellung des Vereins soll nunmehr erneuert werden und wir wünschen den neuen »Herausgebern« dafür viel Erfolg.

Die Herausgeber einer Clubzeitung in regelmäßigen Abständen ist eine große Aufgabe, die viel Interesse und Zeit erfordert. Wenn sich junge Fliegerkameraden so etwas für ihre Freizeit vorgenommen haben, ist das anerkennenswert.

Der Vorstand und wir, die Clubmitglieder, sollten diese Initiative kräftig unterstützen.

Protokoll der Generalversammlung des FSC-Aschaffenburg am 7.3.1986

in der Cafeteria des Flugsportclubs Beginn: 19.30 Uhr
Anwesende Clubmitglieder: 109

TOP 1: Begrüßung der Mitglieder und Eröffnung der Generalversammlung durch Vorstandsmitglied Heinz Dressler. Feststellung der Beschlussfähigkeit. Die Beschlussfähigkeit ist gewährleistet.

TOP 2: Protokollverlesung.

Auf Antrag des Geschäftsführers, Walter Reis wird darauf verzichtet, das Protokoll der Generalversammlung von 1985 zu verlesen. Abstimmung mit 5 Gegenstimmen.

TOP 3: Bericht des Geschäftsführers Walter Reis.

a. Verlesung der schriftlichen Rücktrittserklärung des Präsidenten des FSC Otto Höfling.

b. Klarstellung und Erklärung zum Bau der Halle 4

c. Bericht über eine genehmigte Verlängerung der Landebahn auf unserem Flugplatz. Besonderer Dank an Herrn Günther Hojer der in diesem Punkte beim Luftamt sehr aktiv war.

d. Bericht über Torreparaturen der Hallen 2 und 3, die in den nächsten Tagen ausgeführt werden. Alle Tore dieser Hallen werden in den nächsten Tagen mit einem Kostenaufwand von etwa 30.000,— DM völlig überholt und komplett abschließbar gemacht.

e. Ballonfahrerabteilung in unserem Club ja oder nein?

W. Reis berichtete, daß zwei ernsthafte Sponsoren für einen Ballon zur Verfügung stehen. Etwaige Interessenten innerhalb des Clubs sollten sich zusammenschließen und zu einer Gruppe formieren, die dann diesen Sport betreiben könnten.

f. Erklärung zum Punkt hauptamtlicher Geschäftsführer im FSC. Der

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Sehr geehrtes Mitglied,
die satzungsgemäß einzuberufende Jahreshauptversammlung findet am **Freitag, den 6. März 1987, 19.30 Uhr**, im Clubheim auf dem Flugplatz in Großostheim statt.

Wir laden Sie hierzu freundlich ein.

Tagesordnung.

1. Regularien - Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Protokolle der JHV 1986
3. Jahresberichte 1986 (Vorstand, Geschäftsführer, Schatzmeister)
4. Berichte der Referenten
5. Kassenprüfbericht
6. Entlastung der Vorstandschaft
7. Genehmigung der veröffentlichten Satzungsänderungen.
8. Neuwahl der Vorstandschaft
9. Neuwahl der Referenten und des Ausschusses
10. Neuwahl der Kassenprüfer
11. Anträge
12. Verschiedenes

Anträge für die Hauptversammlung erbitten wir in schriftlicher Form bis spätestens 24.2.1987 (Posteingang).

Die Einladung wird im Main-Echo veröffentlicht. Sie gilt damit als jedem Mitglied zugestellt.

Wir bitten um zahlreiches Erscheinen.

Vorstand und Ausschuss ist einstimmig der Meinung, daß es zu einer solchen Lösung über kurz oder lang kommen muß.

Mit der Person Erich Schlagmüller steht dem Verein der richtige Mann zur Verfügung. Da Walter Reis nur noch bis zu nächsten Wahl 1987 sein Amt ausführt. Bevor E. Sch. sein Amt antreten kann, müssen noch verschiedene Fragen (Zuschüsse) geklärt werden.

g. Flugtag. Der Flugtag ist vom Vorstand und Ausschuss mit Termin 13/14 September festgelegt worden. Er findet in diesem Jahr ohne militärische Beteiligung statt.

h. Veranstaltung am Platz. Am 18 bis 21 Juni wird auf unserem Flugplatz der deutsche Kunstflugpokal ausgetragen.

TOP 5: Bericht des Schatzmeisters Erich Schlagmüller

Erich Schlagmüller legte der Generalversammlung mit Projektor wieder viele aussagekräftige Zahlen vor.

Erfreuliche Entwicklung innerhalb des FSC in allen aufgezeigten Positionen. Ein lang ersehntes Ziel wurde in diesem Jahr erreicht. Die Segelfluggabteilung innerhalb des FSC hat sich in diesem Jahr völlig selbst getragen und sogar einen Überschuss von DM 6.000,— erwirtschaftet. Der Motorflug im FSC brachte im vergangenen Jahr 12% mehr Einnahmen und die Anzahl der Flugstunden stiegen um 16 %. Das Anlagevermögen des Clubs beträgt 1,2 Mio DM während die Verschuldung insgesamt 480.000,— DM beträgt.

Der Verein ist im kommenden Oktober laut Erich Schlagmüller auf dem neuen Fluggelände. Für diese kurze Zeit eine erstaunliche Leistung. Dieses sollte gefeiert werden.

TOP 5: Bericht des Motorflugreferenten Walter Reinhard
W.R. berichtete über Stand innerhalb des Motor-Maschinenparks im vergangenen Jahr gab es keine größeren Standzeiten einzelner Maschinen durch Reparaturen. Insgesamt gesehen sei der Maschinenpark sehr gut ausgelastet. Die Anzahl der geflogenen Stunden sei stark gestiegen. Dollarkurs und Bedarf innerhalb des Clubs rechtfertigen nun eine Neuanschaffung eines Flugzeuges. Walter Reinhard erklärte zum Abschluß seiner Ausführungen, daß er nach all den langen Jahren, die er nun diesen Posten inne hatte, zum Ende der gewählten Periode dem Verein nicht mehr als Motorflugreferent zur Verfügung steht.

TOP 6: Bericht des Segelflugreferenten Roland Fromm.
In seinem Bericht erwähnte R.F. die verschiedenen Aktivitäten der Segelflugabteilung innerhalb des FSC vom vergangenen Jahr. Neue Mitglieder wurden geworben und mit Veranstaltungen wie Ausstellung eines Segelflugzeuges auf dem Großostheimer Markt oder einem Kindernachmittag, wurde die Bevölkerung auf diesen schönen Sport aufmerksam gemacht.
Auch 1985 wurde wieder ein Urlaubsfliegen in Österreich durchgeführt an dem sich 25 Clubmitglieder beteiligten.
Hervorgehoben wurde Manfred Vath, der bei den Bayrischen Segelflugmeisterschaften den 7. Platz erreichte. Peter Schlagmüller schaffte die Qualifikation für die Deutsche Meisterschaft.
1985 waren im Verein 65 Mitglieder mit gültiger Segelflugglizenz. In diesem Jahr waren es insgesamt 9 Neuzugänge.

TOP 7: Bericht der Kassenprüfer Sterna/Justin
Kassenprüfer Sterna berichtete über die Prüfung die im Hause Reis in Obernburg stattfand. Es gab keine Beanstandungen von Seiten der beiden Prüfer. (Genauer siehe Protokoll der Kassenprüfer).
Kassenprüfer Sterne beantragte die Entlastung des Vorstandes. Bei 109 anwesenden Mitgliedern fiel die Entlastung des Vorstandes wie folgt: 6 gegen Entlastung, 10 Enthaltungen. Alle übrigen Mitglieder entlasteten.

TOP 8: Anträge

Die Anträge liegen alle in schriftlicher Form dem Geschäftsführer W. Reis vor.

- Antrag Felgner mit Abstimmung abgelehnt
- Manfred Hinkel 4 Anträge behandelt und abgelehnt
- Mitglied Eizenhöfer 2 Anträge abgelehnt

Bei dieser Gelegenheit (Antrag Eizenhöfer zur Prüfung der Ausschreibung, bzw. der Ausführung des Baues der Halle 4) ergab sich in der Mitgliedschaft eine längere Diskussion. Es wurde von Seiten der Mitglieder bemängelt, daß solche Baumaßnahmen nicht von einer Kommission aus Mitgliedern, die von Berufs wegen kompetenter sind, überwacht werden.

Mitglied Ackermann machte der Versammlung das Angebot, daß er sich mit einigen anderen Clubmitgliedern (Architekten, Sachverständigen) zur Verfügung stellen will, um bei Baumaßnahmen als Berater präsent zu sein. Dieses Angebot wurde von allen Seiten begrüßt. Zum Bau der Halle 4 wurde beschlossen, daß Clubintern dieses Gebäude nochmals von einer Kommission aus Baufachleuten abgesprochen werden soll, um eventuelle Fehler festzustellen.

d. Antrag Gerd Justin

Neuanschaffung eines Motorflugzeuges.

Nach Abstimmung waren für diesen Antrag 80 Clubmitglieder. Es gab 19 Stimmenthaltungen. 9 Mitglieder waren gegen den Antrag.

e. Antrag von Mitglied Mahr.

Der Antrag des Mitgliedes wurde von allen Mitgliedern angenommen. Der Vorstand erklärte sich bereit sofort weitere Schritte in diesem Sinne voranzutreiben.

TOP 9: Verschiedenes

Mitglied Maletschek:

- Antrag in mündlicher Form an die Versammlung, Halle 1 soll abgedichtet werden.
- Die grüne Hütte soll stehen bleiben und für Gartengeräte zur Verfügung gestellt werden.
- Die Ausfahrt auf die Kreisstraße von unserem Parkplatz soll schnellstens in Ordnung gebracht werden.

Antwort des Geschäftsführers Walter Reis.
Die Anregungen werden in den nächsten Sitzungen des Ausschusses bearbeitet.

Antrag vom Clubmitglied Vornholt: Die Altölfrage soll geklärt werden. Der Geschäftsführer sagt die Bearbeitung dieser Frage im Ausschuß zu.

Clubmitglied Maletschek appelliert an die Verammlung, doch in Zukunft strenger die Platzrunde einzuhalten.

Er berichtet von Bewegungen in der Bevölkerung Großostheims die gegen den Fluglärm vorgehen wollen.

Als Anregung wurde die Installierung einer Schleppvorrichtung in der Lima-Fox empfohlen.

Ende der Generalversammlung gegen 10.45 Uhr
Heinz Dressler spricht das Schlußwort.

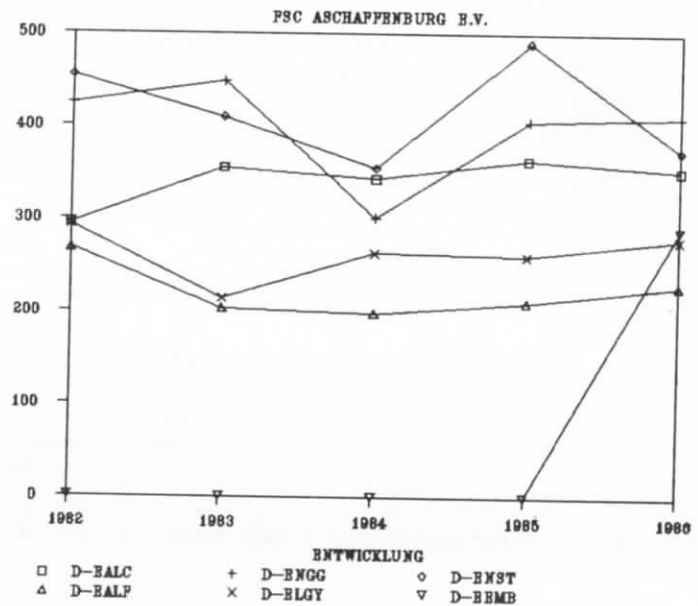
Jahresbericht Motorflug 1986

Das Jahr 1986 war ein gutes Jahr für die Abteilung Motorflug im Flugsportclub Aschaffenburg! Alle Clubflugzeuge flogen unfallfrei, auch sonst waren keine größeren Reparaturen oder Grundüberholungen fällig. Dies wirkte sich positiv auf die Kosten im Motorflug aus. Erhöhung der Flugpreise ist in diesem Jahr kein Thema. Genaue Zahlen gibt es wie üblich auf der Jahreshauptversammlung zu hören.

Wie sich die Flugstunden unserer Clubmaschinen in den letzten Jahren entwickelten ist aus der Grafik ersichtlich. Insgesamt flogen unsere Maschinen 1762 Stunden. Das ist eine Steigerung von 8% gegenüber 1985 und ergibt eine durchschnittliche Stundenanzahl pro Motorflugzeug von 322 Stunden.

IN FLUGSTUNDEN

FLUGSTUNDENENTWICKLUNG 1982-1986



Auf der letzten Generalversammlung wurde beschlossen ein zusätzliches Motorflugzeug zu kaufen. Im Juli wurde dieser Beschluß in die Tat umgesetzt. Wir haben ein neues Flaggschiff unsere Archer II D-EEMB. Der Kauf wurde von der Mehrheit der Mitglieder positiv beurteilt. Jetzt liegt es an uns wieder mehr auf Clubflugzeugen zu fliegen. Die Voraussetzung hierfür ist geschaffen. Eine Bitte an dieser Stelle an alle Motorflieger: Behandelt unsere Flugzeuge pfleglich wie die eigenen, betankt sie abends und macht die Scheiben sauber. Wir sind Sichtflieger.

Sehr erfreulich die Zunahme der Touristikfliegerei. Hoffentlich gehts weiter so! Newcomer auf diesem Gebiet können sich an Gerd Justin wenden. Er ist gerne bereit bei der Planung von Urlaubsflügen zu helfen und wenn genügend Interesse besteht, Touristikflüge zu organisieren.

Strahlende Erfolge in der Rallyefliegerei sind 1986 nicht zu melden. Aber, es gab ja auch keinen Deutschlandflug und keine Deutsche Meisterschaft. Trotz einiger ersten Plätze und guter Plazierungen bei regionalen Rallyes will das siegverwöhnte Team Höfling/Amtmann eine schöpferische Pause einlegen. Hoffentlich nur eine Pause! Christiane Collin und Axel Maurer fliegen für Aschaffenburg. Sie wurden Hessenmeister. Wir gratulieren!

Auch die Oldtimer Müller/Schlagmüller konnten durch gute Plazierungen beweisen, daß sie noch nicht zum alten Eisen gehören. Hoffentlich machen bald wieder junge Rallyemannschaften von sich reden. Ansätze gibt es Gott sei Dank!

Abschließend: 1986 ein gutes Jahr. Gute Ansätze und Voraussetzungen für 1987. Machen wir gemeinsam was daraus.
Hals und Beinbruch!
Erich Schlagmüller

Rund um Charlie 1987

Die Clubrally »Rund um Charlie« findet voraussichtlich im September 1987 statt. Teilnehmen können Motorflieger und Motorsegler. Veranstalter: FSC Aschaffenburg, Ausrichter: Maic Amtmann und Gerd Justin.

Motorflugausbildung 1986

Im Kalenderjahr 1986 beendeten 6 Mitglieder ihre Motorflugausbildung mit bestandener praktischer Prüfung.

9 Flugschüler bestanden ihre theoretische PPL-Prüfung.
7 Motorflugschüler erwarben das BZF I und 3 das BZF II

350 Flugstunden wurden im Rahmen der PPL-Ausbildung auf Clubflugzeugen geflogen. Das sind 20% der Gesamtflugzeit auf Vereinsmaschinen.

10 Mitglieder befinden sich zur Zeit noch in der Motorflugausbildung. 120 Stunden theoretischer Unterricht wurde 1986 erteilt.

Für die Flugsaison 1987 stehen neben dem bekannten Motorfluglehrerteam drei frischgebackene Motorfluglehrer zur Verfügung. Wir gratulieren

**Christian Marschner,
Ronald Spahn,
Manfred Wolff**

zu ihrer bestandenen Motorfluglehrerprüfung.

Die Kapazität in der Motorflugausbildung ist also groß. Wir bitten alle Mitglieder in ihrem Bekanntenkreis die Werbetrommel zu rühren, damit möglichst viele neue Mitglieder das Motorfliegen lernen.

EIN FLUGZEUG FÜR OTTO

Erste Transatlantiküberquerung durch Ronald Spahn.

Der gesunkene Dollarkurs und der Wunsch unseres Expräsidenten Otto Höfling, ein neues Flugzeug zu besitzen veranlaßten im November 1986 die Clubmitglieder Ronald Spahn, Otto Höfling, Gerhard Justin und als Gast Paulchen Kronenburger einen Amerikatrip zu unternehmen.

Ronald Spahn, der seit ca. drei Jahren seinen PPL besitzt, hat sich in letzter Zeit nach den USA orientiert, um dort seine amerikanischen Lizenzen zu erwerben. Aufgrund glücklicher Umstände war er in der Lage, viele Stunden dort preiswert zu fliegen. Er hat so sehr viele Erfahrungen in der Fliegerei gewonnen. Als gelernter Nachrichtentechniker verstand er es auch, geschäftliche Bande zu knüpfen. Wenn man mit ihm über irgendeinen Flugplatz ging, kam man sich wie zu Hause vor. Ronald kannte jeden und jeder kannte Ronald. Es klingt mit heute noch in den Ohren: Hi, Ronald how are you doing today!

Diese Kenntnisse und Erfahrungen nutzt er heute zum Vertrieb elektronischer Produkte und der Überführung von Luftfahrzeugen.

Die obengenannte Crew machte sich also Ende November 1986 auf die Socken um - wie gesagt - für O.Ti.O ein Flugzeug zu erwerben. Otto hatte sich vorher bereits informiert und wollte ein schnelles Hochleistungsflugzeug kaufen. Er dachte dabei an eine Mooney 252 oder dergleichen.

Im Verlauf des Hinfluges, wahrscheinlich aufgrund der unendlichen Weite des Atlantischen Ozeanes, wurde er jedoch von Paulchen Panther überzeugt, daß für solche Entfernungen sich eine Zweimotorige besser eignen würde. Und flugs hat unser allzeit bereiter Ronald Spahn eine Liste für Gebrauchtflugzeuge zur Hand. Auf der ersten Seite leuchtete allen ein solches Flugzeug entgegen. Eine Turbo-Seminole mußte es sein! Dem über die Bahamas nach Florida vorausgeeilten Gerd schlugen denn auch schon die Wellen der Begeisterung bei seiner Ankunft in Orlando entgegen.

Die Begeisterung für eine solche Maschine hielt dann auch für den gesamten Aufenthalt in Florida an. Obwohl eine große Anzahl von Flugplätzen nach Alternativen abgegrast wurden, entschied sich Otto für diese Turbo-Seminole. Sofort nach dem Anblick dieser Maschine sagte er: Diese oder keine! Und so kam es wie es kommen mußte, die Maschine wurde gekauft und zu unserem Heimatflughafen in Florida, überführt. Die bis dahin geflogenen Stunden auf einer Cessna 172 sowie die mit der Turbo-Seminole geflogenen Stunden machten der Crew einen solchen Spaß, daß sie sich schworen, bald wieder einen Trip dorthin zu unternehmen.



Über Nordamerika



Über Grönland

Die Fliegerei in den USA kann man gar nicht so einfach beschreiben. Die große Anzahl der sehr gute ausgestatteten Flugplätze, die Möglichkeit rund um die Uhr zu fliegen und die preisgünstige Chartermöglichkeit von Luftfahrzeugen eröffnen einem Flieger wirklich ein Fliegerparadies. So werden auf den Flugplätzen von Florida überhaupt keine Landegeühren erhoben, das Benzin und die Charterpreise sind in etwa halb so teuer. Eine Turbo-Arrow ist für ca. 140,— DM pro Stunde naß zu haben. Der Service auf allen Plätzen ist vorzüglich. Ein Bereitschaftsdienst auf allen Flugplätzen ist selbstverständlich. Von der Freiheit des Fliegens selbst kann man nur schwärmen. Beim Abflug von einem Flugplatz hört man die ATIS ab, man meldet sich auf einer COM-Frequenz und sagt, ob man nach Norden, Süden, Osten oder Westen wegfiegen möchte. Man kann gewiß sein, daß eine sehr schnelle Abfertigung beim Abflug stattfindet. Sinngemäß gilt dies für einen Anflug. Häufig sind große Plätze der allgemeinen Luftfahrt (z.B. von der Größe Nürnbergs) überhaupt nicht besetzt. Man meldet sich einfach auf der COM-Frequenz und berichtet, wenn man in die Platzrunde einfliegt. Sehr viele Plätze der allgemeinen Luftfahrt sind mit Instrumenten-Anflugverfahren ausgerüstet und rund um die Uhr offen. Teilweise sind die Beleuchtungen nachts ausgeschaltet, man kann sie durch mehrmaliges Tasten der COM-Frequenz automatisch anschalten.

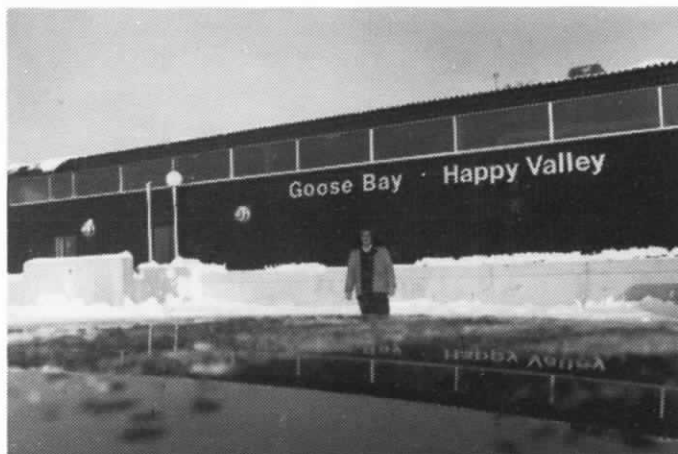
Nachdem nun das Flugzeug von Otto gekauft war, ging es daran, die entsprechende Ausstattung zu wählen und installieren zu lassen. Dabei war die große Amerikaerfahrung von Ronald Spahn von Nutzen. Die Seminole wurde mit zwei großen Fässern sowie weiterer Sicherheitsausrüstung hergerichtet. Ein Loran C wurde für die Navigation eingebaut, eine Schwimmsinsel und ein schwimmendes ELT wurden besorgt. Viele gute Ratschläge allerseits wurden Ronald Spahn zur ersten Transatlantiküberquerung eines Clubmitglieds mit auf die Reise gegeben. Der Rest der Crew machte sich mehr oder weniger bequem auf die Heimreise.

Die Atlantiküberquerung von Ronald Spahn verlief in folgenden Abschnitten:

11.12.1986

Flug von Orlando (Florida) nach Goose Bay, Dauer 10 h 6'

Die Route ging von Orlando über Jacksonville, Savannah, Washington, New York, Albany, Quebec nach Goose Bay. Startzeit war 14.50 h, Landezeit 24.56 h. Der Flug verlief zum großen Teil in der Dunkelheit. Dieser Abschnitt diente im wesentlichen dazu, alle eingebauten Systeme zu te-



Goose Bay



sten sowie die Reichweite aller Tanks zu ermitteln. Ronald hatte nach der Landung noch für ca. 1,5 Stunden Sprit in den Tanks. Da die Heizung ausgefallen war, mußte diese am nächsten Tag zunächst einmal repariert werden. Die Maschine hatte auf ihrem ersten Trip alle Anforderungen erfüllt, mit Ausnahme dieses Aggregates. Ronald konnte also beruhigt auf den großen Überwasserflug gehen. Das Wetter spielte ihm jedoch einen Streich. Sowohl Reykjavik als auch Nassarsuaq auf Grönland waren dicht und somit gab es keine Möglichkeit in den nächsten drei Tagen weiter zu fliegen. Die Preise in Goose Bay hielten ihn warm. Eine Pizza und drei Bier für DM 48,- sorgten dafür.



Enteisung in Goose Bay

15.12.1986

Flug von Goose Bay nach Keflavik (Island), Dauer 9 h 5'. Trotz des Jahrhunderttiefs machte Ronald einen Flugplan nach Nassarsuaq, da das Wetter in Island immer noch schlecht war. Windgeschwindigkeiten von 80 Knoten ließen eine Landung in Reykjavik unmöglich erscheinen. So ging es östlicher nach Nassarsuaq. Nach etwa vier Stunden Flugzeit, kurz vor Nassarsuaq erhielt er in einer Höhe von 11.000 ft Rime Ice und mußte schließlich auf 20.000 ft weitersteigen. Über den Wolken war er ganz auf Loran-Navigation angewiesen. NDB's wurden keine empfan-

gen. Sauerstoff benötigte er die ganze Zeit. Aufgrund einer Wetterverschlechterung in Nassarsuaq entschloß sich Ronald doch direkt nach Reykjavik zu fliegen. Inzwischen empfing er auch den Radiosender von Island und konnte direkt darauf zufliegen. Wie durch ein Wunder meldete Reykjavik, daß die Gegend um Keflavik eine unterbrochene Wolkendecke und darunter gute Sichten hatte. Über Funk wurde ihm geraten, Keflavik anzufliegen. Ein Durchstieg durch die Wolken mit einer unterkühlten Maschine war sicherlich ohne Enteisungsmöglichkeit sehr schwierig und riskant. Inzwischen war auch wieder die Heizung ausgefallen. Nach über neun Stunden Flugzeit landete Ronald unbeschadet in Keflavik bei einem Gegenwind von über 35 kt.

17.12.1986

Flug von Keflavik nach Ffm 11h22' Dauer

Nach der Reparatur der Heizung am 16.12. ging es weiter mit der Absicht, direkt nach Ffm zu fliegen. In Keflavik schneite es, das Flugzeug wurde mit Alkohol enteist. Nach dem Start ging es im direkten Aufstieg durch die Wolken auf 20.000 ft. Bei einer Außentemperatur von minus 37 Grad fiel wieder die Heizung aus, das Loran C fiel ebenfalls aus. Ronald packte sich in alle vorhandenen Pullover und verkroch sich auf den Co-Pilotensitz, damit die eisige und mit Schnee vermischte Luft ihn nicht erreichen konnte. Die Hände waren steigefroren und klebten teilweise am Steuerhorn fest. Deshalb entschloß er sich, nicht direkt nach Frankfurt sondern nach Kirkwall in Schottland zu fliegen. Im Anflug auf Kirkwall funktionierte die Heizung plötzlich wieder.

Im Nachtflug ging es am gleichen Tag nach einer kurzen Pause weiter. In einer Höhe von 3500 ft flog er mit Radarunterstützung nach Norwich/Südostengland. Dort wurde aufgetankt, telefoniert und wieder gestartet. Wiederum in 3500 ft erreichte er nach knapp 3 Stunden Flugzeit bei Schneetreiben Frankfurt. Mit einer Sondergenehmigung durfte er dort um 00.50 Uhr landen. Eine Abordnung des Flugsportclubs Aschaffenburg- und natürlich der stolze Eigentümer Otto - empfing ihn dort mit Champagner.

Die Gesamtüberführung der Turbo-Seminole dauerte von Orlando bis Frankfurt 30 h 33'. Bei einer Entfernung von 4564 nm entspricht dies einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 kn! Dabei wurden pro Stunde nur 67 l Sprit benötigt.

Zu dieser ersten Atlantiküberquerung gratulieren wir Ronald Spahn recht herzlich und wünschen ihm für weitere Überquerungen Hals und Beinbruch.

Wetter in Goose Bay vor dem Atlantikflug

BIRK 1818 12040/60 2000 68 RASN 6ST005 8NS020 GRADI 2022 09055/80

4000 63RA 6ST005 8NS020 GRADU 2-5LOCAL 14035/53 9999 7CU015
 TEMPO 5000 83RASN 8CB008 =
 SAS» BIKF
 BIKF 1818 12040/60 2000 68RASN 6ST005 8NS020 GRADU 2022 09055/80
 4000 63RA 6ST005 8NS020 GRADU 0609 14035/53 9999 7CU015 TEM-
 PO 5000 83RASN 8CB008 =
 R—14—86



Empfang am 18.12.86 in Großostheim

PROTOKOLL EINER BALLONFAHRT

Es ist Sonntag morgen, 4.00 Uhr. Der Wecker klingelt. Langsam beginnt der Verstand sich zu regen: Richtig, Ballonfahren ist angesagt!! Der erste Blick aus dem Fenster gilt dem Wetter: wie sieht es aus, geht es oder geht es nicht? Es geht, nur leichte Bewölkung und ein rosa Schimmer im Osten. Also, ab unter die Dusche, rasieren und hinein in die Klamotten. Schnell noch eine Tasse Kaffee (natürlich wieder mal zu heiß, Zunge verbrannt, fängt ja gut an), denn um 4.45 Uhr ist Abfahrt zum Startplatz. Die vorgesehenen Startzeit für heute ist 6 Uhr Lokalzeit. Um 5.30 Uhr bin ich auf dem Flugplatz Großostheim. Von den Mitfahrern ist noch keine Spur zu sehen. Die Sonne ist inzwischen weiter über den Horizont geklettert. Die Wetterberatung von Rhein-Main hat uns für heute einen Wind aus 250 ° mit 4 kts. angesagt, ein ideales Wetter zum Ballonfahren. Am Startplatz ist dann die Windrichtung 190 °, von Knoten kaum eine Spur!!

Mittlerweile ist es 5.35 Uhr geworden. Wir beginnen mit dem Aufbau, Korb aus dem Hänger, Brennabstützung und Doppelbrenner aufsetzen. Unsere Mitfahrer sind inzwischen auch eingetroffen, im Gesicht etwas blass und übernachtigt.

Pilot Thorsten Koch erklärt, daß jeder Brenner eine Leistung von ca. 6.000 PS hat und mit Propan/Butangemisch betrieben wird. Die Bodenmannschaft, auch »Erdferkel« genannt hat inzwischen die Gasflaschen im Korb befestigt und die Gasschläuche angeschlossen. Die Uhr zeigt mittlerweile 5.50 Uhr. War bis dahin die sonntägliche Ruhe durch unsere Anwesenheit kaum gestört, so änderte sich das nun schlagartig. Zum Check faucht der Gasbrenner nun mit ziemlicher Lautstärke los, erschreckte Kaninchen flüchten in die nahegelegenen Felder, die eingetroffenen Schaulustigen, ebenso Frühaufsteher wie wir, treten ehrfürchtig einige Schritte zurück.

Inzwischen haben die »Erdferkel« die Ballonhülle ausgelegt, der Korb liegt zum Einklinken der Hülle flach auf dem Boden. Die Hülle wird eingeklingt, da springt auch schon der 4-Takt-Motor des Kaltluftgebläses zum Aufblasen der Hülle an. Langsam wölbt sich die Hülle zu ihrer charakteristischen Birnenform. Das Ventil im Oberteil des Ballons, auch Parachute genannt, ist geschlossen, das Gebläse abgestellt und das Aufheizen beginnt. In immer kürzeren Abständen faucht der Brenner in die Hülle, der Ballon hebt sich gemächlich vom Boden. Die Haltemannschaft an der Topleine hat nun Schwerstarbeit zu verrichten, immerhin sind ca. 3,5 t Masse zu kontrollieren. Endlich steht das ganze Gefährt, stolze 26 m vom Boden bis zur Spitze, gefüllt mit 3.000 m³ heißer Luft. Die Mitfahrer besteigen nun einer nach dem anderen den Korb, der Ballon ist startbereit.

Mittlerweile ist es 6.15 Uhr geworden, erstaunlich viele Leute sind um die Zeit schon auf den Beinen!

Mit viel Lärm von den Brennern erhebt sich das Gefährt in die Lüfte und treibt - nicht in Richtung Stockstadt - wie angenommen - nein er treibt in Richtung Sulzbach!!! Der Wind hat mal wieder gedreht.

Während der Ballon nun den Zurückgebliebenen entschwebt und auf dem Startplatz wieder Ruhe einkehrt, (die Kaninchen kommen auch wieder aus ihrem Versteck) haben die Verfolger den Geländewagen und den Anhänger abfahrtsbereit gemacht. Die Funkverständigung ist bestens, die

Temperaturen mit + 15°C recht angenehm. Es ist 6.30 Uhr, als wir uns auf die Verfolgung begeben. Großostheim schläft noch.

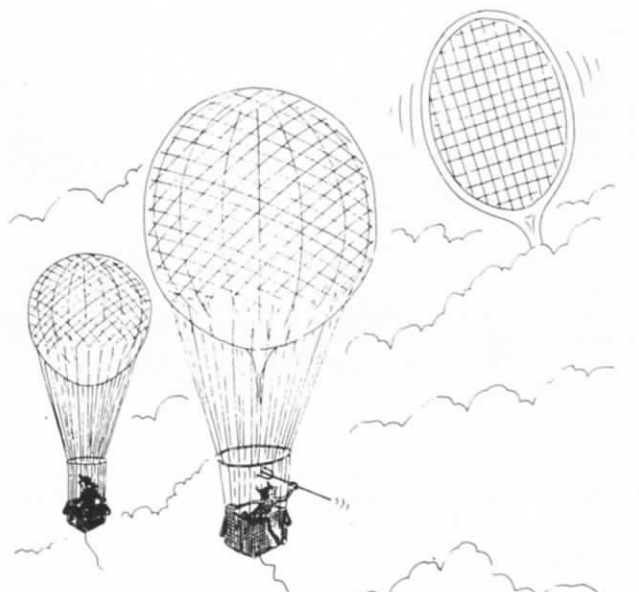
Wir erreichen gerade Niedernberg, als Pilot Thorsten Koch über Funk mitteilt, daß der Wind wieder mal gedreht hat, die neue Drift geht nun über den Main in Richtung Altenbachsmühle. Also müssen wir durch Niedernberg und mit der Fähre über den Main nach Sulzbach. Der Fahrmann reibt sich verschlafen und erstaunt die Augen, als wir gegen 7.15 Uhr mit unserem Gespann an der Anlegestelle aufkreuzen. Wir erklären ihm unser Anliegen und beantworten während der Überfahrt auch gerne seine Fragen. Am anderen Ufer angekommen ist erst einmal Orientierung angesagt - der Ballon ist nämlich weg!!! Anhand der Karten wird nachnavigiert, über Funk die Position des Ballons eingeholt. Es geht weiter Richtung Bad Sodenal.

Als wir in das Tal einbiegen, sehen wir ihn, die Welt ist wieder in Ordnung. Weiter geht die Fahrt Richtung Soden, Uhrzeit mittlerweile 7.35. Es ist an die Landung zu denken. Kurz hinter Soden soll sie erfolgen, da das Gelände in Fahrtrichtung voll bewaldet ist und sich zum Landen nicht eignet. Der Ballon fährt nun tief über den Ort, erschreckt mit seinem Brenngeräusch ahnungslose Kirchgänger, die den Kopf in den Nacken geworfen haben. Direkt hinter dem Ort setzt der Ballon auf; mit stehendem Korb. Sofort sind eine ganze Menge Schaulustige am Landeplatz versammelt. Ob wir dem Pfarrer wohl seine Schäfchen vom Kirchgang abgehalten haben?? Die Mitfahrer steigen einer nach dem anderen aus, noch ganz in dem Glücksgefühl, eine besondere Luftreise erlebt zu haben. Mit tausendmal geübten Handgriffen bergen wir den Ballon, und nach 20 Minuten ist alles wieder verstaut und abfahrtsbereit. Es geht zurück zum Startplatz nach Großostheim, wo anschließend der gemütliche Teil des Ausflugs beginnt, einschließlich der traditionellen Taufe der Erstfahrer.

14.1.1987



Start von 3 Ballonen an einem Sonntag im Oktober auf dem EDFC gegen Abend.
 Foto: H. Reichert



Himmliches Vergnügen

ZIELLANDEWETTBEWERB

Nach jahrelanger Gewohnheit fand auch 1986 wieder (27./28. September) ein Ka-8 Ziellandewettbewerb statt, der bei unseren Fliegerkameraden in Babenhausen ausgetragen wurde. Insgesamt waren 5 Vereine mit 20 Mannschaften und 60 Teilnehmern am Start, wobei nur unser Verein in der Lage war, eine »Damenmannschaft« (siehe Foto) älteren Semesters zu stellen. Diese erhielt, nebenbei bemerkt, auch einen der allgemein heiß umkämpften Hauptpreise (bezeichnenderweise eine überdimensionale Hartwurst). Dieses sehr willkommene Tierprodukt erlebte allerdings die Schlußveranstaltung, welche in Babenhausen begonnen ihren feuchtfröhlichen Abschluß in unserem Vereinsheim fand, nicht mehr.

Daß unsere Segelflieger sowohl in der Einzelwertung (Roland Fromm, 2. Platz) als auch in der Mannschaftswertung (Aschaffenburg 1, 1. Platz) hervorragend abschnitten, kann der folgenden Ergebnisübersicht entnommen werden.



Die Damenmannschaft des FSC Aschaffenburg von links: Günter Lenk, Lothar Sehl, mit jüngstem Fluglehrerkind Bernhard von Georg Rauch und Karl-Heinz Kummer bei den Präsenten zur Siegerehrung vor der Flughalle in Babenhausen.

An dieser Stelle nochmals unsere herzlichsten Glückwünsche zu diesen ausgezeichneten Ergebnissen.

ERGEBNISÜBERSICHT

Einzelwertung:

1. Platz	: Mantel	Walldürn	222 Punkte
2. Platz	: Fromm	Aschaffenburg	215 Punkte
3. Platz	: Vocherod	Seligenstadt	205 Punkte

Mannschaftswertung:

1. Platz	Aschaffenburg	589 Punkte
2. Platz	Seligenstadt Jugend	578 Punkte
3. Platz	Seligenstadt Senioren 1	568 Punkte
4. Platz	Obernau 1	558 Punkte
5. Platz	Reinheim Senioren	557 Punkte
6. Platz	Walldürn Senioren 2	556 Punkte
7. Platz	Walldürn Jugend	550 Punkte
8. Platz	Aschaffenburg Alte Herren (Damen)	544 Punkte
9. Platz	Babenhausen Jugend	543 Punkte
10. Platz	Reinheim Damen	533 Punkte
10. Platz	Seligenstadt Senioren	533 Punkte
12. Platz	Obernau Senioren	506 Punkte
13. Platz	Babenhausen Damen	498 Punkte
14. Platz	Walldürn Senioren 1	492 Punkte
15. Platz	Aschaffenburg 2	484 Punkte
16. Platz	Aschaffenburg Jugend	476 Punkte
17. Platz	Obernau Jugend	472 Punkte
18. Platz	Babenhausen Senioren	469 Punkte
19. Platz	Babenhausen »Champs«	463 Punkte
20. Platz	Seligenstadt Damen	447 Punkte

Damenmannschaften:

1. Platz	Reinheim	533 Punkte
2. Platz	Babenhausen	498 Punkte
3. Platz	Seligenstadt	447 Punkte

Jugendmannschaften:

1. Platz	Seligenstadt	578 Punkte
2. Platz	Walldürn	550 Punkte
3. Platz	Babenhausen	543 Punkte
4. Platz	Aschaffenburg	476 Punkte
5. Platz	Obernau	472 Punkte

524d. Die wirtschaftliche Alternative von BMW.



Sonderausstattung: Metallic-Lackierung, Stahlkurbelhebedach, Scheinwerfer-Wisch-Wasch-Anlage, BMW Leichtmetallräder, Front- und Heckspoiler.

Komfort und Sicherheit der bewährten 5er Reihe. Dazu die Ökonomie des leistungsstarken 6-Zylinder-Diesel-Triebwerks.

Für Wirtschaftlichkeit im Alltagsbetrieb und hohen Werterhalt.

Erfahren Sie das Komfort- und Leistungsangebot des neuen BMW 524d. Bei einer Probefahrt. Bei uns.

Auto-Reinhard

Walter Reinhard GmbH

Aschaffburger Straße 33
8754 Großostheim
Telefon (06026) 14 70



**Freude
am
Fahren**

Großer Faschingsabend im Clubheim

Freitag, 20.2.1987, 19.01 Uhr

mit Disc-Jockey JOCHEN

Kostümierung erwünscht

Eintritt frei

Alle Mitglieder, nebst Frau,
sind herzlich eingeladen.



FSC Vereinsausflug nach Bitburg (Air Base)

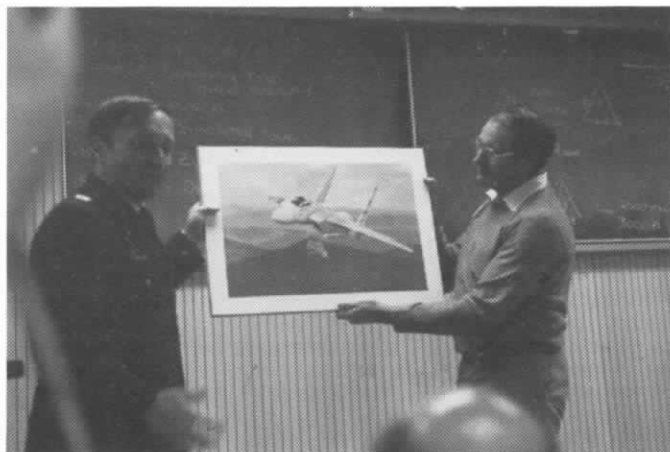
An einem Samstag im Herbst 1986 fand der vom langer Hand vorbereitete Flug nach Bitburg (Eifel) statt. Lange zuvor mußten die persönlichen Daten der Besucher eingesandt werden, ehe die offizielle Einladung vom Air Base Stützpunkt Bitburg kam.

Ab 8 Uhr früh starteten 12 Maschinen mit 38 Mitgliedern des FSC. Erich hatte an diesem Tag Luftaufsicht und verabschiedete die Kameraden in Richtung 270 Grad.



Empfang

Nach 1 Stunde Flugzeit trafen die ersten Flugzeuge in Bitburg ein. Das Empfangskomitee war schon zur Stelle. Comander Möllner und Captain Schulze, standen schon zur Begrüßung bereit und brachten uns zur Unterkunft der »Bulldogs«. Dort angekommen wurde das Gerücht laut, daß eine Maschine noch vermißt wurde. Der Anruf eines Wachleiters aus Spang-Dahlem Airfield bestätigte dies auch sofort. Der vermißte Flieger war dort gelandet und hatte so nach einer Stunde Aufenthalt eine Landung mehr in seinem Bordbuch.



Überreichung des Gastgeschenkes von Commander Möllner an Walter Reis (Bild F 15) Heute in unserem Clublokal.

Es folgten Begrüßungsansprachen von Commander Möllner Capten Schulze und unseres Geschäftsführers Walter Reis. Gut abgesichert im Kommandostab sahen wir zwei Filme über den »Supervogel« F 15 der Eagle mit technischen Daten. Eine Besichtigung eines Hangers sowie die anschließende Reinigung in einer ABC Anlage, natürlich nur simuliert folgten. Mittlerweile war es Mittag geworden - mit dem Bus gingen ins Offizierscasino zum Lach bei Sandwich und Woter natürlich gekühlt anschließend noch Tee. Jeder hatte sich gestärkt und war so richtig fit für den simulierten Flug auf der F 15. Die Technik - überwältigend - machte den Piloten zu schaffen.

Unsere Sicherheit - ganz groß geschrieben - unser nächster Besichtigungspunkt die Zulu Staffel. Bereitschaftsdienst 24 Stunden.

Wie schnell diese Jungs in der Luft sind konnten wir staunend miterleben. Vom ersten Ton der Alarmglocke dauerte es genau 3 Minuten und 22 Sekunden bis zum Abheben der Flugzeuge.

Nach einer kurzen Diskussion verabschiedeten wir uns von unseren neugewonnenen Freunden aus Bitburg, aber nicht ohne eine Gegen-einladung ausgesprochen zu haben. Wir hoffen daß Sie uns einmal in Aschaffenburg besuchen werden. Nach ihren Aussagen haben sie noch in keinem Sportflugzeug gesessen.

Nach Interesse will Otto Schwenk versuchen den Flug in 1987 zu wiederholen. Auskünfte bei Otto einholen.



Erläuterungen von Käpten Schulz über den Verlauf des Besuches Abschiedsgespräche



Damit dürften alle Wiedereintrittsprobleme beim Anflug auf die Hahnweide nun endgültig überwunden sein

Segelflug aktuell:

Samstag, 3.1.87, herrliches Wetter, bei minus 3 Grad kein Wölkchen am Himmel. Plötzlich das Geräusch eines sich öffnenden Hallentores. Ein Segelflugzeug wird herausgeschoben? Des Rätsels Lösung: Roland Fromm, dem offensichtlich schon der »Hintern« juckt steckt hinter diesem ungewöhnlichen Treiben.

Schon während des Schlepps war klar, daß kein Thermikflug »drin« sein würde, aber wichtig war, daß man wieder geflogen war. Aber auch Stephan Dorn, Charly Maletschek, sowie Günther Lenk und Bernhard Wißler hielt es danach nicht mehr am Boden. Sie folgten im Blau. Es wurde wieder einmal gezeigt, wie man Vereinskameraden motivieren kann.

Otto Schwenk

Interview mit Ex-Segelflugreferent Roland Fromm

Nach neun Jahren im Amt schied Segelflugreferent Roland Fromm zur Saison 1987 aus seinem Amt aus.

RuC.: Lieber Roland, auch im Namen der Redaktion »Rund um Charlie« herzlichen Dank für deine sehr aktive Tätigkeit als Segelflugreferent im FSC in den Jahren 1978-1986. Warum hast du, Roland, nun dein Amt zur Verfügung gestellt?

R. Fromm: Nach einer langen Zeit als Segelflugreferent bin ich der Meinung, daß ich mein Amt aufgeben sollte, dies vor allem aus folgenden Gründen: Nach und nach stellt sich eine gewisse »Betriebsblindheit« ein, die keinem der Beteiligten nützt. Man sollte deshalb auch neuen Leuten die Möglichkeit geben Verantwortung zu übernehmen und mit neuen Ideen unsere gemeinsame Sache voranzutreiben.

RuC.: Was hast du mit deinem Amt verbunden?

R. Fromm: Meine Hauptaufgabe sah ich darin, den Segelflug allgemein und unsere Segelflugabteilung im Speziellen mit Idealismus zu vertreten und unsere Anliegen gegenüber dem Vorstand zu vertreten.

RuC.: Was ist nach neun Jahren als Segelflugreferent geblieben?

R. Fromm: Nach einer recht schwachen Segelflugabteilung bei meinem Amtsantritt sehe ich es mit als meinen Verdienst an, daß sich dies geändert hat. Vieles hat sich verbessert, es ist jedoch noch kein Optimum erreicht. Dies zu versuchen ist nun Aufgabe von Günther Lenk, dem ich hierzu viel Glück wünsche.

RuC.: Vielen Dank für dieses Gespräch.

Redaktion »Rund um Charlie«: Bernhard Wißler

KLEINTRANSPORTE

Umzüge-, Textiltransporte f. DTL

führt schnell,
zuverlässig u. preiswert aus

Jörg Martin Rassow

Stettiner Str. 19

8754 Großostheim 2

☎ 06026/6557 u. 3557



Jahresbericht Segelflug 1986

Nach umfangreicher Werkstattarbeit an Blanik und Mistral begann die Saison 1986 mit der Abnahme der Fluggeräte im März. Neben der weiter ansteigenden Tendenz der Flugstunden von privaten geflogenen Flugzeugen an unserem Platz war auch der Betrieb der Clubeigenen Segelflugzeuge erfreulich angestiegen.

Peter Schlagmüller und Jürgen Vad nahmen an den Deutschen Segelflugmeisterschaften der Clubklasse teil und belegten die beachtlichen Plätze 23 und 17 in einem hervorragenden Teilnehmerfeld.

Im Sommer wurde unter Teilnahme zahlreicher aus ganz Unterfranken ein Segelfliegertreffen organisiert. (Siehe unser extra Bericht.)

Wie jedes Jahr fand auch 1986 das schon traditionelle Ferienfliegen in Liens/Österreich statt.

Zum Segelflug im Club noch etwas Statistik.

Im Segelflug sind die Starts und Segelzeiten in den Jahren von 1982 bis 1986 mit steigender Tendenz gezeichnet. So waren es im Jahre

1982: 282 Starts mit 480 Stunden Segelzeit

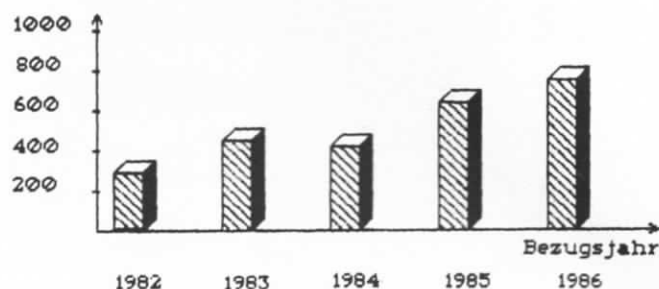
1983: 450 Starts und 490 Segelstunden

1984: 420 Starts und 380 Segelstunden.

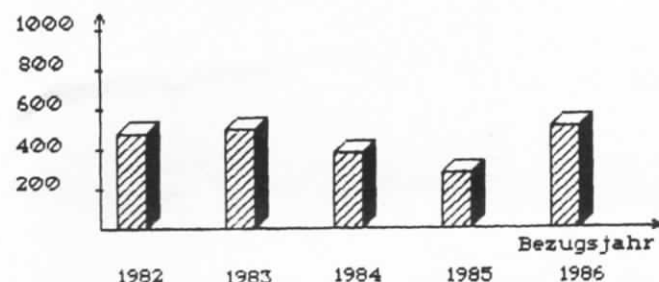
1985: 640 Starts und 281 Segelstunden

1986: 750 Starts und 513 Segelstunden

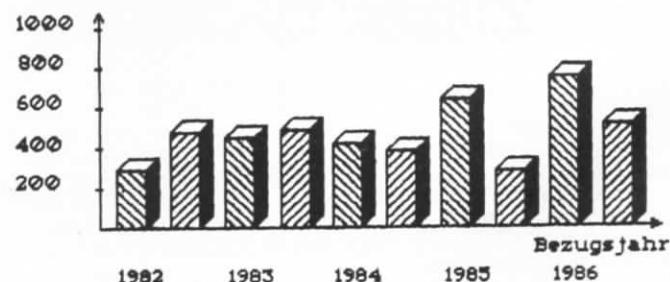
Starts



Stunden



Starts / Stunden



Grafiken: Bernhard Wißler

In der Ausbildung sind die Platzrunden aus der Statistik deutlich zu erkennen.

Die Prüfung für Segelflug bestanden Günter Thoma und Heinrich Fußbahn. Herzlichen Glückwunsch.

Die Ausbildung zum Segelfluglehrer hat Stephan Dorn begonnen.

Fazit: Wenn die Geselligkeit mit der Statistik schritt hält, kann dem Jahr 1987 mit Zuversicht entgegengesehen werden.

H.R.

Motorsegler

Infolge der Haubenreparatur konnte der Mose erst im April wieder eingesetzt werden. Im September war die Betriebszeit des Motors abgelaufen. Trotz dieser zeitlichen Einschränkung wurde mit einer Motorlaufzeit von 150 Stunden noch eine beachtliche Steigerung gegenüber 1985 erreicht. Dies ist vor allem der ansteigenden Schülerzahlen in der Mose-Ausbildung zu verdanken. Seit Oktober läuft ein Ausbildungslehrgang unter der Leitung unserer Fluglehrer Georg Rauch, Günter Lenk und K.G. Maletschek, der auch fleißig besucht wird - im Mai soll Prüfung sein.

Termine der theoretischen Schulung Segelflug 1987

Datum	Fach	Lehrer
Mo, 12.01.87	Technik	Maletscheck
Mo, 19.01.87	Technik	Maletscheck
Mo, 26.01.87	Technik	Maletscheck
Mo, 02.02.87	Verhalten	Rauch
Mo, 09.02.87	Verhalten	Rauch
Mo, 16.02.87	Verhalten	Rauch
Mo, 23.02.87	Luftrecht	Maletscheck
Mo, 02.03.87	Luftrecht	Maletscheck
Mo, 09.03.87	Luftrecht	Maletscheck
Mo, 16.03.87	Luftrecht	Maletscheck
Mo, 23.03.87	Luftrecht	Maletscheck
Mi, 01.04.87	Meteorologie	Lenk
Mi, 08.04.87	Meteorologie	Lenk
Mi, 15.04.87	Meteorologie	Lenk
Mi, 22.04.87	Meteorologie	Lenk
Mi, 29.04.87	Meteorologie	Lenk
Mo, 04.05.87	Navigation	Maletscheck
Mo, 11.05.87	Navigation	Maletscheck
Mo, 18.05.87	Navigation	Maletscheck
Mo, 25.05.87	Navigation	Maletscheck
Mo, 01.06.87	Navigation	Maletscheck
Mo, 15.06.87	Navigation	Maletscheck
Mo, 22.06.87	Navigation	Maletscheck

Sämtliche Unterrichtsstunden finden an den oben aufgeführten Terminen zwischen 19.30 und 21.30 Uhr im Schulungsraum unterhalb des Towers statt.

Segelflugseminar 1986

Am Abend des 23. Mai 1986 war es nun soweit. Eine Gruppe von Jugendlichen hatte sich unter sachkundiger Leitung zusammengefunden, um die kommende Woche im Rahmen einer sogenannten »Jugendbildungsmaßnahme« gemeinsam auf dem Flugplatz zu verbringen. Das erste Segelflugsportseminar des Bayerischen Landessportverbandes (BLSV), beim FSC Aschaffenburg als Gastgeber, konnte gestartet werden. Bezirksjugendleiterin Ingeborg Weisheit, die die Teilnehmer des Seminars zusammengeführt hatte, fungierte als in allen Bereichen verantwortliche Organisatorin.

Die 16 Teilnehmer im Alter zwischen 15 und 23 Jahren waren, wenn sie nicht gerade aus den eigenen Reihen stammten, aus weitem Umkreis (Neustadt, Ebern, Karlstadt und Schweinfurt) angereist und hatten auch teilweise eigenes Fluggerät mitgebracht.

Wer bis jetzt gedacht hatte, die nächsten 8 Tage werde man mit Gleichgesinnten im Rahmen eines Segelfluglagers schöne (Flug-)Zeiten erleben, der würde im Folgenden nicht enttäuscht. Die Erwartungen dürften wohl bei allen Beteiligten noch übertroffen worden sein.

Da der BLSV als Träger aber auch an die Bildung der Jugend gedacht hatte, stand interessant verpackte Theorie während dieser Zeit im Vordergrund (schon wegen des nicht immer zufriedenstellenden Wetters). Aus diesem Grund war ein fester Punkt im Tagesablauf der Unterricht, der neben sachorientierten Themen (Wetterkunde, Luftfahrtgeschichte, Rückholmannschaft des Segelfliegers...) auch allgemeinere Referate (Erste Hilfe, Regeln in Sport und Freizeit...) enthielt, die von den Kursteilnehmern selbst erarbeitet wurden.

Gegen Mittag ging man zum praktischen Teil über. Otto Schwenk, der als Wirt der FSC-Gaststätte die Gruppe von morgens bis abends verköstigte, stand den Flugbegeisterten darüberhinaus als allzeit präsenter Schleppilot zur Verfügung. Charly Maletscheck als Fluglehrer sorgte dafür, daß die »Nicht-Scheinhaber« auf ihre fliegerischen Kosten kamen. Die erfahreneren Piloten nutzten die Möglichkeiten um für anstehende Leistungsflüge und Wettbewerbe zu üben. Wenn größere Unternehmungen aus meteorologischen Gründen nicht möglich waren wurden Ziellandewettbewerbe durchgeführt. Bei ganz und gar unmöglichen Wetterlagen zog man doch andere Beschäftigungen (ebenfalls mit pädagogischen Charakter) wie zum Beispiel Orientierungsläufe oder Volleyball-Turniere in der Turnhalle vor.

Auch am Abend blieb der gemeinschaftliche Charakter des Lagers erhalten. Nach fachlichen Diavorträgen oder Diskussionen ging man zum noch gemütlicheren Teil des Abends über, zu Gesängen am Lagerfeuer oder der Organisation eines Abschlußabends.

Die 16 Teilnehmer (namentlich genannt: Jürgen Arnold, Alexander Brinkmann, Christof Brunner, Felix Common, Stefan Emig, Christian Gehret, Klaus Hofmann, Bernd Kehr, Christopher Krauß, Diethelm Kraft, Thomas Schüttorf, Martina Schwenk, Manfred Vad, Susanne Weisheit, Volker Weisheit, Bernhard Wißler) waren nach diesen 8 Tagen vom Verlauf der vergangenen Woche sichtlich begeistert. Für

Nichtorganisierte kostete die gesamte Ferienfreizeit 120,— DM mit mindestens 4 Starts, die Vereinsflugsportler zahlten 75,— DM. Das positive Ergebnis dieser Jugendbildungsmaßnahme dürfte wohl auch das Wiedertreffen dokumentieren, das im vergangenen Herbst veranstaltet wurde.

Christopher Krauß



Die Gruppe der Teilnehmer am Segelflugseminar 1986

v.l. Stephan Emig, Otto Schwenk, Bernhard Wißler, Christ. Kraus, Bernd Kehr, im Segelflugzeug Susanne Weisheit, Volker Weisheit, Raimund Grosseck, davor die Leiterin des Seminars Frau Ingeborg Weisheit, Felix Common.

Im Hintergrund die Ju 52.

Foto: Chr. Krauß

**Ihr
LKW-Service
für Magirus
+ Fiat.**



OPEL-DIENST

IVECO

IVECO-Magirus
Vertragswerkstatt
Amtl. anerkannter
Bremsendienst
Autorisierte Prüfstelle,
Fahrtenstreiber

**Autohaus
MOHR**

Kleestädter Straße 5
6114 Groß-Umstadt
(Klein-Umstadt)
Telefon 0 60 78 / 33 36

OMEGA
WAS FÜR EIN AUTO!

Neu und
Gebräutwagen
verkauf
Abgas Sonder
untersuchung



Rund um Charlie

Nachrichten des FSC Aschaffenburg e.V.

Herausgeber: Flugsportclub Aschaffenburg

1. Vorsitzender: Peter Gentil

Redaktion: Bernhard Wißler, Tel. 06026/4742
 Gerd Justin, Tel. 069/7591889
 Herbert Reichert, Tel. 06026/1732
 Chr. Kraus, Tel. 06021/92240
 Andrea Herms, Tel. 09372/4971 o. 71700

Redaktionsanschrift:

Fabrikstr. 7 Ostring 9a,
 8754 Großostheim 3 8754 Großostheim 2

Erscheinungsweise: 1/4 jährlich

Druck und Anzeigenabrechnung:

Druckerei und Verlag Herbert Reichert, Ostring 9a,
 8754 Großostheim 2, Tel. 06026/1732

Auflage: 400 Exemplare

Aufsätze geben nicht die Meinung des FSC Aschaffenburg wieder.

Für nicht erschienene Beiträge kann keine Haftung übernommen werden.

Beiträge jeder Art bitten wir an die obige Redaktionsanschrift zu senden. Von Seiten der Redaktion besteht keine Verpflichtung Beiträge abzdrukken oder zurückzusenden.

Redaktionsschluß jeweils:

31. März 1987 30. Juni 1987

30. September 1987 31. Dezember 1987

Anzeigenpreise: 0,30 DM/Spaltenbreite 45 mm

Seiten-Format: Höhe 270 mm, Breite 185 mm

Da wäre eigentlich nur noch die Frage zu klären, ...



... ob dieses neue, umweltfreundliche Antriebssystem im Sinne von § 17 Absatz 2 in Verbindung mit § 179 Absatz 14 in der Neufassung vom 16. Mai 1976 sowie § III der Betriebsordnung für handbetriebene Luftfahrzeuge, in Ergänzung zur 78. Verordnung zur Änderung der 127. Durchführungsverordnung zur LuftVO (Festlegung von umweltfreundlichen Antriebssystemen) ein umweltfreundliches Antriebssystem ist.

Lothar Sehl und Klaus Schlagmüller gewinnen Motorseglerwettbewerb in Babenhausen

Nach dem hervorragenden Sieg von Stephan Emig und Heinz Kolb im Wettbewerb 1985 gelang es wieder einer Mannschaft des FSC Aschaffenburg einen ersten Platz zu belegen.

Dies ist umso mehr zu würdigen, als mit 49 Mannschaften die Konkurrenz sehr stark war. Bemerkenswert auch die Tatsache, daß mit Günther Lenk/Stephan Dorn (Platz 6), Stephan Emig/Heinz Kolb (Platz 7) und Charly Maletschek/Michael Maletschek (Platz 17) weitere hervorragende Platzierungen zustande kamen. Oldtimer Lothar und Klaus noch einmal unsere besten Glückwünsche zum Sieg.

Charly Maletschek

Platz	Punkte	Kennung	Name	Heimat
1	503	D-KDGU	Köhler/Heike	Frankfurt
2	503	D-KAEE	Schlagmüller/Seel	Aschaffenburg
3	501	D-KNEP	Steigerwald/Schickling	Obernau
4	499	D-KEOP	Sauer/Kleber	Aßlar
5	498	D-KGAB	Brass/Pfeifer	Aßlar
6	493	D-KAEE	Lenk/Dorn	Aschaffenburg
7	485	D-KMBB	Emig/Kolb	Aschaffenburg
8	484	D-KNIF	Reif/Guttek	Steppach
9	476	D-KASR	Deuber/Steffen	Obernau
10	474	D-KHEY	Krink/Blinten	Rodgau/Zellhausen
11	472	D-KDGM	Wagener/Kirchgäßner	Eppertshausen
12	471	D-KDEU	Knapp/Limberger	Walldürn
13	470	D-KDFM	Schreiber/Härle	Lauda/Königshofen
14	469	D-KDBB	Dörnhöfer/Rebenich	Alsbach
15	464	D-KALL	Ludwig/Warnest	Waldsee
16	447	D-KALL	Michel/Wilding	Wachhäusel
17	442	D-KMBB	Maletschek/Maletschek	Aschaffenburg
18	438	D-KMAR	Hulsch/Hulsch	Michelstadt
19	432	D-KDGT	Dienst/Haas	Trebur
20	428	D-KBIE	Bösch/Rühle	Metzingen

Betrifft: Clubleben

Nach einer ganzen Reihe schöner Veranstaltungen im letzten Jahr, die oft nicht zuletzt auf die Initiative unseres Wirtes und Vereinsmitglied Otto Schwenk zurückzuführen waren, darf mit einiger Hoffnung davon ausgegangen werden, daß dies auch heuer so bleibt. In diesem Zusammenhang soll hier auch an die offiziellen Clubabende erinnert werden, die jeweils am ersten Freitag jeden Monats im Vereinsheim stattfinden. Alle Mitglieder und deren Anhang sind hierzu, wie immer, recht herzlich eingeladen.

Programmierbüro

Programmierung

von

Computersystemen

Systemanalyse

EDV Beratung

rauch

PROGRAMMIERBÜRO
 Ingenieurbüro für Datentechnik

Kirchstraße 4
 D-8752 Kleinostheim
 Telefon 06027/8568

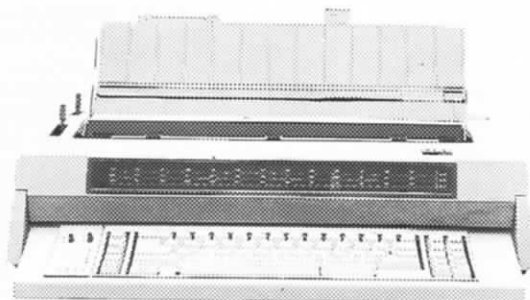
Segelflug - Motorsegler

Flugsicherheitsvortrag

Am Montag, 9. März 1987, hält der Flugsicherheitsinspektor Ewald Schmucker aus Neuburg/Donau, einen Film- und Diavortrag mit den Themen: Zusammenstöße in der Luft und Außenlandungen.

Der Vortrag findet im Unterrichtsraum statt. Alle interessierten Flieger und die es werden wollen sind dazu herzlich eingeladen.

Kommen Sie doch mal auf ein paar Anschläge vorbei.



Die IBM Schreibmaschinen können Sie in unserem Ausstellungsraum ausprobieren:



m+s elektronik gmbh
Nordring 55 - 57
8751 Niedernberg
Telefon: (06028) 404-0

**Ihr Vertragshändler für IBM Schreibmaschinen,
 -zubehör und IBM Personal Computer**

Rückblick auf den Flugtag 1986

Die Tage vor dem Flugtag war im Club dicke Luft: »das gibt den größten Reifall - schlechtes Wetter, seit einigen Tagen anhaltender Regen«. Aber pünktlich zum Samstagmittag riß die Bewölkung auf. Das Wetter war zwar bockig, aber es regnete nicht mehr und ab und zu schaute sogar einmal die Sonne heraus.

Das Programm, in Erinnerung an den Unfall beim Flug 1984 ohne Militärstaffeln, bot viele verschiedenartige Höhepunkte, die die ca. 10.000 Zuschauer (und natürlich auch die Veranstalter) begeisterten. Hier ein kleiner Rückblick: Am Sonntagvormittag der zweimalige Überflug des Airbus A 310 der Condor. Die Stars des Programmes, die ungarische Kunstflugstaffel »Aerotriga«, die alle Zuschauer mit ihren Formationsrollen, loopings und allem, was man im Kunstflug bieten kann, begeisterten (Bild). Die Spitfire/Mustang-Formation der englischen Royal-Air-Force Piloten. Die Fallschirm-Formation, denen das böige Wetter doch sehr zu schaffen machte ebenso wie den Darchenfliegern.



Der Gummiseilstart des Segelgleiters von 1924, bei dem auch die Zuschauer aktiv als »Halte-Mannschaft« mitwirken konnten. Die Ausstellung der »Oldtimer« und der Modellflugzeuge.

Insgesamt gesehen war dieser Flugtag - trotz des durchwachsenen Wetters - erfolgreich. Das Ziel, in der Bevölkerung den Flugsport positiv darzustellen und um Verständnis für die sicherlich manchmal vorhandene Lärmbelästigung zu werben ist insbesondere durch das gebotene Programm erreicht worden. Aber auch für das Clubleben, das gegenseitige Kennenlernen, das ja auch durch diese Zeitschrift unterstützt werden soll wird durch das gemeinsame Organisieren und Durchführen einer solchen Veranstaltung manches erreicht.

Unzählige Kuchen wurden gebacken, Brötchen geschmiert, Bier gezapft, Steaks und Würstchen gegrillt, aufgebaut und abgesperrt. Wenn es auch nur ein kleiner (aber harter) Kern war, der noch nach Sonnenuntergang am Sonntagabend vor der Halle am Bierwagen saß und sich hungrig und durstig der übriggebliebenen Steaks und Würstchen annahm.

Wenn's um Drucksachen geht

**DRUCKEREI
 UND
 VERLAG**



Ostring 9a, 8754 Großostheim-Ringheim 2,

Clubabend

jeden ersten Freitag im Monat

Nächster Clubabend mit Generalversammlung
am 6. März 1987, 20.00 Uhr im Clubheim

Neuzugänge 1986

Im Jahre 1986 wurde der FSC durch folgende neue Mitglieder verstärkt:

Abt. Motorflug

M. Bassuener, W. Berner, F. Bleeser, I. Fecher, E. Golitz, S. Greb, G. Hartmann, W. Hensel, H. Hiesberger, A. Hoffmann, P. Kern, F. Kroepelin, R. Lewe, M. Pfeifer, P. Reich, J. Snyder, R. Stumpf, C. Wussow.

Abt. Segelflug/Mose

Krapatz, K. Seibold, L. Seibold, B. Wienand, H. Zschoch.

Bestandene Prüfungen 1986

Bernd Noske, Mose
Heinrich Fußbahn, Segelflug
Günther Thoma, Segelflug + (Schleppeinweisung)

Fernsehteam des Bayerischen Rundfunks auf dem Flugplatz

Am 27. Januar 1987 war ein Kamerateam des 3. Bayerischen Rundfunk bei uns in Großostheim zu Gast, um Aufnahmen zu einer Serie des Bayerischen Dritten zu machen. Diese Serie soll die verschiedenen Landkreise des Freistaates vorstellen. Thema des hier vorbereiteten Berichts: Die Arbeiten des Landkreises Aschaffenburg und seines Landrates, Herrn Roland Eller.

Vom Flugplatz Großostheim aus sollten verschiedene Filmaufnahmen über Aschaffenburg und seine Umgebung gemacht werden. Hierfür war ein Hubschrauber gechartert worden, der jedoch wegen eines Defektes plötzlich nicht mehr zur Verfügung stand. Unsere immer hilfsbereiten »Luftaufsichtler« konnten hier jedoch kurzfristig Ersatz vermitteln: mit Genehmigung des Regierungspräsidenten in Darmstadt stand bald ein Hubschrauber der Polizeistaffel in Egelsbach - ein Bo 105 - dem wartenden Fernsehteam zur Verfügung, das Herrn Landrat Eller auf Dienstfahrt durch seinen Landkreis mit der Kamera begleitete.

Der Filmbericht wird im März dieses Jahres im 3. Programm des Bayerischen Rundfunks gesendet werden.



580 Schüler und Schülerinnen zu Gast beim FSC

Anlässlich des Weltspartages 1986 waren auf Initiative der Raiffeisenbank Bachgau e.V. am 30.10.1986 rund 580 Schüler und Schülerinnen auf dem Gelände des FSC zu Gast. Bei dieser Aktion wurde der sehr interessierten Jugend die Möglichkeit geboten das Leben auf einem Flugplatz mit allem »Drum und Dran« kennenzulernen.

Einleitend wurden unsere jungen Gäste über die Vorgeschichte und das Entstehen des heutigen Platzes informiert. Danach wurden die in Grup-

pen eingeteilten Schüler von einigen unserer Piloten auf dem Gelände herumgeführt und im Einzelnen mit den Gegebenheiten auf dem Platz bekanntgemacht, wobei es einem Piloten sogar gelang über eine Stunde zu bleiben, während alle anderen Gruppen bereits nach ca. einer halben Stunde wieder zurück waren.

Im Anschluß daran versammelten sich alle Beteiligten in der Segelflughalle, wo ein Reporter des Hessischen Rundfunks noch einige Worte sprach. Das Mittagessen wurde mit toller Stimmung bei Brötchen und Getränken genossen.

Den Höhepunkt des Tages stellten jedoch die von der Raiffeisenbank für einige Schüler ausgelosten Rundflüge dar, die jedoch wegen des recht schlechten Wetters nicht alle durchgeführt werden konnten. Sie wurden im November nachgeholt. Nach einem recht turbulenten Tag, der vor allem den Aufsichtspersonen das Höchste abverlangte, waren jedoch alle Beteiligten mit dem Erfolg sehr zufrieden.

M. Schwenk



Die Flugschule

Redaktionsschluß

für die nächste Ausgabe im April ist der 31. März 1987. Berichte (natürlich mit der Schreibmaschine geschrieben) bitte an die Redaktionsmitglieder im Impressum weiterleiten.