Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg e.V.

1. Jahrgang | Juli/August/September 1987 | 3. Quartal 1987

»Generationen im Gespräch« Stefan Emig bei der Vorbereitung eines seiner ersten Starts mit dem Doppeldecker.
Foto: Bernhard Wißler

Vorausschau:

Ziellandewettbewerb 1987

Am 26. und 27. September 1987 findet bei uns auf dem Flugplatz der traditionelle Ziellandewettbewerb für Segelflugzeuge (KA-8) statt. Es soll kein »heißer« Wettbewerb werden, sondern eher ein Zusammentreffen der umliegenden Vereine zur besseren Verständigung untereinander. Am Samstagabend, den 26. September, wollen wir auch deshalb bei unserem Wirt Otto einen geselligen Abend mit Musik verbringen. Ich lade deshalb alle aktiven und »passiven« Segelflieger ein.

Wir wollen dieses Jahr in folgenden Kategorien starten:
Jugend (bis 25 Jahre), 1. Mannschaft, 2. Mannschaft/Damen, Senioren. Diejenigen, die teilnehmen möchten, bitte ich sich bis spätestens zum 31. August bei Stefan Dorn (Tel. 06021/46969) zu melden.

Dann noch eine Bitte:
Zu jedem Wettbewerb gehört eine Siegerehrung, und zu jeder Siegerehrung gehören Preise. Um die Vereinskasse nicht allzu sehr zu schädigen, freuen wir uns über jede Geld- und Sachspende. (Abzugeben bei: Stefan Dorn, Sattelhecke 6, 8752 Johannesberg, Tel.: 06021/46969),
Die Motorflieger bitte ich für dieses Wochenende schon heute um Entschuldigung für eventuelle Verzögerungen bei Start und Landung, da wir ca. 150 Segelflugzeugschlepps zu bewältigen haben. Ich lade sie herzlich zur Unterstützung unserer Mannschaften des FSC Aschaffenburg ein. SD

Rund um Charly

Der FSC Aschaffenburg wird in diesem Jahr wieder einmal eine vereinsinterne Flugrallye veranstalten. Vorgesehener Termin ist der 3. Oktober 1987. Ausweichtermin: 4. Oktober.
Alle Mitglieder des FSC sind aufgefordert und herzlich eingeladen an dieser Rallye teilzunehmen.

Die Aufgaben dieser Rallye unterscheiden sich stark von den Aufgaben herkömmlicher Flugrallyes. Es ist vorgesehen, den Schwerpunkt der Aufgaben mehr auf fliegerisches Können als auf das Suchen und Auffinden navigatorischer Punkte zu legen. Auch soll den Zuschauern mehr geboten werden als früher. Deshalb wird ein Großteil des Geschehens am Platz stattfinden.

Geschäftsstelle: Flugplatz Großostheim, Erich Schlagmüller, Tel. 06026/4933
Club-Cafeteria: Otto Schwenk, Tägl. geöffnet, Dienstag Ruhetag, Tel. 06026/6264

Folgende Aufgaben sind vorgegeben:
1. Motorstart zur vorgegebenen Zeit
2. Rollen zum Start nach Abruf
3. sekundengenaues Starten
4. genauer Abflug
5. Platzrunde
6. Zeitanflug auf Startlinie
7. navigatorische Aufgaben
8. Zeitüberflug
9. Prezissionsanflug
10. Ziellandung mit Klappen
11. Touch + Go
12. Ziellandung ohne Klappen
13. Parktest

Die Gesamtdauer dieser Aufgaben wird pro Maschine eine Stunde nicht überschreiten. So ist es möglich, daß die Clubmaschinen von mehreren Teilnehmern geflogen werden können.

Die Teilnahmeliste für die Rallye werden frühzeitig am Schwarzen Brett zum Aushang gebracht. Eine Anmeldung kann auch persönlich an Gerhard Justin übergeben werden.

Hals- und Beinbruch wünschen das Organisationsteam

Mike Amtmann
Otto Höfling
Gerhard Justin

10 Jahre EDFC

Liebe Clubmitglieder, liebe Freunde des Vereins,

10 Jahre sind vergangen, seit wir auf unserem neuen Platz Einzug halten konnten; eine lange Zeit, gewiss, aber im Rückblick doch erst gestern geschehen.

Aus aktuellem Anlaß möchte ich für alle, welche die Zeit der Planung und des Aufbaus nicht miterlebt haben (für mich übrigens auch) versuchen diese Periode des FSC Aschaffenburg noch einmal Revue passieren zu lassen. Versetzen Sie sich also mit mir um ein viertel Jahrhundert in die Mitte der 60er Jahre zurück.

»Wir brauchen Gelände für einen neuen Flugplatz«. Unter diesem Motto waren sich im Herbst 1965 die Stadt Aschaffenburg, die Landkreise Aschaffenburg, Obernburg und Alzenau sowie die IHK Aschaffenburg und der FSC einig, daß in Sachen Flugplatz Ringheim dringend etwas geschehen müsse.

Schon vor mehr als Jahresfrist hatte sich damals Franz Steuer mit der Regierung von Unterfranken in Verbindung gesetzt und auf die immer näher an den Flugplatz herankommende Bebauung aufmerksam gemacht, welche in absehbarer Zeit den Flugbetrieb unmöglich machen würde. Schon damals war den verantwortlichen ein Gelände ins Auge gefallen, welches 1 km östlich des alten Platzes gelegen, alle Voraussetzungen mitbringen würde. Im Rahmen der damals anlaufenden Flurbereinigung wäre es sogar möglich die berühmten zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen und das »neue« Gelände auch gleich verkehrstechnisch anzubinden.

Nachdem dann also, wie oben erwähnt, schon einige maßgebende Stellen begonnen hatten an einem Strang zu ziehen, konnte dann schon etwas konkreter über das Projekt »neuer Flugplatz« gesprochen werden.

Da auf dem bisherigen Flugfeld, bedingt durch eine zu kurze Start- und Landebahn, nur einmotorige Flugzeuge und Segler bewegt werden konnten, sollte der neue Platz schon gehobeneren Ansprüchen gerecht werden.

Doch bevor hierüber konkrete Aussagen gemacht werden konnten, galt es erst einmal abzuklären, in wieweit das vorgesehene Gelände auch bürokratischen Aspekten genügen würde. Nachdem dann aber alle »Voraussetzungen zur Anlage eines Landeplatzes im Sinne des Antrages (...) gegeben« waren (Zitat des erstellten Gutachens aus dem Jahre 1965) und alle o.ä. Parteien sich im Groben einig waren, konnte erstmals davon ausgegangen werden, daß das Ziel eines neuen Platzes in erreichbare Entfernung gerückt war. Auf dem vorgesehenen Areal von 100.000 qm sollte eine Start- und Landebahn von 1 km Länge und ca. 40 m Breite entstehen. Damit der Flugverkehr nicht unterbrochen werden mußte, sollten sich die Piloten vorerst mit einer Grasbahn zufriedengeben. Sollte sich der Flugbetrieb jedoch als rentabel erweisen, sollte die Bahn später asphaltiert werden.

Verkehrslandeplatz Aschaffenburg noch attraktiver durch den neuen Taxiway.
Bild: B. Wißler

Von vornherein stand jedoch schon fest, wofür der Platz zugelassen werden sollte:
— Landeplatz für den Nahflugverkehr
— Flugsportbetrieb mit Motor- und Segelflugzeugen
— Hubschrauber
— Flugzeuge bis 5700 kg

Schon am 30.12.1965 beschloß dann der Kreistag in Aschaffenburg, daß sich der Kreis insofern am geplanten Bau des neuen Platzes beteiligen würde, als er Mitbegründer einer Trägergesellschaft werde. Es wurde beschlossen, daß diese Gesellschaft zunächst nur die Aufgabe haben sollte, sich für den Landkauf einzusetzen.

Doch auch kritische Stimmen wurden laut, die zu erfragen suchten, warum eine Gemeinde wie Großostheim oder eine Stadt wie Aschaffenburg einen Verkehrslandeplatz benötigten, obwohl noch nicht einmal so banale Dinge wie ein Hallenbad existierten. Diese Stimmen mußten sich jedoch bald den besseren Argumenten der Flugplatzbefürworter beugen, die in der Neuanlage des Flugplatzes mehr sahen als eine momentane Interessenbefriedigung, sondern eine Investition in die Zukunft (was sich aus heutiger Sicht ja auch als richtig herausstellt).

Doch so stürmisch sich die Anfänge auch zeigten, so schnell wurde es wieder ruhig um den geplanten neuen Flugplatz als es daran ging die Finanzierung zu sichern. Ein Gesellschaftsvertrag war noch nicht unterzeichnet und so war bis Anfang 1967 kein Fortkommen zu sehen; dies vor allem auch deshalb, weil die Landkreise Alzenau und Obernburg noch nicht zu erkennen gegeben hatten, ebenfalls zahlungswillig zu sein. Sollte auf diese Mittel jedoch nicht zurückgegriffen werden können, würde das Projekt Verkehrslandeplatz zum Sterben verurteilt sein. So war es natürlich ein schwerer Schlag, als auch die Stadt Aschaffenburg noch ihr fehlendes Interesse bekundete (Datum?!) und damit Mindereinnahmen von ca. 100.000,— DM zu verdauen waren.

Eine fast grimmige Entschlossenheit machte sich daraufhin jedoch bei den noch verbliebenen Interessenten (Landkreis Aschaffenburg, Industrie- und Handelskammer und Flugsportclub) breit. Unsere damaligen Kameraden beispielsweise äußerten die Ansicht lieber 80% ihres Flugmaterials verkaufen zu wollen, um zukunftssicher den Flugplatz an richtiger Stelle im Rahmen der Flurbereinigung errichten zu können. Man hoffte in diesen Januartagen 1968 den neuen Platz unter Aufbringung aller Mittel in drei bis vier Jahren beziehen zu können. Bereits Mitte Februar 1968 erklärte sich jedoch dann die Gemeinde Großostheim bereit, sich an einer »kleinen Flugplatzgesellschaft« mit Investitionen von 20.000,— zu beteiligen. Man wollte damit die Bestrebungen von IHK, Landratsamt Aschaffenburg und Flugsportclub unterstützen, welche durch die Verlegung des alten Platzes die Voraussetzung für einen künftigen Verkehrslandeplatz schaffen wollten. Dieser Gemeinderatsbeschluß war jedoch auch insofern von enormer Wichtigkeit, als er die Gründung der »Kleinen Flugplatzgesellschaft« auch ohne die Stadt Aschaffenburg ermöglichte.

Die Satzung dieser Trägergesellschaft wurde dann schließlich am 24.07.1968 bei der Sitzung des Kreistages verabschiedet, womit nun endlich mit dem Ankauf von Gelände begonnen werden konnte.

Bernhard Wißler

Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe.

Achtung Motorflieger!

Für alle Motorflieger, die sich für die MB im IFR-Flug interessieren, werden theoretische Einweisungen auf die neue Instrumentierung von unseren Fluglehrern angeboten. Gerne geben diese auch über die Termine Auskunft.

Umweltschutz geht alle an

Nicht zuletzt (oder gerade) auf einem Flugplatz zählt die Erhaltung unserer Umwelt zu den wichtigsten Dingen. Daher sollte sich jeder angesprochen fühlen, unseren Platz in einem Zustand zu erhalten, der über jede Kritik erhaben ist.
Besondere Erwähnung muß in diesem Zusammenhang die Entsorgung des Altöls finden.
Vor dem Wegwerfen müssen alle Öldosen und ähnliche Behältnisse zuerst zum Abtropfen auf die hierfür vorgesehene Tonne gelegt werden (in der Segelflughalle). In größeren Mengen anfallendes Altöl (nicht von privatem Gebrauch!) wird direkt in der großen Tonne deponiert, die ebenfalls dort aufgestellt ist (nur Altöl der Gefahrenklasse A3). Leere Dosen etc. bitte nicht in den Container werfen. Es wird in Zukunft schärfer darauf geachtet werden, daß dies von allen in dieser Art und Weise gehandhabt wird.

Der Ausschuß

Liebe Clubmitglieder,

schön, daß unser Parkplatz jetzt so prima hergerichtet ist, nicht wahr?
Deswegen an alle KFZ-Besitzer die Bitte, den Parkplatz nicht durch Kavalierstarts oder ähnliche Aktionen wieder in die Holperpiste zu verwandeln, als die wir ihn alle noch in Erinnerung haben und chaotisches Parken in allen möglichen und unmöglichen Richtungen zu vermeiden.
Im Voraus vielen Dank
Der Ausschuß

Wissen Sie, wie lange es dauert eine Halle auszukehren?

Falls nicht, dann sollten Sie sich doch einmal mit denen unterhalten, die es schon gemacht haben, nachdem wieder einmal einige unserer Kollegen glaubten ihre Maschine gegen eine offene Halle starten und mit Power wegrollen zu müssen.
Nachdem mit Bitten bis jetzt nur wenig zu erreichen war, haben alle, die glauben sich dennoch nicht an solche grundsätzlichen Dinge halten zu müssen, ab sofort mit Konsequenzen zu rechnen.

Vorstand
Ausschuß
Fluglehrer

Was hat die Mosel mit Weißwürsten zu tun?

Ist doch ganz klar: auch unsere Fliegerkameraden aus Trier sind echt bajuwarischen Eindrücken gegenüber nicht ablehnend eingestellt und kommen aus diesem Grunde am 12.09.87 zu uns zu Besuch.
Vorgesehen ist ein kleines Programm, welches unsere Freunde im Laufe des Nachmittags ein wenig mit den Sehenswürdigkeiten unserer Gegend bekannt machen soll. Am Abend findet dann der »Erste echt bayrische Flugsportabend« mit Leberkäs, Weißwurst und Maßbier statt, zu dem alle Mitglieder auf das allerherzlichste eingeladen sind.

Achtung Segelflug!

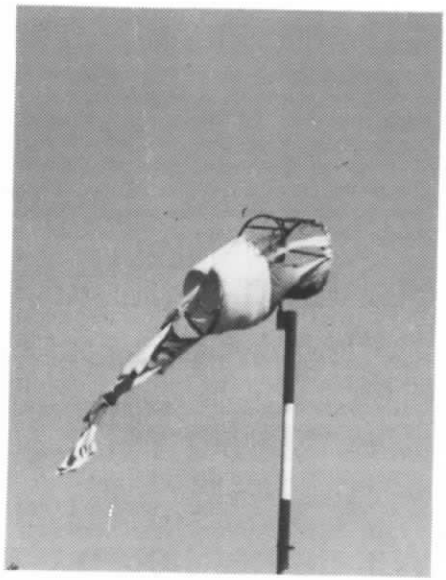
Am Freitag, den 11. September findet im Clubheim eine Segelfliegerversammlung statt, zu der bitte alle Mitglieder der Sparte Segelflug sowie die Schleppiloten erscheinen mögen.
Da einige wichtige Entscheidungen zu treffen sind, ist vollzähliges Erscheinen Ehrensache.
Beginn: 20.00 Uhr im Clubheim
Der Segelflugreferent

Wir dementieren,

— daß auf dem großen Acker südlich der Breuburg neben der Bundesstraße.. ein neuer Segelflugplatz eingerichtet werden soll.
Dies war fälschlicherweise aus mehreren Quellen verlautbar geworden, nachdem dort zu gleicher Zeit drei Segelflugzeuge beobachtet worden waren.

Foto-Studio
MAINFLINGEN
Albert-Schweitzer-Straße 10
6451 Mainhausen 2
Telefon: 0 61 82 - 2 43 08
Anita Becker

einleuchtender Gedanke
WIP
Zündholzwerbung
Schachteln
Briefchen
Sonderformate
Hermann Wißler
Fabrikstraße 7
8754 Großostheim 3
Telefon: 06026/4742
Telex: 4188312 WIP d



— daß der Windsack nur anläßlich des diesjährigen Deutschlandfluges ausgetauscht wurde.

Bei schönem Wetter ist wieder alles auf den Beinen, was fliegen kann.

Bild: B. Wißler

Wichtiger Termin!

Wie in der Ausschußsitzung am 03.08.1987 besprochen, müssen unsere Hallen einer Überarbeitung unterzogen werden. Dazu gehört auch das Lackieren der Schmalseiten. Aus diesem Grund ist für Samstag, den 17. Oktober 87 vorgesehen, diese Aufgabe in Gemeinschaftsarbeit durchzuführen. Alle Mitglieder werden deshalb gebeten und aufgefordert, sich hieran zu beteiligen.
Die Aktion wird mit einem gemütlichen Beisammensein im Clubheim abgeschlossen.
Vielen Dank
Der Ausschuß

Liebe Freunde und Interessenten des Segelflugs,

nach einer etwas ruhigen Phase des Segelflugs auf unserem Platz (die aber vor allem meteorogolische Gründe hatte), geht es in den nächsten Wochen wieder richtig rund. Gleich drei wichtige Termine gilt es im Gedächtnis zu halten:

— 12.09.87 Ein Tag auf dem Flugplatz (Kennenlernen des Flugplatzes mit all seinen Gegebenheiten im Rahmen einer Ferienspielaktion mit Schwerpunkt Segelflug.
Anmeldung im Tower oder telefonisch unter der Nummer 06026/4933
Alter: 10 - 16 Jahre
Leistungen: geleitete Führungen, Rundflüge, Grillwürstchen und Getränke.
Unkostenbeitrag: 10,— DM

— 19.09.87 Schnupperwochenende
Für alle Interessenten ab 14 Jahren beginnt am Samstag, den 19.09.87 ein »Schnupperwochenende«, an dem sich die Sparte Segelflug der Öffentlichkeit vorstellt.
Hierzu zählen sowohl Vorträge über den Segelflug im allgemeinen und an unserem Platz im Besonderen als auch das Miterleben eines »Segelflugtages« auf unserem Platz. Die Möglichkeit für Rundflüge ist selbstverständlich ebenfalls gegeben. Wer also Interesse am Segelflug hat und schon immer mit dem Gedanken gespielt hat, sich diesen Sport etwas näher zu betrachten, sei herzlich eingeladen.

— 26.09.87 Ziellandewettbewerb
Es sei noch einmal an den Ka-8 Ziellandewettbewerb an diesem Termin erinnert, der heuer auf unserem Platz stattfindet.

22. Internationaler Wettbewerb auf der Hahnweide

Auch heuer konnten die bayerischen Segelflieger auf dem 22. Internationalen Hahnweidewettbewerb im Rahmen des D-Kader Trainings 1987 ihr Leistungsniveau durch hervorragende Plazierungen unterstreichen. Von insgesamt 98 gemeldeten Segelflugzeugen waren 22 Bayern (davon 19 Mitglieder des Landesleistungskaders) am Start.

Auch unser Segelflieger Jürgen Vad konnte in der Standard-Klasse einen hervorragenden 13. Platz mit nach Hause bringen.
Herzlichen Glückwunsch.

Bayrische Meisterschaften 87 der Clubclasse

Leider etwas ins Wasser gefallen aber deswegen trotzdem nicht uninteressant zeigten sich die Bayrischen Meisterschaften der Clubclasse 1987.
So richtig ausfliegen konnte sich jedoch wegen Wolkenbrüchen, Gewittern und sogar einer Windhose niemand. Kaum schmälern dürfte dies jedoch die Freude unseres Segelfliegers Peter Schlagmüller, der sich mit einer LS 1 F auf einen hervorragenden 3. Platz fliegen konnte. Auch hierzu nachträglich herzlichen Glückwunsch.

wenn's um Geld geht
Sparkasse

Heinrich Schlett
Schreinerei Bauelemente Fenster Türen Innenausbau
Fliegen- und Mückengitter
aus zierlichen Alu-Rahmen, mit Fieberglasgitter.
Auf Maß in verschiedenen Farben.
Ausführungen: zum Anschrauben, als Dreh- oder Schiebefenster (Türen) oder als Rollo.
NEU
holz- und kunststoffverarbeitendes handwerk eingetr. meisterbetrieb
HK
6117 Schaafheim-Mosbach
Radheimer Str. 24 Tel. 06073/9115

3. Internationale Flugrallye von Marokko Sieger: Höfling/Justin

Die dritte Internationale Flugralley von Marokko fand 1987 in der Zeit vom 6. bis zum 12. Juni statt.
Sie führte von FES über Oujda, Quarzazate, La 'Ayoune und Agadir zu dem Ziel Marrakesch. Insgesamt waren von Deutschland aus ca. 14.000 km zu bewältigen.
Diese Rallye stand unter der Schirmherrschaft des Staatsministers Moula Ahmed Alaoui und des Ministers für Tourismus. die Zusammenarbeit des Organisators dieser Rallye, Marcel Large, war mit allen marokkanischen Behörden sowie mit der Königlichen Armee perfekt. Angefangen von der Flugorganisation über die Versorgung der Teilnehmer, die Unterkunft in erstklassigen Hotels, die Betankung der Flugzeuge, bis zum Transport der Teilnehmer zu den Hotels usw., war alles sehr gut organisiert. Bei jedem Etappenziel gab es einen herzlichen Empfang, meist im kühlen Schatten eines geschmückten und mit weichen Teppichen ausgelegten Beduinenzeltes. Der berühmte Pfefferminztee und marokkanisches Gebäck wurden gereicht. Folklore heimischer Gruppen ließ die Teilnehmer oft in ein Märchen aus 1001 Nacht versinken.

Die erste Etappe führte vom Ausgangspunkt FES nach OUJDA an der algerischen Grenze. Über zum größten Teil ausgetrocknetem Gebiet waren drei kleine Sandplätze zu finden und sekundengenaue Zeitüberflüge durchzuführen. Da die Plätze sehr schwer zu finden waren, da die Zeitüberflüge nach einer 1:1 Million Karte geflogen wurden! Das erforderte eine große fliegerische Erfahrung. Ziellandung in einem Fünfmeterfeld und zentimetergenaues Einparken rundeten die erste Etappe ab. Beim Anflug auf OUJDA gab es noch einige Aufregungen, da hier ein nervöser Controler im Tower saß. Dieser versuchte VFR-Verkehr in der Platzrunde zu staffeln um zu verhindern, daß ein Flugzeug die Grenze nach Algerien überflog. Diese Grenze befand sich ca. 300 m versetzt zum Querflug.

Ein netter Empfang durch den Provinzgouverneur mit einem anschließenden Essen und mit Stadtrundfahrt bildeten den Abschluß dieser ersten Etappe.

Die zweite Etappe führte zurück nach FES. Bei dieser Etappe galt es, aufgrund von Koordinaten bestimmte Punkte anzufliegen, zu identifizieren und Polaroid-Fotos zu schießen. Zu finden waren alte Wohnburgen (Kasbashs) und Gräber. Über gebirgigem und trockenem Gebiet war die terristische Navigation schwierig. Eine Hilfe waren da schon die Überlandleitungen, die kilometerlang schnurgerade durch die Wüste liefen. Dagegen war die Navigation anhand von Flußläufen sehr ungenau, da diese meist ausgetrocknet bzw. nur noch kleine Rinnsale waren. Dort, wo es Wasser gab, war es grün und man konnte sehr viel Leben wahrnehmen. Im Tiefflug, zu dem wir von offizieller Seite aufgefordert worden waren, wurden die Fotos gemacht.

Die dritte Etappe am 07.06.1987 war ein Flug über die Höhen des Atlas, der mit fast 14.000 ft an die Höhen der Alpen reicht. Aufgrund der dort manchmal extrem auftretenden hohen Windgeschwindigkeiten wurden bestimmte Routen für den Überflug gewählt. Das Zwischenziel Errachida, dort gab es einen großen Empfang und ein üppiges zweites Frühstück - wurde leider nur von wenigen Flugzeugen angeflogen. Es hat sich jedoch gelohnt. Mit den dort anwesenden Scheichs wurden Geschenke ausgetauscht. Aufkleber von Flugzeugen und Aeroclubs standen dabei hoch im Kurs. Nebenbei konnte man noch in Ruhe und kühler Luft, bei Pfefferminztee und Gebäck, seine theoretischen Aufgaben über Wirtschaft, Entwicklung und Geschichte Marokkos sowie fliegerische Aufgaben lösen. bedient wurde man dabei von einem hünenhaft dunkelhäutigen Marokkaner im Beduinengewand, der einen riesigen Dolch im Gürtel trug. Wahrhaft eindrucksvolle Bilder.

wenn's um Geld geht
Sparkasse

Sportliche Optik und optimale Sicherheit. Mit dem neuen BMW Leichtmetallrad.

Das neue BMW Leichtmetallrad mit Kreuzspeichen-Styling macht es Ihnen leicht...

Ihr BMW Händler – die gute Adresse für Sie und Ihren BMW.

Auto-Reinhard
Walter Reinhard GmbH
Aschaffenburger Straße 33
8754 Großostheim
Telefon (06026) 1470

Beim Weiterflug nach Quarzazate wurden wunderschöne Täler durchflogen. Das Tal der Rosen und das Tal der Datteln gaben den Teilnehmern schon einen Eindruck von der Schönheit des Landes, wenn das wichtige Lebenselement Wasser vorhanden ist. Der Empfang durch den Minister am Abend war ein unvergeßliches Erlebnis. Im Garten des Hotels war ein kaltes Buffet aufgebaut und Beduinen auf ihren Araberpferden standen Spalier, als die Teilnehmer ankamen. Der Höhepunkt, die tägliche Preisverteilung, wurde zu einer politischen Demonstration und zu einer Werbung für den Tourismus.

Otto Höfling, Marokko 1987

Die vierte Etappe war die längste Etappe und führte von Quarzazate über TAN-TAN nach EL'Ayoune. Insgesammt waren 430 NM zu fliegen. Der Atlas wurde verlassen und es ging in die Westsahara. Nach dem Überqueren des letzten Atlasberges ging es in ein breites Tal mit einem kleinen Fluß, der nach Agadir fließt.

Ein ca. 1000m breiter grüner Streifen zeugte von der Fruchtbarkeit des Bodens. Plantagen mit Orangen, Zitronen und Bananen waren überall zu sehen.

Mit zunehmendem Südkurs wurde es jedoch öde und sandig. Die Westsahara mit riesigen Sanddünen war erreicht. Hier sollte man nur vormittags fliegen, weil nachmittags Sandstürme auftreten, die äußerst gefährlich sind. Auch ein Fliegen unter ca. 500 m über Grund ist nicht ratsam, da leichte Winde häufig Sand in der Luft halten.

Gerhard Justin, Marokko 1987

Nach dem Erreichen des Atlantischen Ozeans ging es vorbei an Sidi-Ifni, das von den Spaniern gebaut wurde, und an Tarfaya, einem alten englischen Hafen.
Der Anflug auf El'Ayoune war schwierig, da schon erste leichte Winde mit hochgewehtem Sand auftraten. Der fliegerische Wettbewerb bestand wiederum aus dem Auffinden von Zielen und dem Fotografieren dieser Ziele.

Empfangen wurden wir diesmal auf dem Flughafengelände, das festlich geschmückt und mit Teppichen ausgelegt war. Eine marokkanische Rockgruppe bot einen extremen Kontrast zu den sonst üblichen Folklore-Gruppen.

Die fünfte Etappe führte entlang der Küste von EL'Ayonne nach Agadir. Diesmal waren gestrandete Schiffe zu identifzieren und wiederum theoretische Fragen zu lösen. Der Flug entlang der Küste war sehr schön, da der Blick auf die Steilküste sich ablöste mit kilometerlangen Sandstränden ohne Badegäste. Oberhalb der Küste verlief die einzige Straße, die hier nach Süden.
Agadir, das 1960 durch ein schreckliches Erdbeben zerstört wurde, ist heute an neuer Stelle aufgebaut und besitzt den größten Hafen dieser Region. Ein großer Empfang durch vier Minister wurde den Teilnehmern zuteil. Diese Minister scheuten sich nicht, die Wettbewerbsmaschinen zu besichtigen und mit den Teilnehmern über das Fliegen zu diskutieren.

Die sechste und letzte Etappe nach Marrakesch war ruhig und beschaulich. Die Teilnehmer konnten nochmals die Landschaft Marokkos genießen und sich auf Marrakesch freuen. Diese Stadt ist die schönste unter allen marokkanischen Städten. Zudem war sie festlich geschmückt. Die Tochter des Königs Hassan II hatte geheiratet.

Die Besichitgung der Stadt, ein Besuch der Souks (Altstadt), ein fürstliches Mahl in einem traditionsreichen Restaurant mit allen guten marokkanischen Gerichten und eine Einladung in die königliche Loge beim Folklore-Festival von Marrakesch bildeten einen traumhaften bleibenden Eindruck von Marokko.

Allen Fliegern ist die Teilnahem an solchen internationalen Begegnungen nur zu empfehlen. Sie bildet Freundschaften und Verständnis. Man lernt Land und Leute kennen und man erlebt wundreschöne Dinge. Dabei werden neue und wichtige Erfahrungen für den fliegerischen Bereich gewonnen.

Gewinner dieser dritten internationalen Flugrallye von Marokko waren Otto Höfling und Gerhard Justin vom Flugsportclub Aschaffenburg. Auf einer zweimotorigen Piper Turbo Seminole setzten sich die beiden gegen 54 Mannschaften aus acht Ländern durch. Sie gewannen sämtliche Einzeletappen und damit zahlreiche Einzelpreise und den Gesamtpreis.

Die Redaktion der RUC gratuliert den beiden auch im Namen des Vorstandes des FS Aschaffenburg.

Eine ungewöhnliche Landschaft erwartete unsere Flieger in Marokko

Bild: G. Justin

Cessna 404, als Paketflieger für EMERY

Cessna 404 als Frachtesel im Einsatz

Nachtaufnahme: A. Schürmann

Nachts natürlich. Strecke Stuttgart-Maastrich-Köln-Stuttgart-München. Ich ahnungsloser Engel lasse mich einweisen und -spannen als Co. Andere Dumme fanden sich wohl nicht. Als erstes stolpere ich über die Deichsel eines Transportwagens direkt am Flugplatz. Schienbein läßt Blut ab und protestiert per dicker Beule. Kein Pardon, die Pakete müssen in die Twomot. Und wie kommen die Piloten rein? Ein Teil der Pakete wieder raus. Pic und Co kriechen über die Ladung bäuchlings nach vorn, von hinten kommen die Pakete wieder rein. Wir sitzen bis zum Hals in Kartons, die bis zum Dach gestapelt sind. Raus aus dem Platz, die Cessna jammert. Nach eineinhalb Stunden landen wir um 23.28 in Maastrich - noch finde ich als Co die Sache lustig und spannend. Aber wie raus aus dem Dampfer? Eine Stunde lang rufen wir um Hilfe. Schließlich gibt's nur eine Lösung: Notausstieg vorne links. Der Pilot hat so seine zweieinhalb Zentner, ich drück ihn durch die Luke. Anschließend zieht er mich raus - ich bin auch nicht viel magerer. Und dann stehen da die »Frachtjungs« und zucken die Achseln. Ausladen können sie erst, wenn der Zoll anwesend sei. Der sei aber nicht. Aber er kam schließlich. Und wir mußten alles ausladen, obwohl nicht alles für Maastrich bestimmt war. Dazu den allnächtlichen DC 8-Bomber aus USA abwarten, der Verteilungsfracht bringt. Allmählich landen - so gegen 2.00 Uhr - haufenweise die One- und Twomots aus ganz Westeuropa, die Piloten sammeln sich so gegen drei Uhr morgens in dem entsetzlich kahlen Aufenthaltsraum, erzählen die üblichen »Insider-Storys« über vorgestern und »Mann, ich sag dir, neulich...«. Zollabfertigung, ein Haufen Papier, Kaffeepulver mit warmen Wasser aus Pappbechern, eine zu heiße Tomatensuppe aus dem Automaten, die Augen fallen

Leserbrief

Lieber Herr Wißler,
ich bin nahezu sicher, daß wir uns nicht kennen. Fragen Sie einfach Erich und Rudi Schlagmüller, Peter Gentil, den ollen Sehl, den noch viel olleren Franz Steuer, und überhaupt die Uralten im FSC - dann gibt's Auskunft (oft grinsend) über mich.
Um was es geht: Seit 24 Jahren bin ich Clubmitglied, und weil ich schon seit vielen Jahren - erst Hamburg, dann Stuttgart und Umgebung - sozusagen in der Diaspora des FSC leben muß, tut's mir unwahrscheinlich gut, per »RuC« aus Großostheim zu hören (sicherlich kennen Sie das kleine Nest Aschaffenburg, das wohl in der Nähe des Flugplatzes liegen muß). Kompliment für das hervorragende Titelbild der letzten RuC-Ausgabe - da gibt es wohl nicht nur im Fliegerischen, sondern auch noch im Fotografischen von mir nicht zu übertreffende Konkurrenz.

Mal 'ne Frage: Ist die Ka 8 (sinnigerweise auf Seite 8) immer noch unsere alte, auf der auch ich von 63 bis '68 meine Hüpfer machte (o ja, und einen 2.08 Stunden-Flug, weiter kam ich nicht).
Zur S.11.Ju 52: Auf dem Stuttgarter Flughafen wird die olle Ju wohl vorläufig keinen Platz finden - wir haben keinen. Um was es dabei geht, interessiert unsere Clubmitglieder wohl ganz und gar nicht - also geht es nur um eine unwichtige sachliche Korrektur.

Mit Riesenfreude (und Bewunderung) habe ich den Bericht von bzw. über Conny Vogel gelesen. Zur Erinnerung für die ganz Alten: Ich saß in Conny's Kneipe am Schloß, als die Nachricht vom Mord an J.F. Kennedy durchs Radio tönte. Das aber nur nebenbei. Wichtiger ist für mich, daß Conny Vogel diese großartige Leistung durchgestanden hat - sowas wird auch bei uns hier in Stuttgart bequakt. Wer Conny sieht, der möge ihn von mir grüßen. Vielleicht erinnert er sich noch an mich (nee, nich wegen dem Mord an Kennedy). Aber daß der Vogel soviel Scheine gestapelt hat - irre. Ich glaube fast, daß wir ihn hier in Stuttgart gebrauchen können (wenn das für ihn nicht zu klein wäre). Na ja.

Apropos Stuttgart: Das Ding ist sicherlich einer der sympathischsten Flughäfen. Anflug aus allen Richtungen (mit Ausnahme von Norden her über Echo 1) leicht zu finden, richtig freundliche Lotsen (mit denen man jahrelang gesoffenhaben muß, bis die so'n Mopedflieger wie unsereins akzeptieren - ich saufe). Dufte Vorfeldmenschen, eine herrliche Kneipe mit einem Haufen der irren Art von Airliner-Piloten, Fluglehrern, Reg.Präs.-Beamten und einer fröhlichen Minderheit der Sorte »große Schnauze, große Uhr«, PPler also. Daraus ergeben sich zwangsläufig ungewöhnliche Jobs.

Alfred M.W. Schürmann

wenn's um Geld geht
Sparkasse

uns zu - darf aber nicht. Noch 'n Kaffee. Schließlich Start nach Köln. Ich bin diese Stunden nicht gewöhnt. Die anderen, die wir in Maastrich getroffen haben, machen seit Jahren nichts anderes als Pakete in ihre mehr oder weniger gut gewarteten Mühlen schaufeln, die Fracht nach Stockholm, Kopenhagen, Brüssel, London oder - wie wir - nach Köln-Stuttgart und München fliegen. Als ich wieder -kaffeegepowert- wach bin schaue ich mir ein paar von den anderen Verteilermaschinen an. Auch die abgerissenen Piloten. Beiden hätte ich nicht unbedingt mein Leben anvertraut.

Wir starten - Eingang Notausstieg - nach Köln. Sicht von Pol zu Pol. Ich habe Glück bei meinem ersten nächtlichen Frachtflug als Co. In Maastrich haben wir unseren Autopiloten ausgewechselt, jetzt schießt die 404 nicht mehr rechts und links bis zu zwei Meilen über den Kurs hinaus, bis sie sich auf die eigentliche Strecke besinnt. Da liegt Köln, der Dom als schwarze Silhouette inmitten eines Lichtermeeres - morgens um vier. Meine zweite Landung klappt schon gar nicht so schlecht. Ich lerne, daß die Turbo fast mit Reisefluggeschwindigkeit gelandet werden soll. Aber ich bin nur Co und werde mich nicht in dem Bewußtsein sonnen können, ab jetzt für alle Zeiten Twomots und Turbos zu beherrschen.

Wieder Zoll - endlos. Wir wollen noch nach Stuttgart und dann weiter nach München. Es hilft nichts: Alles, was die Maschine inne hat, raus. Zählen, Kontrollieren, aussortieren, alles wieder rein, Kalte Frachtbüros mit übernächtigten Mädels, teils hübsch, aber übelgelaunt. Wieder Pulverkaffee. Die Pumpe klopft - nicht wegen der Mädels. Papiere kopieren, kontrollieren, registrieren. Ein langweiliges Geschäft. Längst habe ich die Lust an der Co-Fliegerei verloren. Was soll denn das für ein Erlebnis sein, wen einem pausenlos die Augen zufallen, was man sich nicht erlauben darf?

Mit zwei Stunden Verspätung sind wir in Stuttgart. Diesmal natürlich kein Zoll. Aber Aus- und Einladen für München. Der Captain ist lässig wach. Ich schwanke vor Müdigkeit. Er kriegt 'nen weiteren Kaffee - wie hält er das blos aus? - ich ein Taxi in die Redaktion. Jetzt soll ich Artikel schreiben. Über das Liebesleben der Maikäfer zum Beispiel. Nicht mal mein eigenes Liebesleben interessiert mich jetzt. die Frachtfliegerei hat mich zur Sau gemacht. Und ich weiß nicht einmal, ob ich bei meinem ersten (richtigen) Nacht- und Frachtflug was gelernt oder nur ums Wachbleiben gekämpft habe.

Beim nächstenmal wird's vielleicht besser. Der Pic verdient pro Nacht 600 Mäuse plus MWSt. Der Co ist allemal ein Arsch, der furchtbar gerne mitfliegt und auch was tun und beweisen will - beim erstenmal. Danach wird ihm der Job Bares wert sein. Und wenn's nur um das Anschreiben von ein paar Stunden geht. Immerhin gehören diese Nachtflüge in die Kategorie »Einweisung« - härter und unausweichlicher als jeder nächtliche Lustflug. Denn wir können nicht auf gutes Wetter warten. Um das mal so auszudrücken: Ich muß wohl zwangsläufig so oft Frachtfliegerei für Gottes Lohn hinter mich bringen, bis mir eines Tages einer unserer Fluglehrer die Berechtigung andient -mein Frachtcaptain ist einer.

WERBUNG

trägt unsere Clubzeitung.

Inserieren Sie in unserem Nachrichtenblatt

Kontaktadresse:

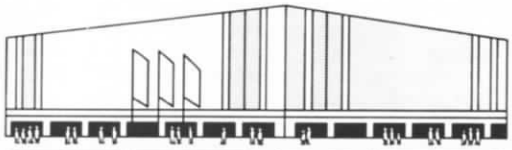
☎ 06026/4742 oder 1732

CLEARED TO LAND

BY YOUR FURNITURE FRIEND

Bei diesem Angebot heben Sie garantiert ab.
Starten Sie zu einem unverbindlichen Rundflug
durch unsere verschiedenen Fachabteilungen.
Landen Sie bei Ihrem Möbel-Freund.
Over...

Riesen Parkplatz direkt am Haus



GREB

zwischen Kleinostheim und Dettingen direkt an der Bundesstraße 8

Telefon: 06027/8004

GRAFIK GRANDT · Aschaffenburg

Alpenflug - zum ersten Mal erlebt

Mittwoch, 7.00 Uhr. Mein erster Blick am Morgen gilt, wie schon so oft in diesem Sommer, dem Wetter. Aber wie kaum anders zu erwarten, hängen wieder schwere Wolken am Himmel und es regnet in Strömen. Und das genau dann, wenn man endlich mal ein paar Tage frei hat und wieder mal nach Herzenslust Segelfliegen möchte. Ich finde mich schon fast mit dem Gedanken ab, diesen und die nächsten Tage im Haus zu verbringen und mir selbst auf die Nerven zu gehen.

Aber halt: War da nicht am Wochenende die Rede von einigen Kameraden, die schon seit einer Woche Alpensegelflug in Lienz betreiben? Ein kurzer Anruf in Österreich bringt Gewissheit und läßt mich sofort die 11 Grad Außentemperatur als warmes Lüftchen empfinden. Und wer hat überhaupt etwas von Regen gesagt? Die zwei Tropfen haben doch noch nie gestört.

Also, jetzt werden Nägel mit Köpfen gemacht.
Raus in die Garage, Motorrad startklar machen, Reifendruck prüfen, Öl nachfüllen und ein paar Klamotten zusammenlegen. Aber halt, schnell noch 'nen Zettel hinlegen: »Fahre mal eben nach Lienz / Österreich, komme irgendwan am Wochenende zurück«; und zwei Stunden später begrüßt mich in Nürnberg schon der erste Sonnenstrahl. An München vorbei, Österreichische Grenze (chaben Sie 'was zu vrzollen?) und 'rein in die Alpen. Dann durch den Felbertauerntunnel und schon bin ich auf der anderen Seite. Herrliches Wetter, warm, einfach toll. Irgendwann gegen 20.00 Uhr bin ich dann in Lienz und finde auch gleich den Flugplatz in Nickolsdorf; und wie der Zufall so spielt, kommt auch gerade der Roland vorbei. Großes Hallo »Wo kommst Du denn her, komm, wir fahren gleich rauf zum Blankensteiner«. Und so sitze ich dann wenig später in der durch unzählige Stories bekanntgewordenen Gaststube und genieße, wenn auch etwas müde aber rundrum zufrieden, den ersten Obstler (der nebenbei bemerkt in unserer Runde nicht der letzte war).

In Lienz will jeder zuerst am Start sein. Bild: B. Wißler

Und am nächsten Morgen erlebe ich dann, wie Segelfliegen auch aussehen kann: Um 09.00 Uhr stehen ca. 25 Maschinen fix und fertig am Start und jeder will als erster hoch. Beim geringsten Anzeichen von Thermik geht der Schleppzug ein ums andere mal 'raus, Schlepphöhe obligatorisch nicht unter 800 Meter GND. Obwohl die Wetterverhältnisse nicht sonderlich gut sind, (was ein einstündiger Kampf von Roland in 300 Meter Höhe deutlich belegte), bleiben fast alle Maschinen auf Anhieb hängen und auch heute werden wieder Zeiten von 5 Stunden und mehr geflogen. Hier wird wirklich deutlich, wie sehr verschieden die Verhältnisse im Vergleich zu unserer Gegend doch sind. Doch auch Vorsicht ist geboten. Die Wetterlagen können sich schlagartig ändern und die Außenlandemöglichkeiten sind doch nicht so dicht gesäht wie bei uns. Gerade hier bestätigt sich wieder die alte Fliegerweisheit, daß Fliegen eben Erfahrungssache ist und nur durch Fliegen erlernt werden kann.

Die Begeisterung steht den Piloten nach der Landung noch lange im Gesicht geschrieben und bei manchen bricht sie erst am Abend beim gemütlichen Beisammensein so richtig durch. Mit glänzenden Augen wird von »4 Metern integriert« und »4000 Metern Startüberhöhung« gespro-

Rund um Charlie

Nachrichten des FSC Aschaffenburg e.V.

Herausgeber: Flugsportclub Aschaffenburg
1. Vorsitzender: Peter Gentil

Redaktion: Bernhard Wißler, Tel. 06026/4742, Fabrikstraße 7, 8754 Großostheim 3
Gerd Justin, Tel. 069/7591889
Herbert Reichert, Tel. 06026/1732, Ostring 9a, 8754 Großostheim 2
Chr. Kraus, Tel. 06021/92240
Andrea Herms, Tel. 09372/4971 o. 71700

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 abzudrucken 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

Veröffentlichungen, auch Auszugsweise, nur mit Genehmigung des Vorstandes.

Programmierbüro
Programmierung von Computersystemen
Systemanalyse
EDV Beratung

rauch
PROGRAMMIERBÜRO
Ingenieurbüro für Datentechnik

Kirchstraße 34
D-8752 Kleinostheim
Telefon 06027/8568

chen. Die Eindrücke, die zu verarbeiten sind, müssen wirklich gewaltig sein.

Da es leider gewisse Schwierigkeiten machte eine Maschine zu chartern, kann ich dieses Erlebnis des Segelfluges heuer noch nicht nachvollziehen; aber schon ein Halbstundenflug mit einer DR-400 läßt mich begreifen, was den Alpenflug so faszinierend macht und die, welche ihn kennengelernt haben, Jahr für Jahr wieder in die Alpen zieht; es ist mehr als das Fliegen von A nach B, mehr als eine grandiose Landschaft, es ist die Summe von Eindrücken, die wahrscheinlich nur der begreifen kann, der sie erlebt hat.

B. Wißler

wenn's um Geld geht
Sparkasse

Vereinsemblem der Segelfliegergruppe Lienz

Bild: B. Wißler

Allgemeine Luftfahrt, was ist das eigentlich?

Allgemeine Luftfahrt ist, einfach gesagt, alles was sich durch die Luft bewegt und nicht »Linienverkehr oder Linienähnlicher Charterverkehr« ist. Also gehören sowohl Rettungshubschrauber wie Ultralight, Turboprop wie Segelflugzeug, Kleinjets wie Heissluft-Ballon und natürlich die vielgeschmähten »Sportflugzeuge« dazu. Oft wird allerdings fälschlicherweise nur diese »Sportfliegerei« als allgemeine Luftfahrt gesehen bzw. umgekehrt, allgemeine Luftfahrt ist »Sportfliegerei«. Wobei noch niemand konkret sagen konnte, was für ein Sport das Fliegen in nicht-Linienflugzeugen eigentlich ist. Auch die Flugzeuggröße bietet keinen Anhaltspunkt da sowohl »Sportflugzeuge« wie z.B. C'172 im Linienverkehr eingesetzt werden, wie es auch Boeings als Privatmaschinen (=»Sportflugzeuge«) geben soll.

Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, das es drei verschiedene Verkehrsarten gibt, nämlich Land-, Luft- und Wasserverkehr, wobei sich der Landverkehr nochmals unterteilen läßt in schienengebundenen und nichtschienengebundenen. Bei all diesen Verkehrsarten gibt es, mit Ausnahme des Schienengebundenen Landverkehrs, sowohl öffentlich wie Individual-Verkehrsmittel. Lassen wir den Individualverkehr auf dem Wasser außer acht - das Privatboot hat nur in wenigen Gegenden eine Bedeutung als Verkehrsmittel -, so bleibt für einen direkten Vergleich mit der allgemeinen Luftfahrt nur der Individualverkehr zu Lande, sprich das Autofahren übrig.
Stellen wir also gegenüber:

Autoverkehr
Er ist stark reglementiert, man ist durch unlogische Bestimmungen und Gummiparagraphen der Willkür der Behörden ausgesetzt. Er findet hauptsächlich auf Vereinsebene statt, Straßen und Wege werden von Automobilclubs betrieben, Autobahnen von Gesellschaften, die sich die Benutzungserlaubnis fürstlich entlohnen lassen. Ebenfalls in der Hand der Vereine liegt die Fahrausbildung, jedoch haben sehr viele der ehrenamtlichen Fahrlehrer das Fahren selber erfunden und lassen somit nur ihre Lehrmeinung gelten. Jeder Autofahrer hat vor Fahrtantritt bei der Polizei oder einen von ihr Beauftragten seinen Namen, Fzg.-Typ, Kennzeichen, Anzahl d. Insassen und Fahrtziel anzugeben. Fahrten bei Nacht oder bei Glatteis sind verboten, es sei denn, man hat spezielle Nachtfahrt-, Glatteis- und Allradberechtigungen. Die Fahrzeuge befinden sich im Vereinsbesitz, private Fahrzeughalter werden beneidet, da Autofahrten sehr teuer sind. Privatfahrer müssen jedoch auch Mitglied in einem Verein sein (eine sehr kostspielige Sache), da z.B. eine Garage praktisch sonst nicht zu bekommen ist. Aufgrund des wachsenden Umweltbewußtseins der Bevölkerung ist mit Restriktionen zu rechnen, die die Bewegungsfreiheit der Autofahrer weiter einengen werden.

Allgemeine Luftfahrt
Durch immer wieder verbesserte praxisgerechte Gesetzgebung hat die allgemeine Luftfahrt in den letzten dreißig Jahren einen starken Aufschwung genommen. Die Anzahl der Flugplätze ist sehr groß, die Benutzung kostenlos, ihre Unterhaltung wird aus dem Steueraufkommen finanziert. Man kann jedoch praktisch auf jedem geeigneten Gelände starten und landen. Die Ausbildung der Piloten wird durch gewerbliche Schulen ausgeführt mit einem praxisgerechten, einheitlichen Ausbildungsprogramm. Die statistische Erfassung der Flugbewegungen ist sehr schwierig; da keine Daten festgehalten werden können (Datenschutz). Instrumentflug = und Zweimot-Berechtigung sind heute obligatorisch, da hierdurch das Fluggerät flexibler gehandhabt werden kann.
Die Interessenverbände der allgemeinen Luftfahrt bilden sowohl auf Bundes- wie auf Landesebene eine starke Lobby, an der kein Politiker vorbeigehen kann.
Der Privatflugzeughalter ist die heute übliche Form, der Flugzeughalter da es zwischenzeitlich sehr handliche, aber leistungsfähige Flugzeuge gibt. Im Normalfall hat jeder Pilot sein Flugzeug auf seinem Grundstück, ein wesentlicher Punkt zur Kostendämpfung. Die allgemeine Luftfahrt hat ihren festen Platz im Bewußtsein der Bevölkerung, wenngleich auch in letzter Zeit vermehrt Stimmen laut werden, die eine Förderung des Linienverkehrs fordern.

Soweit diese Gegenüberstellung, anhand derer es hoffentlich gelungen ist, die allgemeine Luftfahrt zu skizzieren. Man sieht jedoch auch, daß der Autoverkehr noch sehr stark förderungsbedürftig ist, bietet er doch die ideale Ergänzung bzw. Alternative zum Luftverkehr. Oder habe ich da etwas verwechselt?

Jörg-Martin Rassow

Gestern (Mittwoch, 2.9.), starteten auf dem Flugplatz in Großostheim-Ringheim etwa 170 Flugzeuge zum Deutschlandflug 1987. Schirmherr dieser Veranstaltung, die alle zwei Jahre wiederholt wird, ist Bundesver-

kehrsminister Dr. Jürgen Warnke. Ziel des Deutschlandfluges ist es, die Begeisterung für den Luftsport zu wecken und den Ausbildungsstand der aktiven Piloten zu heben. Geschwindigkeit ist weniger gefragt. Die Einteilung in verschiedene Klassen sichert selbst »Oldtimern« eine Chance. Gefragt sind theoretisches Wissen, exakte Flugvorbereitung, die Lösung von Suchaufgaben nach Fotos auf einer vorgegebenen Strecke sowie präzise Anflüge und Ziellandungen.

Nach dem Start in Ringheim zwischen 10.30 und 14.00 Uhr ging die Reise zunächst nach Bayreuth. Heute, Donnerstag (3.), gibt es bei einem Zwischenstop mit Ziellandung in Ringheim ein Wiedersehen der Teilnehmer. Danach sind Aachen, Hamm, Wilhelmshaven, Bremerhaven und Lübeck die weiteren Zielorte. Die Siegerehrung ist am Samstag (5.) in Travemünde.

Mit von der Partie sind auch die beiden Schaafheimer Piloten Rudi Bartl und Franz Georg Volking.
Rudi Bartl hob mit seiner Piper Cherokee 235 mit der Startnummer 10 gestern — wie auch alle anderen Luftfahrzeuge — verspätet von der Piste in Großostheim-Ringheim ab. Unser Bild zeigt den Piloten (links) mit seinem Freund und Copiloten Franz Georg Volking kurz vor dem Start.

Bild: Uwe Mahr

»Über den Wolken...« Bild: B. Wißler

wenn's um Geld geht
Sparkasse

Für Nachwuchs im Segelflug scheint wieder gesorgt zu sein. B. Wißler

Unvergleichliche Wohnqualität durch
COTTO
nur echt aus
original florentinischem
TERRACOTTA
Erzeugnis aus natürlichem, gebranntem Ton der Toscana
Boden- u. Wandplatten, Ofenkacheln, Ziersteine, Fensterbänke, Treppen, für innen und außen (frostsicher) u.v.a.
Amphoren, Vasen, Säulen, Blumen- und Pflanzentöpfe
Fachm. Beratung, Verkauf und dauerhafte Pflegeleicht-Endbehandlung:
FLORENZ-COTTO-TON GMBH
8752 Johannesberg, Postfach 1108, Telefon 06021/4 73 37
Wenn Ihnen Ihr Haus mehr wert ist, als nur ein Dach über dem Kopf. . .
Terracotta — gut für die schönsten Häuser!
Sprechen Sie mit Herrn Diller

Wenn's um Drucksachen geht
DRUCKEREI
UND
VERLAG
Reichert
Ostring 9a, 8754 Großostheim-Ringheim 2,

KLEINTRANSPORTE
Umzüge-, Textiltransporte f. DTL
führt schnell,
zuverlässig u. preiswert aus
Jörg Martin Rassow
Stettiner Str. 19
8754 Großostheim 2
☎ 06026/6557 u. 3557

Einladung

des

FSC Aschaffenburg

zur

Flieger Gala Party 1987

mit den

Silver Stars

Termin: Sa. 07.11.1987
Tanzschule Fischlein
Frohsinstraße 19
8750 Aschaffenburg

Eintritt : 50 DM
incl. Begrüßungssekt u.
Mitternachtsimbiss
Beginn 20:00 Uhr

Kartenvorverkauf bis 30.09.87 nur an Mitglieder, danach freier Verkauf.

Verkauf: Gerhard Justin
Werner Fischlein

Verbindliche Anmeldung

Name :.....

Anschrift :.....

Anzahl d. Teilnehmer: .....