

Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg e.V.



3. Jahrgang

Januar 1989

1/89



Ein wesentlicher Faktor für das Auffinden des Platzes bei schlechter Sicht ist die neue Befeuerungsanlage auf unserem Flugplatz. Unser Foto zeigt den »Dödel« auf dem Tower.

Foto. B. Wißler

Und wieder einmal

ist es soweit: eine neue Ausgabe der RUC ist erschienen.

Sie hat viel Mühe gekostet. Mehr als bei den vorhergegangenen Ausgaben. Warum? Ganz einfach: die Motivation ist bei wohl allen Beteiligten im Laufe des letzten Jahres doch gewaltig auf der Strecke geblieben (worden?); obwohl die RUC im Ganzen gesehen - ein schöner Erfolg war (und auch bleiben soll), ist der anfängliche Enthusiasmus leider nicht mehr vorhanden. Fragen an die Redaktion wie zum Beispiel »...warum gründet Ihr denn keinen Literatenverein...« gehen eben doch ganz schön an die Substanz, und es stellte sich immer wieder die Frage, ob es unter solchen Voraussetzungen überhaupt noch Sinn macht, die RUC weiterleben zu lassen.

Es macht Sinn.

Allerdings nur dann, wenn die RUC nicht mehr nur als willkommener Beitrag zum Clubleben gesehen wird, der von irgendwelchen Leuten aus irgendwelchen Gründen eben so zufällig neben anderen Aufgaben, die im Verein anfallen, beigesteuert wird. So ist es auch immer wieder verwunderlich, daß die Frage nach dem nächsten Erscheinen einer RUC öfter aus anderen (auch und vor allem weiter weg liegenden) Vereinen kommt, als aus unseren eigenen Reihen. Dies soll nicht heißen, daß die RUC bei uns keine Akzeptanz gefunden hat, im Gegenteil; aber es sollte jedes Vereinsmitglied, das unsere Vereinszeitung in Händen hält, sich darüber im klaren sein, daß sie genauso in Gemeinschaftsleistung entstehen sollte, wie jedes andere Projekt auf unserem Flugplatz auch. Und genau

hier möchte die Redaktion - wieder einmal - die Bitte um Mithilfe anbringen. Nur mit Hilfe von engagierten Vereinsmitgliedern kann die RUC auf Dauer am Leben erhalten werden. Es sollte also jeder für sich überlegen, wie ein kleiner Beitrag seinerseits (in welcher Form auch immer) geleistet werden kann. Sollte dies nicht der Fall sein, so wird wahrscheinlich auch die RUC wieder sang- und klanglos verschwinden; sie wird ein Versuch mehr bleiben, unseren Verein im speziellen und unser Vereinsleben im allgemeinen noch attraktiver zu gestalten.

In diesem Sinne wünscht die Redaktion der »Rund um Charlie« allen Vereinsmitgliedern und allen Freunden und Bekannten ein gutes Jahr 1989, weiterhin viel Freude an der Fliegerei und Hals und Beinbruch.

Geschäftsstelle: Flugplatz Großostheim, Christian Marschner, Telefon (06026) 4933
Club-Cafeteria: Thilo Wolf, tägl. geöffnet, Montag Ruhetag, Telefon (06026) 6264

Befeuerung unseres Flugplatzes

Weitgehend fertiggestellt wurde die in den Monaten August bis Oktober von einigen Clubmitgliedern in Eigenleistung durchgeführte Installation unserer Schlechtwetterbefeuerung.

Die Kosten der Anlage wurden bis jetzt zu etwa 1/3 durch Spenden von Vereinsmitgliedern gedeckt, weitere Spenden sind erwünscht. Der Rest der Kosten wird im Bereich »Flugplatzinvestitionen« verbucht und wird sich hoffentlich durch entsprechende Mehreinnahmen an Landegebühren bald amortisiert haben.

Die Flugplatzbefeuerung als solche ist zulassungspflichtig und muß deshalb dem vom Gesetzgeber geforderten Standard für Verkehrslandeplätze genügen. Der Gesetzgeber macht hier übrigens keinen Unterschied, ob die Befeuerung nur bei Tage, bei Dunkelheit oder bei schlechter Sicht eingesetzt wird.

Der Einbau dieser Anlage hat es uns ermöglicht, während der Winterzeit unsere tägliche Betriebszeit auf 8,00 Uhr bis SS plus 30 Minuten festzulegen.

Technische Daten:

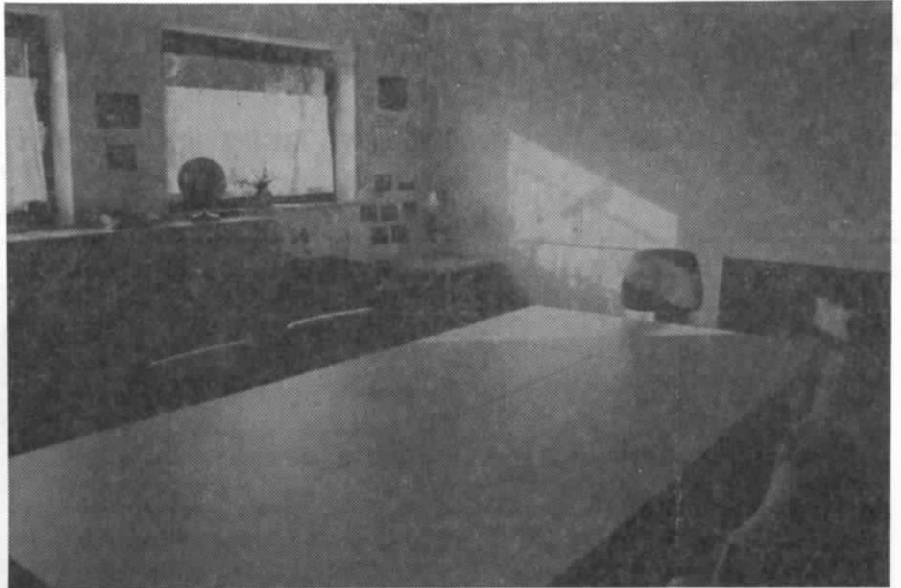
ca. 50 Lampen á 40 Watt

2x2 Schwellenblitzer á 200 Watt

Gesamtverbrauch ca. 2,8 kw/h

Betriebskosten ca. 1,50 DM/h

(incl. Ersatzbirnen)



Seit Herbst 1988 steht uns ein neuer Schulungsraum im Clubheim zur Verfügung. Der Eingang befindet sich neben der Theke im Gastraum. Für den ungestörten Unterricht ist somit gesorgt.

Unser Bild entstand von der Eingangstüre.

Foto: B. Wißler

Neuer Schulungsraum beim FSC A'burg

Am 1.11.1988 wurde unser neuer Schulungsraum neben der Gaststätte in Betrieb genommen.

Hier sind nun alle Arbeitsunterlagen der Flugschule gesammelt.

Der Raum verfügt über Sitzplätze für ca. 10 - 12 Schüler, einen Büroarbeitsplatz für

den Ausbildungsleiter, je eine Tafel, Whiteboard, Overhead und Diaprojektor.

Er ist besser gegenüber dem Gaststättenbetrieb geräuschgedämmt und unser Club verfügt damit über einen ansprechenden Raum, der tagsüber auch extern an Firmen als Schulungsraum vermietet werden kann.



Fahrschule Hanf



Schnelle Ausbildung in allen Klassen

anschauliche, einprägsame – Video – Dias
Schulung mittels – Overhead – Funk

Bis zu vier mal Theorie pro Woche

Verkehrsseminare



te (hierzu, liebe Mitglieder, laßt Eure Beziehungen spielen).

Für einen größeren Schülerkreis ist unverändert der »alte« Schulungsraum für bis zu 20 Personen vorhanden.

Trotzdem, es fehlen zur völligen Perfektion noch ein VHS-Videorekorder und ein Fernseher. Wer ein solches Gerät besitzt und es nicht mehr benutzt - eine leihweise Überlassung wäre das i-Tüpfelchen für den Schulungsraum. Jörg Becker

Besuch der Bundeswehr auf unserem Platz

Im Rahmen des letztjährigen Herbstmanövers stattete uns am 9. November 1988 eine Gruppe von 15 Hubschraubern der Heeresflieger (Niederstetten) einen Besuch ab.

Bei einem Dreiecksflug von Niederstetten über Aschaffenburg und Hammelburg nach Niederstetten war unter anderem im Raum Großostheim eine Außenlandung der Gruppe durchzuführen. Zur Schonung der Felder und der größeren Sicherheit wegen erbat die Bundeswehr, diese Landung auf unserem Platz durchführen zu dürfen. Nachdem sich die Piloten bei Kaffee und Cola in der Cafeteria regeneriert hatten, wurde gegen 20.30 Uhr der Flug der Gruppe nach Hammelburg fortgesetzt.

Landemeldung

An Fräulein
Vera Baudys
Karl-Frech-Straße 23
4000 Düsseldorf 12
und an
Fräulein
Katja Schiffers
Alt-Eller-Str. 27
4000 Düsseldorf 1

Am 27. November 1988, morgens gegen 7.30 Uhr landete vorschriftsmäßig, ohne vorherige Anmeldung, ein kleiner weißer Luftballon auf unserem Flugplatz Aschaffenburg-Großostheim.

Die zu entrichtende Landegebühr wurde nach Rücksprache mit dem Flugplatzhalter erlassen.

Hallo liebe Vera, hallo liebe Katja, nun wißt Ihr, wo Euer Luftballon, den Ihr in Düsseldorf auf die Reise geschickt habt, gelandet ist.

Wir sind in Nordbayern mit einer der größten Verkehrslandeplätze und können ohne weiteres behaupten, daß Euer Luftballon das bisher kleinste Luftfahrzeug ist, welches bei uns gelandet ist.

Da die Landung Eures Luftballons soviel Heiterkeit bei unseren Club-Mitgliedern ausgelöst hat, haben wir uns überlegt wie wir auch Euch eine Freude bereiten können.

Unsere Flugsportkameraden haben sich ganz spontan bereiterklärt, Euch mit zwei Flugzeugen (natürlich sollten Eure Eltern

dabei sein) in Düsseldorf abzuholen, um uns zu besuchen.

Nachdem Ihr hier angekommen seid, gibt es erst einmal ein gutes Frühstück in unserer Fliegerclub-Cafeteria. Anschließend planen wir einen Rundflug mit Euch über unser schönes Maintal und über unsere nordbayerische Heimat. Zum Essen seid Ihr dann wieder auf dem Flugplatz, um anschließend ein wenig den Betrieb auf dem Platz und auf dem Tower mitzuerleben. Sollten die Götter des Windes uns gnädig gesinnt sein und somit auch die Sichtverhältnisse gut sein, seid Ihr am Nachmittag zu einer Fahrt mit einem Heißluftballon eingeladen.

Sucht zusammen mit Euren Eltern einen für Euch geeigneten Tag, möglichst am Wochenende, aus, wobei Ihr doch darauf achten solltet, daß das Wetter günstig ist. Vielleicht schreibt Ihr uns einmal und teilt uns rechtzeitig Eure Planung mit. Wir freuen uns herzlich auf Euren Besuch und verbleiben bis dahin mit fliegerischen Grüßen Euer

Flugsportclub Aschaffenburg
im Namen aller Clubkameraden
Thilo Wolf, Gastwirt der Cafeteria

Lieber Herr Wolf, 20.12.88
lieber Flugsportclub!
Jetzt wird es aber Zeit, daß ich mich melde. Leider konnte ich mich nicht eher melden, da ich eine Virusgrippe hatte, die eine Woche anhält.

Darum melde ich mich jetzt, und möchte mich zuerst für das Paket bedanken. Der Brief und dessen Inhalt hat mich während meiner Krankheit aufgeheitert.

Ich hätte nicht im Traum daran gedacht, mit einem Heißluftballon zu fliegen. Und da ich auch noch nie mit einem Flugzeug geflogen bin, freue ich mich ganz besonders.

Der Knautschi war immer bei mir im Bett und lachte mir aus der Bettdecke zu. Wir hatten vor, nächstes Jahr im Frühjahr zu kommen. Den genauen Tag kann ich noch nicht sagen.

Sobald wir uns aber entschieden haben, sage ich Ihnen Bescheid.

Viele nette Grüße und frohe Weihnachten wünscht Ihnen Ihre Vera Baudys
P.S. Da ich noch zwei Geschwister habe, die auch noch nie geflogen sind, wollte ich fragen, ob sie auch mit können.

D'ondem 20. 12. 1988
Hallo lieber Herr Wolf, hallo liebe Flugsportkameraden!

Vielern herzlichsten Danke für das Paket, den Brief und die Einladung. Leider konnte ich bis jetzt noch nicht antworten, weil es vor Weihnachten immer so viel zu tun gibt.

Daß Sie uns, Vera, unsere Eltern und mich nach Aschaffenburg einladen, finde ich super. Ich bin zwar schon geflogen, aber noch nie mit einem kleineren Flugzeug und mit einem Heißluftballon schon gar nicht. Hoffentlich haben wir guten Wind! Vielleicht ist es besser, mit unserem Besuch auf gutes Wetter zu warten. Im Düsseldorf regnet es im Augenblick nur, aber im Frühling wird es bestimmt besser und dann kommen wir.

Ich wünsche Ihnen frohe Weihnachten und einen guten Ruck in die neue Jahr.

Viele Grüße
Ihre Katja Schiffers





Wolfgang Jägler, Eichstätt

Lieber Erich,
Dir, Deinem Verein und allen Deinen Mitarbeitern möchte ich zu dieser gelungenen Flugtagveranstaltung gratulieren.

Die Organisation, vor allem die Versorgung der Piloten, war beispielhaft, so daß jeder Pilot, der einmal bei Euch war, gerne einen anderen Flugtag sausen läßt um bei Euch sein Bestes zu geben.

Hoffentlich haben Euch meine Vorführungen gefallen und ich würde mich freuen, beim nächsten Flugtag wieder dabei sein zu können.

Ich muß es nochmal wiederholen, von der Seite der Piloten gesehen, ist Aschaffenburg immer der beste Flugtag des Jahres.

Mit Fliegergruß
Wolfgang Jägler



Ein besonderes Lob müssen wir unserem Vereinskameraden Erich Reichart für die Organisation und Durchführung unseres Flugtages spenden. Durch seine guten Beziehungen in internationalen Pilotenkreisen gelang es ihm auch 1988, wieder einen hervorragenden Flugtag auf die Beine zu stellen, wobei alle Clubkameraden ihn gern unterstützten. Allen Organisatoren und Helfern sei herzlich Dank gesagt.

Unser Foto zeigt die Spitfire mit Heinz Kolb, beim Tanken.

Foto: Erich Reichart

Weihnachtsfeier u. Flieger-Gala-Party 88

Schon fast zur Gewohnheit geworden ist die jährliche Weihnachtsfeier auf unserem Flugplatz.

In gemütlicher Atmosphäre hatten sich am 17.12.1988 viele Clubkameraden und auch einige vereinsfremde Gäste in unserem Clubheim zusammengefunden, um einen gemütlichen, vorweihnachtlichen Abend zu verbringen, der von unserem Wirt Thilo mit Livemusik und einer Tombola gut organisiert war. Als Hauptpreis war ein Herrenfahrrad zu bewundern, welches unser Kamerad Walter Reinhard gewann.

Auch für das leibliche Wohl war auf's Beste gesorgt: die 8,5 kg schwere Weihnachtsgans war innerhalb von 20 Minuten bis auf die Knochen abgenagt.

Leider fand zum gleichen Zeitpunkt unsere Flieger-Gala-Party statt, welche auch dieses Jahr wieder bei unserem Clubmitglied Fischlein stieg.

In festlichem Rahmen waren auch hier etwa 45 Personen in Abendgarderobe erschienen, um bis ca. 3.30 Uhr am Morgen das Tanzbein zu schwingen. Begleitet wurde das Ganze von einer 6-Mann Kapelle, die so richtig Schwung machte.

Auch diese Veranstaltung kann, wie die Veranstaltung im Clubheim, als voller Erfolg verbucht werden.

Trotzdem soll aber auch ein Wermutstropfen nicht verheimlicht werden: es wurde wieder einmal mehr sehr deutlich klar, daß der Informationsfluß im Verein wesentlich verbessert werden muß. Es ist nämlich nicht zu verstehen, daß zwei Veranstaltungen, die beide geeignet sind unser Vereinsleben zu bereichern, sich gegenseitig Konkurrenz machen. Zum einen ist es für jeden schwierig, sich für (oder gegen) eine Veranstaltung zu entscheiden, zum an-

deren wird durch solche Dinge nur Unruhe erzeugt, welche niemandem etwas nutzt, sondern nur Verärgerung hervorruft. Es bleibt zu hoffen, daß so etwas nicht wieder vorkommt.

Satellitenempfangsstation und Flugvorbereitungscomputer

Seit dem 1.11.1988 steht allen Piloten eine Satellitenempfangsstation sowie ein Flugvorbereitungscomputer incl. Drucker zur Verfügung.

Die komplette Anlage kann kostenlos genutzt werden.

Hierfür sei der Fa. M + S Elektronik, Niedernberg, im Namen aller Mitglieder herzlich Dank gesagt.

Der Satellitenempfangsstation speichert alle 30 Minuten das letztgültige Satellitenfoto der europäischen Großwetterlage und stellt die Bilder zum nacheinanderfolgenden Aufruf zur Verfügung. So ist es leicht möglich, das laufende Wettergeschehen mitzuverfolgen und Tendenzen abzusehen.

Der Flugvorbereitungscomputer ermöglicht mittels eines von H. Kerkhoff zur Verfügung gestellten und von ihm vertriebenen Programmes eine europaweite Flugplanung für IFR- und VFR-Flüge. Auch Herrn Kerkhoff sei an dieser Stelle herzlich

Dank gesagt.

Wir möchten alle Nutzer dieser Anlagen bitten, diese sorgfältig zu behandeln.

Gespräch mit BFS

Am 2.12.1988 fand bei uns ein Gespräch mit einem Vertreter der Flugverkehrskontrollstelle Frankfurt der BFS statt.

Ziel des Gesprächs war es u.a., die IFR/VFR-Wechselverfahren für An- und Abflüge zu unserem Platz zu verbessern.

Konkret wurden folgende Punkte angesprochen:

1. Flugregelwechsel IFR-VFR beim Anflug auf Großostheim

Hierbei erteilen Radarlotsen häufig nur Sinkflugfreigaben bis 3000 ft MSL, obwohl in einem Sektor von ca. 270 bis 330 Grad von Charlie VOR eine Freigabe auf 2200 ft MSL möglich wäre. Fremde Piloten, die diesen Sektor nicht kennen und bei 3000 ft MSL keine Bodensicht haben, brechen dann ihre Anflüge ab oder sinken unkontrolliert weiter.

Die Lotsen sollen bei einem internen Briefing darauf hingewiesen werden, daß dem Piloten gegebenenfalls der Sinkflug in diesem Sektor angeboten wird.

2. Flugplanaufgabe bei VFR-IFR-Abflügen

Bei der Aufgabe des Flugplanes nimmt AIS nur spezielle Routen an, die dann jedoch bei der IFR-Freigabe durch die Lotsen vollkommen geändert werden.

Es ist vorgesehen, Standard-IFR/VFR-Abflugverfahren zu schaffen, die so

wohl von AIS als auch vom Radarlotsen akzeptiert werden und der Flug entsprechend freigegeben wird.

Verschiedene weitere Punkte werden in einem separaten Gespräch mit der BFS-Zentralstelle Anfang 1989 geklärt werden.

Betriebszeiten:

**täglich von
8.00 bis
SS + 30 min.**

Betriebszeiten, Lärmschutz und Flugzeugauslastung

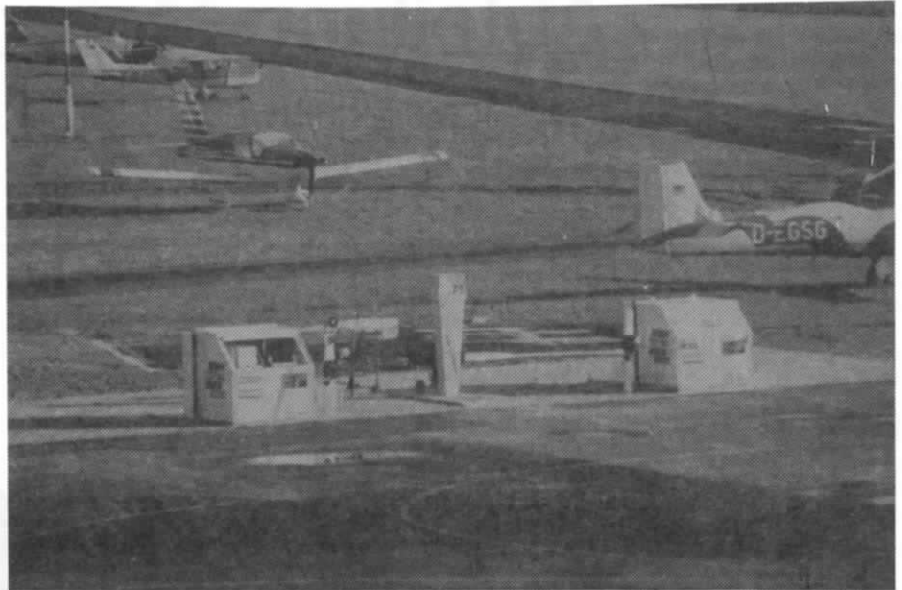
Die Genehmigung unseres Flugplatzes gilt generell für Sichtflugbetrieb am Tage, also luftrechtlich gesehen die Zeit von 30 min vor Sonnenaufgang bis 30 min nach Sonnenuntergang (SR -30 bis SS +30). Damit stehen uns im Jahr etwa 4800 Stunden Öffnungszeit zur Verfügung. Durch die derzeitige Festlegung der Betriebszeit von 8.00 Uhr bis SS +30 ist der Platz für ca. 4100 Stunden/Jahr geöffnet, also 83% der genehmigten Betriebszeit. Die Betriebszeit schwankt zwischen ca. 14 Stunden pro Tag im Juni/Juli und 9 Stunden pro Tag im Dezember. Analog dazu werden unsere Flugzeuge in den Sommermonaten ca. 50 - 60 Stunden pro Monat geflogen, in den Wintermonaten sinkt diese Zahl auf 10 - 15 Std./Monat.

Unter Lärmschutzgesichtspunkten ist dieses Verhalten eigentlich widersinnig: Im Sommer - wenn's jeden stört - wird jedes Flugzeug ca. 2 Stunden/Tag geflogen; im Winter - wer sitzt da schon auf seiner Terrasse? - beträgt die Flugzeit auf Grund der eingeschränkten Tageslichtzeit weniger als eine Stunde täglich. Hier sollte versucht werden, einen Umdenkprozess in Gang zu setzen.

Durch entsprechende Flugbetriebsregelungen sollte ermöglicht und ein Anreiz geschaffen werden, Platzflüge zu Schulungs- und Trainingszwecken verstärkt in den Monaten Oktober bis März durchzuführen (siehe hier auch die Diagramme mit dem Flugstundenaufkommen der Clubflugzeuge).

Diese Regelung sollte bei folgenden Punkten ansetzen:

1. Rabatte auf Landgebühren während



Mit Ablauf des Jahres '88 ist die Tankstation mit Anschluß an das Computersystem des Hauses in Betrieb gegangen. Clubmitglieder und den Kunden ist somit eine Erleichterung in der Abwicklung und Bedienung der Tankstelle geschaffen worden. Das Foto entstand bei der Erneuerung der Tankanlage Foto: B. Wifler

- des Winters oder Erhöhung während der Sommermonate.
2. Reduzierung der Clubcharterpreise im Winter
3. Einschränkung der Platzrundenflüge im Sommer - Verlängerung der Betriebszeiten im Winter.

Vielleicht gelingt es uns durch diese Regelungen sogar den vorhandenen Flugzeugpark so effektiv zu nutzen, daß der Kauf eines zusätzlichen Flugzeuges zur Abdeckung der »Sommerspitze« entfallen kann.

Jörg Becker, Motorflugreferent

NEUE BENZINPREISE AB 1.1.89

Bedingt durch die Mineralölsteuererhöhung haben sich die Preise für Flugbenzin AVGAS 100 LL wie folgt geändert :

Alter Preis : DM 1,50 / Liter Incl. MWST

Preis ab 1.1.89 : DM 1.64 / Liter Incl. MWST

FLUGPREISE REDUZIERT !

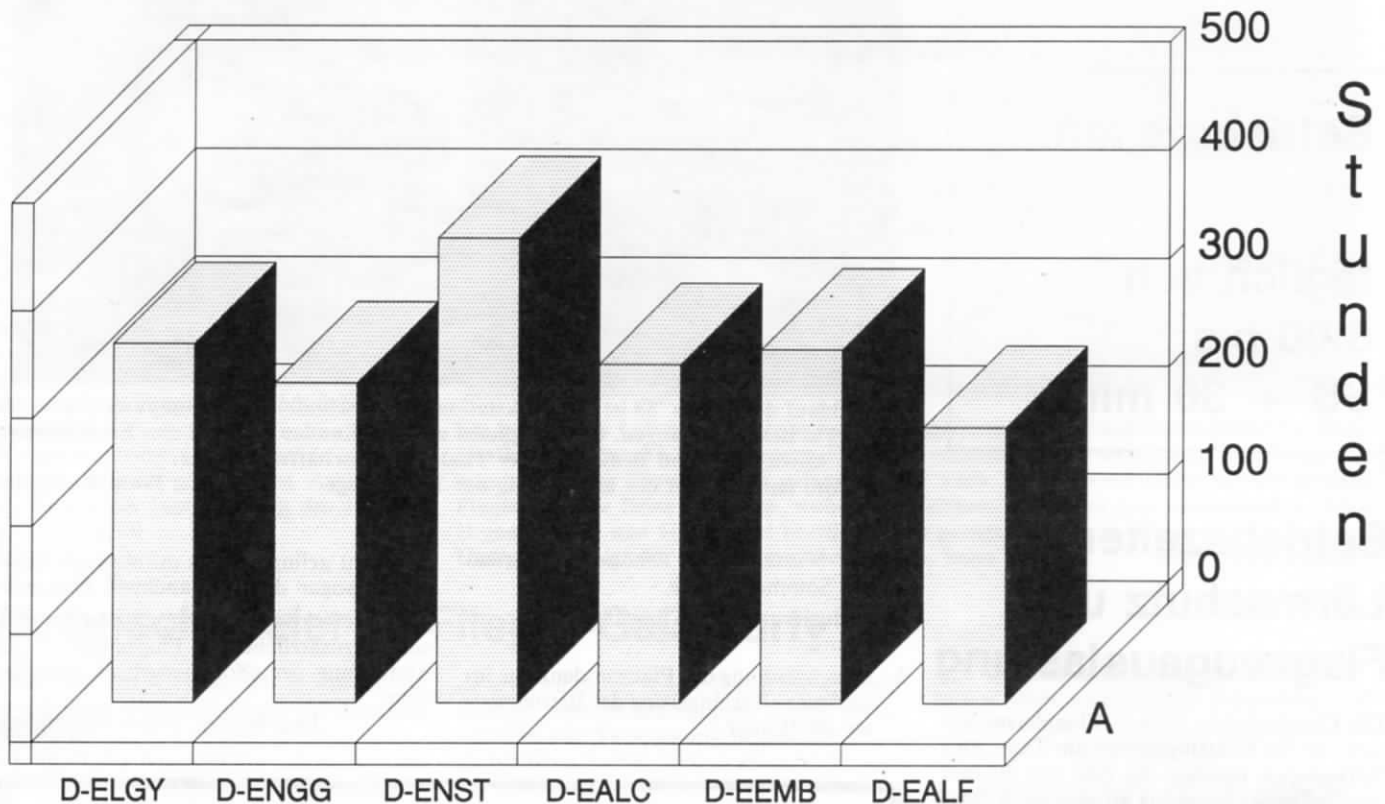
Zur Verbesserung der Auslastung der Clubflugzeuge während der Winterperiode werden für die Zeit vom 1.2.89 bis 31.3.89 die Fluggebühren für Motorflugzeuge wie folgt gesenkt :

Flugzeug	ELGY	ENST	ENGG	EALC
Normalpreis	110,-	135,-	150,-	150,-
Sonderpreis	100,-	125,-	135,-	135,-

Bitte versucht eure Checkflüge und Scheinerhaltungsflüge in der Zeit bis 31.3.89 durchzuführen um die Preisreduzierung zu nutzen, so das für die nächste Winterperiode eine ähnliche Regelung getroffen werden kann !

Abteilung Motorflug

Flugstunden Saison 12/87 bis 11/88



Achtung

Die Grasfläche südlich der RWY ist nicht mehr als Start- und Landebahn zugelassen und darf nur noch auf Grund einer Sondergenehmigung für Segelflugschlepps- und Landungen genutzt werden, sofern die Flugzeuge in Aschaffenburg stationiert sind.

Dies trifft auch für Oldies zu!

Neues aus dem Flugzeugpark

Im Jahre 1988 wurden folgende »Investitionen« bei unseren Flugzeugen vorgenommen:

D-ENGG Sitzbezüge und Polster erneuert (12/88)

D-EALC neuer Motor (11/88)

D-EEMB Zusatzschalldämpfer (10/88)

Für 1989 sind Investitionen bei folgenden Flugzeugen vorgesehen:

D-ELGY diverse Innenverkleidungen, Avionik

D-ENST neuer Motor, Avionik

Bedingt durch die sehr hohe Auslastung der in der Schulung eingesetzten Flugzeuge erscheint es möglich, ein zusätzliches Mo-

torflugzeug für den Bereich der Schulung zu erwerben. Dieses Thema wird in einer speziellen Versammlung der Mitglieder (Sparte Motorflug) erörtert werden. Der Termin wird bekanntgegeben, sobald die Abrechnungen für 1988 vorliegen.

Lärmbewußtes Fliegen

Erhebliche Klagen aus unserer Nachbarschaft haben uns veranlaßt, Lärmmessungen im Platzbereich durchzuführen.

Da wir unterstellen können, daß alle Clubpiloten auf Grund der Checkflüge die Platzrunde genau kennen, haben wir diese Messungen mit dem Ziel durchgeführt, Werte zu erhalten, wie sich die Lautstärke mit der Leistungseinstellung des Flugzeuges ändert. Gleichzeitig sollte die Lautstärke der D-EEMB vor dem Einbau des Zusatzschalldämpfers ermittelt werden. Weitere Messungen mit diesem Flugzeug sind nach dem Einbau des Schalldämpfers in nächster Zukunft geplant.

Die Messeinrichtungen wurden uns freundlicherweise von unserem Mitglied H. Korde zur Verfügung gestellt.

Die Messungen wurden auf freiem Feld vorgenommen. Hier wurde zunächst ein Umgebungsschallpegel von 45 dB(A) ermittelt, so daß das Flugzeug bereits dann von Beobachtern als »störend« empfunden werden kann, wenn es einen Schallpegel größer als 48 dB(A) erzeugt, also »gut hörbar« ist. Dieser in unserer Flugplatzumgebung als störend empfundene Schallpegel wird über folgende Distanz zum Flugzeug hörbar:

D-ELGY (PA 38) Tomahawk		
Vollgassteigflug		2000 m
Steig-/Reiseflug 75 %		1100 m
Reiseflug 65 %		900 m
Reiseflug 55 %		700 m

D-EEMB (PA 28) Cherokee		
Vollgassteigflug		3000 m
Steig-/Reiseflug 75 %		2500 m
Reiseflug 65 %		1200 m
Reiseflug 55 %		1400 m

Als Vergleichswert kann folgende Zahl dienen:

Der von uns allen ertragene Lärm in einem Mittelklassewagen im 4. Gang bei 100 km/h beträgt 69-70 dB(A), beim Gespräch im Wohnzimmer sind 55-65 dB(A) zu erwarten.

Dennoch sollte diese Darstellung alle Piloten veranlassen, besonders im Platzbereich und bei teilweise beladenem Flugzeug mit der niedrigst möglichen Leistung zu fliegen.

IFR (Instrument Flying Regulations) - Lizenz

Für Flüge bei schlechtem Wetter unter Kontrolle der Flugsicherung benötigt man eine IFR-Lizenz; auch das Flugzeug muß entsprechend ausgerüstet sein. Speziell bei Flügen, die einigermaßen »planmäßig« verlaufen sollen, wie z.B. bei Reiseflügen privater oder geschäftlicher Natur, ist es sinnvoll, zumindest für den Fall des schlechten Wetters die Lizenz zu besitzen.

Ca. 70% der am Flugplatz stationierten privaten Flugzeuge sind für IFR-Flüge ausgerüstet; ca. 25-30 unserer Mitglieder sind im Besitz einer hierfür notwendigen Lizenz.

Seit Frühjahr 1988 ist unsere D-EEMB, auf der zur Zeit unsere beiden Mitglieder Stefan Dorn und Klaus Schlagmüller ihre IFR-Ausbildung absolvieren, ebenfalls IFR-Instrumentiert und zugelassen. Die Simulator- und Theorieausbildung hierfür haben beide bereits erfolgreich abgeschlossen.

Ausbildungsanforderungen:
ca. 150 Stunden theoretische Ausbildung
30 Stunden Simulatorenausbildung
35 Stunden Flugausbildung

1) Mitnahme von Fluggästen/ Einweisung/ Vereinsinterne Checkflüge

Nachfolgend sollen hierzu kurz die wichtigsten Punkte in Erinnerung gebracht werden:

1) Mitnahme von Fluggästen in Flugzeugen unter 2,0 Tonnen Abfluggewicht: Für VFR-Flüge verlangt der Gesetzgeber hierfür mindestens je 3 Starts und Landungen innerhalb der letzten 90 Tage auf irgendeinem dieser Flugzeuge (Sammeleintragung).

2) Der Gesetzgeber verlangt eine extra Einweisung für jedes Flugzeug mit einer eigenen Gerätekenntnummer (diese steht auf der ersten Seite des Bordbuches). Diese Einweisung muß durch einen Fluglehrer oder Einweisungsberechtigten erfolgen und in dieser Form wiederholt werden, wenn ein entsprechendes Flugzeug innerhalb der letzten 24 Monate nicht geflogen wurde. Übrigens: Fluglehrer und Einweisungsberechtigte dürfen sich auch selbst einweisen.

Bei Clubflugzeugen ist eine interne Einweisung auf jedes neue Muster notwendig (Bedienung der Ausrüstung etc.).

3) Voraussetzung für die Benutzung von Clubflugzeugen ist die erfolgreiche Durchführung eines Checkfluges mit einem vom FSC benannten Fluglehrer oder Einweiser innerhalb der letzten 12 Monate auf dem jeweils komplexesten Flugzeug, welches geflogen werden soll. Clubintern wird hierfür folgende Reihenfolge festgelegt:

1. D-ELGY PA 38
2. D-ENST PA 28-140
3. D-ENGG PA 28-161
4. D-EALC PA 28-180
5. D-EALF DR 400
6. D-EEMB PA 28-181

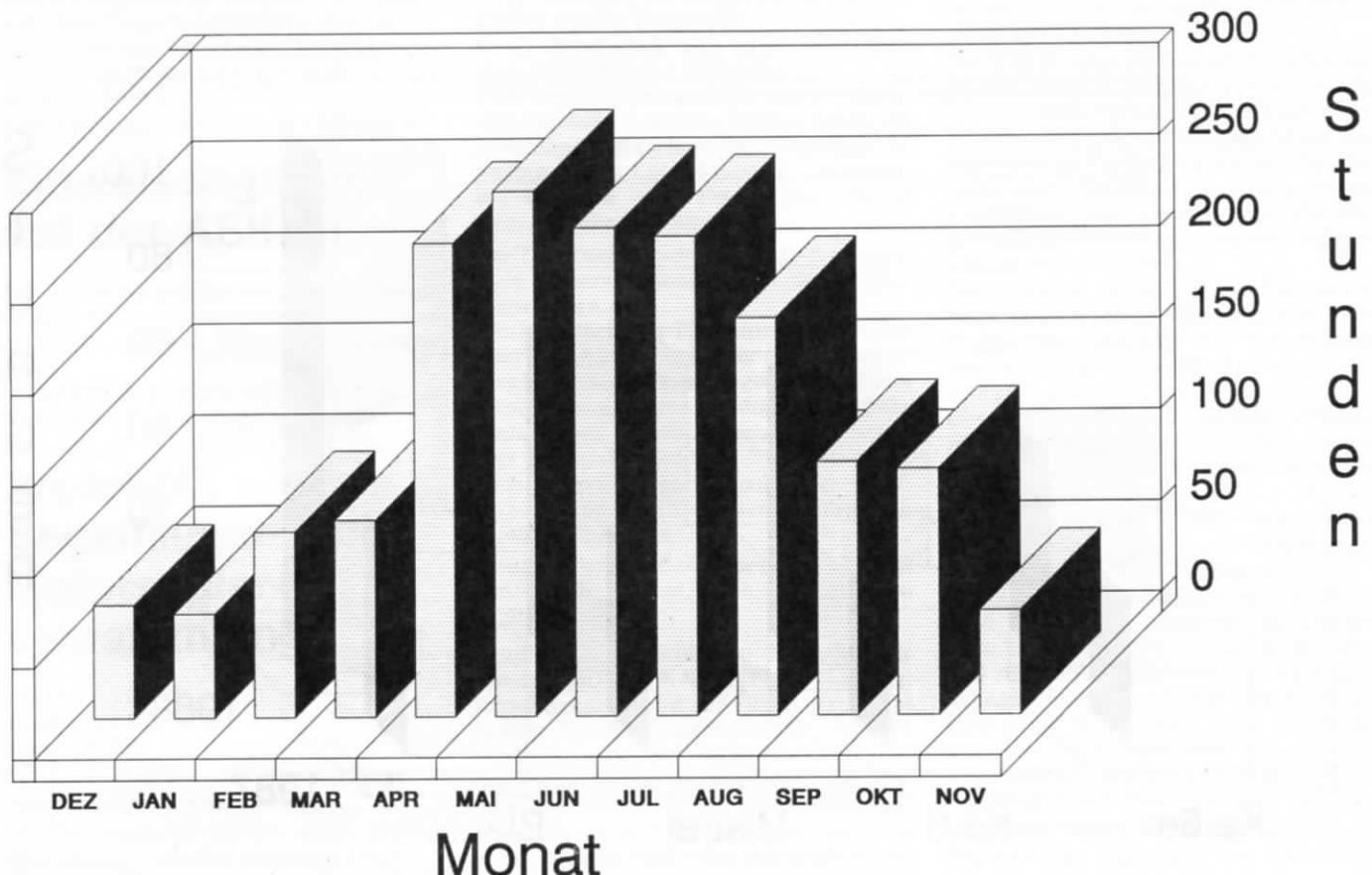
Bei Checkflügen auf der D-EALF wird anschließend noch ein Cockpitcheck in den entsprechenden Flugzeugen der Piper-Reihe durchgeführt.

Jörg Becker, Motorflugreferent

Schäden an Motorflugzeugen

Wie wahrscheinlich allen bekannt, sind unsere Flugzeuge kaskoversichert. Nicht allen bekannt ist wahrscheinlich die Tatsache, daß der Eigenanteil von DM 2000,— vom Verursacher, das heißt vom Piloten, zu tragen ist. Dies gilt selbstverständlich auch für Rangierschäden.

Flugstunden 12/87 bis 11/88



Als Verursacher gilt der, nach dessen Flug (Bordbucheintrag) der Schaden festgestellt wird, wenn dieser nicht bereits vorher in der Mängelliste im Bordbuch eingetragen war.

Es liegt deshalb im finanziellen Interesse eines jeden, vor dem Flug eine Bestandsaufnahme eventuell vorhandener Schäden in Form einer Vorflugkontrolle durchzuführen. Um den Piloten eine Übersicht über die vorhandenen Schäden zu geben, wird hierfür eine spezielle Liste angefertigt und auf der ersten Seite des Bordbuchs zum Umschlagen geführt. Hier sollen alle festgestellten Mängel und Beschädigungen eingetragen werden (siehe Beispiel). Daneben sind die Mängel mit Name (leserlich) und Datum im Bordbuch einzutragen, um den nächsten Piloten vor eventuellen, unliebsamen Überraschungen zu bewahren.

Die sorgfältige Erfassung dieser Mängel erleichtert auch dem Wartungsbetrieb die Arbeit.

Jörg Becker, Motorflugreferent

Motorflugzeiten Clubflugzeuge 1988

	Dez.	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.
ELGY	6	10	19	23	41	35	54	54	30	25	25	10
ENGG	12	8	11	14	53	51	21	40	39	18	23	6
ENST	17	11	26	27	45	54	66	59	46	37	28	15
EALC	8	8	16	14	41	54	57	34	32	18	26	6
EEMB	4	11	16	14	43	54	41	39	38	38	18	12
EALF	15	9	14	16	37	40	29	37	33	3	15	8

Flugrallye nach Ägypten

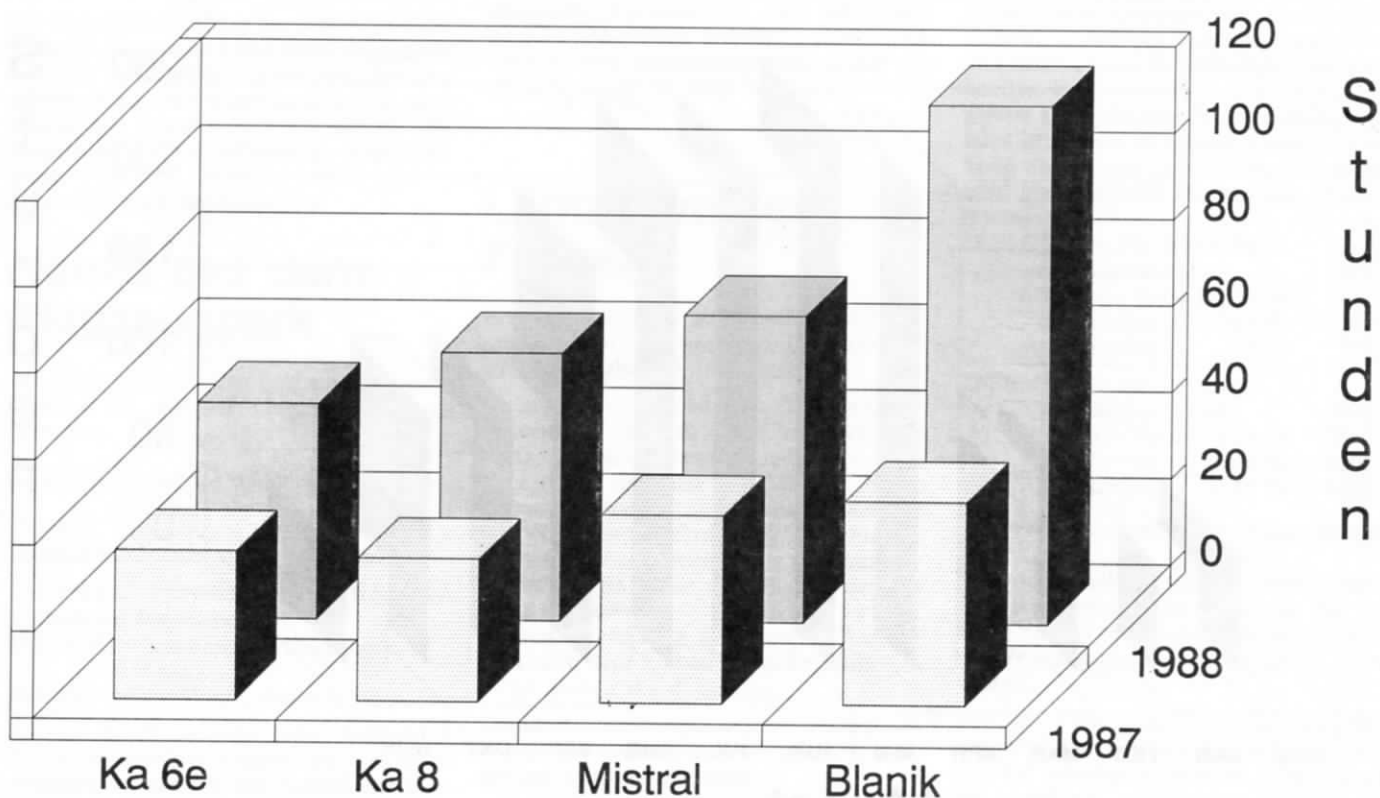
Vom 28. April 1989 bis zum 14. Mai 1989 findet, vom Verband Raid International, Großherzogtum Luxemburg, organisiert, die erste Flugrallye zum Nil statt.

Die Rallye wird in Zusammenarbeit mit den ägyptischen Behörden organisiert und wird als sportliche und touristische Veran-

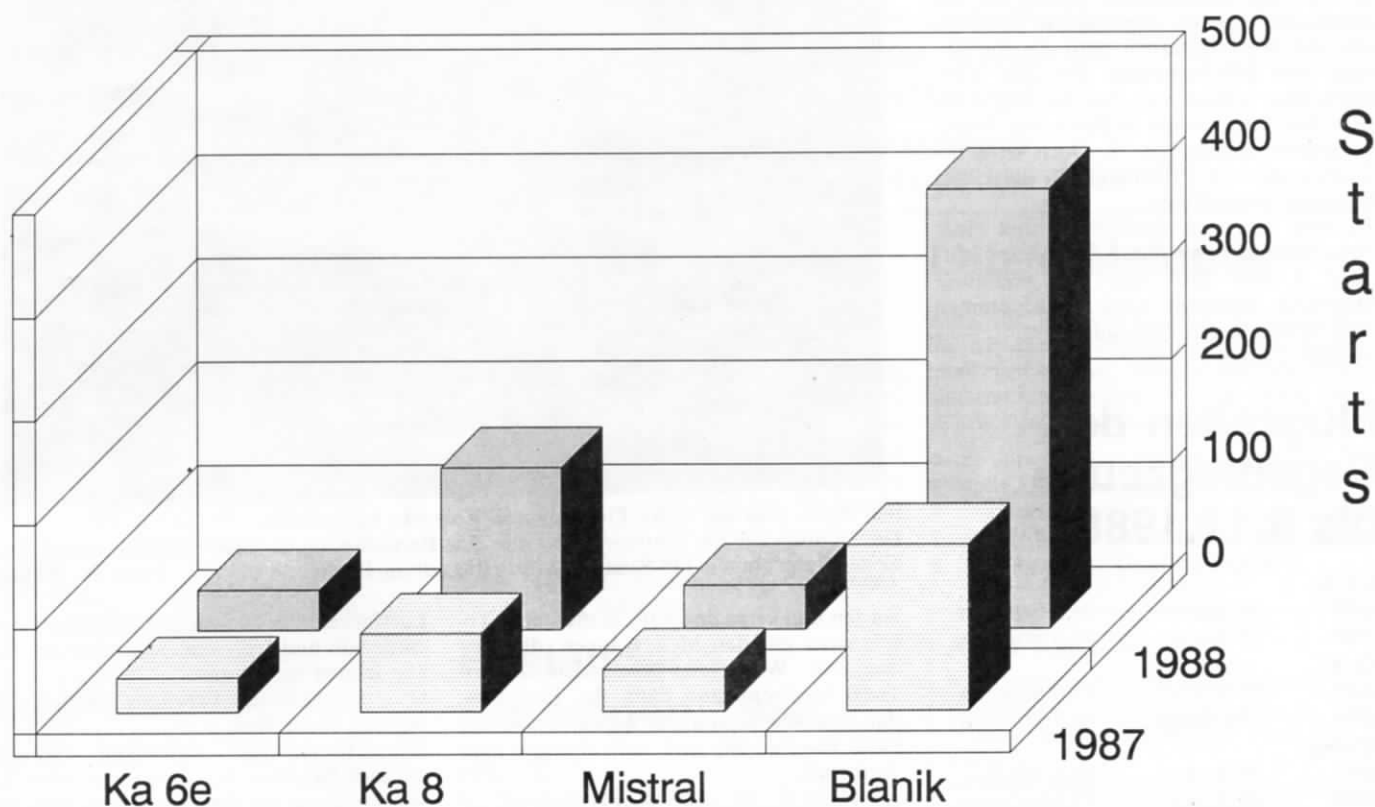
staltung unter Kontrolle der F.A.I. und des ägyptischen Ministeriums für Touristik ausgetragen.

Folgende Flugroute ist vorgesehen:
Cannes - Brindisi - Heraklion - Alexandria - Kairo - Urgada - Luxor - Abu Simbel - Assuan - Luxor - Alexandrien - Brindisi
Genauere Informationen sind dem Aushang am schwarzen Brett zu entnehmen, bzw. sind bei Gerhard Justin (Tel.: 06028/3693) zu erfragen.

Abteilung Segelflug Flugzeiten 1988



Starts 1988



Segelflieger- versammlung

Am Freitag, dem 10. Februar 1989, findet eine Segelfliegerversammlung statt, zu der wie immer alle Segelflieger, die Motorsegler und alle Schlepp-Piloten recht herzlich eingeladen sind.
Um vollzähliges Erscheinen wird gebeten.

Einweisungsflüge auf der ASK-21

Die Einweisungsflüge auf unserer neuen ASK-21 werden voraussichtlich am 11. und 12.2.1989 - je nach Wetterlage - durchgeführt.
Interessenten möchten sich bitte zu diesen Terminen auf dem Flugplatz einfinden.

Protokoll: Segelflieger- und Motorsegler- versammlung

Datum: 30.09.88
Beginn: 19:50
Ende: 22:50

G. Lenk begrüßt den frischgebackenen Jungfluglehrer Stephan Dorn.

Die Teilnehmer für den Obernauer Ziellandewettbewerb werden bekanntgegeben:

Seniorenmannschaft: Sehl, Kummer, Lenk
Juniorenmannschaft: Emig, Semidei, Wißler

1. Mannschaft: Dorn, Fromm, Thoma

Neue Mitglieder der Sparte MOSE und Segelflug werden vorgestellt.

K.-G. Maletschek gibt einen Überblick über den Stand der Schulung:

1988 wurden 14 Flugschüler von 4 Fluglehrern geschult. 3 weitere Schüler haben die Schulung abgebrochen. Den Flugschein erwarben: Hans Lotz, Raimund Großkettler, Christine Vad, Peter Lauer, Bernd Leitz, Bernhard Wißler.

Der Theorieunterricht erfolgt jetzt als optimale Lösung zusammen mit den Motorflugschülern.

Die Sekretärin des FSC unterstützt in Zukunft den Ausbildungsleiter durch Bearbeitung der Schulungsunterlagen. Ab 15.10.88 erfolgt eine intensive Schulung der MOSE-Neuanfänger jeweils samstags und sonntags ab 9 Uhr. Stephan Dorn ist bereit, nach Absprache auch wochentags Segelflugschulung durchzuführen (Schleppilot: Klaus Schlagmüller).

Sonntag, den 22.10.88, war eine praktische Prüfung für Liesem, Rach, Wienand und Wißler.

Günther Lenk berichtet aus dem Leben der Neuanschaffung KAFL: Nach Anfangsschwierigkeiten wird der Flieger jetzt mehr bewegt. Der Preis von 90,00 DM + MWST pro Stunde erscheint hoch, führt aber, auf den Flugkilometer umgerechnet, zum gleichen Preis wie der SF-25. Die defekte Haube wurde bei der Lieferfirma reklamiert; es wurde bis jetzt noch keine Rückantwort er-

halten: die Firma ist pleite. Wahrscheinlich wird die Haube nach Saisonschluß in der Werft in Babenhausen repariert. Bis Juni 1989 ist die KAFL mit 360 kalkuliert.

Bernd Kleitz beschafft in den nächsten Tagen zwei neue Kuller für die KAFL (Stückpreis: 400,00 DM).

Die EALF zeigt Alterserscheinungen und ist sehr schlecht überholt worden. Bezüglich der noch vorhandenen Mängel sollen sich die Schleppiloten mit dem Motorflugreferenten in Verbindung setzen. Der Vorstand wird informiert, damit die gravierenden Mängel, insbesondere wegen der Bannerschleppverpflichtung, schnell behoben werden.

Der Falke hat mit derzeit 260 Stunden das beste Jahresergebnis. Die neue ASK 21 ist eingetroffen; sie wird für Leistungsflug und Schulung eingesetzt. Auf einen Hängerkauf wird verzichtet.

Der Blanik wird als gutmütiges Schulflugzeug vorerst behalten. Günther Lenk und K.-G. Maletschek sind bedingt bereit, ihre Ämter weiterzuführen.

Es werden gesucht: MOSE - Wart und 2. Werkstattleiter. Bitzer und Wachtberger sind als MOSE-Wart im Gespräch.

Raimund Großkettler hat sich bereit erklärt, das Fallschirmpacken zu übernehmen. Hans Lotz wird sich um die Batterien und die Funkeinrichtungen kümmern. R. Schnabel wird die Renovierung der Werkstatt leiten. B. Wienand sorgt für die Belange im Segelfliegerraum (einschließlich Schleppseile). Bernhard Wißler wird die Segelflughänger überholen und lackieren. Das Sandstrahlen übernimmt G. Vad.

Die Grillecke muß noch vor Eintritt des

Winters fertig sein. Zur Pflege der Segelflugzeuge wird die Anschaffung eines Schwabbelgerätes als dringend nötig erachtet (Preis: ca. 250 DM).

Bei weiterhin schleppender Beteiligung der Mitglieder an den allgemeinen Arbeiten und der Werkstattarbeit wird die Einführung von Pflichtstunden erwogen. Chr. Marschner schlägt vor, bei den Segelfliegern den Towerdienst in Form von Werkstattdienst abzuleisten. S. Dorn wird bei Einführung von Pflichtstunden die Überwachung übernehmen.

Es wird bei einer Enthaltung und einer Nein-Stimme beschlossen, daß jedes Mitglied 1 mal pro Jahr als Segelflug-Startleiter eingeteilt wird; ausgenommen sind Schleppiloten und Fluglehrer.

Helmut Liesem

Flugzeiten der Segelflugzeuge bis 6.11.1988

KA 6e

1987	33 Starts	34,5 Stunden
1988	39 Starts	50,0 Stunden

Ka 8

1987	75 Starts	33,0 Stunden
1988	156 Starts	62,0 Stunden

Mistral

1987	40 Starts	43,5 Stunden
1988	43 Starts	71,0 Stunden

Blanik

1987	160 Starts	47,0 Stunden
1988	423 Starts	120,0 Stunden

Griechenland und zurück

Alljährlich mit Beginn der Urlaubssaison erwacht das Fernweh, und auch der Privatpilot denkt darüber nach, wie er die wichtigsten Tage des Jahres, möglichst noch in bestem Wetter, fliegerisch nutzen kann. »Rund um Charlie« gab hier Entscheidungshilfe für einen Rundflug AB - Jugoslawien Griechenland, evtl. die Türkei und zurück.

Gesucht wurden zahlreiche Teilnehmer, die sich auch bald mit mehr oder weniger Interesse einfanden. Am Ende zeigt sich, daß die Reise sicher antreten D-GOKI mit der Crew Höfling/Justin sowie D-EDIK mit den Piloten Herms/Lewe; letzterer mit Frau, was in unserem Club zumindest nicht ständig vorkommt.

Am 21.5.88 war gemeinsames Treffen um 7.00 h und Abflug gegen 8.00 h angesagt. Vorgesehene Route: Dubrovnik, Thessaloniki, Skiathos, Samos, Rhodos, Dalaman, Maykonos, Keffallenia und zurück. Das eingeholte Wetter verkündete geschlossene + tiefliegende Wolken über den Alpen, so daß die Strecke VFR schon unmöglich erschien; IFR jedoch gut zu fliegen war und sich die Crew der GOKI entschloß, nach Aufgabe des Flugplans abzuheben und Non-Stop nach Dubrovnik zu fliegen.

Die EDIK wollte aus Wettergründen noch



Seit April 1988 hat unser Flugzeugpark Zuwachs bekommen. Die Dimona für die Motorsegelfreunde eine Bereicherung in jeder Hinsicht. Bereits im Ersten Jahr gingen 145 Stunden Motorflugzeit zu Buche. Foto: B. Wißler

warten und versuchte nun, in mehreren Telefonaten mit den Meteorologen, diese zu besserem Wetter zu überreden. Gegen 11.00 local entstand dann der Eindruck, daß das Wetter um die Alpen herum via Graz fliegbar ist, und man drängte zum Aufbruch.

Bei Untergrenzen von 4000 ft. und herrlichen Sichten ließ es sich gut an, bis dann bei Passau einige Regenschauer + tiefliegende Wolkenketten einige Manöver notwendig machten. Die freundliche Stimme von FIS empfahl, entlang der Donau zu fliegen, ließ uns »Schwechat« in 2000 ft. überqueren und führte uns bei sich besserndem Wetter nach Graz.

Nach dem Betanken der Maschine und einem Imbiß sowie einer Wetterberatung war der Weiterflug nach Dubrovnik vorgesehen. Wie sich bald herausstellte, war dies nur »on top« möglich mit der Maßgabe, bei nächster Gelegenheit unter die Wolken zu sinken. Östlich von Rijeka bot sich diese Möglichkeit, so daß wir unter verhangenem Himmel die Küste erreichten, um dieser bis Dubrovnik zu folgen. Das Wetter wurde besser und besser und die herrliche Aussicht auf die Adriaküste bei klarem Himmel und untergehender Sonne entschädigte uns für diesen Tag.

Die Landung in Dubrovnik verlief normal, und wir konnten neben der vor wohl einigen Stunden vor uns gelandeten GOKI abstellen.

Bei landestypischer Küche und ein paar Flaschen Wein erfuhren wir, daß man IFR in 20° Kälte die Alpen in Wolken überquert hatte und völlig verfroren ankam. Dafür dauerte der Flug nur 3 Stunden - VFR und mit Umwegen waren wir gut die doppelte Zeit unterwegs gewesen.

Die nächsten Tage bescherten uns bestes Wetter, Baden im Meer, erstklassiges Essen, Stadtbesichtigungen sowie einen Segeltörn, bei dem die Schönheit der vorgelagerten Inselwelt bewundert wurde. Es ließ auch erkennen, daß so mancher bewährter

Luftfahrer die Tücken des Seeganges neu entdeckte und froh war, sich über die Reeling lehnen zu können.

Nach ausreichender Erholung waren wir fit für den Weiterflug.

Route Thessaloniki - volltanken - und weiter nach Skiathos. Nach umfangreicher Inselerkundung mit dem Moped wollten wir am nächsten Tag weiter, mußten jedoch wegen des schlechten Wetters um 1 Tag verlängern.

Leichter Seedunst am darauffolgenden Morgen konnte uns nicht am Start hindern. Geplant war, in Samos zu tanken, um dann via Kos Rhodos anzusteuern.

Der touristische Rummel auf dieser Insel veranlaßt uns nur zu einem Kurzaufenthalt. Unser Ziel für den nächsten Morgen war ein bisher wenig erschlossenes Gebiet um den Dalamann in der Türkei.

AIS Rhodos war etwas irritiert über unseren Zielflughafen und empfahl, sofern wir genug Zeit hätten, zunächst einen Flugplan aufzugeben und einfach abzuwarten. Wenn wir nach 2 Tagen keine Antwort hätten, wäre es wohl zwecklos!

Wenngleich dies nicht sehr ermutigend war, gingen wir so vor und hatten zum Erstaunen aller nach 1 Stunde eine positive Antwort.

Nach einer Flugzeit von 30 Minuten erreichten wir Dalamann - Temperatur 36°. 2 Kleinbusse empfingen uns, besetzt mit ausreichend Abfertigungspersonal und Polizei. Außerordentlich hilfsbereit wurde unser Gepäck ausgeladen und nach den üblichen Formalitäten wie Zollabfertigung und dem Abstempeln vieler Formulare standen 2 Taxis zur Fahrt nach Dalyan ins Hotel bereit.

Unberührte Natur und das klare Wasser des Dalamann laden ein zu ausgedehnten Bootsfahrten. Einfache Holzboote, die dort incl. Skipper recht preiswert zu mieten sind, brachten uns nicht nur ins Landesinnere, sondern auch an die Küste. Die dortigen Strände sind noch recht leer und man

trifft dort vorwiegend auf ein paar Urlauber, die noch ruhige Buchten fernab vom Massentourismus zu schätzen wissen.

Abenteuerlich auch die Fahrt nach Marmaris, einem 80 km entfernt liegenden Hafentümpchen mit engen Gassen und orientalischen Basaren. Der Taxifahrer pferchte uns in seinen Wagen, in dem wir nunmehr zu sechst saßen und jedes Schlagloch zu spüren bekamen. Wir waren ständig damit beschäftigt, dem Fahrer klar zu machen, doch etwas langsamer zu fahren. Dies wurde jedoch nur unzureichend zur Kenntnis genommen, und unter ständigem Hupen ging es haarscharf vorbei an Ochsen, Schafen und der sonstigen über die Landstraße ziehenden Tierwelt.



Die Zeit verging wie im Fluge. Die Rückreise stand bevor. Dalaman Airport hat inzwischen unsere Flugzeuge versiegelt, so daß sich zunächst Ratlosigkeit einstellte. Es folgten lange Gespräche mit den zuständigen Kontrollorganen, bis man uns schließlich eine recht umständliche Abflugfreigabe nach Kos zuwies, die etwa die doppelte Entfernung bedeutet. Nach Stunden der Gespräche waren wir froh, endlich zu starten und akzeptierten die vorgeschriebene Route.

Kos teilte uns nach der Landung mit, daß man leider nicht über Avgas verfüge, und somit waren wir gezwungen, mit dem noch zur Verfügung stehenden Tankreserven abermals Rhodos anzufliegen, um dann die vorgesehene Route nach Mykonos fortzusetzen.

Unnötig zu erwähnen, daß es sich hier bei bestem Urlaubswetter ebenso herrlich leben läßt.

Die Rückreise führte uns über Kefallonia-Brindisee-Dubrovnik. Nach kurzer Tankpause erreichten wir am Abend Rijeka.

Am nächsten Tag folgte die letzte Etappe über die Alpen nach München-Riem. Das schlechte Wetter zwang zu einem Zwischenstopp in Rothenburg. Von hier aus war es nur noch ein Katzensprung nach Aschaffenburg.

30 Stunden verbrachten wir in der Luft. 30 Stunden über Wolken, Gebirge und endlosen Wasserflächen. Es waren wunderschöne 30 Stunden, in denen viele Situationen durchlebt wurden, die das Fliegen so schön machen.

Rüdiger Lewe

WERBUNG

trägt unsere Clubzeitung.

Inserieren Sie in unserem
Nachrichtenblatt

Kontaktadresse:

☎ 06026/4742 oder 1732

Non-Stop von USA nach Großostheim

Am 29.01.1988 traf unser Clubkamerad und Fluglehrer Ronald Spahn - von St. John's, Neufundland, kommend - in Großostheim ein.

Ronald, der u.a. als Ferrypilot tätig ist, überführte bei diesem Flug ein einmotoriges Flugzeug vom Typ BE 36 TC.

Die Flugzeit von St. John's nach Großostheim betrug 12 Stunden, die Entfernung beträgt etwa 5000 km.

Bestandene Prüfungen 1988

PPL - A

K. Bracker, H. Schott, H. Schlett, C. Krauß, F. Kroeplien

PPL - B

B. Kleitz, P. Lauer, H. Lotz, B. Wienand, H. Liesem, Rach

PPL - C

R. Grobckettler, C. Vad, H. Lotz, B. Wißler

Allen frischgebackenen Scheininhabern allzeit gute Landungen und Hals- und Beinbruch.

Einladung zur Jahreshaupt- versammlung

Unsere diesjährige Jahreshauptversammlung findet am Freitag, dem 3. März 1989, in unserem Clubheim statt.

Beginn der Veranstaltung: 19.30 Uhr

Es wird um ein zahlreiches Erscheinen gebeten, da die Wahl eines neuen Vorstandes durchzuführen sein wird.

Letzte Meldung

Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns die Meldung, daß sich ein Team zusammengefunden hat, welches für den neuen Vorstand kandidiert. Dieses Team setzt sich wie folgt zusammen:

- 1. Vorsitzender: Hans-Ulrich Mahr
- stellv. Vorsitzender: Jörg Becker
- stellv. Vorsitzender: Klaus Gonnermann
- Schriftführer: Karl-Günther Maletschek
- Schatzmeister: Gerhard Justin

Rund um Charlie

Nachrichten d. FSC Aschaffenburg e.V.

Herausgeber:
Flugsportclub Aschaffenburg

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
Jörg Becker, Tel. 06182/24308

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

Auflage: 500 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.

Anzeigenpreise:
0,30 DM/Spaltenbreite 45 mm
Seitenformat:

Höhe 270 mm, Breite 185 mm

Veröffentlichungen, auch Auszugsweise, nur mit Genehmigung des Vorstandes

Seit über 15 Jahren

DRUCKEREI UND VERLAG



OSTRING 9A, TELEFON 06026/1732
8754 GROSSOSTHEIM-RINGHEIM

*Drucksachen für den
Bachgau —
preisgünstig und
zuverlässig —
Holen Sie ein Angebot
ein!*

Immer die Gleichen

Wer hilft, wenn Not am Manne ist,
Termine an den Nerven frist,
um große Ziele zu erreichen:
Immer die Gleichen, immer die Gleichen.

Wer baut beim Feste auf und ab,
wem ist die Zeit niemals zu knapp,
auch Wände einmal anzustreichen:
Immer die Gleichen, immer die Gleichen.

Wer macht den Dienst in unserm Heim,
von früh bis in die Nacht hinein,
um müde dann nach Haus zu schleichen:
Immer die Gleichen, immer die Gleichen.

Wer macht sich an der Theke breit,
reißt's Schlappmaul auf, so groß und weit,
wenn man sie braucht, nicht zu erreichen:
Immer die Gleichen, immer die Gleichen.

Dabei könnt viel leichter gehn,
ließ sich des öfters mancher sehn,
damit nicht so wie ich es find:
die Gleichen auch die Dummen sind!