

Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg e.V.



3. Jahrgang

August 1989

2. Ausgabe



Hans Ulrich Mahr, neuer Präsident des FSC seit 3.3.1989, bei seiner Ansprache anlässlich der Flugzeugsegnung am 29 April 1989 auf dem FSC Gelände. Von links Großostheimer Gemeinderäte Willy Knecht, Lothar Peter, 2. Bürgermeister Josef Honecker, Bürgermeister Hermann Ritter, Fluglehrer und Segelflugreferent Günter Lenk, Kuratus Bernhard Öchsner und Pfarrer Eckart Galler.

B. Wißler

Flugzeugsegnung beim FSC A'burg

Seit Herbst letzten Jahres stehen - wie sicher alle wissen - zwei neue Flugzeuge innerhalb der Sparte Segelflug zur Verfügung: ein Motorsegler (Dimona MK II) und unser Segelflugdoppelsitzer ASK 21. Um dieses Ereignis gebührend zu feiern und um gleichzeitig die Verbundenheit des Clubs mit einem verdienten Mitglied sowie mit unseren Heimatgemeinden zum Ausdruck zu bringen, entschlossen wir uns, eine feierliche Segnung dieser beiden Flugzeuge mit anschließender Namensgebung durchzuführen.

Zur Vorgeschichte:

Der Flugsportclub Aschaffenburg schlug, wie allgemein bekannt, seine Wurzeln

zuerst auf einem Gebiet etwa zwei Kilometer westlich der jetzigen Position, also auf der Gemarkung des Ortsteils Ringheim. Diejenigen, welche den alten Platz noch kennen, werden sicher gerne daran zurückdenken und sicher auch um das gute Verhältnis wissen, welches uns seit jeher mit diesem Ort verbindet und auch heute nicht besser sein könnte. Wir haben - wie K.G. Maletschek, Schriftführer des FSC Aschaffenburg, es in seiner kurzen Rede formulierte - ein sehr gutes Verhältnis sowohl mit allen umliegenden Anwohnern als auch mit den Vertretern der Kommunalpolitik, die uns in jeder Beziehung gut gesonnen sind. Dies ist beileibe nicht alltäglich. Es ist ja weit 'eleganter', über die "Hobbyflieger" zu schimpfen, als die Flie-

gerei als eine Sportart wie jede andere anzusehen, der leider fälschlicherweise ein Hauch von falsch verstandener Exklusivität und Snobismus anhaftet. Wir haben hier Nachbarn gefunden, die uns als das sehen, was wir sind: Menschen, die Spaß und Freude an der Fliegerei haben und dies im Rahmen eines Vereines tun.

Einer, der die Anfänge unserer Fliegerei in Ringheim noch bestens kennt, ist unser verdientes Mitglied Franz Steuer. Er ist einer derjenigen, welche sowohl mit Eifer am alten Platz zugange waren, als auch den Sprung auf unser neues Gelände mit Begeisterung durchführte. Ohne ihn wäre unser Verein mit Sicherheit nicht das, was er heute ist. Wir haben in ihm - so Segelflugreferent Günther Lenk anlässlich seiner Laudatio - ein Mitglied, das die Arbeit im Verein nicht nur als Hobby, sondern in ge-



Franz Steuer, Segelfluggpionier aus den Anfängen des FSC Aschaffenburg. Die neue ASK 21 erhielt seinen Namen.

B. Wißler



Die neue ASK 21, der ganze Stolz der Segelflieger.

B. Wißler

wissem Sinne auch als Lebensaufgabe sieht. Als aktives Mitglied war er auf den verschiedensten einflußreichen Posten innerhalb des Vereins engagiert und ist auch heute noch als Werkstattleiter im Bereich Segelflug tätig. Wir können stolz darauf sein, in Franz Steuer ein Mitglied zu haben, das es immer wieder aufs neue versteht, mehr zu sein als zu scheinen und sich mit Begeisterung für die Fliegerei im allgemeinen und für unseren Verein im besonderen einzusetzen.

Aus diesen Gründen war die Entscheidung, welche Namen unsere beiden

neuen Flugzeuge tragen sollten, nicht schwer.

Die feierliche Segnung fand unter allgemeiner Würdigung am 29.04. dieses Jahres statt.

Wir freuten uns, als Vertreter der Kommunalpolitik Herrn Bürgermeister Ritter und eine Reihe von Gemeinderäten sowie als Vertreter der Kirchen Herrn Pfarrer Galler sowie Herrn Kuratus Öchsner begrüßen zu dürfen. Desweiteren war eine ganze Reihe von Gästen sowohl aus unseren Reihen als auch von außerhalb anwesend.

In einer feierlichen Ansprache begrüßte unser neuer Vorstand, Hans-Ulrich Mahr, alle Gäste und ging im Anschluß daran auf die Fliegerei im allgemeinen und auf den Verkehrslandeplatz Aschaffenburg als Bestandteil der Infrastruktur in unserem Gebiet im besonderen ein. Hierbei fanden vor allem seine Worte zum Bestreben unseres Vereins, sich der Umweltproblematik - die ja heute mehr denn je zur Diskussion steht - noch mehr als bisher anzunehmen, sehr positiv Beachtung. Hans-Ulrich Mahr nannte hier zum einen die schon durchgeführte Installation zusätzlicher technischer Einrichtungen (neue Schalldämpfer etc. an verschiedenen Maschinen sowie eine Seileinzugsvorrichtung an unserer Segelflugschleppmaschine). Desweiteren wurde erreicht, daß das lärmintensive Durchführen von Schulungsflügen mit Helikoptern von fremden Plätzen soweit als möglich unterbunden werden konnte. Hier konnte also in zweierlei Hinsicht erfolgreich gearbeitet werden: Einerseits wird unsere Umwelt durch diese Maßnahmen nachhaltig geschont, was andererseits auch den Nerven unserer Nachbarn zugute kommt. Das Bestreben unseres Vereines wird es, so H.-U. Mahr, auch in Zukunft sein, diese Entwicklung zu konsolidieren und uns als gute Nachbarn zu zeigen.

Herr Bürgermeister Ritter nahm in seiner Festrede diese Punkte auf und zeigte sich über die Einsatzbereitschaft des Flugsportclubs sehr erfreut; komme doch hier zum Ausdruck, daß die Flieger in Großostheim nicht nur ihre eigenen Interessen in den Vordergrund stellen, sondern auch bereit sind, in anderer Richtung aktiv zu werden. In diesem Sinne wünschte er uns mit den neuen Flugzeugen viel Spaß und allzeit gute Landungen.



Bürgermeister Hermann Ritter, der lobende Worte zu der bevorstehenden Segnung der beiden Flieger fand.

B. Wißler



Der Motorsegler (Dimona) am Tag der Segnung, noch festlich geschmückt, erhielt den Namen »Großostheim Ringheim«, um die Verbundenheit mit diesem Ortsteil hervorzuheben.

B. Wißler

Im Anschluß daran wurde die eigentliche Segnung der beiden Maschinen von den beiden Geistlichen vorgenommen. In sehr netter Art und mit den richtigen Worten wurde unsere Dimona auf den Namen "GROßOSTHEIM - RINGHEIM" und die ASK-21 auf "FRANZ STEUER" - dieser übrigens sichtlich gerührt über die hohe Anerkennung - getauft.

Der offizielle Teil endete mit einer Einladung an alle Gäste, sich das Vergnügen eines Rundfluges mit den neuen Flugzeugen zu gönnen und die kulinarischen Genüsse vom Grill in Anspruch zu nehmen.

Bernhard Wißler

Tempora mutant oder Aufschwung im Segelflug

Samstagmorgen, 9:00 Uhr. Mit verwegem Gesicht erscheinen abenteuerlich anmutende Zeitgenossen beiderlei Geschlechts auf dem Flugplatz. Ohne zunächst ersichtlichen Grund werden Hallentore aufgerissen, Werkzeuge und Material besorgt und Fahrzeuge in Bewegung gesetzt. Im ersten Moment kann sich niemand einen Reim auf diese Art von Aktivität machen. Doch schon bald klärt sich, wenn auch begleitet von ungläublichem Staunen, dieses ungewöhnliche Tun: Die Aschaffener Segelflieger sind aktiv! Aber Moment. Samstagmorgens um 9:00 Uhr? Ist vielleicht "Hammerwetter" angesagt? Oder eventuell irgendein Wettbewerb? Nein, im Gegenteil: das Wetter ist als nicht sonderlich gut zu bezeichnen, und an außergewöhnlichen Aktivitäten ist

auch nichts bekannt. Aber was ist dann hier geschehen? Tatsache ist nämlich mittlerweile, daß dieses Verhalten der Segelflieger nicht mehr als Ausnahme bezeichnet werden kann, sondern eher als Regel. Nahezu alle Schüler sind schon früh am Morgen vertreten, alle Flugwilligen (und nicht selten auch solche, die an diesem Tag noch nicht einmal selber fliegen wollen) helfen beim Ausräumen; überhaupt hat sich das gesamte Klima merklich geändert. Da diese Entwicklung

als sehr positiv zu bezeichnen ist, soll hier der Versuch einer Analyse folgen, um daraus Lehren für die Zukunft ziehen zu können.

Wir haben mittlerweile ca. 13 Schüler im Bereich Segelflug. Daraus ergibt sich eine Gesamtzahl von ca. 50 Piloten, die sich 5 Vereinssegelflieger teilen müssen. Die Auslastung der Flugzeuge ist also im Vergleich zu zurückliegenden Jahren erheblich angestiegen. Die logische Konsequenz ist natürlich, daß nicht mehr jeder sein "Vereinsprivatflugzeug" hat und dementsprechend aktiv und früh sein muß, um fliegen zu können: Wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Man kann also sagen, daß die im ersten Moment banal erscheinende Aussage, daß mehr Mitglieder die Aktivität erhöhen, tatsächlich einen sehr realen Hintergrund hat.

Außerdem darf nicht vergessen werden, daß eine solche Anzahl von Schülern durchaus geeignet ist, eine gesunde Konkurrenzsituation zu erzeugen und so die oben angesprochene Motivationssteigerung über die reine Anzahl von Flugwilligen hinaus nochmals erhöht wird.

Dieses Verhältnis von Flugzeugen zu Piloten darf natürlich einen gewissen Schwellenwert nicht überschreiten. Aus diesem Grund geschah die Anschaffung unserer ASK 21 wohl zu einem sehr glücklichen Zeitpunkt; denn was will man auf der anderen Seite mit frustrierten Piloten oder, noch schlimmer, frustrierten Schülern, die auf den Platz kommen und, trotz langen Wartens, doch nicht zum Fliegen kommen. Solche Mitglieder sind nämlich erfahrungsgemäß nur recht kurze Zeit aktive



Mit so vielen Helfern läßt sich selbst unser Blanik mit Leichtigkeit bewegen. Weiter so !!!

B. Wißler

Mitglieder. Daß es natürlich trotzdem einmal vorkommen kann, bei großem Andrang eventuell recht lange auf seinen Start warten zu müssen, ist jedem klar. Aber dies ist in anderen Vereinen schon immer gang und gäbe und bringt sicher auch Positives (siehe oben).

Die Anschaffung der ASK war sicherlich auch noch aus einem anderen Grunde dringend nötig: wird doch hiermit unser Segelfluggarten nicht nur um ein weiteres Muster ergänzt, sondern auch in seiner Attraktivität deutlich gesteigert. Wir haben hier einen Hochleistungsdoppelsitzer, der nicht nur für Platzrunden gut ist, sondern auch für Leistungsflüge. An dieser Stelle sei nur an das 500'er Dreieck von Christine und Manfred Vad erinnert. Aber auch für unsere Lehrer steht hiermit sicherlich ein Instrument zur Verfügung, mit dem die Schulung für sie wieder an Attraktivität gewonnen hat und zu erhöhter Präsenz führte. Wenn trotzdem einmal der Fall eintreten sollte (wie von unseren Schülern hin und wieder beklagt), daß in Einzelfällen kein Lehrer zu Verfügung steht, dann ist das sicher nicht auf böse Absicht zurückzuführen, sondern verdeutlicht nur umso mehr, wie unermüdlich diese Vereinskameraden sonst bei der Sache sind um dieses Nichtanwesendsein sofort auffallen zu lassen

Dies sind sicherlich nur einige der Gründe, die für diese positive Entwicklung verantwortlich sind. Wichtig aber ist, daß man guten Gewissens sagen kann, daß sich momentan im Bereich Segelflug einiges tut. Alle ziehen an einem Strang und schaffen so eine Atmosphäre, die geeignet ist, der Abteilung Segelflug wieder neuen Schwung zu verschaffen. Hoffen wir, daß dies auch in Zukunft so bleibt.

Bernhard Wißler

wenn's um Geld geht
Sparkasse 

WERBUNG

trägt unsere Clubzeitung.

Inserieren Sie in unserem
Nachrichtenblatt

Kontaktadresse:

☎ 06026/4742 oder 1732

Wer bin ich, und wenn ja wieviele?

An einem der vergangenen Wochenenden verließ ich nach einer ereignisreichen Woche den Flugplatz. Anstatt mich seelisch in Anbetracht eines freien Tages wieder auf das zivile Leben vorzubereiten,

weiteren Drink auf seine Rechnung und meinte, daß dies ein geeignetes Thema als Hausaufgabe für seine Studenten über die Semesterferien sei. Ich solle meine unbeantworteten Fragen lediglich in Worte kleiden und zu Papier bringen, damit sich Wissenschaft und Forschung mit der notwendigen Ernsthaftigkeit meiner Sorgen annehmen könnten.

Jetzt fliegen sie wieder!

Wenn auch Sie belästigt werden:

Schützen Sie sich durch Fliegen- und Mückengitter

aus zierlichen Alu-Rahmen mit Fiberglasgitter

Auf Maß in verschiedenen Farben.

Ausführungen zum Anschrauben, als Dreh- oder Schiebefenster (Türen) oder als Rolll.

Heinrich Schlett

Schreinerei · Bauelemente · Fenster · Türen · Innenausbau

6117 Schaafheim-Mosbach, Radheimer Straße 24, Telefon 06073/9115



schwirrten ständig sonderbar anmutende Dinge in meinem Kopf herum. Da ich bekanntermaßen mit solchen Symptomen keine Ruhe finden kann, suchte ich einen nahegelegenen Saloon auf, um mir bei einigen Drinks die nötige Bettschwere zu verschaffen.

Offensichtlich muß mir eine gewisse Zerknirschtheit im Gesicht gestanden haben, denn mein Nachbar sprach mit äußerster Zurückhaltung ein paar aufmunternde Worte zu mir. Nach ein paar belanglosen Sätzen und dem zweiten Drink überreichte er mir seine Karte.

Ferdinand Brüllsocke hieß der Gute. Assessor bei der Universität Bottrop und Dozent für Verhaltensforschung spezieller Gruppen und deren Wirkung im Innenverhältnis. Die Sache begann interessant zu werden. Unter Berücksichtigung größtmöglicher Diskretion berichtete ich dem Spezialisten, was ich auf einem Flugplatz im grünen Herzen Europas so alles erlebe. Zu meinem weiteren Erstaunen blieb jegliche ungläubige Reaktion aus, was ich jedoch auf den unerschöpflichen Erfahrungsschatz des Experten zurückführte.

Am Ende meiner Ausführungen erhellte sich Brüllsockes Gesicht, er orderte einen

Hier nun die Aufgaben:

1. Wie bringt man einem elektrisch betriebenen Tor, welches per Schlüssel und Gegensprechanlage bedient werden kann, bei, sich durch mehrfaches lautstarkes Hupen zu öffnen, ohne den Sinn des Tores in Frage zu stellen?

2. Morgens wird ein Clubflugzeug mit zahlreichen Mücken an Flächenvorderkante und Scheiben, fast leeren Tanks und geringstem Ölstand vorgefunden. Der zuletzt laut Bordbuch ausfindig gemachte Pilot behauptet aber steif und fest, das Flugzeug in ordentlichem Zustand verlassen zu haben. Wer reißt es also über Nacht gleichmäßig mit zerdrückten Mücken ein, läßt den Sprit ab und saugt mindestens einen Liter Öl aus dem Motor?

3. Ein Luftfahrzeug rollt nach der Landung forsch über Gras ab. Es wird dabei beschädigt und mit ihm eine Befeuerungslampe. Der Pilot behauptet, beim Abrollen sei er ganz bewußt zwischen den Lampen abgerollt. Wer beschädigt also vorsätzlich Flugzeug und Lampe? Oder: Warum stürzen sich schwermütige Lampen vor ein abrollendes Flugzeug?

4. Mehrere Luftfahrzeuge überfliegen bei An- und Abflug bewohnte Gebiete. Bei Befragen durch die Luftaufsicht schwören die verantwortlichen Piloten jedoch, die veröffentlichte Platzrunde peinlich genau eingehalten zu haben. Wer refusiert denn um Himmels Willen in den Anflugkarten dieser ehrenwerten Piloten herum?

5. Zahlreiche Piloten bekommen trotz gewissenhafter Beachtung der Bedienungsanleitung keinen Tropfen Benzin in den Tank. Erst nach Bemühen der hauptamtlichen Bediensteten bequemt sich die

Pumpe, den begehrten Saft auszuspeien. Warum hat die Elektrik ein gestörtes Verhältnis zu bestimmten Teilen ihrer Bediener?

6. Ein Flugschüler rollt nach einem Alleinflug am Abend mit Motorkraft in die Halle. Bei der anschließenden Belehrung, daß dies nicht nur gemäß Flugplatzbenutzungsordnung ausdrücklich verboten sei, sondern auch die Gefahr eines unbeabsichtigten Rolschadens in sich berge, erklärt dieser, daß ein Fluglehrer dies vor kurzem auch mit ihm gemacht hätte, um den Einräumvorgang spürbar zu erleichtern. Warum wissen manche Flugschüler nicht, daß es einen Fluglehrer gibt, der dieses Verfahren allein und perfekt beherrscht und nur mit ihm gefahrlos durchgeführt werden kann?

7. Einige Vereinspiloten sind lange nicht geflogen oder wollen eine noch unbekannte Maschine fliegen. Sie bitten einen am Platz befindlichen Fluglehrer, mit ihm in 10 Minuten einen Checkflug oder eine Einweisung vorzunehmen, was dann abgelehnt wird. Warum sagt dem Typen von Fluglehrer keiner wie lang 10 Minuten sind und wie sehr man in dieser Zeit sein fliegerisches Können unter Beweis stellen kann, geschweige denn mit einem anderen Flugzeug umzugehen?

8. Ein fliegender Familienvater regt sich erheblich darüber auf, daß seine drei kleinen Kinder an einem heißen Samstagnachmittag vom Kontrollturm verwiesen werden, anstatt die Möglichkeit wahrnehmen zu können, von dort dem regen Flugbetrieb zuzuschauen oder auf dem umlaufenden Balkon rumzutollen. Ist der diensthabende Luftaufsichtler so betriebsblind, daß er nicht weiß, wie schön die Aussicht dort oben ist oder ist er von Natur aus kinderfeindlich?

Ich habe den Fragenkatalog an dieser Stelle abgebrochen, um die angehenden Wissenschaftler in ihren zeitlich begrenzten Semesterferien nicht zu überfordern. Vielleicht ergibt sich die Beantwortung der vielen anderen Fragen danach wie von selbst. Aber auch Sie, lieber Leser, sind aufgefordert, sich an der Beantwortung der Musterfragen zu beteiligen. Unter den richtigen Antworten werden folgende Preise verlost:

1. Preis: Buch der tausend Ausreden.
2. Preis: Eine Rindswurst in der Flugplatzkneipe nach zehn Uhr abends
3. Preis: Einen Floh ins Ohr

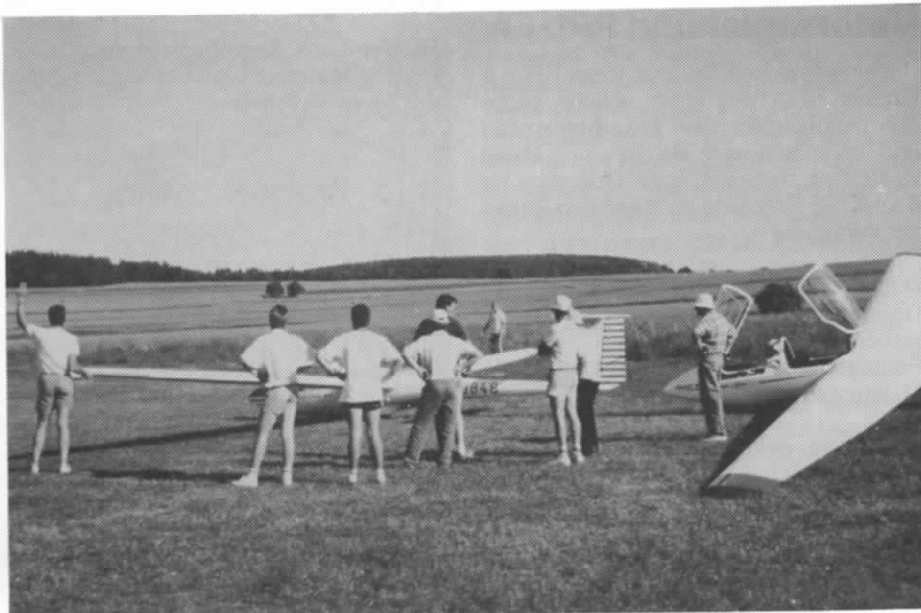
Einsendeschluß: 30.09.1989, der Rechtsweg ist, wie immer, ausgeschlossen.

Christian Marschner

Segelfluglager bei FSC Möve, Obernau

Auch heuer wieder trafen sich engagierte Segelflieger vom Flugsportclub Möve Obernau sowie umliegender Vereine zu ihrem traditionellen Pfingstfluglager im Altenbachtal (14.05. - 28.05. 1989). Hierzu war der Flugsportclub Aschaffenburg wie immer recht herzlich eingeladen. Gerne

Nicht zuletzt wegen des sehr engagierten Verhaltens unserer Obernauer Gastgeber wurde dieses Pfingstlager für alle Beteiligten zum vollen Erfolg. Neue Kontakte wurden geknüpft, alte Beziehungen wieder aufgefrischt bzw. bestehende vertieft. In harmonischem Miteinander wurden Erfahrungen ausgetauscht: am Tage während des Flugbetriebes (der übrigens sehr reibungslos und effektiv ablief) und abends am Lagerfeuer bei Gegrilltem und Faßbier.



Segelfluglager Pfingsten 1989 in Obernau. Unsere ASK 21 war schon mit von der Partie.

B. Wißler

nahmen wir diese Einladung an und waren mit unserer neuen ASK 21 sowie unserer KA 6E vertreten. Bei sehr reger Teilnahme waren ca. 25 Obernauer, 14 Aschaffener sowie am letzten Wochenende vier Fliegerkameraden aus Altfeld vertreten.



Eindrücke am Abend in geselliger Runde.

B. Wißler

Es wurde jedoch nicht nur Geselligkeit geübt, sondern auch aner kennenswerte Leistung erfo gen. Hierzu einige Zahlen unserer Piloten und Flugzeuge:

ASK 21 (D-3929) : 125 Starts, 33h 37min von 12 verschiedenen Flugzeugführern

KA 6E (D-0099) : 24 Starts, 12h 27min von 5 verschiedenen Flugzeugführern

Strecken: doppelsitzig:
Runge - Großkettler: 300 km Dreieck (leider acht Kilometer vorher bei den Kühen)
Runge - Wißler : 180 km Dreieck

einsitzig : Flugschüler Petry : 120 km Ziel-Rück

Folgende Clubkameraden konnten ihre Windenstartberechtigung erwerben (jeweils 10 Starts mit Fluglehrer und 10 Starts unter Aufsicht):
Raimund Großkettler, Wolfram Kleibert, Klaus Petry, Bernhard Wißler

Alleinflugreife an der Winde
Jochen Uftring, Rainer Besser

Außerdem konnten unsere Flugschüler ihre Einweisung (drei Landungen) auf fremden Platz machen.

Zusammenfassend kann mit Recht behauptet werden, daß dieses Fliegerlager für alle Teilnehmer eine Bereicherung darstellte und wir alle eine schöne Zeit in Obernau verbrachten. Deshalb möchten wir uns an dieser Stelle noch einmal für die Gastfreundschaft in Obernau bedanken.

Stefan Dorn
Bernhard Wißler

Motorsegler und PPL - A

Um einerseits dem Wunsch vieler PPL - A Inhaber nachzukommen, welche gerne den Motorseglerschein erwerben wollen und um andererseits die Schulung etwas zu straffen, stehen ab sofort Fluglehrer für die MOSE-Schulung zu folgenden Zeiten zur Verfügung:

Mittwoch: 17:00 Uhr bis SS Günther Lenk
Donnerstag: 15:00 Uhr bis SS Georg Rauch
Freitag: 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr Charly Maletschek

Zu diesen Zeiten werden künftig ausschließlich Schulungs-, Einweisungs- und Überprüfungsflüge auf unseren beiden Motorseglern durchgeführt. Zusätzlich steht nach Absprache am Wochenende (Samstag und Sonntag) Karl-Heinz Kummer als Fluglehrer zur Verfügung. Wie schön bisher müssen die beiden Motorsegler auf der im Tower ausgelegten Liste gebucht werden. Eine telefonische Benachrichtigung der Fluglehrer zu den hier veröffentlichten Zeiten ist nicht erforderlich. Es sollte lediglich bei Buchungen innerhalb der genannten Zeiten der Vermerk "Schulung", "Einweisung" oder "Überprüfung" hinzugefügt werden. Fehlt dieser Vermerk, so handelt es sich um eine übliche Buchung eines Scheininhabers, welche die Anwesenheit eines Fluglehrers nicht erforderlich macht.

Unsere Fluglehrer sind wie folgt zu erreichen:

Georg Rauch : 06027 / 8568
Karl-Heinz Kummer : 06073 / 5714
Günther Lenk : 06021 / 6575
Charly Maletschek : 06026 / 5609

Durch diese Verlagerung der Schul- und Einweisungsflüge soll die Verfügbarkeit der Motorsegler für längere Streckenflüge am Wochenende erhöht werden, was dem Wunsch vieler PPL - B - Inhaber entgegenkommt. Diese sollten hiervon auch regen Gebrauch machen.

Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb von Beiblatt B für PPL - A - Scheininhaber:

Auszug aus LuftPersV, 34:

"Fachliche Voraussetzungen für den Erwerb der Erlaubnis zum Führen von selbststartenden Motorseglern sind für Bewerber, die eine Erlaubnis für Flugzeugführer besitzen, eine Einweisung durch

einen Fluglehrer mit der Berechtigung zum Ausbilden von Motorseglern in die Führung und Bedienung von Motorseglern und deren Beherrschung in besonderen Flugzuständen, in das Verhalten in Notfällen und bei Unfällen sowie die Durchführung von 10 Alleinstarts und 10 Alleinlandungen mit selbststartenden Motorseglern, davon fünf Anflüge und Landungen mit abgestelltem Motor." Eine theoretische Prüfung ist nicht erforderlich.

Günther Lenk, Segelflugreferent
Charly Maletschek, Ausbildungsleiter
Segelflug und Mose

Info - Veranstaltung für PPL

Wie jedes Jahr wurde auch heuer wieder eine Informationsveranstaltung durchgeführt (04.03.1989, 15:00 Uhr), welche allen Interessenten die Möglichkeit bot, sich vor Ort über die Möglichkeit des Erwerbs der Privatpilotenlizenz zu informieren. Auf die zwei im Main-Echo geschalteten Anzeigen erschienen ca. 65 Personen, was das große Interesse verdeutlicht, das der Fliegerei entgegengebracht wird.

Gerd Justin (Ausbildungsleiter Motorflug) und Charly Maletschek (Ausbildungsleiter Segelflug und Motorsegler) waren gut gerüstet und konnten den Interessenten sehr detailliert über alle Fragen Auskunft geben.

Im Anschluß daran konnten zu vergünstigten Konditionen Rundflüge durchgeführt werden.

Auf diese Weise konnten wir ca. 20 - 25 neue Mitglieder für die Fliegerei gewinnen.

Totgesagte leben länger...

Völlig unerwartet erschien unser Club-Bebbi wieder und überreichte uns folgende 10 Gebote:

1. Komme immer zum Flugplatz mit der Bereitschaft, gleich wieder zu gehen.
2. Nutze alle Gelegenheiten, irgendwelche angefangenen Arbeiten liegenzulassen und wieder in der Kneipe zu verschwinden.
3. Suche dir hierfür nur Helfer aus, welche die gleiche Gesinnung haben.
4. Wähle dir als Fluggerät nur solches aus, welches du nicht selbst ausgeräumt hast.
5. Setze dich grundsätzlich nur in Flugzeuge, die ungewaschen und möglichst frei von Betriebsstoffen sind.
6. Denke bei jedem Flug daran, daß schon viele Meister vom Himmel gefallen sind.

7. Das Einräumen und Waschen der Flugzeuge sind mechanische Tätigkeiten, die den Schülern zu überlassen sind.

8. Hierfür sind mindestens 5 Leute zu bestimmen, die gleichzeitig Kommandos geben.

9. Vermeide unter allen Umständen das Schreiben des Bordbuches am Abend. Es könnte ja immer noch jemand nach dir fliegen wollen.

10. Teile diese Gebote, wann immer möglich, auch neuen Vereinsmitgliedern und vor allem den Flugschülern mit.

Funkverkehr in EDFC

Die BFS hat mit den NfL I 39/89 Änderungen der Sprechfunkverfahren bekanntgegeben, mit denen sich jeder Pilot vertraut machen sollte (NfL I 39/89 im Tower einzusehen).

Von unmittelbarer Bedeutung für uns in Aschaffenburg sind die Sprechgruppen für Flüge von und zu Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle. Ein solcher ist unser Flugplatz (auch wenn's auf der 122.35 manchmal anders klingt!)

Dem Beiblatt in dieser Ausgabe (Auszug aus NfL I 39/89) kann man entnehmen, was man sagen soll und wie man es sagen soll - man kann aber auch daraus schließen, was man nicht sagen soll (Ein 1. Preis für den Leser, der im folgenden die Floskel 'die Bahn ist frei' entdeckt!). Natürlich sind damit nicht alle Situationen abgedeckt. Bei Bedarf sind daher zusätzliche Redewendungen, die kurz gefaßt und unmißverständlich sein sollen, zu verwenden.

Mike Amtmann



Mit Motorseglern D-KAEE und D-KAFL 2300 KM durch Frankreich

Un Tour de France (des Vins)

Schlappe 40 PS eines betagten B-Falken in Gemischtbauweise im Formationsflug mit dem 90 PS Kunststoff-Motorsegler "DIMONA" - wer hielte das für möglich? und dennoch - Bei zulässigen Drehzahl-

zusätzlich durch Staubewölkung nur noch eingeschränkte VFR-Bedingungen herrschten. Ein Flug von Freiburg aus in die Berge kam deshalb nicht mehr in Frage. Colmar-Houssen im Elsaß - Heimat



Auf dem Flugplatz in Blois nach der erzwungenen Landung wegen Gewitters

B. Kleitz

und Geschwindigkeitswerten des einen und gleichzeitig äußerst gedrosselten Werten des anderen war es gut machbar. Es war die Idee von Erwin Guggenberger - vielen Clubmitgliedern noch bekannt als engagierter BZF-Lehrer vergangener Jahre - und von Charly Maletschek, unser Nachbarland Frankreich im Motorsegler kennenzulernen. Begeistert von diesem Vorhaben schlossen sich kurzerhand die "Jung-Scheinhaber" Hans Lotz und Bernd Kleitz an. So ging es denn nach ausführlicher Flugvorbereitung am 03. Juli los. Bepackt mit Frankreichkarten 1:1000000 und 1:500000, Botlang, Bleistift, Dreieck, Rechner, Zahnbürste, Reserveunterhosen und -socken, war die wichtigste Aufgabe den Beladeplan des B-Falken einzuhalten. Die abschließende Überprüfung hielt stand und die Reise konnte beginnen.

Montag 03.07.89

Geplant war, zunächst Freiburg anzufliegen. Flugplan und Zollformalitäten sollten dort erledigt werden zum weiteren Flug über Grenchen in der Schweiz nach Chambéry in Frankreich. Nach dem Start in Aschaffenburg sollte sich jedoch sehr schnell zeigen, daß bei tiefer SC-Bewölkung und am Rande des Schwarzwaldes

des spritzigen, säurebetonten RIESLINGS, am Rande der Vogesen gelegen - war nun unser Zollflugplatz. Hier sollten wir, wie sich später auch auf anderen Flugplätzen bestätigte, die sprichwörtliche und in Fliegerkreisen schon bekannte französische Gastfreundschaft kennenlernen. Keine Landegegebühr - pas de taxe d'atterissage - war ein Satz, der uns sehr schnell geläufig wurde. Bei nach wie vor nicht guter Sicht von 5-6 km und SC bei 2000 ft. ging es weiter durch die "Burgunder Pforte" in Richtung Besancon la vèze. Rechts des Kurses die flach ansteigenden Vogesen. Die Sicht wurde nun immer besser, und schon bald war Besancon erreicht. Die Hotelsuche im PKW eines Flugplatzangestellten führte uns direkt in ein Zimmer mit zwei Doppelbetten -faßartig, zur Mitte auslaufende Matratzen erhöhten das Wohlfühl nach Abendessen und Genuß des ersten "VIN DE PAYS". Die im Zimmer eingestellte, telefonhäuschenartig anmutende, Dusche brachte die nötige Erfrischung. So schliefen wir dann selig ein.

Dienstag 04.07.89

Die am Abend des Vortages erwartete Wetterbesserung war leider nicht eingetreten. Tiefhängende Wolken kündeten von einem Frontendurchgang. Nachdem uns freundlicherweise der "Maitre d'hotel" zum Flugplatz gebracht hatte, war es Charly's Aufgabe, möglichst viele Flugplätze auf der geplanten Strecke von Besancon nach Valence anzurufen und Wetterinformationen einzuholen, denn -Le meteo est en greve- die Wetterfrösche blieben im Glas, sie hatten Streik angesagt. Gegen Mittag, bei Sichten von 6-8 km und zunächst 6/8 SC in 2000 ft., ging es ab in Richtung



Erwin und Charly nach der Landung in Troyes

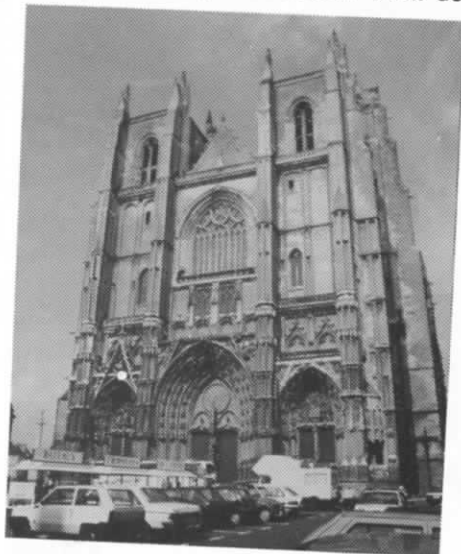
B. Kleitz.



Macon über Lyon nach Valence. Westlich des Saonetals angrenzend, das bekannte Weinanbaugebiet der BOURGOGNE; östlich liegend das Jura -in Deutschland weniger bekannter Wein wie der ARBOIS wird hier ausgebaut. Übrigens hervorragend geeignet zu Käse-Fondue. Versucht es doch einmal, vielleicht nach folgendem Rezept:

La fondue maraichere Gruyere-Käse, Bagnes-Käse, Vacherin-Käse, Rüebl, Gemüsegurken, Kardonen, Steckrüben, Sellerierüben, Fenchel, Blumenkohl, Rosenkohl, Lauch, Kartoffeln.

Ein gewöhnliches Käsefondue nach
üblichem Rezept zubereiten. Statt der



Nantes/Frankreich

Brotwürfel serviert man Gemüsehacken, die in Salzwasser so gekocht werden, daß sie noch fest bleiben und das Aufspießen auf die Gabel vertragen. Die Gemüsestückchen gut abtropfen und lau bis warm separat oder schon gemischt auftischen.

An die Bourgogne anschließend erstreckt sich das Anbaugebiet des Beaujolais. Der Fluß Saone mündet hier bei Lyon in die Rhone, um von nun an zum Mittelmeer zu fließen. Diesem herrlichen Flußtal folgend die Sicht bei Lyon war bei starkem Dunst bis auf 3 km abgesunken, erreichten wir in Höhe von Valence unseren Zielflugplatz, das Weinbaugebiet des COTES-DU-RHONE. Dieses war nun auch gut auszumachen, denn das Wetter wurde erstmals auf unserem bisherigen Flug immer besser. Der weitere Flug von Valence nach Beziers brachte uns allen nachhaltig schöne Eindrücke der wilden Landschaft am Rande des Zentralmassives oder auch der architektonischen Meisterleistungen wie der Altstadt von Nîmes. Beeindruckend die weithin sichtbare Kampfarena inmitten grau-weiß erscheinender Wohnbebauung. Nördlich an Montpellier vorbei, direkt über dem Anbaugebiet des LANGUEDOC, erreichten wir am Spätnachmittag das Mittelmeer in Höhe der alten Fischerstadt Sete. Nach der Landung in Beziers und der alltäglichen Verzerrungs- und Verpackungszeremonie der beiden störungsfrei fliegenden Motorsieger, brachte uns ein Taxi an ein schön gelegenes Hotel direkt am Strand. Wo wir da gelandet waren wurde uns eigentlich

erst nach und nach bewußt. Nackte Ärsche wo man geht und steht - im Hotel, am Swimmingpool, am Strand, auf der Straße, beim Einkaufen - im Zentrum einer Nudistenstadt waren wir untergebracht. Hennes, Bernd und Charly in Badehose am Strand wurden ja schon argwöhnisch betrachtet. So richtig pervers jedoch war wohl unser Fliegerkamerad Erwin, der zum Leidwesen so manches Nacktarsches tatsächlich in langem Hemd mit Hose und Lackschuhen am Strand promenierte. So fand dann auch dieser Tag nach Visitation einiger Strandlokale um 3:00 Uhr nachts im Schwimmbad sein Ende. Auf dem Nachhauseweg waren am Himmel bereits Spuren von feuchtwarmer Luftmasse zu sehen, an den nächsten Tag dachte hier aber noch niemand....

Mittwoch 05.07.89

Einmal mehr wachten wir auf bei tiefer Frontbewölkung von 1500 ft., Regen und Gewitter. So entschieden wir uns, zunächst auf der Terrasse das Frühstück einzunehmen, immer noch umgeben von Nackten, um anschließend an den Strand zu pilgern. Hier sollte unser Charly, unter fachlicher Leitung von Lehrer Hennes, seine erste Unterrichtsstunde im Windsurfen erhalten. Dabei wäre er uns fast ertrunken! Nach 60 Minuten gelang es Charly, 8,45 m in freier Fahrt zu bewältigen. Nimmst man seine Körpergröße hinzu, so waren es nach anschließendem Sturz in Fahrtrichtung $8,45 \text{ m} + 1,74 \text{ m} = 10,19 \text{ m}$ freie Strecke. Das war doch was, oder? Bernd hat sich vor Lachen fast in die Hose gemacht und Erwin war gleich im Hotel geblieben, der konnte das nicht mit ansehen. Am Nachmittag, bei immer noch tiefer Bewölkung, starteten wir von Bezier in Richtung Bordeaux-Saucats. Entlang der nach Westen verlaufenden Autobahn, südlich die Pyrenäen, nördlich das Zentralmassiv, ging es mit $V_g = 150 \text{ km/h}$ voran - vorbei an der traumhaft schönen Festung Carason. Nachdem die Wetterberatung noch immer im Streik war, sollte sich auf dieser Strecke unsere Methode bewähren, von Flugplatz zu Flugplatz zu hüpfen und



Eindrücke im Hafen von La Rochelle



Fahrschule Hanf



Schnelle Ausbildung in allen Klassen

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

Bis zu vier mal Theorie pro Woche

Verkehrsseminare



Fahrschule Hanf

8750 Aschaffenburg

Ludwigstraße 9

06021/13316 und 48666

jeden noch so kleinen Platz mitzukoppeln. Nördlich an Toulouse vorbei war die Gewitterneigung bereits mit der Hand zu greifen. Frequenz Bordeaux-Information gerastet bestätigte in Saucats die Ausbildung von Cb-Wolken. Und schon fielen die ersten dicken Regentropfen. Der Flugplatz Marmande war querab gelegen, und so waren wir innerhalb 3 Minuten gelandet. Um uns herum Dunkelheit, Blitz und Donner. Am nächsten Tag wurde in den französischen Zeitungen von schwersten Gewittern in der Gironde berichtet, in deren Folge ganze Baumgruppen zerstört wurden; die elektrische Versorgung ganzer Stadtteile von Bordeaux war unterbrochen. Bordeaux-Saucats war für uns nicht mehr erreichbar. Auch der geplante Besuch der Partnerstadt von Großostheim, Carbon-Blanc, mußte leider ausfallen. In Marmande wurden wir von Fliegerkamerad "Daniel" zu einem Aperitif in sein Haus eingeladen. Wie schon öfters auf dieser Reise, es war selbstverständlich, daß er uns auch noch ein Hotel organisierte. Nach einem typisch französischen Abendessen ging auch dieser ereignisreiche Tag zu Ende.

Donnerstag 06.07.89

Der heutige Tag sollte uns zur wohl schönsten Station unserer Reise bringen, nach La Rochelle, der geschichtsträchtigen

Stadt am Atlantik. Nach dem Start in Marmande noch ein kurzer Vorbeiflug am Haus von Daniel, der uns freudig zwinkerte, ein problemloser Flug bei Sichten von 8-10 km und hoher St-Bewölkung von 9000 ft. bis nach La Rochelle, das Weinbaugebiet des BORDEAUX streifend - mitten in das Gebiet des COGNAC.

Freitag 7.7.89

Nach La Rochelle war St.Malo - Flugplatz Dinard - geplant. Aber es kam wieder einmal anders. Alle verfügbaren Wetterinformationen ließen einen schönen Flug erwarten. Schon 20 Minuten nach dem Start zeigte sich jedoch zunehmend, daß das bis dahin düstige Wetter umschlug, es regnete urplötzlich. Hier zeigte sich doch, wie wertvoll Wetterinformationen über den Taupunkt sein können. Gerade dieser Wert war aber aufgrund des Streiks der Meteorologen nicht verfügbar. Die Wolken sanken immer weiter ab und unsere Flughöhe betrug nunmehr 100 - 150 m GND. Wir entschlossen uns, den Verkehrsflughafen Nantes anzufliegen, voran D-KAFL, im Schlepptau D-KAEE. So landeten wir im Verband in Nantes, hinter uns ein Airbus. Die Jungs auf dem Tower haben wohl noch einige Zeit benötigt, um die Typenbezeichnung der beiden Kleinflugzeuge herauszufinden. Ein über den Britischen Inseln stationär liegendes Tief

sollte uns in Nantes zwei Tage festhalten. Das zu dieser Zeit stattfindende Internationale-Folklore-Sommerfestival verkürzte den Aufenthalt auf angenehme Weise. Auf dieser "Dibbe-Mess von Nantes", so der Hennes, verbrachten wir einige Stunden und konnten so die Lebensweise der Bretonen und anderer Volksgruppen kennenlernen. Auch in VAL-DE-LOIRE wird Wein angebaut, "MUSCADET GROS PLANT" ist ein gelungenes Beispiel hierfür. Überhaupt ist die Loire noch heute ein von künstlichen Bauwerken freier Fluß. Das Flußbett ist weithin von Sandbänken und flachen baumbestandenen Inseln durchsetzt, deren Form sich ständig ändert. Das Klima ist gemäßigt und liegt damit in einer Zone vorherrschender Westwinde mit regelmäßigem Wechsel von Tiefdruckwirbeln und Hochdruckgebieten. Wir saßen fest in einem Tiefdruckwirbel - selbst die Vögel flogen nur IFR oder gingen zu Fuß.

Sonntag 09.07.89

Nachdem am Morgen ein Abflug von Nantes am Rande der Kontrollzone wegen zu schlechter Sicht abgebrochen wurde, besserten sich gegen Nachmittag zusehends die Verhältnisse. Bei 2500 ft. Bewölkung und Sichten von 10 km und mehr folgten wir dem malerischen Loire-Tal und hatten Gelegenheit, einige seiner herrlichen Schlösser aus nächster Nähe zu be-



Aus Frankreich zurück, Günter Lenk empfängt unsere 4 Piloten (von links: K.G. Maletschek, Bernd Kleitz, Hans Lotz, und Erwin Guggenberger) nach der Landung.

B. Kleitz

trachten. In Tours landeten wir zum Auftanken. Der geplante Weiterflug nach Troyes fand nach 30 Minuten in Blois sein Ende, denn wieder braute sich innerhalb kürzester Zeit ein Gewitter zusammen. Bei einsetzendem Regen landeten wir. Angesichts dieser Wetterlage nahmen wir gerne das Angebot der dort anwesenden Segelflieger an, die D-KAEE in deren Halle unterzustellen.

Montag 10.07.89

Der Durchzug eines Regengebietes zwang uns zu einem erneuten Aufenthalt. Wir nutzten die Gelegenheit, uns mit der Geschichte von Blois vertraut zu machen. In beherrschender Lage erhebt sich über der Stadt mit seinen 52000 Einwohnern das CHATEAU, ein großes nur nach Südosten nicht geschlossenes Gebäudeviereck. Weitere Sehenswürdigkeiten sind die Kirche von St.Nicolas und die Kathedrale St.Louis. Aber wir wollten auch wieder nach Hause. Alle Wetterdaten sowie ein Telefonat mit Wetter Frankfurt, dort sprach man von Höhentief und Trog, ließen uns den Entschluß treffen, die Flugzeuge stehen zu lassen und per PKW nach Hause zu fahren. Ein kurzes Telefonat mit Erwin's Sohn Thomas, und schon war dieser unterwegs nach Blois, wo er um 22:00 Uhr ankam. Entgegen aller Wettervorhersagen besserte sich bereits ab 18:00 Uhr das Wetter zusehends, und wir entschlossen uns, doch noch den nächsten Morgen abzuwarten und dann zu entscheiden.

Dienstag 11.07.89

Das Wetter an diesem Tag war wohl das beste während der ganzen Rundreise, und so ging es dann ab in Richtung Heimat. Wir im Flugzeug, Thomas folgte uns im PKW, was uns eine gewisse Sicherheit gab. Günther Lenk, dem Segelflugreferenten,

gehörten in diesem Moment unsere Gedanken; er würde sich freuen, beide Flugzeuge wieder in Aschaffenburg zu haben. Das Anbaugelände des köstlichen CHABLIS südlich vom Kurs war für uns fast unerreichbar, doch versöhnte uns das Wissen, mit Troyes die Hauptstadt der Region CHAMPAGNE angefliegen zu haben. Das weitere war ein Kinderspiel - Zollflugplatz Metz - und Aschaffenburg hatte uns wieder.

VFR in Frankreich war ein tolles Erlebnis! Freundliche Aufnahme und unkomplizierte Tower-Besatzungen machten uns einmal mehr deutlich, der Verbürokratisierung im eigenen Land Einhalt zu gebieten - und dies ist keine Frage der Flugsicherheit. VFR in Frankreich ist nach entsprechender Flugvorbereitung problemlos, auch mit Flugzeugen der Leistungsklasse eines B-Falken mit 40 schlappen Pferdestärken.

Bonjour la France à la prochaine

Charly Maletschek
Bernd Kleitz
Hans Lotz
Erwin Guggenberger

Squawk 0022

Nach neuester Veröffentlichung für Luftfahrer soll bei Flügen über 5000 ft. QNH der Transponder immer auf 0022 gerastet und eingeschaltet werden (möglichst mit Höhencodierung), wenn der Flugzeugführer nicht mit der Flugsicherung in Kontakt ist.

Also: Immer über 5000 ft. QNH Transponder auf "ON", Code 0022
Jörg Becker

Telefax beim FSC

Seit Frühjahr dieses Jahres steht im Tower ein Telefaxgerät (06026 / 6830) für Zwecke der Flugplanung zur Verfügung. Neben der Übermittlung von Meldungen bei Auslandsabfertigungen werden mit dem Gerät täglich bei der Flugwetterwarte Frankfurt die europaweiten Flugwettervorhersagen abgerufen und den Piloten auf dem Tower zur Verfügung gestellt. Eine Kommunikation mit Stellen der BFS/AIS zur Abgabe von Start- und Landemeldungen bzw. Flugplänen ist mangels entsprechender Geräte bei diesen Stellen leider nicht möglich.
Jörg Becker

Hubschrauberflüge am Wochenende

Gemäß einem Vorstandsbeschuß ist ab sofort der Schulflugbetrieb mit Hubschraubern (Platzrundenflüge) am Wochenende untersagt. Dies wurde möglich, nachdem der FSC-A vom Luftamt Nordbayern für diese Flüge von der Verkehrspflicht entbunden wurde (Platz am Wochenende für o.g. Flüge PPR)
Jörg Becker

Neue Motorflugzeuge

Seit Mitte Mai ist das als Ersatz für unsere D-EALC kurzfristig gekaufte Flugzeug PIPER CADET D-EHGM im Einsatz. Die D-EHGM ist bezüglich Zelle und Triebwerk weitgehend mit unserer D-ENGG identisch (PA 28 - 161) und hat auch die gleichen Flugleistungen. Die Ausrüstung, die zur Zeit aus COM/NAV und Transponder besteht, wird im Herbst, wenn die Auslastung nachläßt, um Autopilot und ADF erweitert. Es sind hier die gleichen Gerätetypen vorgesehen, die auch in der D-EEMB installiert sind.

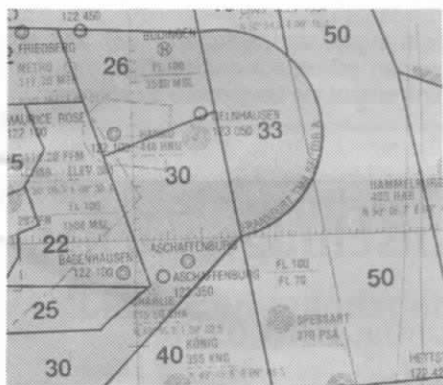
Der Kauf eines weiteren Motorflugzeuges, der ursprünglich bereits von Vorstand und Ausschuß beschlossen war, konnte mangels vernünftiger Angebote nicht getätigt werden. Es hat sich jedoch auch in der bisherigen Flugsaison gezeigt, daß der Bedarf nicht so groß war, wie ursprünglich angenommen. An den vergangenen Wochenenden stand immer mindestens ein Flugzeug am Platz und wurde nicht geflogen.
Jörg Becker

LS1 d - Anteil abzugeben

Kontakt: Georg Rauch
Telefon: 06027 / 6397

Radarmindesthöhen - MRVA's

Die MRVA's (Minimum Radar Vectoring Altitudes) sind Höhen, unter welche Flugzeuge unter IFR-Bedingungen von der BFS nicht freigegeben werden. Diese Höhen sind für ganz Deutschland auf der Rückseite der Funknavigationskarte angegeben. Über unserem Platz beträgt diese Höhe 3000 ft. QNH, d.h. bei Anflügen unter IFR-Bedingungen muß der Pilot bei 3000 ft. QNH Erdsicht haben, da sonst ein Anflug auf unseren Platz nicht möglich ist. Es besteht jedoch die Möglichkeit, und das ist vielfach nicht bekannt, im Bereich nordwestlich Charlie VOR (in Richtung Babenhäuser) weiter zu sinken, da dort die MRVA nur 2200 ft. beträgt. Dieser 2200ft.-Sektor ist den Lotsen vielfach nicht gewärtig, da er normal nicht im Radarbild eingeblendet ist. Sollte man also bei IFR/VFR-Anflügen auf unseren Platz bei 3000 ft. noch in den Wolken sein, so erbitet man eine Freigabe innerhalb dieses 2200 ft.-Sektors, um dann hoffentlich spätestens bei 2200 ft. Erdsicht zu haben und den Flugplan schließen zu können
Jörg Becker



Lärmschutzmaßnahmen

Wie in der letzten RUC bereits angekündigt, hat der Club weitere Investitionen für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen. Seit Mitte Mai ist unser Schleppflugzeug D-EALF mit einer elektrischen Seileinzugsvorrichtung ausgestattet, die es ermöglicht, das Schleppseil im Flug einzuziehen. Hiermit ist der in der Vergangenheit notwendige Anflug zum Seilabwurf überflüssig, so daß direkt nach dem Hochschleppen des Segelfluges gelandet werden kann und so eine erhebliche Lärmverminderung eintritt.

In den Monaten Juni und Juli wurden unsere Flugzeuge D-EHGM und D-ENGK mit Zusatzschalldämpfern (System Gommelzig) ausgerüstet. Die Lärminderung beträgt ca. 4 dB(a). Damit sind alle Clubflugzeuge, für die es Nachschalldämpfer gibt (D-EALF, D-EEMB, D-ENGK, D-EHGM), mit diesen Anlagen ausgerüstet. Die oben genannten Anlagen stellen in der Summe eine Investition von ca. DM 20.000 dar.

Jörg Becker

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!

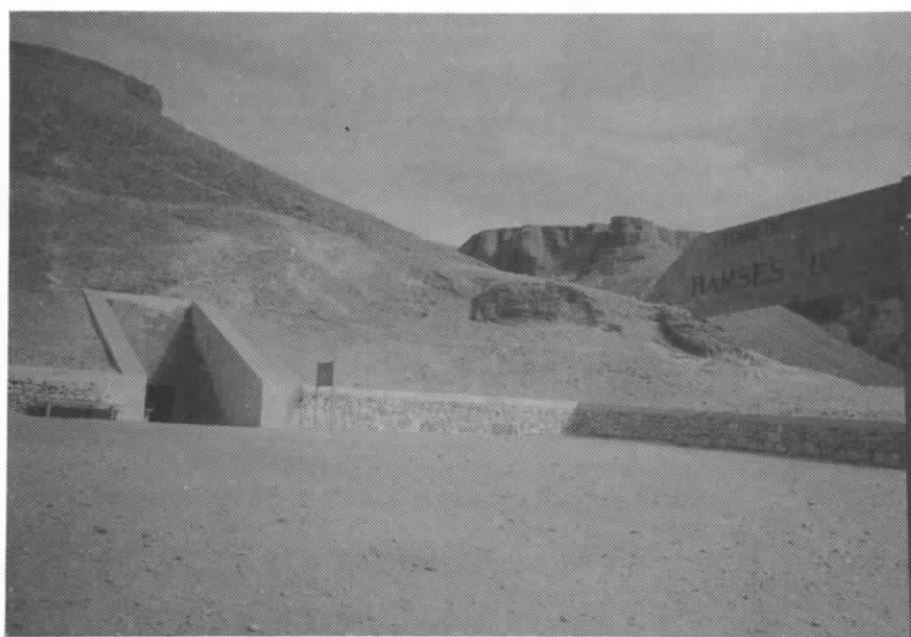
Sprechen Sie mit Herrn Diller

1. Flugrallye zum Nil (Ägypten)

Die erste Flugrallye zum Nil war ein internationales Flugereignis. Es fand in der Zeit vom 28. April bis 14. Mai 1989 statt und wurde - wie die Marokko-Rallye - von der Raid International, vertreten durch den quirligen Marcel Large, veranstaltet. Vom FSC Aschaffenburg nahmen zwei auslandserfahrene und rallyeerprobte Mannschaften teil. Es waren dies Otto Höfling / Gerhard Justin / Werner Sand mit einer Piper Turbo-Seminole und Gerd Felgner / Volker Herms auf einer Piper Lance. Die Rallye führte uns von Aschaffenburg über - Dubrovnik (Jugoslawien) - Brindisi (Italien) - Heraklion (Griechenland) - Alex-

andria (Ägypten) - Kairo (Ägypten) - Hurgada (Ägypten) - Luxor (Ägypten) - Abu - Simbel (Ägypten) - Assuan (Ägypten) - Luxor (Ägypten) - Alexandria (Ägypten) - Heraklion (Griechenland) - Dubrovnik (Jugoslawien) - Portorocz (Jugoslawien) zurück nach Aschaffenburg.

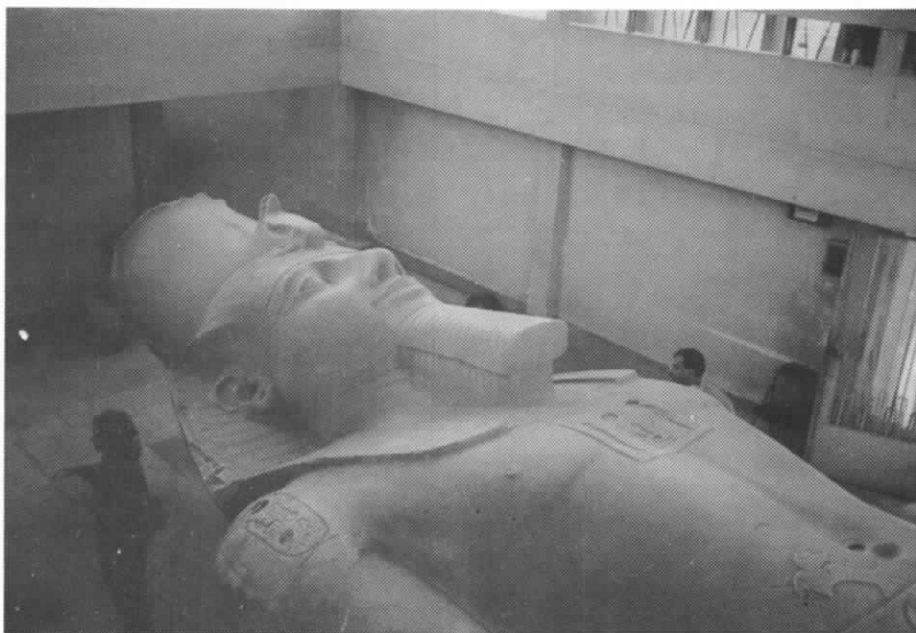
Auf dieser ca. 9000 Km langen Flugstrecke wurde naturgemäß viel erlebt und gesehen. Angefangen von wunderschönen Abenden in Dubrovnik und Brindisi, wo wir die einheimischen Speisen und Getränke reichhaltig genossen, bis hin zu den sehr heißen Nächten in Ägypten, die teilweise am Strand verbracht wurden. Der Besuch vieler traditionsreicher Städte und Pyramiden war selbstverständlich; besonders eindrucksvoll war sicherlich der erlaubte(!) Flug in niedriger Höhe um die



Aschaffener Flieger im Tal der Könige

Pyramiden von Gizeh. Eine Fahrt auf dem Nil mit alten Segelschiffen war genauso schön wie der Tiefflug über weite Strecken des Niltals und der Wüste. Der Flug führte bis an die sudanesishe Grenze zum Nasser-See (Assuan-Stausee). Ein Überflug über die Assuan-Staumauer war leider nicht erlaubt.

Es gab leider nur wenige Wettbewerbsaufgaben während der gesamten Rallye. Im Vergleich z.B. gab es während des gesamten Fluges von 16 Tagen nur 7 Aufgaben, die bei einem Nationalen Wettbewerb normalerweise an einem einzigen Tag zu absolvieren sind. Dies öffnete natürlich dem Zufall Tür und Tor. Eine einzige nicht gelungene Aufgabe konnte für Sieg oder Niederlage entscheidend sein. Darüber hinaus waren die Aufgaben aufgrund der Gegebenheiten nicht reell. Ein Zeitanflug auf den internationalen Flughafen von Alexandria kann nicht gelingen, wenn ein nervöser Controller, der nur IFR-Verkehr kennt, es einem anfliegenden VFR-Verkehr nicht erlaubt, in die Kontrollzone einzufiegen. Diese Kritik an den wenigen Wettbewerbsaufgaben sollte aber nicht den Erfolg der Mannschaft Felgner / Herms schmälern, die sich trotz dieser widrigen Umstände sehr achtbar schlugen. Sie belegten nämlich in ihrer ersten Rallye den 9. Platz von ca. 45 Mannschaften. Die rallyeerprobte Mannschaft Höfling / Justin landete nur auf dem 13. Platz. Dieser Flug nach Ägypten über die Zwischenstationen Jugoslawien, Italien und Griechenland zeigte wieder einmal mehr,



Monumentale Grabmäler zeugen noch heute vom Ruhm der Pharaonen

Fotos Werner Sand

daß er das Geld, was man in solche Flüge steckt, wirklich wert ist. Denn einen solchen Flug in einem Land wie Ägypten zu organisieren ist sehr mühevoll und erfordert einen hohen organisatorischen Aufwand. Ohne Beziehungen und Bakschisch geht nichts. Es war auch so schon manchmal nur mit Engelsgeduld zu ertragen, wenn man bei 40 C° auf dem Rollweg

steht und auf seine Startfreigabe wartet, nur weil in der nächsten halben Stunde ein Airliner aus Rußland kommt. Trotz allem hat es sich gelohnt. Wir sind reicher an Erfahrungen und Erinnerungen und wir warten schon auf das nächste Jahr, um uns erneut ins Ungewisse zu stürzen.

Gerhard Justin

Kommen Sie doch mal auf ein paar Anschläge vorbei.

Die neue professionelle Bildschirmschreibmaschine IBM 6788:
Für die individuelle Textverarbeitung.



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 und
Personal Computer von IBM, Apple, Compaq, Hewlett Packard und Toshiba.

GRILLFETE BEIM FSC

Liebe Mitglieder,

wir freuen uns, Sie sowie Ihre Familien und Freunde hiermit zu einer Fete mit Faßbier und Spezialitäten vom Grill auf unseren neuen Grillplatz hinter den Hallen einladen zu dürfen.

Termin: 09. September 1989, ab 19:00 Uhr.

Um die nötigen Vorkehrungen treffen zu können, bitten wir um rechtzeitige Mitteilung, mit wieviel Personen Sie teilnehmen möchten. Tragen Sie sich hierfür bitte in eine der Listen ein, welche im Tower und der Cafeteria ausliegen.

Sauberkeit der Hallen

Mit Recht können wir alle stolz auf unseren Flugplatz sein. Wir verfügen über ein schönes Gelände und über gute technische Einrichtungen. Lediglich der Zustand der Hallen läßt teilweise etwas zu wünschen übrig. Alle Mitglieder werden gebeten, sich für die Sauberkeit und den Zustand der Hallen mitverantwortlich zu fühlen. Dies gilt im besonderen natürlich für die Halle eins, trifft aber auch auf alle vermieteten Boxen zu. Es wäre schön, wenn wir den Zustand der Hallen in Zukunft verbessern können.

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

Vereinsrallye "Rund um Charlie"

Liebe Clubmitglieder,

am **23. September 1989** heißt es erneut "Start frei" zu unserer Vereinsrallye "**RUND UM CHARLIE**". Alle Clubmitglieder sind zur Teilnahme herzlich eingeladen! In diesem Motorflugwettbewerb werden die Vereinsmeister ermittelt. Außerdem hoffen wir, Rallyeneulingen so viel Spaß am Rallyefliegen vermitteln zu können, daß auch 1989 wieder neue Teams geboren werden. Heute bitten wir Sie, Ihre Teilnahme am Wettbewerb anzumelden.

Dazu noch einige Informationen: Jede Mannschaft besteht aus Pilot und Copilot. Nur der Pilot muß die Berechtigung für das entsprechende Muster besitzen; als Copilot können und sollen auch Segelflieger, Flugschüler oder auch Nichtflieger tätig werden. So können auch Flugschüler und Fluglehrer mitfliegen. Geflogen wird auf Vereins- oder Privatmaschinen (auch Motorseglern), die von verschiedenen Mannschaften mehrfach hintereinander benutzt werden können.

Folgende Aufgaben sind vorgesehen:

01. Motorstart zur vorgesehenen Zeit
02. Rollen zum Start nach Abruf
03. sekundengenaues Starten
04. genauer Abflug
05. Platzrunden
06. Zeitanflug auf Startlinie
07. navigatorische Aufgaben

08. Zeitüberflug
09. Präzisionsanflug
10. Ziellandung mit Klappen
11. Touch and Go
12. Ziellandung ohne Klappen
13. Parktest

Den Siegern winken Pokale und Sachgewinne, die am Abend im Rahmen einer Siegerehrung (20:00 Uhr im Clubheim) überreicht werden.

Für die Teilnahme wird eine Startgebühr von DM 50.- erhoben.

Bitte suchen Sie sich einen Piloten oder Copiloten und melden Sie sich bis spätestens 21. September, 19:00 Uhr an!

Hilfsmittel: ICAO-Karte, Fliegerbesteck, Shell-Karte 1:200.000 - Blatt 16

Wir wünschen Hals- und Beinbruch!

Der Vorstand
H.-U. Mahr

Die Rallye-Leitung
G. Justin
M. Amtmann
R. Fromm