

# Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg e.V.



4. Jahrgang

März 1990

1. Ausgabe



Der Rettungswagen der Sanitätskolonne Großostheim-Ringheim. Nach der Überholung ist der Bus ständig auf dem Flugplatz stationiert  
Foto: Bernhard Wißler

## Erste-Hilfe-Stelle auf dem Flugplatz

Seit dem 1.1.1990 kann bei kleinen und größeren Verletzungen die Erstversorgung durch unseren Wirt Thilo Wolf vorgenommen werden. Seit diesem Zeitpunkt besitzt der Ortsteil Ringheim eine Sanitätskolonne, deren Kolonnenführer Thilo ist. Diese Sanitätskolonne wird in absehbarer Zeit über ein zugelassenes Rettungsfahrzeug verfügen, welches ständig auf dem Flugplatz stationiert sein wird (siehe Bild). Dieses Fahrzeug wird über eine Grundausstattung verfügen, soll aber noch weiter ausgebaut werden. Wer glaubt, hierfür (natürlich gegen Spendenquittung) etwas tun zu können, sollte dies mit Thilo besprechen. Außerdem besteht ab sofort eine direkte Funkverbindung zur Rettungsleitstelle Aschaffenburg. Somit brauchen Verletzte nicht auf dem Gelände unseres Flugplatzes, nach einem Pflasterchen suchend, umherzuirren.

Wie kam es nun zu dieser tollen Einrichtung? Die Sorge um das leibliche Wohl seiner Gäste war's vielleicht, die unseren Wirt Thilo die Initiative für einen Erste-Hilfe-Kurs im Club ergreifen ließ. Er knüpfte die Kontakte, organisierte die Lehrer und

nahm die Anmeldungen entgegen. Für die Teilnehmer, zum größten Teil Flugschülerinnen und Flugschüler, war natürlich die für den PPL nötige Bescheinigung über eine Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort Motivation zum Mitmachen.

Alle aber hatten darüberhinaus den Wunsch, bei einem (hoffentlich nie eintretenden) Ernstfall mehr als nur herumstehen zu können. Auf dem Programm stand somit am 18./19. 11. 1989 auch mehr als nur die 'Sofortmaßnahmen am Unfallort' - es war ein (mit Genehmigung von höherer Warte) auf zwei Tagesportionen komprimierter, vollwertiger Erste-Hilfe-Kurs einschließlich der Herz-Lungen-Wiederbelebung. Zwei tüchtige und geschickte Lehrer vom Bayerischen Roten Kreuz, Herr Nils Rallof und Frau Christine Schäfer, waren mit ihren Schülern genauso zufrieden, wie diese mit ihren Lehrern. Allen hat das intensive Lernen ganz offensichtlich nicht nur Wissen gebracht, sondern auch Freude gemacht - gemeinsam mit Vereinskolegen lernt sich's halt leichter und schöner (deswegen wird es einen solchen Kurs wieder geben - Interessenten sollten unse-

ren Wirt Thilo schon jetzt ansprechen!). Den Instruktoren vom BRK hat der Verein einen so guten Eindruck gemacht, daß sie bereit sind, auch mal für einen Nachmittag anzurücken, um bei Interessierten (Verinsmitgliedern nebst Anhang) Kenntnisse aus früheren Jahren aufzufrischen und praktische Übungen (auch zur künstlichen Beatmung und Herz-Lungen-Wiederbelebung) an einem sehr guten Dummy zu ermöglichen. Man kann nur jeden dazu ermuntern, diese Möglichkeit wahrzunehmen.

Fragt nach bei Thilo!

Da nun Thilo schon längere Zeit Mitglied der Sanitätskolonne Großostheim ist und mit einer qualifizierten Ausbildung zum Sanitäter aufwarten kann, lag die Idee, eine Sanitätskolonne zu gründen, in deren Bereich auch der Flugplatz Großostheim mit einbezogen werden konnte, recht nah; dies um so mehr, als Thilo in früheren Jahren als Pilot bei der Luftrettung tätig war und demnächst ja auch wieder über einen Hubschrauber verfügen wird, der hier mit eingesetzt werden kann.

So wurde aus einer vagen Idee recht schnell eine segensreiche Einrichtung.

Im Namen des Flugsportclub Aschaffenburg und der Redaktion 'Rund um Charlie' wünschen wir der Sanitätskolonne Großostheim Ringheim alles Gute.

Mike Amtmann  
Bernhard Wißler

## Nochmal: MRVA für IFR Anflüge nach Großostheim

Die MRVA - Minimum Radar Vectoring Altitude - ist die niedrigste Höhe auf die IFR Flüge freigegeben werden, um dann nach VFR in Großostheim zu landen. Diese Höhe ist über der Charlie VOR 3000 ft. MSL. Es besteht jedoch die Möglichkeit, nordwestlich von Charlie VOR (z.B. auf dem Radial 300) bis auf 2200 ft MSL zu sinken und dann eventuell VFR den Flug fortsetzen zu können, d.h. in diesem Bereich ist die MRVA nur 2200 ft. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, daß die Lotsen dem Piloten diese Möglichkeit nicht anbieten. Diese Freigabe muß ausdrücklich vom Piloten gefordert werden! Warum dies so ist wissen wieder einmal nur die Behörde und der Himmel! Unser Mitglied Lewe kostete dies lockere 240,- DM Landegebuhr in Frankfurt, da er bei einem Flug nach EDFC in 3000 ft noch in den Wolken war und er dann in Frankfurt landen mußte. Bei einer Freigabe auf 2200 ft hätte er mit Bodensicht wie geplant für 3,50 DM in EDFC landen können.

Deshalb: Fordert die Freigabe auf 2200 ft in dem erwähnten Sektor, falls notwendig!

Jörg Becker

## Aus der Motorflugschule des FSC A'bg

Zum Ende des letzten Jahres wurde die Truppe der Motorflugehrer durch zwei Neuzugänge verstärkt, so daß wir nun 12 Lehrer für die theoretische und praktische Ausbildung im Bereich Motorflug sowie einen Fachlehrer zur Verfügung haben (siehe hierzu Kasten weiter unten).

Wie bereits veröffentlicht haben Scheininhaber, die innerhalb der letzten 12 Monate keinen Checkflug durchgeführt haben, durch Sie verursachte Schäden an Flugzeugen bis zur Höhe von DM 4000,- selbst zu tragen.

Außerdem tragen sie die dem Verein entstehenden Schadensfreiheitsverluste in

Höhe von 15 %. Dieser Betrag macht z.B. bei der D-EEMB einen Wert von ca. 2000,- DM zusätzlich aus. Ein Schaden ohne gültigen Check kann so ca. 6000,- DM kosten. Mit gültigem Checkflug ist die Selbstbeteiligung normalerweise auf 2000,- DM begrenzt. Checkflüge können nur durch die Vereinsflugehrer durchgeführt werden. Bei neuen Scheininhabern, deren letzter Schulflug mit Lehrer weniger als 12 Monate zurückliegt, gilt dieser Flug als Checkflug.

Weiterhin ist zu vermerken, daß Frau Dörrie Schäfer mittwochs zwischen 15:00 und 17:30 Flugschülern und Interessenten für die organisatorische Abwicklung der Schulung zur Verfügung steht.

Jörg Becker

Becker, Jörg  
Albert-Schweitzer-Str. 10  
6451 Mainhausen  
06182/24308

Justin, Gerhard  
Am Sportfeld 11  
8751 Niedernberg  
06028/3693

Spahn, Ronald  
Rumpenheimer Str. 126  
6050 Offenbach  
069/868492

Becker, Peter  
Ebenung 13  
8754 Großostheim  
06026/4859

Kissner, Hanns-Michael  
Rilkestraße 25  
6453 Seligenstadt 1  
06182/29132

Schmid, Hubert  
Dieselstraße 12  
8755 Alzenau  
08222/5653

Brückel, Freimut  
Lindenstraße 19  
6301 Wettenberg  
0641/81335

Marschner, Christian  
Santesstraße 12  
8751 Niedernberg  
06028/3668

Schuhmacher, Wolfgang  
Südliche Ringstraße 136  
6070 Langen  
06103/25571  
(Fachlehrer BZF/AZF)

Gebhardt, Horst  
Eichenstraße 8  
6452 Hainburg  
06182/69194

Reichart, Erich  
Babenhäuser-Str. 31  
6113 Babenhausen  
06073/2734

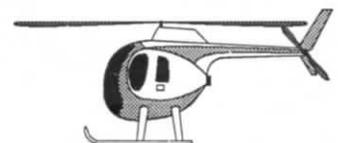
Joest, Susanna  
Birkenhainer-Str. 19  
6464 Linsengericht  
06051/69001

Riedelsheimer, H.-J.  
Marienstr. 14  
8752 Glattbach  
06021/45696

## Die Club-Cafeteria im FSC

**Euer Wirt Thilo heißt Euch, in gemütlicher Atmosphäre, herzlich willkommen.**

**Auch private Feiern, Firmenfeiern und ähnliches können Sie bei uns ausrichten.**



täglich geöffnet ab 10<sup>30</sup> Uhr - Montag Ruhetag  
Club-Cafeteria des FSC Aschaffenburg, Thilo Wolf, Tel.: 06026 / 6264

Wir machen Urlaub vom 22. Mai 1990 bis zum 27. Mai 1990

Wir betrauern den Tod unseres langjährigen Vorstandsmitgliedes,  
Werkstattleiters und Freundes



## Franz Steuer †

Am Donnerstag, den 04.01.1990 um 22:00 Uhr ist unser Franz  
im Klinikum Aschaffenburg verstorben.

Franz Steuer wurde am 03.11.1919 in Hotzenplotz / Sudetenland geboren. Nach seiner Schulzeit hat er das Schreinerhandwerk erlernt. Schon in frühen Jugendjahren hatte er eine Leidenschaft für den Segelflug entwickelt und machte seine ersten Luftsprünge auf dem legendären Schulgleiter (Schädelspalter) in seiner Heimat. Als das Sudetenland dem damaligen Deutschen Reich eingegliedert wurde, meldete er sich am 03.04.1939 zur Luftwaffe und wurde dort als Beobachter auf der „DO 23“ ausgebildet. 1939 bis 1945 war er bei einem Transportgeschwader als Beobachter und Co-Pilot auf der „JU-52“ an verschiedenen Kriegsschauplätzen im Einsatz (u. a. Afrika, Griechenland und Stalingrad/Rußland).

Nach seiner Kriegsgefangenschaft konnte er in seine Heimat im Sudetenland nicht zurückkehren und fand bei seinem Kriegskamerad Arno Hofmann im Hofgut Fasanerie in Aschaffenburg eine Bleibe. Am 12.06.1950 bekam er eine Anstellung als Schreiner im Städtischen Krankenhaus in Aschaffenburg; dort war er bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1985 tätig.

1950 war auch das Jahr seiner Heirat mit „Lenchen“. Sie mußte leider viele Stunden ihres Lebens auf Franz verzichten, denn Franz ist schon 1949 auf unsere Segelflug-Interessengemeinschaft gestoßen und hat sich hier sofort voll engagiert.

Er war also ein Mann der ersten Stunde. Ebenso war Franz Steuer Gründungsmitglied, als am 02.11.1950 der Flugsportclub Aschaffenburg in der Gaststätte „Perkeo“ in Aschaffenburg ins Leben gerufen wurde.

Als nach der offiziellen Zulassung der Segelflugsport in Deutschland wieder erlaubt war, war Franz der Hauptinitiator bei der schnellen und günstigen Beschaffung eines ersten Flugzeuges. So wurde unter seiner Mitwirkung 1951 im „Gut Neuhof“ in Aschaffenburg, Schweinheimer Straße, die erste Werkstatt aus einer Trümmerruine aufgebaut und durch Sammeln von Spenden das erste Flugzeug, eine „SG 38“, gekauft. Mit Stolz konnten wir so, nicht zuletzt durch das Wirken von Franz, am 27.07.1952 den ersten Start auf dem ehemaligen Militärflugplatz Ringheim durchführen.

In diesem Jahr absolvierte Franz seine Prüfung zum Schreinermeister und anschließend seine Werkstattleiterprüfung im Segelflugzeugbau bei der Akaflieg-München. Durch sein Fachwissen, seine handwerklichen Fähigkeiten und seine Menschenführung konnte unser Verein in Gemeinschaftsarbeit drei Segelflugzeuge selbst bauen: 1953/54 das „Grunau Baby II“, 1954/55 die „Ka 2 Rhönerleche“ und 1957/58 den „L-Spatz 55“. In den Jahren 1959/60 organisierte Franz den Selbstbau der ersten Flugzeughalle auf dem alten Fluggelände in Ringheim.

Nachdem am 05. Mai 1955 in Deutschland auch der Motorflug wieder zugelassen wurde, konnte unser Verein 1961 durch eine Schenkung von Benno Kuhn die „Tiger Moth“ bei uns am Platz stationieren. Auch dies konnte nur durch Mitwirkung von Franz erreicht werden, der so auch Wegbereiter für den Motorflug in unserem Verein wurde. Ebenso war Franz Steuer an der Vorbereitung zur Neugestaltung des Verkehrslandeplatzes an der heutigen Stelle beteiligt. Nach der eigentlichen Verlegung des Platzes jedoch trat Franz dann in das zweite Glied der Vereinsführung und übergab jüngeren Kameraden die Verantwortung. Bis zuletzt aber stand er als Werkstattleiter-Segelflug seinen Mann und war in dieser Eigenschaft Mitglied des Ausschusses. Jede Vorstandschaft des FSC Aschaffenburg jedoch holte sich bei schwierigen Entscheidungen immer wieder seinen Rat. Auch bei anderen Vereinen, nicht nur im näheren Umkreis, stand Franz mit Rat und Tat zur Verfügung, und gerne wurde sein Fachwissen in Anspruch genommen. So wurde Franz wegen seiner großen Verdienste um den Flugsport am 08.03.1985 vom Deutschen Aeroclub mit dem „Diplom Lilienthal“ ausgezeichnet. Im letzten Jahr hat er wegen seiner Verdienste im Verein und für seine fast 40-jährige Werkstattleiter-Tätigkeit die Ehrung durch die Taufe des neuen Doppelsitzers „ASK 21“ auf seinen Namen „Franz Steuer“ noch miterleben können. Mit dem Tod unseres Franz Steuer hat unser Club einen offenen, hilfsbereiten Menschen, einen guten Freund und Idealisten verloren. Lange Jahre prägte er ein großes Stück Vereinsgeschichte. Der Flugsportclub Aschaffenburg und alle seine Mitglieder werden ihn als Kameraden und Freund nie vergessen.

Für den Flugsportclub Aschaffenburg

Fred Roos

Die Gemeinschaft „Alte Adler Aschaffenburg“ trauert um ihren Kamerad Franz Steuer.

Es hat uns tief bewegt, daß unser Freund Franz uns, kurz nach seinem 70. Geburtstag, so schnell verlassen hat. Er wollte noch eine Nach-Geburtstagsfête im Kreise seiner alten Kameraden feiern, doch eine Krankheit hat sein Vorhaben überrannt und dies vereitelt.

Nach einer sechswöchigen, tückischen Krankheit ist er am 4.1.1990 für immer von uns gegangen.



Als am 4. Mai 1984 von unserem Fliegerkamerad „Pino“ die Idee geboren wurde, eine Gemeinschaft „Alte Adler Aschaffenburg“ zu gründen und einzuberufen, hatte Franz nicht lange gezögert und geholfen, die Idee in die Tat umzusetzen. So wurde die Fliegergemeinschaft der „AAA“ 1984 gegründet. Damals wurde Franz von der Gemeinschaft gebeten, zukünftig als Organisator zu fungieren. Diese Aufgabe hat er in den vergangenen fünfzehn Jahren immer hervorragend gemeistert.

Viele frohe Stunden mit ihm werden uns in Erinnerung bleiben.

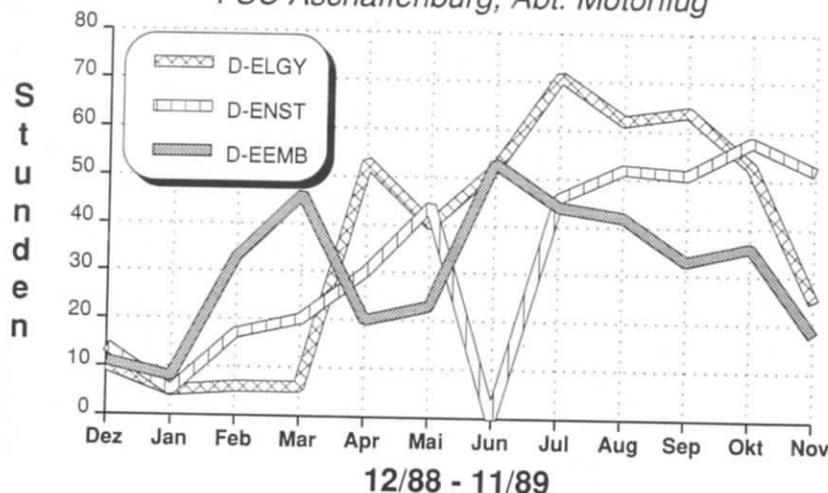
Wir werden unseren Fliegerkamerad Franz in unserer so harmonischen Gemeinschaft nicht vergessen und ihm stets ein Andenken bewahren.

„Alte Adler Aschaffenburg“

## Statistische Zahlen und Auswertungen Motorflug Saison 1989

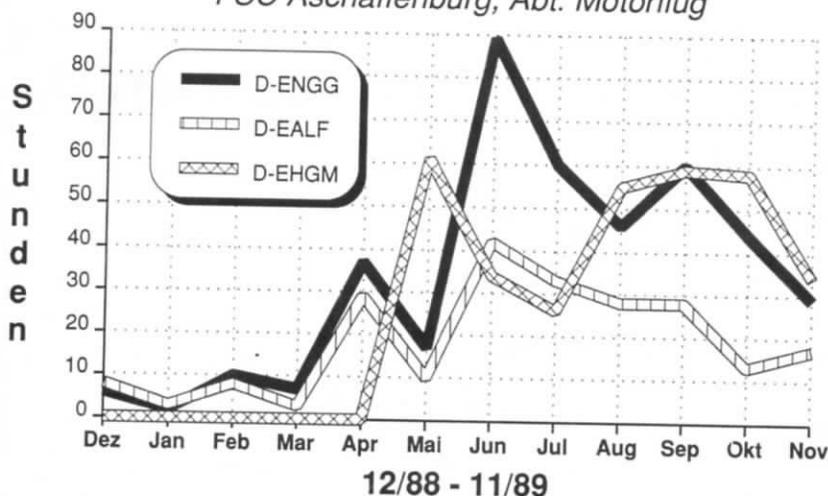
### Motorflug Saison 1988/1989

FSC Aschaffenburg, Abt. Motorflug



### Motorflug Saison 1988/1989

FSC Aschaffenburg, Abt. Motorflug



## 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 060 73/91 15



## Landegebühren

Ca. 12 Monate nach unserem ersten Versuch eine Erhöhung unserer Landegebühren genehmigen zu lassen, ist dieses im Herbst letzten Jahres endlich gelungen. Wesentliche Elemente der neuen Gebührenordnung sind:

- » eine geringe Erhöhung aller Landegebühren
- » volle Landegebühr für Schulfüge an Wochenenden
- » eine reduzierte Landegebühr für besonders leise Flugzeuge.

Die neue Gebührenordnung hängt im Tower aus und kann dort von allen Interessierten gerne eingesehen werden.

Jörg Becker

## Kurs Ost ein Reisebericht

Anfangs war es nur eine so dahingesagte Bemerkung: "Zu der Computermesse nach Minsk könnten wir eigentlich selbst fliegen." Natürlich stellten sich sofort Zweifel ein. Geht das überhaupt, lassen die Russen das zu, das geht doch nur mit sowjetischem Navigator usw..

Also wurde zunächst mal der Jeppesen konsultiert, und was da stand war wirklich nicht besonders ermutigend. Aber immerhin wurde die Telexnummer des Sowjetischen Luftfahrtministeriums angegeben und beschrieben, wie der Antrag auszusehen hatte. Der Flug wurde per Computer geplant: Bayreuth - Prag - Lodz - Landung zum Tanken in Warschau-Wilna - MinskII. Das entsprechende Telex abgeschickt. Ging übrigens problemlos - ganz im Gegensatz zu unseren Telefonerfahrungen mit der UDSSR. Polen und die Tschechoslowakei wollen lediglich informiert werden, General Aviation Flüge dorthin sind prinzipiell genehmigt.

Und dann passierte zunächst einmal gar nichts. Sechs Wochen lang - und dann eines morgens ein Telex: 'clr cfmd to opt the flt without a soviet navigator in accordance with your schedule. payment for all services should be done cash. permission nbr cds 106/86-89'.

"In cash we trust" - dieser Hinweis hat uns schneller überzeugt, daß unser Flug genehmigt ist, als die Abkürzungen im ersten Teil. Die mußten wir erst ganz sorgfältig entziffern, nein kein Pferdefuß.

Jetzt wurde die Sache natürlich ernst. Die Idee ist ja eine Sache; aber mit diesem Telex in der Hand gibt es eigentlich kein zurück.

Der ursprüngliche Termin muß verschoben werden, aus dem Flug zu zweit wird ein Alleinflug, im dem Telex fehlt die Antwort, ob Avgas verfügbar ist. Also wieder ein Telex nach Moskau. Hoffentlich kommt die Antwort rechtzeitig.

Erstaunlich, schon am nächsten Tag sind alle Änderungen genehmigt, aber wieder

keine Antwort zum Avgas. Jetzt kann nur noch die AIS in Frankfurt helfen: "Wo wollen Sie hin, nach Minsk? Ja eine russische AIP haben wir, aber haben Sie denn eine Genehmigung. Na so was, ich bin jetzt 13 Jahre hier, aber sowas hab' ich noch nicht gesehen." In der AIP auch kein Hinweis auf AVGAS, aber AIS ist bereit, in Minsk nachzufragen.

Die nächsten drei Tage rufe ich ständig bei der AIS an. Man kennt mich schon. "Ach Sie sind der, der nach Minsk will, nein leider immer noch keine Antwort."

Am 12.10. abends fahre ich hin, letzte Notams und Flugplan für morgen aufgeben. Einen guten Tip bekomme ich noch: Minsk II liegt 40km außerhalb, geben Sie Ihren Flugplan doch nach Minsk I auf, das liegt in der Stadt. Minsk II nehmen Sie als alternate, dahin haben Sie ja eine Genehmigung, die werden Ihnen schon sagen, wenn Sie nach Minsk II müssen. Gesagt, getan.

Am nächsten Morgen, Freitag der 13.10.89, Start zu einem ganz normalen IFR Flug. Bis zur Grenze nach Polen gibt es auch nichts zu berichten, außer, daß der Prager Fluglotse laufend Positionsmeldungen will, weil sein Radar defekt ist. Im Approach dann eine kleine Überraschung. Der Fluglotse gibt Heights statt Altitudes, also Höhe über Grund auf QFE basierend. Kein Problem, oder?

Dann die Landung in Warschau nach genau vier Stunden. Das Wetter kühl, dunstig und regnerisch. Jetzt muß alles schnell

gehen, ich möchte möglichst in Russland bei Tag ankommen. Minsk ist zwei Stunden früher dran.

Warschau ist für uns Privatflieger einer der besseren Plätze. Parkplatz fast gegenüber dem Tower. Meteo, AIS, Benzinrechnung und Landegebüren im Towergebäude. Alles ist schnell erledigt, nur das Wetter. Der Wetterfrosch spricht, wie übrigens auch die Fluglotsen, tadelloses Englisch. Nur was er zu bieten hat. 40kt Wind aus Nordwest, 0-Gradgrenze in FL70, geschlossene Wolkendecke bis Minsk und dort Regen, Untergrenze 90m?, Sicht 1000m in Dunst. Jetzt habe ich doch Manschetten, das ist so ungefähr mein privates Minimum. Wie wird's denn morgen? Noch schlechter. Wie sieht der Alternate Wilna aus, auch nicht besser. Soll ich, soll ich nicht? Nach Minsk sinds drei Stunden, eine halbe Stunde für zwei Anflüge, dann zurück, ein Versuch in Wilna, zurück nach Warschau auf direktem Weg. Macht 7 Stunden, würde gerade reichen wenn ich sparsam fliege. Also los!

Ab geht's in Richtung Rußland, cleared to FL90. Knapp über FL70 kommt Eis. Nicht schnell aber kontinuierlich. Request FL70 und wieder abwärts. Schön ist es hier nicht, IMC im Regen und bockig. DME geht auch nicht mehr, und an der Grenze steht das letzte VOR. In Rußland stehen nur NDB's.

"Delta India Kilo, call Vilnius on frequency 135.20". Aha, die russische Grenze.

"climb to Flugfläche 3000m" ist die erste Anweisung aus Wilna. 3000m, das ist ungefähr FL90. Dahin will ich nun ganz und gar nicht. Noch immer läuft der Regen die Frontscheibe hinauf und die Temperatur ist knapp über null. "D-IK, unable to climb due to ice". "D-IK, climb to FL3000m, your level is not available" kommt es prompt zurück. Dreimal geht das so hin und her, dann sage ich: "Entweder ich bleibe in dieser Höhe oder ich fliege zurück.". Ok, ich darf weiter fliegen; nun soll ich 45km vor Wilna melden. Wie soll das denn gehen, nur ein NDB voraus in Wilna? 45km vor dem NDB, 90 bis zum NDB, also 55 bis zum Meldepunkt. Wie schnell flieg ich denn, wie war doch gleich der Wind? Egal, zunächst mal ohne Wind, ich fliege 130, 55 ist etwas weniger als die Hälfte von 130, Wind 40kn von hinten links, also etwas weniger als eine halbe Stunde. Uhr läuft, in 20 Minuten muß ich mich melden, wird schon einigermaßen stimmen. Nach 20 Minuten melde ich: "D-IK, 45km to beacon. Die Antwort kommt prompt: "D-IK you have 3km to the beacon!" Autsch- km und kn durcheinandergebracht, peinlich. Dann etwas später: "D-IK, call Minsk control on frequency 133.8, tschüß" Tschüß, er hat wirklich tschüß gesagt?. Das baut auf. Minsk fragt, ob ich denn nach Minsk I oder Minsk II wolle? Minsk I bitte, kein Protest. Na bitte, der Tip von AIS war doch gut. Noch gut eine halbe Stunde bis Minsk, ich setze schon mal alle Frequenzen und Radials, checke nochmal die Anflugkarte.

## 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.

sb

— Tankstelle

— Waschanlage

— Staubsauger

— Ölwechsel

ESSO Station

**Reinhard Kämpf - Kfz.-Meister**

Inspektionen · Reparaturen · ASU  
Reifen · Batterien · Zubehör

Heusenstammer Straße 43  
6053 OBERTSHAUSEN  
Telefon 06104 / 4 18 10



MEISTERBETRIEB  
KFZ-INNUNG

Meine Anflugkarte für Minsk I ist aus der russischen AIP, alle Höhenangaben in Metern. Taschenrechner raus, alles umrechnen und eintragen. Zwischendurch den Luvwinkel korrigieren, von Minsk Radar zu Approach wechseln hält mich die nächsten fünf Minuten auf Trab.

Der Einfachheit halber bitte ich Minsk um Radarvektoren. Die kommen mir dann bald recht merkwürdig vor, da sie immer weniger zu der NDB-Anzeige passen. Schließlich frage ich, ob ich nach Minsk I geführt werde. "D-IK, negative, your permission is only for Minsk II descend to FL 1800m". Aha, jetzt gibts Streß. Erst mal die m in ft umrechnen, nach der Blamage in Wilna mit Gegenprobe. Die Anflugkarte für Minsk II aus dem Jeppesen suchen und die Frequenzen rasten. Dazwischen heißt es, ich soll auf 1500m sinken, QNH 740mm/Hg, wie rechnet man das jetzt um? Ich finde die Tabelle nicht. Also: "Request QNH in hectopascal". Die jetzt folgende Pause gibt mir wenigstens etwas Zeit für die Anflugkarte. Dann: "D-IK, QNH 998 Hectopascal, descend to 1300m, you are on centerline, 22km to go." Was ist nun wieder, der sagt 'on centerline' und meine HSI Nadel hängt links am Anschlag. "Minsk, confirm ILS-Frequency 111.3". "Negative, ILS-Frequency is 108.9". Verdamm, das ist laut Jeppesen die Frequenz von der anderen Seite. Schnell diese Frequenz gerastet, alles tot. Nochmal "confirm ILS Frequency". Jetzt bekomme ich 111.2, das ist 0.1 Mhz weniger als im Jeppesen für meine Seite angegeben. Schnell gerastet, wieder alles tot. Zurück zur ersten Frequenz, da war wenigstens eine Anzeige. Erleichtert sehe ich die Nadel nur noch drei Punkte links. "D-IK, noch fünf km". Fahrwerk raus. Was ist jetzt wieder dreimal grün, aber rot geht nicht aus. Ich drehe den Autopilot auf ILS und fange ziemlich entnervt das Spiel mit dem Fahr-

werk an, dreimal rein und raus, es bleibt bei der roten Lampe. Da taucht die Anflugbefeuerung fast unter mir aus dem Dunst auf. Ich beschließe, die rote Lampe zu ignorieren und lande. Erstaunlich wie weich Landungen gelingen, wenn ein bißchen Angst mithilft. Noch im Rollen ist aller Streß vergessen und ich bin wieder der Größe, rolle zum Abstellplatz, welch ein Empfang. Ein riesiger Flughafenbus kommt und sieben Leute kümmern sich um mich, einschließlich einer freundlichen, deutschsprechenden Hostess von Intourist, die dann die weitere Regie übernimmt. Alles organisiert, sogar ein Wagen in die Stadt stehen bereit. Hinterher stellt sich zwar heraus, daß der Wagen für irgendeinen VIP war, mit dem man mich verwechselt hat. Na, macht nichts.

Die Rückreise am 19.11.89 treten wir dann zu dritt an. Morgens um halb fünf, noch ziemlich müde, verstauen wir unser Gepäck in unser Taxi, einen Moskwitsch, dessen Federung schon ahnen läßt, daß unser Start mit reichlich dem maximalen Abfluggewicht erfolgen wird. Wir haben zwar alles, was ging, mit der Messespedition zurückgeschickt, nur unsere neuen litauischen Freunde schenken uns zum Abschied ein riesiges Bauernbrot von 12kg und noch ca. 5kg Frischkäse.

Unser Taxi setzt uns vor der Abflughalle ab. Da stehen wir nun, inmitten einer exotischen Szenerie. Fliegen ist in der UDSSR billig, folglich das Flugzeug Transportmittel für alles und jedes. Allzusehr unterscheiden wir uns nicht mit unserem gewaltigen Brot auf den Koffern. Mühsam entziffern wir das Wort "Information" über einem Schalter. Nur spricht der Herr nur russisch. Über einem anderen Schalter steht MOCKBA. Dort sehen wir jemand von der Messeleitung und finden einen Intourist-Mitarbeiter, der verspricht, sich um uns zu kümmern, wenn er mit der

Abfertigung nach Moskau fertig ist. Also wieder warten.

Als erstes bringt man uns dann zum Leiter vom Dienst: "D-EHIK, Sie sind für 10:00 Uhr geplant, was wollen Sie denn schon um 6:00 Uhr hier?" Jetzt folgt eine Odyssee durch den Minsker Flughafen, die selbst meinen bisherigen Spitzenreiter an Bürokratismus, Barcelona, wie eine Expressabfertigung aussehen läßt. Dabei ist jeder ausgesprochen freundlich und hilfsbereit. Nur keiner weiß wie es geht. Wir erfahren, daß wir das zweite Privatflugzeug seit Eröffnung des Flughafens vor 10 Jahren sind. Schließlich teilen wir unsere Kräfte strategisch auf. Theo versucht, die Landegebühr zu bezahlen, und ich versuche einen Flugplan aufzugeben. Am Ende gelingt alles, sogar Sprit bekommen wir. Ein Militärtankwagen rollt an. Pumpe und Benzinuhr hat er nicht, wir tanken voll. Die Menge wird dann geschätzt, spielt auch keine große Rolle bei 15\$ pro Tonne. Dafür war die Landegebühr happig, 400,-\$. Allerdings bei dem Zeit- und Personalaufwand für die Abfertigung auch nicht kostendeckend.

Auf unserer Arrow finden wir eine zentimeterdicke Rauhreife vor. Die Gloria-Gartenspritze tritt in Aktion, und knisternd fliegt der Eispanzer davon. Mit dem Hauptschalter meldet sich unüberhörbar die Fahrwerkspumpe. Richtig, da war doch was. Keine Chance, daß die Batterie Pumpe und Anlasser bei der Kälte schafft, und das Starthilfekabel liegt zu Hause. Also Gepäck wieder ausladen und die Pumpe abklemmen. Mit dem letzten Rest springt der Motor an. Warmlaufen, Pumpe anklemmen, Gepäck wieder einladen führt dazu, daß wir schließlich um 10:25 Uhr abheben.

Bei 5/8 Bewölkung unter uns sehen wir jetzt wenigstens etwas von der Landschaft. Fruchtbare Land, riesige Felder und viel Wald und Seen. Das gleiche auch über Polen, überhaupt nicht einzusehen, daß die Polen sich nicht selbst versorgen können.

Die schnelle, routinierte Abfertigung in Warschau ist ein richtiges Kontrastprogramm zu Minsk. Der Rest des Fluges ist ereignislos, fast bis EDFC unter einer geschlossenen Wolkendecke.

Es bleibt noch zu berichten, daß wir in Rußland, soweit die Sprachprobleme bewältigt werden konnten, überall sehr freundlich aufgenommen wurden. Aufgefallen ist uns die große Ungeduld in der Bevölkerung, mit der wirtschaftliche Fortschritte herbeigeseht werden. Dazu muß allerdings noch viel passieren.

Für einen Tag waren wir in Wilna eingeladen. Die Hauptstadt Litauens hat uns besonders durch ihre, mit viel Liebe restaurierte, Architektur beeindruckt. Die Atmosphäre dieser alten Universitätsstadt mit einer großen Tradition braucht keinen Vergleich mit Heidelberg oder Tübingen zu scheuen.

Alles in allem eine von den Reisen, die wir gerne wiederholen möchten.

Hans-Ulrich Mahr

## Werbeveranstaltung der Lufthansa

Anlässlich einer Werbeveranstaltung, die die Deutsche Lufthansa in der Woche vom 09.10.1989 bis 15.10.1989 in Aschaffenburg durchführte, wurde auch der FSC gefragt, ob Interesse an der Teilnahme an einer solchen Veranstaltung im Rahmen der Lufthansa-Aktion bestünde.

Diese Frage wurde in einer Sitzung des erweiterten Vorstandes geklärt und wir entschieden uns, den FSC - Aschaffenburg und unseren Flugplatz am 14.10.1989 einer interessierten Öffentlichkeit vorzustellen und die nötigen Vorbereitungsmaßnahmen anlaufen zu lassen.

Obwohl die Vorbereitungszeit für einen solchen 'kleinen' Tag der 'Offenen Tür' doch recht kurz war, konnte einiges auf die Beine gestellt werden. Besonders hervorzuheben ist hier vor allem die Erstellung einer Informationswand mit dem Thema: 'Die Geschichte des Flugplatzes Aschaffenburg und seine Stellung im Wirtschaftsgebiet Bayrischer Untermain.' Mit sehr viel Geschick und handwerklichem Können haben unsere Clubkameraden Jörg Becker und Bernhard Gohlke eine Darstellung des Flugplatzes geschaffen, die nicht nur die Besucher begeisterte, sondern darüber hinaus auch geeignet ist, als kleine Wanderausstellung in der näheren Umgebung den Flugplatz und unseren Verein darzustellen.

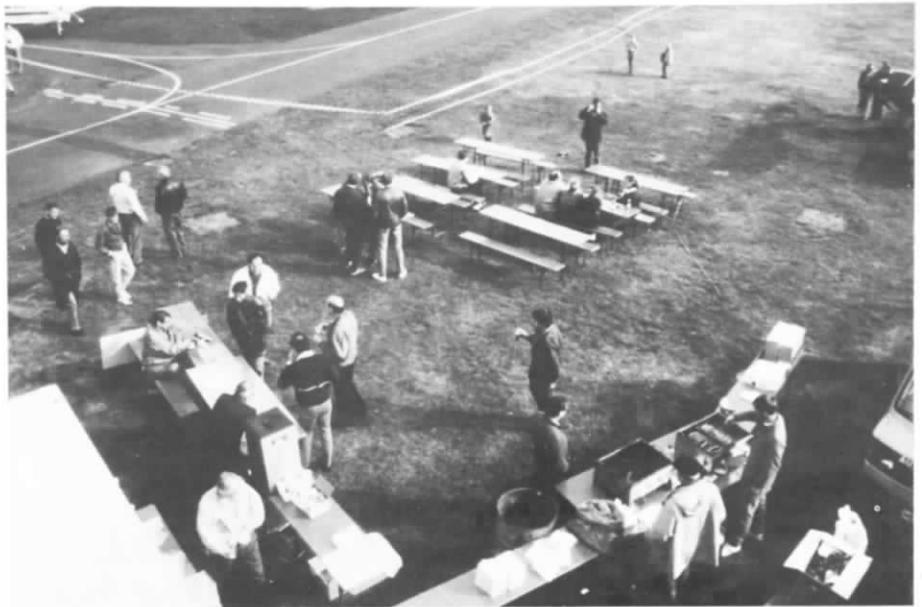
Leider war wegen des sehr schlechten Wetters nicht gerade ein Besucheransturm zu verzeichnen; diejenigen jedoch, die von der Möglichkeit Gebrauch machten und, entweder selbst oder mit einem Pendelbus der Lufthansa von Aschaffenburg, zu uns kamen, wurden sicher nicht enttäuscht.

Bernhard Wißler

## Park Schönbusch - zu schade zum Über- fliegen

Es gab bisher doch noch keine Lärmbeschwerden von Spaziergängern im Park Schönbusch, werden Sie sagen. Doch: Ich habe mich schon bei vielen Spaziergängen dort riesig geärgert über unbedachte Überflüge, und als Vereinsmitglied (sicher mehr sensibilisiert in Sachen Fluglärm als Nichtflieger) möchte ich darauf hinweisen, bevor Außenstehende dies tun und uns das Leben mit deftigen Lärmbeschwerden sauer machen!

Was ist der Schönbusch, werden viele fragen. Er ist der grüne Fleck, den man im Queranflug auf die 26 sieht, wenn man dann noch Zeit für einen Blick nach links hat. Sie wissen ja, oder sollten wissen: Unsere Platzrunde liegt mit dem Queranflug auf die 26 oder dem Querabflug von 08 noch westlich der Hochspannungs-



leitungen, die bei der Baufirma Dressler die B26 überqueren!!! Der Anteil derer, die ihren Queranflug darüber hinaus bis an den Rand des Parks Schönbusch oder sogar darüber verlegen, ist erschreckend hoch - kaum die Hälfte der beobachteten Flugzeuge fliegt die Platzrunde an dieser Stelle so, wie sie in der AIP veröffentlicht ist. Sie müssen vom (unseligen) Freizeitgelände "Sonneck" nicht mehr Abstand halten, als dort vorgeschrieben, und wenn man mal Abstand zu einem vorausfliegenden Flugzeug aufbauen möchte: man kann's ja mal mit Ziehen an Gashebel und Knüppel versuchen! Und auch beim Start auf der 08 lassen sich lärmintensive Überflüge über den Schönbusch vermeiden. Warum diese Sorge um den Schönbusch? Er ist der älteste Landschaftsgarten im Englischen Stil auf dem Kontinent - den heuer beim Englischen Garten in München mit viel Rummel begangenen 200. Geburtstag hat er schon ein paar Jährchen hinter sich! Und schöner als sein berühmter Verwandter ist er auch (meine ganz subjektive Meinung), wenn man die dortigen FKK-Flächen nicht in die Bewertung mit einbezieht. Der kurpfälzische Hofgärtner und Gartenarchitekt von Schwetzingen, Friedrich Ludwig Schell, gab dem Park ein Gesicht, das ihm heute einen Platz in der ersten Reihe der europäischen Landschaftsgärten sichert. Viele kennen den Park nur von einem flüchtigen Blick aus Platzrundenhöhe - wenn überhaupt. Ausgiebige Spaziergänge durch den Schönbusch mit seinen kostbaren und originellen Gebäuden vom Ende des 18. Jahrhunderts - dem Schlößchen, dem Freundschaftstempel, dem Philosophenhaus, dem Irrgarten... - seien jedem dringend empfohlen.

Sie werden feststellen, daß der Park das schönste und wichtigste Naherholungsgebiet der Stadt Aschaffenburg darstellt.

Nehmen Sie bitte darauf Rücksicht, auch wenn Sie im Flugzeug sitzen.

Mike Amtmann

## Schadensfälle 1989

### 1) 28.02.1989, D-EALC

Bei einem Überlandflug von Braunschweig nach Aschaffenburg setzte in der Nähe von Kassel der Motor aus. Dem Piloten gelang eine Notlandung auf freiem Feld. Beim Ausrollen überschlug sich das Flugzeug. Kein Personenschaden. Sachschaden war wirtschaftlicher Totalschaden plus Flurschaden und Bergungskosten insgesamt ca. 80.000.- DM

### 2) 23.03.1989, D-ENST

Durch eine harte Landung bekam der Propeller Bodenberührung. Schaden ca. 10.300.- DM

### 3) 27.03.1989, D-ENGG

Nach dem Tanken wurde der Motor angelassen, wobei die Rangiergabel noch im Bugrad eingehängt war. Gabel und Propeller stark beschädigt. Schaden ca. 10.300.- DM

### 4) 04.05.1987, D-ENST

Der Pilot landete bei 30 Knoten böigem Seitenwind in Bamberg. Das Flugzeug kam kurz vor Bahnende von der Landebahn ab und rammte mit der rechten Tragfläche ein Meßinstrument. Schaden am Flugzeug ca. 12.000.- DM, Schaden am Meßinstrument ca. 1.000.- DM

### 5) 29.06.1989, D-ENGG

Beim Einräumen wurde mit dem Seitenrunder ein Pfeiler gerammt. Schaden ca. 2.600.- DM

### 6) 18.06.1989, D-0099

Außenlandung wegen mangelnder Thermik bei Niedernberg in einem Kornfeld. Durch den hohen Bewuchs wurde das Leitwerk stark beschädigt. Schaden ca. 4.600.- DM

**7) 22.08.1989, D-ENST**

Nach dem Tanken wurde das Erdungskabel nicht abgenommen. Das Flugzeug riß das Kabel von der Trommel ab und flog mit ca. 20 mtr. Erdungskabel am Bugrad nach Burg-Feuerstein. Schaden an der Tankstelle ca. 2.500.- DM

**8) 21.09.1989, D-EEMB**

Bei einer typischen Bugradlandung bekam der Propeller Bodenberührung. Der Pilot ist Scheininhaber, war aber ein halbes Jahr nicht mehr geflogen. Schaden ca. 5.500.- DM

**9) 11.11.1989, D-EHGM**

Beim Einräumen wurde mit dem Höhenruder ein Pfeiler gerammt. Schaden ca. 2.000.- DM

**10) 30.11.1989, D-ENGG**

Beim Anlassen kam es zu einem starken Vergaserbrand, der mit Pulver (falsch!!) und CO2 (richtig!) gelöscht wurde. Schaden ca. 12.000.- DM

**11) 02.12.1989, D-ELGY**

Beim Anlassen kam es zu einem leichten Vergaserbrand. Schaden gering, da nur der Luftfilter verbrannte.

Die Gesamtsumme der Schäden in 1989 beläuft sich damit auf ca. 130.800.- DM.

Dies waren Schäden von Vereinsflugzeugen. Hinzu kamen 9 Schäden, die von fremden Flugzeugen am Flugplatz verursacht wurden, wobei Schadenersatzansprüche gegen die Halter geltend gemacht werden mußten.

Außerdem kam es im Februar 1989 zu einem höchst bedauernswerten Fall von Einbruchdiebstahl und Vandalismus, bei dem Peileinrichtungen gestohlen, Zaun, Antenne und Beleuchtungseinrichtungen zerstört wurden. Schaden ca. 35.000.- DM

Allein die Abwicklung und Bearbeitung dieser Fälle erfordert sehr viel Zeit und schafft eine Menge Ärger.

Hinzu kommt noch, daß fast immer ein hoher wirtschaftlicher Schaden bestehen bleibt, da Selbstbeteiligungen und Schadenfreiheitsrabatte bei Kaskoschäden abgezogen, und nur in den seltensten Fällen von den Verursachern zurückgefordert werden können.

Wollen wir alle hoffen und unseren Beitrag leisten, eine solche Fülle von Schäden, wie sie 1989 aufgetreten sind, drastisch zu verringern.

Also:

- » nie die Buggabel stecken lassen
- » bei Motor- und Vergaserbränden nur CO2-Löscher verwenden
- » beim Rangieren oft genug hinschauen und jegliche Eile vermeiden
- » bei längeren Pausen auf einem Flugzeugmuster, mindestens jedoch einmal jährlich, einen Überprüfungsflug mit Fluglehrer durchführen.

Außerdem sollte sich jedes Mitglied seiner Verantwortung im Umgang mit Vereinseigentum bewußt sein. Unser Gerät ist im allgemeinen teuer. Man sollte es behandeln wie sein Eigentum und pflegen wie sein Eigentum.

Dies kommt uns allen zugute und schafft eine zufriedene Atmosphäre.

Damit wünsche ich allen Mitgliedern und Freunden eine erfolgreiche Flugsaison 1990.

Christian Marschner  
Geschäftsführer

## Notlandung auf der B 469

Mit dem Schrecken davon kamen die drei Insassen und der Pilot, unser Vereinskamerad Cedric Krebs, als seine einmotorige Maschine vom Typ Piper Arrow III am 12.01.1990 mit Motorschaden notlanden mußte.

Gegen 14:10 Uhr war die Maschine zu einem Flug von Großostheim nach Jugoslawien gestartet, als nach knapp 10 Minuten Flugzeit über Obernburg der Motor deutlichen Leistungsabfall zeigte. Da die bis dato erreichte Flughöhe ein Erreichen des Flugplatzes nicht mehr möglich machte, entschloß sich Cedric zu einer Notlandung auf der zu diesem Zeitpunkt wenig befahrenen Bundesstraße B 469.

Eine Landung auf den benachbarten Ackerflächen kam für Cedric nicht in Frage, da auf dem weichen Untergrund die Gefahr eines Überschlages zu groß gewesen wäre. Durch Berührung der Flächen mit Fahrbahngrenzungsspfosten wurde die

Arrow herumgerissen, wobei der Rumpf stark beschädigt und das Fahrwerk abgerissen wurde.

Nach ca. 120 Meter Rutschpartie kam die Maschine - weitgehend schrottreif - zum Stehen.

Die Feuerwehr Großostheim, die mit vier Fahrzeugen anrückte, pumpte das Flugbenzin ab. Die Bundesstraße war bis ca. 18:00 Uhr zwischen den Anschlußstellen Niedernberg und Aschaffenburg gesperrt. Der Verkehr wurde auf die parallel verlaufende Ortsverbindungsstraße umgeleitet.

Bernhard Wißler

## „Unzustellbar“

Bei der Versendung von Postsendungen waren eine Reihe von Briefen unzustellbar, weil die betreffenden Mitglieder die Änderung ihrer Adresse dem Verein nicht mitgeteilt haben. Wir nennen hier die Namen der betreffenden Personen und bitten, falls jemand die neue Adresse kennt, uns diese mitzuteilen, damit wir alle Postsendungen zustellen lassen können.

Außerdem bitten auf diesem Wege nochmals alle Mitglieder, deren Daten sich in irgendeiner Form geändert haben, dies dem Geschäftsführer telefonisch oder schriftlich mitzuteilen.

Vielen Dank

Christian Marschner,  
Geschäftsführer

- \* Peter Lauer \* Maria Dorn \*
- \* F.H. Winkler \* Friedrich Weber \*
- \* Klaus Hartig \* Arne Ness \*
- \* Ruprecht Meier \* Peter Dirda \*
- \* Emanuel Göls \* Joseph Pradella \*



Glück im Unglück: Alle Insassen kamen mit dem Schrecken davon  
Foto: Harald Schreiber

## Über die Angst vor den 'Fliegenden Rasenmähern'

Erstaunlich, welches Fliegerlatein an den Stammtischen der Flugplatzkneipen, besonders in deutschen Landen, über das Fliegen von Hubschraubern zu vernehmen ist. Grundsätzlich ist der Hubschrauber ein Luftfahrzeug der Allgemeinen Luftfahrt und ist in den Verzeichnissen dieser Kategorie (griechisch = Begriffsklasse) auch als solches vorzufinden. Nachdem der Mensch es geschafft hat, das erstmal mit einem Gerät in die Luft zu gehen, ist die Entwicklung von Fluggeräten im Eilschritt vorangegangen. Parallel zur Entwicklung der Flächenfliegerei war es dennoch immer der Wunschtraum, ein Flugzeug zu finden, bei dem eine lange Start- oder Landebahn nicht vonnöten ist. Es entwickelte sich so ein Fluggerät, welches eigentlich gar nicht 'fliegen' dürfte: Der Hubschrauber. Sieht man davon ab, daß dieses Gerät ein im Rettungseinsatz nicht mehr wegzudenkendes Hilfsmittel geworden ist, bleibt es auch zur Verkehrsbeobachtung, Verbrechensbekämpfung, zum Transport und auch dem privaten Einsatz ein unentbehrliches Luftfahrzeug. Wir haben hier ein Gerät, welches - bauartbedingt - überall starten und landen kann. So wird es in den kommenden Jahren enorm an Bedeutung gewinnen. Betrachten Sie sich die Staus auf unseren Straßen. Da nutzt es wohl gar nichts, wenn Sie den modernsten Jet auf einem Flugplatz stehen haben, ihn aber mit dem Auto nicht

rechtzeitig erreichen können. Große und auch immer mehr mittelständische Betriebe haben sich deshalb zur Anschaffung eines Hubschraubers entschlossen, weil sie direkt an ihrem Betrieb starten und landen können (könnten). Hier liegt im Vergleich zu unseren Nachbarländern jedoch einiges im argen. Nach Öffnung der EG-Grenzen wird sich deshalb einiges tun müssen. So wird durch teils unverständliche Gesetzesvorschriften und Entscheidungen dem Fluggerät Hubschrauber oft der Zweck seiner Entwicklung aberkannt, nämlich überall starten und landen zu können bzw. zu dürfen. Hiermit meine ich vor allem den Flugplatzzwang. Also sind, bis auf wenige Ausnahmen, unsere fliegenden Rasenmäherkollegen leider verurteilt, wie die Flächenflieger von Flugplatz zu Flugplatz zu hopsen. Dieses Übel verdanken wir letztlich dem Starrsinn und Unverständnis einiger Gesetzesmacher. Um dem nicht noch Vorschub zu leisten, sollten wir die Zunft der Heliflieger nicht aus unseren Reihen verbannen (wie leider schon zu oft hinter der Theke oder bei anderen Gelegenheiten beobachtet). Die Ausbildung eines Helipiloten ist nicht leichter und nicht schwerer als die eines Flächenpiloten; nur halt dreimal so teuer. Aber auch sie werden gebraucht; wer soll denn sonst so ein Ding fliegen? Richtig wäre es, sie als absolut vollwertige Mitglieder unserer Fliegergesellschaft anzuerkennen. Nur gemeinsam sind wir stark. Und wenn man sich umschaut, lauert doch hinter jedem Bäumchen rings um die Flugplätze ein Uneinsichtiger, der am liebsten alles vom Himmel holen würde, was sich da außer seinem Urlaubsflieger bewegt.

Selbst Kameraden zeigen aber leider oft kein Verständnis. Warum? Lärmbelästigung: Dummes Zeug! Helis sind zum Teil leiser als eine Fläche. Platzrunden: Für Helis kein Problem; sie müssen ja nicht unbedingt über das Endteil eines Platzes, und damit eventuell über eine Ortschaft, an- und abfliegen. Auch wegen ihrer Wendigkeit ist die Einhaltung der Platzrunde unter Umständen einfacher als für eine Fläche. Steht der Heli nach der Landung irgendwo auf dem Flugplatz gibt es Kollegen, die eine panische Angst davor haben, in die Windwirbel zu geraten. Selbst wenn der Heli 'hovert' sind die Auswirkungen des von ihm erzeugten Windes so gering, daß für eine Flächenmaschine, die daran vorbeirollt oder im Landeanflug schwebt, keinerlei Gefahr besteht. Wer Anderes behauptet, hat von der Helifliegerei keine Ahnung. Ein Beispiel: Ein stehender Heli, dessen Rotor mit 100% Leistung dreht, bietet selbst einem Zigarettenraucher, der unter den Blattspitzen steht, die Möglichkeit, ein Streichholz anzuzünden. Startet der Heli, ist schon 10 Meter neben der Rotorkreisfläche so gut wie kein Wind mehr zu spüren. Hiervon ausgenommen sind Großraum- und schwere Helikopter. Die aber sind auf unseren Landeplätzen recht selten. Der Helipilot ist außerdem ein sehr guter Zuhörer was den Funk angeht. Außerdem ist er sehr wendig und wird deshalb, egal in welche Richtung er einen Flugplatz verläßt, erst einmal abheben, eine Drehung um 90 vollführen und feststellen, ob er auf der Bahn oder dem Rollweg keinen anderen Verkehr hat. Sein Fluggerät ist meist um vieles teurer als normale Flugzeuge und wesentlich anfälliger ge-

## Eine gewerbliche Immobilie der Sicherheit

**sicher in der Anlage  
sicher in der Einnahme  
sicher im Wertzuwachs**

**ist ein Ferienhaus im Freizeitpark  
Frankenau, Nähe Edersee**

**Ein Erwerb ohne Eigenkapital über Steuervorteile bei guter Bonität.  
Garantierte Mieteinnahmen. 120 Tage Eigennutzung.  
20jähriger Mietvertrag. Nähe Flugplatz Allendorf - Eder.**

Fa. Jürgen Schmidt, 8000 München, Tel.: 089 / 470 60 20  
Repräsentanz für Unterfranken: Jürgen Grammig, Tel.: 09391 / 7325

gen Hindernisse und Seitenwind. Deshalb sind Heiflugschüler, Lehrer und alle fertigen Piloten sehr behutsam im Umgang mit ihrem Gerät. Auch die Unfallakte des LBA weist keinen mir bekannten Unfall mit Flächenflugzeugen, verursacht durch Helikopter, auf. So wie unsere Flugschüler und Piloten Verständnis und Hilfe auf fremden Plätzen erwarten - und auch meist bekommen - so sollten auch wir fremden Flugschülern und Piloten, die mit ihrem Heli zu uns kommen (und nebenbei auch viel Geld für Landgebühren und Sprit bei uns lassen), willkommen heißen. Der Heli wird in absehbarer Zeit das Geschäftsflugzeug schlechthin werden. Also sollten wir zeitgemäß denken und uns nicht dieser zukunftsweisenden Technik verschließen. Wir wollen in der Allgemeinen Luftfahrt bestimmt keine weiteren Einschränkungen hinnehmen müssen und sollten alles, aber auch wirklich alles, tun, um zumindest das beibehalten zu können, was uns so wieso schon eingeschränkt an der Fliegerei übriggeblieben ist. Keinesfalls sollten wir uns durch unsachgemäße Argumentationen einer Minderheit (z. Zt. noch) das Leben schwer machen lassen. Wir stecken uns damit selber Grenzen, die wir nicht mehr werden einreißen können. Auch der Hubschrauber gehört zur Allgemeinen Luftfahrt. Das Fliegenlernen, den Gebrauch des Gerätes und den Spaß, den wir doch schließlich alle an der Fliegerei - ob mit oder ohne Motor - haben, sollten wir gemeinsam fördern und uns dafür einsetzen. In diesem Sinne allzeit gute Landungen.

Thilo Wolf

## Jahresrückblick Segelflug 1989

Wie schon in der letzten Ausgabe der RuC festgestellt (siehe Artikel), hat sich die Situation im Segelflug in diesem Jahr merklich verbessert. Die Abteilung Segelflug, die sich jedoch weniger als autonome Abteilung, denn als Sparte im Gesamtverein sehen will, hat es in diesem Jahr fertiggebracht, nahezu alle relevanten Kriterien, wie Anzahl der Flugstunden, Anzahl der Starts etc., deutlich zu steigern (siehe hierzu auch die statistischen Zahlen und Grafiken). Dies ist zwar zum großen Teil auf die Anschaffung der neuen ASK-21 zurückzuführen, die ja einen beachtlichen Teil der Stunden und Starts auf ihr Konto verbuchen konnte, mehr jedoch auf die im letzten Jahr sehr hohe Motivation vor allem unserer Flugschüler und 'Jungpiloten'.

## LS1 d - Anteil abzugeben

**Kontakt: Georg Rauch**  
**Telefon : 06027 / 6379**

## Lübecker Verein für Luftfahrt e.V. Postfach 1958 2400 Lübeck 1

Liebe Fliegerfreunde!

Ein neues Jahr ist angebrochen, und wir hoffen, daß es uns allen viele schöne fliegerische Erlebnisse beschern wird.

Ein besonderer Höhepunkt soll dieses Jahr wieder die

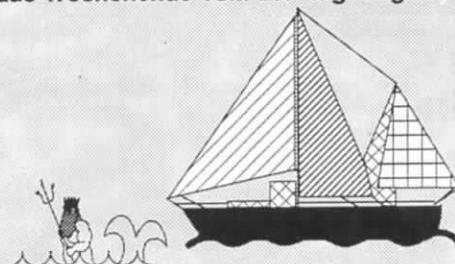
## Internationale Ostseerallye 1990

am 25. August 1990

werden. Die Abendveranstaltung nach der Rallye wird auf dem alten Windjammer 'Passat' stattfinden, der in der Travemünde am Kai liegt und für den Abend uns ganz zur Verfügung steht. Diejenigen, die sich danach vor Ort aufs Ohr hauen wollen, können in einer der 90 Schiffskojen übernachten, die wir reserviert haben. Auch fliegerisch wollen wir diesmal einiges auf die Beine stellen. Es wird einen Einzelpilotenwettbewerb und eine scharfe Wertung für die erfahrenen Rallyepiloten geben. Für die, die einfach nur Spaß haben wollen, ohne sich gleich meisterschaftsmäßig betätigen zu müssen, oder, wie immer schon üblich bei der Ostseerallye, Passagiere auf den Rücksitzen mitnehmen wollen, wird es auch eine Wertung geben. Es ist für alle was dabei. Also, Kalender rausholen und das Wochenende vom 25. August ganz dick anstreichen!

Bis dann

**Elke Kopmann-Witt**  
**Jochen Ahlemann**  
**Klaus Lucke**



Dies sollte meines Erachtens einmal ganz deutlich zum Ausdruck gebracht werden. Die Diskussion, welche im Rahmen der Segelfliegerversammlung 1989 und auch darüber hinaus sehr kontrovers und teils auch sehr emotional geführt wurde, hat Ansichten - leider keine Einsichten - entstehen lassen, die korrigiert werden sollten. Die Segelfluggruppe im FSC war selten in einer größeren Umbruchstimmung als zur Zeit; aber ist dies nicht auch positiv zu bewerten? Mitglieder, die nicht bereit sind, alles einfach so laufen zu lassen, sind motiviert. Sie machen sich Gedanken und nehmen jede Möglichkeit zur Diskussion, Meinungsbildung und Ergebnissuche war. Sie suchen nach neuen Wegen. Unter diesem Gesichtspunkt sollte auch die Anregung unseres Segelflugreferenten Günther Lenk gesehen werden: Wenn er von einem "Ausverkauf" an Maschinen spricht (siehe hierzu auch Protokoll der SF-Versammlung), tut er dies sicher nicht, um die Infrastruktur der Sparte Segelflug zu beschneiden, sondern um heute Entscheidungen herbeizuführen, mit denen wir auch in einigen Jahren noch auf gesunden Füßen stehen können. Daß solche Entscheidungen nötig und richtig sind, beweist doch am ehesten die Anschaffung der ASK-21. Noch selten haben sich so viele Piloten und Pilotinnen mit einer solchen Vehemenz auf ein Flugzeug

gestürzt, wie auf diese Maschine. Das Ergebnis läßt sich direkt an den für dieses Jahr kumulierten Zahlen ablesen: Nahezu alle 'alten' Maschinen gehen im Auslastungsgrad zurück; mehr als aufgefangen wird dies jedoch allemal. Dies sollte auf der anderen Seite aber nicht bedeuten, daß ad hoc alle Holzflugzeuge verkauft werden sollten - mit eventuell großem Verlust -, sondern daß ein vielleicht langsamerer, jedoch gesunder Wandlungsprozess eingeleitet werden sollte. Hierzu zählt - neben der Auswechslung von Maschinen - aber auch das Heranziehen neuer Mitglieder. Nur durch eine Erhöhung der Mitgliederzahl stehen uns personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung, die es erlauben, an die Anschaffung neuer Flugzeuge zu denken. Dies zu erreichen sollte meines Erachtens der erste Schritt sein, aus dem Teufelskreis 'Zu wenige Mitglieder, also keine neuen Flieger; keine attraktiven Flieger, also keine neuen Mitglieder' ausbrechen. Daß dies möglich ist, zeigt mir die Motivation und das gesamte Denken in neuen Wegen, das zur Zeit zu beobachten ist. Wir haben jetzt die Möglichkeit dies einzuleiten bzw. dies wurde durch Initiative von Günther Lenk schon getan. Aus diesem Grund bedauere ich es besonders, daß unser Referent seinen Posten zur Verfügung gestellt hat, um neuen Leuten die Möglichkeit zu geben nachzuwachsen.

Günther Lenk hat sich mit Engagement und Einsatzbereitschaft für die Sparte Segelflug eingesetzt und hat hier auch sehr erwähnenswerte Erfolge erzielt; man denke nur an die Anschaffung der neuen Dimona und der neuen ASK-21. An dieser Stelle also im Namen der Sparte Segelflug und des FSC Aschaffenburg herzlichen Dank an Günther Lenk.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen - Motorfliegern, Segelfliegern und allen anderen Flugsportlern - ein gutes Jahr 1990 und allzeit gute Landungen.

Bernhard Wißler

## Protokoll Spartenversammlung Segelflug

Am 01.12.1989 fand die Spartenversammlung Segelflug statt, zu der sich 40 Mitglieder eingefunden hatten.

Segelflugreferent Günther Lenk eröffnete die Versammlung mit einem kurzen Jahresrückblick auf die erbrachten segelfliegerischen Leistungen.

Nach der Verlesung der Tagespunkte übergab er das Wort der Jugendleiterin Christine Vad, die auf die Möglichkeiten bezüglich der Unterstützung von Jugendarbeit (z.B. Fluglager etc.) durch den LVB sowie auf die Bezuschussung von Schulungsmaßnahmen (z.B. Einführung in den Streckensegelflug) hinwies.

Danach erläuterte Bernhard Wißler anhand von Grafiken die absolute, wie auch prozentuale Entwicklung des Segelfluges. Insgesamt ist seit 1985 ein kontinuierlich abnehmender Auslastungsgrad der Einsitzer zu verzeichnen. Am stärksten stellt sich die erst zu Beginn des Jahres in Dienst gestellte ASK 21 dar. Dieser Zukauf brachte allerdings auch für den Blanik, der deutlich von der Schulung abhängig ist, starke Einbußen mit sich.

Anschließend übernahm wieder Günther Lenk das Wort, mit der Darstellung der Finanzsituation im Bereich Motorsegler. Der Falke konnte mit 160 bezahlten Flugstunden kostendeckend betrieben werden, wenngleich der Vorjahreswert von 265 Std. weit unterboten wurde.

Besonderes Augenmerk galt der erst ein Jahr alten Dimona. Deren Auslastung lag 1989 mit rund 200 Std. deutlich unter dem Planwert von 300 Std. Dieser Punkt war Anlaß für die anschließende Diskussion über die Gründe für den schlechten Istwert.

Das erste Argument bezog sich hierbei auf das schlechte Handling der Dimona am Boden. Desweiteren wurden folgende Punkte angeführt:

- » problematisches Landeverhalten (Spornrad)
- » gegenüber dem Falken schlechtere Segelflugeigenschaften
- » zu teuer im Reiseflug

Im übrigen, so wurde angemerkt, seien wohl Interessenten für die Dimona da, doch mangle es an einweisungsberechtigten Personen. Auch kam die Frage auf,

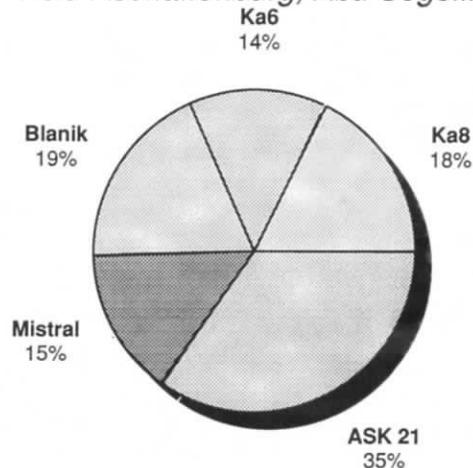
warum die Dimona nicht mehr für die Anfängerschulung eingesetzt werde. Hierzu führte Schulungsleiter Charly Maletschek folgende Argumente an: Die Dimona soll insbesondere an den Wochenenden für Überlandflüge freigehalten und nicht durch die Schulung blockiert werden, zumal sich der Falke besser für die Anfängerschulung eignet. Die Kosten der Motorsegler können nicht allein durch den Schulungsbetrieb getragen werden. Eine Verbesserung der Bilanz ist in jedem Fall zu erreichen, wenn jeder Scheininhaber nur zwei bis drei Stunden im Jahr mehr fliegen würde. Außerdem muß die Kalkulation, die den Soll-Stunden 1989 (Dimona) zugrunde lag, für 1990 überprüft werden. Anschließend be-

wäre deshalb zu überlegen, für die Motorsegler eine Zusatzpauschale einzuführen. Günther Lenk fügte noch hinzu, daß man auch für die Motorsegler-Piloten einen Überprüfungsstart nach drei Monaten des Nicht-Fliegens verbindlich einführen sollte, wobei eine solche Maßnahme keineswegs als Schande verstanden werden sollte. Zu der Frage, wie man die Dimona attraktiver machen, sprich die Auslastung erhöhen könne, wurden folgende Punkte genannt:

1. Handling durch zusätzlichen Hubwagen erleichtern
  2. Einweisungen vorantreiben
  3. für Streckenflüge attraktiver machen.
- Im Anschluß an die Diskussion führte

### Prozentuale Verteilung der Stunden 1989

FSC Aschaffenburg, Abt. Segelflug

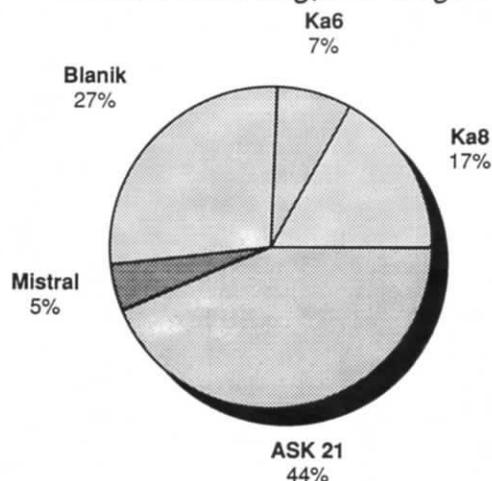


merkte Roland Fromm, daß eine Verlängerung des Motorseglerscheines ohne besonderen praktischen Nachweis möglich ist und somit Flugstunden verloren gehen. Selbst wenn im Segelflug 0 Stunden im Jahr erbracht würden, sind die Kosten hierfür durch die Pauschale bezahlt. Es

Günther Lenk seine Überlegungen an, wie man den Segler- und Motorseglerbereich finanziell auf gesunde Füße stellen kann. Hierzu stellte er einen "Totalausverkauf" zur Diskussion, d.h. Falke, Blanik, Mistral und Ka 6 sollen verkauft werden. Als Ersatz würden zwei neue LS4 angeschafft

### Prozentuale Verteilung der Starts 1989

FSC Aschaffenburg, Abt. Segelflug



werden. Begründung hierfür ist die bedenklich geringe Auslastung der genannten Maschinen, während ein neuwertiges Flugzeug, wie die ASK - 21, sehr gut ankommt.

Dieser Vorschlag leitete direkt über in die nächste Diskussion. Erster Einwand war, daß man nicht sechs Sitzplätze durch zwei ersetzen kann. Dem wurde allerdings entgegengehalten, daß der Kauf der ASK 21 ursprünglich an den Verkauf des Blanik gebunden war und somit tatsächlich nur 4 Sitzplätze verloren gingen.

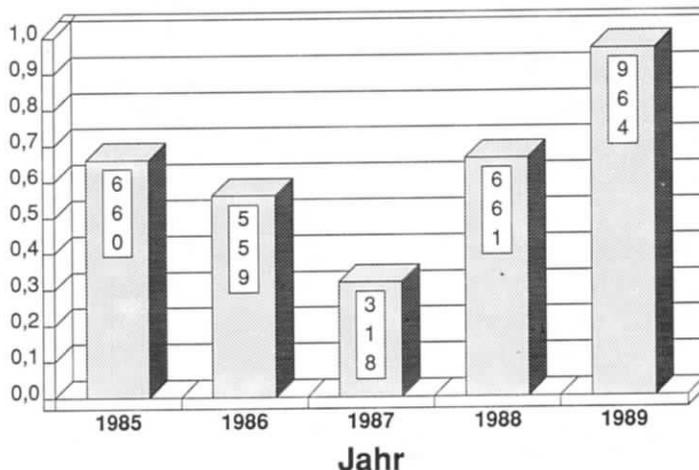
Es wurde aber zu bedenken gegeben, daß in zwei Jahren eine Grundüberholung der Ka 6 und in drei Jahren des Blanik anstünden. Bereits in einem Jahr ist mit einer Grundüberholung des Falken zu rechnen. Für diese Arbeiten steht heute kein Werkstattleiter mehr zur Verfügung, unter dessen Verantwortung und Regie derartige Arbeiten eigenverantwortlich und erheblich günstiger durchgeführt werden könnten. Die konsequente Abschaffung von sehr wartungsintensivem Fluggerät ist aus diesem Blickwinkel zu befürworten.

Auf den Vorschlag des Segelflugreferenten wurde gefragt, woher die Flugstunden für zwei neue LS4 kommen sollten, wenn von drei Einsitzern keiner mehr als ca. 70 Stunden im Jahr bewegt wird. Es ist zu bedenken, daß zwei neue, wenn auch weniger wartungsintensive Segelflugzeuge, hohe Abschreibungen und höhere Versicherungsprämien bedingen. Weiterhin wurde gegenargumentiert, daß eine finanzielle Gesundung nicht das Problem ist, sondern vielmehr die Auslastung des Fluggerätes, für die eine vernünftige Lösung gefunden werden muß. Der Verein benötigt alte Maschinen für die Schulung, weshalb ein Ausverkauf ohne Grundlage ist. Charly Maletschek führte daraufhin alternative Lösungsvorschläge an. Ein wesentlicher Schritt, so bemerkte er, sei mit dem Zukauf der Dimona und der ASK 21 gelungen. Es muß nunmehr versucht werden, die Stundenzahl auf der Dimona zu erhöhen und hinsichtlich der bevorstehenden Grundüberholung des Falken zu überle-

S T A U S E N D  
S t a r t s

### Starts 1985 bis 1989

FSC Aschaffenburg, Abt. Segelflug



gen, ob diese nicht selbst durchgeführt werden kann. Als Alternativen den Segelflug betreffend nannte er:

1. Verkauf von Mistral und Ka 6, dafür Neukauf einer LS4. Der Betrag für den Neukauf (ca. 75 TDM) würde dabei zum Teil durch die Verkäufe, zum Teil durch Eigenleistung (zinslose Darlehen) aufzubringen sein. Über einen möglichen Restbetrag müsse mit dem Vereinsvorstand geredet werden. Bei dieser Entscheidung ginge letztendlich nur ein Sitzplatz verloren.

2. Verkäufe und Finanzierungsbedingungen wie unter Punkt 1, jedoch Anschaffung einer weiteren ASK 21.

Die höhere Abschreibung sowie die höheren Versicherungskosten müssen dann durch Erhöhung der Segelflugpauschale aufgefangen werden. Die zur Zeit noch bestehende 5-Stunden-Regelung (zur PPL-C - Erhaltung für Motorflieger eingerichtet) wird mehr und mehr von Wenigfliegern zwecks Scheinerhaltung benutzt. Diese sollte daher besser ganz aufgelöst und die Pauschale allgemein erhöht werden. Günther Lenk bat darum, das Thema

'Erhöhung Pauschale' zunächst ad acta zu legen, da diesbezüglich sowieso mit einer Reaktion von Seiten der Vorstandschaft zu rechnen sei.

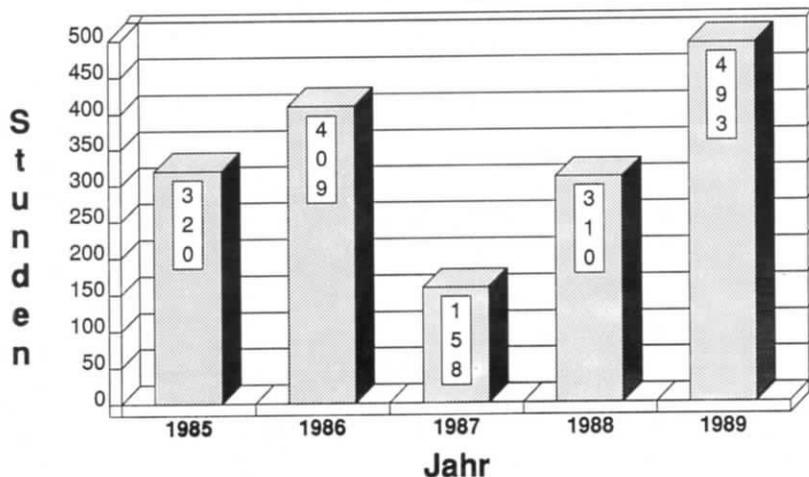
Als nächstes richtete er an die anwesenden Vorstandschaftsmitglieder die Frage, ob der Vorstand bereit wäre, bei Verkauf von zwei Maschinen und Zukauf einer neuen, ggf. 5 - 10 TDM fehlende Finanzierungsmittel über den Verein zu tragen. Jörg Becker, der bereits zuvor die fehlende Darlegung von Ausgaben und Einnahmen bemängelt hatte, sagte, daß hierzu ein Finanzierungsplan aufzustellen ist, bevor in der Vorstandssitzung darüber beschlossen werden kann. In einer sich anschließenden Abstimmung wurde dem Segelflugreferenten mit 19 zu 8 Stimmen das Votum erteilt, in einer Vorstandssitzung über den Verkauf des Mistral und der Ka 6 und den Kauf einer neuen LS4 zu entscheiden. Es wurde dann eine Liste herumgereicht, um vorab zu ermitteln, wer bereit ist, ein zinsloses Darlehen zu gewähren. Die spontane Umfrage ergab 19 TDM, die sicherlich noch nicht als Endwert anzusehen sind.

Als nächsten Punkt griff Günther Lenk das Thema Urlaubsfliegen auf. Als Vorschlag hierzu wurde genannt, im kommenden Jahr über Pfingsten nach Lienz oder in irgendeine andere Alpenregion zu gehen. Im Vorfeld haben sich sieben interessierte Teilnehmer gemeldet. Weitere Informationen (+ Teilnehmerliste) sollen rechtzeitig am Aushang bekanntgegeben werden.

Als letzten Punkt der Versammlung griff Jörg Becker die Schleppmaschine auf. Er führte an, daß es sich hierbei um das am wenigsten geflogene Motorflugzeug handelt, das bei halber Flugzeit mit doppelten Reparaturkosten zu Buche schlägt. Es ergibt sich bei einer Unterdeckung von 10 TDM ein auf Dauer nicht tragbarer Zustand. Für den Bannerschlepp, der auch unter der Woche eine bessere Auslastung der Jodel ergäbe, haben sich schon nach kurzer Zeit keine Piloten mehr gefunden. Er forderte daher, daß die Jodel dem Bereich Segelflug zur eigenen verantwor-

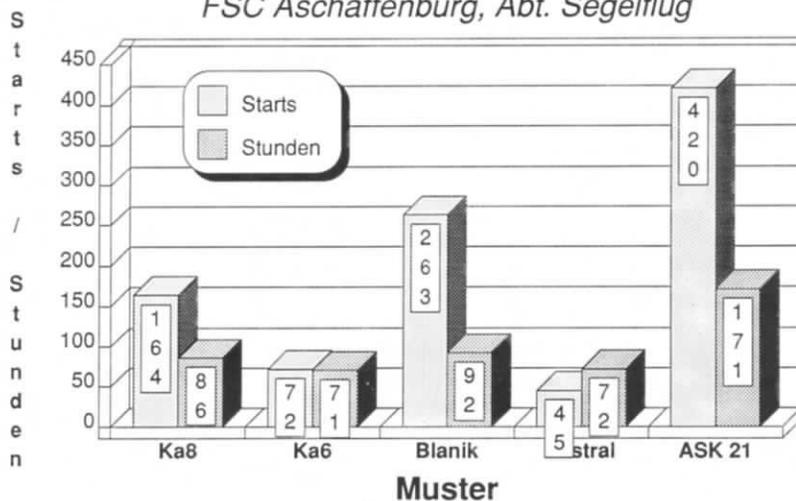
### Stunden 1985 bis 1989

FSC Aschaffenburg, Abt. Segelflug



## Starts und Stunden 1989

FSC Aschaffenburg, Abt. Segelflug



nung überlassen wird. Da das Flugzeug von dieser Gruppe exklusiv genutzt wird, sollte es auch von dieser Gruppe gewartet werden. Roland Fromm entgegnete, daß sich der Verein den Motor- und Segelflug leisten kann und daß es deshalb möglich sein müßte, die Kosten umzulegen, d.h. eine Mischkalkulation durchzuführen. Charly Maletschek sagte daraufhin, daß in früherer Zeit die Anschaffung einer Winde versäumt wurde. Nunmehr sollte sich der Verein Gedanken machen, wie die Kosten gesenkt werden oder Alternativen genutzt werden könnten. Der Segelflug alleine ist nicht in der Lage, die Kosten für die Jodel zu tragen.

Hans-Ulrich Mahr als Präsident des FSCA betonte, daß das Geld zunächst für Erhaltung und Erweiterung des Flugplatzes aufgebracht werden muß, weshalb sich die Flugzeuge selbst tragen müssen. Aus dem laufenden Betrieb ist zunächst für die Finanzierung der Flugzeuge kein Geld übrig. Es muß daher eine Lösung gefunden werden, wie die Schleppmaschine besser genutzt werden kann.

Mit diesen Worten schloß die Versammlung nach dreistündiger Sitzung.  
Ralph Michael Döring

## Ein ganz normaler Flugerlebnisbericht

Er, Georg Markmiller, Mitglied seit 5 Jahren, dessen bestandene Prüfung der Flugschule sicher eine Ausnahme bestätigt, will über Österreich nach Jugoslawien auf die Insel Otokirk; dann über Italien und die Alpen wieder nach Hause. Start sollte am 10.08.1989, einem Donnerstag, sein, die Rückkunft am Sonntag. Helmuth Richter, für solche Kurzabenteuer immer zugänglich, konnte als Copilot gewonnen werden. Wie gesagt, nur bis Sonntag. Denn unwiderruflich ist jeweils am 15. Ultimo für irgendwelche Steuerzahlungen. Seine Flugvorbereitungen hatte Georg schon vier Wochen vorher begonnen. Er wollte eventuell nach Ungarn. Keine Karten von Österreich und überhaupt keine Info für einen direkten Anflug nach Siofok / Plattensee beendeten dieses Vorhaben. Unser Fluggerät war die D-ENST, ist diese doch für 2/2 Personen angesagt. Wie geplant starten wir am 10.08.1989, nach Vilsbiburg, hier Zoll und weiter nach Bad Vöslau. Wir hatten bestes Wetter und einen dementsprechend herrlichen Flug die

## Wir machen Funk...

**TWR: "Aeroflot 256, check the workmen on both sides of taxiway charlie."**

**Kurze Pause. Pilot: "I checked the people, they are all working."**

**FIS: "Report Gelnhausen in sight."**

**Pilot: "Negativ".**

**FIS: "Ich möchte, daß Sie melden, wenn Sie Gelnhausen sehen."**

**Pilot: "Geht nicht, ich sehe es ja noch nicht."**

**Pilot in der Nähe eines kontrollierten Platzes: "Was war das denn eben!? Da ist gerade eine Phantom vorbeigeflogen!"**

**TWR: "Da weiß ich nichts von. War die zivil oder Militär?"**

## Rund um Charlie

Nachrichten des FSC Aschaffenburg e. V.

Herausgeber:  
Flugsportclub Aschaffenburg

Redaktion:  
Bernhard Wißler  
Tel.: 06026/4742 FAX:4846 BTX: 06026/4846  
Fabrikstraße 7, 8754 Großostheim 3

Herbert Reichert  
Tel.: 06026/1732 FAX: 3777 BTX: 06026/3777  
Ostring 9a, 8754 Großostheim 2

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

Auflage: 750 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:  
0,40 DM / Spaltenbreite 60 mm

Seitenformat: Höhe: 270 mm, Breite 185 mm

Veröffentlichungen, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion und des Vorstandes.

Donau entlang und nach der Landung die beste Versorgung vom Platz aus. Der Wirt chauffierte uns ins Hotel (was nicht gerade billig war). Dort angekommen stellten wir voller Entzücken fest, daß die Heurigenfeste in vollem Gange waren. Deswegen mußte der Abflug verschoben werden. Nun, wir hatten ja Zeit. Ein nicht hektischer Kurzurlaub sollte es ja werden. Heute vermuten wir, daß die Heurigen-Weingeister bis zum 20.08. die Hände mit im Spiel hatten. Denn ab Bad Vöslau wurde es 'geistig'. Spät starteten wir von Bad Vöslau nach Traunsdorf am Neusieder See, genossen den herrlichen Flug, die landschaftlichen Reize und die aufrichtige Gastfreundschaft der Einheimischen. Der nächste Weingeist saß im Clubheim Traunsdorf. Er erzählte uns von Siofok / Plattensee. Die Landung dort sei kein Problem, die Landebahn ca. 2000 Meter lang und 150 Meter breit. Nur sei auf etwas Feuchtigkeit zu achten, da der Grasplatz etwas uneben ist. Der Platz also sehr zu empfehlen, allerdings seien ca. 90\$ für die Abfertigung zu zahlen. Die Einfluggenehmigung nach Ungarn sei in Budapest in ca. 2 Tagen leicht zu erhalten und schon wurden Georgs Augen wieder größer, leuchteten und so nebenbei seine Worte: "Hey, das ist die Möglichkeit: Wir haben doch bis Sonntag in acht Tagen Zeit!". Schock bei mir: 8 Tage? Da stimmt doch was nicht!. Nun, wir einigten uns darauf, daß eben jeder den Sonntag als seinen Sonntag verstanden hatte. Georg den 20.08. und ich den 13.08.1989.

Nach längerer Diskussion einigten wir uns darauf, die Möglichkeit des Einfluges nach Ungarn an den Plattensee in Angriff zu nehmen. Was aber sollten wir wegen der Visa unternehmen? Wir hatten ja keine. Ein österreichischer Grenzer am Tresen meinte, wir sollten doch an die Grenze nach Klingensbach fahren und es dort einmal versuchen. Er sei jedoch der Meinung, daß wir ein Flugvisum nur von der Botschaft in Bonn erhalten könnten. Und schon kommt wieder ein Geist, diesmal zur Abwechslung in guter. Der Wirt gibt uns seinen PKW und wir fahren an die Grenze. Wir parken auf österreichische Seite und gehen zu Fuß 'rüber zu den Ungarn. Am Visumschalter eine riesige Schlange. Wir stellen uns brav hinten an und beobachten. Jedes Visum kostet 31.00 DM oder entsprechende Dollars oder Schweizer Franken. Sonst wird nichts angenommen. Die altertümliche Holzschublade des Tisches in der Grenzerstube ist voll von Scheinen und immer wieder wieder muß er diese zusammenschieben, um Platz für Nachschub zu schaffen. Nun sind wir dran und verlangen zwei Visa. Da wir jedoch nicht mit dem PKW einreisen wollen, versuchen wir dem Beamten klarzumachen, daß wir mit einer einmotorigen Privatmaschine die Grenze überqueren wollen. Obwohl der Beamte gut deutsch sprach, konnte - oder wollte - er uns, trotz unserer unmissverständlichen Körpersprache (Georg konnte einen abhebenden Groß-



Gut getankt ist halb geflogen: Helmuth Richter auf dem Flugplatz Traunsdorf

vogel sehr gut nachahmen), nicht verstehen. Irgendwie hat er auch mal am Schluß an seine Stirn getippt und seinen Chef geholt. Der sprach auch gut Deutsch, hat uns jedoch unmissverständlich aus seinem Büro gewiesen. Ob dieses Mißerfolges erbost, trafen wir am Eingang des Zollgebäudes auf Soldaten, die auf einem LKW auf die Abfertigung warteten und un-

sere miese Laune offenbar von unseren Gesichtern ablesen. Einer sprach deutsch. Lautstark taten wir unseren Unmut kund. Nach einer gewissen Zeit schaltete sich ein älterer, vertraulich aussehender Kontrollbeamter in deutscher Sprache ein, wie sich später herausstellte der Chef dieser Grenzstation.  
(Fortsetzung auf Seite 20)

## Vereinsrallye 'Rund um Charlie' 1989 in Aschaffenburg

Schon seit Jahren zur Gewohnheit geworden ist unsere Vereinsrallye 'Rund um Charlie', die auch 1989 wieder ausgetragen wurde. Der erste Termin (23. September 1989) konnte wegen schlechten Wetters leider nicht eingehalten werden, so daß auf den 21. Oktober ausgewichen werden mußte. Dieser Tag dafür bescherte den Teilnehmern ein herrliches Vorwinterwetter, welches alle Voraussetzungen für einen gelungenen Wettbewerb bot; keinen Abbruch tat hierbei auch der leicht böige Südwestwind, der die Rallye noch leicht erschwerte. So trafen sich dann die (leider nur 21) teilnehmenden Mannschaften zu den jeweiligen Briefings um 11:00 Uhr (Gruppe eins) und 13:00 Uhr (Gruppe zwei), um die von der Rallyeleitung (G. Justin, M. Amtmann, R. Fromm) sehr gut vorbereiteten Unterlagen in Empfang zu nehmen. Während die erste Aufgabe (sekundengenauer Start) noch von fast allen Teilnehmern problemlos bewältigt wurde, machte Aufgabe zwei (Genauigkeitsabflug) schon etwa einem Drittel der Teilnehmer gewisse Schwierigkeiten. Hierfür ist sicherlich auch der, wie schon erwähnt, etwas böige Wind mitverantwortlich gewesen. Der folgende Zeitüberflug I war für die meisten eine reine Pflichtübung, bevor es mit der Navigationsprüfung I so richtig los ging. Wohl in Anbetracht des zu erwartenden feuchten Abends hat die Rallyeleitung schon entsprechende Punkte ausgewählt: bis auf drei Burgen im Odenwald handelte es sich bei allen Bildern um mehr oder weniger große 'Tümpel'. Auch der hierauf folgende Zeitüberflug II war für die meisten reine Routine. Da eine Rallye ja nicht nur des reinen Vergnügens wegen durchgeführt wird, sondern sicherlich auch einen gewissen Lerneffekt mit sich bringen soll, stand auch diesmal wieder eine Ziellandung mit Durchstarten auf dem Programm, an die sich nahtlos die Navigationsprüfung II anschloß. So wurden die Teilnehmer dann in den Spessart geschickt, wobei sich langsam die Spreu vom Weizen trennte. Der hierauf folgende, dritte Zeitüberflug distan-

zierte, im Gegensatz zu den ersten beiden, die Teams noch weiter voneinander. Während die vorletzte Aufgabe (Parkprüfung) fast allen noch geläufig war, kannte jedoch kaum jemand das Schätzen der verbrauchten Spritmenge (Aufgabe 11) und dies machte denn auch so gut wie jeder Mannschaft erhebliche Schwierigkeiten. Lediglich ein Team konnte hier maximale Punktzahl erreichen. So wurde denn diese Aufgabe auch für einige Teams zum Stolperstein.

Aufgrund der hervorragend gestellten Aufgaben und den sich daraus ergebenden Diskussionen, wurde auch niemandem die Zeit bis zu Siegerehrung zu lang. Hier konnte dann unser 'Alter Rallyehase' Maurer mit seiner Copilotin Wachtel den ersten Preis entgegennehmen.

Herzlichen Glückwunsch, auch seitens der Redaktion 'Rund um Charlie'.

Apropos Preise: Selbst das letztplatzierte Team konnte noch - neben der 'Roten Laterne' - einen der vielen, schönen Preise entgegennehmen, wofür allen Spendern nochmals herzlich gedankt sein soll.

Die weitere Rangfolge sieht wie folgt aus:

- Platz 2: Team Höfling / Kronenberger
- Platz 3: Team Kleitz / Maletschek
- Platz 4: Team Müller / Bassüner
- Platz 5: Team Walter / Schlagmüller

Raimund Großkettler  
Bernhard Wißler

PS: Auch dieses Jahr findet 'Rund um Charlie', auf nationaler Ebene, wieder statt. Siehe hierzu Vorankündigung in diesem Heft!



# Benedikt Kuhn †

Unser Fliegerkamerad Benedikt Kuhn ist am 6. Februar 1990 nach langer, tückischer Krankheit von uns gegangen.

Benno wurde am 18.06.1924 in Klingenberg am Main geboren. Schon in frühen Jugendjahren machte er in seiner Heimat, dem „Klotzenhof-Wiesen“, seine ersten Luftsprünge auf dem Schulgleiter „SG-38“. Als er nach dem Zweiten Weltkrieg 1950, nach fünfjähriger Gefangenschaft, zurückkam, hat er als gelernter Textilkaufmann in Aschaffenburg aus kleinsten Anfängen heraus ein erfolgreiches Textilunternehmen aufgebaut. Trotz seines beruflichen Engagements hat er, als nach dem Krieg der Motorflug in Deutschland wieder erlaubt war, als einer der ersten seinen PPL erworben und wurde 1959 Vereinsmitglied im FSC Aschaffenburg. Mit seinem schon fast legendären Doppeldecker „Tiger Moth“ D-EHYB nahm Benno am ersten Deutschlandflug teil. Auch an den verschiedensten anderen Rallyes im In- und Ausland war er ein immer gerne gesehener Teilnehmer. Völlig uneigennützig hat Benno unserem Verein 1961 seinen Doppeldecker überlassen und unsere Segelflieger konnten so die ersten Flugzeugschlepps in Großostheim - Ringheim durchführen. Durch diesen Doppeldecker wurde auch der Grundstein für den Motorflug in unserem Verein gelegt.

Der Flugsportklub Aschaffenburg hat in Benedikt Kuhn einen lieben Freund und guten Fliegerkameraden verloren.

## Benedikt Kuhn †

Die „Alten Adler Aschaffenburg“ trauern um ihren langjährigen Freund und Fliegerkameraden Benedikt „Pino“ Kuhn.

Durch seine Frohnatur und sein heiteres Wesen hat Benno uns allen frohe Stunden bereitet, an die wir uns alle gerne zurückerinnern.

Als Gründungsmitglied und Vorstand stand Benno unserer „Alt-Herren-Flieger-Crew“ lange Zeit vor.

Wir werden unseren Fliegerkamerad Benno sehr vermissen und ihn stets in Erinnerung bewahren.

„Alte Adler  
Aschaffenburg“

Der Flugsportclub Aschaffenburg  
trauert um sein langjähriges  
Vereinsmitglied

## Anton Kurzemann

Mit Toni Kurzemann haben wir einen guten Freund verloren, der der Fliegerei und dem Flugsportclub Aschaffenburg über lange Jahre hinweg sehr verbunden war.

Sein plötzlicher und völlig unerwarteter Tod hat uns alle sehr erschüttert.

Wir werden ihn sehr vermissen und sein Andenken stets in Ehren halten.

FSC Aschaffenburg  
Flugplatz Großostheim



## Nostalgie - Bilder

»Benno's« Tiger Moth D-EHYB 1961  
Flugplatz Großostheim-Ringheim



Die »Mothe« war das erste  
Vereinseigene Motorflugzeug  
des Flugsportclubs Aschaffenburg



"Was ist Euer Problem?" fragte er ernsthaft, nachdem uns ein weiterer fleißiger Grenzer nicht mehr auf dir österreichische Seite lassen wollte. Wir: "Kein Visum zum Fliegen mit Privatflugzeug!" Er: "Kaufst Du zwei Visa, eins für Pass und eins für Fliegen, alles klar? Ich erledige!" Unser Erstaunen war ein Gewaltiges. Er kassierte unsere Pässe, wir folgten ihm wieder zur Visastelle. Der Beamte schloß, trotz der langen Schlange, kurz den Schalter, machte von uns Sofortbildaufnahmen und stellte die Visa aus (dies unter lautstarkem Protest der lärmenden Schlange). Sein einziger Wunsch: "Grüße an alle am Plattensee und an alle Deutschen!" (gerne geben wir dies weiter). Sein einziger Kommentar: "Hast Du Geld, alles geht." Jetzt konnte uns natürlich nichts mehr halten. Nächstes Ziel war Graz. So flogen wir am 12.08. mit Flugplan von Traunsdorf entlang der ungarischen Grenze nach Graz, immer im Gedenken an die schönsten Mädchen, die es dort geben soll. Unser vergebliches Suchen nach Grenzanlagen (weil abgebaut) wurde uns von Wien Radar bestätigt. Landung in Graz bei bestem Wetter. Sofort haben wir ein Telex nach Budapest abgesetzt mit der Bitte um Einfluggenehmigung nach Siofok. Dies war Samstags. Auf Anraten haben wir unseren Einflug für Sonntag den 13.08. erbeten, also 24 Stunden früher, als offiziell angefragt. Bei der Fahrt ins Hotel stellte Georg fest, daß er eine etwas komplizierte Flugroute beantragt hatte. Wir wollten dies von Graz noch berichtigen, mußten jedoch zu unserer Verwunderung und Freude erfahren, daß die Einfluggenehmigung schon vorlag, also in einer Stunde. Schon toll, was Perestroika und Glasnost alles vermögen. Also kam Freude auf. Und Eile, wir wollten ja die schönen Mädels erleben, die Stadt und alles was so dazugehört. Bis 2:30 Uhr haben wir also die Stadt, und alles was dazugehörte, bestaunt und vereinbarten das Wecken für den nächsten Morgen auf 7:00 Uhr. Das erledigte dann



Etwas einsam steht unsere D-ENST, eine der ersten Privatmaschinen in Siofok, auf dem ungarischen Flugplatz  
Foto: Georg Markmiller

Mutter Natur für uns, leider mit strömendem Regen, alles war grau in grau, tiefliegende Wolkendecke, 8/8. Was nun? Gegen 10:00 Uhr fuhren wir zum Flugplatz und versuchten, eine Wetterberatung zu bekommen. Leider war das Wetterradar ausgefallen. Trotzdem bekamen wir eine vorbildliche Wetterberatung, da der Beamte durch die "Öffnung der Ungarn" einen steigenden Privatflugzeugverkehr nach drüben erwartete. Gewissenhaft und sichtlich begeistert ermittelte er alle nur möglichen Wetterstationen und fragte per Telex die entsprechenden Informationen ab; und wir erfahren so, daß das Wetter auf der anderen Seite und der geplanten Flugstrecke ok ist. Ein Lob den Beamten in Graz. Unser Start war zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr ab Graz nach Siofok genehmigt, das Wetter am Platz besserte sich allmählich und gegen 12:30 Uhr konnten wir, versorgt mit allen nötigen Infos und

Genehmigungen, starten. Ein völlig problemloser Flug, alles klappt vorzüglich (Führung mit Transponder NO).

Vorher schon von dem für uns ungewohnten Landschaftsbild begeistert, geraten wir beim Anblick des Plattensees völlig ins Schwärmen und machen noch einen kleinen Sight-Seeing-Flight. Am Anfang des Sees übergibt uns die Flugsicherung Budapest an Siofok. Der Flugfunk ist euphorisch, die Stimme des Funkers sprüht vor Begeisterung. Keiner moniert unsere Verspätung wegen des kleinen Rundfluges über das für uns neue Gebiet. Nach der Landung - zu unserer Überraschung - eine persönliche Begrüßung mit Handschlag durch den Flugplatzchef und seine Mitarbeiter. Zoll und alle sonstigen Formalitäten sind schnell und völlig problemlos und gehen schnell von der Hand. Wir nehmen uns ein Taxi und gehen bei irrer Hitze (so ca. 36 bis 38 Grad) auf Zimmersuche, die jedoch erst durch Vermittlung des Taxifahrers erfolgreich beendet werden kann.

Mit einem Leihwagen, den wir von 40 KM weit herholen müssen, begeben wir uns dann an die Umrundung des Sees. Unterwegs lernen wir dann noch zwei nette Ungarinnen kennen, die uns eine zeitlang begleiten. Abends dann eine kleine Spritztour durch Siofok, wobei wir leider von einem Motorradfahrer belästigt und heftig beschimpft werden; und wie der Zufall so spielt kommt der doch glatt, dem Kennzeichen nach zu urteilen, aus Aschaffenburg. Der schaute vielleicht nicht schlecht, als wir ihm in schönstem Ascheberger Platt gebührend antworten konnten, hatten wir doch ein ungarisches Kennzeichen. Und übrigens: es ist oft sehr beschämend, wie sich Touristen und leider auch viele Deutsche in Gastländern aufführen. Nach diesem unschönen Erlebnis wollen wir noch mal eben in eine Disco, was jedoch schon an der Kasse mit handfesten Mitteln verhindert wird und Georg für eine Nacht in die Klinik und den OP zwingt.



## Fahrschule Hanf



***Schnelle Ausbildung in allen Klassen***

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

***Bis zu vier mal Theorie pro Woche***

**Verkehrsseminare  
mit 4-Punkte-Rabatt**



Außerdem wurde uns in dieser Nacht auch noch eine Handtasche mit Pass, Geld und diversen Kleinigkeiten entwendet. Irgendwie war als an diesem Tag der Wurm 'drin. Sofortige Maßnahmen des früheren Polizeichefs und jetzigen Flugplatzkommandanten von Siofok führten jedoch zu keinem Ergebnis. Unseren weiteren Flugplan mußten wir natürlich jetzt von Krik nach Budapest umbiegen, um die Angelegenheit mit der dortigen Botschaft klären zu können. Zum Glück waren die Visa noch vorhanden und der Papierkram ging relativ rasch von der Hand. So konnten wir am 19.08.1989 den Rückflug antreten. Der Flug ging bei recht schlechtem Wetter wieder über Vöslau, Wels und von hier aus über die Alpen. Bei 10.000 Fuß ist bei der D-ENST wirklich schon bei zwei Personen und entsprechend wenig Gepäck die Luft 'raus. Dann jedoch haben wir einen herrlichen Flug bis Kempten, vorbei an allen großen Gipfeln. Am Abend konnten wir dann wieder unseren Heimatflugplatz begrüßen und uns von den übergelücklichen Markmiller-Eltern bestätigen lassen, daß wir tatsächlich eine ganze Woche als vermißt gegolten hatten.

Helmuth Richter  
Georg Markmiller

## WANTED

Als Ersatz für unseren nun endgültig schrottreifen Flugplatzbus suchen wir wieder ein entsprechendes Gerät. Wer weiß, wo ein solcher Wagen günstig zu bekommen sein könnte, möchte sich bitte mit unserem Geschäftsführer, Christian Marschner, in Verbindung setzen.

Wir freuen uns über jeden Hinweis.  
Vielen Dank

## Neue Mitarbeiter

Die meisten kennen das Problem: Trotz zwei Mio. Arbeitsloser in der Bundesrepublik ist es kaum möglich, geeignetes Personal zu finden.

So ging es im Jahre 1989 auch uns, als zwei Planstellen für die Luftaufsicht nicht besetzt werden konnten.

Ab 2. Januar ist es nun aber soweit. Zwei junge, gut motivierte und qualifizierte Leute wurden eingestellt und bereiten sich zur Zeit auf ihre zukünftige Arbeit in der Luftaufsicht vor.

Es sind: Frau Ellen Kaag und Herr Ullrich Schorde. Beide sind begeisterte Flieger und werden, neben ihrer Tätigkeit in der Luftaufsicht, einige Aufgaben der Flugplatzverwaltung übernehmen.

Wir wünschen beiden einen guten Start und viel Freude an ihrer zukünftigen Arbeit.

Christian Marschner  
Geschäftsführer

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

## Wohnung gesucht

Für unseren neuen Mitarbeiter, Ullrich Schorde, wird eine neue Wohnung in zumutbarer Nähe zum Flugplatz gesucht. Die Kaltmiete sollte 500,00 DM nicht übersteigen. Falls jemand etwas anzubieten hat, oder vermitteln kann, bitte beim Flugplatz anrufen oder die Luftaufsicht persönlich ansprechen. Bei der derzeitigen Wohnungssituation ist jede Hilfe wertvoll. Vielen Dank

## Feuerlöschübung bei AKZO

Die Gewissheit, einen Feuerlöscher im Flugzeug zu haben, war uns nicht genug: Wir, 10 angehende Piloten, wollten es schon genauer wissen und trafen uns am Samstag, den 20.1.1990 am Flugplatz, um gemeinsam nach Obernburg zur Fa. Akzo (Enka-Werk) zu fahren, und uns auf mögliche Brände, die beim Fliegen auftreten können, vorzubereiten.

Als Einleitung erklärte uns Herr Hahn, Kommandant der Werksfeuerwehr, die Schutzmaßnahmen des Betriebes gegen Brände. Danach wurden wir in einem speziellen Übungsraum mit der Theorie vertraut gemacht. Wir staunten nicht schlecht, als wir anhand von Versuchen demonstriert bekamen, wie schnell, auch im Haushalt, Brände entstehen können. Wer weiß schon, daß Flachbatterien mit Stahlwolle Funken bilden, wie man mit einem brennenden Fernseher umgeht, oder wie sich Dämpfe ausbreiten? Anschließend wurde uns die Handhabung der verschiedenen Arten von Feuerlöschern und deren Verwendungszweck vermittelt. Dabei ist es wichtig, zwischen den verschiedenen Brandklassen

- » A - Feste Stoffe
  - » B - Flüssigkeiten oder schmelzbare Stoffe, die nur Flammen bilden
  - » C - Gase, die oft unter Druck auftreten
  - » D - Metalle, die stark glutbildend und brennbar sind
- zu unterscheiden.

*Liebe Mitglieder,  
liebe Freunde des Flugsportes,*

*unsere Clubzeitung 'Rund um Charlie' besteht seit nunmehr 3 Jahren. So ist es an der Zeit, einmal Zwischenbilanz ziehen zu dürfen.*

*'Rund um Charlie' hat sich in dieser Zeit zu einem Medium entwickelt, das weit über die Grenzen Aschaffenburgs hinaus Verbreitung und Anerkennung gefunden hat. 'Rund um Charlie' ist schon lange kein reines Informationsblatt für unsere Mitglieder mehr, sondern ein Aushängeschild für unseren Flugplatz. 'Rund um Charlie' ist mittlerweile ein fester Bestandteil des Clubs und des Verkehrslandeplatzes Aschaffenburg.*

*Daß dies möglich wurde, ist nicht zuletzt Ihnen zu verdanken, denjenigen, die mit Beiträgen, Anregungen, Werbung und vielem mehr, das Erscheinen der Zeitung immer wieder ermöglichen.*

*Deshalb ein herzlicher Dank an alle, die uns bei unserer Arbeit unterstützen.*

*In diesem Sinne wünsche ich Ihnen ein fliegerisch erlebnisreiches Jahr 1990 und stets gute Landungen.*

*Redaktion 'Rund um Charlie'*

Außerdem muß man erkennen, mit welchem Löschmittel der Brand zu bekämpfen ist. In Abhängigkeit der Brandart löscht man am besten mit

- » Wasser
- » Pulver
- » CO<sub>2</sub>
- » Halon

Unsere Theorie endete mit dem Rundgang durch den Trainingsraum, der einerseits den Feuerwehrleuten des Betriebes als Konditionsraum dient und andererseits zum Üben unter schlechten Löschbedingungen, wie beispielsweise in Tanks, vorgesehen ist.

Nun mußten wir uns selbst bewähren. Mit dem Feuerwehrauto ging es zum Übungsgelände. Dort galt es, dem Brandherd fachgerecht entgegenzutreten. Bewaffnet mit einem Feuerlöscher konnte jeder von uns die Theorie in die Praxis umsetzen. Folgendes ist hierbei zu beachten:

- » In Windrichtung die Flammen von unten nach oben bekämpfen
  - » In geschützter Haltung mit abgewandtem Gesicht dem Feuer nähern
  - » Bei kleinen Bränden sind kurze Pulverstöße effektiver, weil man so eine Löschmittelreserve zurückhalten kann
- Nun sind wir gewappnet für alle Brände; wollen wir hoffen, daß wir nie zum Einsatz kommen.

Als kleines Dankeschön für die gelungene Schulung, und in der Hoffnung, daß solche Veranstaltungen Wiederholung finden können, haben wir Herrn Hahn zu einem Rundflug auf unseren Flugplatz eingeladen. Wir danken ebenfalls unserem Aktivum Georg Hänisch, der nicht nur unsere Flugstunden, sondern auch diese Veranstaltung organisiert hat.

G. Groß, A. Werner

## Fliegerlager Obernau Pfingsten 1990

Liebe Fliegerkameraden,

auch dieses Jahr wieder haben uns unsere Obernauer Freunde zur Teilnahme an ihrem traditionellen Fliegerlager eingeladen.

**Termin: Pfingsten plus zwei Wochen.** In dieser Zeit wird auch während der Woche ständig geflogen. Sicherlich werden wir wieder jede Menge Spaß haben und, wenn das Wetter mitspielt, auch Gelegenheit zum Leistungsflug finden. Unseren Schülern sei das Pfingstlager besonders empfohlen, können sie doch hier Erfahrungen auf einem fremden Platz sammeln und eventuell sogar ihre Windenberechtigung machen.

Wer also Lust hat, möchte sich diesen Termin schon jetzt vormerken.

## Wir dementieren,

- » daß nach wenig erfolgreichen Erprobungen im Sommer und Herbst 1989 die Planungen für die Landebahn Ost vom Vorstand eingestellt wurden.
- » daß die Erdungsseile aller in Deutschland installierten Flugbenzindepots gemäß einer Entscheidung des LBA mit Sollbruchstellen versehen werden sollen.
- » daß sämtliche Segelflughänger mit Blattgold belegt und die hierdurch entstehenden Kosten durch den Verkauf der Maschinen gedeckt werden sollen.

## Ziellandewettbewerb 1989 in Walldürn

**Eine persönliche Rückblende.**

Auch 1989 wieder war der Ziellandewettbewerb, ausgetragen am 7. und 8. Oktober 1989 in Walldürn, Saisonausklang für unsere Segelflieger. So fuhren wir (ca. 25 Leute) denn am Samstagmorgen, bewaffnet mit unserer Ka8 und vielen warmen Sachen (flüssig und zum Anziehen) zur fliegerischen Wallfahrt nach Walldürn, um der Dinge zu harren, die da kommen. Und die kamen dann auch: Angefangen hat es mit der dauernden Umstellung unserer Mannschaften. Machen wir eine Jugendmannschaft oder zwei oder vielleicht doch lieber gar keine Jugend und dafür zwei Herrenmannschaften oder eventuell...? Aber lassen wir das. Letztendlich gelang uns eine Aufstellung, mit der alle einverstanden waren. Dafür hat die Umstellung der Mannschaften in unserer mitgebrachten EDV wieder das totale Chaos erzeugt; aber Gott sei Dank wurden die Auswertungslisten auch von uns erstellt. So schritten wir dann endlich zur fliegerischen Tat und begannen gegen 11:00 Uhr, bei eisiger Kälte, mit den Wertungsflügen. Da der Platz sehr schön anzufliegen ist, gab es keine Probleme; abgesehen von dem Kanaldeckel mitten in der Ausrollstrecke, der die Kollegen aus Obernau einen Mantel am Rad ihrer Ka8 kostete und mich selber eine ganze Menge Punkte, als ich vor Schreck (Oh Gott, jetzt ist der ganze Rumpf hin!) alles losließ und, heftig fluchend, auf die wild auseinanderstiebende Menge losraste. Ansonsten lief jedoch alles planmäßig, und bis zum späten Nachmittag, der mit heftigem Regen weitere Flüge verhinderte, konnten einein-

## Rallye „Rund um Charlie“

Ein neuer Stern am Rallye-Himmel

Liebe Rallye - Freundinnen und Freunde,

**Der Flugsportclub Aschaffenburg läßt dir Rallye „Rund um Charlie“ in Serie gehen!  
Alle sind eingeladen, sie mit aus der Taufe zu heben.**

**Was wir vorhaben: Einen Wettbewerb, der**

- \* Anfängern und „Alten Hasen“ Spaß macht
- \* Interessante Navigations-, Zeit- und Landewertungen bringt
- \* Teilnehmer und Angehörige bei einem zünftigen Hallenfest zusammenführt
- \* seinen Preis wert ist

**Die Ausschreibung ist Anfang Juni verfügbar. Bitte merken Sie sich den  
Veranstaltungstermin, den 8.9.1990 schon jetzt vor!**

**Auf Ihre Teilnahme freut sich: Flugsportclub Aschaffenburg**  
Franz-Joseph Collin    Roland Fromm    Mike Amtmann    Axel Maurer

halb Durchgänge absolviert werden. So hatten wir jedoch noch Gelegenheit, leicht überbewertete Nahrungsmittel in Form von Kaffee und Kuchen bzw. Erbsensuppe in der eigens für den Ziellandewettbewerb ausgeräumten Werkstatt zu uns zu nehmen. Nach der obligatorischen Feier am Samstagabend ging's dann am Sonntag - das Wetter hatte sich leider noch nicht viel verbessert - heftig weiter, und gegen 15:00 Uhr konnten die Wertungsflüge abgeschlossen werden. Auch dieses Jahr konnten wir einige schöne Preise mit nach Hause nehmen. Vor allem sind hier die verschiedenen Müslisorten zu nennen, die sicher dazu beigetragen haben, daß alle Teilnehmer des Wettbewerbs für die folgenden zwei Wochen mit keinerlei Verdauungsproblemen zu kämpfen hatten. Alles in allem war jedoch auch dieser Wettbewerb wieder die Teilnahme wert; deshalb von Seiten der Aschaffenburg Segelflieger vielen Dank und bis zum nächsten Jahr.

Bernhard Wißler

## Wetten, daß...

Daß der FSC Aschaffenburg für seine Gastfreundschaft landauf, landab bekannt ist, dafür gibt es Beweise genug. Was sich jedoch an einem Samstagnachmittag im Februar in seinen Clubräumen ereignete, kann man getrost als ein außergewöhnliches Beispiel für herzliche Aufnahme von Fremden im FSC bezeichnen.

Gegen 16:30 Uhr erschien, in Begleitung der Clubmitglieder Bernhard Wißler und Gerda Lohre, ein Neubürger der Stadt Aschaffenburg auf der Terasse der Cafeteria und begehrte Einlaß. Nach seinem werten Namen gefragt, erklärte er, daß er TRABANT 601 S heiße und im Rahmen der Wiedervereinigung auch dem FSC



Foto: Jochen Kampenjohann

Aschaffenburg seine Aufwartung machen wolle.

Flugs wurden für den Gast von jenseits der Grenze Tische und Stühle beiseite geräumt, um ihm, entsprechend seines etwas voluminösen Erscheinungsbildes, einen guten Platz an der Theke zu sichern. Bereitwillig ließ er sich von innen und außen bestaunen und ließ sich auch durch diverse Bemerkungen über sein Inneres („So groß wie der Motor ist der Anlasser von meinem Auto auch“) nicht aus der Ruhe bringen. Leider war die Verständigung mit dem seltenen Gast etwas schwierig, da das einzige Clubmitglied, welches der sächsischen Sprache mächtig ist, (hallo Sigi, wir wünschen Dir ölles güde) zu diesem Zeitpunkt nicht anwesend war. Trotzdem war von ihm zu erfahren, daß er

vor circa 10 Jahren das Licht der sozialistischen Welt in einem Volkseigenen Kombinat bei Zwickau erblickte. Außerdem erläuterte er uns seine entscheidenden Vorteile gegenüber den westlichen Vertretern seiner Gattung. Insbesondere sind hier die korrosionsfreie Karosserie und die kindisch einfache Art der Reparatur mittels Klebstoff und Plastik zu nennen. Seine Höchstgeschwindigkeit sei mit der eines Porsche (im Stau) durchaus vergleichbar und sein Wiederverkaufswert sei durch einfaches Volltanken blitzartig um 100 Prozent zu erhöhen.

Da sich der Tag nun langsam seinem Ende zuneigte und unser Gast, ob des langen Erzählens, langsam Müde wurde, konnten wir ihn nur noch zu freier Kost und Logis einladen. Schnell jedoch mußten wir feststellen, daß wir seinen Trinkgewohnheiten nicht nachkommen konnten (unbestätigten Meldungen zufolge sollen jedoch bereits Überlegungen seitens unseres Wirtes angestellt worden sein, wonach die Zapfanlage der Cafeteria um das Lieblingsgetränk unseres trinkfesten Gastes erweitert werden soll. ).

Die Möglichkeit zur Übernachtung nahm Trabbi, wie er nun schon von uns allen genannt wurde, gerne an, und verbrachte, wie er uns am nächsten Tag ausgeruht mitteilte, eine ruhige Nacht.

Jochen Kaupenjohann

## Alpensegelflug in Aosta

**Möglicher Zeitraum: 17.4. bis 6.5.1990.** Wer Interesse hat, innerhalb dieses Zeitraumes mitzugehen, kann nähere Infos bei Bernhard Wißler, Tel.:06026/4742 einholen.

Es ist daran gedacht, eventuell unsere ASK-21 mitzunehmen!



Foto: Jochen Kampenjohann