

Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg e.V.



4. Jahrgang

Dezember 1990

2. Ausgabe '90



Schmuckstücke vom Flugplatz Aschaffenburg (Piloten: Hans Lechner und Ingo Presser)

Foto: Bernd Kleitz

Eine Bürgerinitiative gegen die eigenen Interessen.

Gegen unsere künftigen Erweiterungspläne hat sich in Ringheim eine Bürgerinitiative gebildet. Eine Initiative mit sicher besten Absichten, aber leider gegen die Interessen der Ringheimer Bürger. Die Sprecher der Initiative argumentieren dabei, zum Teil wider besseres Wissen, an der Sachlage vorbei. Um so wichtiger ist es, unsere Pläne sachlich mit der Bevölkerung zu diskutieren.

Auslöser war ein Antrag des FSC an den Zweckverband zum Geländekauf nördlich und südlich des Flugplatzes und ein damit verbundener Zuschußantrag an die Regierung.

Nachdem vor drei Jahren auf Initiative des Luftamtes ein Zaun um den Flugplatz verlangt wurde, stand den Segelfliegern das am Südrand angrenzende, landwirtschaftlich genutzte Gelände nicht mehr als Sicherheitsstreifen zur Verfügung - mit der Folge, daß wir dort Segelflug nur noch mit einer auf 1998 befristeten Sondergenehmigung betreiben dürfen. Hinter dieser Befristung steht die erklärte Absicht der Behörde, den FSC zur Herstellung eines breiteren Sicherheitsstreifens zu veranlassen.

In den darauf folgenden Diskussionen entstand im Vorstand die Überzeugung, daß wir hier Nägel mit Köpfen machen sollten,

und wenn wir schon erweitern, dann sollte nicht zuletzt aus Lärmschutzgründen Segelflug mit einer Winde möglich werden. Die im Süden beantragte Fläche stellt das Minimum für den Windschlepp dar.

Im Norden sieht die Sachlage etwas anders aus. Durch technischen Fortschritt, moderne Materialien und Fertigungsverfahren, sind die Spannweiten unserer Flugzeuge bei gleicher Motorleistung und gleichem Gewicht heute größer als zum Zeitpunkt der Planung unseres Flugplatzes. Das führte dazu, daß es entweder beim Rollen sehr eng zugeht, oder abgestellte Flugzeuge in den Sicherheitsbereich hineinragen. Abstellplätze im Norden würden Abhilfe schaffen.

Da die nördlich angrenzenden Parzellen in Privatbesitz sind, und es somit nicht vorhersehbar ist, welches Gelände erworben

werden kann, haben wir in unserem Zuschußantrag eine fünfmal größere Fläche als benötigt markiert. Damit sollte eine eventuell käufliche Fläche auf jeden Fall im zuschufähigen Bereich liegen.

Die mitgelieferte Begründung zu unserem Antrag stellte neben diesen Argumenten in Hinblick auf die Zuschufähigkeit natürlich auch alle denkbaren Vorteile für den Motorflug, besonders den gewerblichen Motorflug heraus.

Diese Argumente sind jetzt Grund zu Befürchtungen, es könnte durch die Erweiterung zu mehr Verkehrsaufkommen und damit mehr Lärm kommen.

Das Gegenteil ist der Fall. Der größere Abstand zwischen Segel- und Motorflug wird dazu führen, daß ausweichpflichtige Motorflugzeuge weniger Warteschleifen, meist außerhalb der Platzrunde, fliegen müssen, damit wird Fluglärm reduziert.

Argumente, wie die Einführung von Frachtverkehr oder größere gewerbliche Flugzeuge würden durch die Erweiterung ermöglicht, sind schlicht falsch. Hierzu wäre eine Verlängerung der Landebahn erforderlich. Das ist weder beantragt noch beabsichtigt.

Durch die geplante Erweiterung wird keinerlei Motorflug ermöglicht, den es nicht jetzt schon gibt.

Ein weiteres Argument der Initiative, durch die Erweiterung entstehe mehr Kapazität,

damit würde mehr Verkehr möglich, und folglich komme auch mehr Verkehr, ist nicht nur fraglich, sondern geht an den Tatsachen völlig vorbei.

Mitglieder der Initiative argumentieren mit unseren Zahlen der Flugbewegungen: 1987 ca. 30.000, 1988 ca. 55.000, - daß 1989 ein Rückgang um 10% auf ca. 50.000 zu verzeichnen war, paßt nicht ins Bild und wird daher regelmäßig weggelassen.

Diese Reduzierung des Motorflugs wurde vom FSC durch freiwillige Einschränkungen erreicht. (Schulungsflüge an Wochenenden und Hubschrauberflüge wurden erheblich reduziert).

Gerade diese Reduzierung beweist eindeutig: Wir sind weder an einer Kapazitätsgrenze, noch ist die Erweiterung für mehr Motorflugverkehr erforderlich. Vielmehr haben wir damit deutlich gezeigt, daß wir Verständnis für das Ruhebedürfnis der Bevölkerung haben und auch bereit sind, Einschränkungen dafür hinzunehmen. Das zeigt im übrigen auch die recht teure Ausrüstung unserer Vereinsmaschinen mit Zusatzschalldämpfern. Auf Initiative des FSC wurde im vergangenen Jahr in die bayerische Landegebührenordnung eine ermäßigte Landegebühr für lärmarme Flugzeuge aufgenommen und an unserem Flugplatz eingeführt.

Das Argument, wir wollen die Erweiterung und den Windenbetrieb nur, weil das billi-

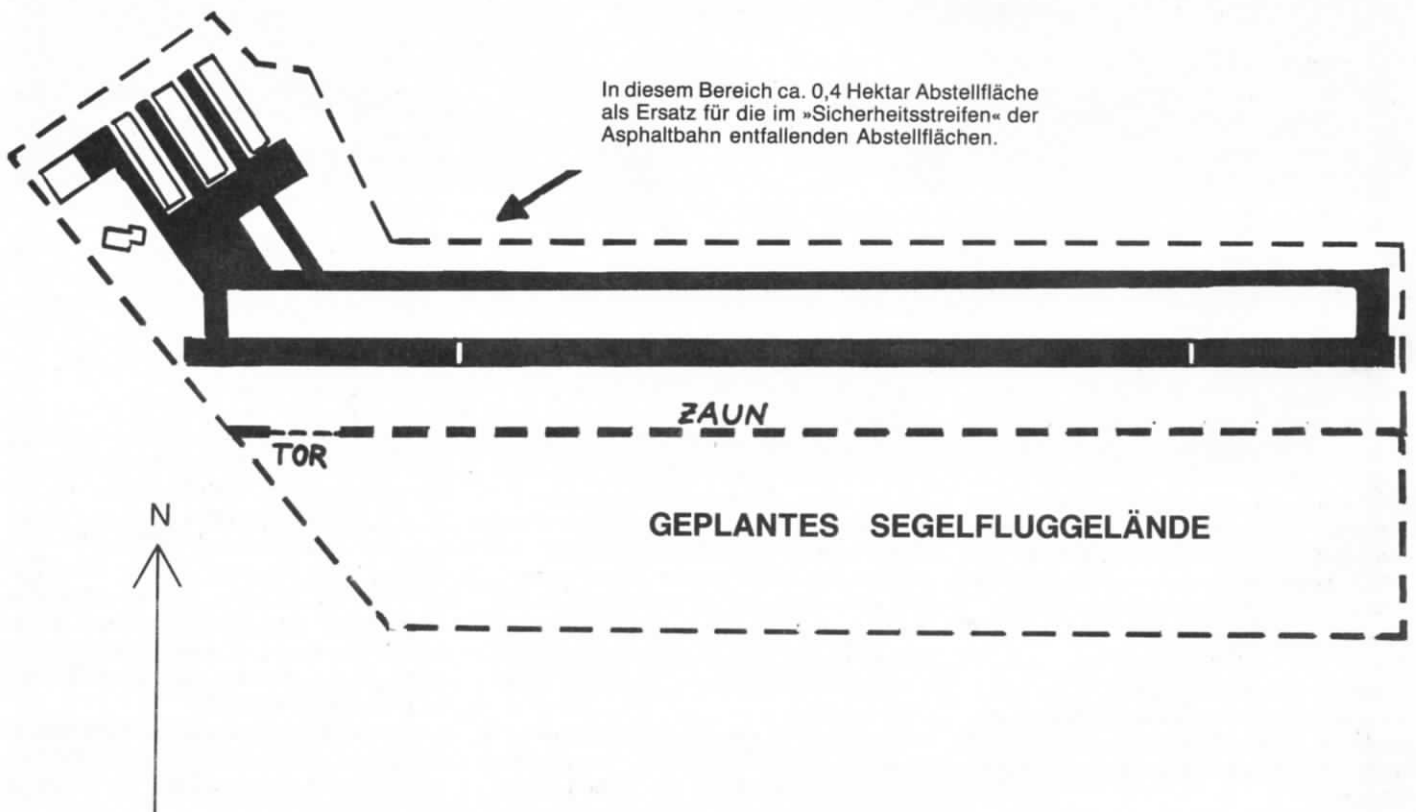
ger sei, ist vollends unverständlich. Wenn es so wäre, was wäre daran nicht in Ordnung? Nur kann wohl jeder einigermaßen wirtschaftlich denkende Mensch leicht nachvollziehen, daß für Unterhalt des Geländes, Anschaffung und Wartung der Winde Kosten entstehen, die sich erst nach sehr langer Zeit rechnen würden. Das Schleppflugzeug kann ja nicht völlig durch die Winde ersetzt werden.

Weiter wird dann argumentiert, die von uns beanspruchte Fläche wird der Natur entzogen.

Entstehen würde, an Stelle der jetzt intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche, eine große Wiese, die, von Schafen einmal abgesehen, nicht gedüngt würde. Nach allem, was man heute über Nitrate hört, eine sehr wünschenswerte Änderung in der Nähe eines Trinkwasserschutzgebietes.

Bleibt als Argument der Wald in der im Norden markierten Fläche. Auf diese Waldfläche können wir leicht verzichten und wir werden unseren Antrag entsprechend ändern. Hier war ja nur ein Bereich markiert, innerhalb dessen wir eine wesentlich kleinere Fläche brauchen. Hier hat die Bürgerinitiative recht, es muß nicht gerade der Wald sein.

Wenn noch immer Befürchtungen bestehen sollten, wir wollten den Motorflug aus-



bauen, wäre folgender Vorschlag vielleicht überzeugend:

Das neue Gelände im Süden wird nicht eingezäunt. Es wird lediglich eine Wiese angelegt und ein Sonderlandeplatz für Segelflug und vier Motorflug-Oldtimer neben dem jetzt existierenden Flugplatz beantragt. Zugänglich wird das Gelände durch ein Rolltor im Zaun. Damit würde für eine Erweiterung auf Motorflug ein völlig neues Genehmigungsverfahren für diesen Sonderlandeplatz erforderlich. Mit all seinen Genehmigungs- und Offenlegungsverfahren eine sichere Garantie für die Bevölkerung, daß hier nicht nach dem uns vorgeworfenen "Salamiverfahren" vorgegangen werden könnte.

Diese Sachargumente werden bei der Bevölkerung ihren Eindruck sicher nicht verfehlen. Bei einzelnen Mitgliedern der Initiative werden wir damit nichts erreichen können, dazu ist die Interessenlage zu unterschiedlich. Neben weltanschaulichen Gründen, wie jeder Verkehr ist schlecht, vorgebracht von einem Autofahrer, oder der gewerbliche Verkehr muß eingeschränkt werden, bis zu: die privaten Flüge sind unnötig, oder unsere Pläne sind abzulehnen, weil sie von der IHK unterstützt werden, spielen auch bei einzelnen sehr private Motive mit. Wenn man sein Wohnhaus in ein Gewerbegebiet baut, ohne ein Gewerbe zu betreiben, muß man für den geringeren Bodenpreis auch mehr Lärm in Kauf nehmen. Vielleicht muß man auch Verständnis dafür haben, daß es einen Jäger ärgert, wenn kurz nach Sonnenaufgang der Gasbrenner eines Heißluftballons einer Wildsau das Leben rettet.

Bei allem Verständnis ist es aber wichtig, daß wir unsere Interessen vertreten. Dabei müssen wir berücksichtigen, daß Lärm eine sehr subjektive Empfindung ist, die viel mit der persönlichen Einstellung des Betroffenen zur Lärmquelle zu tun hat. Rücksicht, Kompromißbereitschaft und Sympathiewerbung ist daher allemal besser, als das Beharren auf noch so sicheren Rechtspositionen.

Selbst wenn rechtlich ein gewisses Maß Lärm zumutbar ist, ist doch jeder Pilot aufgefodert, unnötigen Lärm zu vermeiden und die entsprechenden Flugverfahren genauestens einzuhalten.

Hans-Ulrich Mahr
1. Vorsitzender

Bürgerversammlung 3.12.90 in Ringheim

Am 3.12.90 fand in der Turnhalle in Ringheim auf Antrag der Bürgerinitiative gegen die Flugplatzweiterung eine Bürgerversammlung statt, auf der die Vergrößerung des Flugplatzes behandelt wurde. Die Bürgerinitiative verlangt vom Gemeinderat Großostheim u.a., den FSC Aschaffenburg zur Rücknahme seiner Erweiterungspläne aufzufordern, die entsprechenden Pläne abzulehnen, die Zustimmung zur Verlängerung der Betriebszeiten bis 20.30

Uhr zurückzunehmen, und die Mitgliedschaft der Gemeinde im Zweckverband Verkehrslandeplatz zu kündigen. Die Turnhalle in Ringheim war bis auf den letzten Platz besetzt, und außer einigen Clubmitgliedern waren ausschließlich Gegner der Flugplatzweiterung versammelt. Diese waren mobilisiert durch Unterschriftenaktionen, Flugblätter und insbesondere einen "Informations"-Abend der Initiative, über den auch das Main-Echo sehr ausführlich berichtete (Ausgabe vom 3.12.90). Entsprechend fiel die Abstimmung über den Antrag der Initiative an den Gemeinderat aus.

Dem Bürgermeister von Großostheim wurde ein Bündel mit (nach Angabe der Initiative) etwa 4000 Unterschriften gegen die Flugplatzweiterung übergeben - es ist bekannt, daß ein großer Teil der Unterschriften außerhalb des Bereichs Großostheim, z.B. beim Supermarkt "Basar" und

von Schülern bei ihren Klassenkameras, sowie mit falschen und bruchstückhaften Informationen gesammelt wurde (z.B.: "der Wald am Flugplatz soll abgeholzt werden").

In der Versammlung wurden keine neuen Argumente gegen die Erweiterung vorgebracht. Alle Argumente gingen von der Unterstellung aus, der Flugsportclub oder der Zweckverband plane im Stillen die Errichtung einer zweiten Start- und Landebahn für Motorflugzeuge, um die Kapazität des Flugplatzes für diese Kategorie zu vergrößern (z.B. zur Aufnahme der Privatflugzeuge vom Rhein-Main-Flughafen). Interessant wäre gewesen, welches Interesse gerade der Flugsportclub Aschaffenburg haben sollte, diese Flugzeuge in Großostheim aufzunehmen!
Es drängt sich der Vergleich mit Anwohnern einer Straße auf, die in gebührendem

Gutschein



für einen Modellbaubogen "Otto Lilienthal" zum Bau eines flugfähigen Papiermodells eines Gleiters, wie ihn Otto Lilienthal vor 100 Jahren benutzt hat.

Der Baubogen ist gegen Abgabe dieses Gutscheines auf dem Flugplatztower oder in der Cafeteria erhältlich.

Ich unterstütze den Segelflug im Flugsportclub Aschaffenburg.

Ich habe keine Einwände gegen die Erweiterung des Flugplatzgeländes zum Zwecke der Sicherung des Segelfluges im FSC Aschaffenburg.

Name : Anschrift:

Datum : Unterschrift(en):

bitte ausschneiden und senden an:
FSC Aschaffenburg, Flugplatz, 8754 Großostheim
oder ganz einfach vorbeibringen

Abstand neben dieser Straße einen Radweg errichten wollen, und daran gehindert werden mit der Unterstellung, sie wollten auf der gewonnenen Fläche doch später nur eine Autobahn bauen!

Vieles, womit die ablehnende Haltung begründet wird, steht in keinem Zusammenhang mit dem Flugplatz Aschaffenburg (Linien- und Charterflugverkehr über Charlie-VOR, Notablaß von Treibstoff durch Verkehrsflugzeuge, Smoggefährdung der Region Untermain ...).

Der Flugsportclub hatte zu Beginn der Versammlung ein Flugblatt ausgeteilt, in dem (im wesentlichen mit dem Text des Leitartikels von Hans-Ulrich Mahr in dieser 'RuC'-Ausgabe) den Lesern deutlich gemacht wurde, daß für keine ihrer Berührungen ein Grund besteht. Ergänzt war der Text noch durch Anmerkungen zu "Argumenten" der Initiative, die dem Main-Echo vom 3.12. zu entnehmen waren: Dort war vom jährlichen Appetit nach mehr Fläche und Hallen die Rede - Tatsache ist, daß nichts gebaut wurde, was nicht in der ursprünglichen Planung vorgesehen war, und daß wir uns heute noch auf dem Gelände wie 1976 bewegen! Ferner wurden Berichte vom Krach des Windenmotors (beim vom FSCA angestrebten Betrieb einer Segelflug-Schleppwinde) sowie vom "nicht unerheblichen" Pfeifton des herabfallenden Schleppseils verbreitet - jeder, der Windenbetrieb mit zeitgemäßem Gerät kennt, weiß, daß dies Schauermärchen sind! Auf vielen Segelfluggeländen in unserer Nachbarschaft findet Windenbetrieb in unmittelbarer Nähe zu Ortschaften statt, ohne daß sich die Nachbarn dadurch belästigt fühlen! Von der zweiten Vorsitzenden der Initiative, Frau Roswitha Hock, wurde laut Main-Echo ausgesagt, bei Reparaturen sei Flugbenzin ins Erdreich abgelassen worden - der Flugsportclub hat daraufhin Anzeige gegen Unbekannt (nicht gegen Frau Hock, wie zunächst mißverstanden und auch nach Klarstellung durch H.-U. Mahr noch weiter behauptet) erstattet, um Klarheit über den Vorfall herzustellen. Frau Hock erläuterte dann, daß ein Pilot beobachtet worden sei, der beim Strainen sorglos Benzin in den Boden laufen ließ. Wenn dies zutrifft, ist dies natürlich ein Verhalten, das keineswegs hingenommen werden kann und von Seiten des Flugsportclubs ernsthafte Konsequenzen gegen den Betroffenen nach sich ziehen wird, wenn sich der Vorwurf bestätigen sollte.

Keinerlei Beachtung fand die Tatsache, daß der Flugsportclub selbst durch geeignete Beschränkungen einen Rückgang der Start- und Landungen um 10% von 1988 bis 1989 erreicht hat - eben ein Indiz gegen das angebliche Streben des Vereins nach mehr Motorflugbetrieb. Mit keinem Wort auch ging die Versammlung auf den Vorschlag des Flugsportclubs ein, mit der getrennten Ausweisung des Erweiterungsgebietes im Süden als Sonderlandeplatz eine sichere Garantie gegen Erweiterung auf Motorflug zu schaffen (siehe Leitartikel) - damit würde die einzige

Grundlage verständlicher und sachlicher Argumente gegen die Erweiterung wegfallen!

Ist die Bürgerinitiative gegen die Flugplatz-erweiterung zum Selbstzweck geworden? Nötig hätte sie es nicht: Mit der Herausnahme des Waldstücks aus dem Erweiterungsantrag und einer Zulassungsform für das neue Gelände, die der Gemeinde die Kontrolle und Verhinderung jeder unerwünschten Betriebsänderung oder -erweiterung ermöglichen würde, wäre den berechtigten Anliegen der Flugplatznachbarn voll und ganz Rechnung getragen, d.h. die Bürgerinitiative wäre erfolgreich, und die Sicherheit für den Betrieb auf dem Flugplatz selbst würde erhöht.

Michael Amtmann

Unternehmen Fafnir

Im Juni erreichte unser Clubmitglied Erich Reichart folgende Nachricht: Bei Biscarrosse, in einem Salzwassersee hinter der französischen Atlantikküste, etwa 50 km südwestlich Bordeaux, wurde das Wrack eines sechsmotorigen deutschen Flugbootes vom Typ Blohm & Voss BV 222-A gehoben. Drei der Motoren landeten, z.T. wunderschön restauriert, im dortigen Museum für das Wasserflugwesen, für drei weitere wurden Interessenten gesucht. Nun muß man wissen, daß es sich bei diesem Flugzeug und den Motoren um ganz außergewöhnliche Stücke handelt: Die BV 222 ist das größte Flugzeug, das in Deutschland in den 40er Jahren zumindest in einer kleinen Serie gebaut wurde. Die Lufthansa hatte seine Entwicklung im Jahr 1937 unter dem Namen "Wiking" in Auftrag gegeben. Es sollte im Transatlantikverkehr mit sechs Mann Besatzung 24 Fluggäste auf komfortable Weise befördern. 20 Stunden Flugzeit erforderten die vorgesehenen Einsatzstrecken! Leider kam der Krieg dazwischen, auch die Wiking mußte zum Militär:

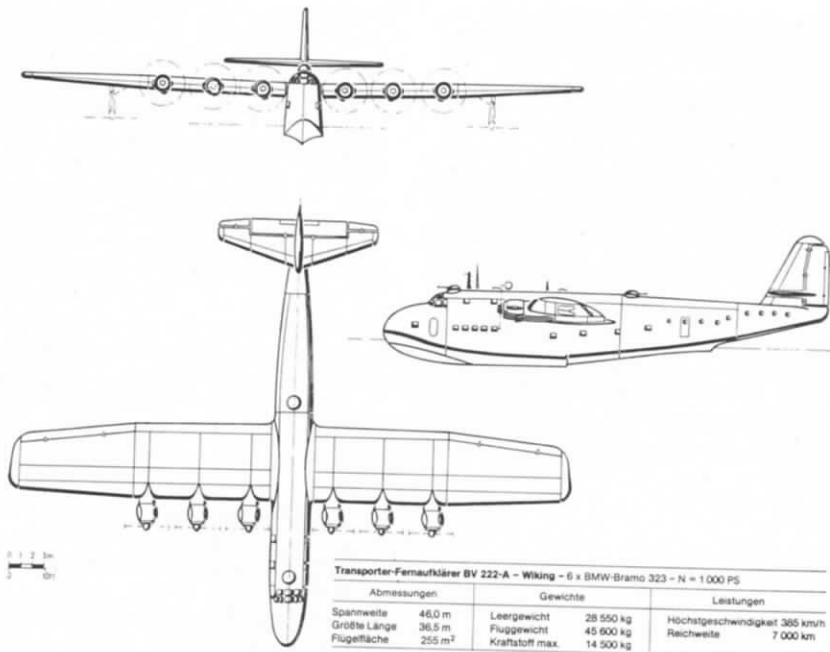
Transporter und Fernaufklärer war ihre neue Bestimmung. Es war ein Flugzeug von 46m Spannweite, 36,5m Länge und 255m² Flügelfläche entstanden, mit einer Leermasse von 28,6 t und einer maximalen Startmasse von 45,6t. 14,5t Treibstoff konnten mitgenommen werden, was zu einer Reichweite von 7000 km verhalf. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 385 km/h. 13 Flugzeuge wurden gebaut, drei Stück überlebten den Krieg, wurden aber leider in England bzw. in den USA verschrottet. Zwei Exemplare wurden im Juni 1943 im (seit 1917 bestehenden) Seeflughafen von Biscarrosse durch Mosquito-Jagdbomber der RAF versenkt. Eines davon, die Werknummer V5, ist das nun gehobene. Mit der Zelle war wegen der starken Korrosion im Salzwasser nichts mehr zu machen, viel besser steht es dagegen um die Motoren: Angetrieben waren die ersten acht Exemplare des Flugbootes von sechs BMW-Motoren Bramo-Fafnir 323-N. Diese 9-Zylinder-Sternmotore erreichten kurzfristig eine Leistung von 1200 PS (mit Wasser-Methanol-Einspritzung) und einer Dauerleistung von etwa 600 PS, bei Drehzahlen von 2500 bzw. 2100 Umdrehungen pro Minute. Das Trockengewicht eines Motors beträgt etwa 545 kg, der Durchmesser 140 cm. Motoren dieses Typs trieben auch so bekannte Flugzeuge wie die DO 17 ("Bleistift"), die DO 24 (dreimotoriges Flugboot, bis 1966 im Seenotrettungsdienst in Spanien im Einsatz), Focke Wulf FW 200 Condor (viermotoriges Langstreckenflugzeug), Ju 52 (eine stark vergrößerte Weiterentwicklung der Ju 52) und andere an.

Also ein Leckerbissen für Erich Reichart: Zwei Motoren wollte er nehmen, und eine Luftschaube. Ein Motor sollte direkt an das Luftwaffenmuseum Uetersen gehen, einen wollte er selbst herrichten und dann dem neuen und sehenswerten Luftfahrtmuseum in Augsburg zur Verfügung stellen - die Weitergabe an Museen war die Bedingung für die Übergabe der Kostbarkeiten.



Einer der geborgenen Fafnir-Motoren im Museum von Biscarrosse

Foto: Erich Reichart



Nur der Propeller sollte als "Lohn" bei Erich Reichart bleiben.

Weil trotz des kostbaren Geschenks an das Luftwaffenmuseum kein Bundeswehr-Lkw zu bekommen war, fuhr Erich mit einem Begleiter in einem angemieteten 7,5-Tonner am Donnerstag, dem 16. August los, war am Freitag in Biscarosse, lud am Samstag auf, und am Montag, dem 20.8., lag die Beute bereits in der Bückers-Halle auf dem Flugplatz. Und die Beute war größer als geplant: Ein Motor einer abgeschossenen Ju 52 mit Propeller und ein zweiter Propeller des Fafnir-Motors waren noch dabei, und hätte Erich Reichart ein größeres Auto gehabt, er hätte noch mehr mitgebracht! Die Bundeswehr hat "ihren" Motor, einen Propeller und den Ju-52-Motor bereits abgeholt, und es ist zu hoffen, daß sie den hohen Einsatz von Erich Reichart nun durch baldige Renovierung der Museumsstücke honoriert!

Am zurückgebliebenen Motor laufen bereits die Reinigungsarbeiten, und dabei gibt es ständig neue Überraschungen: Fast alles ist trotz des langen Liegens im Salzwasser in einem unerwartet guten Zustand - viele Teile könnte man ohne große Mühe wieder zum Laufen bringen, manche sind in einem Zustand "fast wie neu"! Trotzdem wird es noch eine Weile dauern, bis der Motor fertig ist zur Ausstellung in Augsburg. Bis dahin sollte niemand die Gelegenheit versäumen, das einzigartige Stück mal in Augenschein zu nehmen!

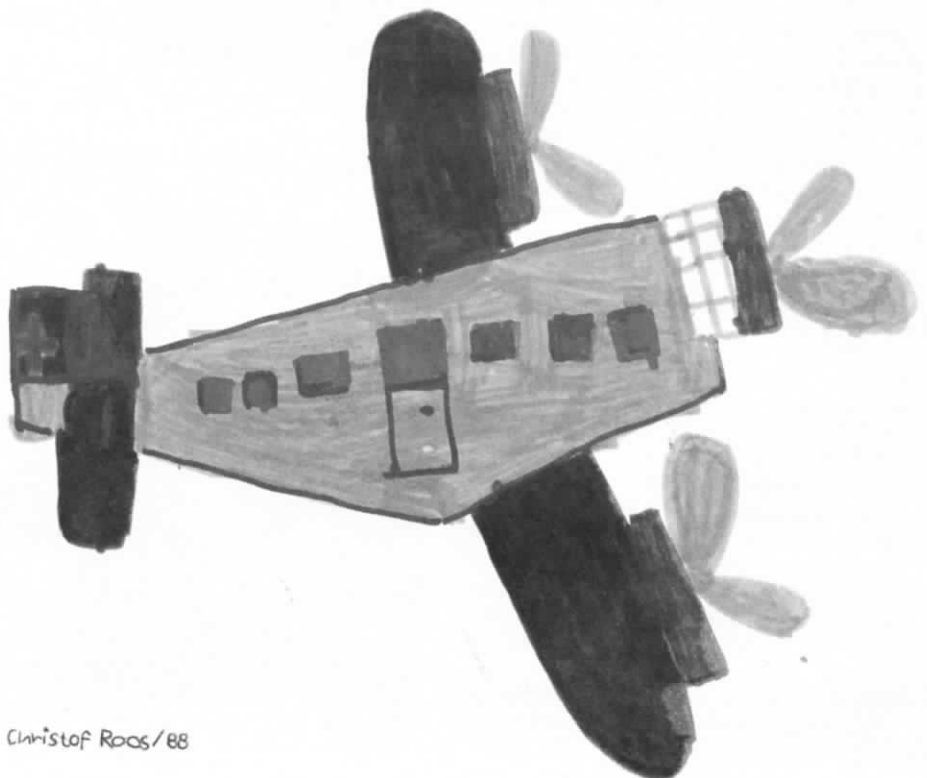
FAI-Malwettbewerb "Ikarus heute"

Zum 100jährigen Jubiläum der ersten Flüge Otto Lilienthals hat sich die internationale Luftsportorganisation FAI etwas besonderes einfallen lassen: Für Schülerinnen und Schüler im Alter von 5 bis 16 Jahren (eingeteilt in drei Altersgruppen)

wurde ein Malwettbewerb ausgeschrieben. Das Thema: "Ikarus heute".

Der FSC Aschaffenburg hat die "Betreuung" der Schulen in Aschaffenburg und dem Umland übernommen. An ihn sind die Arbeiten der neun besten Schüler einer Schule zu schicken, eine Jury wird hieraus wiederum die neun besten Arbeiten (drei je Altersgruppe) auswählen und an den Luftsportverband Bayern weiterleiten. Der wählt weiter aus, und eine Jury des Deutschen Aeroclubs wird schließlich neun Arbeiten zur Feststellung der Hauptgewinner zur FAI nach Paris schicken.

Auf allen Ebenen winken Preise. Auch der FSC Aschaffenburg sowie einzelne Mitglieder haben Rundflüge mit Segel- und Motorflugzeugen ausgeschrieben, so daß



Christof Roos/88

die besten Malkünstler aus Aschaffenburg sicher nicht leer ausgehen werden!

Weitere Informationen: Michael Amtmann,
Tel. 06021/960685

Fuel Dumping

Ein Märchen macht neuerdings die Runde: Es wird behauptet, daß Verkehrsflugzeuge vor der Landung über Aschaffenburg, dem Spessart und dem Odenwald ihren überflüssigen Treibstoff ablassen. Damit Sie, wenn Ihnen dieses Märchen auch mal begegnet, zu antworten wissen (als Flieger ist man ja Fachmann für alles), hier die rein fachlichen Informationen:

Nur in Notfällen wird Treibstoff abgelassen, z.B. wenn die Landung gefährdet ist, oder wenn ein Flugzeug gleich nach dem Start wieder landen muß und technische Defekte, etwa der Ausfall eines Triebwerks, zur Sicherheit ein geringeres Landegewicht erfordern. Muß ein Flugzeug aus anderen Gründen (z.B. wegen des Herzinfarktes eines Passagiers) sofort nach dem Start wieder landen, wird heute (sicher auch wegen der hohen Spritpreise) meistens selbst dann kein Sprit abgelassen, wenn das höchstzulässige Landegewicht (das ja oft deutlich unter dem Höchst-Startgewicht liegt) noch weit überschritten ist. Und wenn Treibstoff abgelassen werden muß, dann geschieht dies in Höhen über 2000 m bei Geschwindigkeiten über 400 km/h; aus zwei Rohren an den Flügeln treten höchstens je 1 Tonne pro Minute aus. Dabei wird der Treibstoff so fein zerstäubt, daß er schon 1000 m tiefer nicht mehr nachweisbar ist. Und selbst für nachfolgende Flugzeuge ist das Gemisch auch nicht mehr zündfähig, wie es in der Presse auch schon zu lesen stand.

Hilfe für Indonesien

Am 19.1.1990 setzte der kanadische Buschpilot Andre Bouchard mit seiner Cessna C 182 in der Westprovinz von Papua-Neuguinea (Indonesien) zum Start an. Die Bahn war naß, es herrschte Seitenwind. Mühsam kam das Flugzeug frei, gewann aber kaum Höhe. Dann stürzte das Flugzeug in einen Sumpf, explodierte, brannte aus. Unter den Toten sind der Pilot und die Krankenschwester Pierette Carignan.

Andre Bouchard war nicht nur der erfahrenste Buschpilot in Papua-Neuguinea (mit 10.000 Flugstunden in 25 Jahren). Er war auch Missionar und - zusammen mit seinem Flugzeug - der letzte Nothelfer in einem Gebiet namens Daru-Kiunga, größer als Bayern, in dem es keine 100 km befestigte Straßen gibt. Pater Bouchard flog Menschen, Medikamente, Lebensmittel. Wenn ein Eingeborener etwa einen Jagdunfall hatte oder von einer Giftschlange gebissen wurde, dann hatte er dank Bouchards Flugzeug und seinem Einsatz eine Chance. Fliegen unter diesen Bedingungen, bei diesem Klima ist noch wirklich abenteuerlich. Aber nur mit seinem Flugzeug konnte der Pater in abgelegenen Bergdörfern Menschen besuchen, Kranke versorgen und andere Hilfe leisten, nur durch ihn und sein Flugzeug konnten Katechisten und Schwestern (selten genug) ihre einsamen Außenposten verlassen.

Andre Bouchard hat Flugplätze gebaut, hat neue Methoden der Fischzucht und des Gemüseanbaus eingeführt. Dabei hat er tiefe Einblicke in die Kultur der dort lebenden Menschen gewonnen und war auch bereit, von denen zu lernen, die wir die Eingeborenen nennen. Bei der Beerdigung von Pater Bouchard und Schwester Carignan zogen Tausende von Menschen an den Särgen vorbei. Als Symbol für die Arbeit der Schwester mit den Frauen brachten sie eine Schere, als Symbol für das Leben des Paters als Missionar und Pilot ein Pilotenhemd.

Die Mission in Papua-Neuguinea braucht ein neues Flugzeug: Eine Cessna C 180K steht bereit, mit allem Drum und Dran kostet sie ca. 150.000 DM. Ein neuer Pilot und neue Schwestern werden die Arbeit der Toten weiterführen.

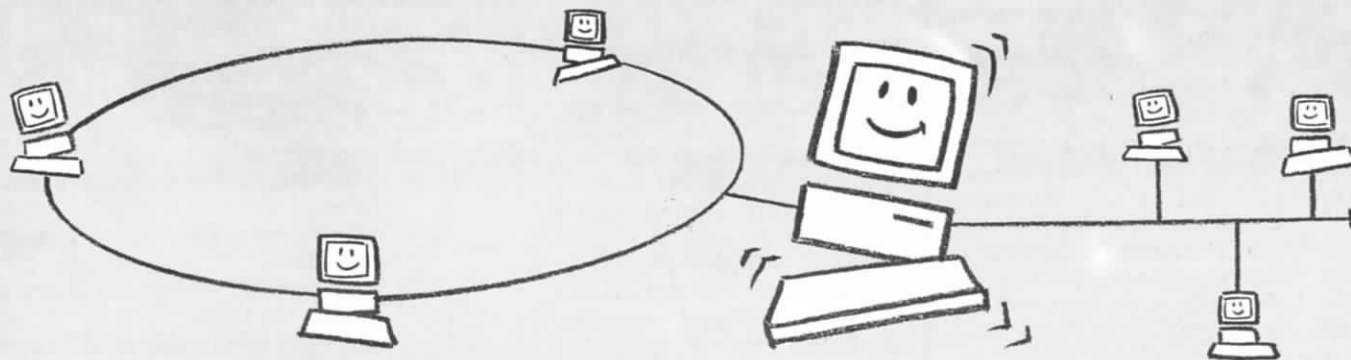
Warum steht ein solcher Bericht in "Rund um Charlie"? Es spricht uns an, wenn Flugzeuge, wie wir sie fliegen, in solcher Weise zum Einsatz kommen, und vielleicht motiviert uns unsere Liebe zur Fliegerei auch dazu, einen Beitrag zur Schließung der durch den Absturz der P2-MCM entstandenen Lücke zu leisten. Es dürfte uns nicht schwer fallen!

Spenden bitte auf "Spendenkonto Missionsflugzeug", Konto Nr. 326-082, BLZ 795 500 00, Sparkasse Aschaffenburg

PS: Sie erhalten natürlich eine Spendenquittung! Verwaltung: Mike Amtmann



*Allen Mitgliedern des
FSC Aschaffenburg
sowie allen übrigen
Lesern wünschen wir
ein frohes Weihnachts-
fest und ein glückliches
neues Jahr!*



Lassen Sie Ihrem Datendrang freien Lauf.

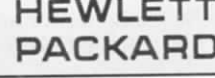
Unser Netzwerk-Knowhow basiert auf langjähriger Erfahrung. Durch m+s wurden Netze mit teilweise bis zu 200 Personalcomputern realisiert. Diese Netzwerke sind zum großen Teil integriert in Großrechner-Architekturen (IBM SNA und DIGITAL DNA) und Postdienste. Wir realisieren WANs (Wide Area Networks) und LANs (Local Area Networks) mit Ethernet- oder Token Ring-Topologie mit DCA-Produkten, NOVELL NetWare (für DOS und VMS), IBM PC-LAN Programm, 10Net und anderen Produkten namhafter Hersteller.

Wenden Sie sich mit Ihren Fragen zum Thema Connectivity am besten gleich an m+s.

Computertechnologie aus einer Hand



Kaiserhofstraße 10 und 16, 6000 Frankfurt 1
Telefon: 069/299894-0, Fax: 069/292395



Rallye „RUND UM CHARLIE“ 1990

Kurz und bündig: „Rund um Charlie“ 1990 war ein runder Erfolg!

Nicht nur die Teilnehmer hatten Freude an Wettbewerb und Rahmenprogramm, auch den Mitgliedern, die bei der Durchführung dieses Wettbewerbs mitgearbeitet hatten, hat die nicht geringe Arbeit Freude gemacht.

Auch die Ergebnisse der Aschaffener Wettbewerbsteilnehmer können sich sehen lassen: In einem Feld prominenter und sehr erfahrener Wettbewerbsflieger aus der ganzen Bundesrepublik (darunter ehemalige Welt- und mehrere ehemalige Deutsche Meister!) ist der 10. Platz von Charly Maletschek und Bernd Kleitz durchaus beachtenswert. Als Vereinsbeste dürfen unsere beiden Piloten nun auch den Erich-Schlagmüller-Gedächtnispokal pflegen, bis er ihnen im nächsten Jahr (vielleicht!) von einer anderen Mannschaft wieder abgenommen wird.

In diesem Jahr waren zum Wettbewerb alle Flieger, also auch und vor allem fremde Piloten, eingeladen; besonders hat uns hierbei die Teilnahme der Mannschaften aus der Ex-DDR gefreut.

Im nächsten Jahr werden wir die Plätze wieder unter uns ausmachen und einer beliebig großen Zahl von Interessenten aus dem Verein die Teilnahme ermöglichen.

Im Zweijahresrhythmus sollen sich in dieser Art künftig öffentlicher und interner Wettbewerb abwechseln.

Für alle, die mal wissen wollen, wie es geht, und zum Training für Interessierte wollen wir hier die geflogenen Aufgaben veröffentlichen. Jeder kann nun, mit dieser RuC-Ausgabe, einer Shellkarte (Deutsche Generalkarte) Blatt 16, Uhr, Maßstäben und Kursdreieck bewaffnet, für sich allein, ganz unbeobachtet von Leuten, die es besser zu können glauben, auf Rallyeflug gehen! Dabei können die beiden Aufgabenteile aneinandergelängt oder durch eine Kaffeepause in Walldürn unterbrochen werden - ggf. die Anflugkarte Walldürn nicht vergessen. Also dann, viel Spaß!

TEIL 1: Aschaffenburg - Walldürn

Flugvorbereitung:

Tragen Sie in die Shellkarte folgenden Kurs ein:

Beginn: Autobahndreieck Seligenstadt; mit rwK 152 zur

1.Wende: Flugplatz Aschaffenburg; mit rwK 79 zur

2.Wende: Kauppenbrücke (Autobahn A3); mit rwK 142 zur

3.Wende: Schollbrunn (westlich Altfeld); mit rwK 230 zur

4.Wende: Mainschleuse bei Freudenberg; mit rwK 163 zum Endpunkt: Flugplatz Walldürn (in sicherer Höhe überfliegen! Auf Platzverkehr achten!)

(Fortsetzung Seite 12)

Kreuzworträtsel für Flieger

Dörrie Schäfer hat, zusammen mit ihrem Mann, ein Kreuzworträtsel für Flieger ausgetüftelt; so etwas kann man ja in dieser Jahreszeit gut brauchen! Auf gängige englische Begriffe und Abkürzungen wird nicht extra hingewiesen! Viel Spaß!

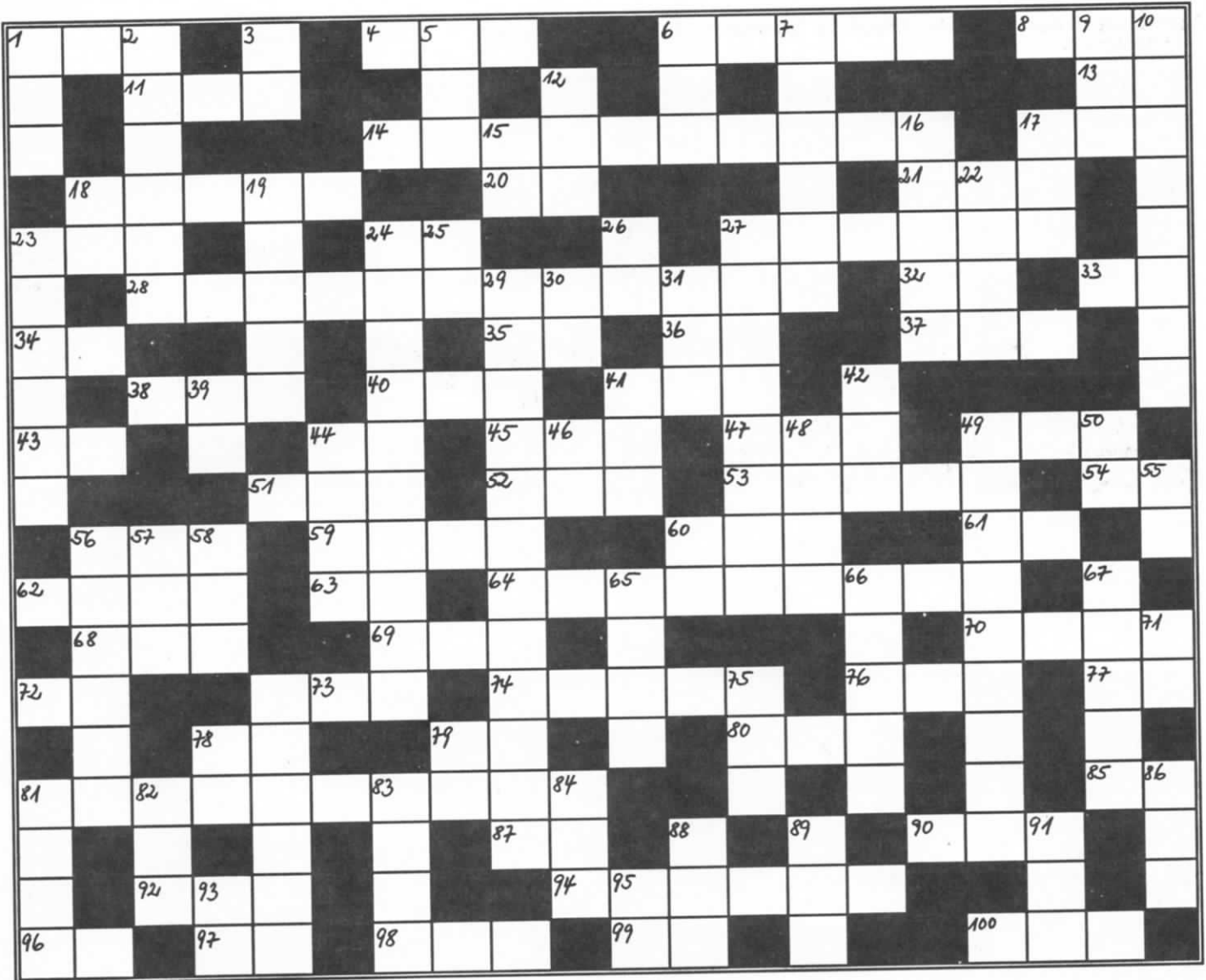
WAAGRECHT

- 1 wichtige Mitteilung für Piloten
- 4 Start-/Landebahnsichtweite
- 6 gibt's auf Flugplätzen und in London
- 8 Luftverkehrsregeln
- 11 Engl.: Kalt und gefährlich (siehe auch Senkrecht 76)
- 13 Touch and ...
- 14 LuftFAHRzeug
- 17 nicht so schlimm wie Mayday
- 18 Engl.: als Landebahnlänge nicht gut
- 20 Engl.Abk.: Ansaugesystem oder US-Fluggesellschaft
- 21 über den Wolken
- 23 z.B. die Concorde
- 24 Maß für Höhenangaben
- 27 Engl.: Radarpeilung
- 28 sehr beliebter Flugsport
- 32 Engl.Abk.: Auxiliary power
- 33 Windrichtung
- 34 nochmals Windrichtung
- 35 Engl.: bei
- 36 Gegenstück von "sie"
- 37 null bei QNH
- 38 mit dieser Peilung komme ich nicht zum Platz
- 40 um fliegen zu dürfen, vorher nicht anfassen!
- 41 Engl.: Temperatur-Taupunkt
- 43 Abk.: Hier wird englisch gefunkt
- 44 beginnt ab 5000ft MSL
- 45 durchsichtiges Bild
- 47 ICAO-Abk.: Stadt in Jordanien
- 49 "Hilfe!"
- 51 Engl.: nicht mein Freund
- 52 voraussichtliche Ankunftszeit
- 53 über 1,5 km geht's unkontrolliert
- 54 Abk.: Wetter
- 56 Flugzeugnasenrichtung
- 59 Engl.: Wagnis
- 60 Engl. Abk.: EWG
- 61 Alaska Airlines
- 62 z.B. Pflichtmeldepunkt für Kassel
- 63 Engl.Abk.: Berg
- 64 notwendiges juristisches Übel
- 68 Ansammlung von "Lügner"
- 69 siehe "Waagrecht 52"
- 70 Internationale Zivilluftfahrt-Org.
- 72 1852 m
- 73 mißlich, wenn sie bei der Flugplanung vergessen wird
- 74 techn. Mißgeschick
- 76 verhängnisvoll auf den Flächen (siehe auch Waagrecht 11)
- 77 Lfz.-Nat.-Kennzeichen für Australien
- 78 Flagge im VOR
- 79 Lfz.-Nationalitätenzeichen für Panama
- 80 dient unterwegs dem Piloten, so er will
- 81 wichtige Bezugsperson für den Anfänger
- 85 deutsche Abk.: CH

- 87 noch eine Windrichtung
- 90 erstes Kapitel der AIP III
- 92 nach der Landung beim "C" fällig
- 94 vorletzter Buchstabe, wird oft aufgefördert "go home!"
- 96 UTC plus 1 = LT für uns im Winter
- 97 schon wieder senkrecht 30
- 98 Engl.: eine Flugstrecke, oder bei Damen normalerweise sehenswert
- 99 Engl.Abk.: KK
- 100 Luftfahrt-Behörde

SENKRECHT

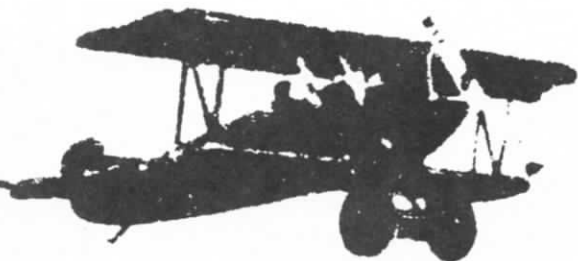
- 1 hilft gegen Verfransen
- 2 Engl.: bei Nacht von großer Wichtigkeit
- 3 Lfz.-Nationalitätenzeichen Schweden
- 5 die meisten Privatflieger fliegen so
- 6 kontrollierter Luftraum
- 7 über 100% rel. Feuchte
- 9 hier findet man Flugplatz-Infos
- 10 Engl.: Steuerorgane
- 12 über ...
- 15 Lfz.-Nationalitätenzeichen Iran
- 16 Engl.Abk. für waagrecht 1
- 17 vorherige Genehmigung erforderlich
- 18 ... + 30 dürfen wir
- 19 "Verstanden", auch Name
- 22 obere Wolkengrenze
- 23 Platzrunden-Dompteur
- 25 Lfz.-Nationalitätenzeichen Island
- 26 Lfz.-Nationalitätenzeichen Österreich
- 27 Luft-Sprit-Mischmaschine
- 29 erhöht den Auftrieb
- 30 engl. Fürwort
- 31 rechtweisend
- 39 Sprühregen
- 41 amerikanische Luftfahrtbehörde
- 42 gut für VFR-Flieger
- 44 Gestaltung
- 46 siehe Senkrecht 30
- 48 Engl.: Nagetierchen
- 49 nicht "Dynamische"
- 50 Windrichtung
- 55 Lfz.-Nationalitätenzeichen Kambodscha
- 56 am schönsten: blau! (keine Person!)
- 57 NAV-Gerät
- 58 in diesem Gebäude ist die Allgemeine Luftfahrt zu Hause
- 60 Lfz.-Nationalitätenzeichen Äthiopien
- 65 Schreihälsa kann man auch ohne hören
- 66 Überprüfung
- 67 schöne Wetteraussichten
- 71 Lfz.-Nationalitätenzeichen Finnland
- 73 Funk-Wetterinfo
- 75 Engl.: Hörgerät
- 78 Lfz.-Nationalitätenzeichen Guatemala
- 79 Lfz.-Nationalitätenzeichen Honduras
- 81 Engl.: ohne startet kein Flugzeug
- 82 so hoch spielt unser Funkgerät nicht mit
- 83 Engl.: 89GR im METAR-Schlüssel
- 84 bei der "Niederkunft" für Motorflieger entbehrlich
- 86 metrisches Maß für Geschwindigkeit
- 88 jetzt in Hectopascal
- 89 fliegen "Hobby"-Flieger normalerweise nicht
- 91 ungerichteter Funkfeuer
- 93 das letzte Lfz.-Nationalitätenzeichen: Irland, oder Aer Lingus
- 95 Altocumulus



Seit über 20 Jahren

Drucksachen für den Bachgau preisgünstig und zuverlässig.

So hoch fliegen unsere
Preise nicht. Holen Sie
sich ein Angebot ein.



DRUCKEREI UND VERLAG

Ostring 9a · 8754 Großostheim-Ringheim
Telefon (06026) 6041 · Telefax (06026) 3777

RUND UM CHARLIE 1990

**Bildtableau 2. Wertungsstrecke (Zeitwertung, Teilstrecken 1-5)
Nr. Besetzung:**



RUND UM CHARLIE 1990
Bildtableau 3. Wertungsstrecke (Punkte 1 bis 10)
Nr. Besatzung:



Island

Bei Lack- und Blechschaden erst Walther fragen



Auto Walther GmbH

8753 Obernburg/Main

Carl-Zeiss-Straße 4
Telefon 06022/1212

- Unfallinstandsetzung
- Abschlepp- und Bergungsdienst Tag und Nacht
- Karosseriebau
- Autolackiererei

Flugzeiten in Min:Sec (Beispiele):

vom Start bis zum Beginn/ 1.Wende/
2.Wende/ 3.Wende/ 4.Wende/ Endpunkt :

SF 25B D-KAEE: 10:00/ 13:49/ 23:15/
33:34/ 40:59/ 52:03

Dimona D-KAFL: 8:00/ 11:14/ 19:13/
27:56/ 34:13/ 43:35

PA 38 D-ELGY: 7:00/ 9:43/ 16:24/ 23:43/
28:59/ 36:51

PA 28-140 D-ENST: 6:00/ 8:33/ 14:50/
21:43/ 26:39/ 34:02

PA 28-161 D-ENGG, D-EHGM: 6:00/ 8:28/
14:35/ 21:15/ 26:03/ 33:13

PA 28-181 D-EEMB, D-EGNM: 6:00/ 8:24/
14:20/ 20:49/ 25:28/ 32:26

PA 28 Arrow: 5:00/ 7:06/ 12:17/ 17:58/
22:02/ 28:08

Aufgabe:

Fliegen Sie die Strecke entsprechend den vorgegebenen Zeiten ab (siehe Tabelle), ohne zu kurven. Stellen Sie fest, auf welcher der fünf Teilstrecken die Bilder der Bildtafel 1 (siehe Seite 10) aufgenommen wurden! (Tip: Auf keinem Streckenstück liegen mehr als 2 Bilder.) Beschließen Sie den ersten Teil mit einer Ziellandung und einer Kaffeepause in Walldürn!

TEIL 2: Walldürn - Aschaffenburg

Flugvorbereitung:

Markieren Sie in der Shellkarte folgende Punkte:

Punkt 1: Kapelle bei Hoffeld, 83° / 9,2 km (4,6 cm) von Walldürn

Punkt 2: Kapelle bei Uissigheim, 12,5° / 11 km von Punkt 1

Punkt 3: Kapelle bei Grünau, 248° / 4,5 km vom Flugplatz Altfeld

Punkt 4: genau unterm "s" von Ansbach, 35° / 12 km von Altfeld

Punkt 5: Kloster Mariabuchen 3 km ost-südöstlich Lohr

Punkt 6: Neuhütten 11 km westlich Lohr

Punkt 7: Kapelle Frauengrund bei der Autobahnausfahrt Bessenbach (A3)

Punkt 8: Marien-Kapelle 2,5 km östlich vom Pfaffenberg

Punkt 9: Kapelle zwischen Volkersbrunn und Heimbuchenthal (4,5 km südlich Punkt 9)

Punkt 10: St.Wendelinus-Kapelle westlich Mönchberg (10 km nördlich Miltenberg)

Flugzeiten vom Start oder Überflug Walldürn bis Überflug Flugplatz Aschaffenburg:

SF 25B D-KAEE: 1 Std. 24 Min.

Dimona D-KAFL: 1 Std. 13 Min.

PA 38 D-ELGY: 1 Std. 03 Min.

PA 28-140 D-ENST: 1 Std. 0 Min.

PA 28-161 D-ENGG, D-EHGM: 58 Min.

PA 28-181 D-EEMB, D-EGNM: 57 Min.

PA 28 Arrow: 51 Min.

Aufgabe:

Fliegen Sie von Walldürn aus die angegebenen Punkte der Reihe nach an und ordnen Sie jedes der acht Bilder von Bildtafel 2 (siehe Seite 11) einem dieser Punkte zu. Nach Erledigung dieser Aufgabe sollten Sie auf die Sekunde genau nach der angegebenen Flugzeit die Startbahn Aschaffenburg von Süden nach Norden überfliegen (achten Sie bitte auch hier auf sichere Höhe!).

Und nun: Viel Spaß!

ma

Personelles...

Liebe Vereinsmitglieder, manche von Ihnen haben vielleicht seit dem 1. 11. am Platz eine etwas verwirrt und geschäftig aussehende junge Dame hin und her eilen sehen, und Sie wußten nicht so recht, wo sie hingehört. Nun, hiermit stelle ich mich offiziell vor: Gabi Aubele, Vorstandsassistentin. Dieser wohlklingende Titel wurde speziell für mich vom Vorstand erfunden.

Nachdem uns zum 31. Dezember 1990 Christian Marschner, unser hauptamtlicher Geschäftsführer, verläßt, werden Sie also künftig von mir Ihre Rechnungen und mancher seine Mahnungen bekommen. Außerdem bin ich Ansprechpartner für 1001 Dinge, täglich von 9.00 Uhr bis 16.00 Uhr am Platz zu erreichen. Samstags auf Wunsch und Vorbestellung.

Glauben Sie auch, daß ein Verkehrslandeplatz der Größe Großostheims sich mit einem Flugsportclub als Platzhalter sehr schwer tut? Mag sein daß Sie recht haben. Mit Sicherheit treten in dieser Konstellation Schwierigkeiten auf, die sich eine Flugplatz GmbH nicht einmal träumen läßt. Aber glauben Sie nicht auch, daß gerade diese ungewöhnliche Kombination auch eine unserer großen Stärken ist?! Wo sonst kennen Sie einen Platz, bei dem der Wirt (und hoffentlich auch bald ich) noch alle Gäste und Besucher mit Namen kennt?

Meine Aufgabenstellung hier ist vielseitig. Jeden Morgen frage ich mich, welche Überraschung nun wieder auf mich wartet. Einmal sind es Wildschweine, die nachts den Zaun unterwühlt haben und anfangen, Teile der Grasbahn zu pflügen, ein anderes Mal unser Schiebeter, das zwar alle Autos herein aber keine herausläßt und aus Protest im Tower die Mannschaft mit Dauerpiepsen um die letzten Nerven bringt.

Sie sehen, diese Aufgaben kann kein Mensch alleine bewältigen; deshalb hat mir der Club in weiser Voraussicht Herrn Maetzsch zur Seite gestellt (er nennt sich selbst James). Einer, der viel lieber Pfeife anstelle seiner obligatorischen Zigarren rauchen würde, aber aus Pflichtbewußtsein heraus („...wenn ich Schlepper fahre, fällt mir bei der sportlichen Federung ständig die Pfeife aus dem Mund und ich muß ihr hinterherrennen...“) auf die braunen, gerollten Blätter umgestiegen ist.



Unser Foto zeigt Herrn Maetzsch (mit seiner geliebten Zigarre) bei der Arbeit.

Herr Maetzsch ist in der Regel morgens der erste am Platz, der im Sommer das ewige Gras mäht, im Winter Schnee schiebt und jederzeit für alles zu befragen und zu beauftragen ist.

Sein spezielles Hobby sind die Pflanzen und ich bitte alle, im Sommer mit Bewußtsein die verschiedenen Blühpflanzen und Rabatten einmal zu betrachten.

Wohl denn, auf gute Zusammenarbeit und viele schöne Tage am Boden und in der Luft.

Gabi Aubele

Die Mähr vom steuerfreien Flugbenzin

Anläßlich der Bürgerversammlung in Ringheim konnte man es wieder lesen, das Märchen vom "steuerfreien" Flugbenzin. Ach wenn es doch so wäre! Ein sogenannter VCP verteilte Flugblätter, in denen solches zu lesen war. Aber was sind die Fakten?

1. Flugkraftstoffe wie auch Autokraftstoffe unterliegen den vollen Mineralölsteuersätzen. Hiermit ergeben sich Literpreise von zur Zeit

- ca. DM 1,25 pro Liter Auto-Super (Untermaingebiet)

- ca. DM 1,90 pro Liter Flugbenzin (Flugplatz Großostheim).

Das sind die Preise, die jeder zu zahlen hat, der privat ein Auto oder Flugzeug steuert!

2. Fluggesellschaften zahlen - wie z.B. die Bundesbahn - keine Mineralölsteuer. Damit subventioniert der Mineralölsteuerzahler indirekt folgende Aktivitäten:

- private und geschäftliche Bahnfahrten
- Urlaubsreisen mit Linien- und Charterflugzeugen
- Geschäftsflüge mit Linienflugzeugen

Der Gesamtverbrauch an Flugtreibstoffen in Deutschland teilt sich wie folgt auf:

- Verbrauch der Fluggesellschaften in Linien und Charterverkehr 98%
- Private Luftfahrzeuge 2%

Sollte das der VCP nicht gewußt haben? Oder sollte hier in Ringheim vielleicht doch nur "Stimmung" gemacht werden?

Jörg Becker

Der Nikolaus zu Gast auf dem Flugplatz

"...lustig, lustig, tralla lala la, bald ist Nikolaus' Abend da..." sangen ca. 70 Kinder im Alter von einem halben bis acht Jahre zur Begrüßung des Nikolaus, der eigens für die Kleinen am 6. Dezember gegen 16:00 Uhr auf dem Flugplatz Großostheim eingeflogen kam.

Voller Begeisterung und mit glänzenden Augen konnten Kinder aus der Marktgemeinde Großostheim und den angeschlossenen Ortsteilen - zusammen mit ihren Eltern - den Augenblick kaum abwar-



ism GMBH

IMMOBILIEN - SERVICE - MARKETING - INGENIEURBÜRO

Frohsinnstraße 32, 8750 Aschaffenburg
Tel. (06021) 22202, Fax. (06021) 2 22 73

*Frohe Weihnachten
und einen guten Start ins neue Jahr
wünscht allen Fliegerkameraden
Heiner Fussbahn*

ten, bis der Nikolaus mit dem Helikopter (buchstäblich vom Himmel hoch) vor dem Tower landete.

Unter lautem Hallo wurde er in die Cafeteria des Flugsportclubs Aschaffenburg begleitet, wo die vorweihnachtliche Feier, die bereits am frühen Nachmittag mit Gebäck und Getränken begonnen hatte, ihren abschließenden Höhepunkt fand.

Als Belohnung für die Mühe, die sich die Kinder den ganzen Nachmittag über mit dem Anfertigen von Weihnachtsbildern gemacht hatten, wurde jedes von ihnen vom Nikolaus mit einer Geschenktüte belohnt (die Bilder sollen übrigens in einer kleinen Galerie im Clubheim des Flugsportclubs ausgestellt werden). Manch ein Kind wußte dem Nikolaus als 'Danke-

schön' auch ein kleines Gedicht aufzusagen oder ein Lied zu singen.

Organisiert und finanziert wurde diese kleine Feier von Clubmitgliedern unseres Vereins, denen an dieser Stelle herzlich gedankt sein soll.

Besonderen Dank unserem 'Nikolaus' Lothar Sehl und der Fa. Heli-Flight, die uns den Hubschrauber zur Verfügung stellten.

Motiviert durch die Freude der Kinder und das Gelingen der Veranstaltung erklärten sich die Organisatoren spontan bereit, diese Aktion im nächsten Jahr zu wiederholen.

Bernhard Wißler



Von den Kindern freudig begrüßt steigt der Nikolaus aus dem Hubschrauber.

Foto: Bernhard Wißler

Großostheimer Segelflieger über dem Matterhorn

Fluglager 29. April bis 5. Mai

Samstag, 28.4.90

Anreise über Freiburg, Basel, Bern, Montreux, Tunnel Grand St. Bernard, Aosta. Die Fernstraße nach Turino führt am Ortsausgang Aosta am Flugplatz vorbei. Fahrzeit von Aschaffenburg aus 8 bis 9 Stunden. Gebühren: Zwei mal SF 30,- Vignette je für das Auto und den Anhänger. Weitere 45 Fränkli (40.000 Lire) Tunnel-Maut für das Gespann hin und zurück. Der Blick auf das künftige Flugrevier um den Monte Emilius (3559 m) verursacht erwartungsfrohes Kribbeln.

Ankunft am Flughafen-Verwaltungspalast um 19.15 Uhr. Abweisende hohe Drahtzäune. Office nicht besetzt. Wohin mit dem Hänger? Ein Durchschlupf läßt sich öffnen. Ich schlendere über das Vorfeld. Hinter der dritten Halle steht Jochens Wohnmobil. Großes Hallo und Händeschütteln mit Jochen, Bernhard, Ralph und Raimund. Raimund hat schon eine Woche Aosta-Erfahrung. Sein / unser Quartier, das Hotel Cristina, hat noch ein Zimmer frei für mich (3. Stock, schnuckelig, Bad und Toilette im Gang, dafür exklusiv; Ü/F 25.000 L). Lage zentral, d.h. eine Seillänge weit vom Platz.

Abendessen, selbstgemacht. Am Tisch ein bißchen eng; aber das kommt im besten Restaurant vor.

Sonntag, 29.4.90

Überprüfungsflug ist obligatorisch. Wegen der hier üblichen Schwierigkeiten beim Schlepp in starker bodennaher Turbulenz und wegen der Landeeinteilung. Am Wochenende haben die Italiener vorrang; und die wollen schulen. Beide Blaniks sind belegt. Und die ASW steht am Start und grämt sich. Endlich, die Chance. Die Italiener haben gerade etwas zu diskutieren: Jochen in der Remo hat eben einen Blanik am Platzende ausgeklinkt, weil er nicht vom Boden kam. Daß die Bremsklappen des Blanik voll gezogen waren, haben wir ihm anschließend mitgeteilt.

Um 15.48 rollt also der Blanik I-SURC mit mir und Jochen als Co an. Der Talwind steht mit 30 kn auf der Bahn. In der Windscherung ziehen wir steil nach oben. In 600 m klinken wir aus. Wir gewinnen 200 Meter Höhe über Porossan, queren nach Arpuilles und holen uns dort in flachen Hangachten weitere 200 m. Wir wollen zum Platz zurück. Mit gezogenen Klappen sind wir in 300 m in Position. Ich probiere mein Italienisch im Funk aus: „ALIANTE ROMEO CHARLIE IN PROCEDURA“; wir queren die Bahn in 280 m Höhe; der Wind treibt uns schon über die Startstelle. Ich halte mit 40° vor, drehe über dem Sport-

platz in den Gegenanflug („RC, SOTTE VENTO“ und kurz darauf in den Queranflug („RC, BASE“). Mit 40° Vorhaltewinkel und etwa 150 m Höhe halte ich mich knapp hinter der Platzbegrenzung. Mit 110 km/h Fahrt und etwas Klappe drehe ich in den Endanflug, melde meine Position mit „RC, FINALE“ und gehe steil hinunter. Schnell ist die Fahrt in der Scherung am Boden weg, Abfangen, Aufsetzen und nach links auf das Gras Rollen beenden die 'Procedura'. Mit der Landung um 16.14 Uhr und einem Kopfnicken von Jochen bin ich für Aosta sozusagen freigegeben. Natürlich mache ich jetzt noch einen Start mit der GW. Nochmal Ruderprobe, auch die Bremsklappen werden getestet: ein schneller Ruck - und das Fahrwerk ist drin; leider bin ich aber noch nicht in der Luft.

Zwölf kräftige Hände packen den Haubenrahmen, heben an, Fahrwerk raus, und das Flugzeug sieht wieder ganz normal aus.

Ich starte Punkt 17.00 Uhr mit eigener Kraft, fliege geradeaus bis über Villefranche, gehe nördlich am Hang auf Gegenkurs und reite hoch. In 500 bis 600 m zieht sich eine Hochspannungsleitung mit grün angestrichenen Masten den Haushang entlang; ich halte respektvollen Abstand. Wie eine Stunde zuvor, quere ich zum hochgelegenen Arpuilles, fahre in 600 m Höhe den Motor ein und überlasse mich dem Hang. Die ASW läßt sich sensibel im ruhigen aber schwachen Steigen über den Waldrücken halten und macht stetig Höhe. In 1900 m, an der Schneegrenze, ist Schluß. Ich wende mich nordwärts, quere

Häfling

BAUMARKT

6451 Mainhausen 1, Tel. 06182/3168
Jahnstraße 3



*** Wir bürgen für Qualität ***

PARTNER QUALITÄTSBEWUSSTER BAUHERREN!

das Tal des Großen Sankt Bernhard und versuche, über dem sonnenbeschienenen Allain Aufwind zu bekommen. Mit Mühe geht es hier auf die schon früher erreichte Höhe von 1900 m. Hat sich eine Inversion gebildet?

Ich lande "pünktlich" um 18.15 und gebe meine Start- und Landemeldung bei Ricky Küster ab. Seit kurzem besteht in Aosta die Auflage, um 18.15, spätestens um 18.30 Uhr am Boden zu sein. Dies wird damit begründet, daß im Falle der Suche nach einem Vermißten noch genug Tageslicht zur Verfügung steht. Diese vernünftige Regelung schenkt uns außerdem den Abend für andere wichtige Unternehmungen, wie zum Beispiel dem Abendessen beim "Bürgermeister".

Eine Flugzeughalle steht für Gäste zur Verfügung. Welch ein Luxus, wir brauchen nicht abzurüsten. Allerdings lassen sich die Tore nicht ganz schließen. Wir werden am nächsten Morgen eine ganz feine Sandschicht von den Hauben und Flächen ledern müssen.

Montag, 30.4.90

Südluft, sehr dunstig, 6/8 bewölkt. Schon früh Wolkenbildung am Hang. Ob das was wird? Die im Flugplatzhotel ausgehängte Wetterkarte trägt einen dicken roten Pfeil aus Richtung SO. Ein Tief im Nordosten, ein Azorenhoch, ein schwaches Tief über Spanien und ein Sturmtief westlich Irland bestimmen unser Wetter.

Die Kameraden zweifeln; niemand will einen Absafer riskieren, der immerhin 80 Mark kostet. Die Gruppe entscheidet sich für eine Expedition ins Cogne-Tal mit anschließender Erkundung des Geländes bis hoch auf die Sella-Hütte (2584 m). Ich will die Gegend segelfliegerisch erkunden. Im Rückblick war es ein toller Flug; der Kurs enthielt viele Winkel, verließ nie den Platzbereich und brachte eine größte Höhe von 4200 m NN.

Start 12.09 mit eigener Kraft. Ich fahre den Motor in 900 m über Blavy ein. Hang-

schrubben, dann an Felskante südlich P.d.Viou 3m/s zu Basis 1700 m über Platz. Westlich zum Chaligne, nördlich Mt.Velan Südhang, dann westlich zum G.St.Bernhard Tunneleingang. Die Höhe scheint zur Querung des Tals von Courmayeur nicht zu reichen; deshalb SO zum Chaligne zurück. Zügig geradeaus, wenig Kreisen, über Mt.Rosso, P.Falita zum Mt.Cormet. Hier steht die letzte Wolke vor dem Mont Blanc, Höhe 2000 m über Platz. Aus rötlich-dunstiger Inversionsluft ragen klar die Eisriesen. Unnahbar. Ich quere zum Massiv Mt. Paramont. Schnell sich auflösende Wölkchen über dem sonnenbeschienenen Hang markieren zerrissene und kurzlebige Thermik mit Basis 2200 m ü.Platz. Wolken mit höherer Basis am P. del Drinc locken. Ich folge Höhe verlierend einem der Berg Rücken nach Süden, schwenke dann schnell hinüber, Kurs Cogne-Tal zu den Südausläufern des Mt.Emilius.

Hier finde ich ruppiges aber gutes Steigen unter gut entwickelten Wolken bis zur Basis. Ich fliege nach Norden vor und erfahre schwaches laminares Steigen mit etwa 1 m/s, das am Rand der Wolke gelegentlich 2 m/s erreicht. Die schwache Welle zerfällt und baut sich wiederholt auf. In 4200 m, der Höhe der Wolkentops ist Schluß. Im Norden schält sich das Matterhorn aus dem Dunst. Ich nehme den direkten Kurs. Über dem Skigebiet Cervinio komme ich mit über 3000 m NN an. Das Matterhorn ist unzugänglich, wenigsten heute. Ich gebe die Hoffnung nicht auf, einmal den Gipfel zu übersteigen. Heimatkurs über La Magdeleine, St. Barthelemy, 4 m am Viou, Chaligne, Mt. Rosso. Ich quere zum Drinc. Die Welle am Emilius trägt nicht mehr, westlich zum Grand Nomenon. Überall Thermikwolken, die mit 2,5 m ziehen. Grivola, Rhemes Notre Dame. Ich husche über den Grat zum Stausee Valgrisenche, gehe hinüber zum Mt. Rosso an die Basis, turne die Höhe ab und lande um 18.10 Uhr. Jochen hilft mir schieben. Ein großartiger Einstieg in die segelfliegerische Bergwelt



Das Matterhorn von der Südseite, ein grandioser Anblick

Foto: W. Gorisch

Rund um Charlie

Nachrichten des FSC Aschaffenburg e. V.

Herausgeber:
Flugsportclub Aschaffenburg

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

Michael Amtmann
Schurzstraße 18, 8750 Aschaffenburg
Tel.: 06021/960685

Druck und Anzeigenabrechnung:
Druckerei und Verlag Herbert Reichert
Ostring 9a, 8754 Großostheim 2
Tel.: 06026 / 6041, FAX: 3777, BTX: 3777

Layout und Gestaltung: Bernhard Wißler

Auflage: 5000 Exemplare (Sonderausgabe)

Aus aktuellem Anlaß wird diese Ausgabe in Großostheim sowie den Ortsteilen Ringheim und Pflaumheim kostenlos verteilt.

Aufsätze geben nicht die Meinung des FSC Aschaffenburg wieder.
Für nicht erschienene Beiträge kann keine Haftung übernommen werden.
Beiträge jeder Art bitten wir an die obige Redaktionsanschrift zu senden.
Von Seiten der Redaktion besteht keine Verpflichtung, Beiträge abzdrukken oder zurückzusenden.

Anzeigenpreise:
0,40 DM per mm / Spaltenbreite 60 mm

Seitenformat: Höhe: 270 mm, Breite 185 mm

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

von Aosta liegt hinter mir. Was werden die nächsten Tage bringen?

Dienstag, 1.5.90

Beim Eröffnungsbriefing wußte Jochen uns zu sagen, daß das Valle d'Aosta das trockenste Gebiet Europas sei. Selbst die Kondensstreifen der Jets würden sich über dem Aostatal auflösen. Wir sollten mal darauf achten. In der Tat sehe ich auf den Satellitenbildern seitdem häufig den wolkenfreien Verlauf des Tals mit seinem typischen Südknick ins Turiner Becken. Am Maifeiertag zeigten sich um 9 Uhr bereits die ersten Cu über dem Chaligne. Die Wolken sollten uns nicht zu einem früheren Start verleiten, denn die warme Luft löst sich sehr weit oben vom Hang. Die Windstille am Boden weist darauf hin, daß die Talinversion noch nicht durchgeheizt ist.

Ich starte um 11.30 Uhr. Der Hang trägt schlecht. Ich muß den Motor erneut ausfahren, um oben zu bleiben. Eine Ablösung über Touraz hebt mich von 1400 m NN zur Basis bei 2400 m. Am Crou de Bleinise östlich des Gr. St. Bernhard steht konstant eine große Wolke, die mit runden 2,5 m zieht. Ein herrlicher Gletscherflug am Grat entlang nach Norden im Halbkreis verlockt zum Sightseeing.

Ich tanke Höhe auf bis 2600 m und gleite ins Cogne-Tal. Dort mache ich die Beobachtung, daß die Basis über den sonnengeheizten Nordhängen des Cognetals um einige hundert Meter höher ist, jetzt 3000 m NN (Diese Erfahrung bestätigt sich auch an den folgenden Tagen). Mit dieser Höhe komme ich komfortabel ans Matterhorn. Thermik über dem Stausee bei Valtour-nenche. Ich probiere den Grat zum Dent d'Herens unter Gratkante auf der Ostseite, um einen möglichen Hangaufwind in der nordöstlichen Höhenströmung auszunützen. Tatsächlich finde ich ruhige 0,5 bis 1 m/s. Ich verbringe eine Stunde damit, das Aufwindband immer neu zu zentrieren und komme langsam höher. Der Grat liegt nun unter mir, die Höhe des Matterhorns ist aber noch nicht erreicht. Ich erkenne das Wellenwetter an den kleinen, in raschem Wechsel entstehenden und sich auflösenden Rotorwölkchen leewärts von mir und natürlich an der sich immer deutlicher aufbauenden Lentikularis über dem Breithorn / Monte-Rosa-Massiv. Ich höre Jochen im Funk und gebe ihm ab jetzt regelmäßig meine Höhe durch.

Das Steigen beträgt 0,5 bis 1,5 m/s, muß aber immer wieder neu gesucht werden. In 5100 m NN nehme ich den Matterhorn-gipfel unter die rechte Flügelspitze und dokumentiere ihn wie einen Wendepunkt. Gesiegt! Ich quere durch 4 m/s Fallen zum südlichen Ausläufer des Breithorn. Obwohl die Lentikularis jetzt zerfällt, finde ich noch gutes laminares Steigen bis zur maximalen Höhe von 5600 m über dem Meer. Das Skigebiet des Theodul liegt unter mir. Ich genieße die grandiose Bergwelt mit bescheidenem Staunen, fliege die Höhe ab und lande um 17.59 Uhr.

Mittwoch, 2.5.90

Eigenstart um 12.22 Uhr. In 1200 m treffe ich Bernhard in seiner Ka 6 (D-0099) über Blavy. Wir beschließen, zunächst zusammenzubleiben, um gemeinsam zu kurbeln



Unser Werkstattleiter Jochen in seiner ASK 14

Foto: W. Gorisch

und den hangnahen Flug zu üben. Nach einem gemeinsamen Ausflug nach Torgnon trennen sich unsere Wege. Ich gewinne Höhe am Crou de Bleinise und wende die ASW in Richtung Valpelline-Tal. Ohne Kreisen komme ich hoch bei aufsteigender Basis. Die letzten Wolken stehen über dem Stausee mit Basis 3500 m NN. Jochen mit seiner ASK begleitet mich kurz. Wir trennen uns wieder, als ich mich entschliefte, durch eine Scharte ins Tal von Cervinio zu wechseln. Weiter südlich stehen die Wolken tief und massig. Nur im schneegleibenden Hochgebirge ist der Himmel tiefblau und frei.

Diesmal sehe ich mir das Skigebiet von Cervinio genau an, vor allem seine Seilbahnen. Erst vor zwei Wochen ist ein Motorsegler, von Aosta kommend, in einem der oft nur schwer auszumachenden Seile hängengeblieben. Eine gefährliche Bahn

ist sicher die, die zum Glacier Theodule hinaufführt.

Ich fliege ins Cogne-Tal. Ob es mir gelingt, den Gran Paradiso zu übersteigen? Wie immer ist die Basis im Cogne-Tal hoch, knapp an die 4000 Meter. Bis zum Gipfel geht es über Gletscher, die Wolken sind dünn und kurzlebig und im Gleitflug allein komme ich nicht über Gipfelhöhe. Lange suche ich den Grat ab, dann finde ich schwachen Hangaufwind zwischen Herbetet und Paradiso. Stetig schaffe ich mich hoch und bin endlich 100 Meter über dem Gipfel des Gran Paradiso. Nach Süden und Osten rahmen tiefhängende Wolken das Massiv ein. Ich gleite meine Höhe ab und lande um 18.25 Uhr in Aosta.

Donnerstag, 3.5.90

Um 11.45 Uhr setzt der Bergwind ein. Start um 12.30 Uhr. Die Quellungen sind groß und kräftig. Dennoch sind Hangaufwind und Thermik in Blavy schlecht zu zentrieren. Ralph erhoffte sich einen großen Tag mit der Ka 6e, mußte dann aber wieder landen. Basis bei 2500m. Die Tendenz zu Überentwicklung war deutlich. Auch diesmal wieder höhere Basis im Cogne-Tal bei 3100 m. Kurzer Ausflug ins Gletschermassiv des Gran Paradiso. Nach Talquerung nach Blavy Absauffer über Platz. Im schwachen Hangaufwind im Konturenflug über Brissogne erreiche ich 1900 m ü. Platz. Nach kurzem Ausflug längs des Tals nach Osten Querung nach Blavy und Rückkehr nach Cogne. Graupelschauer, Wolkenausbreitungen, Blitze lassen weniger Gutes ahnen. Mit gezogenen Bremsklappen tauche ich ab und setze um 16.51 Uhr auf.

Freitag, 4.5.90

Schon nach dem Frühstück sind verheißungsvolle Quellungen zu sehen. Wie am Vortag kommt es rasch zu Ausbreitungen und Überentwicklung. Die Basis ist recht niedrig. Das Hochgebirge ist kaum zugänglich. Nach dem Eigenstart um 12.09



Das Foto zeigt Bernhard Wibler in unserer vereinseigenen Ka 6e

Foto: W. Gorisch

Uhr verbringe ich die Zeit in Platznähe. Da es der voraussichtlich letzte Flug bei diesem Fluglager sein wird, halte ich mich solange es geht in der Luft. Auch heute am Spätnachmittag sieht es nach Regenschauern aus. Um 18.05 Uhr setze ich die ASW20/TOP auf der Landebahn 09 auf und rolle etwas wehmütig zur Seite aufs Gras.

Die ganze Gruppe ist in Aufbruchstimmung. Die Flugzeuge werden in den Hängern verstaut und die Halle sieht recht leer aus...

Wolfram Gorisch

Ein IIRRes Flugzeug

Seit Anfang Oktober ist auf unserem Flugplatz ein Flugzeug zuhause, bei dessen Anblick die Augen des Betrachters zu glänzen beginnen. Man sieht es nicht oft, denn bei seinen wenigen Starts, meist unter der Woche, erhebt es sich zu um so weiteren Flügen. Es erledigt nun für die Firma Reis die Arbeiten, welche 20 Jahre lang die gute und treue, alte Piper PA 23 Aztek verrichtet hat - aber schneller, höher, weiter, mit größerer Ladung, und trotzdem auf leiseren Sohlen. Weil man über diesen Supervogel recht wenig weiß, und er doch zum Besten (Geschmackssache!) gehört, was hier herumfliegt, soll er kurz vorgestellt werden:

Kennzeichen: D-IIRR

Typ: Piper PA 31 T Cheyenne II

Baujahr: 1981

Triebwerke: Zwei Propellerturbinen PT 6-28 mit je 620 PS, das wohl meistgebaute Turbinentriebwerk

Sitzplätze: Pilot plus 5 bis 8 Fluggäste

Höchststartmasse: 4090 kg

Reisegeschwindigkeit: 460 - 510 km/h

Reichweite: 2500 km (ca. 5:30 Std.)

Reise Flughöhe: max. 31.000 ft (10.000 m), wobei die Druckkabine einen Innendruck

entsprechend einer Höhe von 10.000 ft (3000 m) hält

Startstrecke über ein 50-ft-(15-m)-Hindernis: 500 m

Landestrecke über ein 50-ft-Hindernis: 350 m

Das Flugzeug wird im nichtgewerblichen Verkehr (Werkverkehr, d.h. Transport von Mitarbeitern und Kunden oder von Gütern, wie eiligen Ersatzteilen) betrieben. Es wird auch anderen Firmen im Raum Aschaffenburg zur Mitbenutzung angeboten.

Ausbildungs-Report

In diesem Jahr nahmen bei den Motorfliegern und bei den Segel- und Motorsegelfliegern neue Ausbildungsleiter ihre Arbeit auf: Horst Gebhardt (Motorflug) und Karl-Heinz Kummer (Segelflug / Motorsegler) hatten es anfangs schwer, sich durch die Bürokratie zu wühlen. Nun steht ihnen dabei die "Ausbildungs-Sekretärin" Dorrie Schäfer tatkräftig zur Seite.

Ausbildung Motorflug

1990 haben 13 Flugschüler die PPL-Prüfung bestanden: Roland Ganzert, Guy Jacquin, Georg Hänisch, Anita Werner, Elfi Kronenberger, Ralf Hein, Klaus Hofmann, Erich Stapf, Lothar Wanzke, Marcus Kohlert, Gerhard Teichmann, Günter Brettschneider und Ginette Groß. Günter Brettschneider, Marcus Kohlert sowie die beiden Umschüler Von PPL-C auf -A, Klaus Hofmann und Gerhard Teichmann, hatten erst im Frühjahr '90 mit ihrer Ausbildung begonnen.

In der Ausbildung befinden sich derzeit: Hannelore Safavi, Erich Jung, Klaus Koch, Gabriele Kämpf und Ernst Weikert.

Im Oktober begann ein neuer Lehrgang mit folgenden Teilnehmern (leider sind diesmal keine Damen dabei): Gerd Bohlmann, Claus-Martin Burow, Oliver Gebhardt, Andreas Stoll, Ralf Elbert, Joachim Kaupenjohann, Octavian Fagaras, Micha-

el Volker, Ulrich Vogt, Johann Schmid, Konrad Höglauer und die Umschüler Gerold Rack (von PPL-B) und Bernhard Wißler (von PPL-C).

Zwei CVFR-Lehrgänge wurden durchgeführt. Bestanden haben Marcus Gebhardt und Jürgen Freudenstein. Kurz vor der Prüfung stehen Dorrie Schäfer, H. Richter, Georg Markmiller und Harald Diller.

Ein neuer AZF- und/oder BZF-I-Lehrgang steht in Planung. Wer Interesse hat, sollte bei Dorrie Schäfer in der Sprechstunde vorbeischaun: Dienstags, 18.30 - 20.30 Uhr im Schulungsraum, oder auf Aushang achten!

Dorrie Schäfer

Ausbildung Segelflug/Motorsegler

Im Berichtszeitraum haben zwei Segelflieger und ein "Motorsegler" ihre praktische und theoretische Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. Die dazu notwendigen Flugfunkprüfungen wurden ebenfalls ohne Schwierigkeiten abgelegt. Erfreulich ist die Tatsache, daß wir bis zum heutigen Tag nichts über Unfälle und Schäden zu berichten haben. Kleinere Beschädigungen, so unnützlich wie nur irgend etwas, hervorgehoben durch Rangieren in der Halle, trüben das positive Bild etwas und sollten zu erhöhter Vorsicht in der Zukunft mahnen!

Sehr erfreulich hat sich in der zweiten Hälfte der Saison 1990 die Zahl der wirklich interessierten Schüler und Mitglieder entwickelt. Im Bereich PPL-C haben wir zur Zeit acht Schüler, im Bereich PPL-B sind es sieben Neuzugänge. Die angegebenen Zahlen sind bereinigte Zahlen, das heißt: Schüler, die aus dem Jahr 1989 übernommen wurden und zur Zeit keine Aussicht auf einen erfolgreichen Abschluß haben, sind hier nicht erfaßt. Diese Mitglieder haben aus persönlichen Gründen die Ausbildung abgebrochen und zum Teil den Vereinsaustritt erklärt, oder sind "passiv" geworden, um zu gegebener Zeit wieder aktiv werden zu können.

Zur Zeit läuft ein Theoriekurs für den Bereich Segelflug und Motorsegelflug. Hier wurde es notwendig, einen eigenen Kurs durchzuführen, da unsere Schüler nicht mehr bei der Sparte Motorflug untergebracht werden konnten. Erfreulicherweise haben sich die Fluglehrer Karl Günter Maletscheck und Günter Lenk an die Seite des Ausbildungsleiters gestellt, und sie führen mit ihm zusammen den notwendigen Unterricht (kostenlos!) durch.

Mit besonderer Freude berichte ich an dieser Stelle, daß wir im Bereich Segel- und Motorsegelflug drei neue Fluglehreranwärter haben, die schon mit großem Einsatz Theorie unterrichten. Es sind dies: Roland Fromm, er unterrichtet Luftrecht, Ralf Döring (Navigation) und Bernhard Wißler (Technik).

Geplant ist für das Frühjahr 1991 (April/Mai) ein Urlaubsfliegen im Rahmen eines Fluglagers. Hier soll den Flugschülern, die im Winter ihren Theoriekurs absolvieren (und die Erfolge dann hoffentlich auch bei der Prüfung in Nürnberg unter Beweis stellen), die Möglichkeit gegeben



Die D-IIRR in Bergamo

werden, sich fliegerisch fit zu machen, damit vielleicht schon im Anschluß, also Mai/Juni 1991, die praktische Prüfung erfolgen kann. Nochmals im Klartext: Wer jetzt bei der Stange bleibt, hat gute Chancen, im Juni 1991 seinen Luftfahrerschein zu bekommen. Fertige Piloten sind zu diesem Urlaubsfliegen herzlich eingeladen. Eine Möglichkeit zur Fortbildung soll geboten werden. Wer dies alles auch nicht will, ist zu den abendlichen Lagerfeuern und Grillfesten eingeladen.

Um dieses Fliegerlager gut vorbereiten zu können, benötige ich jedoch zunächst einmal die Zahl der möglichen Teilnehmer. Jede Hilfe von Fluglehrern, Schleppiloten und anderen Mitgliedern ist mir herzlich willkommen.

Im Rahmen dieses Fluglagers und Urlaubsfliegens möchte ich auch ein wenig Selbstdarstellung bei unserer Nachbarschaft betreiben: Dazu soll ein "Schnupper-Fliegen" für Interessenten zum Zweck der Werbung für Jugendarbeit angeboten werden, wie es bei vielen anderen Clubs durchgeführt wird. Dies kann natürlich nur im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten erfolgen, das heißt, der Interessent fliegt als Gast auf dem Passagiersitz. (Flüge auf dem Schulungssitz sind nur zulässig, wenn ein ärztliches Flugtauglichkeitszeugnis vorliegt und eine Vereinsmitgliedschaft besteht. Eine Schülermeldung hat termingerecht beim LVB zu erfolgen.)

Gerne nehme ich an dieser Stelle nochmals die Gelegenheit wahr, darauf hinzuweisen, daß wir bei allem technischen Fortschritt nach wie vor im Segel- und im Motorsegelflug einen Gemeinschaftssport betreiben, der Gemeinsamkeit, Rücksicht und Vorsicht erfordert - und dies in allen Bereichen.

Ich wünsche Euch, Eueren Familien und Angehörigen ein gesegnetes Weihnachtsfest, ein gesundes, erfolgreiches und vor allen Dingen unfallfreies Jahr 1991!

Euer Ausbildungsleiter
Karl-Heinz Kummer

Ist Fliegen teuer?

Was gibt ein Raucher für Zigaretten aus? Bei einem Konsum von einem Päckchen pro Tag etwa 1500 DM in einem Jahr.

Was gibt ein engagierter Segelflieger beim FSC Aschaffenburg für sein Hobby aus? Nicht mehr als der Raucher - Rechnen Sie einmal nach!

Und sogar ein mäßiger und vernünftig planender Motorflieger kann mit einem Raucher mithalten, wenn der letztere sich zusätzlich vielleicht noch ein Glas Bier pro Tag genehrt.

Hat jemand unter den Lesern schon mal seine jährlichen Ausgaben für das Hobby "Fliegen" zusammengerechnet? Die Redaktion der 'Rund um Charlie' würde sich über Mitteilungen freuen!

Landegebühren für lärmarme Flugzeuge

Von vielen noch nicht bemerkt, ist seit 1.9.89 eine Gebührenordnung für unseren Flugplatz in Kraft, die für lärmarme Flugzeuge ganz erhebliche Nachlässe bei den Landegebühren vorsieht.

Bekanntlich sind diese die einzige Einnahme des Flugsportclubs zur Finanzierung des Flugplatzes - hierzu gibt es keine Zuschüsse von irgend einer anderen Stelle! Und so sehen die Ermäßigungen aus: Für Luftfahrzeuge mit Lärmzeugnis über einen tatsächlichen Lärmgrenzwert von - 4 bis 7,9 dB(A) unterhalb des Lärmgrenzwertes: 30% Nachlaß
- 8 dB(A) unterhalb des Lärmgrenzwertes: 50% Nachlaß

Für Luftfahrzeuge, deren tatsächlicher Lärmgrenzwert unter 60 dB(A) liegt, ist, unabhängig vom Gewicht, die einheitliche Grundgebühr von nur 3 DM zu entrichten. Dagegen wurden Landungen für Hubschrauber sowie für Schul- und Einweisungsflüge samstags, sonntags und feiertags mit dieser Gebührenordnung doppelt so teuer wie an Werktagen!

Obwohl diese Maßnahmen dem FSC erhebliche Einnahmeausfälle bringen, sind sich Vorstand- und Mitgliedschaft darüber einig, daß diese Verfahrensweise, die, wie schon erwähnt, seit über einem Jahr besteht, uneingeschränkt zu befürworten ist.

Ausflug zum Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe

Liebe Vereinskameraden,

um uns auch in den langen Wintermonaten den Bezug zu unseren Fliegern zu erhalten ist geplant, dieses Jahr das Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe / Rhön zu besuchen.

Ganz gleich ob Motorflieger oder Segelflieger, dieser Besuch dürfte für jeden ein kleiner Leckerbissen werden.

Diese Einladung gilt natürlich auch für Euer Familien, Freunde usw.

Ein genauer Termin steht zur Zeit noch nicht fest und wird rechtzeitig per Rundschreiben bekanntgegeben.

Da wir wiederholt von Zuschauern und Freunden des Flugsports, die sich immer wieder gerne bei uns auf dem Flugplatz aufhalten, nach solchen Aktivitäten befragt werden, laden wir in diesem Jahr auch Nichtmitglieder zu dieser Aktion ein. Entsprechende Informationen werden in den örtlichen Gemeindeblättern noch rechtzeitig veröffentlicht.

Kontaktadresse: Bernhard Wißler
Segelflugreferent
Telefon: 06026 / 4742

Die Glosse

Neuer Wettbewerb am Flugplatz Ringheim.

Wir haben uns etwas einfallen lassen: Da hat sich nun herausgestellt, daß Fliegen höchst gefährlich ist. Nicht so sehr für die Piloten und Mitflieger, nein, die auf der Erde zurückgelassenen sind gefährdet. Diese müssen sich nach Angabe eines Initiativen-Profis "in höchster Not zur Wehr setzen" (O-Ton).

Selbstverständlich wollen wir hier helfen. Wie gesagt, wir haben uns etwas einfallen lassen.

Hiermit schreiben wir den "Ersten Original Ringheimer Argumentewettbewerb" aus.

1. bis 3. Preis: Eine Alternativplatzrunde auf dem Flugplatz mit unseren Leihfahrrädern.

Die Teilnahmebedingungen sind denkbar einfach: Erfinden Sie ein schlagendes Argument gegen die Einrichtung einer Segelflugstartbahn. Fundierte Sachkenntnis ist zur Teilnahme nicht unbedingt erforderlich, aber Ihr Argument sollte beeindruckend und wenn möglich neu sein.

Sie sehen, ein wirklich schwieriger Wettbewerb. Einige recht aussichtsreiche Einsendungen erreichten uns schon vor Wettbewerbsbeginn. Wir erläutern ein paar davon jetzt näher; bekanntlich hilft nichts so gut, wie ein lehrreiches Beispiel. Nicht neu ist also:

Wenn Sie sagen, daß Ihre Kinder vor herandonnernden Flugzeugen mit angstgeweiteten Augen in den Luftschuttkeller fliehen.

Das Argument ist nicht von Ihnen, Sie haben das aus einem Fernsehbericht über den Vietnamkrieg.

Besser beschweren Sie sich über das herabpfeifende Seil nach dem Windenschlepp.

Das ist zwar nicht neu, aber beeindruckend, man sieht förmlich den angreifenden Stuka vor sich.

Subtiler argumentierte da schon ein Professor: Nachdem ihm erläutert wurde, daß so ein Flugmotormonster in der Stunde 40 Liter Spirit durch den Auspuff jagt und damit nur etwa 300km weit kommt, mithin also ein Vielfaches eines Velociped-Hilfmotors verbraucht, nun im Jahresschnitt 13 bis 14 Flugzeuge pro Stunde starten oder landen, ließ sich die Kontamination im Großraum Ringheim leicht ausrechnen. Tonnen von Kohlendioxid, Schwefel, Stickoxiden decken die Umgebung zu, durch diesen Smog müssen sich nun täglich einige tausend Großostheimer Autofahrer kämpfen.

Daß aus jedem Flugzeug ständig Öl abläuft und beim Betanken laufend Benzin verschüttet wird, weiß ja eh jeder Autofahrer aus eigener Erfahrung.

Wie Sie sehen kein Wettbewerb für einfache Gemüter, Sie müssen sich schon was einfallen lassen.

MUH