

Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg e.V.



5. Jahrgang

September 1991

1. Ausgabe 1991



Um den fliegerischen Nachwuchs braucht sich der Flugsportclub Aschaffenburg offensichtlich keine Sorgen zu machen! Stolze Pilotin ist Stephanie Maurer.

Rudi Schlagmüller wird Ehrenmitglied im FSC Aschaffenburg

Rudi Schlagmüller ist jetzt Ehrenmitglied im Flugsportclub Aschaffenburg! Diese Ehrenmitgliedschaft soll Ausdruck des Dankes sein an einen Mann der ersten Stunde, ohne den der Segelflug im Flugsportclub Aschaffenburg vielleicht keine Chance mehr gehabt hätte.

Selbst mit seinem Bruder Erich, der als Geschäftsführer die Geschicke des Flugplatzes lange Zeit lenkte, hat Rudi Sträube ausgefochten wenn es darum ging, die Kosten für die Segelflieger im Flugsport-

club möglichst gering zu halten. Rudi hat auch keinen Freizeit- und Arbeitseinsatz gescheut, wenn es um den Segelflugbetrieb, aber auch um den Flugplatz im allgemeinen ging.

Lange Jahre stellte Rudi als Ausbildungsleiter und Fluglehrer seine ganze Kraft dem Verein zur Verfügung und verhalf damit einigen Dutzend Piloten zum heißersehnten Flugschein.

Für Wettbewerbsflieger steht er nach wie vor als Rückholer zur Verfügung, und auch im Motor-Rallyeflug gehört er zur Stammmannschaft der Ausrichter im Flugsport-

club Aschaffenburg, der nicht nur erstklassige eigene Wettbewerbe auf die Beine stellt, sondern auch Deutschlandflüge, Deutsche Meisterschaften und sogar Weltmeisterschaften maßgeblich unterstützt.

Ein herzliches Danke an Rudi von allen, ganz besonders aber von den Segelfliegern des FSC Aschaffenburg, die am 4. Mai schonmal inoffiziell „ihren Rudi“ feierten! Im Namen der Sparte Segelflug überreichte unser Segelflugreferent Bernhard Wißler die Feinsilberbarren des DAeC mit Lilienthalmotiven.

Die offizielle Ehrung wird von unserer Vorstandschaft vorbereitet und in etwas größerem Rahmen noch durchgeführt.



Am 4. Mai feierten insbesondere die Segelflieger ihr neues Ehrenmitglied Rudi Schlagmüller. Im Namen der Sparte Segelflug überreicht unser Segelflugreferent Bernhard Wißler die Feinsilberbarren des DAeC mit Lilienthalmotiven.

Mailänder über Mailand

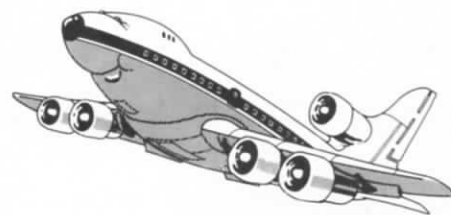
Mit dem Ballon über die Alpen (oder: Mailänder über Mailand)

Eigentlich sollte es ein ganz normales Wochenende werden. Wir, Roland Glawion und ich, fuhren am frühen Morgen des 1.12.1990 nach Vachendorf bei Traunstein am Chiemsee zu meinem Bekannten Volkmar Chromar, der dort ein professionelles Ballonunternehmen betreibt. Aber schon die Ankunft war alles andere als normal. Vollkommen aufgeregt kam mir Volkmar entgegen: „Windrichtung und Windstärke sind perfekt - wir gehen über die Alpen! Willst du mit?“ Davon hatte ich schon lange geträumt, aber so schnell hatte ich die Gelegenheit dazu nicht erwartet. Natürlich war ich für dieses Unternehmen nicht ausgerüstet, und so schlüpfte ich in aller Eile in geliehene warme Sachen, klemmte den Fotoapparat und das Funkgerät unter den Arm, und ab ging es zum Ballonstartplatz bei Gut Ising direkt am Chiemsee! Derweilen waren zwei weitere Leute beschäftigt, ca. 1000 l Gas in jede nur auffindbare Flasche zu füllen, und wir gaben den Flugplan auf: Richtung 200-220, Geschwindigkeit 45 - 50 kt. Petrus war auf unserer Seite und hielt die Alpen frei von Wolken. Auch südlich hatten wir nur mit leichtem Hochnebel zu rechnen, der sich gegen Abend auflösen sollte.

Unser Ballon war ein sogenannter Big Balloon der Firma Fire Balloons mit einem Volumen von 7000 Kubikmetern (zum Vergleich: D-EUROPA hat „nur“ 3000 Kubikmeter; Durchmesser und Höhe unseres Ballons waren also um etwa 30% größer). Geheizt wird er von einem Dreifachbren-

ner und zusätzlich von einem sogenannten „Flüsterbrenner“, falls man in die Nähe von Pferden, Kühen etc. kommt. Der Korb hat drei Abteile und ist für 12 Passagiere und 2 Piloten zugelassen. Ausgerüstet ist er mit sogenannten Side-Vents; öffnet man diese Klappen am Ballonäquator, dann dreht sich der Ballon nach dem Rückstoßprinzip um seine Hochachse, und der Pilot kann immer in Fahrtrichtung schauen. Zusätzlich zum „Parachute“ (dem oberen Ablassventil des Ballons) ist noch eine Reißbahn zur Schnellentleerung vorhanden. Die feste Ausrüstung des Ballons besteht aus Höhenmesser, Vario, Com-Nav, Barograph und Transponder (Mode C). Um 11:30 Uhr war es soweit: Aufrüsten bei 6 - 7 Knoten Wind am Startplatz.

Dies war vollkommen problemlos, da sich ein so großer Ballon bei höheren Windgeschwindigkeiten viel gutmütiger verhält als ein „kleiner“ 3000er. Dort, wo normalerweise 6 Passagiere die Aussicht genießen, standen sie dicht gedrängt in Reih und Glied: unsere Gasflaschen. Um unsere Reserve weiter zu erhöhen, hatten wir an beiden Schmalseiten des Korbes noch zwei Gasbehälter á 80 kg befestigt. Außer diesen Flaschen waren natürlich noch wir, insgesamt 5 Personen, an Bord. Startzeit war 11:57 Ortszeit. Mit ca. 8 m/s begann die Steigphase. Zwei Hubschrauber begleiteten uns ein Stück des Weges. Bei 5000 ft nahmen wir Kontakt mit Münchener Radar auf. Dort wußte man natürlich



von unserem Vorhaben und wünschte uns gleich viel Glück. Ich war erstaunt über den problemlosen und freundlichen Funkverkehr mit den Münchner Controllern. Es waren keine langen Erklärungen nötig, was wir mit unserem Ballon konnten und vorhatten. Vielleicht lag dies auch daran, daß dortige Ballonfahrer in „gute Nachbarschaft“ investiert und mindestens jeden zweiten Controller schon mal in den Korb gebracht hatten! Schnell bekamen wir die Freigabe, auf Flugfläche 190 (ca. 6000 m) zu steigen. Die Alpen begrüßten uns mit Fernsicht von über 200 km, und die Sonne schien uns mächtig ins Gesicht. Ein stetiger Windzug von hinten sagte uns, daß unsere Geschwindigkeit von 6 - 7 Kt am Boden laufend erhöht wurde, und schon bald ließen wir Kufstein und das Kaisergebirge hinter uns. Nun begann die eigentliche Arbeit an Bord: Zeiten festhalten, Position erkennen. Selbst bei dem großen Gasvorrat ist eine Mindestgeschwindigkeit von 40 Kt nötig, um die Strecke von über 350 km ohne Notabstieg in irgendeinen Gletscher überwinden zu können. Aber solche Sorgen brauchten wir uns nach der ersten Koppelung in 14 000 ft nicht mehr zu machen, denn wir errechneten eine Geschwindigkeit von 55 kt über Grund bei einem Gasverbrauch von 60 kg/Std.



Im Weidenkorb über den Alpen.

Unvergleichliche Wohnqualität durch

COTTO
nur echt aus
original florentinischen
TERRACOTTA

Erzeugnis aus natürlichem, gebranntem Ton der Toscana

Boden- u. Wandplatten, Ofenkacheln, Ziersteine, Fensterbänke, Treppen,
für innen und außen (frostsicher) u.v.a.

Fachm. Beratung, Verkauf und dauerhafte Pflegeleicht-Endbehandlung:

FLORENZ-COTTO-TON GMBH

8752 Johannesberg, Postfach 1108, Telefon 06021/47337, Fax 06021/45132

**Wenn Ihnen Ihr Haus mehr wert ist,
als nur ein Dach über dem Kopf . . .**

— gut für die schönsten Häuser!
Sprechen Sie mit Herrn Diller

Angekommen in unserer Fahrthöhe in 19000 ft baten wir München um die Feststellung unserer Geschwindigkeit. Auch der Controller konnte kaum fassen, was er uns durchgab: Ein Heißluftballon mit einer Geschwindigkeit von 75 kt! Das war schneller, als wir erhofft hatten. Wir bewegten uns also mit ca. 130 km/h über die Landschaft hinweg, und das natürlich bei absoluter Windstille im Korb! Um so mehr konnten wir die brennende Sonne genießen, die uns die Lufttemperatur von -25° fast vergessen lassen konnte. Nur kalte Füße zwangen uns ab und zu, im geräumigen Korb etwas Bewegung zu suchen - das taten wir aber recht sparsam, denn jede Bewegung dort oben kostet Sauerstoff, und die Maske vor meinem Gesicht erinnerte mich daran, daß wir ja von zwei Gassorten abhängig waren, von Propan und Sauerstoff.

Der Ausblick über den 1,20 m hohen Korbrand auf die schneebedeckten Gipfel war gewaltig und kaum mit Worten zu fassen. Majestätisch und scheinbar unberührt lagen sie im Sonnenlicht, und ich kam mir wirklich wie ein Krümel im Universum vor, wenn ich unseren „Big Balloon“ mit Größe und Ausdehnung der Berge verglich! Ganz sanft zogen die Gipfel unter unserem Korb hinweg, und ein Ende des Felsenmeeres war voraus noch nicht zu sehen.

Auch die Aussicht nach oben auf die Hülle war erwähnenswert. Die durchschnittlich 95° warme Luft in der Hülle kann mehr Wasser aufnehmen als die kalte Außenluft. Wenn diese Luft aber durch die Hülle diffundiert und sich abkühlt, dann gibt sie das Wasser wieder ab, und es verdampft bei der geringen Luftdichte (weniger als die Hälfte der Luftdichte im Meereshöhe!) sofort. Unsere Hülle dampfte und kochte demnach wie eine alte Dampfmaschine! Ein wunderbarer Anblick, wie sie auf jeden neuen Heizstoß reagierte und Wasserdampf im Sonnenlicht den dünnen Stoff umgab.

Nachdem sich in der Höhe Richtung und Geschwindigkeit stabilisiert hatten, konnten wir absehen, daß der Wind uns in Richtung Italien in die Nähe von Mailand führte. Deshalb nahmen wir frühzeitig Funkkontakt mit Mailand auf. Da sich nicht allzu oft ein Ballon in FL 190 diesem Flughafen nähert, reagierte der Controller recht verständnislos und fragte uns immer wieder, auf welchem Platz wir landen wollten und welches ILS wir beantragten. Wir bemühten uns fast 20 Minuten, ihm klarzumachen, daß wir ein nicht lenkbares Luftfahrzeug seien.

Nördlich von Mailand fallen die Alpen genauso schroff ab, wie sie südlich des Chiemsees aufsteigen. Nach 3,5 Stunden Fahrzeit hatten wir die Alpen überquert. Vor uns lag die Poebene und natürlich auch Mailand, welches wir in unserer Fahrthöhe überquerten - Mailänder über Mailand! Ein merkwürdiges Gefühl ist es schon, aus einem dünnen Weidenkorb heraus unter sich die großen Flugzeuge im Anflug auf den Flughafen der Stadt zu beobachten!

Nachdem wir einen gebührenden Sicherheitsabstand zur Stadt hatten, machten wir uns Gedanken über den Abstieg. Dazu holten wir eine Freigabe zum Sinken auf 10 000 ft. Und hier zeigte sich wieder, daß der Controller immer noch nicht wußte, was wir eigentlich sind, denn er fragte mehrmals: „Confirm: this is normal operation“, und wir bestätigten ihm dies sehr gerne. Das gleiche Spiel wiederholte sich beim Sinken auf 4000 ft.

Es ist wirklich erstaunlich, wie stabil ein großer Ballon auch beim Abstieg mit 8 - 10 m/s ohne Nachheizen bleibt. Das Abfangen in 4000 ft erforderte nur relativ wenige Heizstöße. Dabei blies uns ein kräftiger Wind von vorne ins Gesicht, was bedeutet, daß wir abgebremst wurden. Ein gutes Zeichen, denn eine Landung mit so hoher Geschwindigkeit möchte wirklich kein Ballonfahrer probieren. In der Poebene aber

stand der Wind, und aus 2000 ft waren jede Menge geeignete Landegelände zu erkennen. Da die Landung gesichert schien, baten wir Mailand, unseren Flugplan zu schließen. Ein letztes Mal „Confirm: this is normal operation“, und dann die Bestätigung, daß der Flugplan geschlossen werde. Zehn Minuten später landeten wir stehenden Korbes in der Nähe einer Straße.

Schon von weitem konnten wir ganze Autokarawanen erkennen, die auf unseren Landeort zustrebten. Scheinbar ist das Ballonfahren in Italien weniger verbreitet als in Deutschland, so daß wir uns in unseren roten und orangen Kombis wirklich wie Menschen vom anderen Stern vorkamen. Glücklicherweise sprach ein Zuschauer fließend Englisch, und wir beschlagnahmten ihn gleich als Dolmetscher für den Rest des Abends.

Wir hatten jetzt nur noch zwei Wünsche: Den Ballon so schnell wie möglich zusammenzupacken, und dann einen heißen Tee mit Rum - denn nach 4,5 Stunden Fahrzeit mit wenig Körperbewegung waren wir doch ziemlich durchgefroren. Aber wir waren überaus glücklich, um nicht zu sagen euphorisch. An Helfern und Fahrgelegenheiten mangelte es nicht. So kamen wir bald in die nächste größere Stadt: Mortara, südlich von Mailand. Dort riefen wir sofort unsere Rückholer an, Roland Glawion und eine Pilotin des Ballonbesitzers, Elke. Nach 10,5 Stunden Fahrzeit, um 22:30 Uhr, fanden sie uns in unserer Gaststätte. Es blieb für beide kaum Zeit für einen Schluck Rotwein, und schon ging es wieder zurück zum Landeort. Im Licht des Vollmondes und der Autoscheinwerfer wurde der Ballon im Anhänger verpackt, und die Rückfahrt konnte beginnen.

Nach fast 12 Stunden hatten wir uns durch das Verkehrschaos in Mailand und oft im 1. Gang über die Alpenpässe nach Hause durchgekämpft.

Die Bilanz des Ausfluges: Fahrtstrecke Ballon 430 km, Fahrzeit 4 Stunden 38 Minuten, Fahrtstrecke Rückholer 650 km einfach, Gesamtdauer 23 Stunden.

Falls jemand der Leser nun Lust verspürt, so etwas nicht ganz Alltägliches zu erleben, so sei ihm gesagt, daß auch für ihn die Möglichkeit besteht, an einer Alpenüberquerung teilzunehmen. Ich bin gerne bereit, entsprechende Kontakte herzustellen.

Rolf Mailänder



Die Bücker 133 Jungmeister D-EKRE

„Man denkt, und das Flugzeug fliegt“ - Mit diesen Worten charakterisierte der dreifache Schweizer Kunstflugmeister und zweifache Vice-Europameister Francis Liardon die Bücker 133 Jungmeister, ein Flugzeug, das dank seiner exakten Reaktionen (erahnt es die Absichten seines Piloten?), was Steuerfeinheit, Stabilität und Sicherheit betrifft 30 Jahre lang das unumstritten beste und erfolgreichste Kunstflugzeug der Welt war.

Ein solches Flugzeug zählt wohl zu den allergrößten Kostbarkeiten, die sich heute noch in die Luft erheben. Und eine solche Kostbarkeit steht und, vor allem, fliegt auch auf und über unserem Flugplatz: Die D-EKRE von Erich Reichart.

Ihren Namen hat sie von Carl Clemens Bücker, geboren 1895, Marinepilot im ersten Weltkrieg, dann Testpilot in Schweden, wo er 1921 die Svenska-Aero-AB gründete. Neben Heinkel-Lizenzbauten fertigte diese Firma auch Eigenentwicklungen. Sie wurde 1932 an die schwedischen Eisenbahnwerkstätten in Linköping verkauft, aus denen die bekannte schwedische Flugzeugbaufirma SAAB (Draken, Viggen) hervorging. C. C. Bücker gründete 1933 in Berlin-Johannisthal die Firma Bücker-Flugzeugbau, die 1935 nach Berlin-Rangsdorf umzog, wo einer der schönsten und modernsten Sportflughäfen Deutschlands gebaut wurde.

Aus Schweden brachte Bücker seinen Chefkonstrukteur A. J. Anderson und auch schon Entwürfe für das erste Bücker-Flugzeug mit, die Bü 131 Jungmann, die auf Anhieb ein einzigartiger Welterfolg wurde. Eine Vertreterin dieser Gattung, die D-EDWK, wird voraussichtlich in der übernächsten RuC-Ausgabe unser Thema



sein. Aus der Jungmann entstand die Jungmeister - ein Meisterwerk des Flugzeugbaus, das die Firma Bücker weltbekannt machte. Die Jungmeister hat zu etwa 40% gleiche Teile wie die Jungmann. Die Flügel sind in wesentlichen Teilen gleich, die Spannweite allerdings um 80 cm geringer, auch der Rumpf wurde um 47 cm gekürzt. Den ersten Prototyp, die Bü 133 A, 1935 von der ersten deutschen Werkspilotin Luise Hoffmann eingeflogen, trieb noch ein 6-Zylinder-Reihenmotor der Firma Hirth mit 140 PS an. In Serie ging das Flugzeug dann als Bü 133 B und später als Bü 133 C mit dem 7-Zylinder-Sternmotor Siemens Bramo SH 14 von 160 PS

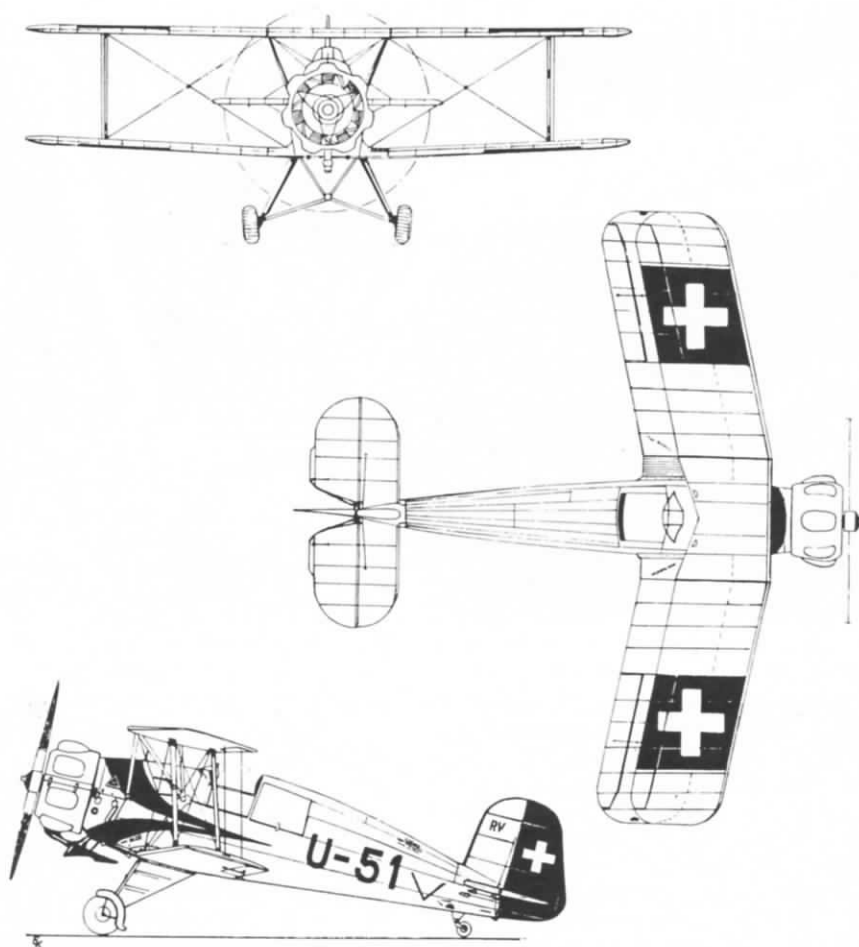
(der auch „unseren“ Stieglitz D-EMIG zieht - siehe nächste RuC). Mit der C-Version (1936) wurden fast alle nationalen und internationalen Wettbewerbe gewonnen. Die Robustheit der Konstruktion (vielleicht auch die damaliger Piloten) belegt ein Unfall, der sich 1937 in Cleveland, Ohio, ereignete: Als der deutsche Kunstflieger und Meister Graf Hagenburg an den Kunstflugwettbewerben der National Air Races teilnahm, stürzte er wegen Bodenberührung im Tiefstflug im Rückenflug ab! Die Jungmeister war zerstört - Graf Hagenburg entstieg mit leichten Hautabschürfungen am Kopf den Trümmern!

Ihr Neuflugzeug. Der Tiger. Die Alternative!



- 500 kg Zuladung
- 139 kt Reise

Gross Aviation
Flugplatz, 8754 Grossostheim
Tel.: (D) 0 60 26 / 60 66
Fax: (D) 0 60 26 / 32 22



Der rumänische Hauptmann Papana, der mit seiner Jungmeister bereits das zweite Mal in Cleveland dabei war, stellte dem Grafen daraufhin seine Maschine zur Verfügung, und unter tosendem Beifall des Publikums setzte Graf Hagenburg mit Kopfverband seine Kunstflugdarbietungen fort! Das war die Sensation für ganz Amerika.

Die präzise Steuerfolgsamkeit der Jungmeister machte sie auch zum idealen Flugzeug für Formationskunstflug: Überall wurden in den NSFK-Fliegerschulen Kunstflug„ketten“ gegründet und auf zahlreichen Flugtagen eingesetzt. Das Fliegerkorps in Darmstadt-Griesheim nahm die Bezeichnung „Kette“ ganz wörtlich: Ein Dreierverband von Jungmeistern wurde durch 5 m lange Bänder zusammengekettet und flog so vom Start bis zur Landung durch alle möglichen Kunstflugfiguren. Auch die Luftwaffe gründete ihren ersten Kunstflugverband, der in einem 25-Minuten-Programm in Formationen von 3 bis 9 Jungmeistern die tollsten Bravourstücke zeigte, wie z.B. eine langsam geflogene Rolle einer Fünferformation, oder das „stehende Loopingrad“: Neun in gleichen Abständen hintereinander fliegende Flugzeuge begannen aus dem Sturzflug heraus in Bodennähe jeweils exakt am

selben Punkt einen Looping, so daß die Nr.1 nach fast vollendetem Looping an die Nr.9 ancloß, die ihren Looping gerade erst begann - ein Riesenrad aus Bucker-Flugzeugen!

Kein Wunder, daß die Nachfrage nach diesem Flugzeug in aller Welt sehr groß wurde - so groß, daß Lizenzen für den Nachbau nach Spanien (bei CASA, 50 Stück) und in die Schweiz (bei Dornier in Altenrhein, 52 Stück) vergeben wurden. Auch nach dem 2. Weltkrieg entstanden noch fünf Neubauten bei der Firma Bitz in Augsburg, und die Wettbewerbserfolge fanden auch ihre Fortsetzung: Gleich die erste Deutsche Meisterschaft 1960 gewann nach 21jähriger Pause wieder der zweifache und letzte Vorkriegsmeister Albert Falderbaum. Es folgten neue Meister auf Jungmeister wie Walter Wolfrum, Gerhard Pawolka und Herbert Greb. Erst ab 1964 gewannen auf großen Wettbewerben die tschechischen Zlin-Trainer die Oberhand. Und in der Ahnenreihe des Trainer findet man überraschenderweise wieder ein Buckerflugzeug: Aus einem Umbau eines Jungmeisters zum Tiefdecker entstand ein Vorläufer des Trainer. Das Flugzeug von Erich Reichart, die D-EKRE, erblickte am 31.8.1937 als Werknummer fünf bei den Dornier-Werken in

Altenrhein (Schweiz) das Licht der Welt. Mit dem Kennzeichen „U 58“ diente es bis 1968(!) bei der Schweizer Luftwaffe zur Fortgeschrittenen-Ausbildung und zur taktischen Ausbildung der Jagdflieger. Zu diesem Zweck war auf dem Oberflügel eine 16-mm-„Schießkamera“ montiert, welche die „Abschüsse“ der Piloten auf Zelluloid bannte.

Im Jahr 1968 wurden alle Bucker 133 der Schweizer Luftwaffe an den Schweizer Aeroclub übergeben. Die U 58 hatte zu diesem Zeitpunkt 1350 Flugstunden. Mit dem zivilen Kennzeichen HB-MKF kam keine einzige Flugstunde mehr dazu - das Flugzeug vergammelte und diente als Ersatzteillager für Artgenossen.

Auf der Suche nach einem Ersatzmotor für den Stieglitz D-EMIG entdeckte Erich Reichart im Jahr 1980 die recht traurige Flugzeugleiche, die schon stark gefleddert war: Die Achsstreben am Fahrwerk fehlten, der Baldachin (Mittelstück des Oberflügels), Spanndrähte, Träger und Zusatzgeräte für den Motor, Instrumente samt Instrumentenbrett, Verkleidungen, der Formgebungsaufbau auf dem Stahlskelett des Rumpfes, Propeller, Bespannung und noch manches andere fehlten. Eine ungeheurer Arbeitsaufwand, diesen Jungmeister wieder zum Leben zu erwecken!

Was möglich war, machte Erich selbst. Der Motor war zwar grundüberholt, das LBA wollte aber, daß er nochmals zerlegt würde. Die Spanndrähte mußten in Schottland besorgt werden - nur dort werden sie noch entsprechend der für den Jungmeister gültigen Luftfahrtnorm hergestellt. Zum Einbau des Motors, zum Bespannen und Lackieren kam das Flugzeug dann zum Bitz-Flugzeugbau nach Augsburg. Heraus kam dabei ein Jungmeister „besser als neu“ - wohl kein existierender Artgenosse kann ihn an Sauberkeit und Perfektion der Bauausführung übertreffen. Im August 1989 konnte Erich Reichart den zweiten Erstflug vornehmen!

In Deutschland existieren nur noch 4 Jungmeister, einer davon ist ein Nachkriegs-Neubau der Firma Bitz. Weltweit, die in Museen ausgestellten Flugzeuge eingeschlossen, sind es 33 Stück, etwa 20 davon noch mit dem Originalmotor SH 14 ausgerüstet.

Technische Daten Bü 133 C Jungmeister:

Spannweite:	6,60 m
Länge:	6,02 m
Höhe:	2,20 m
Leermasse (D-EKRE):	440 kg
(davon der Motor: 135 kg!)	
Flugmasse:	610 kg
Reichweite:	500 km
Höchstgeschwindigkeit:	220 km/h
Reisegeschwindigkeit:	200 km/h
Landegeschwindigkeit:	90 km/h
Startstrecke:	120 m
Landestrecke:	120 m
Dienstgipfelhöhe:	5600 m
Steigleistung in Bodennähe: ..	6,5 m/s

Rallyefliegen - Rückblick und Ausblick

Auch im letzten Jahr haben Mitglieder des FSC'A dem Flugsportclub im Rallyesport alle Ehre gemacht:

Die Wettbewerbe „Hessensternflug“ und „Rund um Egelsbach“ sind nicht nur Standardwettbewerbe für Aschaffenburg Teams, es ist auch schon Standard, daß auf den vordersten Plätzen Namen dieser Teams zu finden sind: 1990 waren es bei „Rund um Egelsbach“ Christiane und Axel Maurer, die auf dem 2. Platz landeten, und auch Jörg Becker mit Hans Peter Fluhr belegten einen guten 8. Platz. Noch besser sah das Ergebnis beim Hessensternflug aus: Christiane und Axel waren diesmal die Besten, dicht gefolgt von Wilfried Müller und Bernhard Gohlke auf dem zweiten Platz, mit sicherem Abstand vor den nächstplatzierten. Damit haben die Mitstreiter um den von Fürst Emich zu Leiningen gestifteten Wanderpokal für die beste Vereinsmannschaft schlechte Karten: Er war damit zum zweitenmal in Aschaffenburg Hand, und wie bei Wanderpreisen so üblich, bleibt er dort, sollte 1991 den Aschaffenburgern wieder ein Mannschaftssieg gelingen. Besonders erstrebenswert deshalb, weil die beiden vorangehenden Pokale nach insgesamt 9(!)

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: 2000 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 abzurufen 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.

Bei Lack- und Blechschaden erst Walther fragen



Auto Walther GmbH

8753 Obernburg/Main

Carl-Zeiss-Straße 4
Telefon 06022/1212

• Unfallinstandsetzung

• Abschlepp- und
Bergungsdienst

• Karosseriebau

Tag und Nacht

• Autolackiererei

Mannschaftssiegen des FSC'A bereits endgültig in Aschaffenburg gelandet waren.

Noch bemerkenswerter war allerdings der Erfolg des Ehepaars Maurer bei der Deutschen Motorflugmeisterschaft 1990 in Worms: Mit knappen 153 Strafpunkten hinter der ebenfalls zum Favoritenkreis zählenden Mannschaft Bäder/Spreng aus Kirchheim/Teck, aber sicheren 428 Punkten vor den Drittplatzierten errangen sie den zweiten Platz - an ihren Meistertitel bei der vorangegangenen Meisterschaft in Aschaffenburg sei erinnert!

Überhaupt, Aschaffenburg: Ein Höhepunkt der Saison '90 war für den Flugsportclub sicher die öffentlich ausgerichtete Rallye „Rund um Charlie“ - aufgeteilt in einen Trainingswettbewerb für Präzisionsflieger (ähnlich wie „Rallyefliegen“, aber ohne Copilot), und einen „normalen“ Wettbewerb für Zweierbesatzungen. Das besondere an dieser Veranstaltung war die enge Zusammenarbeit mit erfahrenen Ausrichtern aus der ehemaligen DDR, sowie die Teilnahme von Präzisionsfliegern aus derselben, die sich für den Rallye-Wettbewerb zu zweiköpfigen Teams zusammenschlossen. Erfreulich war die Zahl von 31 (angekommenen) Teilnehmern beim Rallye- und von 12 Teilnehmern beim Präzisionswettbewerb, ganz besonders erfreulich das äußerst positive Echo bei allen Gästen! Ein guter Start für einen Wettbewerb, der im Zweijahresrhythmus wiederholt werden soll.

Interessant für den FSC'A waren insbesondere die im Rahmen der Rallye „Rund um Charlie“ ermittelten und mit dem Erich-Schlagmüller-Gedächtnispokal ausgezeichneten Vereinsmeister: Charly Maletschek und Bernd Kleitz waren die glücklichen Sieger (in der Gesamtwertung Platz 10).

Im Jahr 1991 setzten sich die Rallyeerfolge fort: beim „Hessensternflug“ gingen Otto Höfling und Mike Amtmann nach fünf Jahren Pause mal wieder an den Start, und sie waren mit dem 3. Platz gleich erfolgreich. Weil Wilfried Müller und Bernhard Gohlke mit dem 5. Platz dichtauf folgten, war der Erfolg für den Flugsport Aschaffenburg gesichert: Der Pokal des Fürsten zu Leiningen (s.o.!) hat wieder einmal seine Abschluslandung in Aschaf-

fenburg gemacht. Auch in diesem Jahr wieder ein großer Erfolg: Der Freundschaftsflug „Rund um Egelsbach“. Der 4. und der 5. Platz gehörten dem FSC'A, gewonnen durch die Mannschaften Müller/Gohlke und Maurer/Maurer.

Nicht alle Wettbewerbe mit Teilnehmern aus Aschaffenburg sind hier aufgeführt, so wären z.B. noch die „Weinrallye '90“ und die „Ostseerallye '90“ zu nennen. Alle Rallyeflieger werden gebeten, die RuC-Redaktion mit einer kurzen Notiz über ihre Aktivitäten (und gegebenenfalls erreichte Erfolge) zu informieren!

Dieses Jahr stehen noch zwei Großereignisse aus: Der Deutschlandflug im September und die Rallye-Weltmeisterschaft im November in Südafrika. Beim Deutschlandflug wird wieder ein großes Team des FSC'A dem veranstaltenden DAeC als Helfer zur Seite stehen, aber auch Wettbewerbsteilnehmer kommen aus Aschaffenburg. An der Rallye-WM werden das Team Maurer/Maurer und Mike Amtmann als Reserve-Navigator teilnehmen.

Und last, but not least: Im Herbst werden wir unsere Rallye „Rund um Charlie“ wieder vereinsintern (und für Interessenten aus Nachbarvereinen) ausrichten - ohne großen Aufwand, mit umso größerem Vergnügen! Eine gute Gelegenheit für alle, mal Rallyeluft zu schnuppern. Wir versprechen: Rallyeflüge sind auf jeden Fall interessanter, aufregender, lehrreicher, lustiger... als Kaffeeflüge oder Streckenflüge mit Wendepunkt Ried-VOR! Näheres wird durch Aushang oder Rundschreiben bekanntgegeben.

Die vornehme Art

Zwei Jet Ranger der Kanadischen Luftwaffe im Anflug auf den Flugplatz Aschaffenburg. Der eine setzt sich in die Kapraunischen Erbeerfelder, der andere neben die Segelflughahn außerhalb des Zaunes. Aus beiden steigt je eine Gestalt aus, rennt zum Tower, läßt sich die Platzfrequenz geben, rennt zum Hubschrauber zurück - und bittet höflich über Funk, zum Tanken auf dem Flugplatz landen zu dürfen. Was sie dann auch taten. Schön erfunden? Nein, so geschehen am Sonntag, dem 5.5.91!

FSC-Mitteilungen

Platzwetterinformationen für EDFC

Seit November 1989 sendet die Luftaufsicht stündlich per Telefax Platzwetterinformationen an den Flugwetterdienst in Offenbach. Piloten können sich daher Informationen über das aktuell herrschende Platzwetter direkt über eine Flugwetterstelle Deutschlands geben lassen; diese werden im „Wetterschlüssel für Wetterhilfsmeldestellen“ (Kennung WEHI) bereitgestellt. Im System METAR ist unser Platzwetter leider noch nicht verzeichnet. Wir bitten alle, von dieser Möglichkeit regen Gebrauch zu machen!

Spritproben bei der Vorflugkontrolle

Im Rahmen der Vorflugkontrolle an Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt darf auf keinen Fall Benzin-Wasser-Gemisch auf den Boden gelangen. Als Maßnahme des praktischen Umweltschutzes ist dafür Sorge zu tragen, daß Spritproben niemals auf unbefestigten Boden (Gras etc.) gegossen werden. An der Tankstelle und an einigen Hallentoren sind den einschlägigen Verordnungen gemäß entsprechende Sammelbehälter (gelbe Kanister!) angebracht.

Neue Telefonnummer

Unsere Vorstandsassistentin, Gabi Aubele, ist unter der Telefonnummer 06026 / 3773 zu erreichen!

Wartungsarbeiten an Privat- und Clubflugzeugen

In der warmen Jahreszeit fühlt sich so mancher Flugzeughalter genötigt, seinem Flieger eine gründliche Reinigung zu gönnen oder diverse Wartungsarbeiten durchzuführen. Denken Sie aber bitte daran, daß Wartungsarbeiten auf den Grasflächen strengstens verboten sind! Für Reparaturen kann ggf. die Jodel-Box zur Verfügung gestellt werden. Ansonsten kann vor Halle I geschraubt und geputzt werden - dort gibt es Wasser, Staubsauger, versiegelte Asphaltfläche, Öl- und Schlammabscheider!

Müllkippe Flugplatz?

Es freut sicherlich alle, wenn Mitglieder sich auf ihrem Flugplatz sichtlich wohlfühlen und sich hier eine zweite Heimat aufbauen. Es ist jedoch sicher nicht notwendig, Müll, insbesondere Sperrmüll, alte Autoreifen, Schrott u.ä. an diversen Stellen zu deponieren, in der Hoffnung, daß der Club die Entsorgung samt Kosten übernimmt. Vielleicht geht der eine oder andere gerne einmal hinter der Halle IV am Waldrand spazieren und hat dort die Rück-

seite der Halle angesehen. Eine Augenweide findet er dort sicher nicht vor! Wir bitten deshalb dringend, unseren Platz schön und ordentlich zu halten. Sollten am Platz Abfälle (Holz, Schrott...) anfallen, können diese in Absprache mit dem Vorstand oder der Vereinsverwaltung auch hier entsorgt werden - dies jedoch als Ausnahmefall und nicht Hausmüll betreffend!

Neue Scheininhaber pflanzen Bäume

Vielleicht hat der eine oder andere schonmal den dringenden Wunsch verspürt, einen Baum zu pflanzen. Der FSC'A macht's möglich! Flugschülern, die hier am Platz ihren Schein machen, wird die Gelegenheit geboten, im Rahmen einer „Baumpflanzaktion“ einen Baum nach ihrer Wahl zu setzen. Geschmückt wird das edle Stück mit einem Schild, auf dem der Name und der Prüfungstag verzeichnet sind. Baumpflanztage werden von Gabi Aubele per Aushang angekündigt!

Kinderbetreuung

Im Sommer ist für jeweils einen Tag im Monat (Samstag oder Sonntag) eine Kinderbetreuung für fliegende oder schraubende Mütter und Väter geplant. Hierzu benötige ich Hilfe in Rat und Tat. Falls Sie also kindergärtnerische Ambitionen haben, rufen Sie mich bitte an! (Tel. 06026 / 3773, Gabi Aubele)

Psssst!

Fliegen Sie leise! Sie helfen damit uns und den Anliegern. Jörg Becker hat skizziert, wie Könner es machen. Die Skizzen finden Sie auf der rechten Seite!

Ein Dankeschön an hilfsbereite Nachbarn

Viel Ärger mit der Schleppmaschine brachte der Saisonbeginn den Segelfliegern. Unter anderem verursachte ein gebrochenes Bugradbein mit allen Folgen erst mal längere Standzeiten. Aber ganz so schlimm wurde es nicht - dank der Hilfe von unseren Nachbarvereinen in Babenhäusen, Zellhausen und Mainbullau. Sie halfen uns mit ihrer Schleppmaschine aus, so daß kaum ein Flugtag für uns verloren ging. Ein ganz herzliches Dankeschön an die Vereine und die Schlepppiloten! Unsere Jodel marschiert nun wieder - und die Pause wurde genutzt, ihr den letzten Schliff in Sachen Lärminderung zu geben: Ihre Nase wird nun geziert von einem Vierblatt-Propeller, der sie zusammen mit dem Gomolzig-Schalldämpfer zum leisen Flugzeug ihrer Klasse macht. Vermutlich wird sie bald den blauen Umweltengel am Leitwerk tragen!

Nochmal: Spendenkonto für "Missionsflugzeug"

Es sei noch einmal an das Konto Nr. 326 082 bei der Sparkasse Aschaffenburg (BLZ 795 500 00) erinnert. Es steht bereit für Spenden zur Beschaffung eines Flugzeuges, mit dem abgelegene Bergdörfer auf Borneo versorgt werden sollen - siehe RuC 2/90, Seite 7!

Flugwetter per Telefax

Mit Telefaxgeräten ist der automatische Speicherabruf von Flugwetter-Informationen möglich. Folgende Angaben werden angeboten:

- » Vorhersagekarte signifikanter Wettererscheinungen bis FL 100 für Mitteleuropa
- » Wind-/Temperaturvorhersagekarten FL 50 und FL 100
- » Vorhersagekarte signifikanter Wettererscheinungen zwischen FL 100 und FL 450 für Europa
- » Flughafenwettervorhersagen im TAF-Code für Mitteleuropa
- » Wind-/Temperaturvorhersagekarten für FL 180, 240, 300, 340, 390
- » Weitere TAF-Zusammenstellungen
- » Liste der Location Indicators der verbreiteten TAFs

Der Abruf kann jederzeit unterbrochen werden, wenn nur der erste Teil des Angebotes benötigt wird. Das spezielle VFR-Programm beschränkt sich auf die Angaben bis FL 100, bietet aber zusätzlich einen allgemeinen Flugwetterbericht (Klartext) und den GAFOR.

An der Flugwetterwarte Frankfurt sind drei Telefaxgeräte geschaltet.

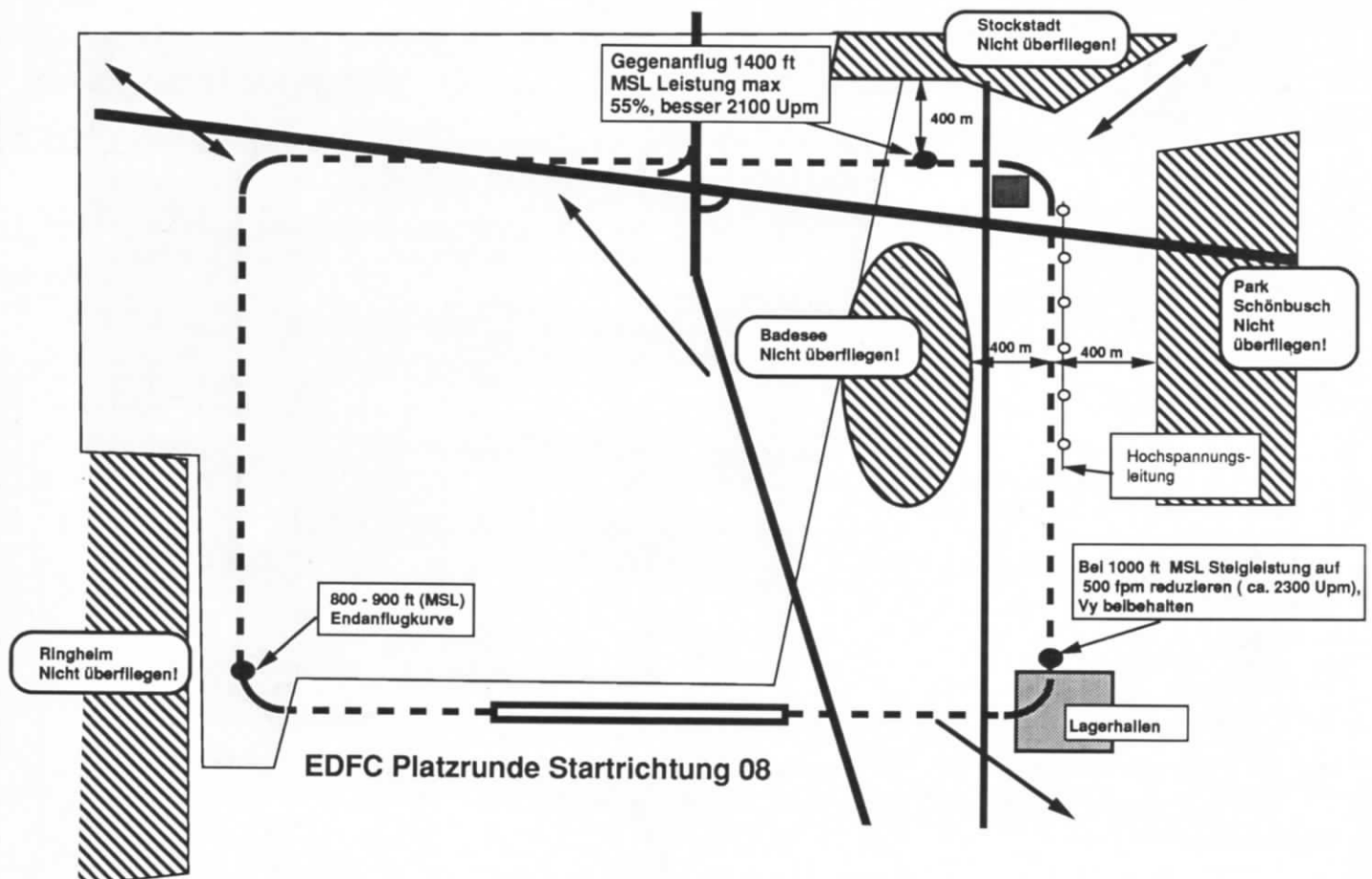
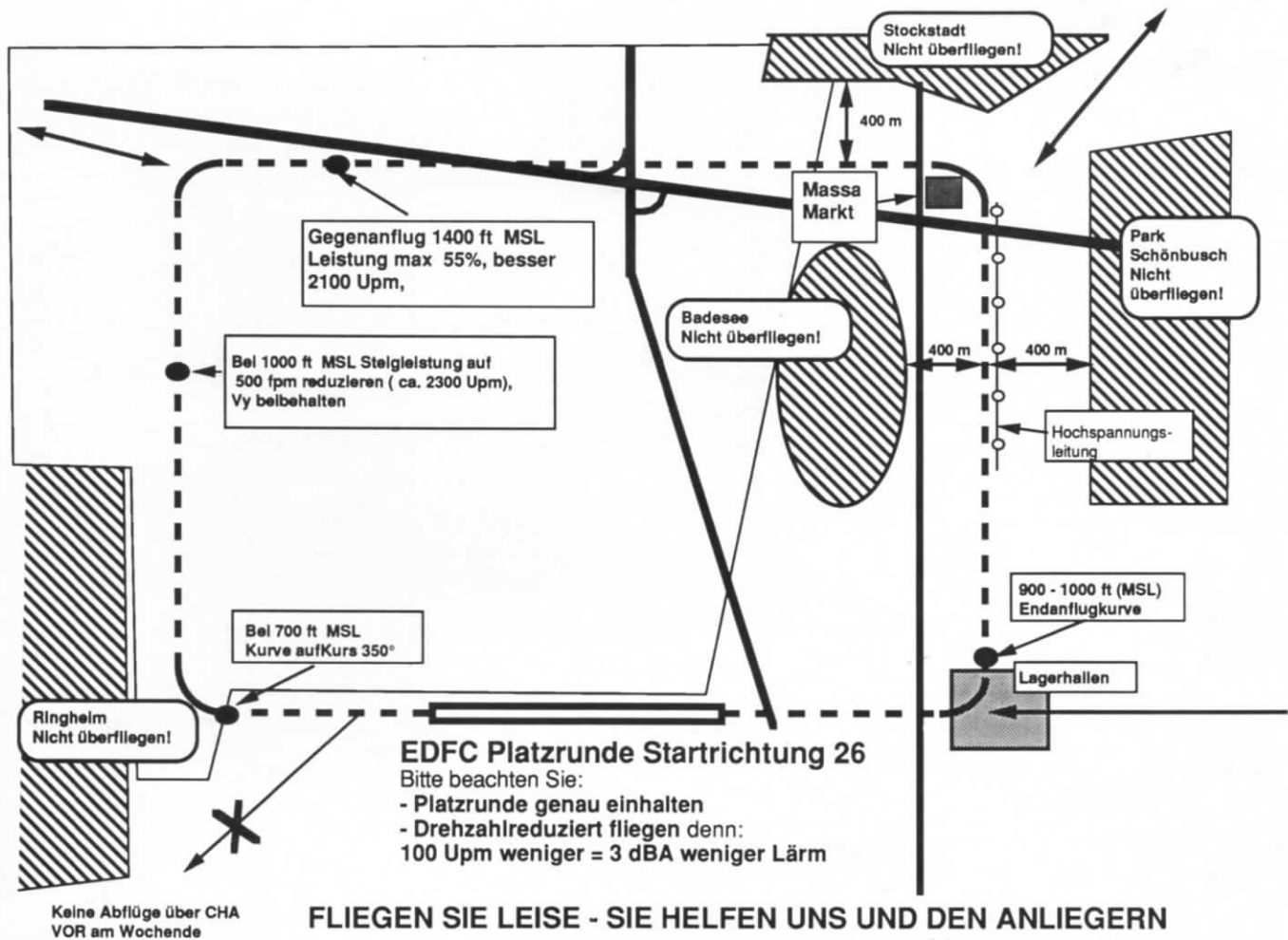
Die Rufnummern:

- » (069)821769 (VFR)
- » 823453 (IFR Mitte, West)
- » 823454 (IFR Nord, Ost, Süd)

An anderen Flugwetterwarten:

- » Düsseldorf 419515
- » Hamburg 592793
- » Köln/Bonn 54156
- » München 908467
- » Stuttgart 795926

Unser FAX-Gerät auf dem Tower ist auf den automatischen Abruf dieser Informationen programmiert, sie liegen morgens bei Dienstantritt der Luftaufsicht bereits vor und können jederzeit eingesehen werden. Eine Aktualisierung erfolgt bei Bedarf.



Neue Clubmitglieder stellen sich vor

Sabine Spilger

Guten Tag! Ich heiße Sabine Spilger und bin 24 Jahre alt. Zur Zeit wohne ich wieder in Oberburg, denn ich arbeite im Einrichtungshaus unserer Familie. Dort bin ich für die Warenpräsentation und die Werbung zuständig. Möbel - und alles was dazugehört - haben mich schon immer fasziniert, kein Wunder, wenn man schon als Kind im Möbelhaus Versteck gespielt hat. In meiner Freizeit bin ich gerne unterwegs oder treibe Sport. Mein Sternzeichen ist Widder, und deswegen gehe ich manchmal ganz gern in die Luft ... aber das ist nicht der einzige Grund, weshalb ich meinen Flugschein machen möchte!

Ferdinand Fäth

Am 8.2.73 geboren in Mainz am schönen Rhein, Schüler an einem Wirtschaftsgymnasium in Hanau und nun wohnhaft in Mainaschaff. Hobbies (bisher): Musik, Tennis, Schwimmen, Volleyball. Ich habe mich für die Ausbildung zum PPL-A eingetragen, da ich die Fliegerei einerseits als Hobby betreiben und andererseits vielleicht in meinem späteren Beruf einsetzen möchte.

Claus Bergmann

Geboren: ja, vor 22 Jahren. Wohnhaft: Birkenstr.16, 8755 Alzenau 5. Besondere Kennzeichen: „Hauptberuflich“ Maschinenbaustudent an der TH Darmstadt, geschmückt mit blonden Haaren, etwa 189 cm groß, schlank und in letzter Zeit häufig am Flugplatz Aschaffenburg zu sehen; eventuelle Leidenschaft zum Fliegen wird nicht ausgeschlossen.

Volker Himmler

Geboren bin ich am 15.2.1944 in München, manch einer sagt, man hört mir dies an. Nach Abitur und Bundeswehr studierte ich - immer noch in München - Tiermedizin.

Berichtigung

In der letzten Ausgabe (2/90) wurde in Zusammenhang mit dem 'Nikolaus im Hubschrauber' auf der Seite 13 fälschlicherweise auf die Fa. Heli-Flight hingewiesen.

Tatsächlich hat uns den Hubschrauber jedoch die Fa. Heli-Service, Egelsbach, zur Verfügung gestellt. Wir bitten darum, diesen Irrtum zu entschuldigen und dürfen gleichzeitig auf die Anzeige der Fa. Heli-Service auf der gegenüberliegenden Seite hinweisen.

Die Redaktion



Einweihung des neugestalteten Unterrichtsraumes.

Danach arbeitete ich an der Hochschule, zuerst noch einmal in der bayerischen Landeshauptstadt, dann in Hannover. In Niedersachsen keimte zum ersten Mal der Wunsch auf, Fliegen zu lernen, ich fand einen Verein, und - wechselte von der Universität in die Industrie. So mußten die Fliegerwünsche erst einmal zurückbleiben. Und auch in der Folgezeit war durch häufigen Ortswechsel an eine länger dauernde Ausbildung nicht zu denken. Seit einiger Zeit bin ich nun in Frankfurt bei einer Tochter der Cassella AG für die Sicherheit der Arzneimittel verantwortlich. Ich hoffe, daß mir jetzt genug Zeit bleibt, mir meinen langegehegten Wunsch zu erfüllen.

Manfred Aue

Geboren am 13.1.1953 in Frankfurt. Nach dem Studium der Nachrichtentechnik Technischer Leiter in einer Firma für Datenvernetzung. Interesse am Fliegen durch Geschäftsreisen in den USA gewonnen und dann zum Fliegen entschieden!

Wolfgang Knigge

Beruf: Kameramann. Geboren am 20. Oktober 1941 in Minden/Westfalen, seit 1963 in Berlin wohnhaft. Zur Zeit beruflich für ca. 18 Monate in Aschaffenburg, um 26 Folgen „Mit Leib und Seele“ zu drehen. Fliegen ist mein Kindheitstraum!

Klaus-Martin Burow

Hallo, die sich hier vorstellende Person heißt so wie die Überschrift, wurde am 26.02.1968 in Hanau geboren und wohnt derzeit im Triebweg 6 in Hainburg. Momentan absolviert sie eine Ausbildung zum Industriekaufmann, welche im Sommer '92 abgeschlossen sein wird. Hobbies (außer der Fliegerei) ihrer Priorität nach: Tennis, Schwimmen, Radfahren, Joggen

und was an Sport ab und zu sonst noch so anfällt. Zur Fliegerei ist sie im Kindesalter durch den Modellbau gekommen, bis es sie dann durch einen Freund in den FSAC verschlug.

Von weiteren Teilnehmern des laufenden PPL-A-Kurses liegen leider keine Vorstellungen vor.

Gut für's Image!

Eine zauberhafte weiße und eine weniger mit Schönheit gesegnete graue Maus sind eng befreundet. Die graue Maus muß zusehen, wie ihre schöne Freundin bei den Mäuserichen einen Erfolg nach dem anderen verbucht. Doch eines Tages hat auch die graue Maus Glück. Stolz zeigt sie der weißen Maus das Bild ihres Angebeteten. Sagt diese: „Aber der ist doch potthäblich! Wie kannst du nur! Und schon gar keine richtige Maus, das ist doch eine Fledermaus!“ Piepst die weiße selbstbewußt: „Aber er ist Pilot!“

Crau

Bei uns ist der Wiedehopf fast ausgestorben. In der südfranzösischen Steppensteppe "Crau" hingegen leben noch Wiedehopf, Blauracke, Perleidechse und Spießflughuhn.

Helfen Sie mit, diese für Europa einzigartige Landschaft für kommende Generationen zu erhalten!

Spendenkonto: Nr. 333
Baden-Württembergische Bank
Stuttgart (BLZ 604 300 60)



STIFTUNG
EUROPAISCHES NATURERBE



Bitte senden Sie mit:
☐ Informationsmappe (5,- DM liegen bei)
☐ Naturführer "Die Crau" (20,- DM liegen bei)
Senden Sie bitte diese Anzeige mit Ihrer Anschrift an die:
Stiftung Europäisches Naturerbe
Gutinger Str. 19 77660 Radolfzell

Malwettbewerb „Ikarus heute“

Am Samstag, dem 11. Mai, konnten die örtlichen Sieger des Malwettbewerbs „Ikarus heute“ auf unserem Flugplatz ihren Preis entgegennehmen. Der Flugsportclub Aschaffenburg hatte diesen von der FAI in Paris ausgeschriebenen Wettbewerb für Aschaffenburg und Umgebung organisiert (siehe RuC 2/90). Das Wetter spielte leider nicht so recht mit, doch konnte der Regen die Freude an dem Flug über Aschaffenburg kaum trüben.

Dann hatten die Gewinner und ihre Eltern und Geschwister auch noch das Glück, Erich Reichart bei der Arbeit an seiner Bucker Jungmeister besuchen und ihm Löcher in den Bauch fragen zu können, was sie mit Begeisterung taten.



Das Vogelflugzeug von Patrick Pahl begeisterte die Jury, bestehend aus Frau Barbara Bergweiler (Großostheim), Bernhard und Annette Gohlke, auf Anhieb. Was das Foto nicht zeigt: Die Federn sind zum Teil aus Hobelspänen, die Fenster aus der Klarsichtverpackung von Tabletten, die Füße aus Silberpapier gemacht.

Die Gewinner nach dem Rundflug - der Regen konnte ihre Freude am Fliegen kaum trüben!

Die Gewinner in der Altersgruppe von 8 bis 12 Jahren waren: Patrick Pahl (Desauer-Gymnasium), Martin Schittig und Sandra Völk (beide Erthal-Schule). In der Altersgruppe von 13 bis 16 Jahren kamen alle drei Siegerinnen aus Schöllkrippen, und alle drei besuchen die Maria-Ward-Schule in Aschaffenburg: Jasmin Pirstat, Jessica Wissel und Monika Wollinger. Bei den 5- bis 7-jährigen gab es leider keine Beteiligung.

Der Flugsportclub gratuliert den jungen Künstlern!

Dieses äußerst harmonische Bild schuf Monika Wollinger, deren Drachenflieger über einer malerischen Landschaft aus hundert von kleinen Papierschnipseln schweben.



Erstmalig und historisch

„Ab sofort ist beim Einflug in die DDR keine Zoll-, Ausweis- oder Paßkontrolle mehr nötig“. Axel Maurer war zusammen mit Rudi Göbel aus Mainz und Ernst Neidhardt aus Fulda auf dem Flug nach Schönhagen zum Internationalen Präzisionsflug-Wettbewerb, und er war gerade in Bayreuth zwischengelandet, als diese Nachricht vom Bundesgrenzschutz telefonisch am dortigen Tower eintraf - und so wurden sie die ersten Piloten des freien grenzüberschreitenden innerdeutschen Flugverkehrs in der Geschichte. Das Foto zeigt Axel Maurer über den alten Grenzbefestigungen bei Bad Steben (Bundesrepublik) und Blankenstein (DDR) am 1.7.90 um 11.35 Uhr MESZ.

100 Jahre Menschenflug - Otto Lilienthal

Über die Autobahn nach Hanau, Gelnhausen, Fulda, startete der Flugsportclub einen Ausflug zum Deutschen Segelfluggmuseum auf der Wasserkuppe in der Rhön. Start war am Samstag, 13.4.1991, 9.00 Uhr, am Flugplatz Großostheim mit dem Omnibusreiseunternehmen Müller aus Aschaffenburg. Michael Amtmann hatte von langer Hand das Unternehmen vorbereitet. Gegen 11.15 Uhr kamen wir mit ca. 35 Personen auf der Wasserkuppe an. Unser Interesse galt dem schon auf Hochtouren laufenden Rundflugbetrieb sowie Segelflugbetrieb, der rund um das Segelfluggmuseum abgewickelt wird. Beeindruckend ist hier der Tourismus in Imbißhallen und zahlreichen Gaststätten. Die Wasserkuppe ist die älteste und traditionsreichste Segelflugschule Deutschlands. Eineinhalb Stunden standen bis zur Eröffnung des Museums zur Verfügung. Man verstreute sich, um die Neugier und den Hunger zu befriedigen. Gegen 13.00 Uhr hat man sich vor dem Eingang zum Segelfluggmuseum getroffen. Nach einigen Recherchen mit dem Eintrittspreis für Gruppen öffnete sich die Durchlaßsperre. Das Museumsgebäude selbst ist eine architektonische Meisterleistung. Die runde Bauweise wirkt optisch auf den Besucher überwältigend. Nach Auskunft bei dem Diensthabenden wurde es mit einem Kostenaufwand von über 4 Millionen Mark erstellt. Gleich zu Beginn der Besichtigung wurde uns ein Film der ältesten Segelflugschule in Deutschland auf der Wasserkuppe mit dem Titel: „Ein Sport im Aufwind“ gezeigt. In vielen Schrifttafeln rundum an den Außenwänden und den Schaukästen sind Epochen und wichtige Ereignisse in den 100 Jahren festgehalten, ein Video informiert über Leben und Wirken Otto Lilienthals. Im Innenraum sind die Fluggeräte untergebracht.



Von einem Nachbau eines Lilienthal-Gleiters über den legendären Schulgleiter SG 38, Darmstädter Gleiter 1911, über Rhönsperber und Rhönadler bis zum modernsten Segelfluggleiter der 90er Jahre ist hier alles unter einem Dach untergebracht. Das zu besichtigende Material ist allein schon die Reise wert. Gegen 16.30 Uhr hatte sich die Gruppe langsam wieder aus dem Museum entfernt. Auf der Wasserkuppe ist auch das bekannte Fliegerdenkmal 1923 errichtet worden. Viele besuchten das Denkmal. Hier herrscht immer ein rauhes Klima. An dem 13.4. war Ostwind, schön kühl. Nach einer Tasse Kaffee am Imbißstand ging's gegen 17 Uhr

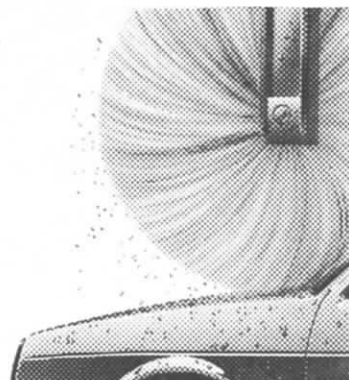
in Richtung Heimat über Hammelburg in Richtung Lohr am Main. In Rechtenbach, im „Gasthof Engel“, hatten wir unser Essen bestellt. Hier klang der Ausflug dann aus. Es war dunkel geworden; der Tag ging seiner Neige entgegen. Um 22.30 Uhr verabschiedete sich unser Busfahrer kurz vor dem Flugplatz über die Bordanlage von uns. Wir waren wieder im Bachgau.

Herbert Reichert

Wir machen Ihnen die große Wäsche.

Mit unserer neuen computergesteuerten Waschanlage

ab 5.95 DM



ESSO STATION Reinh. Kämpf Kfz.-Meister

Heusenstammer Straße 43 - 6053 Obertshausen

Telefon (0 61 04) 4 18 10



Segelflug - aktiv wie noch nie!

Die diesjährige Segelflugsaison wurde am Osterwochenende mit der ASK 21 eröffnet. Zuerst führten alle Scheininhaber die obligatorischen Überprüfungsflüge mit den Fluglehrern durch. Danach setzte die reguläre Schulung ein.

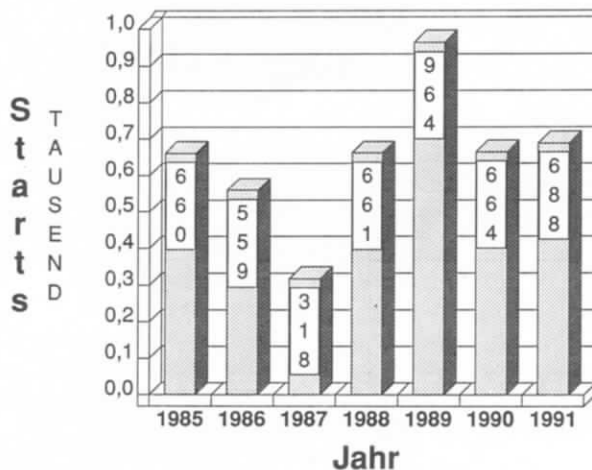
Am Ostermontag richtete eine Gruppe von Segelfliegern in einer Spontanaktion den Segelfliegerraum, auch „Nest“ genannt, wieder schön her. Seitdem steht ein fester Raum für Feiern und Feten zur Verfügung, der natürlich auch von allen anderen Sparten mitgenutzt werden kann.

Ende April fand das Frühjahrsfluglager am Platz statt. Die Teilnahme war erfreulich gut. Obwohl die erste Woche sehr verregnet war, konnten in vierzehn Tagen bei ca. 160 Starts mit den Segelflugzeugen des Clubs rund 120 Stunden erfolgen werden. Den nächsten Höhepunkt bildete das Pfingstfluglager in Aosta in den italienischen Alpen. Hieran nahmen insgesamt 14 Mitglieder teil. Die meisten von ihnen erlebten die Alpen zum ersten Mal aus dem Segelflugzeug. Da traumhaftes Wetter herrschte, gelangen sogar einige Wellenflüge.

In Aosta wurden auf Clubflugzeugen 28 Flüge mit einer Gesamtzeit von rund 70 Stunden durchgeführt. (Ausführlicher Bericht in der nächsten RuC.)

Starts 1985 bis 1991

FSC Aschaffenburg, Abt. Segelflug

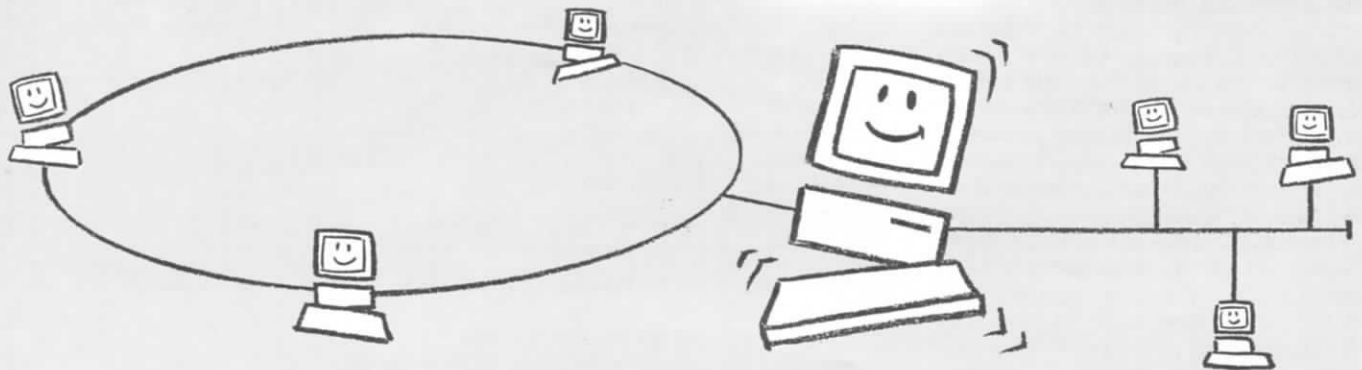


Starts 1991 bis einschließlich 31.07.

Seit dem Fluglager an unserem Platz bürgert es sich ein, daß wieder viele Mitglieder, erfreulicherweise auch unsere Schüler, oft das ganze Wochenende am Platz verbringen (es ist noch Platz für weitere Zelte hinter der Halle 4!). Der Grillplatz wurde aufgeräumt und verschönert (ein Dankeschön an unsere Frauen, die keine Mühen scheuten und während der heißen Sommertage sogar während der Woche zum Gießen kamen); dank des Bilderbuchsommers konnte er intensiv genutzt werden.

Außerdem hat sich ein allgemeines Treffen am Dienstagabend in unserem Clubheim etabliert, an welches an dieser Stelle nochmals hingewiesen sein soll. Neben Mitgliedern der Sparten Motorsegler und Segelflug gesellen sich auch immer gerne unsere Motorflieger oder Ballonfahrer hinzu.

Bemerkenswert und erfreulich ist auch das Anwachsen der Zahl der Segelflugschüler: Derzeit befinden sich ca. 15 Nachwuchspiloten im Alter zwischen 14 und 40 Jahren in der Flugausbildung.



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

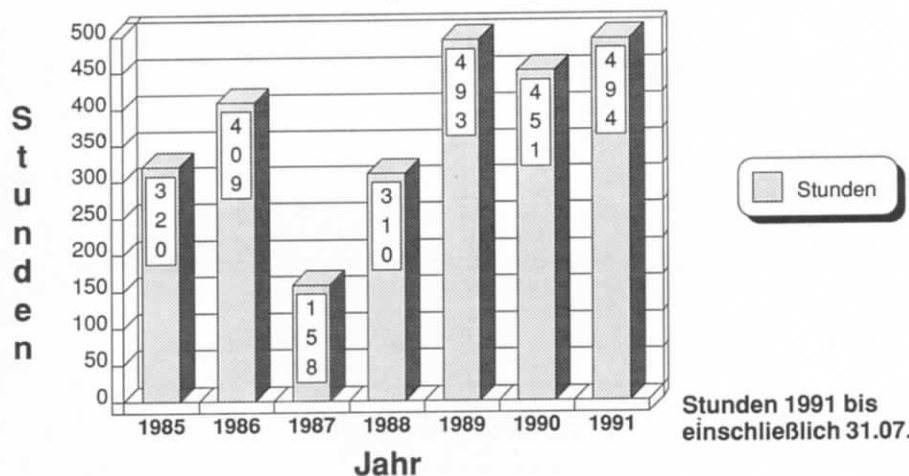
m+s
elektronik
gmbh

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

IBM COMPAQ Apple TOSHIBA hp HEWLETT PACKARD

Stunden 1985 bis 1991

FSC Aschaffenburg, Abt. Segelflug



Stunden 1991 bis einschließlich 31.07.

Im Bereich der Motorsegler scheinen sich die Dinge ebenso erfreulich zu entwickeln. Mit Stand vom 31.07.1991 wurden auf der D-KAEE rund 185 Stunden geflogen, die D-KAFL erzielte bis zu diesem Zeitpunkt rund 110 Stunden. Der letztere Wert hätte sicherlich noch höher ausfallen können, wäre die Maschine Anfang dieses Jahres nicht eine lange Zeit aus technischen Gründen grounded gewesen. Nachdem der Falke jedoch im Herbst zum geplanten Umbau auf einen D-Falken für einige Zeit aus unserem Flugzeugpark herausgenommen wird, kann sicherlich davon ausgegangen werden, daß dann die Dimona die im Frühjahr verschenkten Zeiten wieder einflegt.

Alles in allem zeichnet sich also die positive Tendenz ab, die wir lange Zeit erhofften.

Ulrike Meinberg
Bernhard Wißler

Die Gesamtanzahl der Mitglieder in den Sparten Motorsegler und Segelflug hat sich innerhalb dieses Jahres von 103 auf ca. 140 Personen erhöht. Dies drückt sich natürlich auch in den bis jetzt schon erfolgten Starts und Stunden aus, die aus den ergänzenden Grafiken zu entnehmen sind. Diese Werte stellen einen Zwischenstand vom 31.07.1991 dar und dokumentieren, daß die Startzahlen die extrem guten Werte des Jahres 1989 fast schon erreicht haben und daß die erfolgten Stunden bereits jetzt über den Werten von 1989 und 1990 liegen. Man kann also getrost die Prognose wagen, daß die Saison 1991 - trotz des oft nicht sehr guten Wetters - die beste seit Jahren wird.

Maßgeblichen Anteil hieran hat sicher unser Ausbildungsleiter K.-H. Kummer, dem der Flugplatz in dieser Saison schon fast zur zweiten Heimat geworden ist. Unermüdlich sitzt er zum Teil von morgens bis abends in einer unserer Schulmaschinen und verhilft einem Schüler nach dem anderen zum Alleinflug.

Schade nur, daß ihm bei seinen Bemühungen zur Zeit nur drei andere Lehrer (11 sind bei uns gemeldet) ernsthaft zur Seite stehen. Karl-Heinz wäre sicher nicht böse, wenn der eine oder andere Lehrer sich wieder mal sehen lassen würde.

Nachdem wir in diesem Jahr erstmals so richtige Erfahrungen mit der eingeführten „Sektorenregelung“ machen konnten, auch hierzu ein kurzer Zwischenbericht: An der Mehrzahl der Tage, an denen wir um Freigabe der Sektoren beim Wachleiter in Frankfurt nachfragten, wurde uns diese Freigabe erteilt (je nach Verkehr in Rhein-Main zwischen 4000ft und 5000ft in beiden Sektoren). Eine Rücknahme der Sektoren war bis heute noch nicht nötig geworden. Mittlerweile haben sich die nötigen formalen Anforderungen so eingebürgert, daß sie für den Startleiter am Segelflugstart keine größere Belastung mehr darstellen und ohne Probleme für die Piloten gehandelt werden.

Häfling

BAUMARKT

6451 Mainhausen 1, Tel. 06182/3168
Jahnstraße 3



*** Wir bürgen für Qualität ***

PARTNER

QUALITÄTSBEWUSSTER

BAUHERREN!